

BAR-ILAN UNIVERSITY (RA)

52900 Ramat-Gan, Israel

Dr. Yair Wiseman



אוניברסיטת בר-אילן (ע"ר)

רמת-גן 52900

ד"ר יאיר ויסמן

<http://www.cs.biu.ac.il/~wiseman>

בס"ד י"ח שבט תשע"ד 19.1.14

לכב' שר התחבורה ח"כ ישראל כץ,

בהמשך להתכתבות בינינו, אני מצרף את חוות דעתי על דו"ח החברה להגנת הטבע ומרכז שאשא על הרכבת לאילת.

הנדון: חוות דעת על דו"ח החברה להגנת הטבע ומרכז שאשא על הרכבת לאילת.

לוס אנג'לס הייתה עיר נמל קטנה של כ-1,600 תושבים ביום כיבושה על-ידי ארה"ב ב-1847. הנמל היה מקור פרנסה עיקרי לתושבי העיר, אבל המהפך קרה רק 20 שנים אח"כ. ב-1867 חובר הנמל לרשת מסילות הברזל על-ידי חברת "תחבורת דרום הפסיפיק" ואז לוס אנג'לס התחילה להכפיל את עצמה בקצב מדהים עד שכיום לוס אנג'לס ופרבריה מאכלסים כ-13 מיליון תושבים.

כיום בלוס-אנג'לס יש שני נמלי-ים – נמל לוס אנג'לס ונמל לונג ביטש שהם שני נמלי הים הגדולים ביותר בארה"ב (יש שני נמלים כי צריך תחרות, אבל זה נושא למאמר נפרד). כשביקרתי בנמל לוס אנג'לס נדהמתי לראות את רכבות הענק בנות יותר ממאה הקרונות שיוצאות לעבר רחבי ארה"ב אחת אחרי השנייה.

בישראל אישרו את הרכבת לאילת. זהו פרויקט נהדר שיביא ברכה רבה לנגב. בנוסף הרכבת מאילת לים התיכון תהיה תחרות לתעלת סואץ כפי שהרכבות בארה"ב מהוות תחרות לתחבורה הימית דרך תעלת פנמה. כלומר מדובר בעוד מקומות עבודה רבים לישראלים והכנסה משמעותית למדינת ישראל.

לצערי יש אנשים שצריכים להרוס כל פרויקט שיביא תועלת למדינה על ידי נימוקים לא מבוססים כפי שיפורט להלן:

BAR-ILAN UNIVERSITY (RA)

52900 Ramat-Gan, Israel

Dr. Yair Wiseman



אוניברסיטת בר-אילן (ע"ר)

רמת-גן 52900

ד"ר יאיר ויסמן

<http://www.cs.biu.ac.il/~wiseman>

בדו"ח המדובר הוצגה דעה של מומחה שאמר שעקיפת תעלת סואץ דרך רכבת מאילת לאשדוד תוסיף 21 ימים (שבוע לפריקה, שבוע להעברה ושבוע לטעינה). זה כמובן לגמרי לא נכון. פורקים או טוענים אונייה במשמרת אחת ולא במשך שבוע. גם נסיעה מאילת לאשדוד במשך שבוע זה אולי עם גמל, אבל לא עם רכבת.

חוות דעת זו שעקיפת תעלת סואץ דרך רכבת מאילת לאשדוד תעלה פי 27 ותאריך את זמן הנסיעה ב-21 ימים הינה שגויה לחלוטין. מה שקרה בארה"ב שונה לגמרי. Talley מסביר ב-[1] מה קרה בפועל לאחר התחלת השימוש ברכבות כדי לעקוף את תעלת פנמה. זמן הנסיעה **התקצר** בחמישה עד שישה ימים כי אונייה נוסעת בדרך כלל לא יותר מ-20 עד 25 קשר כלומר בדרך כלל היא נוסעת לא יותר מ-40 קמ"ש. רכבת יכולה לנוע כמובן במהירויות גדולות בהרבה. ב-[1] צוין גם שהעלות הייתה רק כ-10% יותר. בפועל נמלי המזרח ובראשם נמל ניו-יורק לפני השימוש ברכבות שימשו נמל ל-22% מהמסחר עם סין והמזרח. לאחר השימוש ברכבות הם שימשו נמל ל-15% מהמסחר בלבד.

גם הטענה של הרכבות הבלתי אפשריות בגלל אורכן העצום היא טענה שעדיף היה לו לא הושמעה כלל בגלל שקיימות רכבות כאלה בארה"ב. ב-[2] ישנו סרטון עם רכבת באורך 5.5 ק"מ שנוסעת מטקסס לנמל לונג ביטש בלוס אנג'לס כדי לעקוף את תעלת פנמה. בנוסף, בדו"ח, המומחה תמיד מחשב אורך כפול של רכבת בגלל שהוא מניח שבכל קרון יש רק מכולה אחת, אבל כבר מזמן יש רכבות דאבל-סטאק שמסיעות בכל קרון שתי מכולות [3].

מסתבר שישראל איננה הראשונה באזור שמתכננת רכבת שתהווה גשר יבשתי. ערב הסעודית מתכננת קו רכבת שיקשר את המפרץ הפרסי לים האדום. ההודעה על החברה האמריקאית שתנהל את העבודה פורסמה כאן [4].

