

25.27x32.29	1/2	40	עמוד	הארץ - the marker week	17/05/2019	68463961-3
מכון אהרן למדיניות כלכלי - 84260						

פרופ' צבי אקשטיין מזהיר: "מחירי הדיור יעלו – ובקרוב" הדר חורש 40



# "למרות מאמצי הממשלה הקודמת – מחירי הדיור בדרך לעלות"

פרופ' צבי אקשטיין, ראש מכון אהרן ולשעבר המשנה לנגיד בנק ישראל, מציע רפורמה מקיפה לבלית הירידה בבנייה, חושב שבעיות רבות בישראל יכולות להיפתר אם רק נטפל בתחבורה, ומסביר מדוע אין סיבה שתושבי תל אביב ייהנו מחניה חינם ללא הגבלה הדר חורש

"ניתן לעשות את זה. אין בעיה כספית, כי כפי שאמרתי זו השקעה משתלמת עם תשואה ענקית שתחזיר את עצמה בתוך זמן קצר, במיוחד כיום, כשהריבית נמוכה מאוד. הטכנולוגיות קיימות וזי מינות, צריך רק לקבל את ההחלטה ולתכנן. הרכיב הקלה בתל אביב נבנית על פי תוכניות ישנות מאוד, שנערכו בשנות ה-50. הכרתי אותן מקרוב בשנות ה-70, כשהייתי כלכלן צעיר בתוכנית אב לתחבורה. חשבת פעם למה אין לרכבת הקלה תחנה ליד מרכז עזריאלי? התשובה היא שמרכז עזריאלי תוכנן רק בשנות ה-80, לאחר שהעירייה החליטה לפנות את הניון משאיית האשפה. אבל התוכניות לרכבת לא התעדכנו. הכאוס גדל כשהי תחנה המרכזית החדשה הוקמה ללא קשר לתוכנית האב לתחבורה".

מטרו לא תיבנה בקרוב. יש פתרונות אחרים לפקקים? "הרכב הראשון שהמלצנו עליו הוא אגרת גודש – אגרה שתוטל על כל מי שייכנס עם הרכב לעיר. האגרה תוטל גם בנתיבי תחבורה מהירים לכניסה לעיר, בתוספת חניוני חנה וסע למי שישאיר את הרכב מחוץ לעיר. כל המערכת חייבת לעבוד עם הרבה יותר אוטו-בוסים כדי שאפשר יהיה לספק לנוסעים שירות אמין. אחת הסיבות לכך שאנשים נמנעים משימוש במערכת התחבורה הציבורית היא שהם לא מצליחים לתכנן את לוח הזמנים שלהם על כסיה. הסיבה לכך היא שמספר האוטובוסים לא מספיק".

יש שרואים באגרת גודש עוד תרגיל בהעלאת מסים. גם אני לא אוהב מסים. אבל בתחום התחבורה קשה לראות איך מתמודדים עם מחסור הדיף כל כך בתשי תיות וזמני נסיעה בלתי מתקבלים על הרעת ללא כלים של אגרות גודש ונתיבי תחבורה מהירים".

ייתכן שחלק מהאשם הוא בחברות האוטובוסים, שפועלות במתנפולים אזוריים. "נדרשת הפרטה אמיתית של התחבורה הציבורית. ההפרטה אצלנו חלקית בלבד, ואפשר להגיד שהמערכת לא הופרטה באמת. משרד התחבורה מתכנן בעצמו את המערכת, קובע את הקווים שיש להפעיל ומוציא עליהם מכרזים, ואחר כך הוא צריך לפקח על העמידה בתנאי המכרז. באירופה כל יום יכול לתכנן לעצמו את הקו על פי תנאי השוק, ולקבוע את המחירים שהוא מבקש לגבות ואת רמות המחיר והתדירות המתאימות לו, במסגרת מגבלות כלליות שמטילות עליו הרשויות. השיטה הזאת מגבירה את התחרות ויוצרת מערכת שמתאימה יותר לצורכי הנוסעים. אפשר לעשות דבר דומה ברכיב בת – אין סיבה שהנוסעים בישראל יהיו תלויים בחברת הרכבת הממשלתית. אפשר להוציא למכרז את הפעלת הקו, ולתת ליוזמים פרטיים להתחרות על הנוסעים".

