



הצעת תקציב

לשנות הכספים 2021-2022

ודברי הסבר

מוגשים לכנסת העשרים וארבע

משרד התחבורה
והסעיפים הצמודים לו

חוברת
כד

ירושלים - אלול התשפ"א - אוגוסט 2021



הצעת תקציב

לשנות הכספים 2021-2022

ודברי הסבר

- א. תקציב רגיל
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
- ב. תקציב פיתוח
תחבורה
- ג. מפעלים עסקיים
הכנסות והוצאות של נמל חדרה

חוברת
כד

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

חוברת כ"ד

העמוד	התוכן
	הצעת תקציב משרד התחבורה לשנים 2021-2022
2	סעיף 40 - הצעת תקציב רגיל משרד התחבורה
6	סעיף 79 - הצעת תקציב פיתוח - משרד התחבורה
12	סעיף 95 - הצעת תקציב נמל חדרה
	דברי הסבר
21	פרק א' - עיקרי הצעת התקציב ויעדים מרכזיים
28	פרק ב' - תיאור המשרד ופירוט תכנית התקציב
33	פרק ג' - השינויים המרכזיים בהצעת התקציב
36	פרק ד' - ניתוח הצעת התקציב בהשוואה לשנים קודמות וביאורים לתקציב
40	פרק ה' - ניתוח מגדרי של הצעת התקציב
52	פרק ו' - תיאור ההתפתחויות בענף בעקבות השפעת משבר "הקורונה"

הצעת תקציב 2021-2022

(באלפי שקלים חדשים)

2021

משרות * עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	סעיף 40 משרד התחבורה
	862 ==	102,515 =====	222,379 =====	525,992 =====	משרד התחבורה =====
	606	79,515	138,691	348,335	משרד ראשי 50
	59	2,000	44,090	35,231	תחבורה ימית 51
	114	2,000	39,398	33,135	תעופה 52
		19,000	200	82,042	בטיחות בדרכים 53
	83			27,249	תחבורה ציבורית 54
					רזרבה 59

* משרות עבודה בלתי צמיתה

תקציב ברוטו		2022					
הוצאה למעשה 2019	תקציב 2020	משרות עב"צ *	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	
624,662 =====	706,795 =====		929.5 ==	101,030 =====	222,379 =====	549,172 =====	
396,947	418,385		675.5	78,030	138,691	360,024	
52,520	78,589		59	2,000	44,090	35,616	
62,699	72,512		113	2,000	39,398	32,885	
84,494	96,581			19,000	200	70,505	
28,017	26,976		82			27,642	
	13,752					22,500	

* משרות עבודה בלתי צמיתה

הצעת תקציב 2022-2021

(באלפי שקלים חדשים)

2021

משרות * עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	סעיף 40 משרד התחבורה
	606	79,515	138,691	348,335	50 משרד ראשי
	540	76,015	138,691	313,601	50 01 משרד התחבורה - ראשי
	66	3,500		34,734	50 02 השירות המטאורולוגי
	59	2,000	44,090	35,231	51 תחבורה ימית
	59	2,000	44,090	35,231	51 01 רשות הספנות והנמלים
	114	2,000	39,398	33,135	52 תעופה
	114	2,000	39,398	33,135	52 01 רשות התעופה האזרחית
		19,000	200	82,042	53 בטיחות בדרכים
		19,000	200	82,042	53 01 הרשות לבטיחות בדרכים
	83			27,249	54 תחבורה ציבורית
	83			27,249	54 01 רשות תחבורה ציבורית
					59 זרבה
					59 01 זרבה

* משרות עבודה בלתי צמיתה

תקציב ברוטו		2022					
הוצאה למעשה 2019	תקציב 2020	משרות* עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	
396,947	418,385		675.5	78,030	138,691	360,024	
01	368,829		610.5	74,530	138,691	327,867	
02	28,118		65	3,500		32,157	
	52,520		59	2,000	44,090	35,616	
01	52,520		59	2,000	44,090	35,616	
	62,699		113	2,000	39,398	32,885	
01	62,699		113	2,000	39,398	32,885	
	84,494			19,000	200	70,505	
01	84,494			19,000	200	70,505	
	28,017		82			27,642	
01	28,017		82			27,642	
						22,500	
01						22,500	

* משרות עבודה בלתי צמיתה

הצעת תקציב 2021-2022

(באלפי שקלים חדשים)

2021

משרות* עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	סעיף 79 תחבורה
		74,758,670 =====	1,291,094 =====	35,769,095 =====	79 תחבורה =====
		28,762,236		12,759,330	50 תחבורה ציבורית
		12,529,830	411,094	9,356,016	51 כבישים
				120,000	52 בטיחות בדרכים
					53 פיתוח אחר
		33,466,604	880,000	13,527,749	55 תמיכות בתחבורה
				6,000	60 רזרבה

* משרות עבודה בלתי צמיתה

תקציב ברוטו		2022					
הוצאה למעשה 2019	תקציב 2020	משרות* עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	
25,433,337 =====	22,002,879 =====			63,626,917 =====	1,641,094 =====	36,091,762 =====	
8,979,873	7,272,334			26,999,361		14,092,458	
7,182,818	6,496,933			10,768,845	681,094	9,423,073	
	197,066					120,000	
79,717							
9,190,929	7,630,546			25,858,711	960,000	11,302,464	
	406,000					1,153,767	

* משרות עבודה בלתי צמיתה

הצעת תקציב 2021-2022

(באלפי שקלים חדשים)

2021

משרות* עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	סעיף 79 תחבורה
		28,762,236 -----		12,759,330 -----	50 תחבורה ציבורית -----
		4,930,655		4,585,690	50 01 רכבות כבדות
		23,831,581		8,173,640	50 02 תחבורה ציבורית והסעת 50 03 מטרו
		12,529,830 -----	411,094 -----	9,356,016 -----	51 כבישים -----
		7,226,671	371,094	5,662,821	51 01 כבישים בין-עירוניים
		2,347,118	40,000	1,984,532	51 02 כבישים עירוניים
		2,956,041		1,708,663	51 03 כבישים לתחבורה ציבורית
				120,000 -----	52 בטיחות בדרכים -----
				120,000	52 01 הרשות הלאומית לבטיחות
					53 פיתוח אחר -----
					53 01 פיתוח משרדי

* משרות עבודה בלתי צמיתה

תקציב ברוטו		2022					
הוצאה למעשה 2019	תקציב 2020	משרות עב"צ *	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	
8,979,873	7,272,334			26,999,361		14,092,458	
-----	-----			-----		-----	
01 3,430,577	3,271,991			6,738,996		4,835,496	
02 5,549,296	4,000,343			13,979,365		8,852,412	
03				6,281,000		404,550	
7,182,818	6,496,933			10,768,845	681,094	9,423,073	
-----	-----			-----	-----	-----	
01 5,455,638	4,899,094			5,988,495	681,094	4,641,154	
02 1,370,847	1,078,274			2,671,292		2,160,648	
03 356,333	519,565			2,109,058		2,621,271	
	197,066					120,000	
	-----					-----	
01	197,066					120,000	
79,717							

01 79,717							

* משרות עבודה בלתי צמיתה

הצעת תקציב 2021-2022

(באלפי שקלים חדשים)

2021

משרות* עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	סעיף 79 תחבורה
		33,466,604	880,000	13,527,749	55 תמיכות בתחבורה
		33,466,604	880,000	13,527,749	55 01 תמיכות בתחבורה ציבורית
				6,000	60 זרבה
				6,000	60 01 זרבה

* משרות עבודה בלתי צמיתה

תקציב ברוטו		2022					
הוצאה למעשה 2019	תקציב 2020	משרות* עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	
9,190,929	7,630,546			25,858,711	960,000	11,302,464	
-----	-----			-----	-----	-----	
01 9,190,929	7,630,546			25,858,711	960,000	11,302,464	
	406,000					1,153,767	
	-----					-----	
01	406,000					1,153,767	

* משרות עבודה בלתי צמיתה

הצעת תקציב 2022-2021

(באלפי שקלים חדשים)

2021

משרות * עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	סעיף 95 נמל חדרה
	7 =			41,994 =====	95 נמל חדרה =====
	7			41,994	10 הוצאות

* משרות עבודה בלתי צמיתה

תקציב ברוטו		2022					
הוצאה למעשה 2019	תקציב 2020	משרות* עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	
20,775	41,994		7			41,994	
=====	=====		=			=====	
20,775	41,994		7			41,994	

* משרות עבודה בלתי צמיתה

הצעת תקציב 2022-2021

(באלפי שקלים חדשים)

2021

משרות * עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	סעיף 95 נמל חדרה
	7			41,994	10 הוצאות
	7			41,994	10 01 הוצאות

* משרות עבודה בלתי צמיתה

תקציב ברוטו		2022					
הוצאה למעשה 2019	תקציב 2020	משרות* עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	
20,775	41,994		7			41,994	
-----	-----		-			-----	
01 20,775	41,994		7			41,994	

* משרות עבודה בלתי צמיתה

הצעת תקציב 2022-2021

(באלפי שקלים חדשים)

2021

משרות * עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	סעיף 95 נמל חדרה
				41,994 =====	95 הכנסות נמל חדרה =====
				41,994	72 הכנסות נמל חדרה

* משרות עבודה בלתי צמיתה

תקציב ברוטו		2022					
הוצאה למעשה 2019	תקציב 2020		משרות* עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה
20,774	41,994						41,994
=====	=====						=====
20,774	41,994						41,994

* משרות עבודה בלתי צמיתה

הצעת תקציב 2021-2022

(באלפי שקלים חדשים)

2021

משרות * עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה	סעיף 95 נמל חדרה
				41,994	72 הכנסות נמל חדרה
				41,994	72 01 הכנסות נמל חדרה

* משרות עבודה בלתי צמיתה

תקציב ברוטו		2022					
הוצאה למעשה 2019	תקציב 2020		משרות* עב"צ	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה
20,774	41,994						41,994
-----	-----						-----
01 20,774	41,994						41,994

* משרות עבודה בלתי צמיתה

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

פרק א' - עיקרי הצעת התקציב ויעדים מרכזיים

הצעת תקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לשנה 2021 ו-2022 מסתכמת בכ-0.75 מיליארד ש"ח ובכ-0.77 מיליארד ש"ח בהתאמה, מהם כ-0.525 מיליארד ש"ח וכ-0.55 מיליארד ש"ח בהוצאה נטו בהתאמה, וכ-0.22 מיליון ש"ח בהוצאה מותנית בהכנסה, וכן סך הרשאה להתחייב בגובה של כ-0.1 מיליארד ש"ח.

