סגור חלון

גלובס
זירת העסקים של ישראל

ביילסקי: "צריך להעניק פרס לטורקים שהצליחו להקים פה רכבות"

לדברי יו"ר מטה הדיור השנה אושרו 152 אלף יחידות דיור חדשות, 60 אלף מתוכן בותמ"ל ● "אפשר להגיד הרבה דברים על מחיר למשתכן אבל 60 אלף איש יקבלו דירה במחיר מוזל"

שלומית צור 27/2/19

"לפני עשרה חודשים הזמין אותי שר האוצר לפגישה והציע לי להיות ראש מטה דיור. שאלתי מה זה מטה הדיור? מאז, התגלה לי עולם שלם שלא הכרתי", כך אמר יו"ר מטה הדיור במשרד האוצר זאב ביילסקי בועידת המרכז לשלטון מקומי 2019 המתקיימת באסקפו בתל אביב. "22 שנים הייתי ראש עיריית רעננה, והייתי רגיל שעל 80% מהדברים יש הסכמה, ועל 20% מהדברים יש חילוקי דיעות. איך שהגעתי למטה הדיור זה התהפך".

לדברי ביילסקי "בעוד 20 שנה נחיה פה 15 מיליון אנשים ואנחנו צריכים לדאוג שיהיה להם איפה לגור. כדי שיהיו דירות צריך לתכנן אותן. השנה תכננו 152 אלף דירות, שזה שיא. זה לא גזירת גורל שלוקח 9 שנים לאשר תוכנית בועדה מקומית, מחוזית, ואחר כך בבתי משפט. אז עכשיו אנחנו מטפלים בבעיה טיפול שורש. מנסים לעשות פה תהליך שפוי. לא יכול להיות כל כך הרבה זמן שלוקח לאשר תוכנית, ולא יכול להיות שעירייה מאשרת תוכנית ובסוף היזם מבקש הקלות ובונה משהו אחר. אם עיריית רעננה עבדה 5 שנים על תוכנית מתאר, היזם יבנה בדיוק מה שהעירייה אישרה. ואם נרצה לעשות שינוי נעשה תקנות למצב חירום. אבל להיכנס מחדש להליך של עררים והתנגדויות זה לא מתקבל על הדעת. אנחנו גם צריכים לבנות כי אין ברירה. מתוך 2.6 מיליון דירות שנתכנן צריכים 1.5 מיליון דירות לבנות. וראשי הערים מוכרחים להבין שצו השעה הוא לבנות כדי שתהייה פה דירות במחיר הוגן".

ביילסקי התייחס גם לשר האוצר כחלון ולביקורת הלא מוצדקת לדבריו על תוכנית מחיר למשתכן: "במשך 4 שנים נלחם שר האוצר על דבר אחד: שלזוג צעיר שאין לו דירה- יהיה סיכוי. אז הרבה מתנגדים ואומרים למה מחיר למשתכן זה לא טוב. אבל 60 אלף איש יקבלו דירות בהישג יד. הדבר השני ששר האוצר עשה טוב זה התחרות. כשהוועדה המחוזית מתחרה בותמ"ל זה חזון אחרית הימים. יש הרבה אנשים שלא אוהבים את הותמ"ל, אבל מתוך ה-152 אלף דירות שאישרנו השנה, 60 אלף אושרו בותמ"ל".

