

IV התחבורה והתקשורת

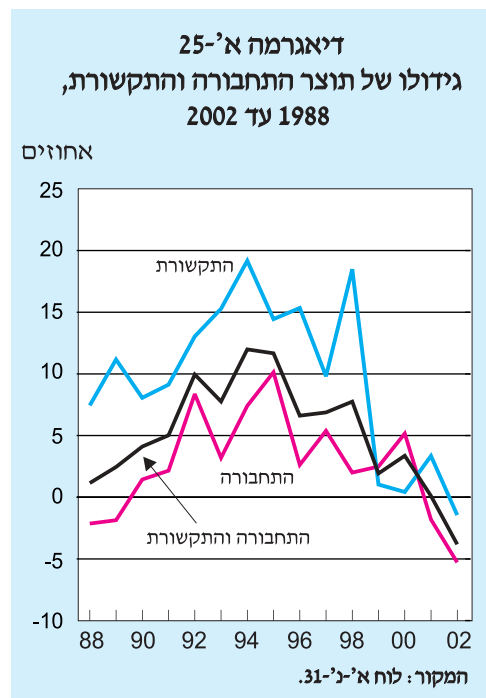
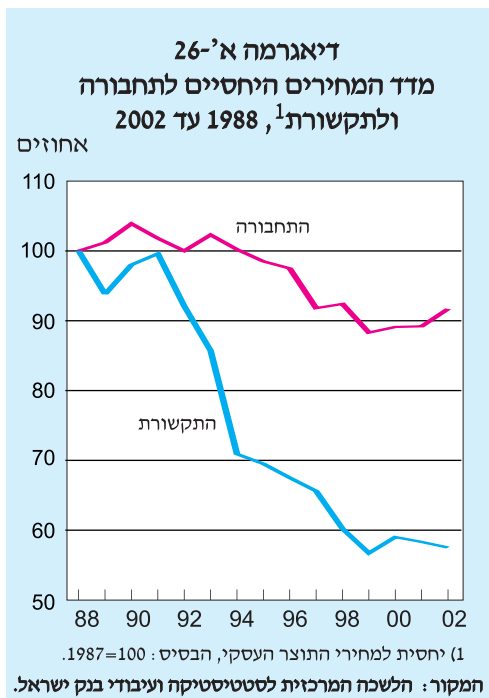
בשנת 2002 פחת תוצר הענף בכ-3 אחוזים, לאחר שבשנה הקודמת נבלם גידולו, ותשומת העבודה ירדה בכ-4 אחוזים (לוח א'-23). מחירי הענף עלו בכאחוז מעבר למחירי המגזר העסקי. ההתפתחויות בחלקי הענף היו שונות: שירותי התחבורה התכווצו בכ-4 אחוזים, תוך התייקרות יחסית של שירותיהם, בעוד ששירותי התקשורת התכווצו בכאחוז, תוך הוזלה יחסית (דיאגרמה א'-26 ולוח א'-23).

גידול הפעילות בענף נפגע כתוצאה מהמיתון המתמשך במשק ומהאינפיצאציה, וחלקים של הענף אף נפגעו ישירות מהירידה התלולה של התיירות. פגיעתה העיקרית של הירידה בביקושים הייתה בשירותי התחבורה, בעוד שהפגיעה בתקשורת הייתה מתונה, והתוצר שלה התכווץ פחות מהתוצר העסקי כולו. לפעילות בתחומים שונים של הענף תרם האופי התחרותי שלהם, או הירידה בכוחם של מונופולים. ההשקעה בענף ירדה ב-2002 בתלילות רבה, בכ-20 אחוזים, לאחר שבשנה הקודמת הואט גידולה; עם זאת המשיך מלאי ההון של הענף וגדל במהלך השנה (לוח א'-נ'-13). בשנתיים האחרונות גדלה עלות העבודה ליחידת תוצר בענף בכאחוז: פריון העבודה - התוצר לתשומת עבודה - נותר ללא שינוי, בממוצע, והשכר הריאלי (במחירי היצרן) למשרת שכיר ירד בכאחוז. אך סך השכר תלוי במספר משרות השכיר, ואלה גדלו בכ-2 אחוזים מעבר לגידולה של תשומת העבודה.

משקל הענף בתוצר העסקי התייצב השנה, לאחר שתוצרו התכווץ בדומה לתוצרם של שאר הענפים. חשיבותו של הענף גבוהה מהמשתקף במשקלו, ולכך כמה גורמים. הענף הוא ענף תשתית בעל יתרונות חיצוניים; שירותים של חלק ניכר מההון שלו, הכבישים, אינם נכללים בתוצר התחבורה אלא בתוצר ענפי המשק המשתמשים בו -

תוצר הענף התכווץ בכ-3 אחוזים; בעיקר התכווץ תוצר התחבורה.

פעילות הענף נפגעה מהמיתון, מהאינפיצאציה ומהירידה בתיירות הנכנסת. ההשקעה בענף ירדה מאוד.



משקל הענף בתוצר
התייצב, וחשיבותו של
הענף לפעילות גבוהה
מהמשתקף במשקלו.

דבר שהשתנה רק במידה מעטה, עד כה, עם הפעלתם של קטעים ראשונים של כביש 6 ככביש אגרה - ושירותי הרכב הפרטי המשתמש בהם לא נכללים בתוצר; לענף חשיבות מכרעת לאיכות החיים, באפשרו את האינטגרציה הכלכלית של חלקי הארץ השונים, שלה יתרונות כלכליים וחברתיים. בהרכב התוצר של הענף ניכר בבירור גידול של משקל התקשורת על פני זמן, שהגיע השנה לכ-39 אחוזים מתוצר הענף.

לוח א'-23

אינדיקטורים עיקריים בתחבורה ובתקשורת, 1995 עד 2002 (שיעורי שינוי שנתיים, מחירים קבועים, אחוזים)

תקשורת ובלדרות				תחבורה ¹				סך הכול				
1995-				1995-				1995-				
2002	2001	2000	2000	2002	2001	2000	2000	2002	2001	2000	2000	
-1	3	0	9	-4	-2	5	4	-3	0.2	3	5	סך כל התוצר הגולמי
-17	-10	39	13	-21	14	9	4	-20	7	16	6	ההשקעה הגולמית
								7	7	7	8	מלאי ההון ²
1	20	15	9	-5	-2	0	3	-4	4	3	4	המועסקים
0	16	18	9	-6	-5	3	3	-4	1	6	4	תשומת העבודה
-2	-11	-15	0	2	3	3	0	1	0	-2	1	פריזון העבודה
								-4	-3	-3	-1	הפריזון הכולל
-3	-1	-3	3	-3	1	3	4	-3	1	2	4	השכר ליצרן ³
-6	-1	0	0	-5	3	2	2	-5	2	2	2	השכר הריאלי ⁴

(1) כולל מועסקים מהשטחים.

(2) בתחילת השנה.

(3) בניכוי מחירי התחבורה והתקשורת.

(4) בניכוי מדד המחירים לצרכן.

המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

הענף עתיר הון, ופריזון
העבודה בו גבוה.

מאפייני פעילותו של הענף שונים מאוד מאלה של שאר הענפים. בהשוואה למגזר העסקי גבוהים בו יותר ההון לתשומת עבודה, התוצר לעובד והשכר למשרת שכיר. פער זה בעתירות ההון ובשכר ירד מעט בשנים האחרונות (לוח א'-24).

ההשקעה בתשתית התחבורה והתקשורת - שאינה כוללת את ההשקעה בכלי התחבורה - פחתה מאוד בשנת 2002, בכ-9 אחוזים, לאחר שבשנה הקודמת הואט גידולה (לוח א'-26). הירידה התמקדה בעיקר בהשקעה בתקשורת, בעוד שההשקעה בתשתית התחבורה היבשתית גדלה. ההשקעה בתשתית התחבורה חיונית, ונדרשת השקעה רבה אף יותר לאורך שנים, כדי להדביק את הפיגור הרב שנצבר בתשתית.

ירידת הביקוש לשירותי התחבורה נבעה מהירידה הכוללת של הביקושים במשק, חלקם כתשומות ביניים שהענף מספק לענפים אחרים, חלקם סיפוק של ביקושים סופיים. לגבי האחרונים נציין כי נוסף על ירידת הצריכה הפרטית השנה, פחת משקל התחבורה והתקשורת בצריכה; זאת כתוצאה מהירידה במשקלה של צריכת שירותי התחבורה,

לוח א'-24

מאפייני התחבורה והתקשורת לעומת המגזר העסקי, 1996 עד 2002
(המגזר העסקי = 100)

2002	2002-2001	2000-1996	
177	176	185	התוצר לתשומת העבודה
41	41	41	התוצר השנתי ליחידת הון
437	428	452	ההון לתשומת העבודה
121	121	131	השכר למשרת שכיר

המקור וההגדרות: ראו לוח א'-8.

בעוד שמשקל צריכתם של שירותי התקשורת המשיך לגדול (דיאגרמה א'-28). בפגיעה הישירה בביקושים לתוצר הענף בלטו פגיעת האינתיפאדה בתוצר האוטובוסים, זו השנה השנייה ברציפות, וירידת התיירות הנכנסת והיוצאת - בעטיים של האינתיפאדה ואירועי ה-11 בספטמבר 2001 - שפגעה בתחבורה האווירית והיבשתית ובסוכני הנסיעות (עיקרו של הסעיף "אחר" בלוחות א'-25 וא'-26). שירותי התעופה התכווצו השנה בכ-6 אחוזים (לוח א' 25 ודיאגרמה א'-29) תוך התייקרות של מחיריהם. ירידת התוצר נבעה מהמשך ההתכווצות של הטסת נוסעים, שבולטת מאוד מאז האינתיפאדה - בעוד שהטסת

הביקוש לשירותי תחבורה נפגע מירידת הביקושים הכוללת. בולטת הפגיעה של האינתיפאדה בנסיעה באוטובוסים, ושל אירועי ספטמבר 2001 בתעופה. הביקוש לשירותי הרכבת גדל עם השיפור בהיצעם.

לוח א'-25

התפתחות התוצר הריאלי והמחירים בתחבורה ובתקשורת, 1999 עד 2002
(שיעורי שינוי שנתיים, אחוזים)

המחירים היחסיים ¹				התוצר הריאלי				המשקל בתוצר	
2002	2001	2000	1999	2002	2001	2000	1999	2002	
1	0	1	-5	-3	0	3	1	35	ההובלה היבשתית
3	0	1	-7	-2	2	4	1	20	מזה: משאיות
0	1	4	0	-11	-11	2	-3	7	אוטובוסים
3	-1	-2	-6	31	5	20	30	0.7	רכבות
3	-7	-1	2	6	-2	7	3	10	ההובלה הימית
3	2	-13	-6	-6	-10	8	9	8	שירותי התעופה
				-11	4	9	2	10	אחר ²
2	0	-1	-4	-4	-2	5	2	61	א. סך כל התחבורה
-1	-1	4	-6	-1	3	0	1	39	ב. התקשורת
1	0	1	-4	-3	0	3	2	100	ג. סך כל התוצר (א+ב)

(1) מנוכה במדד מחירי התוצר העסקי.

