

תחרות בתחום התחבורה הציבורית – מצב נוכחי ומבט לעתיד

תמר קינן תחבורה היום ומחר



תחבורה היום ומחר - מי אנחנו?

תחבורה היום ומחר הינו ארגון המקדם את שינוי מדיניות התחבורה של ישראל, ומעודד שימוש ופיתוח מערכות תחבורה אלטרנטיביות לרכב הפרטי – אופניים, תחבורה ציבורית, הליכה ברגל – ותכנון עירוני בר קיימא ומוטה לצרכי התושבים.

שחקנים עיקריים במערך התחבורה הציבורית



✓ משרד התחבורה

✓ הרשות המקומית

✓ חברות התחבורה הציבורית

מפעילי התחבורה הציבורית

מפעיל	סוג שירות	אזור שירות
רכבת ישראל	רכבת	ארצי
סיטיפס	הרכבת הקלה בירושלים	ירושלים
כרמלית	הכרמלית בחיפה	חיפה
אגד	אוטובוסים (עירוני + בינעירוני)	ארצי
דן	אוטובוסים עירוניים ומטרופוליניים בגוש דן	גוש דן
חברת הנסיעות והתיירות נצרת	אוטובוסים	נצרת והגליל
ג'י.בי.טורס	אוטובוסים	נצרת והגליל
שירותי אוטובוסים מאוחדים נצרת	אוטובוסים	נצרת והגליל
מועצה אזורית חבל אילות	אוטובוסים	חבל אילות - מפעילה את קו מספר 20
מטרופולין	אוטובוסים	דרום + שרון
סופרבוס	אוטובוסים	גליל תחתון, עמק יזרעאל, בית שמש
נתיב אקספרס	אוטובוסים	גליל עליון, גליל מערבי, עמק יזרעאל, נתניה, ירושלים, בית שמש, קרית גת, אשדוד
קווים	אוטובוסים	גוש דן, בקעת אונו, פתח תקווה, ראש העין, חדרה, נתניה
אפיקים	אוטובוסים	גוש דן, שפלת החוף, טבריה, ירושלים
גלים (רהט)	אוטובוסים	דרום - רהט להבים, פאתי באר שבע
מטרודן	אוטובוסים	באר שבע (קווים עירוניים)
אגד תעבורה	אוטובוסים	נתניה (קווים עירוניים), אשדוד (קווים עירוניים), עוטף ירושלים, אשקלון, צפון הנגב
מועצה אזורית גולן	אוטובוסים	רמת הגולן
דן בצפון	מטרונית	מטרונית בחיפה
מפעילי מזרח ירושלים	אוטובוסים ומוניות שירות	מזרח ירושלים קווים פנימיים

רפורמת המפעילים – חלוקת נתח השוק

- ✓ עד שנת 2000 – 95% משוק התחבורה בידי "אגד" ו"דן".
- ✓ 2000 – השוק נפתח לתחרות : 25% מנפח הפעילות של "אגד" ושל "דן" (מכל חברה בנפרד) יוצאים למכרז.
- ✓ על אגד ודן נאסר לגשת כלל ל 8% מהמכרזים.
- ✓ מכרזים מעבר ל 8% - רק באמצעות חברות בת (אגד תעבורה, מטרודן, נתיב אקספרס, דן בצפון).
- ✓ בפועל, "אגד" איבדה נתח של 29% מהקווים (חלקם עברו לחברת הבת שלה).
- ✓ לאחר שהיקף הקווים שהוצאו מידי אגד ודן עבר את ה 25%, נקבע כי 15% נוספים יוצאו למכרז.

בעיות בעקבות פתיחת השוק לתחרות

- ✓ חוסר תיאום בין מפעילים שונים באותו אזור שירות (קווים עם מסלול מקביל נוסעים יחד ויוצאים באותה השעה).
- ✓ חוסר אחידות בתעריפים.
- ✓ אמצעי תשלום לא אחידים – לא כל אמצעי התשלום מוכבדים על ידי כל המפעילים.
- ✓ מוקדי שירות שונים – לא ברור מי מטפל במה.
- ✓ תחנות מרכזיות מנוהלות על ידי חברות פרטיות (עפולה).