ביילסקי התייחס גם לבעית התשתיות, ובפרט לנושא התחבורה ואמר כי "בחודש האחרון נמכרו בישראל 21 אלף מכוניות חדשות וכל שנה נמכרות 250 אלף מכוניות חדשות. אם יש מישהו שחושב שאנחנו נוכל להגיע ממקום למקום באזור גוש דן בפחות משעתיים בחודשים והשנים הקרובות הוא פשוט הוזה. ולכן צריך לעבור מהר לתחבורה ציבורית. צריך להעניק לטורקים פרס על זה שבנו את הרכבות הראשונות בישראל. היום זה קשה. אז כדי לפתור את הבעיות בגוש דן אנחנו הולכים על המטרו. בקרוב נחפור מטרו עם 100 תחנות בעלות של 150 מיליארד שקל, כי זאת הדרך היחידה להניע המונים מרעננה לרחובות דרך תל אביב. גם בנושא תשתיות כמו תחנות כח צריך לשנות דיסקט. אי אפשר להמשיך לשרוף פחם ודלק ולזהם את הסביבה. מאות אנשים נפטרים כל שנה מזיהום אוויר, ולכן חייבים לעבור לאנרגיות מתחדשות. אפשר לעשות את זה ולהפסיק עם ה-NIMBY, כדי שלא נכה על חטא בעתיד, שלא עשינו מה שצריך לעשות בזמן".

כלכליסט

היתר בנייה להקמת הבניין השלישי בקומפלקס O-TECH בכפר סבא

הבניין בן 15 קומות וכולל שטחי משרדים בהיקף של 17,800 מ"ר ושלוש קומות חניה תת־קרקעית. ההשקעה בהקמת הבניין צפויה לעמוד על 200 מיליון שקל

נמרוד בוסו 28.02.19 08:31

הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה כפר סבא אישרה השבוע הוצאת היתר בנייה להקמתו של הבניין השלישי בקומפלקס המשרדים O-TECH הנבנה באזור התעשייה בעיר.

הבניין בן 15 קומות וכולל שטחי משרדים בהיקף של 17,800 מ"ר ושלוש קומות חניה תת־קרקעית בשטח של 12,800 מ"ר. את הבניין בונה אושירה, זרוע הנדל"ן של SK GROUP, שבבעלות איש העסקים סמי קצב. מהחברה נמסר כי ההשקעה בהקמת הבניין צפויה לעמוד על 200 מיליון שקל.

הדמיה: אורית וילנברג גלעדי וקרן ידווב אדריכלים

מתחם O-TECH נבנה כחלק מקמפוס בשטח של 100 אלף מ"ר, הכולל גם את קניון אושילנד, והוא ממוקם בכניסה המזרחית לכפר סבא, בסמיכות לכבישים 6, 40 ו־531. עם השוכרות הידועות במתחם נמנית סודהסטרים, אשר חתמה באוגוסט האחרון על הסכם שכירות בהיקף של 4,500 מ"ר, ימים ספורים לאחר שנרכשה על ידי פפסיקו ב־3.2 מיליארד דולר.

רפי סער, ראש עיריית כפר סבא: "כפר סבא נמצאת בימים אלו בתנופת פיתוח משמעותית, ואני שמח שחברות הייטק וחברות בינלאומיות גדולות מעבירות את מרכז הפעילות שלהן לפארקי העסקים בעיר. העירייה תפעל לפיתוח אזורי תעסוקה ומסחר נוספים בעיר".

- קונים דירה? שוכרים? כל המידע, הכלים והעצות בערוץ נדלניסט

כלכליסט

בלעדי לכלכליסט

עולות על הקו הירוק והסגול: פז ואלייד רוצות להשתלט על התשתיות של הרכבת הקלה

חברת האנרגיה וחברת האחזקות אלייד חברו לסימנס הגרמנית ולמנרב ויתמודדו יחד במכרזים על הקו הירוק והסגול. שני מכרזי הענק הם חלק מפרויקט הרכבת הקלה, וכל אחד מהם מוערך ב־10 מיליארד שקל. עבור פז זו כניסה ראשונה לתחום התשתיות, ועבור אלייד זו התמודדות ראשונה ללא שותפתה המסורתית אשטרום - שתתמודד מולה

גולן חזני 28.02.19 06:51

חברת האנרגיה פז חוברת לחברת האחזקות אלייד, לחברת התשתיות הגרמנית סימנס ולחברת הנדל"ן והתשתיות מנרב להתמודדות משותפת בשניים ממכרזי התשתיות הגדולים במדינה שנערכים במסגרת הקמת הקו הירוק והקו הסגול בפרויקט הרכבת הקלה בגוש דן. פז ואלייד יהוו 32% כל אחת מהקבוצה, סימנס תחזיק ב־20% ומנרב ב־16%.