הצעת תקציב הפיתוח של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לשנת 2021 ו-2022 מסתכמת בכ-38 מיליארד ש"ח וכ-37.7 מיליארד ש"ח בהתאמה, מהם כ-35.8 מיליארד וכ-36.1 בהוצאה נטו בהתאמה, וכ-1.3 מיליארד ש"ח וכ-1.6 מיליארד ש"ח בהוצאה מותנית בהכנסה בהתאמה, וכן סך הרשאה להתחייב בגובה של 74.8 מיליארד ש"ח וכ-63.6 מיליארד ש"ח בהתאמה.

הצעת תקציב המשרד לשנת 2021 – סעיף 40

מיון כלכלי רמה 1	שם מיון רמה 2	הוצאה נטו	הוצאה מותנית בהכנסה	הכנסה מיועדת	הרשאה להתחייב	שיא כח אדם	חודשי עבודה
שכר	שכר בארץ	241,846	30,082	0	0	862	0
שכר	זרובה	0	0	0	0	0	0
סה"כ שכר		241,846	30,082	0	0	862	0
קניות	קניות בארץ	206,842	192,297	0	81,000		
קניות	זרובה	28,148	0	0	21,515	0	0
סה"כ קניות		234,990	192,297	0	102,515	0	0
העברות	זרובה	0	0	0	0	0	0
העברות	סובסידיה	24,249	0	0	0	0	0
סה"כ העברות		24,249	0	0	0	0	0
הכנסות מיועדות	הכנסות תקציב רגיל	0	0	-222,379	0	0	0
סה"כ הכנסה מיועדת		0	0	-222,379	0	0	0
העברות פנים תקציביות	השתפויות	24,907	0	0	0	0	0
סה"כ העברות פנים תקציביות		24,907	0	0	0	0	0

הצעת תקציב המשרד לשנת 2021 – סעיף 79

חודשי עבודה	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הכנסה מיועדת	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה נטו	שם מיון רמה 2	מיון כלכלי רמה 1
	0	30,808,639	0	0	284,967	רזרבה	השקעה
	0	26,511,474	0	411,094	22,296,666	השקעה בארץ	
	0	57,320,113	0	411,094	22,581,633		סה"כ השקעה
0	0	0	0	0	0	רזרבה	העברות
0	0	17,438,557	0	880,000	13,155,962	סובסידיה	העברות
0	0	17,438,557	0	880,000	13,155,962		סה"כ העברות
0	0	0	-1,291,094	0	0	הכנסות תקציב פיתוח	הכנסות מיועדות
0	0	0	-1,291,094	0	0		סה"כ הכנסה מיועדת
0	0	0	0	0	24,907	השתתפויות	העברות פנים תקציביות
0	0	0	0	0	24,907		סה"כ העברות פנים תקציביות

הצעת תקציב המשרד לשנת 2022 – סעיף 40

חודשי עבודה	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הכנסה מיועדת	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה נטו	שם מיון רמה 2	מיון כלכלי רמה 1
0	930	0	0	17,630	273,554	שכר בארץ	שכר
0	0	0	0	0	11,404	רזרבה	שכר
0	930	0	0	17,630	284,958		סה"כ שכר
	0	81,000	0	193,247	208,827	קניות בארץ	קניות
0	0	20,030	0	0	15,959	רזרבה	קניות
	0	101,030	0	193,247	224,786		סה"כ קניות
0	0	0	0	0	0	רזרבה	העברות
0	0	0	0	11,502	12,504	סובסידיה	העברות

חודשי עבודה	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הכנסה מיועדת	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה נטו	שם מיון רמה 2	מיון כלכלי רמה 1
0	0	0	0	11,502	12,504		סה"כ העברות
0	0	0	-222,379	0	0	הכנסות תקציב רגיל	הכנסות מיועדות
0	0	0	-222,379	0	0		סה"כ הכנסה מיועדת
0	0	0	0	0	26,924	השתתפויות	העברות פנים תקציביות
0	0	0	0	0	26,924		סה"כ העברות פנים תקציביות

הצעת תקציב המשרד לשנת 2022 – סעיף 79

חודשי עבודה	שיא כח אדם	הרשאה להתחייב	הכנסה מיועדת	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה נטו	שם מיון רמה 2	מיון כלכלי רמה 1
	0	45,816,552	0	0	2,158,339	זרבה	השקעה
	0	17,810,365	0	681,094	23,258,190	השקעה בארץ	
	0	63,626,917	0	681,094	25,416,529		סה"כ השקעה
	0	0	0	0	425,857	זרבה	העברות
0	0	0	0	960,000	10,217,876	סובסידיה	העברות
0	0	0	0	960,000	10,643,733		סה"כ העברות
0	0	0	-1,641,094	0	0	הכנסות תקציב פיתוח	הכנסות מיועדות
0	0	0	-1,641,094	0	0		סה"כ הכנסה מיועדת
0	0	0	0	0	31,500	השתתפויות	העברות פנים תקציביות
0	0	0	0	0	31,500		סה"כ העברות פנים תקציביות

יעדים מרכזיים של המשרד:**1. פיתוח מערך התחבורה הציבורית ותנועה מקיימת במרחב העירוני**

במסגרת התקציב הנוכחי יוקצו תקציבים משמעותיים לפיתוח תשתית תחבורה ציבורית בדגש על הקמת מערכות הסעת המונים בשלושת המטרופולינים הגדולים. בין הפרויקטים שייצאו לביצוע: הוספת שני קווי רכבת קלה נוספים בתל אביב, בנוסף לקו האדום, (הקו הסגול והקו הירוק) שהיקפם התקציבי נאמד בכ- 29 מיליארד ש"ח, קווי רכבת קלה נוספים בירושלים, (הארכת הקו האדום הקיים, הקמת קו ירוק וקו כחול) שהיקפם התקציבי נאמד בכ- 22 מיליארד ש"ח, קו רכבת קלה נצרת-חיפה בהיקף של כ-7.6 מיליארד ש"ח וכן המשך ביצוע של פרויקט המטרופוליני חיפה בהיקף של כ-2.2 מיליארד ש"ח. לצד אלו מוקם בימים אלו קו רכבת כבדה בתוואי אלטרנטיבי לקו החוף המכונה "המסילה המזרחית" בהיקף של כ-9.7 מיליארד ש"ח. נוסף לכך יחל קידומו של השלב הבא במערכת הסעת המונים במטרופולין דן – הקמת מערכת מטרו באמצעות הקמת רשות המטרו במשרד התחבורה לשם כך יוקצה ותקציב עבור יציאה למכרזי ניהול, תכנון, הפקעות, קד"ז ועוד של מערכת המטרו ותוקם, בכפוף לאישור הנושא בחוק המטרו, רשות מטרו במשרד התחבורה אשר תהיה אמורה על פיקוח ובקרה על הפרויקט.

מעבר לגידול בתקציבי התחבורה הציבורית המתוארים, ניתנה עדיפות לתחבורה הציבורית גם בתקציב פיתוח הכבישים. כשלב מקדים לתכנית החומש של חברת נתיבי ישראל הוקצו כ-3.3 מיליארד ש"ח לטובת נתיבי תחבורה ציבורית בכבישים בעלי עומסי תנועה גבוהים, אשר יאפשרו קיצור משמעותי של זמני הנסיעה בתחבורה הציבורית ושירות טוב יותר למשתמשים בה. בנוסף, מקודמים פרויקטי נתיבים מהירים נוספים לתל אביב, כולל חניוני חנה וסע בשפיים ובראשון לציון בהיקף של כ-7.7 מיליארדי ש"ח. כמו כן, אושרה תוכנית רב שנתית לרכבת לישראל בעלות של כ-46 מיליוני ש"ח הכוללת את הכפלת מסילות החוף לצורך חיבור מהיר בין המטרופולינים, עוקף לוד, הארכת המסילה בירושלים עד לתחנת החאן, הגדלת קיבולות ברשת הרכבתית על מנת להגדיל את היקפי השירות, רכש ציוד רכבתי חדיש לעמידה ביעדי השירות הרכבתיים, שיפור רמת הבטיחות ועוד.

בתחום הפעלת התחבורה הציבורית סוכם כי במידה ויאושר החוק לקביעת הסדר גביית אגרות תחבורה ציבורית, תקודם תוכנית חומש שבסופה תביא להגדלת התקציב השנתי בכ-2.7 מיליארד ש"ח עבור שיפור ותוספות שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים וברכבות הקלות. תוספות השירות יינתנו בהדרגה על פני החומש הקרוב, בדגש על יישום מהיר באזורי הגודש לפני כניסת הסדר האגרות. תוספות השירות צפויות ליצור גידול משמעותי בהיצע האוטובוסים, ובפרט במטרופולינים וברחבי הארץ וכן לתמוך בכניסה והרחבת השירות ברכבות הקלות. מקורות המימון לתוכנית החומש מורכבים מ-1.35 מיליארד ש"ח ממקורות תוספתיים לתקציב משרד התחבורה, 150 מיליוני ש"ח מתוכנית חומש לחברה הערבית, 700 מיליוני ש"ח מההכנסות הצפויות מהסדר אגרות תחבורה ציבורית, 300 מיליוני ש"ח משינוי תעריפי הנסיעה בתחבורה ציבורית ו-200 מיליוני ש"ח מהסטות מתקציב קווי שרות לא יעילים.

2. תכנית רב שנתית לחברת נתיבי ישראל

תכניות הפיתוח בתשתיות כבישים נקבעות ברובן בתכניות רב שנתיות, וכך חברת נתיבי ישראל פועלת במסגרת תכנית החומש לשנים 2021-2017. תוכנית החומש הבאה תחל בשנת 2023, כאשר שנת 2022 תשמש כשנת גישור, במהלכה חברת נתיבי ישראל תבצע מספר פרויקטים שבהסתברות גבוהה ידורגו בראשית רשימת הפרויקטים בתוכנית החומש הבאה. כמו כן, משרד התחבורה מיישם תכניות רב שנתיות

של חברת חוצה ישראל, נתיבי איילון וכן עבור מטרופולין ירושלים. תכניות הפיתוח ארוכות הטווח מאפשרות יציבות לחברות הביצוע כמו גם לשוק המקומי והבינלאומי לגבי הפרויקטים המבוצעים בשנים הקרובות. תיאום מועדי תוכניות הפיתוח של חברות הביצוע השונות לעיל, יאפשר את בניית התכנית האסטרטגית לכלל הדרכים בישראל, תוך סנכרון בין הכבישים במטרופולינים, בינעירוניים ותשתיות התחבורה הציבורית.

3. הקמת רשות המטרו במשרד התחבורה

בהמשך להחלטת הממשלה פרויקט המטרו ובהתאם להצעת חוק המטרו, ולצורך קידום וביצוע פרויקט חשוב ומורכב זה הוחלט על הקמת רשות מטרו במשרד התחבורה אשר תהיה אמונה על ליווי התכנון, שלבי הביצוע, יציאה למכרזים, תקציב הפרויקט עמידה בתכניות העבודה של החברות המבצעות ועוד.