(2) כולל את סוכנויות הנסיעות, האחסנה ומגרשי החנייה.

מקור הנתונים, הגדרותיהם ואופן החישוב - ראו הערות ללוח א'-ג' 32.

לוח א'-26

ההשקעה בתחבורה ובתקשורת, 2000 עד 2002
(מחירים שוטפים, אחוזים)

השינוי הריאלי			הרכב ההשקעה ב-2002		
2002	2001	2000	השיעור	מיליארדי ש"ח	
-3	20	23	33	6.9	(1) תשתית התחבורה (ללא כלי תחבורה)
-38	-14	69	4	0.9	מזה: נמלי אוויר וים
15	36	15	29	6.0	תחבורה יבשתית
0	30	18	21	4.4	מזה: כבישים
68	102	-10	7	1.5	רכבות
-77	-17	-5	1	0.1	אחר ¹
-32	10	3	42	8.8	(2) סך כל כלי התחבורה
-25	-9	34	18	3.8	מזה: מכוניות נוסעים
-62	182	-66	6	1.2	אניות ומטוסים ²
-17	-10	39	25	5.1	(3) התקשורת ³
-9	4	31	58	12.0	(4) תשתית התחבורה והתקשורת (1)+(3)
-20	7	16	100	20.7	(5) התחבורה והתקשורת (1)+(2)+(3)

(1) שירותים לתחבורה, תחבורה של רשויות מקומיות וקווי גז ונפט.

(2) בנייני יצוא.

(3) לרבות דואר ובלדרות.

המקור: עיבוד נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

מטענים בחברות הישראליות גדלה; תרמה לגידול הסטת פעילות מהחברות הזרות. בשירותי הספנות נרשם גידול משמעותי, ואילו שירותי התחבורה, שלא נמנו כאן – בעיקר שירותי חנייה, אחסנה, וקירור, סוכני נסיעות, קווי גז ונפט – הצטמקו בכ-11 אחוזים. בניגוד להתכווצות בתוצרם של מרבית תחומי התחבורה היבשתית, גדל תוצר הרכבת: ב-2002 בשיעור תלול מאוד, 31 אחוזים, ובחומש האחרון – ביותר מ-120 אחוזים; זאת כתוצאה השילוב של הצפיפות הגדלה בדרכים ושיפור היצע שירותי הרכבת, בזכות הגידול החד של ההשקעות בה.

בתכנון אספקתם של שירותי התחבורה היבשתית לעשורים הקרובים צריך להיערך לגידול הניכר הצפוי בביקוש לנסיעות, בשל הגידול הצפוי של האוכלוסייה, הפעילות הכלכלית וצורכי הפנאי. אספקתה של התשתית לתחבורה תלך ותתייקר, והפתרון הרצוי הוא הגברה של ניצולה של התחבורה הציבורית, על ידי פיתוח וייעול של אספקת שירותיה. לתחבורה הציבורית יתרונות על פני הרכב הפרטי, הן מן ההיבט החברתי והן מן ההיבט הכלכלי: היא מאפשרת הסעה זולה, מזיקה פחות לסביבה ויעילה יותר בניצולם של המשאבים – הון כלי הרכב, הקרקע והתשתית.

אספקת שירותי
התחבורה תצטרך
להתבסס יותר על
התחבורה הציבורית.

לוח א'-27

התשתית וההשקעה בה: החשמל, המים, התחבורה והתקשורת, 1995 עד 2002

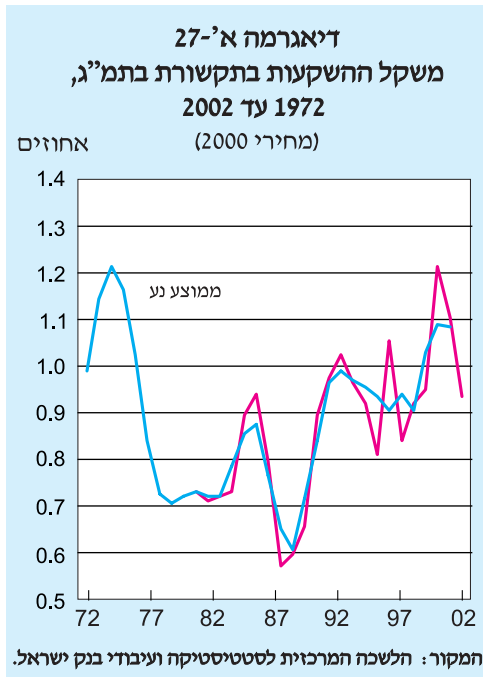
סך כל	התחבורה והתקשורת		מפעלי	החשמל		
התשתיות	מזה: כבישים	סך הכול	המים	החשמל		
6=1+2+3	5	3	2	1		
224.8	67.5	148.2	13.8	62.8	א. מלאי ההון בסוף 2002 (מיליארדי ש"ח)	
100.0	30.0	65.9	6.2	27.9	ההרכב (אחוזים)	
					שיעור הגידול הריאלי (אחוזים)	
8.7	9.3	9.6	-1.6	10.6	ממוצע 1995 עד 1999	
5.2	5.0	6.0	-2.0	5.7	2000	
5.7	5.6	7.6	-2.0	3.6	2001	
5.5	6.9	7.1	-2.0	3.9	2002	
16.1	4.4	11.8	0.3	4.1	ב. ההשקעה הגולמית ב-2002 (מיליארדי ש"ח)	
100.0	27.0	73	1.8	25.2	ההרכב (אחוזים)	
					שיעור הגידול הריאלי (אחוזים)	
4.2	-4.1	6.3	-4.4	1.2	ממוצע 1995 עד 1999	
12.5	17.6	30.5	-0.5	-23.5	2000	
4.1	30.1	3.5	-4.7	7.2	2001	
-5.3	0.1	-9.8	3.5	9.5	2002	
					ג. משקל ההשקעה הגולמית בתוצר (מחירים שוטפים, אחוזים)	
5.3	1.1	3.4	0.1	1.8	ממוצע 1995 עד 1999	
4.6	0.9	3.5	0.1	1.0	2000	
4.9	1.3	3.8	0.1	1.1	2001	
5.0	1.4	3.7	0.1	1.3	2002	

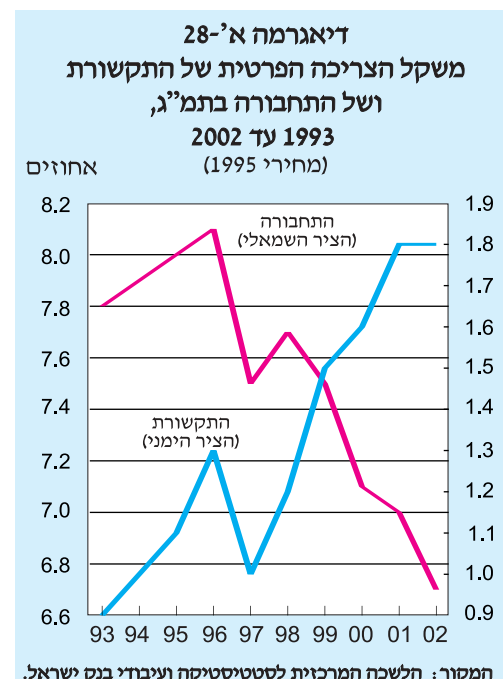
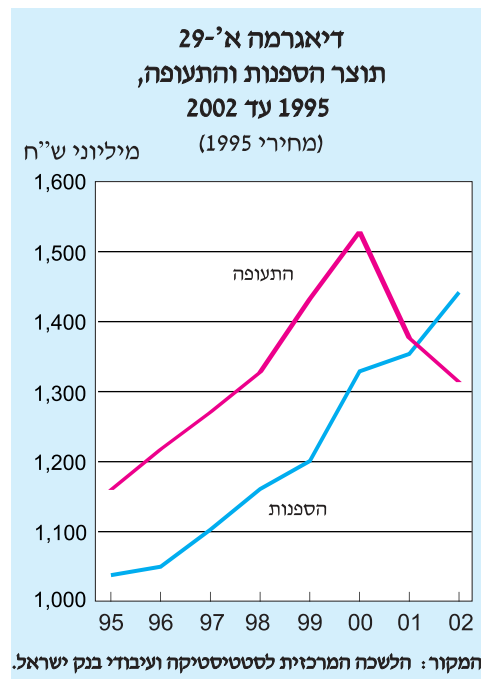
(1) לא כולל כלי תחבורה.

המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ועיבודי בנק ישראל.

בתחבורה הציבורית נציין את הרכבת הכבדה, המתאימה לנסיעות הארוכות יותר – שבהן גובר יתרונה בהולכת נוסעים (וגם בהובלת מטענים) במספרים גדולים ובנסיעה מהירה (בדרך הנפרדת שמשרתת אותה, ללא פקקים) על חסרונה בקשיחותו של לוח הזמנים, ועל אי גמישותה באיסופם ובפיזורם של נוסעים; הרכבות הפרבריות והקלות (מעל ומתחת לפני הקרקע), המתאימות להסעה של נוסעים במספרים גדולים אל המטרופולינים, מהם ובתוכם; והאוטובוסים ומוניות השירות, שלהם הגמישות הגדולה ביותר באיסוף הנוסעים ובפיזורם, אך אין הם יעילים כתחבורה המסילתית בהיקף ההסעה ובמהירותה.

תוצר האוטובוסים פחת השנה בכ-11 אחוזים – החרפה של הירידה ארוכת הטווח (לוח א'-25). משקל השימוש באוטובוסים





בהסעת נוסעים הולך פוחת על פני זמן, תוך הסטה של נסיעות אל הרכב הפרטי – תופעה שמאפיינת את מדינות המערב. מקורה בעיקר בעלייה של רמת החיים: העלייה בשיעור המינוע הפרטי מגדילה את הפרבור, וזה מקטין את יעילותה של התחבורה הציבורית, דבר שמגביר עוד יותר את שיעור המינוע הפרטי. אצלנו תרמו לכך גם האירועים הביטחוניים, ובשנתיים האחרונות ירד תוצר האוטובוסים בכ-22 אחוזים. גם הסטת נסיעות לרכבת יכולה להשפיע במידת מה. בשנים האחרונות היה שינוי משמעותי במבנה השוק (תיבה א'-6).

