

נגישות תחבורתית ורמת החיים

פרופ' צבי אקשטיין

דיקן בית ספר טיומקין לכלכלה

ראש מכון אהרן למדיניות כלכלית, המרכז הבינתחומי הרצליה

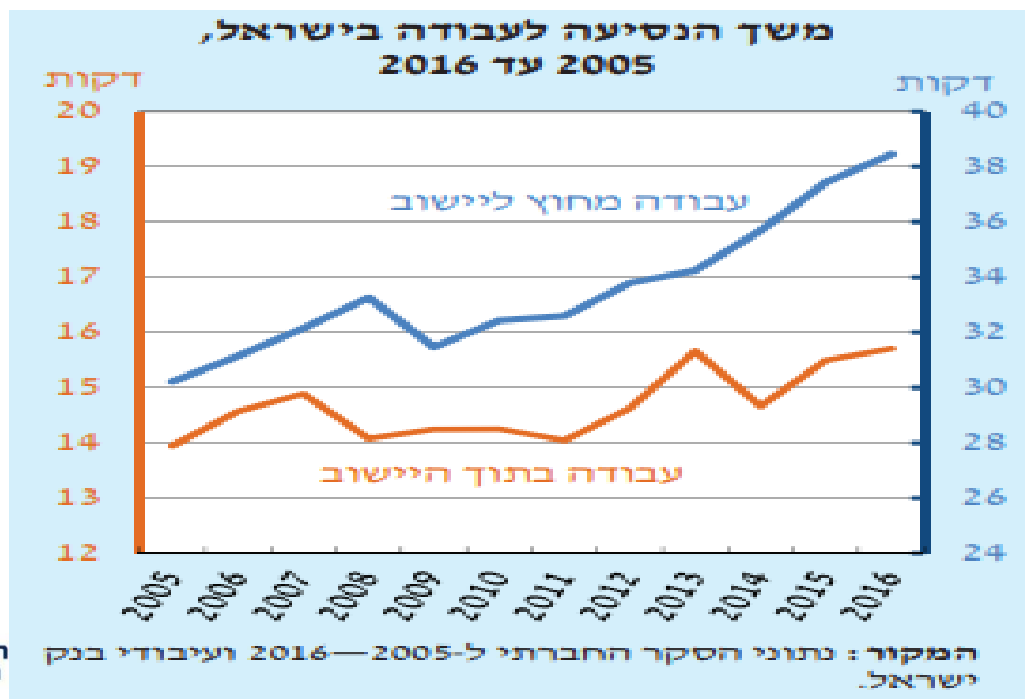
כנס "חולץ פקקים"