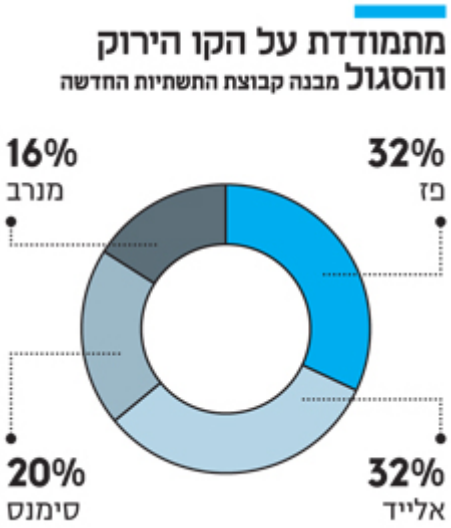
קראו עוד בכלכליסט:

- קבוצת אלייד במשא ומתן מתקדם לרכישת עד 10% מלאומי קארד
- יצחק סוארי נפרד מאשטרום כדי להיכנס בעצמו לתחום התשתיות
- המחלוקת נפתרה: מכרזי תחבורה ב־54 מיליארד שקל ייצאו לדרך

המכרזים, שאותם עורכת נת"ע שמנהלת את הקמת הרכבת הקלה, כוללים את רכש הקרונות, הקמת המערכות, תחזוקת הקווים וכן את ביצוע עבודות ההנדסה האזרחיות בכל אחד מהקווים.

ההיקף של כל אחד משני הפרויקטים צפוי להגיע לכ־8-10 מיליארד שקל. ההון העצמי שתידרש להעמיד כל חברה בתוך הקבוצה יהיה כ־1.2-2 מיליארד שקל. הגשת המסמכים למכרז הראשוני תינעל היום. קבוצות נוספות שצפויות להתמודד יכללו את שפיר הנדסה, שיכון ובינוי ואשטרום.

מימין: מנכ"ל פז יונה פוגל ויו"ר אלייד יצחק סוארי, צילום: דנה קופל , גדי סיארה ושמוליק חזן



בסוף הרבעון השני של השנה ייצא המכרז הרשמי וברבעון שאחריו יגישו המתמודדות את ההצעות הרשמיות. הזוכה במכרז ייקבע בינואר 2021. על פי ההערכות משרד התחבורה קווים אלו יושקו בשנת 2026.

הקו הירוק יקשר בין חולון וראשון לציון לבין מרכז תל אביב, אוניברסיטת תל אביב, אזור התעשייה והעסקים במערב הרצליה ואזור העסקים בקריית עתידים. אורכו של הקו כ־39 ק"מ ויהיו בו 62 תחנות. הקו הסגול יקשר בין קריית אונו ויהוד למרכז תל אביב, דרך אוניברסיטת בר אילן, בית החולים שיבא, ושוק הכרמל. אורך הקו כ־29 ק"מ במפלס הקרקע, והוא יכלול 44 תחנות. בכל קו אמורים לעבור מדי שנה 60־65 מיליון נוסעים.

מבנה הקבוצה מעניין הן מבחינת הרכב השחקנים שלה והן מבחינת החיבור ביניהם. עבור פז שמנוהלת על ידי יונה פוגל, זוהי כניסה ראשונה לתחום של בניית תשתיות בכלל ותשתיות תחבורה בפרט. בימים אלה פז מתמודדת גם על בניית תחנת הכוח אלון תבור.

עבור אלייד המחזיקה כמו פז ב־32% בקבוצה, זו התמודדות ראשונה ללא השותפה המסורתית שלה לשעבר, קבוצת אשטרום אשר בנתה עמה את מנהרות הכרמל, ממנה נפרדה בתחילת ספטמבר כשמכרה את מניות השליטה בקבוצת אשטרום לשותפים האחרים.