לאחר שנים רבות של הזנחת מערכת הרכבות, חל בשנים האחרונות מפנה: ההשקעה בהן גדלה משמעותית, והיא עומדת בפני ארגון-מחדש, שיאפשר האצה של פיתוח הרכבת (תיבה א'-7).

תיבה א'-6: הנהגת התחרות בשירותי התחבורה הציבורית הסדירה

הפעילות בתחום אופיינה במונופול: בשנת 2000 סיפקו שני הקואופרטיבים הגדולים ("אגד" ו"דן") כמעט את כל שירותי התחבורה הסדירה באוטובוסים והפעילו כ-95 אחוזים מהאוטובוסים; מזה הפעילה "אגד" כ-70 אחוזים. לאחרונה בולטים הארגון מחדש של "דן" כחברה בע"מ ב-2002, והתייעלותה של חברת "אגד", עם השינוי הבולט ביותר – בתחום הנהגת התחרות.

בתחילת 1997 החליטה הממשלה לפתוח את התחבורה הציבורית לתחרות, ובאמצע 1998 הקים משרד התחבורה מינהלת תחבורה ציבורית. ב-1999 הכריזה רשות ההגבלים העסקיים כי "אגד", לרבות החברות שבשליטתה או בבעלותה, היא מונופול בשירותי ההסעה של תחבורה ציבורית בין-עירונית.

המינהלת הוציאה תכנית כוללת להנהגת תחרות בענף במספר שלבים: במהלך שבע שנים לכל היותר יקוימו מכרזים לכל קווי התחבורה הציבורית; בשלב הראשון ייצאו מכרזים להפעלתם של כ-21 אחוזים מהקווים של "אגד" וכ-23 אחוזים מקווי "דן"; בשלב זה "אגד" ו"דן" לא יורשו להשתתף במכרזים בהיקף של כ-15% מהפעילות בענף, כדי לאפשר כניסה והתבססות של המפעילים החדשים. ב-2000 נחתם הסכם בין הממשלה ל"אגד", המסדיר בין היתר את נושאי התחרות. בהסכם נקבעו הסכומים שתשלם המדינה ל"אגד", והקלות ל"אגד" ו"דן" בתכנית להנהגת התחרות: בתקופת ההסכם (9 שנים) יוצעו למפעילים אחרים לא יותר מ-25 אחוזים מהקווים, והופחת ל-8 אחוזים שיעור הקווים הראשונים שיוצעו במכרזים, אשר בהם לא יורשה ל"אגד" ול"דן" להשתתף.

לוח 1

נתונים בסיסיים על ענף האוטובוסים בתחבורה הציבורית הסדירה, 2001

מספר האוטובוסים ¹	5.4 (אלפים)
הפדיון	2.3 (מיליארדי ש"ח)
חלקו של הפדיון בענף התחבורה	13.0 (אחוזים)
המועסקים	11.1 (אלפים)
מזה:	
חברים בקואופרטיבים	4.2 (אלפים)
שכירים	6.9 (אלפים)

(1) לא כולל מפעילים שעיקר עיסוקם שירותי תיור וטיוול.
המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

לוח 2

העברת אשכולות קווי אוטובוסים מהקואופרטיבים לתחבורה לזכיינים,

2001 ו-2002

השכר	מספר הקווים	הנסיעות השבועיות		מספר הנוסעים	הירידה בתעריפים
		הגידול ¹	מספרן	הנוסעים	בתעריפים
(אחוזים)		(אחוזים)		(ליום)	(אחוזים)
צפת - נהריה ²	45	2,900	30	11,000	24
חדרה - נתניה ²	33	2,500	25	11,000	12
רמלה - לוד, מתתיהו ²	44	4,800	33	12,500	18
באר שבע - תל אביב ^{3,2}	7	1,920	7	16,000	47
אשדוד - תל אביב ⁴	11	2,100	13	18,000	56
קווי טבריה ⁴	25	2,600	15	10,000	52
בקעת אוננו ⁵	23	7,800	5	50,000	10

(1) לעומת המצב טרם הנהגת התחרות.

(2) קווים שהופעלו ב-2002.

(3) שני קווים בהפעלה משותפת עם חברת "אגד" שהתאימה את תעריפיה לתעריפי הזכיון.

(4) קווים שהופעלו בתחילת 2003 ומהווים כ-2.5 אחוזים מהיקף פעילותה של "אגד".

(5) קווים שנלקחו מחברת "דן" והיוו כ-8 אחוזים מהיקף פעילותה.

ירידת התעריפים עד היום מסתכמת ב-10 אחוזים ומתוכננת להגיע בהדרגה ל-30.

המקור: משרד התחבורה.

עם פתיחתו ההדרגתית של הענף לתחרות, היה מעבר של נסיעות אל חברות האוטובוסים החדשות, המתחרות בקואופרטיבים: תוצר הנסיעות בקואופרטיבים לתחבורה, שנהנו ממונופול במרבית הקווים, פחת בכ-14 אחוזים, לעומת הירידה הנמוכה יותר של תוצר כלל הנסיעה באוטובוסים, בכ-12 אחוזים. המעבר לווה הן בשיפורים בלוחות הזמנים והן בירידות מהותיות של התעריפים.

בשנים 1994 וב-1998 ניתנו זיכיונות להפעלת קווי תחבורה ציבורית בישובים חדשים, ביתר-עילית ומודיעין, לנסיעות מקומיות ובין עירוניות. התעריפים היו נמוכים בכ-50 אחוזים מהתעריפים שהיו נהוגים בישובים אחרים בסביבה. במהלך הזמן ירדו גם תעריפי "אגד" באזורים אלה.

הליך הנהגת התחרות בתחבורה הציבורית הניב ב-2002 פירות משמעותיים, עם הפעלתם של קווים בידי הזכיינים החדשים. נציין כי כל האשכולות שהופעלו בשנת 2002 הועברו מ"אגד", והפחיתו מפעילותה כ-5.5 אחוזים, ויחד עם הקווים שיינטלו ממנה ב-2003 יועברו ממנה 8 אחוזים - כשיעור הפעילות שתינטל מ"דן" ותופעלו ב-2003 בידי זכין פרטי.

1 מבקר המדינה, דוחות על הביקורת באיגודים, יוני 2002 .

תיבה א'-7: התפתחותה של רכבת ישראל

הרכבת מסוגלת להעביר במהירות מספר גדול של נוסעים והיקף רב של מטענים - יתרון בולט עם ההחמרה בגודש בכבישים - אך אין היא גמישה באיסופם של הנוסעים והמטענים ובפיזורם. פעילות הרכבת מוגבלת מחמת מיעוט ההשקעות במשך שנים, ובהעדר שימוש בדרכי מים - הוטל עומס התחבורה כמעט כולו על הכבישים, שגם בהם לא היתה ההשקעה מספקת.

הרכבת הייתה יחידה במשרד התחבורה, ועד שצורפה אל רשות הנמלים ב-1988 השקיעה בפיתוח סכומים זעומים. במשך כעשר שנים שימשו נכסיה של הרשות להשקעה ברכבת ולסבסודה, עד שב-1998 הוחזרו מימון הרכבת והסמכויות בענייניה לממשלה.

מיעוט ההשקעה הביא לעתירות נמוכה ביותר של המסילות בשטח המדינה, בהשוואה למדינות המערב שעליהן יש לנו נתונים (דיאגרמה 1). על פי מדד גולמי מאוד זה, כדי להביא את העתירות בישראל לרמתה במדינות אלה יש להגדיל את רשת המסילות בכ-80 אחוזים. על רקע הרשת המצומצמת בישראל קטן בה גם השימוש ברכבת: ובאירופה גדול הק"מ כפול נוסע פי חמישה מאשר בישראל (דיאגרמה 2), והנסיעות לתושב אצלנו נמוכות פי 15 (דיאגרמה 3).

מאחר שהרכבת הונחה במשך שנים רבות, שימושם של הנוסעים בה הלך ופחת (דיאגרמה 4), והיא שימשה בעיקר להובלת משאות. מאז 1985 גבר שימושם של הנוסעים ברכבת, ומאז 1990 גידולו משמעותי ביותר: ב-2001 הוא היה גדול פי 6 משהיה ב-1990, ומשקלו בפדיון הלך וגדל לכדי כ-60 אחוזים (דיאגרמה 6). מספר המשתמשים הגדול יותר הוא בקו ת"א חיפה. מאז 1998 רכבות הנוסעים אינן משרתות את ירושלים.

בשנים הקרובות מתוכנן גידול רב ביותר של השקעה ברכבות, כמעט השלשה של ההשקעה בהן בחומש הקודם: כ-11 מיליארדי ש"ח לעומת כ-4 מיליארדי ש"ח

לוח 1

נתונים בסיסיים על רכבת ישראל, 2001

מספר הנוסעים (מיליונים)	15
מטענים שהובלו (מיליוני טונות)*	10
נוסע ק"מ (מיליונים)	961
טון ק"מ (מיליונים)	1098
כח מניע (מספר הקטרים והקרונועים)	77
צי קרונוט הנוסעים (קרונוט)	172
מספר העובדים (אלפים)	1.4
אורך המסילות (קילומטרים)	684
מספר הנוסעים מחולק באוכלוסייה	2.3

* נתוני 1999.

המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ורכבת ישראל.

לוח 2

תוכניות ההשקעה של הרכבת בעשור הקרוב

היקף כספי מתוכנן (מיליוני ש"ח במחירי 2003)	פרויקטים	איזור
2,480	מוצקין - עכו - כרמיאל	הצפון
	קו לנצרת	
	קו העמק	
	עכו - נהריה	
7,450	מסילה שלישית באילון	המרכז
	שפירים - נתב"ג - מודיעין	
	תל אביב - ראש העין - כפר סבא	
	תל אביב ירושלים - A1 (הקו המהיר)	
	תחנת ראשונים	
	ראשון לציון - אילון דרום	
	לוד - ראש העין	
	לוד - נען	
	כפר סבא - רעננה - שפיים	
	רמלה - מודיעין	
2,498	קו בטוח - כפר סבא - טולכרם	הדרום
	רחובות - פלשת - אשדוד - אשקלון	
	דימונה - באר שבע	
	רמת חובב - מסוף חומרים מסוכנים	
	כניסה לנמל אשדוד	
	נען - באר שבע	
	אשקלון - נתיבות - אופקים	
	ראשון לציון - אשדוד	
	קו בטוח - ארז קרני	

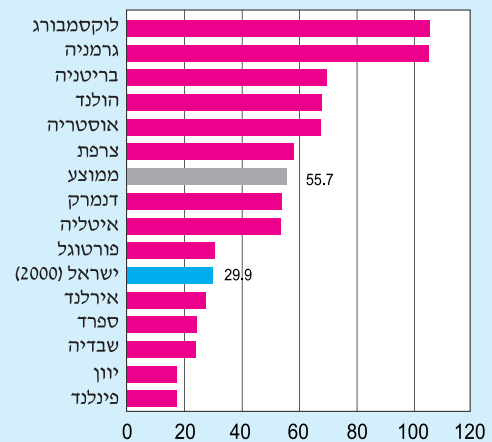
המקור: רכבת ישראל.