4. שיפור שירות בתחבורה הציבורית

לצד הגידול הצפוי בהשקעה בתשתית תחבורה ציבורית, אשר השפעתן צפויה רק בעוד מספר שנים, התכנית הכלכלית לשנת 2021-2022 כוללת שורת צעדים לטובת קידום ופיתוח התחבורה הציבורית בישראל בטווח הקצר, כאשר מירב הפעילות תתמקד בקידום ושיפור הנסיעות ותוספות שירות לכלל הפעילות הקיימת כיום באוטובוסים. בשנת 2022 יושקעו כ-330 מיליוני ש"ח בנושא זה, כולל תוספות עבור עבודות רכבת קלה, סגירות רכבת כבדה, אכלוס שכונות חדשות, גודש בערים ובמטרופולינים וקידום השירות בחברה הערבית וכל זאת בהתאם לצרכים ובפועל ולנתוני הביקוש. כמו כן יצא המשרד בתוכנית להרחבת היצע הנהגים שיפור השירות בתחבורה ציבורית בעלות של כ-200 מיליוני ש"ח לתקופת החומש. תוקם יחידת אכיפה לנסיעה שלא כדין בנת"צים לצורך מתן קדימות לתחבורה ציבורית והגברת המהירות המסחרית. יוקצו סככות לשיפור רמת השרות לנוסע ויקודם פרויקט נגישות בתחנות ברחבי הארץ בהיקף של כ-90 מיליוני ש"ח. נוסף על כך, בשנים הקרובות תוקדם תכנית להאצת חשמו"ל צי האוטובוסים והרחבת התשתיות הנדרשת לכך בעלות של כ-400 מיליוני ש"ח, אשר יאפשרו לציבור ליהנות מתחבורה נקייה ומשופרת.

תכניות העבודה העיקריות של המשרד לשנים 2021 - 2022 :

1. **מס לניהול הביקוש לנסיעה ברכב פרטי בגוש דן** - רמת הגודש בדרכים בישראל מהווה פגיעה משמעותית בכלכלה הישראלית הנובעת משימוש יתר ברכב פרטי לצורך ניידות, בכניסות ובמרכז מטרופולין גוש דן, ומנסיעה יחידנית ברכב. כמו כן, אחת הסיבות העיקריות לגודש היא שיעור המשתמשים בתחבורה הציבורית במטרופולין נמוך ביחס למטרופולינים במדינות המפותחות. לצד הטיפול הממשלתי בצד ההיצע של תשתיות התחבורה שמיועד בעיקר לטיפול בטווח הארוך, מטרת התכנית היא לטפל גם בצד הביקוש לנסיעה ברכב פרטי בשעות ובאזורי הגודש ועידוד מעבר לנסיעה באמצעות תחבורה ציבורית באמצעות החלת תשלום על הגורמים העיקריים לגודש התנועה. התשלום ייגבה מכל רכב החוצה את אחת מהטבעות מסביב למרכז העסקים הראשי בגוש דן בשעות הגודש וינוע בין 2.5-10 ש"ח לחציית טבעת ועד לתשלום יומי של 37.5 ש"ח.

מטרת התכנית היא להביא לירידה של כ-30% מעומסי התנועה במטרופולין וזאת באמצעות הפחתת כ-15% מהרכבים בדומה לתוצאות שהניבו תכניות דומות בעולם ובהתאם למספר סקרים שנעשו בישראל.

הנסיעות ברכב הפרטי צפויות לעבור ברובן לתחבורה הציבורית על כן חלק מרכזי מבתכנית הוא הינו הצבת חלופות ראויות במגוון של אמצעים:

- א. **רכבות כבדות** – החל בשנת 2021 רכבת ישראל החלה ליישם תכנית רב שנתית חדשה לפיתוח התשתית הרכבתית. התכנית כוללת הארכת רציפים, רכש קרונות וקטרים, הארכת רשת המסילות, בניית מסילות חדשות ובכללן המסילה המזרחית, המסילה הרביעית, עוקף לוד, הכפלת מסילות החוף ומסילות נתב"ג, הפרדות מפלסיות ומגוון פרויקטים לשיפור השירות וביטוח הנוסעים.
- ב. **רכבות קלות** – המשך קידום של 3 קווי הרכבת הקלה של גוש דן: הקו האדום שצפוי להיפתח בסוף שנת 2022, הקו הירוק והקו הסגול שנמצאים בשלבי תכנון וביצוע שונים וצפויים להיפתח לתנועה בשנים 2026-2027.
- ג. **חניוני חנה וסע** – בשטח המטרופולין ועל תוואי הטבעות צפויים להיבנות מספר חניוני חנה וסע שיאפשרו למשתמשי הדרך לחנות את רכבם ולהיכנס למטרופולין באמצעות שאטלים מהירים. בחניון שפירים מספר החניות מוכפל וצפוי לעמוד בתחילת שנת 2023 על 3,800 מקומות חניה. במקביל וכחלק מפרויקט הנתיבים המהירים מקודם חניון של כ-7,000 מקומות חניה בשפיים וחניון של כ-3,500 מקומות חניה בראשון לציון על כביש 20. נוסף על כך מקודמים 3 חניוני ענק שיכילו יחד כ-13,000 מקומות חניה על תוואי כביש 5 ועוד מספר חניונים קטנים יותר על תוואי הטבעות באזורים שרחוקים יחסית מהחניונים לעיל.
- ד. **הגברת תדירות קווים** – יאופיינו קווים שתוואי הנסיעה שלהם מאפשר כניסות למטרופולין גוש דן מהערים הקרובות יחסית לתוואי הטבעות. הגברת התדירות צפויה לשפר בצורה משמעותית את השירות ולצמצם את הזמן המבזבז בהמתנה לאוטובוס.
- ה. **הפעלת קווים מהירים וחדשים** – יופעלו קווים חדשים שמאופיינים במרחק רב יחסית בין תחנה לתחנה ובתדירות יציאה גבוהה. קווים אלו יחצו את הטבעות ויאפשרו כניסה מהירה ונוחה החל בפריפריה הרחוקה של גוש דן דרך הטבעת החיצונית ועד לטבעת הפנימית אל תוך מרכז העסקים המטרופוליני.
- ו. **סלילת נתיבי העדפה** – במטרה לאפשר לתוספות שירות האוטובוסים נסיעה רצופה ומהירה ככל הניתן יסללו מאות קילומטרים של נתיבי העדפה עירוניים ובינעירוניים לאוטובוסים, שאטלים ורכבים רבי תפוסה.
- ז. **הקמת תשתיות אוטובוסים** – בנוסף לנתיבי ההעדפה תוקם תשתית משמעותית לתפעול האוטובוסים כולל מסופי יום, מסופי לילה, מסופי נוסעים ומסופים לטעינה עבור אוטובוסים חשמליים.
- ח. **סלילת שבילי אופניים** – בנוסף לפרויקט האופנידן שנמצא בביצוע מתקדם ובמסגרתו נסללים שבילי אופניים באורך של כ-90 ק"מ, יוקצו כ-2 מיליארד ש"ח נוספים לסלילת שבילים ברחבי הארץ ובכלל זה בגוש דן.
- ט. **שיפור המרחב ההליכתי** – לראשונה הוקצו כ-60 מיליון ש"ח עבור תמיכה ברשויות מקומיות שיכינו תכניות למיתון התנועה ברכב פרטי במרכזי הערים. תכנית זו תשים במרכז את הולך הרגל ותאפשר הליכה נוחה ובטוחה במרכז העיר כחלופה להתניידות ברכב הפרטי.

2. רכבות קלות בגוש דן וירושלים ותוכנית המטרו - פיתוח מערכות תחבורה ציבורית להסעת המונים עומדות בליבת הפיתוח התחבורתי. מערכת הסעת המונים, הקיימות ברובם המוחלט של המטרופולינים במדינות ה-OECD היא המערכת היחידה שמסוגלת לספק רמת נגישות וניידות אשר הופכת את התחבורה הציבורית ליעילה ומתחרה ברכב הפרטי. זאת לאור הקיבולת הנוסעים הגבוהה, התדירות הגבוהה והפרדת הדרך שמעניקה עדיפות לנוסעי התחבורה הציבורית. מערכות הסעת המונים מספקות אלטרנטיבה לגודש בכבישים וצפויות לקצר את זמן הנסיעה למשתמשים בהן. בשנים 2021 – 2022 תימשך העבודה על מערכות להסעת המונים בישראל במטרופולין ת"א, ירושלים וחיפה. הארכת הקו האדום הקיים, עבודות על הקו הירוק ועל הקו הכחול, בחיפה – עבודות להקמת רכבת קלה בין חיפה לנצרת, ובתל אביב – עבודות להקמת הקו האדום, הסגול והירוק, והערכות לקראת הקמת מערכת המטרו.

פרק ב' - תיאור המשרד ופירוט תכנית התקציב

יחידות המטה

יחידות המטה מרכזות ומתאמות את פעילות האגפים השונים במשרד ואחריות על קביעת מדיניות המשרד. יחידות המטה כוללות את לשכת השר, לשכת המנהלת הכללית, דוברות המשרד, משאבי אנוש, לוגיסטיקה, ייעוץ משפטי, כספים, אגף מערכות מידע ומבקר המשרד. בנוסף כולל המטה את היחידות המפורטות להלן:

יחידת המדען הראשי

המדען הראשי של משרד התחבורה משמש כיועץ מדעי לשר ולמנכ"ל המשרד. יחידת המדען הראשי אחראית על התכנון האסטרטגי בתחום התחבורה בישראל, תוך התבססות על מחקר ומידע. כמו כן מעורבת היחידה בקידום תחום התחבורה החכמה ובתוך כך ועדת ניסויים המייעצת למפע"ת ארצי לצורך מתן היתרי ניסוי, ליווי פיילוטים ועיצוב מדיניות בהטמעת טכנולוגיות בתחבורה.

הרשות הארצית לתחבורה ציבורית

הרשות הארצית לתח"צ אחראית על תכנון תפעול, ובקרה לשרותי תחבורה ציבורית בארץ. תחת הרשות פועלים אגף תפעול ורישוי, תכנון תחבורה ציבורית, כלכלה וכספים, אגף פרויקטים וטכנולוגיות לתחבורה ציבורית, אגף רכבות ואגף פיקוח בקרה ורמת השרות.