סימנס שמנוהלת בישראל על ידי שמואל פלדל, היא הנקודה החזקה בקבוצה, שכן יחד עם אלסטום הן נחשבות לספקיות הקרונות והמסילות הגדולות בעולם. מנרב מספקת את הזווית המקומית כחברת תשתיות ותיקה.

אלייד היא נאמנות שבראשה עומד פרופ' יצחק סוארי מאז 2006 ומנוהלת בידי יגאל שרייבר. היא מחזיקה בחברות בתחום הנדל"ן, האלקטרוניקה, התשתיות והרכב. ב־2017 הודיעה הקבוצה על הקמת אלייד תשתיות - חברה־בת חדשה שתשקיע בתחום התשתיות, בניהולו של עמי לנדאו. באוקטובר האחרון הוכנסה אלייד לרשימת הגורמים הריכוזיים במשק, הכוללות חברות ריאליות ופיננסיות גדולות במיוחד. על פי החלטת הממשלה, כדי לא להעצים עוד יותר את כוחן במשק יש להגביל את השתתפותם של הגופים הריכוזיים במכרזי ממשלה ואף למנוע מהם לקחת בהם חלק. השתתפותה של אלייד תחייב אישור של ראש רשות התחרות מיכל הלפרין, אם כי הלפרין כמעט ולא מנעה עד היום השתתפות של גופים ריכוזיים במכרזי ממשלה.

כלכליסט

עיריית תל אביב הסכימה להקמת מגדל בדרך בגין

אחרי מו"מ של 20 שנה עם בעלי הקרקע, ייבנה בניין בעירוב שימושים על קרקע ברחוב המסגר על דרך מנחם בגין במתחם "חסן עראפה"

דותן לוי 28.02.19 08:30

עיריית תל אביב וקבוצת בעלי קרקע פרטיים הגיעו להסכמה שתאפשר הקמה של בניין בעירוב שימושים על קרקע ברחוב המסגר על דרך מנחם בגין במתחם חסן עראפה.

הבניין החדש יתנשא לגובה של 21 קומות מעל קומה מסחרית ובשטח כולל של 10,000 מ"ר. 14 הקומות הראשונות ישמשו למשרדים, ומעליהן 7 קומות המיועדות למגורים. הפרויקט נמצא בשלבי תכנון על ידי האדריכל עדן בר ושוויו המוערך: 150 מיליון שקל.

מתחם חסן עראפה בתל אביב צילום: עמית שעל

הפרויקט עתיד לצאת לדרך לאחר כ־20 שנה של משא ומתן בין בעלי הקרקע לעירייה. בצמוד לקרקע הפרטית החזיקה עיריית תל אביב שטח קטן שהיה הכרחי לפיתוח הקרקע הפרטית ולכן חייב את הסכמתה. במסגרת ההסכמות תתיר העירייה שימוש בקרקע שבבעלותה ותקבל שימוש ציבורי בחלק מהשטח הבנוי במגדל. לדברי השמאית והמשפטנית נחמה בוגין, אשר החלה לייצג את בעלי הקרקע במו"מ ב־2018, "אני שמחה שהצלחנו להוציא את העגלה מהבוץ ולחתום על הסכם שיתוף. ההסכם משרת את שני הצדדים ויאפשר לממש את הפוטנציאל של

הקו קע ולשרת את הצרכים הן של היום והן של העיר ייה .

לפי תוכניות העירייה דרך בגין תהפוך לרחוב עירוני שיכלול מדרכות רחבות, תאורה ועצים, שבילי אופניים, ונתיבי תחבורה ציבורית. הקו האדום של הרכבת נבנה בה כעת ותוקם תחנה בפינת הרחובות קרליבך ובגין. כמו כן נמצא הבניין במרחק הליכה מתחנת רכבת השלום, מתחם עזריאלי ובנייני הממשלה הסמוכים.