שהושקעו בשנים 1998 עד 2002 (במחירי 2003). לא מן הנמנע שבתכניות אלה יש גם קווים שאינם כדאיים כלכלית – אך מונעים משיקולים ביטחוניים, חברתיים ואחרים – כקו הבטוח לשירות הרשות הפלשתינאית, וקווים שישרתו אזורים דלילי אוכלוסייה.

דיאגרמה 1

עתירות הרכבת, 1999

(קילומטר מסילות רכבת לשטח מדינה)

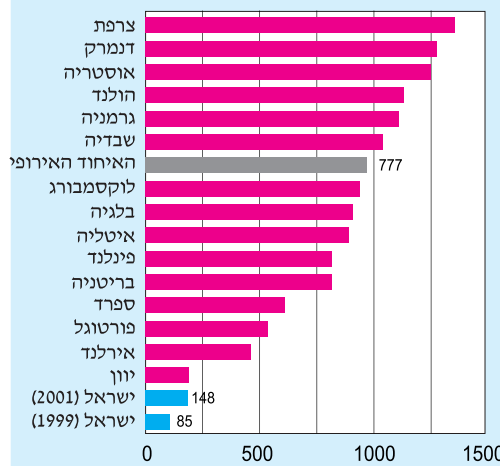


המקור: ישראל: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. European Union Energy & Transport In Figures, 2001 - אירופה

דיאגרמה 2

קילומטר נוסע ברכבת - ישראל ומדינות נבחרות באירופה, 1999

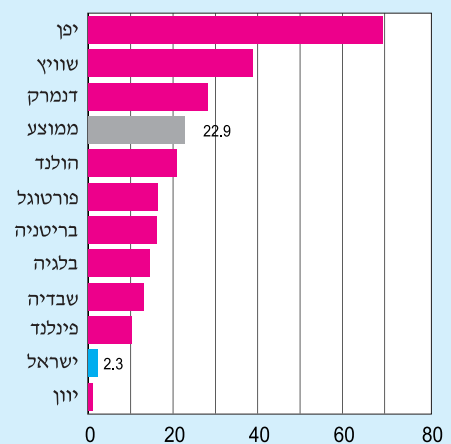
(ממוצע לנפש)



המקור: ישראל: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. European Union Energy & Transport In Figures, 2001 - אירופה

דיאגרמה 3

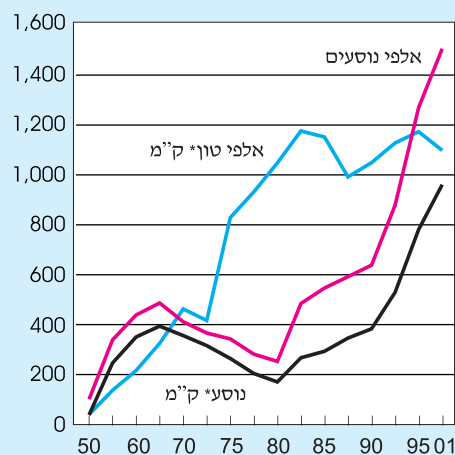
נסיעות לתושב¹, השוואה בין-לאומית, 1999



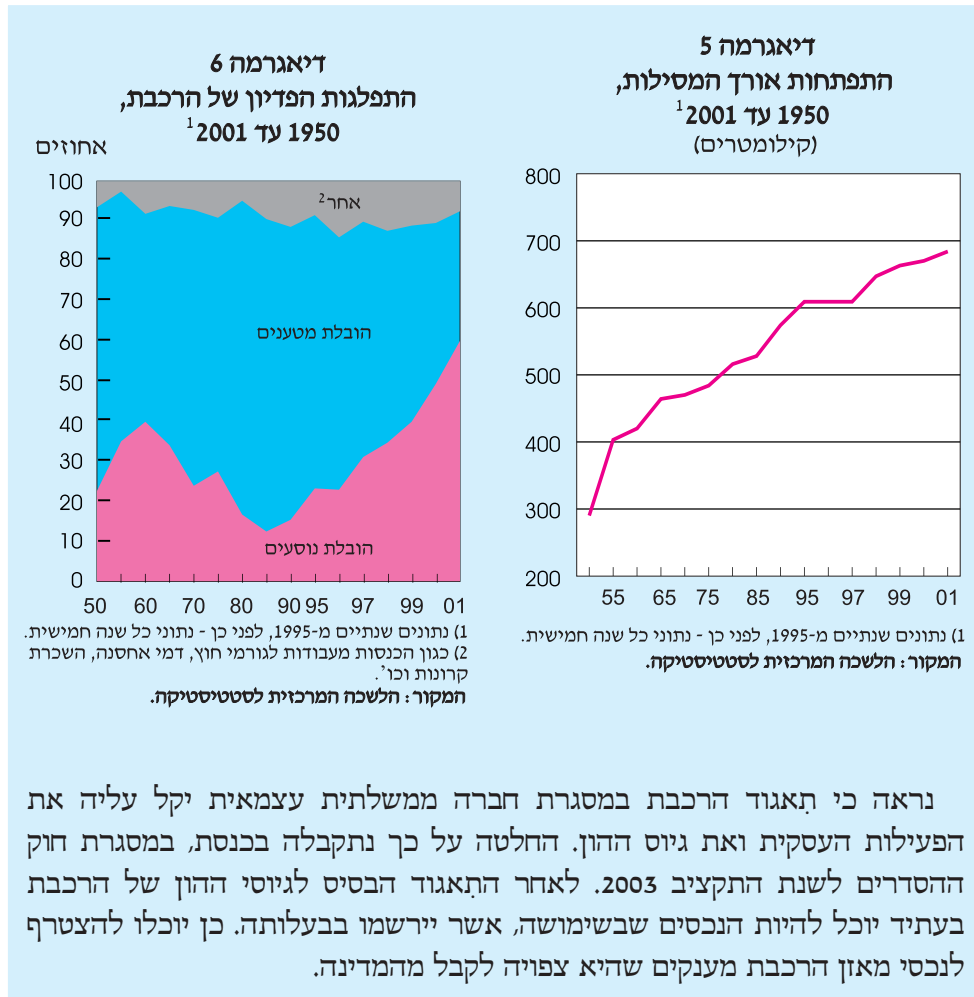
(1) מספר הנוסעים מחולק בגודל האוכלוסייה. המקור: ישראל: נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה לשנת 2001, מדינות העולם - נתוני UIT לשנת 1999.

דיאגרמה 4

התפתחות השימוש ברכבת¹, 1950 עד 2001



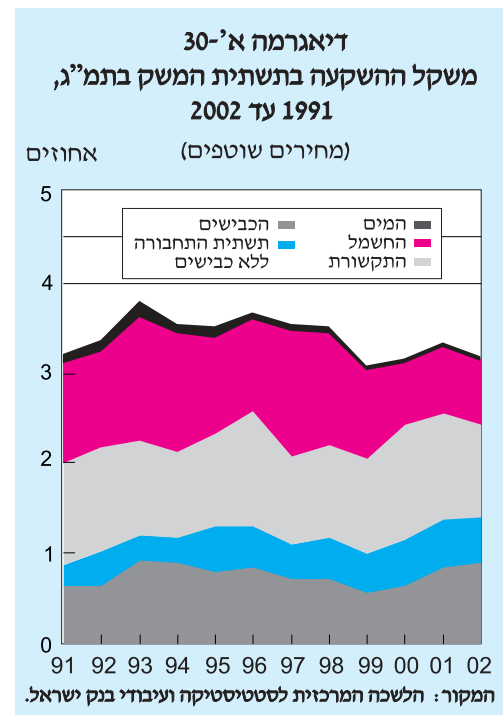
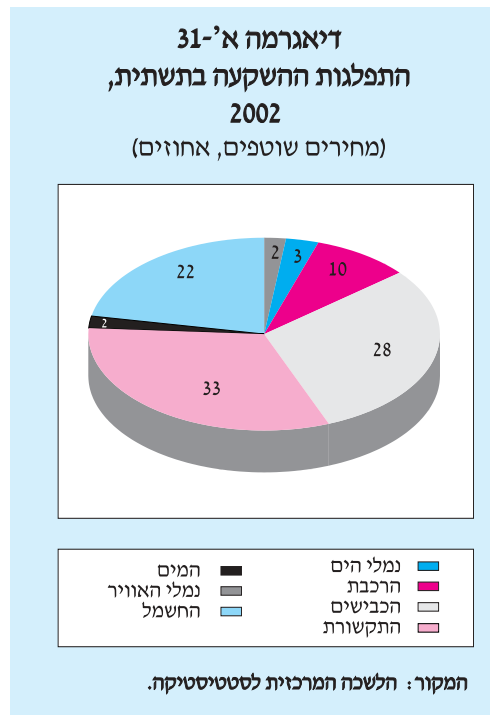
(1) נתונים שנתיים מ-1995, לפני כן - נתוני כל שנה חמישית. המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.



ההשקעה בתשתית

ההשקעה בתשתית נמנית עם התחומים המעטים שבהם מוצדקת המעורבות הישירה של הממשלה בפעילות המשקית. זאת משום שברוב תחומי התשתית גוף פרטי לא ישקיע די הצורך, שכן התשואה עבורו נמוכה מהתשואה למשק ("יתרונות חיצוניים"). התשתית חיונית לפעילות המשקית ולצמיחה, באמצעות אספקת קשר בין היחידות הכלכליות, הן בתוך המדינה - כדוגמת חיבור אזורים אל מרכזי תעסוקה - והן עם חו"ל, והפעילות המשקית מתבססת על אספקתם של שירותים חיוניים כדוגמת החשמל, המים והביוב. ב-2002 ירדה ההשקעה בתשתית בכ-5 אחוזים (לוחות א'-26 ו-א'-27). הירידה נבעה מירידת ההשקעה בתקשורת, והגבירו אותה ירידת ההשקעות בתחבורה, ובמידה מסוימת בחשמל, בעוד שההשקעות במים לא גדלו (לוח א' נ'-19). משקל ההשקעות בתשתית בתוצר ירד בסוף שנות התשעים עד שהתייצב ב-2000, ומאז הוא מתנדנד (דיאגרמה א'-30 ולוח א'-27). בהרכב ההשקעה בתשתית נציין את החלק המרכזי של התחבורה והתקשורת, את חלקה המשמעותי של ההשקעה בחשמל, ואת חלקה הקטן מאוד של ההשקעה במים וביוב (דיאגרמה א'-31).