מנהל תשתיות ותיאום

מנהל תשתיות עוסק בהיבט הביצועי של כלל תשתיות התחבורה היבשתית על מרכיביהן השונים: רכבות כבדות, מערכות להסעת המונים במטרופולינים, תשתיות תחבורה ציבורית, כבישים בין-עירוניים וכבישים עירוניים. המנהל אחראי על ריכוז תכניות רב שנתיות לפרויקטי הפיתוח בתשתיות תחבורה, תיאום וסנכרון בין כלל מרכיבי תשתיות התחבורה היבשתית ואחריות לביצוע תקציב הפיתוח של המשרד.

מנהל התנועה

מנהל התנועה אחראי על תחומי רישוי נהיגה ורכב במדינת ישראל. תחת המנהל פועלים אגף הרישוי לנהגים וכלי רכב, אגף רכב ושירותי אחזקה ואגף פיקוח ובקרה. מנהל הרכב אמון על מכלול הפעילות הקשורה ברישוי נהגים וכלי רכב וביצוע מדיניות הממשלה בנושא רגולציה ותקינה לכלי רכב.

חטיבת השירות

בשנת 2017 הוקמה במשרד התחבורה חטיבת השירות. החטיבה אמונה על כלל הקשר עם האזרח החל מאתר האינטרנט, ערוצי הניו מדיה השונים, מסמכים שונים הנשלחים לאזרחים וכלה בהפעלת המוקד הטלפוני למתן

שירותי המשרד. החטיבה פועלת לטיוב תהליכי השירות ולמתן פתרונות דיגיטליים וטכנולוגיים לצד צמצום הצורך בהגעה פיזית, שיפור השירות במשרד ובנותני השירות מטעמו בכלל ערוצי השירות שלו.

מנהלת תחבורה חכמה

בשנת 2021 עברה מנהלת תחבורה חכמה ממשרד ראש הממשלה למשרד התחבורה במטרה לחבר את פעילותה בצורה הדוקה יותר לעבודת המשרד. מטרת המנהלת היא לחזק את מעמדה של מדינת ישראל כמובילה עולמית בטכנולוגיות תחבורה מתקדמות ולהפוך פעילות זו למנוע צמיחה משקי. בנוסף פועלת המנהלת להטמעת הטכנולוגיות בעולם התחבורה בישראל במטרה לשפר את רמת הבטיחות של משתמשי הדרך, לייצל את שירותי התחבורה ולהפחית את זיהום האוויר. המנהלת תומכת בפעילות מחקר ופיתוח הכוללת בין היתר ניסויי שטח, שיווק, שיתוף פעולה בין-לאומי, שיתוף פעולה אקדמי ותמיכה רגולטורית.

רשות הספנות והנמלים

רשות הספנות והנמלים (רספ"ן), הינה הרגולטור הממשלתי לתחומים אלו, ואחראית על גיבוש מדיניות בתחום הספנות, הבטחת בטיחות השייט בנמלי ומעגנות מדינת ישראל, רישום ורישוי כלי שיט, הכשרה, פיקוח והסמכת כוח אדם ימי לנמלים ולצי הסוחר ומשיטים לכלי שייט קטנים, מתן שירותים טכניים לכלי שיט לסוגיהם ולמעגנות וייצוג ישראל אל מול גופי ספנות בינלאומיים.

רשות התעופה האזרחית

רשות התעופה האזרחית (רת"א) הוקמה במטרה לפקח על בטיחות התחבורה האווירית ולהסדיר את ענף התעופה על כל היבטיו בצורה יעילה. רת"א עוסקת בין היתר בתחומים הבאים: הסדרת התעופה האזרחית בהתאם לחוק, לתקינה ולאמנות הבינלאומיות שמדינת ישראל היא צד להן, רישוי בכל תחומי התעופה האזרחית, קידום ופיתוח קשרי תעופה בינלאומיים, ייזום חקיקה וקביעת תקנים מחייבים בתחומי התעופה השונים, לרבות מגבלות בנייה הנובעות מנתיבי טיסה.

השירות המטאורולוגי

השירות המטאורולוגי הינו יחידת סמך במשרד התחבורה. עיקר פעולותיו של השירות הינן: חיזוי מזג האוויר ומתן תחזיות ואזהרות למגזרי המשק השונים, איסוף מידע מטאורולוגי לצרכי חיזוי אקלימי ומחקרים סביבתיים, הפעלת ואחזקת רשת תחנות מטאורולוגיות למדידות על פני הקרקע וברום, הפעלת ואחזקת ארכיון מידע אקלימי לאומי וביצוע מחקרים בתחומי פעולתו.

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

בשנת 2006 הוקמה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, כתאגיד סטטוטורי. פעילותה של הרשות בשנים הקודמות התמקדה בהעברת תקצוב לגופים ממשלה שונים לשם תגבור פעולות בטיחות בדרכים המבוצעות על ידם, כגון משטרת התנועה, משרד החינוך ומערכת בתי המשפט. בשנת 2019 מתעתדת הרשות להקדיש את

מירב פעילותה לתחומי ההסברה, החינוך ופעילויות שטח, תוך שיתוף עם השלטון המקומי, והתמקדות באוכלוסיות בעלי רמת פגיעות גבוהה.

נמל חדרה

נמל חדרה הינו מפעל עסקי של הממשלה, אשר הוקם בשנת 1980 כחלק מאתר תחנת הכוח אורות רבין בחדרה על פי החלטת ממשלה מס' 282 הנמל מתנהל מבחינה תקציבית כמפעל עסקי, ומשמש לפריקת פחם ודלק עבור תחנת הכוח של חברת החשמל וכן נקודת פריקה ייעודית (בלב ים) לפריקת ליבוא גז טבעי. חברת הפחם, אשר הינה חברת בת של חברת החשמל, היא הלקוח המרכזי של נמל זה. כל הכנסות הנמל מקורן באגרות הנגבות ממשתמשי הנמל, והן משמשות לכיסוי מלא של הוצאותיו.

תיאור נושאי ההוצאה בסעיף זה בחלוקה לתכניות

4050	משרד ראשי
405001	משרד התחבורה – ראשי
	תכנית זו מיועדת לתקצוב פעילות הלשכה המרכזית של המשרד הכוללת את אגפי המטה (אגף כספים, מנהל, לשכה משפטית, לשכות שר ומנכ"ל, מערכות מידע, דוברות וכו'), מינהל תשתיות ותיאום ומינהל התנועה.
405002	השירות המטאורולוגי
	השירות המטאורולוגי מספק מגוון שירותים מטאורולוגיים ושירותים נלווים ברמה הגבוהה ביותר באמצעות ניטור, הכרה, הבנה, ניתוח, וחיזוי מזג האוויר והאקלים באזורנו. השירות המטאורולוגי מקיים קשרי שיתוף פעולה לאומיים ובינלאומיים ועומד בתקנים לאומיים ובינלאומיים.
405101	רשות הספנות והנמלים
	רשות הספנות והנמלים אחראית ומוסמכת לתעבורה ימית, מעגנות ונמלים, לכלי השייט ומפעיליהם ובאחריותה אישור רישוי ורישום כלי שייט והסמכה של ימאים ומשיטים. הרשות פועלת על מנת להבטיח קיומה של תשתית ספנות ישראלית בעלת יכולת לשמש כמוביל משמעותי בזמן שלום ובזמן חירום, תוך מתן דגש על קיום צי אניות ישראליות וכ"א ימי ישראלי. ברשות הספנות והנמלים קיימים האגפים הבאים: אגף א' כ"א ימי, מינהל וארגון, אגף בכיר כלכלה, תכנון וקשרי חוץ, אגף א' פיקוח ובקרה ספנות ונמלים, אגף א' הנדסה ותפעול נמלים, מחלקת כלי שייט קטנים ומשיטים ומחלקת יעוץ משפטי ספנות ונמלים.
405201	רשות התעופה האזרחית
	הרשות לתעופה האזרחית האחראית על פיקוח ורגולציה בתחום התעופה. כחלק מתפקידה רת"א (רשות התעופה האזרחית) מופקדת על הסדרת התעופה האזרחית במדינה ועל הקשר עם הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית, כמו גם תשלומים שנתיים קבועים במסגרת חברות מדינת ישראל ב"אמנת שיקגו" וחברות בארגון.

405301 הרשות לבטיחות בדרכים

תקציב הרשות לבטיחות בדרכים משמש לפרויקטים לשיפור הבטיחות בדרכים, בכללם השקעה בהסברה, פעילות במוסדות חינוך ופעילויות חילוץ והצלה. הפעילויות מבוצעות בשיתוף השלטון המקומי, תוך התמקדות באוכלוסיות בעלי רמת פגיעות גבוהה. כמו כן כולל התקציב את שכרם של כ-70 עובדי הרשות, ופעילויות נוספות.

405401 רשות תחבורה ציבורית

משרד התחבורה באמצעות הרשות הארצית לתחבורה ציבורית מופקד על הפעלת ופעילות התחבורה הציבורית הסדירה, מטפל בתכנון מערך הקווים בכל הארץ, קובע מאפייני רמת שרות (תדירות, תעריפים, מיקום תחנות) נותן רישיונות קווים למפעילים, מנהל פיקוח ובקרה על התאמת הביצוע לתכנון ומטפל בסבסוד והתחשבות כספית עם מפעילי התחבורה הציבורית. מנהיג תחרות בענף התחבורה הציבורית, מקדם אמצעי כרטוס מתקדמים ועובד על מגוון טכנולוגיות הסעה.

406001 רזרבות

תכנית זו מיועדת לתקצוב רזרבה לעמידה ביעדים הפיסקאליים ורזרבה להתייקרויות שכר.

7950 תחבורה ציבורית

795001 רכבות כבדות

תכנית זו מיועדת לתקצוב תכנון וביצוע פרויקטי תשתית רכבת כבדה. הפרויקטים מתוכננים ומבוצעים על ידי חברת רכבת ישראל וחברת נתיבי ישראל.

795002 תחבורה ציבורית והסעת המונים

תקצוב תכנון והקמת מערכות הסעת המונים במטרופולינים הגדולים: דן, ירושלים וחיפה, ולביצוע פרויקטים תומכי תחבורה ציבורית: שבילי אופניים, מתקני תשתית להפעלת אוטובוסים ונתיבי העדפה לתחבורה ציבורית.

795003 מטרו

תכנית זו מיועדת לתקצוב של מערכת המטרו בגוש דן.

7951 כבישים

795101 כבישים בין-עירוניים

תכנית זו מיועדת לתקצוב תכנון והקמת פרויקטי פיתוח בכבישים בין-עירוניים. הפרויקטים מבוצעים על ידי חברות התשתית הממשלתיות נתיבי ישראל, חוצה ישראל ומוריה. התכנית כוללת את תכנית החומש של נתיבי ישראל, פרויקטים בביצוע חברת חוצה ישראל, פרויקטים בביצוע חברת מוריה וטיפול באחזקה שוטפת של הכבישים הבין-עירוניים, טיפול במוקדי סיכון בכבישים בין-עירוניים.