מוצר ציבורי = כשל שוק

- ✓ אין התחשבות בכללי היצע וביקוש – "קטיף דובדבנים".
התחבורה הציבורית צריכה לפעול בכל האזורים בהם השירות נדרש, ללא קשר לרמת הביקוש, או לשעות הביקוש (שיא/שפל).
- ✓ נדרש תיאום וסנכרון בין קווים - לא רק קווים רווחיים, גם קווי הזנה עם מעט נוסעים לשכונות ולפרברים.
- ✓ תועלות חיצוניות מהתחבורה הציבורית מהן נהנים גם מי שלא משתמשים בה ומשלמים עבורה – הפחתת זיהום אויר, יותר מקומות חניה.

 KREIDEN ZU BESUCH	M 140 REISSSTRASSE	 ELEKTROLAT WERK	M 130 HAINSTRASSE	M 160 NEUS STRASSE	 WESTHÄHNCHEN	M 180 MÜNCHENER STRASSE	 GEMAIN SCHNITZFELD	M 180 WÄHNER STRASSE	M 900 BILBERG STRASSE	 FREI PARKEN
---	-----------------------	---	----------------------	-----------------------	---	-------------------------------	---	----------------------------	-----------------------------	---



תחבורה ציבורית – מונופול טבעי

- ✓ יעילות מקסימלית כאשר הפעילות מרוכזת בידי יצרן/מפעיל אחד
- ✓ רשת תחבורה גדולה יותר - מגוון גדול יותר של נסיעות, תאום טוב יותר בין קווי אוטובוס, הוספה ושינוי של קווים בקלות יחסית.
- ✓ עלות כוללת של תחבורה ציבורית יקרה יותר עם מפעילים רבים לעומת מפעיל בודד – גם למדינה וגם לנוסע.

תפקיד המדינה במצב של ריבוי מפעילים

✓ יצירת איזון בין המפעילים - חלוקה הגיונית לאשכולות.

✓ יצירת מערכת תעריפים ושירותים אחידה, ברורה ופשוטה.

✓ מערכת מידע אחידה המספקת מידע עבור כל הקווים של כל החברות.

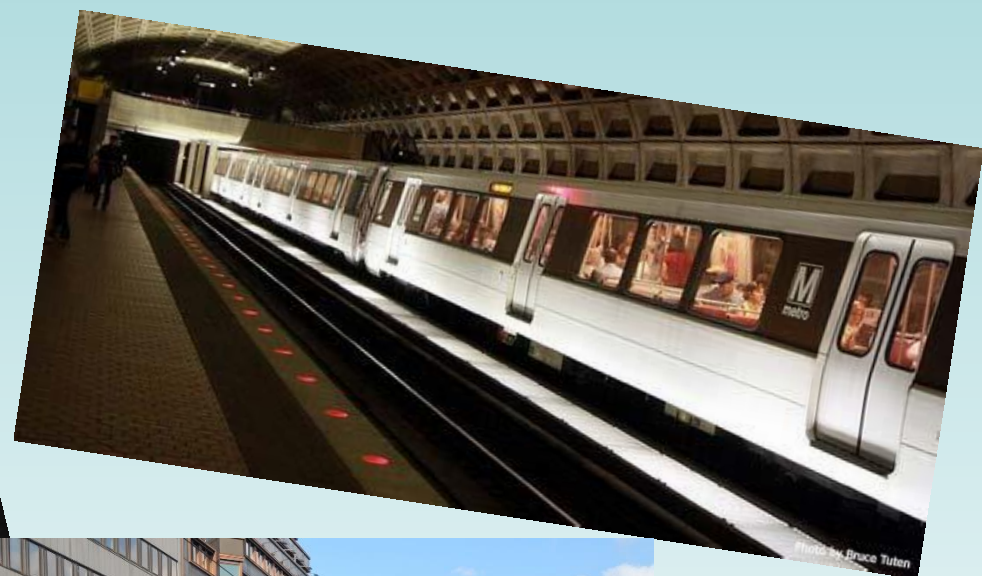
✓ תיאום לוחות זמנים בין אמצעי התחבורה.

✓ מסלקה משותפת לכל אמצעי התשלום וסוגי החוזים.

✓ מכרזים גדולים הכוללים אשכולות רחבים.

✓ ניהול התשתיות הפיסיות (תחנות מרכזיות).

מה קורה מעבר לים?



✓ רשות תחבורה מטרופולינית.