נשיא רוסיה - פוטין דוחף להניח מסילת ברזל מאזור קוריאה כדי לאפשר מעבר סחורות מאזור מזרח אסיה לאירופה דרך רכבת במקום דרך תעלת סואץ [5]. כלומר גם אם ישראל לא תציעה חלופת רכבת דרך אילת, הרוסים יציעו את הרכבת כי זו פשוט חלופה מתבקשת. רק בדו"ח המדובר הביאו דעה של מישהו שאמר שעדיף לסווע מסביב לכל אפריקה כולה מאשר דרך רכבת מאילת לאשדוד. לא ברור איך הוא הגיע למסקנה זו.

BAR-ILAN UNIVERSITY (RA)

52900 Ramat-Gan, Israel

Dr. Yair Wiseman



אוניברסיטת בר-אילן (ע"ר)

רמת-גן 52900

ד"ר יאיר ויסמן

<http://www.cs.biu.ac.il/~wiseman>

"מודל הגרביטציה" שלוקח בחשבון רק שני פרמטרים מרחק בין הערים וגודלם הוא שטחי ורדוד. ההשוואה בין מספר הנסיעות ביורוסטאר בין לונדון לפריס ובין מספר הנסיעות הצפויות ברכבת לאילת הינה השוואה שאיננה מלמדת דבר:

- כמעט כל החיילים שגרים באילת נוסעים בקביעות לבאר שבע וצפונה.
- כמעט כל הסטודנטים שגרים באילת נוסעים בקביעות לבאר שבע וצפונה.
- לכל תושבי אילת יש משפחה וחברים בבאר שבע או צפונה.
- יש שירותים נוספים כמו שירותי רפואה מתקדמים שאין ביוספטל, שבגללם תושבי אילת נוסעים צפונה.

הקשר בין לונדון לפריס הוא רופף הרבה יותר באופן משמעותי ועל כן ההשוואה ליורוסטאר לא מלמדת כלום.

הטענה שהרכבת תתחרה בשדה התעופה על הלקוחות הפוטנציאליים שלו, ושדה התעופה יפסיד וכך שני הפרויקטים ייתרו אחד את השני, הינה טענה תמוהה. הרי נמל התעופה תמנע מוקם כדי לקבל מטוסים גדולים מחו"ל. תייר שמגיע מחו"ל יצטרך רכבת כדי להגיע למרכז, כך שהפרויקטים משלמים אחד את השני. זה גם מה שמקובל בכל העולם - רכבת שמגיעה לנמל התעופה ואפילו בנתב"ג יש רכבת. הפרויקטים הינם פרויקטים משלימים. ללא רכבת, היכולת של נמל התעופה תמנע להתחרות בנתב"ג תהיה קלושה למדי.

בישראל יש גם שיקול ביטחוני לאור המצב הרעוע במצרים ולאור מה שעוללו המצרים לספינת בת-גלים [6] בשנת 1954, אין בטחון שכל שלטון במצרים ימשיך את המצב הקיים כיום.

BAR-ILAN UNIVERSITY (RA)

52900 Ramat-Gan, Israel

Dr. Yair Wiseman



אוניברסיטת בר-אילן (ע"ר)

רמת-גן 52900

ד"ר יאיר ויסמן

<http://www.cs.biu.ac.il/~wiseman>

לסיום, בעמוד 43 בדו"ח נכתב: "בעקבות זאת סין מתחרה עם צרפת ויפן (בעיקר) על השוק העולמי הגדל לרכבות מהירות. ארה"ב למשל היא מקום התחרות העיקרי כיום של שלושת מדינות אלו, תחרות המתקיימת גם במדינות עם תוכניות פיתוח צנועות יותר של רכבות מהירות, למשל אנגליה." הערה זו היא נכונה. דוגמא טובה היא התחנונים של מושל קליפורניה (המדינה הכי גדולה בארה"ב) ג'רי ברואן בפני הסינים שיבנו את הרכבת המהירה מלוס אנג'לס לסאן פרנסיסקו [7] אלא שבעמוד 98 בדו"ח נכתב: "מאחז סיני בדמות קו רכבת החוצה את ישראל המצויי בבעלות סינית ובתפעול סיני לא יובן על ידי בעלת בריתה – ארצות הברית." לא נגענו. לא ערכנו.

בברכה,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'יאיר ויסמן'.

ד"ר יאיר ויסמן

BAR-ILAN UNIVERSITY (RA)

52900 Ramat-Gan, Israel

Dr. Yair Wiseman



אוניברסיטת בר-אילן (ע"ר)

רמת-גן 52900

ד"ר יאיר ויסמן

<http://www.cs.biu.ac.il/~wiseman>

מקורות

- [1] Talley, W. K. (2000). Ocean container shipping: impacts of a technological improvement. *Journal of economic issues*, 34(4), 933-948.
- [2] http://www.cs.biu.ac.il/~wiseman/long_train.mp4
- [3] Thong, L. T. (1989). From piggyback to double-stack intermodalism. *Maritime Policy and Management*, 16(1), 69-81.
- [4] Cooper J. (2013). Parsons Brinckerhoff Providing Project Management Consulting Services for Saudi Arabia Rail Project, http://www.pbworld.com/pdfs/press_releases/saudilandbridge_web.pdf
- [5] Shatalova E. & Brautlecht N. (2013). Putin Builds North Korea Rail to Circumvent Suez Canal, <http://www.bloomberg.com/news/2013-10-15/putin-builds-north-korea-rail-to-circumvent-suez-canal.html?cmpid=taboola.articles>
- [6] , המוזיאון הלאומי הימי , <http://www.hma.org.il/Museum/Templates/showpage.asp?DBID=1&LNGID=2&TMI D=84&FID=1316&PID=3749>
- [7] York A. (2013). Brown wants China aboard California's high-speed rail project, <http://articles.latimes.com/2013/apr/11/local/la-me-brown-china-train-20130412>