בינתיים לא הוקמה רשות תחבורה מטרופוליטנית. "אני לא יודע למה הרשות לא הוקמה. הממשלה הסמיכה את משרד התחבורה להקים אותה והמשרד לא השתמש בסמכויות. הרשות המטרופוליטנית חייבת לפעול ולהוציא את ראשי הערים מהתמונה. ראשי הערים פועלים על פי אינטרס מקומי שלא תמיד משרת את העניין של כלל הציבור המשתמש במערכת התחבורה הציבורית. התפקיד של הרשות המטרופוליטנית הוא לתת כנן את התחבורה באופן שיווני לכל המשתמשים. אין סיבה שתושבי תל אביב, או כל עיר אחרת, יקבלו חניה בחינם ללא הגבלת זמן לאורך המדרכות".

עשרות שנים אנהנו מדברים על האסון התחבורתי, והמצב רק מחמיר. אולי המצב פשוט לא פתיר? "הרבה דברים לא קורים אצלנו אם המשבר לא גדול מספיק. הצלחנו ברפורמת הסלולר, בפתיחת השמים לתחרות בין חברות התעופה וייתכן שהתחרות נמללים תפתור את בעיית ההשבתות התכופות בענף. בתחום התחבורה אנחנו בעיצומה של עלייה משמעותית בזמני הנסיעה, ובקרוב יידרש החלטות דרמטיות".

## "לקשר מגורים, תעסוקה ותחבורה"

בעיות התחבורה שעליהן דיברנו הן אחד הגורמים שמעכבים פתרונות בתחום הדיור. "האוצר ניסה להתמודד עם הבעיה באמצעות תוכנית מחיר למשתכן, שאיני יודע אם תמשך גם לממשלה הבאה. זוהי תוכנית לא נהדרת, מפי

צילום: אייל טואג

ימי העבודה המתכוננים בשווי שעת עבודה של אנשים ומכונות, ותבין את הנזק העצום שנגרם. התשואה על ההשקעה במערכות התחבורה גבוהה בהרבה מכל ההשקעה. זה יכול היה להיות מנוע צמיחה עצום למשק. תדי מיין איך גוש דן היה נראה עם מטרו מתחת לאדמה וקווי רכבת שמחברים את המטרופולין מזרדה עד אשדוד".

בדיקת על זה עובדים כיום. אולי קצת באיחור? "לא עובדים על מטרו. בונים רכבת קלה שרק חלק קטן ממנה מתחת לאדמה. מי בונה כיום רכבת קלה בעיר? כך היו עושים במאה ה-19".

אולי חיששים מהעלות העצומה? "סך ההשקעה ברכבת הקלה בתל אביב הוא 15 מ"י ליארד שקל. כדי להשלים את הפער בין ישראל למדינות המפותחות היינו צריכים להשקיע לפחות כפול. הראינו את זה במסמך שהגשנו לממשלה והיתה לו השי פעה. מערכת התחבורה חייבת להיות חלק מתכנון כולל של המגורים, הערים והתעסוקה".

ישראל מדינה צפופה יחסית. זה לא מקטין את הצורך להשקיע בתחבורה? "ההבדל הוא לא גרול. ההשקעה הגדולה היא במערכת התחבורה העירונית, במטרו ובקווים הפנימיים. שם אתה צריך לפתור את הבעיה של אנשים שצריכים להתרוצץ בשעות העומס בין הבית, העבודה, בתי הספר והגנים. בין המרכזים צריכים לחבר כנישים ארוכים, אבל ההשקעה הנדרשת בקווים הארוכים קטנה יחסית".