✓ אחראית על תפעול האוטובוסים, אחזקת התחנות, תחזוקת מערכת הרמזורים בנתיבים הראשיים (כולל מתן עדיפות לאוטובוסים ברמזורים), הרכבת התחתית, רכבת קלה, תיאום עם אמצעי תחבורה אחרים, תחזוקת נתיבים, תחזוקת חלק מתשתית הכבישים.

✓ אחראית על תחזוקת 580 ק"מ של כבישים – 5% מכלל תשתית הכבישים בלונדון בהם עובר 1/3 מנפח התנועה בעיר.



שטוקהולם - SL

✓ רשות תחבורה מטרופולינית - חברה בע"מ בבעלות מועצת מחוז שטוקהולם. חולשת על 1.9 מיליון תושבים ב 26 רשויות מוניציפליות שונות.

✓ אחראית על הרכבת תחתית, הרכבת הקלה העירונית, הרכבת הקלה האזורית ("רכבת יוממים" - מחברת את שטוקהולם עם צפון ודרום המחוז) ושירותי האוטובוסים.

✓ שותפה עם רשות הכבישים השבדית בהפעלת מערכת אגרת הגודש של שטוקהולם.



וושׂינגטון D.C - WMATA

- ✓ מונופול ציבורי המפעיל את כל שירותי התחבורה הציבורית בעיר - מכוח חקיקה פדרלית.
- ✓ מפעילה שני אמצעי תחבורה עיקריים: מערכת רכבות קלות ומערכת אוטובוסים.
- ✓ אמצעי נוסף - "מטרו-אקסס": שירות הסעות למוגבלים בתנועה באמצעות רכבי הסעה ייעודיים.
- ✓ אחראית לתכנון, פיתוח, בנייה מימון והפעלה של התחבורה הציבורית במטרופולין וושינגטון – כ 2,400 קמ"ר בהם מתגוררים כ 3.4 מיליון איש.
- ✓ משרתת כ-1.2 מיליון נסיעות ביום חול ומעל 330 מיליון נסיעות בשנה בכל אמצעי התחבורה.

כמה כסף???

השקעות בתחבורה הציבורית בישראל

✓ ההשקעה בישראל נמוכה ב-86% מהממוצע במדינות ה OECD
1,400 אירו לתושב לשנה לעומת 10,000 אירו לתושב לשנה.

קטגוריה	מדד	ממוצע OECD	ממוצע מטרופולין תל אביב
רמת שירות	ק"מ שירות של תחבורה ציבורית לתושב לשנה	100	49
	המהירות הממוצעת של שירותי התחבורה הציבורית	25 קמ"ש	16 קמ"ש
רמת שימוש	מספר העליות לאמצעי תחבורה ציבורית לתושב לשנה	250	133
	פיצול הנסיעות במטרופולין – חלק התחבורה הציבורית בכלל הנסיעות	38%	23%
רמת השקעה	השקעות בתשתית תחבורה ציבורית לתושב	€10,000	€1,400
	אורך נתיבים בלעדיים לכל 1,000 תושבים	150 מטר	14 מטר
השקעה ברכב פרטי	השקעות בתשתית כבישים לתושב	\$185	\$234
	מקומות חניה במרכז העסקי לכל 1,000 מועסקים	198	467

השקעות בתחבורה הציבורית בישראל

- ✓ הסובסידיה לתחבורה הציבורית בשנים האחרונות הינה בהיקף של כ 3.5 מיליארד ₪ לשנה.
- ✓ הסובסידיה מממנת בממוצע כ 44% מהוצאות התפעול בענף (אוטובוסים בלבד).
- ✓ במטרופולין ירושלים ההכנסות מנוסעים מכסות כ-70% מהוצאות התפעול, בעוד במטרופולין חיפה ההכנסות נוסעים מכסות רק כ 40%.
- ✓ בהשוואה למטרופולינים בעולם בהם השימוש בתחבורה ציבורית הוא גבוה, שיעור הסובסידיה בישראל, כאחוז מסך הוצאות התפעול נמוך משמעותית.