795102 כבישים עירוניים

תכנית זו מיועדת לתקצוב תכנון והקמת פרויקטי תחבורה באזורים העירוניים. הפרויקטים כוללים פרויקטי פיתוח ובטיחות ברשויות המקומיות, המבוצעים על ידי הרשויות המקומיות או מוריה, הממשלתית נתיבי איילון.

795103 כבישים לתחבורה ציבורית

תכנית זו מיועדת לתקצוב תכנון והקמת נתיבי העדפה. הפרויקטים בתכנית מתוקצבים ומבוצעים כחלק מתכנית החומש של חברת נתיבי ישראל ותכניות העבודה של חברת נתיבי איילון וחברת מוריה. נתיבי העדפה כוללים נתיבי תחבורה ציבורית (נת"צים), נתיבים לרכב רב נוסעים ונתיבים מהירים בכניסות למטרופולין גוש דן.

795501 תמיכות בתחבורה ציבורית

תכנית זו מיועדת לתקצוב תמיכות בתחבורה ציבורית (סובסידיה להפעלה) הנדרשות לכיסוי עלות הפעלת התחבורה הציבורית, שאינה מכוסה באמצעות הפדיון מנוסעים, באוטובוסים וברכבות (קלות וכבדות).

פרק ג' - השינויים המרכזיים בהצעת התקציב

עיקרי השינויים בתקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (סעיף 79 ו-40), הסכומים באלפי ש"ח:

תקציב פיתוח - סעיף 79

הוצאה נטו	שינוי
20,269,338	מקורי 2019
1,571,397	רכבות כבדות
4,168,640	תחבורה ציבורית והסעת המונים
1,151,602	כבישים בין-עירוניים
1,085,532	כבישים עירוניים
1,312,837	כבישים לתחבורה ציבורית
6,686,749	תמיכות בתחבורה ציבורית
-477,000	שונות והפחתות רוחבית
35,769,095	מקורי 2021
249,806	רכבות כבדות
678,772	תחבורה ציבורית והסעת המונים
404,550	מטרו
-1,021,667	כבישים בין-עירוניים
176,116	כבישים עירוניים
912,608	כבישים לתחבורה ציבורית
-2,225,285	תמיכות בתחבורה ציבורית
1,147,767	שונות והפחתות רוחבית
36,091,762	מקורי 2022

ביאור לשינויים:

תקצוב פרויקטי תשתית אשר ביצועם פרוס על מספר שנים מחולק לתקצוב הרשאה להתחייב ותקצוב מזומן. תקצוב ההרשאה להתחייב מאפשר חתימת חוזים ארוכי טווח, כאשר תשלומי המזומן בגין התחייבויות אלו נעשה כנגד ביצוע בפועל של הפרויקטים. השינויים העיקריים בתקציב לשנות הכספים 2021-2022 מפורט להלן:

1. **פיתוח תחבורה ציבורית** – בהמשך למגמה בשנים האחרונות מוקצים משאבים רבים לפיתוח רשת תחבורה עתירת נוסעים במטרופולינים הגדולים. הפרויקטים המרכזיים הכלולים בהצעת התקציב הם קווי הרכבת הקלה בגוש דן: אדום, סגול וירוק, קווי הרכבת הקלה בירושלים: אדום, ירוק וכחול וקו הרכבת הקלה בין חיפה לנצרת. בנוסף כלולה בהצעה תכנית הפיתוח הרב שנתית של רכבת ישראל הכוללת את המשך

פרויקט חשמול המסילות, רכש קרונות וקטרים חשמליים, פרויקט האיתות (ETCS), מסילת 431 והמסילה המזרחית.

2. **פיתוח כבישים** – במסגרת התקציב באה לידי ביטוי מרבית תכנית החומש של חברת נתיבי ישראל שנמצאת בשיא הביצוע. בין הפרויקטים המרכזיים ניתן למנות את הרחבת כביש 2 בין קיסריה לאולגה, סל טיפול במוקדי סיכון ופניות שמאלה, הוספת נתיב העדפה בכביש 4 בין פרדסיה להדרים, הוספת נתיב העדפה בכביש 5 בין קסם לגלילות, הרחב ומחלוף כביש 41 בין בני ברית לניר גלים ועד לכניסה לנמל אשדוד, סלילת כביש 2411 בין שדה תימן לאופקים ואת הרחבת כביש 444. בנוסף כלולה בהצעת התקציב הקצאה משמעותית לפרויקט הנתיבים המהירים בכביש 20 ו-2 והכפלת חניון שפירים, פרויקט מהיר לעיר, כביש 60 בין מחלף רוזמרין לאלעזר, הרחבת כביש 6 בין עין תות ליקנעם והפרדה מפלסית בגבעה הצרפתית בירושלים.

3. **תמיכות בתחבורה ציבורית** - בשנים 2021-2022 יצאו לפועל שורת צעדים לטובת קידום ופיתוח התחבורה הציבורית בישראל בטווח הקצר, כאשר מירב הפעילות תתמקד בקידום ושיפור הנסיעות ותוספות שירות לכלל הפעילות הקיימת כיום באוטובוסים. בשנת 2021 תחל ההפעלה של המכרזים חדשים עבור אשכולות בית שמש עירוני, פרודור ירושלים, רהט, מטרונית ואשכול השומרון. בשנת 2022 יושקעו כ- 330 מיליוני ש"ח בנושא זה, כולל תוספות עבור עבודות רכבת קלה, סגירות רכבת כבדה, אכלוס שכונות חדשות, גודש בערים ובמטרופולינים וקידום השירות בחברה הערבית וכל זאת בהתאם לצרכים בפועל ולנתוני הביקוש. כמו כן, במטרה להביא להתייעלות, לרמת שירות גבוהה יותר ולחיסכון בעלויות הפעלת הרכבת הקלה בירושלים, הוחלף מפעיל קו הרכבת הקלה בירושלים, מחברת סיטיפס לחברת כפיר. בשנים 2021-2022 בוצעו גם התשלומים לחברת סיטיפס בגין סיום החוזה והחלפת הזכיון.

תקציב רגיל - סעיף 40

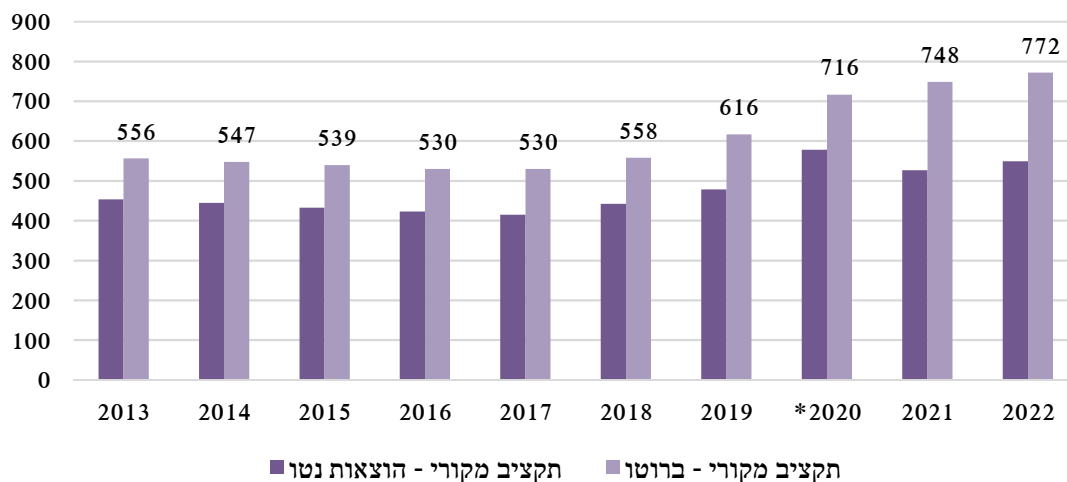
שיא כ"א	הרשאה להתחייב	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה נטר	שינוי
963.5	99,000	138,742	477,717	מקורי 2019
-70	-9,000	84,000	35,249	העברת פעילות הפיתוח ורפורמת בוחני נהיגה
4			18,296	העברת מנהלת תחבורה חכמה ממשרד רה"מ
-36	-12,515	-363	-5,270	שונות והפחתות רוחביות
862	102,515	222,379	525,992	מקורי 2021
4.0			1,500	יחידת תיאום תשתיות
60.0			23,750	סיכום תקציבי - תוספות כח אדם
4	-1,485		-2,070	שונות והפחתות רוחביות
930	101,030	222,379	549,172	מקורי 2022

ביאור לשינויים:

1. העברת פעילות הפיתוח ורפורמת בוחני נהיגה – העברת פעילות הפיתוח המשרדי מסעיף פיתוח התשתית לסעיף המשרדי ותקציבי סובסידיה לספנות ותעופה מתכנית התמיכות. בנוסף בוצע שינוי במימון רפורמת בוחני הנהיגה והעברת עיקר התקציב למנגנון הוצאה מותנית בהכנסה.
2. העברת מנהלת תחבורה חכמה ממשרד רה"מ – במטרה לחבר את פעילות המנהלת למשרד, הועברה המנהלת על פעילותה המגוונת ממשרד רה"מ למשרד ותהיה כפופה ישירות למנכ"לית המשרד.
3. שונות והפחתות רוחביות – במהלך השנים 2019-2021 בוצעו מספר קיצוצים רוחביים וכן שינויים תקציביים התומכים בהתפתחות המשרד. בין השינויים: תקצוב לשכת סגן שר, קליטת עובדי הטלוויזיה החינוכית באגפי המשרד, תכנית פרישת עובדים ותיקים והקמת יחידה לתיאום תשתיות.