בינתיים כל התוכניות יצאו לדרך, לטוב או לרע. אתה רואה אפשרות לשיפור המצב בקרוב?

**צבי אקשטיין**  
**גיל:** 70  
**מצב משפחתי:** נשוי + 3 מגורים: תל אביב  
**תפקיד:** ראש מכון אהרן למדיניות כלכלית, ודיקן בית הספר טיומקין לכלכלה במרכז הבינתחומי הרצליה  
**תפקיד קודם:** המשנה לנגיד בנק ישראל

העיקרית היא שאין מי שרואה את המכלול ומטפל בבעיות בצורה הוליסטית: הנטל הביורוקרטי גורם להשקעה נמוכה מאוד של הון פרטי במשק. גם אנשי עסקים זרים שמגיעים לכאן קונים עסקים קיימים וכי מעט אינם מקימים עסקים חדשים. אבל כדי שההשקעה תישא פירות, יש צורך להשקיע בחינוך מקצועי, כי מה הטעם לקנות למפעל רובוט שמוכיל אם אין טכנאים מיומנים שיפעילו אותו", אומר אקשטיין.

"גורם נוסף המשפיע על הפריץ הוא התחבורה – ההשקעה של ישראל בתחבורה היא קצת מעל 1%, בעוד שבקוריאה הדרומית ההשקעה היא 4%. אצלנו יש פיגור עצום בהשקעות. המחיר של הפיגור הזה למשק הוא עצום – הוא מעכב את תנועת האנשים והסחורות. קח אינסטלטור שיכול לעבוד בחמש דירות ביום, אבל בגלל קשיי התחבורה הוא עובר רק בשלוש. תכפיל את

הממשלה החדשה תקבל הזדמנות נוספת לה- פיק את הלקחים ולחדש את הניסיון לקדם, אולי באופן שונה, את המיזמים שהתחילה בהם הממשלה היוצאת. גורמים בסביבתו של שר האוצר אומרים שאפילו משה כחלון, שנראה בוטח כל כך בצרפת דרכו, צפוי לחשב כמה מסלולים חרי שים, בעיקר בתחום הדיור – שבו ניהל את המערכה העיקרית לשינוי פני המשק. כחלון הצליח להניע תהליך שינוי שבשיאו נרשמה בלימה בעליית מחירי הדיירות, אך ספג ביקורת קשה על המחיר הגבוה של התוכניות, מיעוט הנהנים מהן והאפשרות לנזק ארוך טווח למשק ולענף הבנייה. רגע לפני ההתחלה החדשה, ביקשנו מפרופ' צבי אקשטיין, ראש מכון אהרן במרכז הבינתחומי הרצליה ולשעבר המשנה לנגיד בנק ישראל, להצביע על הבעיות המרכזיות שעל שר האוצר שיהיה לתקל בקרנציה הבאה.

אקשטיין אינו מהמסתגרים במגדל השן: הוא עמד בראש ועדות שהגישו ניירות עבודה לממשלה, וגם מכון אהרן שבראשו הוא עומד כיום מתמקד בניתוח הבעיות הבערות והגשת המלצות מדיניות. הוא נחשב למומחה בתחום פריץ העבודה בישראל – אחת הבעיות הקשות שקשורות כמעט לכל בעיה אחרת, כמו למשל בעיות התכנון והתחבורה, תחומים בהן מפגרת ישראל הרחק מאחורי העולם המפותח. בכנס מכון אהרן למדיניות כלכלית שהתקיים השבוע דנו המשתתפים בקשר בין ההשקעות הנמוכות במשק לפריץ הנמוך.