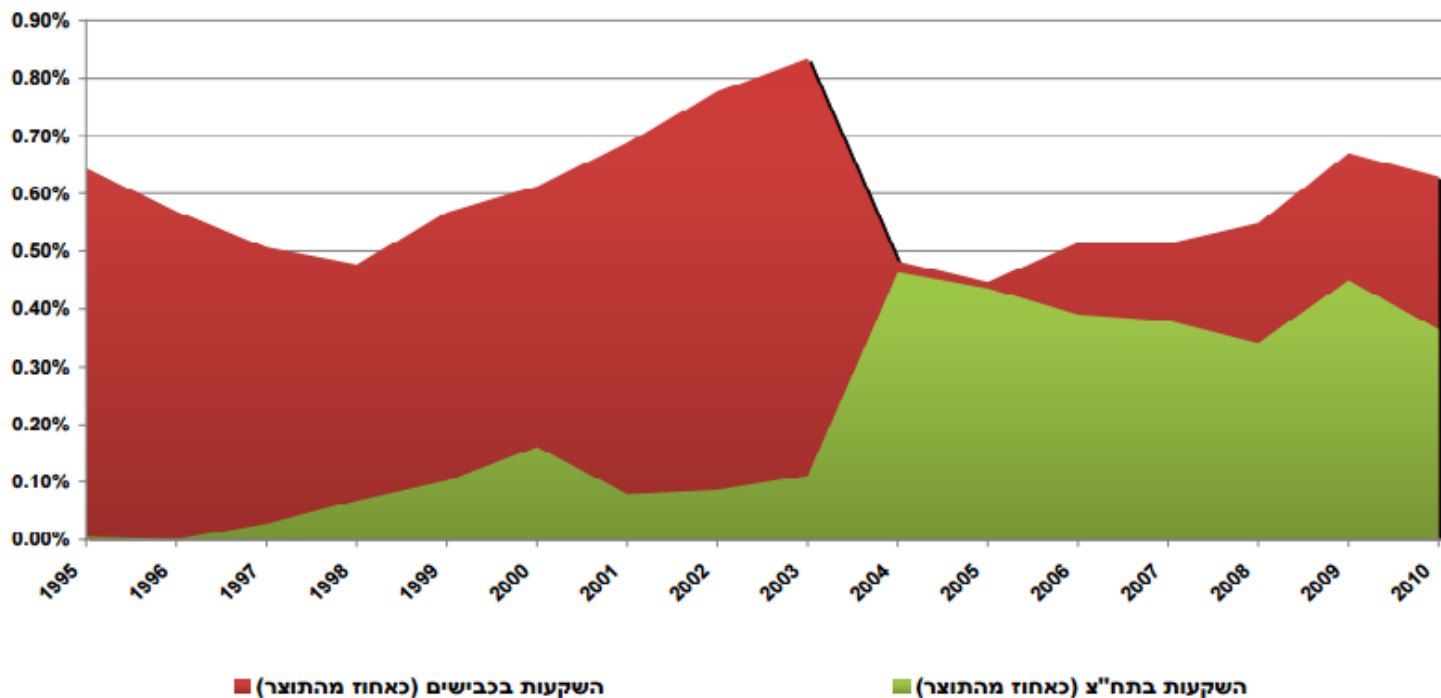
השקעות בתחבורה הציבורית בישראל

✓ ההשקעה בתחבורה יבשתית בישראל כמעט הוכפלה בשנים האחרונות.

✓ מהווה כ 1% מהתמ"ג – דומה למדינות ה OECD, אך בישראל רובו מתרכז בהשקעות בתשתיות ולא בתחזוקת מערכות קיימות.

✓ כ 40-45% מסך ההשקעות מופנות לתחבורה ציבורית.

השקעות בתחבורה הציבורית בישראל



כמה זה עולה לנו?



כמה זה עולה לנו?

- ✓ הנזק מגודש התנועה בעורקי התנועה המרכזיים נאמד בכ- 277 מיליון שעות עבודה בשנה.
- ✓ עלות שעות אלה נאמדת בכ- 15 מיליארד ₪ בשנה.
- ✓ עד שנת 2030 צפוי הנזק הכלכלי למשק עקב בזבז זמן בפקקים לעלות ל- 25 מיליארד ₪ בשנה.
- ✓ יחד עם הנזק מזיהום האויר שיוצרים כלי הרכב ועלויות התפעול שלהם, המספרים גבוהים אף יותר.
- ✓ מעבר של 10% מהנוסעים לתחבורה ציבורית יחסוך למשק כ 5.5 מיליארד ₪ בשנה.