- קונים דירה? שוכרים? כל המידע, הכלים והעצות בערוץ נדלניסט

כלכליסט

נחשף בכלכליסט

פינוי התחנה המרכזית בת"א כבר יצא מהתחנה

משרד התחבורה החליט לקצר לחמש שנים את תקופת ההשכרה של התחנה החדשה בת"א. במקביל, העירייה מגבשת תוכנית להקמת טרמינל חדש בסמוך לצומת חולון, במיקום שחולון עשויה להסכים לו

נמרוד בוסו 28.02.19 06:56

משרד התחבורה החליט לקצר משמעותית את תקופת ההשכרה של התחנה המרכזית החדשה בדרום תל אביב בהסכם המתגבש מול חברת נצבא של קובי מימון, ולהעמידה על חמש שנים בלבד, כך נודע ל"כלכליסט".

קראו עוד בכלכליסט:

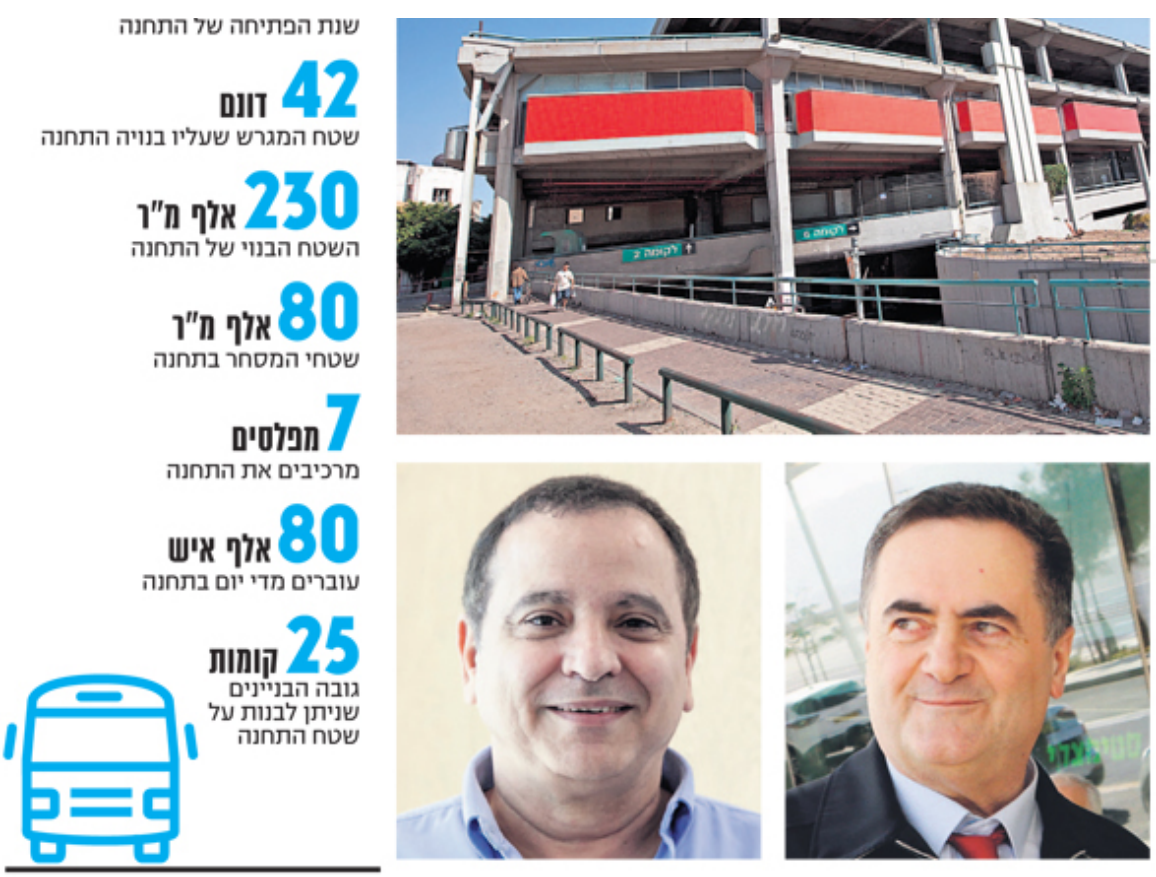
- תושבים וארגונים חברתיים עתרו לבג"ץ: "לסגור מייד את התחנה המרכזית החדשה בת"א"
- שני נאמנים נגד השלישי בתיק התחנה המרכזית
- משרד התחבורה: התחלנו לעבוד עם עיריית ת"א על העברת התחנה המרכזית החדשה