ההשקעה בתשתיות ירדה בכ-5 אחוזים, וגרמה לכך הירידה הרבה של ההשקעה בתקשורת.



לוח א'-28
הרכב ההשקעה לפי המגזר המממן, 1995 עד 2002
 (אחוזים)

השנה	המגזר הציבורי ¹	המגזר הפרטי ושלא מתקציב המדינה ²	דרך ארץ (כביש 6)	סך הכול
1995	35	65	..	100
1996	32	68	..	100
1997	30	70	..	100
1998	31	69	..	100
1999	28	72	..	100
2000	24	72	4	100
2001	29	65	6	100
2002	32	59	8	100

(1) המגזר הציבורי - כבישים (פרט לכביש 6), מסילות רכבת, מים וביוב.
 (2) המגזר הפרטי ושלא מתקציב המדינה - תקשורת, חשמל ונמלי ים ואוויר.
 המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ועיבודי בנק ישראל.

גדל חלקו של המגזר
הציבורי בהשקעה
בתשתיות.

שיעור ההשקעה בתשתית שמומן בידי המגזר הציבורי פחת עד 2000, ובשנתיים האחרונות הוא גדל (לוח א'-28). לירידת חלקו של המימון שלא בידי הממשלה תרמה גם הירידה של ההשקעה בתקשורת.

ההשקעה בתשתית התחבורה והתקשורת ירדה השנה ב-9 אחוזים. השוני בין שני חלקי הענף בגורמים המשקיעים הכתיב שוני ביניהם בהתפתחות ההשקעה. בתקשורת, שבה משקיע המגזר העסקי, ירדה ההשקעה עוד ב-2001, עם המיתון ומשבר הטכנולוגיה העילית, והשנה התעצמה הירידה ל-17 אחוזים. לעומת זאת בהשקעה בתשתית התחבורה יש למגזר הציבורי משקל רב: היא נעשית בידי ישראל, ביזמתו או בשיתופו. השקעה זו פחתה מעט ב-2002, ב-3 אחוזים. ההשקעה בכבישים נותרה ללא שינוי; ברכבות היה גידול מרשים ביותר, 68 אחוזים, וזאת לאחר שב-2001 הוכפלה ההשקעה בהן. ההשקעות בנמלי הים והאוויר ירדו מאוד, ובנייתם של הפרויקטים העיקריים בהם, נתב"ג 2000 ונמל היוכל, לא עומדת בלוחות הזמנים המקוריים. גידול ההשקעה בתחבורה היבשתית חיוני ביותר למשק, ונדרשת השקעה רבה עוד יותר לאורך שנים, כדי לסגור את הגירעון הרב שנצבר בתשתית.

הפרויקטים הגדולים של תשתיות התחבורה

כלל התחבורה

כביש מספר 6, "חוצה ישראל": כשליש מאורכו של הקטע המרכזי שלו כבר פתוח לתנועה בתחילת 2003, ויתרת הכביש צפויה להיפתח ב-2004. השיתוף עם המגזר הפרטי בסלילת הכביש הניב רמה גבוהה של ביצוע, הן באיכות והן במהירות. העבודות החלו בנובמבר 1999, והכוונה היא להמשיך ולפתח את הכביש, ולהאריכו במהירות האפשרית מהקטע המרכזי צפונה (מצומת עירון עד צומת אליקים), כדי לשפר את חיבור הפריפריה למרכז הארץ. כן נדונה הארכתו דרומה (מגדרה דרך קרית גת לבאר שבע). **כביש עוקף קרית:** המכרז לבנייתו במתכונת BOT מוכן לפרסום, אך ראשי הרשויות המקומיות מתנגדים להפעלתו ככביש אגרה.

מנהרות הכרמל: מנהרות במתכונת BOT, שבנייתן מתעכבת. נוצר עיכוב ניכר, עם המשכות התהליך הסטטוטורי, ובינתיים נסוג הגוף המממן מההסכם, והדבר נמצא בדיון משפטי.

כביש 431: כביש רוחב במתכונת PFI, שיחבר בין מודיעין דרך חוצה ישראל לראשון לציון.

התחבורה הציבורית

נתיבי התחבורה הציבורית: בשני פרויקטים מרכזיים מתוכננת הוספה של נתיבים ציבוריים לכניסות לירושלים ולתל אביב. עודף הקיבולת, שהאוטובוסים לא ינצלו, יוצע לניצולם של כלי רכב פרטיים, תמורת תשלום.

הרכבת הקלה בירושלים: פרויקט BOT - נבחר זכיין. העתקת התשתיות שבתוואי הרכבת צפויה להסתיים עד שהזכיין ישיג את המימון, והפעלתה מתוכננת ל-2006.

הרכבת הקלה בתל אביב: פרויקט BOT - כבר פורסם המכרז המקדים. במאסר 2003 אמור להתפרסם המכרז המפורט, ושנה לאחר מכן צפויה התחלת ההקמה. במקביל

מקדמת מנהלת הפרויקט את ההליכים הסטטוטוריים ואת פינוי התשתיות מתוואי הרכבת. ההקמה צפויה להימשך כ-6 שנים.

נתב"ג 2000: הרצה של הטרמינל החדש צפויה להתחיל בשלהי 2003, עד להפעלתו המלאה באביב 2004. הנחת היסודות להקמתה של זרוע רביעית כבר תוקצבה, אך השלמת הזרוע כולה תידחה, עד שתנועת הנוסעים הצפויה תצדיק את השלמתה. **שדה תעופה חיפה:** צפוי שיוקם כפרויקט BOT, ומכרז מקדים עבורו אמור להתפרסם במהלך 2003. הפרויקט יכפיל את אורך המסלול בשדה. הפרויקט אמור להסתמך גם על שירותיהם המשלימים של פרויקטים אחרים, כמנהרות הכרמל וכביש עוקף קריות. **נמלי הים:** הקמתו של נמל היובל מפגרת אחר לוח הזמנים המקורי.

הרכבת: הרכבת הגדילה מאוד את היקפי ההשקעה שלה, והיא עומדת בפני פיתוח ניכר ביותר. יש פרויקטים בהיקף נרחב שהם זמינים לביצוע, וקידום תלוי במקורות המימון. מדובר בשדרוג מסילות קיימות, בהקמת קווים חדשים ובסלילת מסילה שלישית באילון, שהוא צוואר בקבוק. סלילתה של מסילה רביעית באילון תתעכב, בשל קשיים טכניים, שפתרונם יקר מאוד.

בין הפרויקטים המוקדמים נציין את שדרוג הקו הישן בין תל אביב לירושלים דרך בית שמש, שיסתיים על פי התכנון ב-2004. סלילת הקו החדש, המהיר יותר, שבין תל אביב לירושלים דרך נתב"ג ומודיעין – תתחיל על פי לוח הזמנים הארצי ב-2004 ותסתיים ב-2010. הקטע שבין תל אביב לנתב"ג מוקם עתה, ואמור לפעול עוד ב-2003.

השינויים המבניים

הרכבת: הרכבת מצויה בשלב מעבר, לקראת הפיכתה לחברה נפרדת. הדבר יביא לכמה שינויים מהותיים. כחברה תוכל הרכבת לגייס כספים באופן עצמאי, והיא תזכה ליתר עצמאות בתכנון ובפעולה, לעומת מצבה כשהייתה כפופה לרשות הנמלים והרכבות.

נמלי הים: ניתן לייעל את פעילותם באמצעות תחרות בין הנמלים, אם הם יאורגנו, כל אחד, כחברה נפרדת. בשל ההתנגדות ההסתדרות הוחלט להסתפק בתחליף לכך – הפעלתו של כל נמל ברשות הנמלים כמרכז רווח. המצב יהיה טוב יותר אם נמל היובל יופעל כמרכז רווח הנפרד מנמל אשדוד, ולמספנות ישראל יותר להתחרות ברשות הנמלים, בתחומי פעילות מסוימים. על יעילות השימוש בנמלים מקשה התמחיר המעוות של השירותים שהם נותנים: התעריפים אינם משקפים את העלות היחסית של השירותים השונים – התעריף של שירותים מסוימים מסבסד את האחרים ("סבסוד צולב"). מאחר שסל הפעילויות של הנמל האחד אינו זהה לסל של משנהו, יכולים הסבסוד הצולב יחד עם ארגונם במתכונת של מרכזי רווח נפרדים להביא ליצירת עודף בנמל אחד וגירעון באחר. צוות בודק עתה את מבנה התעריפים.

האוטובוסים: הפעלת קווים בידי מפעילים חדשים הצליחה, כאמור: המחירים ירדו והשירות טוב.

הקואופרטיב "דן" אורגן מחדש כחברה, והדבר הגביר את יעילות פעילותו.

הפעלתן של תשתיות שונות יכולה להתייעל, עם ארגון של הרכבת כחברה וארגון נמלי הים כמרכזי רווח, תוך הנהגת תחרות ביניהם. כך גם בהפעלתה של התחבורה הציבורית ובאספקת שירותים בנתב"ג.

חשוב להגביר את הבקרה על תפקוד המשאיות, לשפר את תפקוד קציני הבטיחות, להקטין את העומס המותר על הסרנים ולפקח עליו, ולהסיט תנועה שלהן לשעות הלילה.

שירותי תדלוק בנתב"ג: בתחילת 2003 אמור לפעול בנמל מפעיל נוסף, ומחיריו נמוכים לאין שיעור מהמחיר הנגבה היום. **שינוע מטענים בנתב"ג:** הנהגת התחרות תצא לפועל עם הכנסת מפעיל נוסף. צפוי לצאת מכרז, ונראה שרק ב-2005 הוא יתחיל לפעול.

שירותי התעופה: יש מקום להרחבה נוספת בקווים שניתנו למפעילים המתחרים ב"אל-על", לרבות בתחומי טיסות השכר והמטען.

ההובלה במשאיות: למשאיות תפקיד חשוב בפעילות המשקית, והן משתמש מרכזי בכבישים. הדברים הבאים מתבססים על המלצותיה של ועדת סגיס³². חשוב להגביר את אכיפת החוק בעניין הפעלתן, בשל ההפרעה שהן גורמות לתנועה, ויותר מזה בשל מעורבותן הרבה בתאונות החמורות, מעל ומעבר לחלקן בנסועה. משאית כבדה (לפחות 34 טון) מעורבת בתאונה כזאת פי תשעה מהממוצע, בעוד שהנסועה שלה גדולה רק פי שלושה מהממוצע³³.