"לפריץ הנמוך בישראל יש כמה גורמים, והבעיה

26.35x12.78	2/2	עמוד 41	the marker week - הארץ	17/05/2019	68463608-1
מכון אהרן למדיניות כלכלי - 84260					

הנושא, ראינו שאף שחלקה של הרשות גדול מאוד בבעלות על הקרקעות – חלקה ביוזמות ובפיתוח נמוך מאוד. העברת הקרקעות לסקטור הפרטי תוויל אותן ותאיץ את הפיתוח שלהן. אנחנו רואים כיום שהמקומות הכי יפים בישראל הם המקומות שפותחו ביוזמה פרטית.

“ולבסוף, הרפורמה הרביעית היא בפיתוח במי גזר הערבי. יש במגזר שם בעיות רשות של תכנון ובינוי, והמגזר מהווה חלק גדול מהתוספת השני תית של משקי בית בישראל. אין שם השקעה בת שתיות והפיתוח מתעכב”.

במרכז הפתרון המדובר ביותר למחסור בבנייה הוא התחדשות עירונית ופינוי-בינוי.

“הבעיות בפינוי-בינוי קשות, והן לא יפתרו בלי סיוע ממשלתי גדול. בפרויקטים מעורבים גורמים עם אינטרסים שונים: תושבי העיר לא תמיד רוצים לקלוט תוספת בנייה מסיבית; העיריות, שנזקקות לתוספת משאבים ותשתיות; והקבלנים, שצריכים בסופו של דבר להרוויח מכל הפרויקט. הגיסיון לפתור את הבעיה באמצעות תוספת בנייה של משרדים ומסחר לא תמיד עובד, ואז חוזרים לבעיית הכסף. בלי מעורבות ממשלתית גדולה – איי אפשר יהיה לבנות בהיקפים גדולים”.

הממשלה הקימה רשות מיוחדת לנושא.

“הקימו רשות אבל אין לה תקציב נדרש. בהתחדשות עירונית אפשר להשיג חיסכון מסוים בגלל שאפי שר להשתמש בחלק מהתשתיות. אבל חייבים להשקיע בתשתיות נוספות, וגם לשפר את התחבורה הציבורית באזורים המתחדשים, כי במרבית המקומות לא ניתן יהיה להכפיל את מספר הכבישים”.

## “התשובה על ההשקעה במערכות התחבורה גבוהה בהרבה מכל ההשקעה, ויכולה להיות מנוע צמיחה. אינסטלטור שיכול לעבוד בחמש דירות ביום, עובד רק בשלוש בגלל קשיי התחבורה. ימי העבודה המתבזבזים גורמים נזק עצום למשק”

אליהן עסקים. הכסף יחולק בהתאם למספר התושבים שקולטת העיר. זאת רפורמה מסוכנת, ועד שהיא תתחיל לפעול על הממשלה לשלם ישירות לעיריות שיבנו”.

זה לא נעשה באמצעות הסכמי הגג?

“העברת התמיכה הממשלתית לא צריכה להיות בשיטת הסכמי גג, מפני שההסכמים מעבירים כסף רק לרשויות שיש להן קרקע לבנייה, ובעיקר ליישובים בפריפריה. אלה הסכמים מסוככים ועוקפי תקציב, שחלק גדול מהם לא יוצא לפועל”.

על אילו רפורמות נוספות אתם ממליצים?

“הרפורמה השלישית צריכה להקטין את כוחה של רשות מקרקעי ישראל (רמ"י): כל הקרקע המיועדת לבנייה פרטית צריכה לעבור באמצעות החכרה לדור רות לחברות פרטיות או לרשויות המקומיות. בדרך זו ניתן יהיה לזרז מאוד את תכנון הקרקעות ופיתורן. רמ"י, כמו כל גוף ממשלתי, מגלה יזמות נמוכה ביותר. ישראל היא המדינה היחידה בעולם שבה פועל גוף כזה שעוסק בפיתוח וייזום קרקעות. כשבתנו את