מי שמרוויח פחות – מוציא יותר

- ✓ ההוצאה הממוצעת של משק-בית על תחבורה ציבורית בחמישון התחתון - 113.6 ₪ ובחמישון העליון - 87.3 ₪.
- ✓ ההוצאה הממוצעת של משק-בית על תצרוכת בחמישון התחתון - 8,484 ₪ בחודש ובחמישון העליון - 20,863 ₪ בחודש.
- ✓ ההוצאה על תחבורה ציבורית מהווה 1.34% מהוצאות משק-הבית בחמישון התחתון, ו-0.42% מהוצאות משק-הבית בחמישון העליון.
- ✓ חלקה של ההוצאה על תחבורה ציבורית בכלל הוצאות משק-הבית בחמישון התחתון היה פי 2.9 מאשר בחמישון העליון.

כמה זה עולה לנו?

הוצאות משק בית בישראל על תחבורה ציבורית

סה"כ	חמישון 1	חמישון 2	חמישון 3	חמישון 4	חמישון 5	
102.3	113.6	102.2	103.1	105.2	87.3	נסיעה בתחבורה ציבורית
59.4	75.3	67.5	60.2	58.7	35.4	נסיעה באוטובוס
13.2	17.1	13.2	17.9	9.2	8.8	נסיעה במונית שירות
16.8	12.6	10.4	17.1	18.9	25.1	נסיעה במונית מיוחדת
7.5	4.9	5.1	4.4	11.3	11.6	נסיעה ברכבת

כמה זה עולה לנו?

מחירי נסיעה בתחבורה ציבורית – ישראל ואירופה:

המחירים זולים יותר אך הם בהתאם להשקעה – הנוסע משלם פחות ומקבל פחות.

שם העיר	מחיר כרטיס בודד בקניה מהנהג (דולרים) - מותאם לכוח קניה (PPP)	מחיר כרטיס בודד בקניה בכניסה לאמצעי התחבורה (דולרים)	מחיר נסיעה בודדת בקניה מראש (דולרים)
ישראל - שלושת המטרופולינים הגדולים: תל אביב, חיפה, ירושלים	1.63	1.9	1.5
הלסינקי	3.3	4	3.4
שטוקהולם	2.3	50	3
אוסלו	5.7	8.16	5
לונדון	6.8	7.9	3.7
בריסל	3	3.4	2.8
בודפשט	3.5	2	1.6

איך אפשר לצמצם את ההוצאה?

✓ יישום הרפורמה במבנה התעריפים – איחוד ופישוט מחירי התחבורה הציבורית. הוזלה שלהם במקומות בהם היא נצרכת יותר.

✓ הגדלת הסובסידיה - עומדת היום על כ 3.5 מיליארד שקלים בשנה. הגדלה שלה בכ 350 מיליון שקלים תוכל להפחית את מחירי הנסיעה ב 10%.

✓ ביטול המע"מ על מחירי הנסיעות.

רפורמות עתידיות

✓ תעריפים – שינוי מבנה התעריפים כך שיהיה מבוסס על אזור ולא על מרחק. יצירת שוויוניות בין האשכולות וקישור טוב יותר ביניהם.*

✓ תכנית ארצית לפריסת רשת נת"צים רציפה בדרכים עירוניות ובינעירוניות.**

✓ מסלקה משותפת – טעינה מרחוק של כרטיס רב קו. התאגדות של 8 חברות באישור הממונה על ההגבלים העסקיים.***

*מתוך: "מדיניות תעריפים", רו"ח גילי קניגסבוך מנהלת אגף פיקוח פיננסי במשרד

התחבורה, 2013: http://transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/tariff_policy-gilli_kenigsbuch.pdf

**מתוך: "העדפה לתחבורה ציבורית במרחב העירוני" – בצלאל בוכר, עדליא. הוצג בכנס

השנתי של האגודה הישראלית למחקר תחבורה, 2014 https://docs.google.com/file/d/0B_gr6LOckOOicVFySjdWalRJeig/edit

***מתוך מסמך החלטה של הממונה על ההגבלים העסקיים מיום 21.4.2015:

<http://www.antitrust.gov.il/files/33630/9920.pdf>



אז אנחנו מרוצים או לא?

סקר שביעות רצון – תחבורה היום ומחר

✓ בסקר שערך ארגון תחבורה היום ומחר נמדדה שביעות רצון הנוסעים מרמת השירות על פי מאפייני איכות השירות החשובים לציבור.

