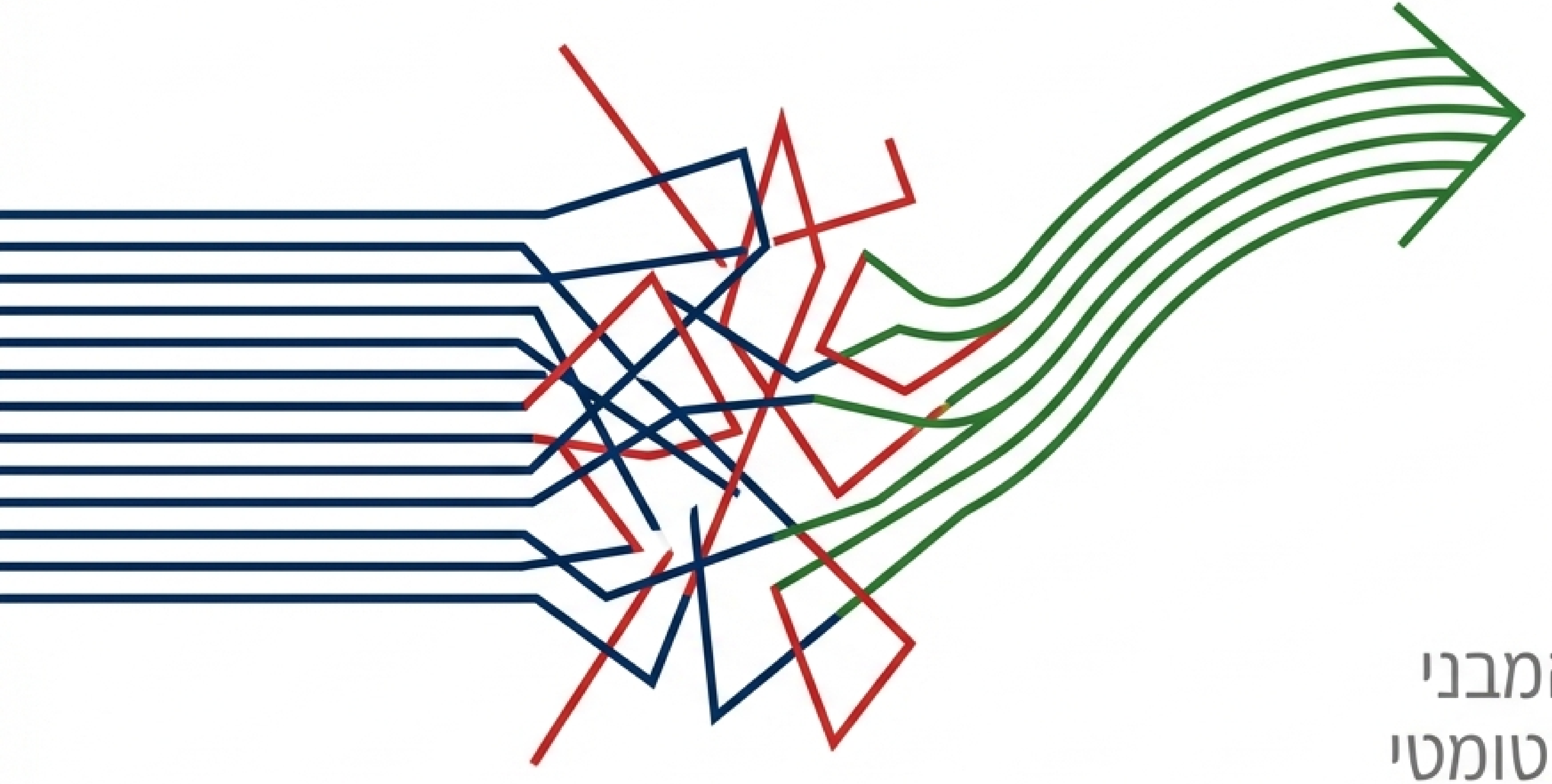


כשלי רפורמת 'דרך שווה': מגרעון מובנה למנגנון צמיחה

נייר עמדה: ניתוח כשל השוק המבני והצעה למנגנון עדכון שירות אוטומטי

מוגש לעיון ועדת הכלכלה של הכנסת

NotebookLM

תמצית מנהלים: הנתק בין הצלחת השירות ליכולת המימון

הפתרון

מעבר למודל 'צמיחה מונחת ביקוש' המפעיל 'טייס אוטומטי' לתגבור שירות על בסיס מדדי עומס אובייקטיביים.