זאת, שנה לאחר חשיפת "כלכליסט" כי המשרד מתכוון לשכור את שירותי התחנה כמסוף אוטובוסים ראשי ל־24 שנים נוספות. מתגובה שהגיש לאחרונה משרד התחבורה לבג"ץ, עולה כי ההסכם החדש יכלול, מעבר לחמש שנות השכירות הללו, גם שלוש אפשרויות הארכה המצטברות לחמש שנים נוספות (שנתיים + שנתיים + שנה).

המידע נכלל בתגובה שמסר משרד התחבורה בתגובה לעתירה שהגיש נגדו באוגוסט ועד תושבי שכונת נווה שאנן שבה פועלת התחנה, בראשות חברת מועצת העיר תל אביב שולה קשת. "ההסכם מצוי בשלבי משא ומתן מתקדמים", מסר המשרד. "בשלב זה סוכם כי משך ההסכם יעמוד על תקופה של חמש שנים עם שלוש אופציות להארכה. תקופה זו שנקבעה נועדה לאפשר השקעה כספית מסוימת מצד משרד התחבורה וחברת נצבא ותאפשר לשדרג את מבנה התחנה ולספק שירות ברמה נאותה לציבור". ככל הידוע, עבור כל שנת שכירות נצבא מקבלת 40 מיליון שקל.

"תחנה הורגת"

כבר בחודש מאי יידע שר התחבורה ישראל כץ את יו"ר ועדת המשנה לתחבורה ציבורית של הכנסת, ח"כ דב חנין (הרשימה המשותפת) כי בכוונת המשרד לקצר את תקופת ההסכם ל־12 שנה, אולם כעת מדובר על תקופה קצרה אף יותר.



צילומים: טל שחר, אלכס קולומויסקי, אוראל כהן, עמית שעל, בלומברג, אי.אף.פי

במקביל, הודיעה לאחרונה עיריית תל אביב למשרד התחבורה כי החלה בגיבוש תוכנית לטרמינל חדש באזור הסמוך לצומת חולון. עד כה התנגדה עיריית חולון בנחרצות לתוכנית זו, השוכנת בגבול שתי הערים, אולם ממכתב ששלח ב־10 בינואר מנכ"ל עיריית תל אביב מנחם לייבה למנכ"לית משרד התחבורה קרן טרנר עולה כי נמצא מיקום לתחנה אשר עשוי להיות מקובל גם על עיריית חולון. "מיקום הטרמינל נקבע בנקודה שתשרת בצורה מיטבית את הציבור הרחב ולא תגרום להתנגדות נחרצת של עיריית חולון".

עוד הוסיף לייבה כי הטרמינל החדש נקבע על אדמות שברובן פרטיות, דבר שיצריך הכנת טבלאות איחוד וחלוקה לקביעת הזכויות. "צפי אישור תוכנית זו נע בין 3–5 שנים ותלוי בשיתופי הפעולה של כלל הגורמים", כתב.