Future Mobility IL

10 בדצמבר 2018

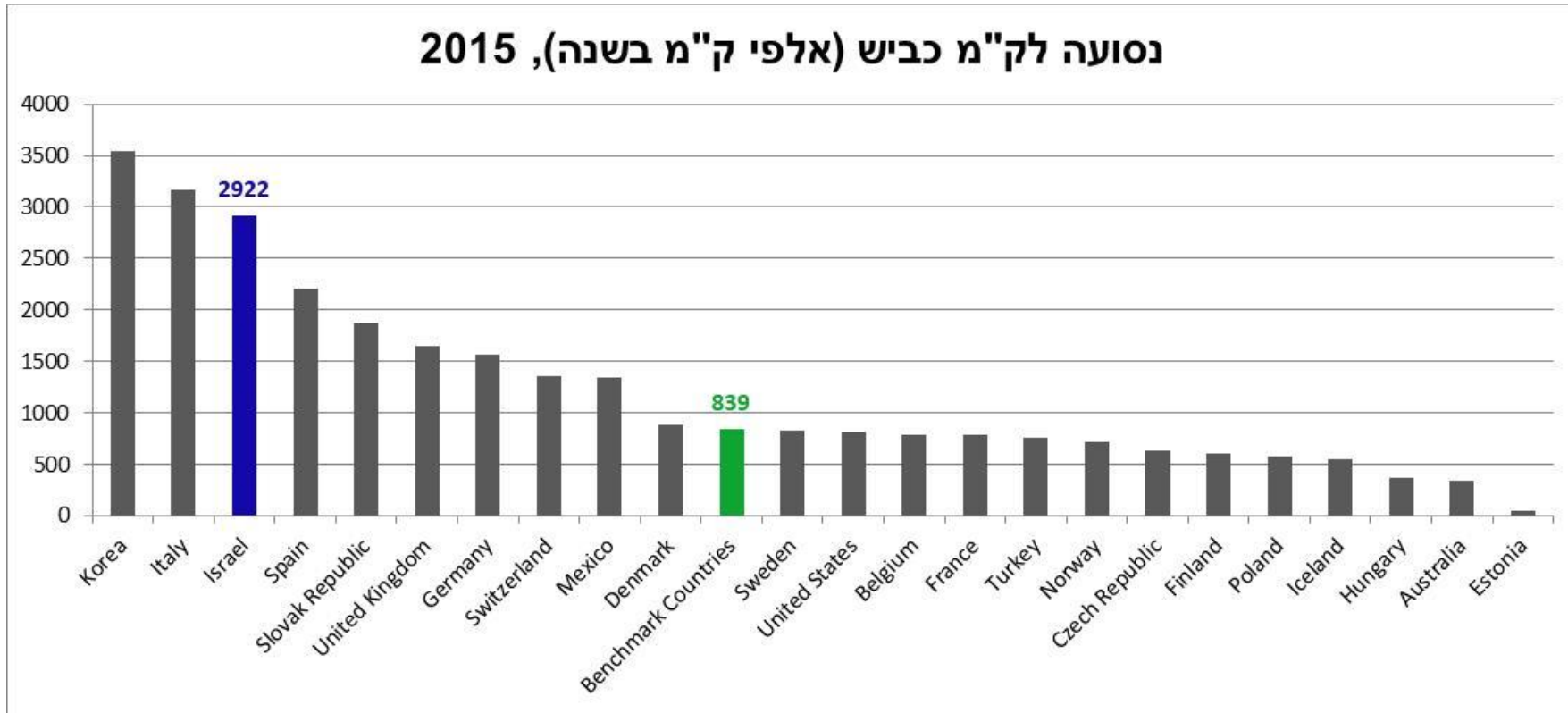
הנגישות התחבורתית בישראל מהגרועות ב-OECD

- משך הנסיעה לעבודה, הובלת סחורות ונותני שירותים, עולה משמעותית!
- אחוז הנוסעים בתחבורה ציבורית נמוך (20% לעומת 40% מקובל באירופה)
- זמן הנסיעה הנוסף גורם לנזק כלכלי וחברתי – מהו?



- בקירוב מאקרו כלכלי הפסד תוצר: 100 מיליארד שקל בשנה!
- למה?