את הסיכון בענף המשכנתאות ויכול לגייס כסף בזול. אם תהיה אפשרות לאיגוף משכנתאות' (הנפקה של איגרות חוב מגובות בתיקי משכנתאות; ה"ח) זה יזויל עוד יותר את אפשרויות הגיוס ואת המשכנתאות ללקוחות. בתחום העסקים הקטנים המצב שונה, כי הבנקים הגדולים מחזיקים בכל המידע על הלקוחות ואינם חולקים אותו. לכן בנקים קטנים או גורמים שרוצים להיכנס לתחרות אינם יודעים לתמחר נכון את הסיכונים. אני מקווה שבעתיד יהיה דירוג אשראי לעסקים והבעיה תיפתר”.

אתה צופה שבנק אינטרנטי או הפרדת חברות האשראי מהבנקים ישנו את התמונה?

“הם יוכלו להתחרות רק אם הם יוכלו לגייס הון במי חיר נמוך. תחת הרגולציה הקיים עלויות ההון של חברות כרטיסי האשראי גבוהות מדי, ולכן הן יתקשו להתחרות בבנקים. במקום לשנות את הרגולציה מנסים להגביל את הבנקים בהפעלת שירותים חדשים כמו פפר וביט”.

יש לכם הצעה לפתרון כולל לבעיית הדירוג?

“יש צורך בארבע רפורמות גדולות. דבר ראשון, אנחנו זקוקים לתוכנית חדשה שתקשר בין מגורים, תעסוקה ותחבורה. המדינה צריכה להבין שכולם רוצים לגור במרכז, ובמקום להתווכח צריכים לספק את האמצעים הנדרשים לכך: מרכזי תעסוקה ונגישות למרכז, ובמקביל הרחבת היתרי הבנייה באזורי הביקוש”.

“הרפורמה השנייה צריכה להיות בתחום הארגונו. לעיריות אין אינטרס לבנות בנייני מגורים, כי הארנונה מהם היא הפסדית – עלות השירותים לכל משפחה גדולה מהארנונה שהיא משלמת. חלק קבוע מהארנונה שמשלמים העסקים בערים גדולות צריך לעבור לקופה הכללית ולהגיע לרשויות מקומיות שלא יכולות למשוך

ני שהיא מציעה סובסידיה ממשלתית גבוהה יותר למי שיש להם יותר הכנסות והון גבוה יותר, ואפס סובסידיה למי שאין להם הכנסות והון אבל גם הם זקוקים לדירה. במקביל אנחנו רואים שלמרות המאמצים, אין גידול בהיתרי בנייה ובהתחלות בנייה, ולכן יש מחסור בדירות. המודל הייחודי שפיתחנו במכון אהרן צופה שלאחר רגיעה ברבעון הראשון של השנה, מחירי הדירות יחזרו לעלות ברבעון השני. זו תהיה עלייה מתונה ולא דרמטית, אבל המחירים יחזרו לרמה של 2017”.

פרופ' דני בן שחר הביע לגבי קיומה של תחרות משמעותית בין הבנקים על משכנתאות. מה דעתך בנושא, בתור מי שהיה המשנה לנציג בנק ישראל?

“הבעיה בתחרות בין הבנקים היא בתחום העסקים הקטנים. בתחום המשכנתאות אנחנו רואים שיש מרווחים קטנים ורווחיות קטנה. אין בעיה של מספר הבנקים הפועלים בתחום המשכנתאות, ואנחנו רואים בנקים קטנים מתחרים בהצלחה בבנקים גדולים. הסיבה לכך היא שגם בנק קטן יודע ויכול לתמחר

## “למשרד התחבורה יש

סמכות להקים רשות תחבורה

מטרופולינית, אבל הוא לא

משתמש בה. הרשות תהיה חייבת

לפעול ולהוציא את ראשי הערים

מהתמונה – הם פועלים על פי

אינטרס מקומי שלא תמיד משרת

את העניין של כלל הציבור”