עתירת תושבי שכונת נוה שאנן הוגשה באוגוסט 2018 באמצעות עו"ד גיל גן מור נגד שורה של גופים בהם משרד התחבורה, נצבא ועיריית תל אביב. במסגרתה דרשו העותרים כי בג"ץ יורה למשרד התחבורה לחשוף בפניהם את ההסכם המתגבש, וכי יורה למדינה לנמק מדוע יש להאריך את ההסכם, ומדוע לא תסתפק בהארכת ההסכם ב־12 חודשים בלבד ותפעל ליצירת פתרון ביניים עד להקמת תחנה מרכזית חלופית.

בשיחה עם "כלכליסט" התייחסה יו"ר ועד שכונת נוה שאנן להסכם החדש המתגבש ואמרה כי "גם חמש שנים זה יותר מדי. התחנה הזו הורגת. התושבים סובלים מזיהום אוויר קשה, שמביא לנזקים בריאותיים שהולכים ומחמירים עם כל יום נוסף שהיא פועלת. הגיע הזמן שזה ייפסק, כי מדובר בפיקוח נפש".

מאות בעלי חנויות בשטח התחנה, שלא ניתן היה לאכלס אותן, תלויים בפינוי התחנה ובהקמת שטחי מגורים ומסחר במקום כדי ליהנות מזכויותיהם. לדברי עו"ד צבי שוב המייצג אותם, קיצור תקופת השכירות היא "בשורה חיובית, שכן כל שנה שחולפת מגדילה את הנזק הנגרם להם. השאלה הנשאלת היא האם במקביל לקיצור תקופת השכירות פועלות נצבא ועיריית תל אביב לקידום תחנה במיקום חלופי במהירות מספקת, ולסגירת הפיל הלבן הגדול ביותר במזרח התיכון".

"נבנה טרמינל מודרני"

ממשרד התחבורה נמסר בתגובה: "אנו עושים כל מאמץ להעתיק את פעילות התחנה המרכזית בתל אביב לאזור צומת חולון (מע"ר בן צבי) ולבנות טרמינל מודרני ומתקדם. באזור התחנה הקיימת יוקם מסוף אוטובוסים מצומצם ומודרני שישרת את תושבי האזור וישתלב עם פיתוחו החדש של המרחב. היות והתחנה הקיימת מאפשרת פעילות של מאות נסיעות ביום ומשרתת עשרות אלפי נוסעים הנשענים על שירות התחבורה הציבורית, המשרד פועל להארכת ההסכם עם בעלי התחנה לחמש שנים בלבד, תקופה שבה יקודם ההליך הסטטוטורי והקמת התחנה במיקומה החדש".

- **קונים דירה? שוכרים? כל המידע, הכלים והעצות בערוץ נדלניסט**

כלכליסט

פסים מקבילים ברכבת: גם בונוס לעובדים וגם פיטורים

ל"כלכליסט" נודע כי רכבת ישראל מחלקת מענקי פרישה ותוספות שכר לעובדים, אך באותה עת החלה בצעדי התייעלות הכוללים גם פיטורים

ליאור גוטמן 28.02.19 08:14

רכבת ישראל הוציאה ביום ראשון השבוע מכתב להסתדרות בו היא מבקשת להחיל צעדי התייעלות שכוללים בין השאר פיטורי עובדים בחברה.

קראו עוד בכלכליסט:

- נהגי הרכבת מציגים: 3.5 שעות במשמרת, שכר של 21 אלף שקל
- השיבושים ברכבת: ניסנקורן התערב - והנהגים החולים ישובו לעבודה
- לתחבורה אין מפלגה, והתקציבים הפקר

מצבה הכספי הרעוע של הרכבת אינו חדש, וכפי שפורסם ב"כלכליסט" בחודש שעבר החברה החלה בקיצוצים עמוקים בהוצאות האבטחה והניקיון בטענה שאזל התקציב. אלא שמסתבר שמול כל אלה החברה מחלקת מענקי פרישה, נותנת לעובדים בונוס שהיקפו הכולל יותר מ־10 מיליון שקל, ובנוסף מחויבת גם למתן תוספות שכר.