חשוב לשפר את תפקודם של קציני הבטיחות בחברות התובלה, ולהגדיר בהירות את אחריות הנהג בכל הנוגע לבטיחות הרכב.

חשוב להקטין את העומס המותר על סרני המשאיות, בהתאם לתקנים החמורים יותר המקובלים באירופה ובארצות הברית, ולפקח על כך. הפיקוח חשוב הן לשיפור הבטיחות והן להפחתת הבלאי המוגבר של התשתיות. כ-95 אחוזים מהנזק לכבישים – סדקים ושברים – נגרם על ידי המשאיות. הבקרה והאכיפה על עומס היתר צריכה להיות ממקום היציאה של כלי הרכב, בגיבוי המשטרה.

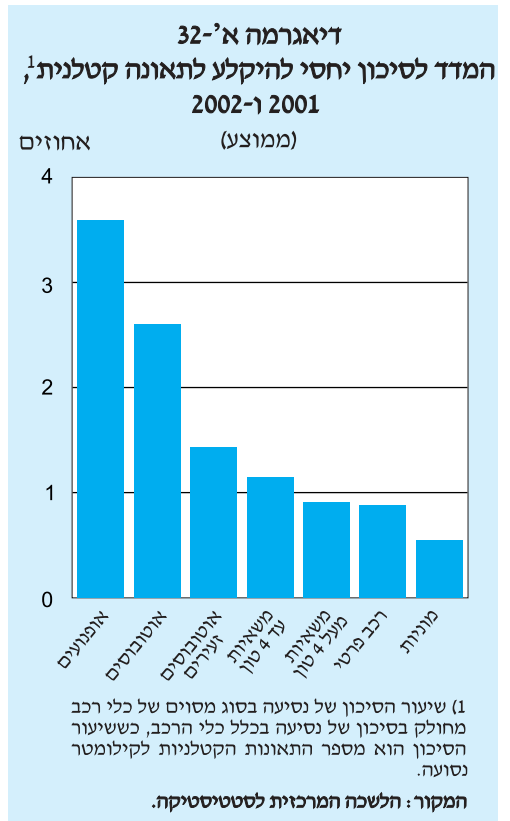
כדי להקטין את העומס בדרכים חשוב לעודד את שינוע המטענים – בפרט את המטענים המסוכנים – בלילות, שבהם התנועה דלילה יחסית. ראוי להגביר ככל האפשר את ההובלה במשאיות בנסיעות החוזרות, כדי שינועו פחות משאיות ריקות בכבישים: היום נוסעות המשאיות כשהן עמוסות רק בכ-55 אחוזים מהנסיעות, בממוצע. חשוב להצטער בהדרגה את גיל המשאיות הנעות בכבישים, כך שהוא לא יעלה על 10-12 שנים. כן ראוי לפעול להסטה של הובלת מטענים אל הרכבת.

תשתית התחבורה והכבישים

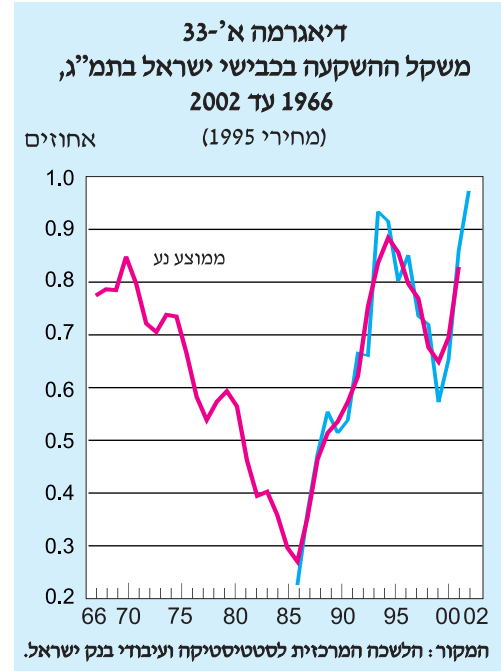
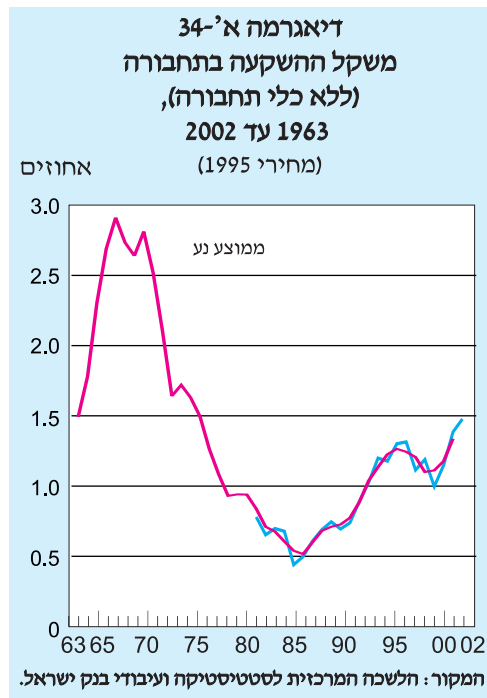
רמת השירות של התשתיות התחבורתיות מפגרת אחר המקובל בארצות המערב, כתוצאה ממינוע ההשקעות לאורך שנים. לכן גדלה הצפיפות בכבישים לאורך זמן, ורק לאחרונה היא ירדה מעט. על כך מלמדים שני המדדים שבידינו, הנסמכים על כמות הנסיעות המבוקשת – הנסועה – ועל ההיצע של שירותי הנסיעה (שטח הכבישים או ההון שלהם). אחד המדדים, הנסועה להון הכבישים, החל לרדת ב-1996, לאחר שעלה במשך 15 שנה. המדד האחר, הנסועה לשטח הכבישים, ירד רק ב-2002, לאחר שגדל במשך שני

32 "הוועדה הציבורית לבחינת ענף ההובלה", אפריל 2002.

33 פרוטוקול מס' 11 משיבת ועדת החקירה הפרלמנטרית בנושא תאונות הדרכים, הכנסת, מיום 15 באוקטובר 2002.

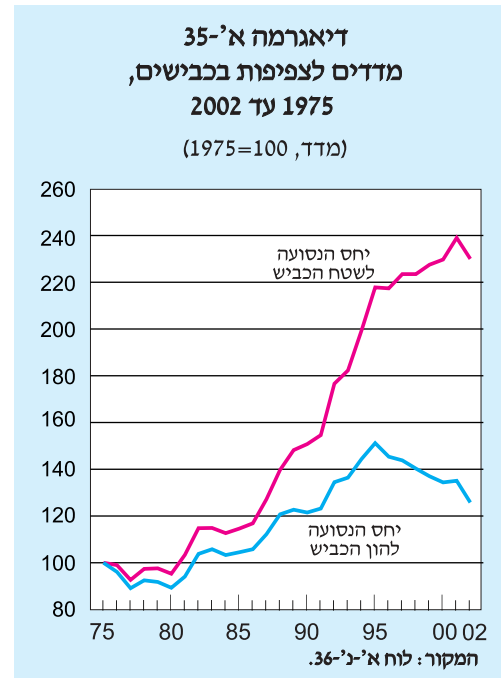


הצפיפות בכבישי הארץ נותרה גבוהה מאוד, למרות סימנים לשיפור, עם גידול ההשקעות.



עשורים (דיאגרמה א'-35). לירידה ב-2002 תרמה ירידה מסוימת בנסועה (המשוקללת על פי ההפרעה לתנועה, ראו לוח א'-נ'-36), תוצאת המיתון במשק. מכל מקום, המדדים מצביעים על הגידול ארוך הטווח של הצפיפות בכבישים: זו גבוהה הרבה יותר משהייתה לפני כמה עשורים, וגבוהה מאוד גם בהשוואה בין-לאומית. (ראו תיבה א'-8). יצוין כי המדדים, שהם ממוצעים גולמיים, אינם מציירים את התמונה בכל חומרתה: אין הם מלמדים על הצפיפות בשעות העומס בכבישים, על גידול מספר השעות שבהן יש עומס, ועל החלוקה הגיאוגרפית, הלא-שוויונית, של העומס.

הצפיפות מזיקה לפעילות המשקית ולפעילות הפנאי - בהימשכות הנסיעות, בצריכת הדלק ובזיהום האוויר - ובכך נפגעים איכות החיים והצמיחה. הצפיפות במטרופולינים מחלישה את מרכזי הערים ומגדילה את הפרבור, שפגיעתו בישראל רעה עוד יותר מאשר בארצות אחרות, בשל המחסור החמור בקרקע, ומלבד זאת אספקתן של תשתיות לפרברים יקרה יחסית. הגדלת הפרבור מחריפה את בעיות התחבורה, בהגדילה את השימוש ברכב הפרטי, בעוד שהפתרון היעיל לתחבורה במטרופולינים הוא השימוש בתחבורה



הצפיפות מזיקה לפעילות, וכן היא מגבירה את הפרבור, שמזיק, בין השאר, ביקרו את שירותי התשתית.

הציבורית. את השימוש בתחבורה הציבורית ראוי לעודד באמצעות הכנסתן לשירות של הרכבות הקלות ושיפור השירות באוטובוסים - בין השאר, בעזרת סלילת נתיבים ייחודיים עבורם.

התכנון לזמן ארוך ופיתוח התשתיות

התשתיות הפיסיות חשובות ביותר, הן לפעילות העסקית והן לפעילות הפנאי. התכנון שלהן בא למרב את רווחת החברה בזמן הארוך: הוא מטביע את חותמו על דמות המדינה ועל איכות החיים בה לאורך זמן - וחשוב שייעשה כהלכה. האישור המהיר של תכניות ההשקעה בתשתיות יכול לאפשר מילוי מהיר יותר של החסר בתשתיות ואת ההיערכות לצרכים העתידיים. התשתיות יקרות, הן בעלותן הכספית והן בשטחי הקרקע הנדרשים עבורן, ועלות זו חשובה במיוחד משום שהמחסור בקרקע בישראל חריף יותר מאשר במדינות האחרות.

הליך האישור של התכניות מתנהל באמצעות ועדות התכנון. הוועדות בנויות בצורה מאוזנת יחסית, ובצד הגופים היוזמים את הקמת התשתיות מיוצגים בהן גם הגופים המבקשים לרסן את הבנייה, מפני הצורך להתחשב בהשלכותיה השונות. הליך האישור המסודר הוא הכרחי - גם אם הוא ממושך, עד גבול מסוים - בשל מורכבות ההחלטות; הניסיון למצוא קיצורי דרך לאישור התכניות יכול להביא להחלטות גרועות, שיזיקו לרווחת המשק וכן לחברה ולסביבה למשך דורות, משום שהליכי שינוי הייעוד של הקרקע הם בלתי הפיכים. הדבר נכון במיוחד במדינה קטנה וצפופה כשלנו, ומה גם ששיעורי הגידול של האוכלוסייה בה גדולים, יחסית לעולם. לכן המצב בה סלחני פחות לטעויות.