שיתוק תפעולי

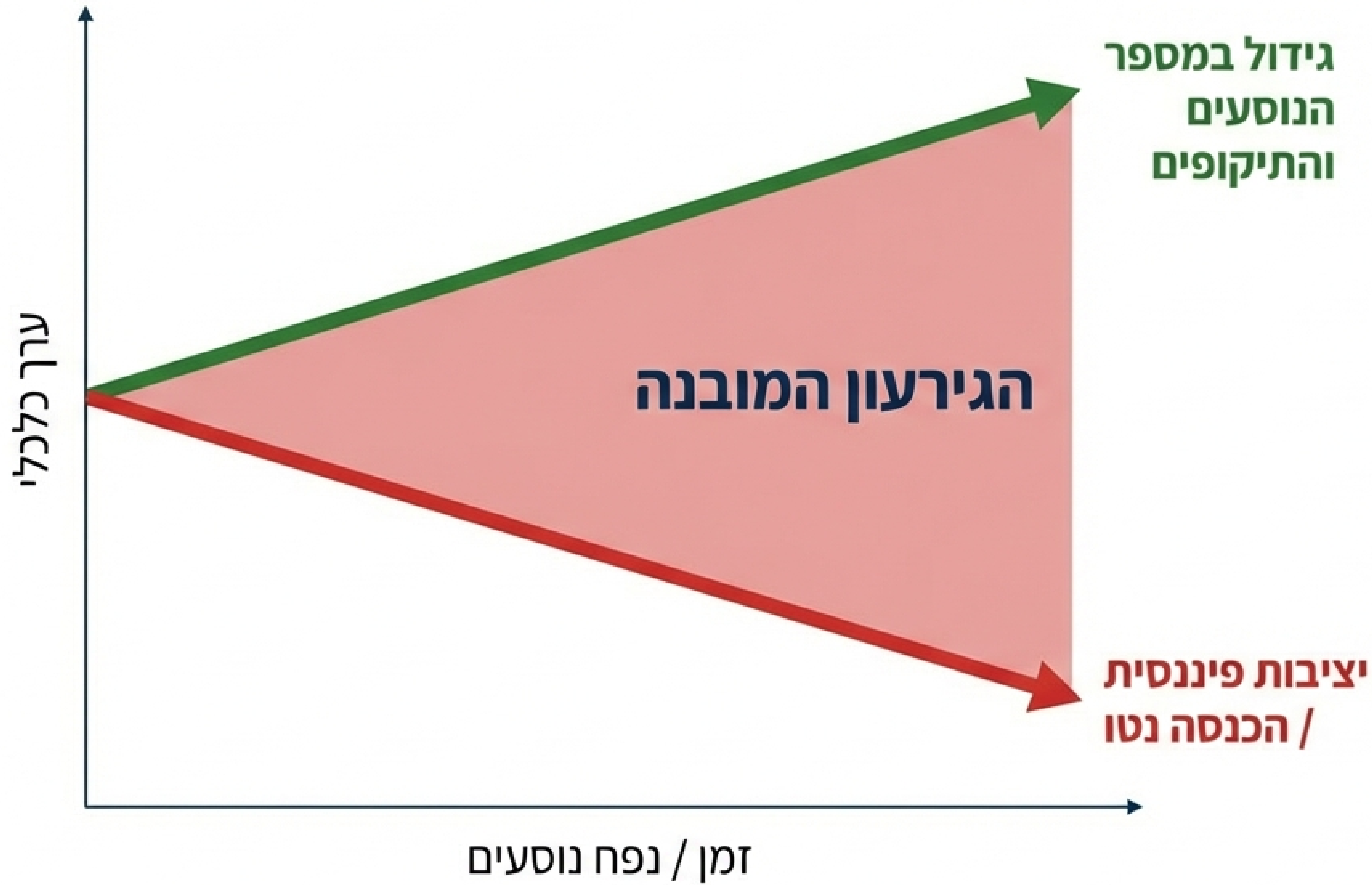
המודל הנוכחי מחייב אישור תקציבי לכל שינוי, יוצר Time Lag של כ-12 חודשים ומונע מענה לעומסים בזמן אמת.