עיון בנוסח המכתב שנשלח להסתדרות תחת הכותרת "הליך התייעלות" והגיע ל"כלכליסט", מלמד ש"חברת רכבת ישראל נמצאת בגירעון כספי משמעותי ונדרשת על ידי המדינה להתייעל ולשקם את מצבה הכלכלי".

ברכבת טוענים שבימים אלו פועלים מנהליה במספר אפיקי התייעלות וצמצומים, "תוך התחשבות בצורך להמשיך ולהפעיל את החברה ולתת שירות מעולה ללקוחותיה. לשם כך הוחלט גם על צמצום בהוצאות החברה".

צילום: רכבת ישראל

והשורה התחתונה היא: "מניתוח הוצאות החברה עולה כי הוצאותיה העיקריות של החברה הן הוצאות השכר, לפיכך, בכוונתנו להתייעל גם בהוצאה זו הן בדרך של צמצום השעות הנוספות והן באמצעות ביטולי תקנים ופיטורים של עובדים ארעיים. בהמשך נבקש גם להגיע להסכם פרישה של עובדים והתייעלות".

הבעיה של ההתייעלות הצפויה אינה ברצון לצמצם הוצאות מיותרות, אלא בפרדוקס המוזר של תשלומי בונוסים ומענקי פרישה שמבוצעים במקביל לרצון לצמצם את הוצאות החברה. כך למשל, ל"כלכליסט" נודע שדירקטוריון החברה אמור לאשר מענקי פרישה לשבעה עובדים בכירים שכבר אינם עובדים ברכבת. העלות הכוללת של כל המענקים כ־750 אלף שקל.

כמו כן נודע ל"כלכליסט" שבאפריל הקרוב העובדים כולם - 3,400 במספר - אמורים לקבל תוספת שכר שמוגדרת כבונוס שנתי בשיעור של כ־3%. מהלך זה יעלה לרכבת כ־10 מיליון שקל. התוספת הזו נכפתה על החברה מכוח הסכם קיבוצי משנת 2012.

על רקע ביצועי הרכבת בשנה האחרונה, השירות הירוד והצפיפות בקרונות, לא ברור אם שוקללו הנתונים ונערכה התייעצות לגבי פעימת הבונוסים הקרובה, והאם היא מיותרת.

אם כל זה לא מספיק ברכבת עוד מחכים ליישום ההסכם הקיבוצי מיולי 2017, שם נקבע כי כל העובדים ברכבת יקבלו מענק חד־פעמי בסך של כ־2,000 שקל, כאשר העובדים הוותיקים יקבלו תוספת להפרשות הפנסיוניות.

עוד נקבע שכל העובדים - כולל עובדי הקופה - יזכו לעלייה בשכרם, בגובה של כ־500 שקל. וזה לא הכל: נקבע כי הסכם השכר הקיבוצי במשק, בשיעור של 7.75% בפריסה של שלוש שנים, יחול על עובדי הרכבת אבל בנוסף הם יזכו לתוספת נוספת של 2% בגין הוצאת חלק מתחזוקת הרכב למיקור חוץ - לאלסטום הצרפתית. לפיכך, התוספת לשכר מעבר למענקים מגיעה לכ־9.75%.

נתוני רכבת ישראל אכן מלמדים על בעיה כספית. את תשעת החודשים הראשונים של 2018 הרכבת סיימה בהפסד של כ־293 מיליון שקל, זאת לעומת רווח של כ־22 מיליון שקל בתקופה המקבילה ב־2017. אם לא די בכך, ברכבת סגרו לאחרונה את החברה־הבת להובלת מטענים בטענה שהיא מפסידה כספים.

בסביבת הרכבת אומרים שהמכתב להסתדרות הוא מהלך ראשון מתוך אחד גדול יותר של התייעלות בחברה. הרכבת ספגה בשנה האחרונה מכות תדמיתיות רבות, כשבראשן פתיחת הקו החצי־מהיר בין ירושלים לנתב"ג ופיטורי המנכ"ל שחר איילון אחרי כשנתיים בתפקיד.