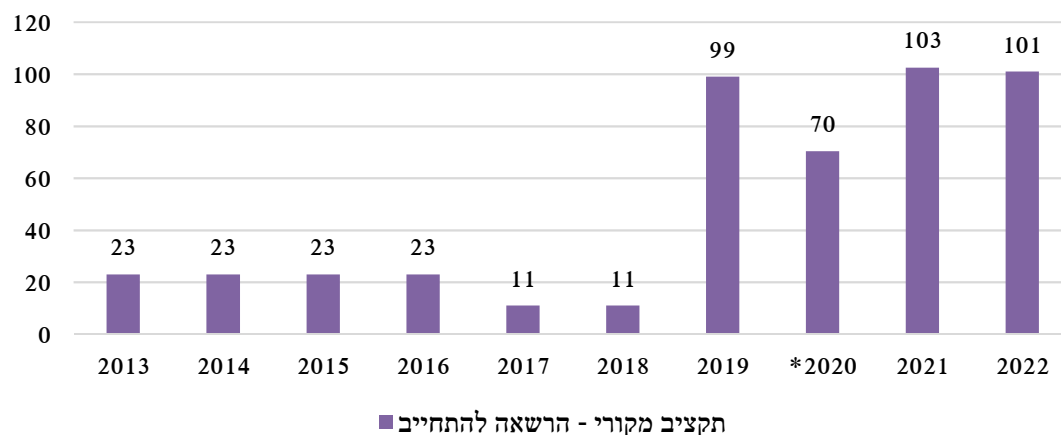
פרק ד' – ניתוח הצעת התקציב בהשוואה לשנים קודמות וביאורים לתקציב

סעיף 40 - התפתחות תקציב ברוטו ונטו 2013-2022, מלש"ח



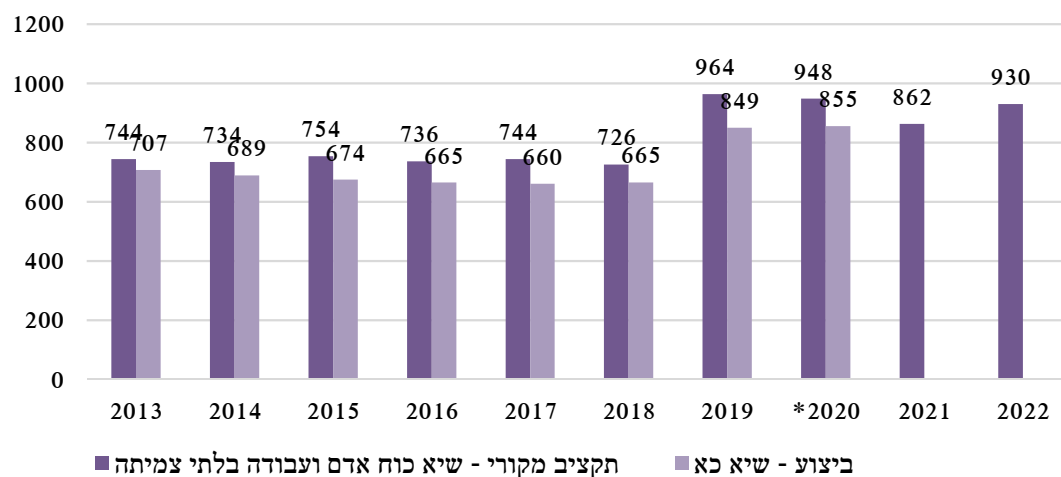
* ע"פ התכנית המפורטת שאושרה בספטמבר 2020

סעיף 40 - התפתחות תקציב הרשאה להתחייב 2013 - 2022, מלש"ח



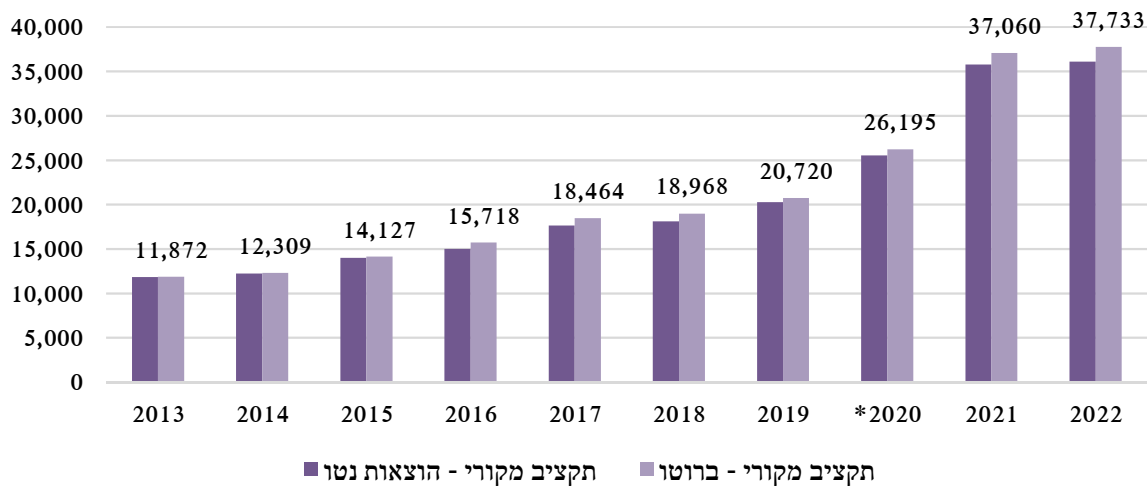
* ע"פ התכנית המפורטת שאושרה בספטמבר 2020

סעיף 40 - התפתחות שיא כוח אדם 2013 - 2022



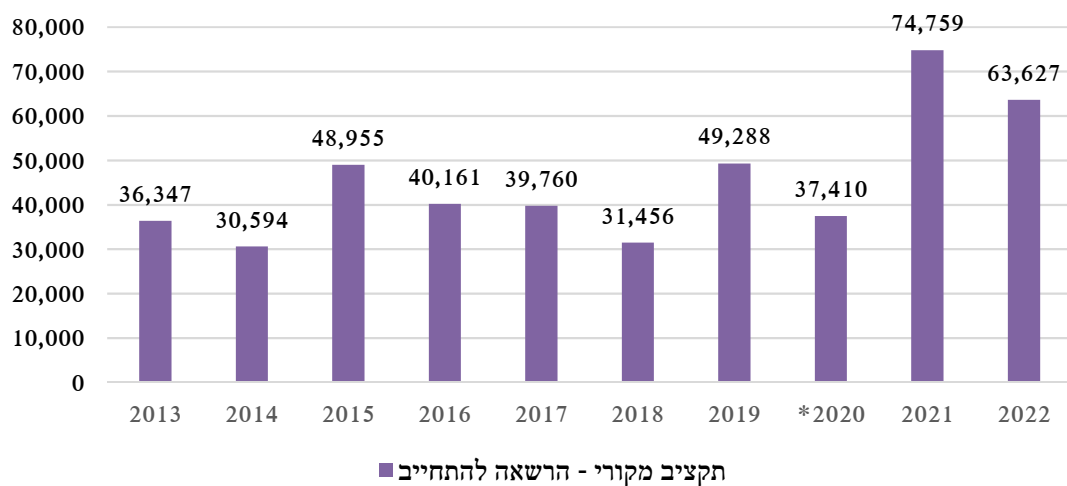
* ע"פ התכנית המפורטת שאושרה בספטמבר 2020

סעיף 79 - התפתחות תקציב ברוטו ונטו 2013-2022, מלש"ח



* ע"פ התכנית המפורטת שאושרה בספטמבר 2020

סעיף 79 - התפתחות תקציב הרשאה להתחייב 2013 - 2022, מלש"ח



* ע"פ התכנית המפורטת שאושרה בספטמבר 2020

להלן טבלה המתארת את ההנחות שנלקחו לצורך ניהול הסיכונים העיקריים בעת בניית תקציב המשרד:

נושא	הסבר כללי על אופן התקצוב	משתנים עיקריים והנחות	רגישות לשינויים בהנחות
פיתוח רכבות כבדות	תקצוב פרויקטים בתחום זה נעשה בהתאם לתחזיות התקדמות ביצוע של פרויקטים קיימים, ועל בסיס הנחות לגבי מועד תחילת ביצוע של פרויקטים חדשים במהלך שנת 2021, כפי שנמסרו ע"י חברות הביצוע, רכבת ישראל ונתיבי ישראל, ובהתאם לתכניות העבודה הרב-שנתיות של החברות. לצד התחזיות נערכו ניתוחים סטטיסטיים על ביצועי העבר והיחס בין תחזיות החברות למימושן בפועל.	אומדן עלות של פרויקטים קיימים ופרויקטים חדשים; קצב התקדמות ביצוע פרויקטים של חברות תשתיות התחבורה; מועד פרסום מכרזי ביצוע לפרויקטים חדשים; שינויים במדדי הבניה והסלילה ובשערי מט"ח	הרגישות תלויה בעלות ולאבני הדרך של הפרויקטים השונים. שינוי בתוצאות המכרזים שמוציאה רכבת ישראל ביחס לאומדנים ששימשו לבניית התקציב, צפוי להשפיע על התקציב הנדרש לביצוע הפרויקט; גידול של אחוז אחד במחירי הבניה והסלילה צפוי להגדיל את התקציב הנדרש בכאחוז אחד.
פיתוח תחבורה ציבורית והסעת המונים	תקצוב פרויקטים בתחום זה נעשה בהתאם לתחזיות התקדמות ביצוע של פרויקטים קיימים, ועל בסיס הנחות לגבי מועד תחילת ביצוע של פרויקטים חדשים במהלך שנת 2021, כפי שנמסרו ע"י חברת נתיבי איילון, חברת מוריה, צוות תכנית אב לתחבורה בירושלים וחברת נת"ע; לצד התחזיות נערכו ניתוחים סטטיסטיים על ביצועי העבר והיחס בין תחזיות החברות למימושן בפועל.	אומדן עלותם של פרויקטים קיימים ופרויקטים חדשים; קצב התקדמות ביצוע פרויקטים של חברות תשתיות התחבורה; מועד פרסום מכרזי ביצוע לפרויקטים חדשים; שינויים במדדי הבניה והסלילה ובשערי מט"ח	משתנה בהתאם לעלות ולאבני הדרך של הפרויקטים השונים. שינוי בתוצאות המכרזים שמוציאה חברת נת"ע בקו האדום, ביחס לאומדנים ששימשו לבניית התקציב, צפוי להשפיע על התקציב הנדרש לביצוע הפרויקט; גידול של אחוז אחד במחירי הבניה והסלילה צפוי להגדיל את התקציב הנדרש בכאחוז אחד;
פיתוח כבישים בינעירוניים	תקצוב בהתאם לתחזיות התקדמות ביצוע של פרויקטים קיימים, ועל בסיס הנחות לגבי מועד תחילת ביצוע של פרויקטים חדשים במהלך שנת 2021, כפי שהועברו ע"י חברות התשתית, נתיבי ישראל, חוצה ישראל ונתיבי איילון, בהתאם לתכניות העבודה הרב-שנתיות של החברות.	אומדן עלותם של פרויקטים קיימים ופרויקטים חדשים; קצב התקדמות ביצוע פרויקטים של חברות תשתיות התחבורה; מועד פרסום מכרזי ביצוע לפרויקטים חדשים; שינויים במדדי הבניה והסלילה	אומדני עלות פרויקטים מתעדכנים עם ההתקדמות בשלבי התכנון של הפרויקט. בתקציב זה מספר גבוה של פרויקטים חדשים בעלי רגישות גבוהה לשינויים באומדני העלויות; קצב ההתקדמות מושפע ממשתנים חיצוניים, כמו עיכובים באישורים סטטוטוריים, נתונים גאולוגיים בלתי ידועים מראש, גילוי עתיקות ועוד; תביעות משפטיות רגישות לשינויים בלו"ז ובעלויות ע"פ שינויי פסיקה והסדרים מול התובעים.
פיתוח כבישים עירוניים	תקצוב פרויקטים בתחום המטרופוליני נעשה בהתאם לתחזיות התקדמות ביצוע של פרויקטים קיימים, ועל בסיס הנחות לגבי מועד תחילת ביצוע של פרויקטים חדשים במהלך שנת	שינוי ברשימת הפרויקטים לאור שינויים בקצב הביצוע והתעדוף.	אומדני עלות פרויקטים מתעדכנים עם ההתקדמות בשלבי התכנון של הפרויקט; קצב ההתקדמות מושפע ממשתנים חיצוניים, כמו יכולות הביצוע ברשויות