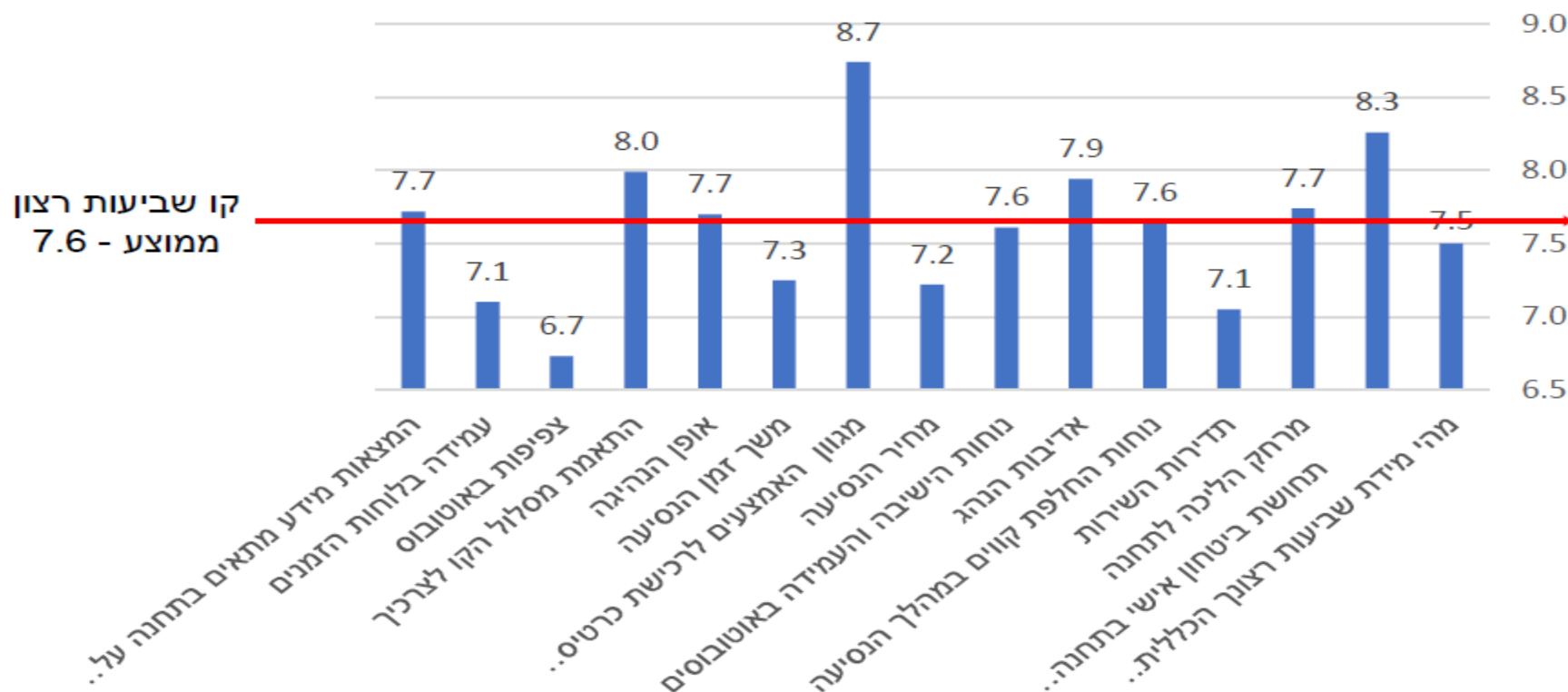
✓ הנושאים שנמצאו כבעלי הפוטנציאל הגדול ביותר להגדלת שביעות הרצון: תדירות, אמינות ומשך זמן הנסיעה.

✓ ממשתנים אלה שביעות הרצון הייתה הנמוכה ביותר על פי תוצאות הסקר.

✓ שביעות רצון נמוכה נרשמה גם בשנוא של מחיר הנסיעה והצפיפות באוטובוסים.