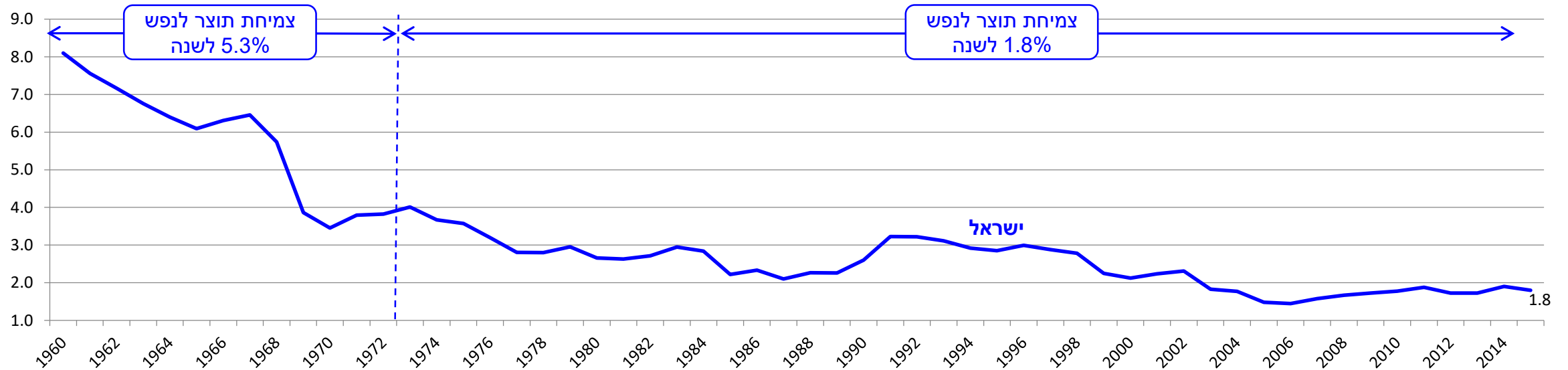
הכבישים בישראל מהצפופים ב-OECD



- החוסר בתשתיות לתחבורה ציבורית גדול במיוחד – מסילות; נתיבים; תדירות וכמות
- ניהול התשתית הקיימת איננו יעיל

ההשקעה בתשתיות תחבורה נמוכה מאד וירדה

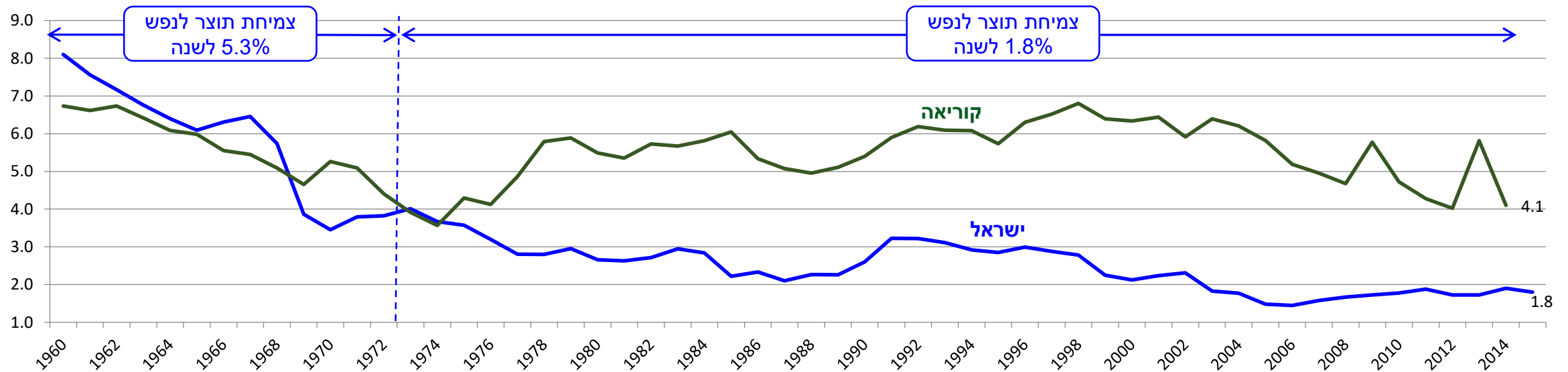
ההשקעה הציבורית באחוזי תוצר, 1960-2015



- מה קרה? ההשקעה הציבורית ירדה בחדות משנות ה-60, ואיתה גם קצב הצמיחה
- כ-70% מההשקעה הציבורית היא בתשתיות תחבורה

