

לכבוד:

מאיר יצחק הלוי, ראש עיריית אילת
יוסי חן, מנכ"ל תאגיד התיירות אילת (חל"צ)

הנדון: מכרז להפעלת קורקינטים חשמליים שיתופיים בעיר

בדומה למקומות רבים בעולם, גם בישראל צובר בשנים האחרונות הגידול בשימוש בכלי תחבורה דו-גלגליים חשמליים, אופניים וקורקינטים, תאוצה רבה, וביתר שאת בשנה האחרונה. הצורך באמצעי התניידות אישיים גובר לאור התמודדות עם נגיף הקורונה, כאשר הקורקינטים השיתופיים מהווים חלופה אישית נוחה להתניידות עירונית.

טרנד הכלים הדו גלגליים החשמליים נמצא בשיאו בעולם כולו. בלונדון לבדה, הוכפל מספר הנסיעות הכולל באופניים, בפריז פועלות כיום 6 חברות לאופניים/קורקינטים חשמליים שיתופיים ובארה"ב התחרות על לבו וכיסו של הרוכב נמצאת בשיאה. אין זה מפליא שהשוק הזה נמצא בנסיקה גדולה. לאור בעיות הגודש, העומסים והפקקים ברחובות המטרופולינים בכל העולם, והוצאות התחבורה הגאות, מדובר כאן בדרך קלה, יעילה, מהירה וזולה להגיע מקום למקום ברחבי הערים.

קורקינט חשמלי הוא כלי קטן באופן משמעותי יחסית למכונית – על אף שכשמדובר בהתניידות בתוך העיר – שניהם משמשים לאותה המטרה – הגעה ממקום למקום בתוך העיר. לרשות המקומית, התניידות בקורקינטים חשמליים של תושבים ותיירים הינה כדאית במיוחד. מכוניות פרטיות גורמות לזיהום אוויר רב ודרושים להן מקומות חנייה שהינם משאב יקר במיוחד במרכזי הערים. בנוסף, הגעה ממקום למקום במכונית פרטית בתוך העיר מובילה לגודש עירוני שבמתבטא באובדן זמן רב לתושב ולתייר. מאידך, ההתניידות בקורקינט חשמלי פותרת בעיות אלה – היא לא יוצרת זיהום, גודש או תופסת מקומות חנייה בשטחים גדולים.

תאגיד התיירות של העיר אילת פרסם לאחרונה מכרז להפעלת קורקינטים שיתופיים בעיר. זהו צעד מבורך מאד לקידום הנושא בעיר אילת. חשוב לציין שלדעתנו היה כדאי לקדם את תחום ההתניידות האישית בכללותו, ואף להרחיב ולקדם מיזמי אופניים, חשמליים ושאינם חשמליים. עם זאת, במכתב זה אנו רוצים להעלות שני נושאים שמצאנו ככאלה שאינם מקדמים את התחום:

1. קביעת מחיר השירות – במכרז נקבע כי המחיר צריך להיות המחיר הממוצע של השירות במרכז, ואף צריכה להינתן הנחה בסך 10% לתושבי אילת. קביעת המחיר לצד קביעת הכמות מהווה פגיעה במודל לפיהן פירמות פועלות. המחיר הוא הגורם אשר אמור "להפגיש" בין ההיצע לביקוש ובכך להבטיח שיווי משקל כלכלי המיטיב עם הצרכן והיצרן. כאשר העירייה מגבילה מאד את הכמות (100 כלים) ולצד זה גם קובעת את המחיר, הדבר הופך את השירות לחסר שיווי משקל, דבר שיתרגם בפגיעה בסופו של דבר בצרכנים. במרכז קיים יתרון לגודל – מספר כלים רב ומספר משתמשים רב מאד, שביחד מאפשרים ירידה במחיר. תנאים אלה אינם מתקיימים באילת, ולכן המחיר אמור לשקף זאת. מנגד, מובנת עמדת העירייה שרוצה להבטיח שירות זול לתושבים. לכן, אנו מציעים להציע סבסוד לשירות במידה והמחיר משקף מחיר נמוך יותר מהמחיר במרכז או לחלופין קביעת המחיר על פי כוחות השוק.
2. תחום הקורקינטים השיתופיים נמצא בתחילת דרכו, ובישראל הוא פועל פחות משנתיים וחצי. ניכר כי רשויות רבות מכירות ביתרונות השירות בצמצום הגודש בעיר, צמצום זיהום האוויר וגידול אפשרויות הניידות בעיר. בתל אביב, למשל, עושה העירייה שימוש במידע שמגיע מחברות הקורקינטים, מתכננת ומבצעת שבילי אופניים בהתאם לביקוש. לאור היתרונות הרבים בשירות, לא ברור מדוע בכוננת הרשות לגבות מס בגין שימוש בקורקינטים. מס זה אינו נגבה ממכוניות שעושות שימוש נרחב הרבה יותר בתשתיות העיר ובוודאי אינו נגבה

מרוכבי אופניים שמחנים את אופניהם במרחב העירוני. החלטת העירייה למסות דווקא את הקורקינטים השיתופיים אינה עומדת בקנה אחד עם הרצון לקדם שירות זה בעיר ואף הפוכה למדיניות של צמצום גודש וזיהום אוויר בעיר.

על מנת ללמוד את התחום לעומק, להתנסות בו ולקדם את התחבורה בעיר, אנו מציעים לקבוע כי השנה הראשונה תהיה ללא רגולציה מעבר לקבוע בחוק. לאחר שנה, הרשות תקדם רגולציה מבוססת נתונים וביצועים ותוכל לקבוע את מספר הכלים, מדיניות התמחור והמיסוי בצורה המיטבית ביותר. חשוב לציין כי גם בתל אביב השירות פעל בתחילה ללא רגולציה מכבידה, דבר שאפשר לעירייה ללמוד רבות על השירות.

נשמח לקדם פגישה בנושא ולסייע לעיר אילת לקדם את התחבורה בעיר כך שתהיה יעילה, זמינה ונוחה יותר לתושבי העיר ותיירה. אנו רואים חשיבות רבה בהירתמות העיר איילת לקידום התחבורה החכמה בארץ וקידום היצע חלופות התחבורה השונות לטובת התושבים.

בברכה,

מיכל גלברט

מנכ"לית, Future Mobility IL



אורי יוגב

יו"ר ומייסד, Future Mobility IL



אודות Future Mobility IL:

Future Mobility IL הינה חברה לתועלת הציבור (חל"צ) השמה לה למטרה להפוך את ישראל למובילה עולמית בהטמעה ויישום מהפכת התחבורה. החברה פועלת ליישום פתרונות שיתרמו ליצירת יתרון כלכלי תחרותי למשק הישראלי, צמצום עומסי התנועה, צמצום תאונות הדרכים ונזקיהן, הקטנת פליטת מזהמים, החיסכון בעלויות הסעת אנשים והעברת מוצרים. פוטנציאל התועלת לחברה ולמדינה במישור הכלכלי, החברתי והסביבתי הינו עצום בכל קנה מידה. הארגון מהווה פלטפורמה רחבה המאגדת את כל מחזיקי העניין הרלבנטיים בתחום (הציבור, עמותות בתחום, מוסדות מחקר ואקדמיה, חברות טכנולוגיה, חברות תשתית, מפעילים, יבואנים, משקיעים, ספקים, ועוד) לבצע בחינה מקיפה ועניינית של מגוון אפשרויות לקידום התחבורה החכמה בישראל. זאת, באמצעות טכנולוגיות ותשתיות הניתנות ליישום במדינת ישראל, לתועלת הציבור.