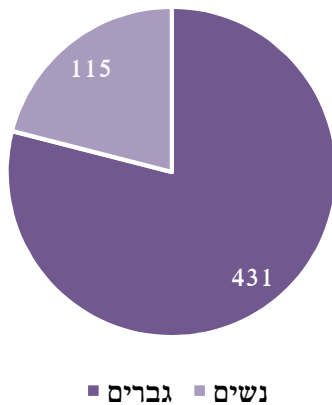
נושא	הסבר כללי על אופן התקצוב	משתנים עיקריים והנחות	רגישות לשינויים בהנחות
	<p>2021 כפי שהועברו ע"י משרד התחבורה; תקצוב פרויקטים ברשויות המקומיות נעשה באמצעות ניתוח סטטיסטי של צבר ההתחייבויות הקיימות, בשקלול תוספת פרויקטים צפויה בשנים אל</p>		<p>המקומיות; תביעות משפטיות ואירועים אחרים.</p>
<p>תמיכות בתחבורה ציבורית</p>	<p>תקצוב בהתאם לניתוח מפורט של כלל החוזים הקיימים בין משרד התחבורה לבין מפעילי התחבורה הציבורית השונים, לרבות תחזיות בדבר היקפי הנוסעים והתעריפים, וכן בדבר קצב פרסום מכרזי הפעלת התחבורה הציבורית.</p>	<p>הונה כי לא יהיו שינויים משמעותיים במדדים השונים אליהם צמודים ההסכמים עם מפעילי התחבורה הציבורית; מכרזים חדשים עבור אשכולות בית שמש עירוני, פרודור ירושלים, רהט, מטרונית ואשכול השומרון פורסמו והפעלתם צפויה בשנת 2021.</p>	<p>שינויים משמעותיים בהיקף גביית פידיון ונסיעות נוסע בתקופת הקורונה, פיצוי מפעילי תח"צ בגין עלויות קורונה, שינוי מקדמי מילוי המחייב תוספות שרות משמעותיים. שינוי במחיר הסולר, במדד המחירים לצרכן או בשכר עשויים להשפיע על היקף התקציב הנדרש; אירועים ביטחוניים בהיקף משמעותי עשויים להשפיע על הביקוש לתחבורה ציבורית וכתוצאה מכך על היקף התמיכות הנדרש; דחייה בהפעלת המכרזים החדשים צפויה להביא לשינוי בפריסת התקציב הנדרש בשנים הקרובות. בנוסף סטייה ממספר הנבחנים, שיעור ביטולים גבוה, עליית מדד גבוהה מהצפוי ועליית שיעור המע"מ יגדילו את התקציב הדרוש</p>
<p>יישום רפורמת בוחני נהיגה</p>	<p>התשלום לזכיינים תלוי במספר הנבחנים, שיעור הביטולים ומדד מחירים</p>	<p>מספר הנבחנים בשנת 2021 יעמוד על 600,000, שיעור הביטולים יעמוד על 10% ומדד המחירים יעלה ב-2% ושיעור</p>	
<p>הכנסות מאגרות רת"א ורספ"ן</p>	<p>חלק משמעותי מהתקציב תלוי בהכנסות מאגרות</p>	<p>הכנסות קבועות בהתפתחות על פני מספר שנים להוציא קורונה</p>	<p>שינוי בלתי צפוי בהכנסות בעקבות המשך משבר הקורונה</p>

פרק ה' - ניתוח מגדרי של הצעת התקציב

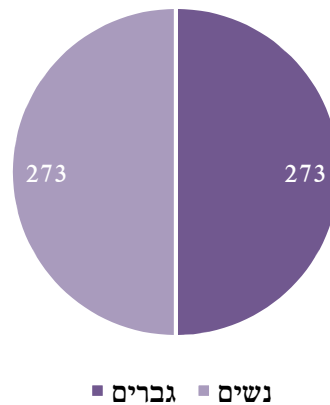
בהתאם להחלטת הממשלה מיום 7 באוקטובר 2014 שעניינה "אימוץ המלצות הועדה לבחינה מגדרית של תקציב המדינה בישראל" בוצע ניתוח מגדרי להצעת התקציב של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

שכר ותקציב השכר:

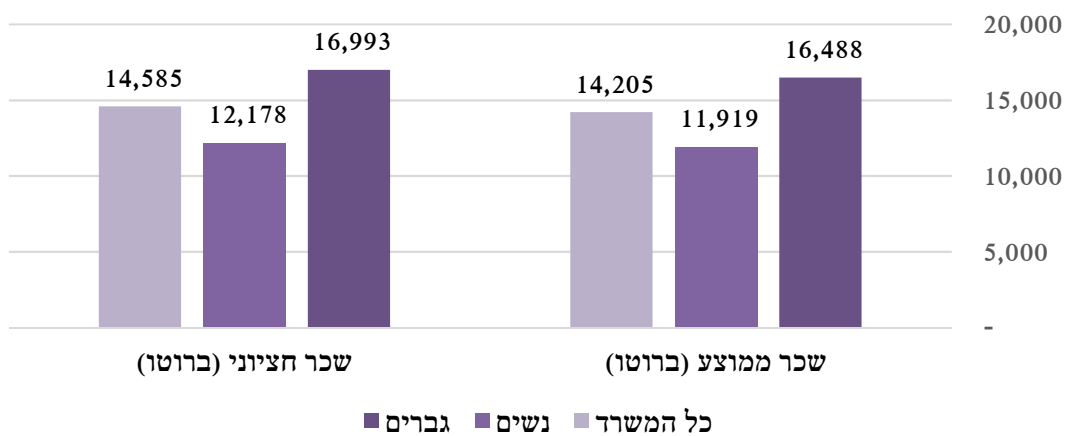
בכירים במשרד - 2020



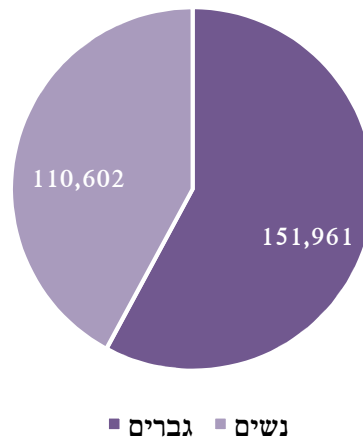
כלל עובדי המשרד - 2020



שכר ממוצע וחציוני - 2020



תקציב השכר (אלפי ש"ח) - 2020



בפרק זה ינותחו שלושה תחומים מרכזיים בתקציב משרד התחבורה:

1. תקציב התמיכות בשירותי התחבורה הציבורית באוטובוסים ברכבת, המתבטא בהיקף הסובסידיה המשולמת למפעילים, הסתכם בשנת 2020 בכ-9.8 מיליארד ש"ח, בשנת 2021 צפוי לעמוד על כ-13.5 מיליארד ובשנת 2022 צפוי לעמוד על 11.3 ש"ח, שיהוו כ-31% מתקציב המשרד בשנים אלו (במונחי הוצאה נטו).
2. תקציב פיתוח ואחזקת הכבישים, אשר הסתכם בשנת 2020 בכ-8 מיליארדי ש"ח, יסתכם בשנת 2021 בכ-6.5 מיליארדי ש"ח, שיהוו כ-21% מתקציב המשרד בשנה זו (במונחי הוצאה נטו).
3. תקציב פיתוח תחבורה ציבורית, אשר הסתכם בשנת 2020 בכ-12.8 מיליארדי ש"ח, יסתכם בשנת 2021 בכ-13.1 מיליארדי ש"ח, שיהוו כ-38% מתקציב המשרד בשנה זו (במונחי הוצאה נטו).

תקציב התמיכות בתחבורה ציבורית באוטובוסים ורכבת ישראל

בסקרים שערך משרד התחבורה בשנת 2013 בנושא שימוש בתחבורה ציבורית, עולה כי בעוד שבאוכלוסייה הכללית כ-23% בלבד מסך הנסיעות מתבצעות בתחבורה הציבורית (אוטובוסים ורכבת), כ-30% מכלל הנסיעות של נשים מתבצעות בתחבורה ציבורית; באופן דומה מניתוח הנסיעות העירוניות והאזוריות באוטובוסים, עולה כי מספר הנוסעות גבוה ממספר הנוסעים ונשים מהוות כ-60% ממשתמשי התחבורה הציבורית בקווים העירוניים וכ-55% ממשתמשי התחבורה הציבורית בקווים האזוריים; נשים לא רק נוסעות יותר באופן יומיומי בתחבורה הציבורית, אלא הן גם נוסעות בתחבורה הציבורית באופן מזדמן בשיעור גבוה, כך שכמחצית מהנשים עושות שימוש מזדמן בתחבורה הציבורית בתדירות משתנה. בשונה מהשימוש באוטובוסים, התפלגות הנוסעים ברכבת ישראל מתחלקת כמעט באופן זהה בין נשים לגברים. נתון משלים לנתוני הנסיעה הגבוהים של נשים ביחס לגברים בתחבורה הציבורית הינו שיעור מחזיקי הרישיון. לפי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, רק 43% ממחזיקי הרישיון הן נשים. עוד יצוין כי גם במשקי בית בהם לשני בני הזוג רישיון, אולם הם מחזיקים ברכב אחד, לעיתים קרובות המפרנס העיקרי הוא זה שיעשה שימוש ברכב במהלך היום. נתונים אלו מסבירים חלק מהשימוש הנרחב שעושות נשים בתחבורה הציבורית כיום.