ההשקעה בתשתיות תחבורה נמוכה מאד וירדה

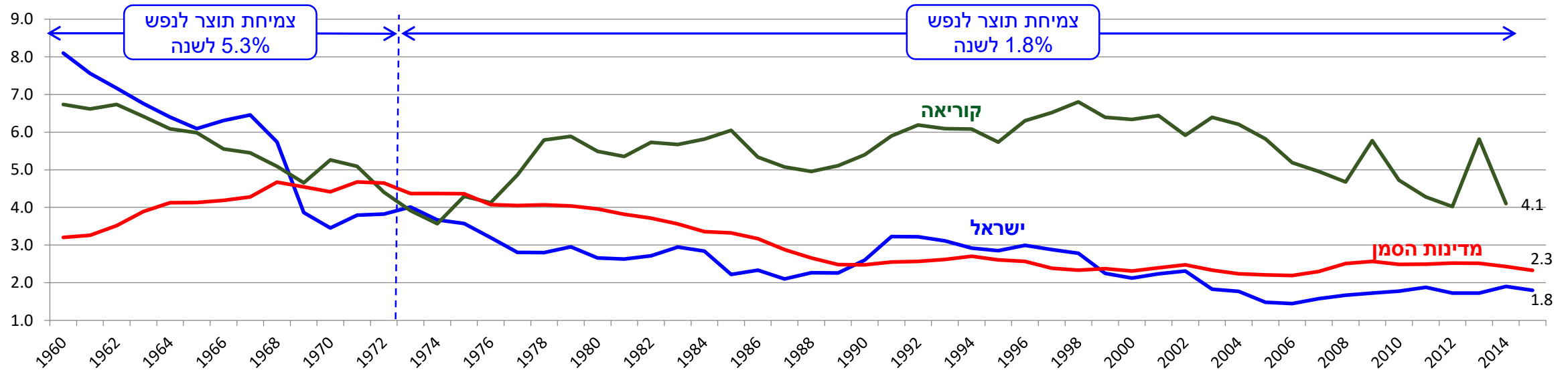
ההשקעה הציבורית באחוזי תוצר, 1960-2015



- מה קרה? ההשקעה הציבורית ירדה בחדות משנות ה-60, ואיתה גם קצב הצמיחה
- כ-70% מההשקעה הציבורית היא בתשתיות תחבורה
- מדינות עם רמת תוצר דומה לישראל משקיעות הרבה יותר (קוריאה)

ההשקעה בתשתיות תחבורה נמוכה מאד וירדה

ההשקעה הציבורית באחוזי תוצר, 1960-2015



- מה קרה? ההשקעה הציבורית ירדה בחדות משנות ה-60, ואיתה גם קצב הצמיחה
- כ-70% מההשקעה הציבורית היא בתשתיות תחבורה
- מדינות עם רמת תוצר דומה לישראל משקיעות הרבה יותר (קוריאה)
- אפילו מדינות הסמן, עם רמת תשתיות גבוהה וילודה נמוכה, משקיעות יותר

ממה נובע הנזק הכלכלי של זמן נסיעה נוסף?

- **בזבוז זמן** בכל נסיעה – לעבודה, הביתה, לבילויים. הזמן שלנו יקר (כ-60 ש"ח לשעת עבודה)
- **יוקר המחיה** – עלות גבוהה להובלת סחורות, נגישות יקרה לנותני שירותים
- כל פעילות כלכלית הופכת ליקרה יותר, ובכך פגיעה ישירה ברמת החיים
- הפעילות הכלכלית עם **פריון גבוה** מתרחשת **במרכזים המטרופוליניים** והצפיפות הנוספת (השפעה חיצונית) פוגעת ביעילותם
- מאידך, **במרכזים מטרופוליניים ישנם יתרונות לגודל** (אגלומרציה)
- נגישות תחבורתית טובה משמעותה זמן נסיעה נמוך וקיבולת גבוהה - זו תביא לפריון ורמת חיים גבוהה
- **מחקר מכון אהרן – המחסור בתשתיות תחבורה גורם לכרבע מהפער בפריון (תוצר לשעת עבודה) מול מדינות מפותחות באירופה* - כ- \$4 הפסד לשעת עבודה!**

