

26.09x13.49	1	5	תמוז	הארץ - the marker	18/11/2019	70822875-9
הרצליה פרופ' צבי אקשטיין מכון אהרן למדיניות כלכלי - 84260						

שאלת 150 מיליארד השקלים: איך לממן את מיזם המטרו?

אבי וקסמן

בפרויקט המטרו העתיד, רב הנסתר על הגלוי: התזואי אינו סופי, גם מיקום התחנות לא נקבע, ולוחות זמנים אין עדיין. סימן שאלה גדול במיוחד מרחף מעל שאלת 150 מיליארד השקלים – כיצד ימומן הפרויקט העצום?

סוגיית המימון מצויה בשנים האחרונות בריונים עקרוניים, בין השאר בתוך משרד האוצר – בין אנף החשב הכללי לאנף התקציבים. מצד אחד, החשב הכללי סבור כי אין מנוס אלא לממן את חלקו העיקרי של המיזם מתקציב המדינה. מימון כזה יהיה מאתגר – בגלל הצורך לעמוד במסגרות התקציב ובגלל הרצון להימנע מהגדלה חדה של החוב הציבורי של ישראל, שבסוף 2018 הסתכם בכ- 810 מיליארד שקל. מנגד, הממונה על התקציבים מעוניין לממן חלק מהפרויקט באמצעות "לכידת ערך" – מעין מס על עליית ערך הנכסים שתיגרם עקב הקמת המטרו, כך שבעלי נכסים שערך נכסיהם יושבת, ישלמו יותר.

"חייבים להביא לממשלה הקרובה, כשתהיה ממשלה, הצעת החלטה מרוכזת לגבי הצורה ואופן היישום של ההשקעה בתשתיות", אמר החשב הכללי, רוני חזקיהו, בשולחן העגול על פרויקט המטרו במטרופולין תל אביב, שנערך במכון אהרן בשבוע שעבר. "אני לא זוכר מתי היתה ההשקעה בסדר גודל כזה בישראל, וזו גם לא ההשקעה היחידה – המטרו אינו פוטר אותנו מההשקעות הנדרשות במערכות תחבורה נוספות, באנגריה, בתקשורת וכיו"ב."

לדברי חזקיהו, עם כל הכבוד ל"לכידת ערך" ומימון דרך המגזר הפרטי, "כשנפגשים עם ממונים, נדרשים לוודאות לגבי ההחזר, ושם מגיעים לתפקיד הממשלה. שלא יהיה ספק – ביצוע הפרויקט הזה ופרויקטים אחרים ייפול בראש ובראשונה על תקציב הממשלה. הרי בר הזו לא יוכל להיפתר בתוכנית כללית ללכידת ערך. צריך לתת תשובה תקציבית ברורה מאוד."

רכו תוכנית תשתיות 2030 באנף התקציבים, תמיד כהן, הציג השקפה שונה מעט. לדבריו, "לאחר



נוסעים ברכבת התחתית בשטוקהולם צילום: אייל טואג

שלמדנו ממודלים רבים בעולם, אנו בשלבי גיבוש מתקדמים של תוכנית סדרה למימון המטרו. בבסיסה תהיה השקעה ממשלתית משמעותית, אך אנו סבורים כי לצד זה, נכון שחלק מתוספת הערך הרבה שהמטרו יצמיח תוקדש למימון. פרופ' עומר מואב מהמרכז הבינתחומי הרגיש כי עוד לפני שהציבור ייהנה מהתועלת של המטרו, הוא יפגוש את העלויות שלו.

הרבה יותר מהמטרו – חשוב לשים לב גם כיצד מתחלק נטל המימון. כל המדינה תשלם במסים על הקמת המטרו, אבל לא כולה תקבל את התועלת. צריך להתייחס לזה."

אחד המשתתפים בשולחן העגול הציג לממן את המטרו מחוץ למסגרות הנוקשות של תקציב המדינה. על הצעה זו אמר ברנרד: "אם נחריג את העלות מהדיון התקציבי ביפוליטי, כך שלא נרדף בשאלה אם צריך להעלות כנגדה מסים או לוותר על הוצאות אחרות, העלות כבר לא תהיה 150 מיליארד שקל, אלא יותר. אם המימון נעשה מחוץ לתקציב, נוח יותר למקבלי ההחלטות לנפח את העלויות, למשל באמצעות עוד פיצוי על הקרקע או תוספות אחרות, כדי להשיג תמיכה של רשויות מקומיות שיסבלו מהעבודות. התהליך המלווה את הסכמי הגג, הממומנים מחוץ לתקציב, הוא דוגמה לכך."

פרופ' צבי אקשטיין סבור שרצוי לבסס חלק ממימון המטרו על פיתוח קרקעות סביב התחנות. "אפשר למקם את התחנות במקומות שבהם יש למדינה קרקעות, ואז

חברת המטרו תוכל לפתח אותן – זה יממן חלק משמעותי מהמטרו", אמר אקשטיין ל-TheMarker. "עם זאת, ברור שבסוף יהיה גם היבט תקציבי להקמת המטרו."

אקשטיין סבור כי הגידול בתרצו שביא עמו מיזם המטרו כה גדול, עד שאפשר לממן את הפרויקט באמצעות חוב ציבורי מבלי להגדיל את יחס החוב-תוצר בטווח הארוך – וללא העלאת מסים. "ברוב העולם זה נעשה ככה", אמר. לדבריו, "יש הברדל דרמטי בין הגרלה של התקציב באמצעות תוכניות כמו מחיר למשתכן לבין הגרלתו באמצעות השקעה בתשתיות עם תשואה גבוהה, כמו המטרו. אם, כפי שמיניחים רוב הכלכלנים, הריבית הריאלית לא תעלה מעל 0.5% בעשר השנים הקרובות, תהיה זו החמצה ענקית מצד הממשלה לא להתחיל להשקיע בתשתיות – כמו שממשלות בן-גוריון עשו בעשור הראשון לקיום המדינה. השקעת החסר בתשתיות תחבורה היא טעות כלכלית ענקית שנעשית בישראל כבר משנות ה-70."