הנתונים שעולים מתוך הסקר שערך משרד התחבורה ב-2013 אף מצביעים לא רק על שיעורי שימוש גבוהים יותר, אלא גם על דפוסי שימוש שונים של נשים בתחבורה הציבורית בהשוואה לגברים, ולהלן מספר דוגמאות:

1. נשים נבדלות מגברים בשעות השימוש בתחבורה הציבורית: נשים רבות נוטות לעיתים לעבוד במשרות חלקיות, אשר מכתיבות שעות נסיעה לעבודה ובחזרה, הנבדלות משעות העבודה של מחזיקי משרה מלאה. מספר הנוסעות בשעת הצהריים (13:00-14:00), הנחשבת לשעת שפל בתחבורה הציבורית, משתווה למספר הנוסעות בשעת שיא בוקר (7:00-8:00). התפלגות מטרות הנסיעה של נשים שונה מזו של גברים: כ-45% מהנשאלות בסקר הגדירו את מטרות הנסיעה בסדר יורד של: קניות וסידורים, בריאות, ליווי קרובים וכדומה. זאת, להבדיל ממטרות נסיעה נפוצות יותר בקרב גברים: עבודה, לימודים וצבא.
2. בקרב נשים, תחושת הביטחון האישי בתחבורה הציבורית נופלת בהשוואה בין שעות היום לשעות הלילה: בשעות היום במהלך כל שלבי הנסיעה מעל ל-50% מהנשים חשות בטוחות, אך בשעות הלילה כ-33% חשות לא בטוחות בהליכה אל התחנה וממנה וכ-25% מהנשים חשות חוסר ביטחון בהמתנה לאוטובוס או בזמן הנסיעה עצמה.
3. בשונה מהנסועה באוטובוסים, נתוני הסקר מצביעים על שימוש זהה של גברים ונשים ברכבת ישראל. דפוסי ההתנהגות לעיל עשויים להסביר את ההבדל. שכן, בעוד השימוש באוטובוסים הינו לרוב לצורך נסיעה בתוך המטרופולינים הגדולים בנסיעות עירוניות, הנסיעה ברכבת ישראל ברובה הינה בינעירונית או פרברית, וכוללת למשל נסיעות חיילים לבסיסים רחוקים וכן נסיעות של שכירים או עצמאיים למקומות עבודה מרוחקים. נסיעות ארוכות שכאלה, תואמות את התנהגות הגברים העולה מהסקר.

תקציב פיתוח ואחזקת הכבישים:

ניתוח נסיעות של גילאי 18+ מסקר הרגלי נסיעה במטרופולין ת"א במחצית הראשונה של שנת 2014 העלה, כי 56% מהנסיעות ברכב פרטי (של נהג או נוסע) בימי עבודה היו של גברים, וכ-44% של נשים. אולם, משך הנסיעה הממוצעת לגבר גבוה יותר, וכתוצאה מכך במונחי נסועה ברכב פרטי 62% מהק"מ מבוצעים ע"י גברים, ו-38% ע"י נשים. נתונים אלה תואמים את ממצאי מפקד האוכלוסין משנת 2008, אשר העלו כי מרחקי היוממות הממוצעים של נשים הינם קצרים יותר, בין היתר מכיוון שכ-55% מהנשים עובדות בישוב המגורים שלהן, לעומת רק כ-43% מהגברים.

על פי הסקרים, בימי העבודה רק 31% מהנסיעות ברכב פרטי שאורכן מעל ל-30 ק"מ, ורק 26% מהנסיעות שאורכן מעל ל-60 ק"מ נעשות ע"י נשים. הדבר מתבטא גם במרחק הנסיעה הממוצע לעבודה – 16 ק"מ לגבר מול 11.7 ק"מ לאישה. שני גורמים אפשריים לכך הינם פערי השכר בין גברים לנשים, שאינם מאפשרים לנשים להצדיק כלכלית נסיעה ארוכה לעבודה, וכן המוסכמה החברתית הקיימת עדיין בקרב אוכלוסיות שונות, שעל האישה להיות זמינה יותר מהגבר לחזור מהעבודה הביתה, במידה ועולה צורך לטפל באירוע לא מתוכנן הקשור לילדי המשפחה.

לעומת זאת, בנסיעות המתרחשות בסופי השבוע (כ-20% מהנסועה השבועית של רכב פרטי ממוצע), הפער בין גברים לנשים אינו רב.

סקר הרגלי נסיעה במטרופולין ירושלים משנת 2011 מצביע על פערים גדולים אף יותר מהסקר במטרופולין ת"א – 63% מהנסועה מתבצעת ע"י גברים, ורק 37% ע"י נשים. מעבר לכך, משיעורי התעסוקה של גברים ונשים במגזר הערבי ניתן להסיק שגם בקרב המגזר קיים פער גדול יותר בין נסועת גברים ונשים ברכב פרטי.

יש לציין, כי הרכב הפרטי הינו המשתמש העיקרי בשירותי הכבישים (69% מהנסועה), אך גם למשאיות ולרכב המסחרי, שרובם ככולם נהוגים ע"י גברים, נתח חשוב מהנסועה – 23%, ועל כן פערי השימוש בין גברים לנשים גדולים עוד יותר.

לאור כל האמור לעיל, ברמה הארצית נראה שכ-70% מכלל הנסועה של נהגים ונוסעים ברכב פרטי מתבצעת ע"י גברים, ובהתאמה כ-30% ע"י נשים.

פרק ו': תיאור ההתפתחויות בענף והשפעות משבר "הקורונה"

תיאור ההתפתחויות בענף בעקבות השפעות משבר "הקורונה"

משבר הקורונה הציב אתגרים והזדמנויות בפני חברות הביצוע של המשרד. ההפחתה המשמעותית בכמות הנסועה בדרכים העירוניות והבין-עירוניות אפשרו לפרוס הסדרי תנועה, לסגור נתיבי תנועה ומסילות בהיקף רחב מהרגיל. לאור הזדמנות זו אושרה תכנית האצה בהיקף של 1,100 מיליוני ש"ח והואץ קצב הביצוע בפרויקטים רבים ביניהם ניתן למנות את פרויקט חשמול הרכבת, פיתוח מרכזי תחזוקה ברכבת, מסילה מזרחית, מסילת 431, מסילה רביעית, קו הרק"ל האדום בתל אביב, מהיר לעיר, הנתיבים המהירים ונת"צים בכבישים 4 ו-5. מצד שני תקופת הסגר הציבה אתגרים בהעסקת עובדים שאינם תושבי ישראל ובחלק מהפרויקטים באזור ירושלים, הרכבל בחיפה ובעבודות המנהור של הרק"ל הסגול בתל אביב נגרמו עיכובים ופגיעה בעמידה באבני הדרך.

בנוסף הציב המשבר אתגרים בתחום מתן שירות לאזרחי מדינת ישראל בכלל אגפי המשרד והצורך במעבר מהיר משירות פרונטאלי לשירות מקוון או טלפוני. ככל שידרש יהיה צורך להקים מערך משרד אחורי מיטבי ומקצועי שיתמוך בתהליכים מקוונים בחציים ובתהליכי שירות טלפוני שימנעו הגעת אזרחים למפגש פרונטאלי תוך זיהוי מדויק של האזרח מרחוק.

במסגרת ההתמודדות עם הנזקים בתחבורה הציבורית בעקבות נגיף הקורונה חלה ירידה משמעותית בהיקף הנסיעות והפדיון, בנוסף ובכדי שלא לחשוף את הנוסעים לסכנה ובהתאם להנחיית משרד הבריאות חלה הגבלת נוסעים במהלך התקופה כאשר כיום מקדם המילוי עומד על כ-50%, בכדי לעמוד במתן שרות נאות מחויבת הרשות לתוספות שרות וכן להפעלת מערך פקחים ליישום ההנחיות, בנוסף יושמו הצעדים הבאים:

1. מתן סל פיצוי למפעילי תח"צ אוטובוסים בהיקף של כ-170 מיליון ש"ח.
2. תשלום ההוצאה המוכרת של רכבת ישראל בהיקף של כ-140 מיליון ש"ח בחודשי הקורונה.
3. הותקנו בכלל האוטובוסים מחיצות בין נהג האוטובוס לנוסעים בעלות של כ-32 מיליון ש"ח.
4. מפעילי תח"צ מחויבים בסטנדרטים של סטריליזציה וחיטוי מעת לעת.
5. נוספו כ-400 פקחים שתפקידם לוודא עטית מסכות, ריחוק חברתי, בקרה על יישום מקדמי מילוי שאינם עולים על המותר.

השפעת משבר הקורונה על רשות שדות התעופה

כידוע, מאז התפשטות נגיף הקורונה בעולם, חלו שינויים משמעותיים בהיקפי הפעילות התעופתית, בענף התיירות ובכלכלה העולמית בכללותה, וזאת עד כדי התפתחותו של משבר חריף בהיקפו. מתחילת המשבר ועד היום, אנו עדים לירידה חדה בתנועת הנוסעים. השלכות המשבר על מצבה הפיננסי של רשות שדות התעופה הינן דרמטיות, הרשות שהייתה צפויה לסיים את שנת 2020 בעודף הכנסות על הוצאות תזרימיות של כ-1.1 מיליארד ש"ח (לפני תמלוגים למדינה בשיעור של 50% מהרווח) ובקופתה היו ערב

המשבר כ- 1.8 מיליארד ש"ח, אשר יועדו בעיקרם למימון תכנית הפיתוח המאושרת לשנים 2020 - 2022 ואילך (בסך של כ-6 מיליארד ש"ח), הגיעה כעת, למצב בו קופתה ריקה לחלוטין. לא זו אף זו, על פי הערכות גורמים מומחים בענף התעופה נראה, כי לאור ההשלכות ארוכות הטווח של המשבר על המצב המאקרו כלכלי בישראל ובעולם, הרי שצפוי שיעבור זמן ממושך עד להתאוששות מלאה בתנועת הנוסעים (חלק מההערכות מצביעות על התאוששות רק במהלך השנים 2024 - 2025 וגם זו עלולה להתברר כהערכה אופטימית בהינתן שמועד סיומו של המשבר כלל אינו ידוע) וכי התאוששות זו, לכשתתקיים, תבוצע באופן הדרגתי במיוחד בענף התעופה, אשר היה הראשון להיכנס למשבר וצפוי להיות בין האחרונים שייצאו ממנו.

לאור משבר הקורונה פעלה המדינה לשינוי החקיקה (חוק רשות שדות התעופה, תיקון מס' 12 - הוראת שעה, התשפ"א - 2020) על מנת שהרשות תוכל, באופן זמני, לגייס חוב חיצוני גם לצורך מימון הוצאותיה השוטפות. לאחרונה אף השלימה הרשות, בהתאם להחלטת הממשלה מס' 510 מיום 8.11.20, את התהליך להקצאת מסגרות אשראי חתומות בהיקף של 2 מיליארד ש"ח מהמערכת הבנקאית, אשר נועד לספק מענה לטווח הביניים ולממן את הגירעון הזמני העתיד להיווצר בתזרים המזומנים בשנת 2021, כאשר במקביל פועלת הרשות לגיבוש מתווה לגיוס החוב לטווח הארוך.