*נמדד מול מדינות הסמן: אוסטריה, אירלנד, דנמרק, הולנד, פינלנד ושבדיה

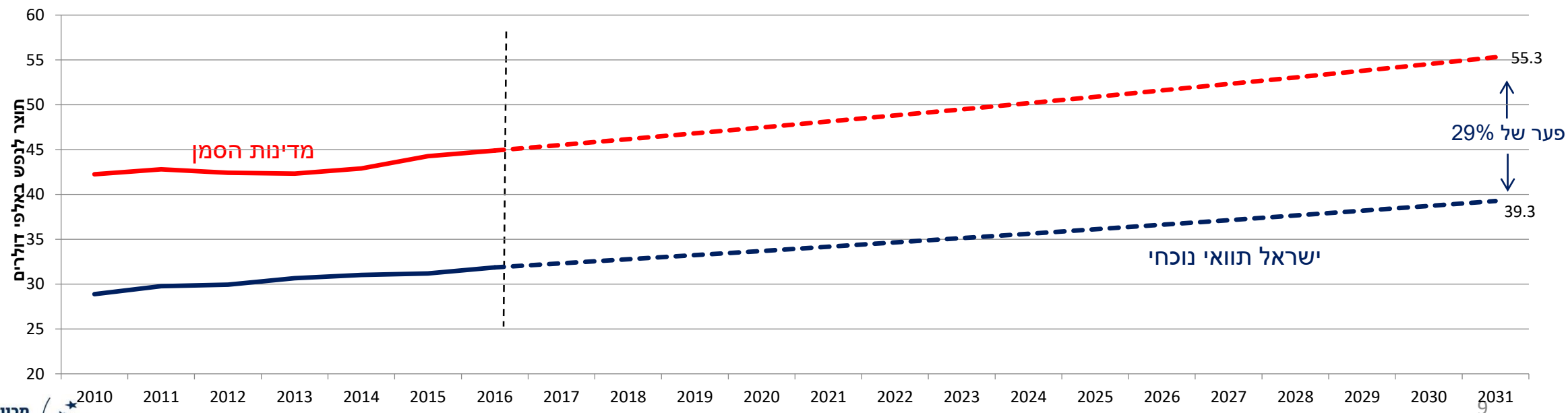
מה ניתן לעשות מידיית? ניהול התחבורה

- **יש להטיל אגרות גודש** במידה והעלות השולית לפרט נמוכה מהעלות החברתית
 - זה המצב בכניסות לערים, במיוחד בשעות העומס
- **מטרת אגרות הגודש** – הגברת הנגישות בשעות העומס לנסיעות עם התועלת הגבוהה ביותר, תוך הגדלת קיבולת המערכת
- בחישוב העלות השולית צריך לקחת בחשבון את **עלויות הצפיפות וגם יתרונות הנגישות למרכזים המטרופוליטניים**
- **תחבורה שיתופית** - הסרת חסמים רגולטוריים ושימוש בטכנולוגיות חדישות
- **תחבורה ציבורית** להגדלת הנגישות והקיבולת – נדרשת תדירות ותכולה גבוהה
- מידיית בתחבורה ציבורית: **נת"צים; תחרותיות** - כניסה קלה למפעילים
- **רשויות תחבורה מטרופוליניות** לניהול ותכנון הרשת

מה עושים עכשיו לזמן ארוך? השקעה בתשתיות כמנוע צמיחה

- סגירת פער ההון הציבורי לנפש בתוך 15 שנה - הכפלת ההשקעה הממשלתית בתשתיות ל-3.7% תוצר
- ההשקעה הציבורית תעלה את קצב הצמיחה מ-3% ל-4% לשנה (שמרני, דומה למחקר מה-OECD)