הגופים היוזמים פרויקטים מעוניינים לקבל את האישורים במהירות המרבית; הם טוענים כי יש עיכובים בקבלת האישורים של ועדות התכנון - אך לעיתים קרובות תורמים בעצמם לעיכובים, כשהם אינם מזדרזים להכניס בתכנית המוגשת את התיקונים הנדרשים.

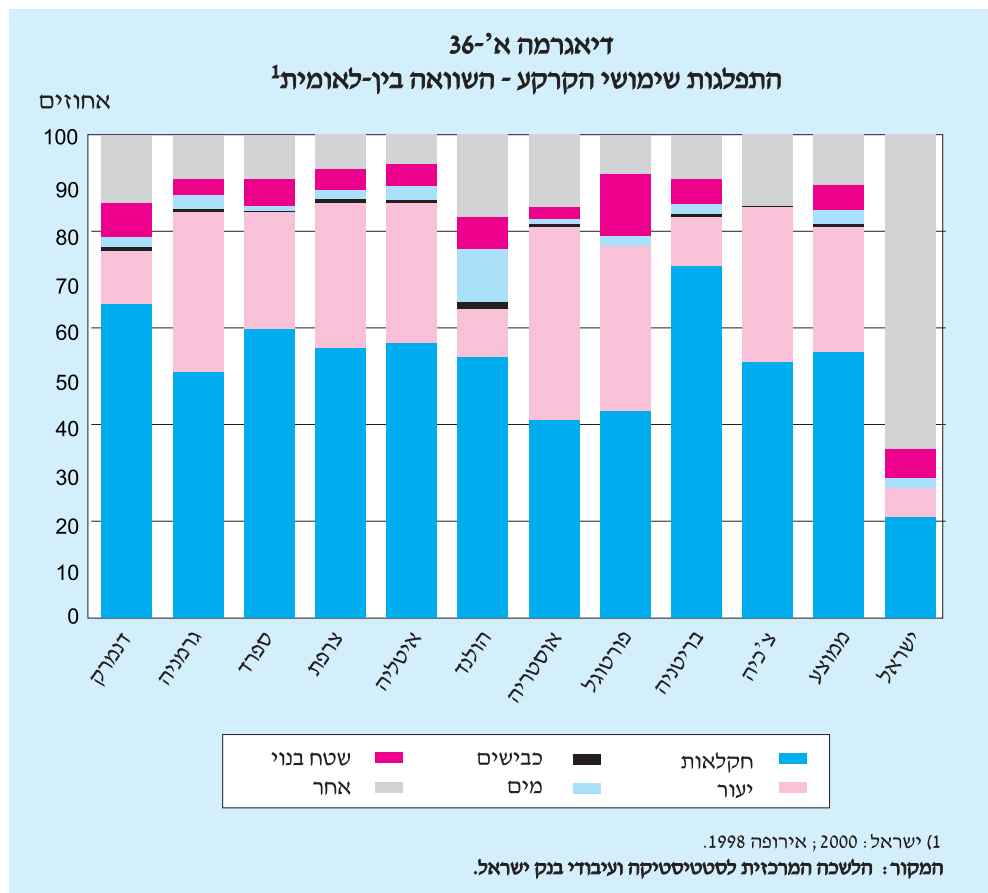
נעשים ניסיונות לקצר את הליכי האישור. אחד מהם הוא הקמה של הוועדה לקידום תשתיות לאומיות, על פי חוק ההסדרים של תקציב 2002, שאמורה לאשר פרויקטים לאומיים בתוך 103 ימים. להליך האישור באמצעות הוועדה מספר מגרעות: היא עוקפת את תהליך התכנון הנוכחי - בין השאר, משום שאין היא כפופה לתכניות המיתאר הקיימות. הרכב הוועדה אינו מאוזן, ויש בו ייצוג נכבד ביותר של יזמי התשתיות; נראה שהיא יכולה לאשר בקשה לפרויקט נתון גם אם לא הוצגו לה חלופות. כך, למשל, לאחרונה, העבירה הממשלה לוועדה את אישור הקמתה של תחנת כוח פחמית נוספת, במקום תחנת כוח מהסוג שמזהם פחות את האוויר.

שרי הפנים, האוצר וראש הממשלה כבר אישרו מספר פרויקטים כפרויקטים של תשתיות לאומיות. הוועדה מטפלת בתכניות אלו לקראת הליך האישור, ומרגע שאלו יהיו בשלות לדיון במסגרת הוועדה אמור הליך האישור להסתיים בתוך פחות משלושה חודשים וחצי.

לאחרונה הועבר מינהל התכנון ממשד הפנים למשרד התעשייה והמסחר. יש חשש כי הדבר יקטין את עצמאותו ויפגע בהליך התכנון המסודר, ומה גם שמשרד התעשייה

לתכנון התשתיות השלכות ארוכות טווח, וראוי שייעשה בזהירות. לכן הליך האישור ממושך.

הוועדה לקידום תשתיות לאומיות יכולה לאשר במהירות הקמתן של תשתיות, אך עולה חשש כי הדבר יפגע באיכות התכנון.

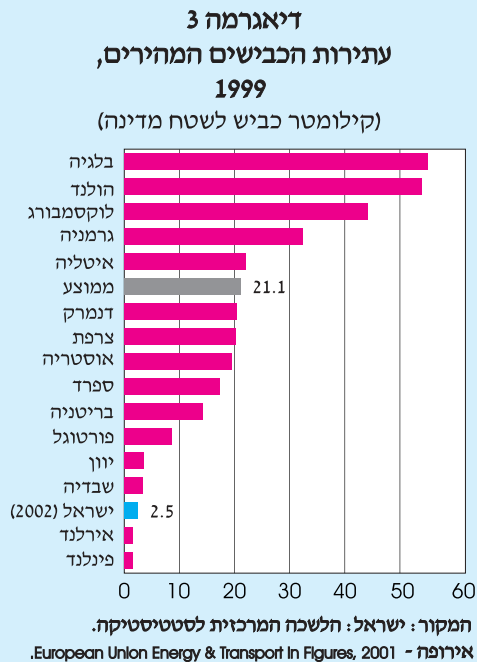
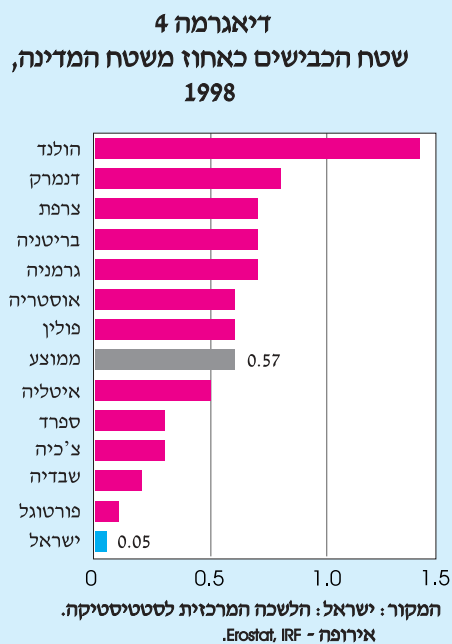
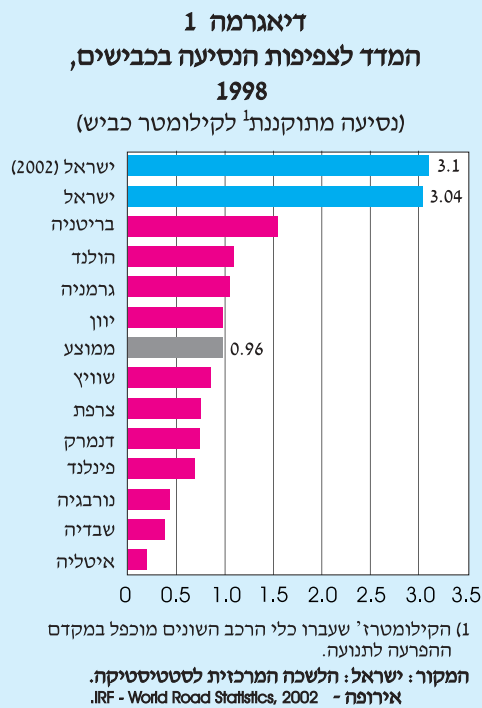
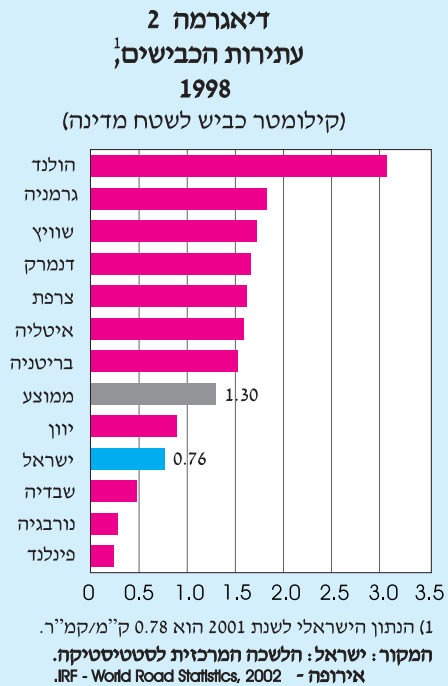


והמסחר ממנוה על מינהל מקרקעי ישראל, שלעיתים קרובות הוא יוזם של פרויקטים. עדיף שיתקיים איזון, וזה ייווצר אם שני המינהלים (התכנון ומקרקעי ישראל) יהיו באחריות משרדים נפרדים.

ראוי כי הממשלה תיעזר בהליך התכנון המסודר באמצעות ועדות התכנון, כי הגופים המקדמים את הפרויקטים ימלאו במהירות את דרישותיהן של הוועדות, וכי הוועדות תקצנה את הליכי האישור.

תיבת א'-8: הצפיפות בכבישים והעתירות שלהם

הצפיפות בכבישי ישראל גדולה ביותר, בהשוואה למדינות המערב: הנסועה לק"מ כביש גדולה בישראל פי שלושה (דיאגרמה 1). עתירות הכבישים במערב גדולה בכ-60 אחוזים מאשר אצלנו (דיאגרמה 2), ועתירות הכבישים המהירים - פי שמונה (דיאגרמה 3). חלקם של הכבישים בשטח המדינה במערב גדול פי 12 מחלקם אצלנו (דיאגרמה 4). מחסור התשתיות חמור גם באמצעים החלופיים לכבישים: עתירות הרכבת ומידת השימוש בה נמוכים אצלנו בהרבה (תיבה א'-7), ובניגוד למדינות במערב אין אנו משתמשים בדרכי מים.