סקר שביעות רצון – תחבורה היום ומחר

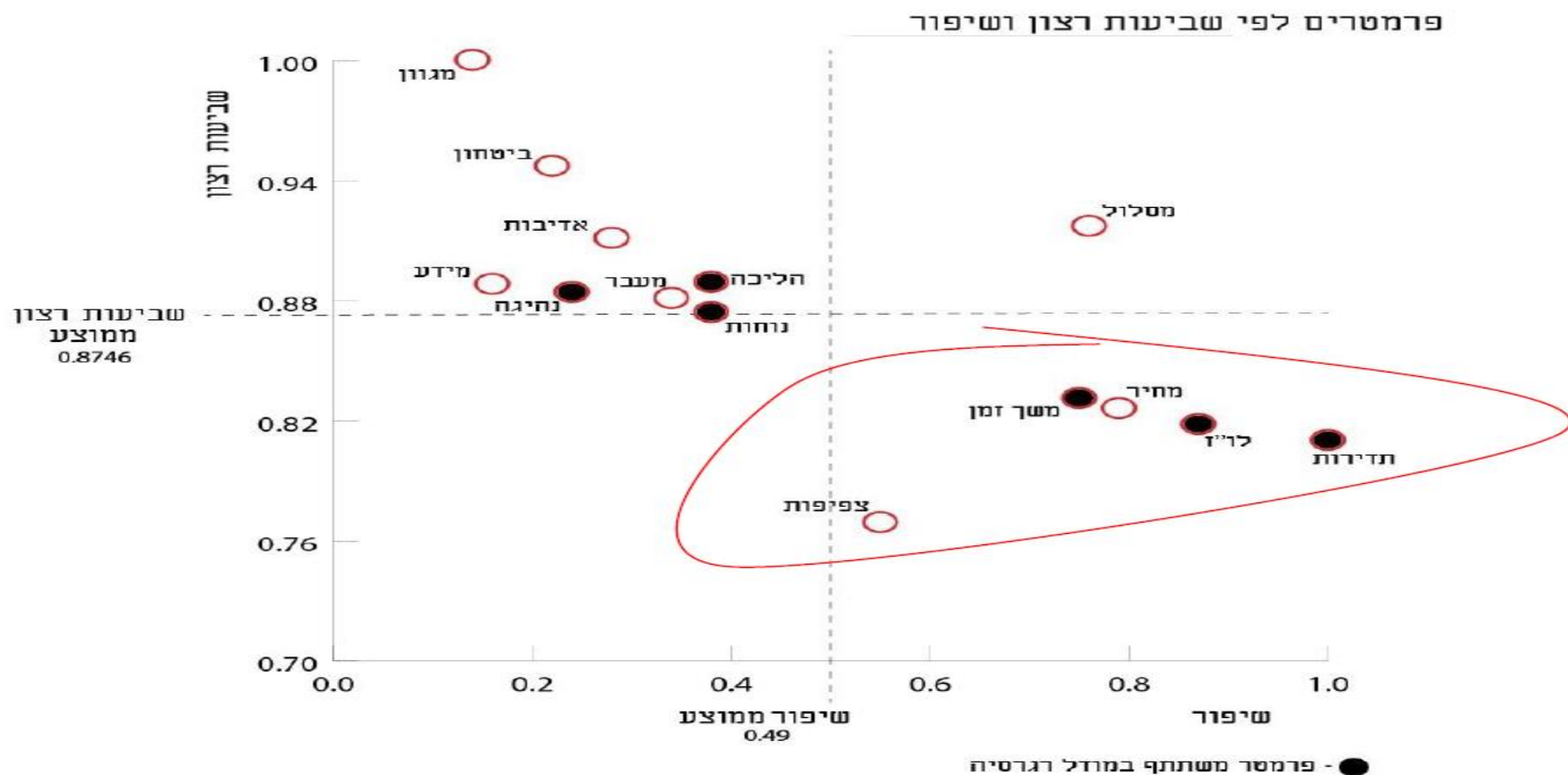
משתני שביעות רצון



סקר שביעות רצון – תחבורה היום ומחר

- ✓ המשתנה החשוב ביותר לנוסעים היה תדירות השירות
- 20% מהמשיבים ציינו אותו במקום הראשון.
- ✓ הבא אחריו עמידה בלוחות זמנים – 17% מהמשיבים.
- ✓ השלישי: מחיר הנסיעה – 14% מהמשיבים.
- ✓ שיפור במשתנים: תדירות, עמידה בלוחות זמנים ומחיר
- יגרום ליותר נוסעים לעבור לתחבורה הציבורית.

סקר שביעות רצון – תחבורה היום ומחר



תודה על ההקשבה!

www.transportation.org.il

תחבורה היום ומחר



תחבורה היום ומחר

מקדמים תחבורה בת קיימא בישראל

Transport Today & Tomorrow النقل اليوم وغدا