המשמעות של השקעה בתשתיות בלבד על תוואי הצמיחה



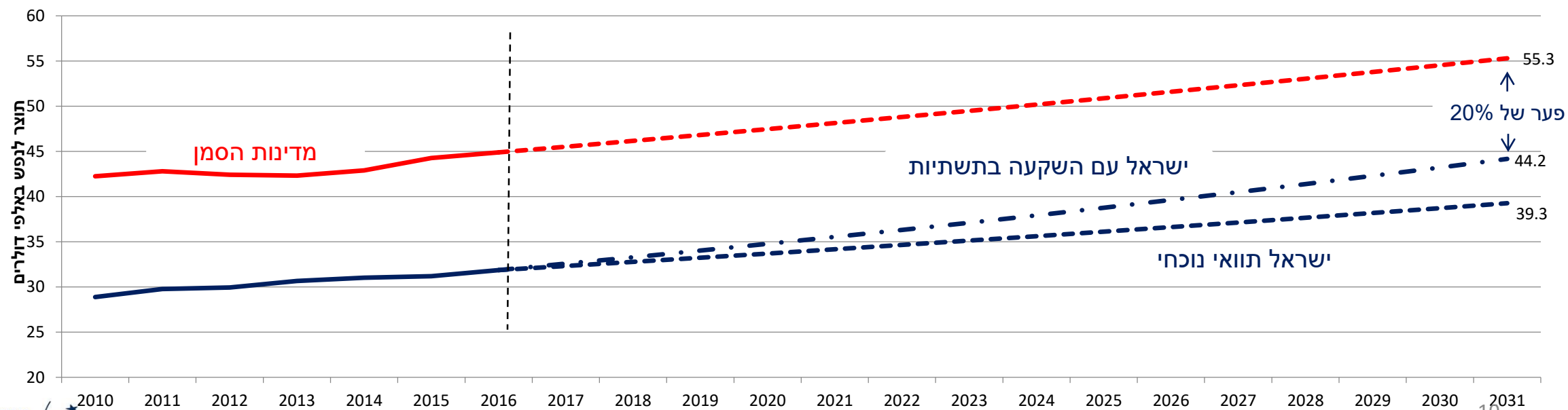
↑ פער של 29%

↓

מה עושים עכשיו לזמן ארוך? השקעה בתשתיות כמנוע צמיחה

- סגירת פער ההון הציבורי לנפש בתוך 15 שנה - הכפלת ההשקעה הממשלתית בתשתיות ל-3.7% תוצר
- ההשקעה הציבורית תעלה את קצב הצמיחה מ-3% ל-4% לשנה (שמרני, דומה למחקר מה-OECD)

המשמעות של השקעה בתשתיות בלבד על תוואי הצמיחה



פער של 20%

איך מממנים את ההשקעה בתשתיות?

- התכנית כוללת תוספת השקעה של 1.7% תוצר – כ-20 מיליארד ש"ח לשנה
- אינה יכולה לבוא מתוך המקורות הקיימים בתקציב תחת הכללים הפיסקליים הנוכחיים
- **ההמלצה: מימון ההשקעה באמצעות הגדלת הגרעון ל-3.5 אחוזי תוצר**
- פרויקטים באמצעות PPP ו BOT ככל האפשר, תוספת התקציב מממנת את הריבית
- מאחר והצמיחה עולה ל-4% תוצר, **יחס חוב-תוצר אינו עולה (כ – 60%)**
- **כלל הוצאה:** גודל הממשלה יחסית לתוצר (מלבד ההשקעה בתשתיות) קבוע (40%)
- כל עלייה אחרת בהוצאות הממשלה צריכה להיות ממומנת באמצעות העלאת מסים
- **סדרי עדיפויות נכונים בתחבורה דורש את התאמת מקדם הייוון של ההשקעות בתשתיות תחבורה (מ- 7% ל- 3%-4%) – ובמנהור עוד פחות – למה?**

בישראל נדרשת מערכת הסעה המונים תת-קרקעית

דצמבר 1868: נפתח הקו העמוס בתחתית לונדון

Construction work near South Kensington Station



Henry Flather / Museum of London

צורך בתכנון לטווח ארוך – תחבורה ודיור

- **תפקיד מערכת התחבורה - לאפשר נגישות מקסימלית (פרטים וסחורות) למרכזי התעסוקה**
- **היקף התכנון של תשתיות התחבורה צריך לעלות משמעותית**
- **התכנון הנוכחי מסתמך על פיזור אוכלוסייה ותעסוקה שאינן תואמות את המציאות**
 - דוגמה: כבר בשנת 2017 מספר התושבים במחוז תל אביב הוא גדול ב 10% מתחזית הבסיס, ומספר המועסקים גדול בכ-8%
- **תכנון התחבורה חייב להיות מותאם לפיזור המגורים והעסקים, בהתאם לביקושים בפועל ולא לאידיאולוגיה; אחרת יש פגיעה קשה ברווחת החיים במשק**

תודה רבה ונסיעה מהירה ובטוחה!