כדי להגיע לתקנים מערביים של הצפיפות בכבישים נדרשת השקעה גדולה מאוד. לשם הדבקות הפיגור נדרשת השקעה של כ-40 מיליארדי ש"ח. זו ההערכה הנמוכה יותר, שתגדיל את הון הכבישים כך שעתירותם בשטח המדינה (דיאגרמה 2) תדמה לעתירות במערב. הגדלת הון הכבישים כך שהנסועה לק"מ כביש תדמה לזו שבמדינות המערב תחייב השקעה גדולה הרבה יותר. יודגש כי האומדן הוא גולמי בלבד, בחזקת סדרי גודל אפשריים לצורכי ההשקעה, ולא נבנה על פי סיכום של עלות הפרויקטים הבודדים שיענו על הצרכים. הוכחה נוספת לגודל המחסור בכבישים הוא שיעור התשואה הגבוה של ההשקעה בהם, על פי בדיקות הכדאיות לפרויקטים.

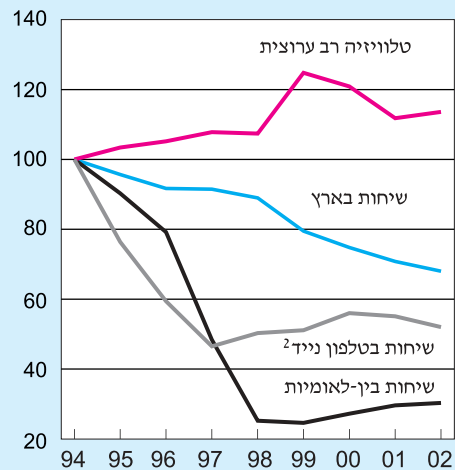
התקשורת

תוצר ענף התקשורת פחת בשנת 2002 בשיעור מתון יחסית, כאחוז, לעומת הצטמקות של כ-3 אחוזים בתוצר העסקי כולו. הענף דינמי, תוצאה של פתיחותו לתחרות ושל השיפורים הטכנולוגיים בו – שני גורמים המזינים זה את זה. השנה התפתחה התחרות בתחומי האינטרנט רחב הפס, הטלוויזיה הרב ערוצית והתמסורת ותקשורת הנתונים. את צמיחת הענף ממשיכים להוביל תחומי הטלפון הנייד, השידורים הרב-ערוציים והאינטרנט. בשנתיים האחרונות גדלה תשומת העבודה בענף מעל ומעבר לעלייתו של התוצר; לא מן הנמנע שגידול התחרות בתחומים שונים של הענף הביא לגידול התעסוקה, בעוד שהמיתון לא איפשר גידול ניכר של התוצר.

תעריפי התקשורת השתנו בדומה למדד המחירים לצרכן, תוך התייקרות יחסית מסוימת של שירותי הטלוויזיה בכבלים והוזלה של השיחות בארץ, בטלפון הקווי והנייד (דיאגרמה א'-37).

שירות האינטרנט רחב הפס התרחב מאוד, בעקבות התחרות שנוצרה עם מתן ההיתר לאספקת השירות בידי חברות הכבלים, ושיעור החדירה של השירות גדל מכ-2 אחוזים ממשקי הבית ב-2001 לכ-11 אחוזים ב-2002, שיעור נכבד בהשוואה בין-לאומית (דיאגרמה א'-38). חלקה של האוכלוסייה שיש לה גישה לאינטרנט היה השנה כ-41 אחוזים, לעומת כ-31 אחוזים בממוצע מדינות העולם³⁴. בישראל גבוה יותר גם שיעור הקונים באמצעות האינטרנט – 18 אחוזים לעומת כ-15 אחוזים בעולם.

דיאגרמה א'-37
תעריפי התקשורת במדד המחירים לצרכן¹, 1994 עד 2002
(מדד, 1994=100)



(1) מנוכים במדד המחירים לצרכן.
(2) עד 1977-הערכה על פי תעריפי פלאפון בלבד, לפי המשקלות: 1/3 לתעריף השפל ו-2/3 לתעריף השיא.
המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ומשרד התקשורת (תעריפי פלאפון).

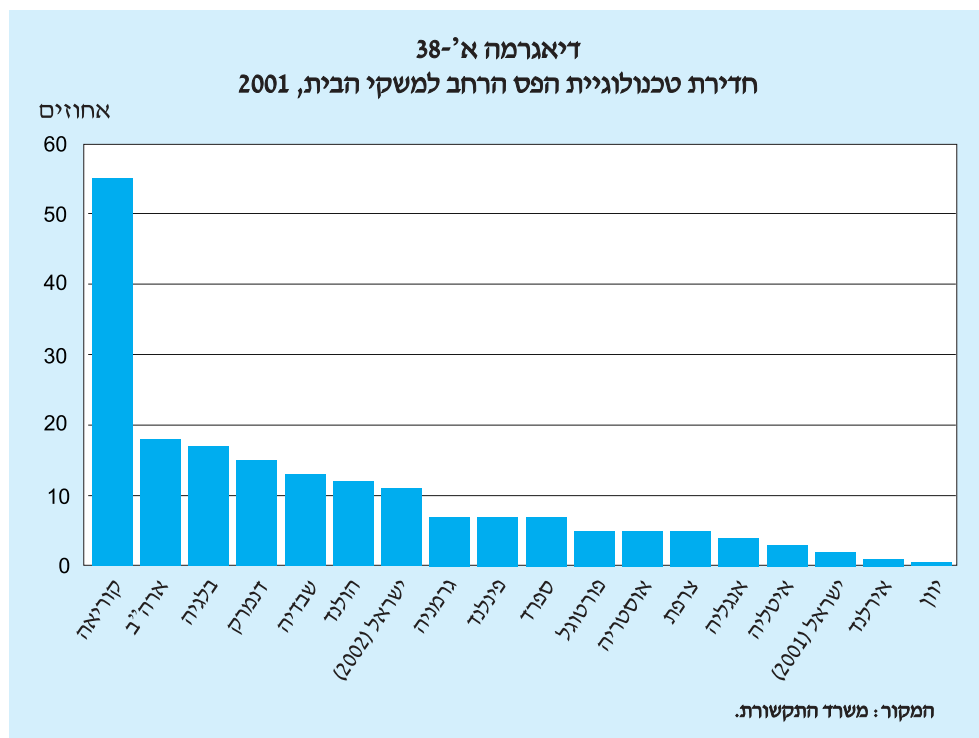
ענף התקשורת, שהוא דינמי ביותר, התכווץ השנה רק בכאחוז, ונהנה מהנהגת התחרות בתחומיו השונים.

בישראל הקשר לאינטרנט, כולל הקשר רחב הפס, נפוץ מאוד ביחס למדינות אחרות.

התפתחה התחרות בתחומי הטלוויזיה רבת הערוצים, תמסורת הנתונים והטלפון הנייד.

בטלוויזיה הרב-ערוצית גדל מאוד שיעור המנויים של השירות הדיגיטלי, לכשני שלישים מהמנויים - פי שלושה משיעורו באיחוד האירופי. מספרם של כלל המנויים לא השתנה השנה, אך היה מעבר של מנויים מחברות הכבלים לשידורי הלוויין. נפתחה התחרות בתחום שירותי התמסורת ותקשורת הנתונים בקצבים גבוהים לעסקים, משניתנו רשיונות לאספקת השירות לחברות המתחרות ב"בזק". הפתיחה לתחרות היא סופית, לאחר שהעותרים נגדה משכו את עתירתם, בהמלצת בג"ץ. בתחום הטלפון הנייד נמשכת התחרות, ומספר המנויים גדל ב-2002 בכ-14 אחוזים, לכ-6 מיליונים - כ-92 אחוזי חדירה. נסתיימו הליכי המכרז לתדרים של טכנולוגיית הדור השלישי - מכרזים שהכניסו לקופת המדינה בשנים האחרונות כ-2.7 מיליארדי ש"ח. הרשתות של המפעילים משודרגות, והם השיקו שירותים מתקדמים. בתחום התקשורת הבין-לאומית גדל נפח התנועה בכ-2 אחוזים, לאחר עלייה תלולה בהרבה אשתקד. הסתיים ההסדר שחייב את המפעילים הבין-לאומיים לשלם ל"בזק" דמי נגישות.

הכנסותיה של "בזק" פחתו גם עקב התרחבות השימוש בטלפון הנייד. מספר דקות השיחה ברשת הבזק פחת השנה בכ-3 אחוזים, לאחר גידול ניכר בשנים הקודמות. ירד מספר דקות השיחה שבחיוג בתוך הרשת שלה, אל הטלפון הנייד וממנו, וכן מספרן של דקות החיוג לאינטרנט. זאת מפני הגידול הרב של השימוש בתקשורת רחבת הפס, הנעשית ללא חיוג.



הממשלה אישרה הקמת
רשות תקשורת לאומית,
שתסדיר את הפעילות
בענף.

תחום הדואר עומד בפני
התייעלות, עם ארגון
רשות הדואר כחברה
וההיתר להתחרות
ברשות בתחומים שונים.

הממשלה אישרה בראשית 2003 לשנות את ההסדרה של שוק התקשורת: זו תיעשה באמצעות רשות תקשורת לאומית, כמו ברוב מדינות המערב, במקום באמצעות משרד ממשלתי. בכוחה של רשות כזאת להסדיר את שוק התקשורת ביעילות רבה יותר. הרשות אמורה להיות עצמאית במילוי תפקידיה ובהפעלת סמכויותיה. היא תהיה אחראית על הסדרת תחום התקשורת, לרבות קביעת מדיניות ההסדרה וכללי ההסדרה. בתחום הדואר עומדת על הפרק הפיכת רשות הדואר לחברה, דבר שיאפשר להגדיל את יעילות פעילותה. במארכ 2003 נפתח התחום לתחרות ברשות הדואר - אך זאת במידה מוגבלת, כדי שלא לפגוע בהמשך אספקת שירותי הדואר בפרישה הכלל הארצית. למתחרים מותר לספק שירותים יקרים יחסית, בעיקר שירותים בעלי אופי של דואר שליחים, דואר מהיר, דואר רשום, ודואר בין-לאומי והעברת דברי דואר שמשקלם מעל 500 גרם; בשאר השירותים - לרבות משלוח מכתבים רגילים ודואר כמותי - נותרה בעינה הבלעדיות של רשות הדואר.