הפרדוקס המבני

רפורמת התעריפים יצרה מצב בו כל נוסע נוסף מגדיל את הגירעון הממשלתית ללא כיסוי הכנסתי, מה שפוגע בעצמאות הפיננסית של המערכת.

NotebookLM

המודל הכלכלי: הצלחה תפעולית גוררת קריסה תקציבית



מנגנון הכשל

- **עיוות התמריץ השולי:** במודל 'חופשי חודשי' רחב, ההכנסה מכרטיסים קבועה אך העלות עולה.
- **מלכוד הסובסידיה:** המדינה משלמת למפעילים 'תמריץ תיקופים'. כל נוסע חדש מגדיל את ההוצאה הממשלתית, אך מייצר אפס הכנסה שולית למערכת.

NotebookLM

הכשל התפעולי: מדוע האוטובוס תמיד מגיע שנה באיחור?

המסקנה: המענה מגיע כאשר הצרכים בשטח כבר השתנו לחלוטין.

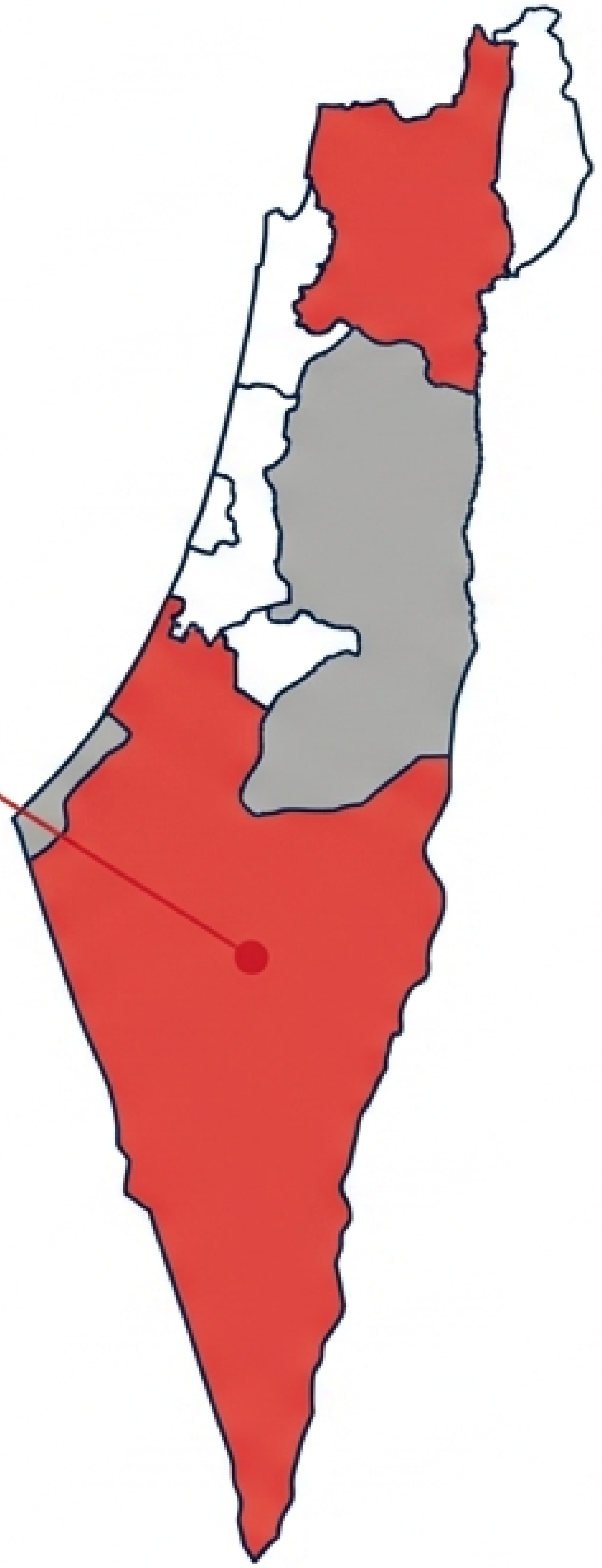
NotebookLM

המחיר החברתי: הפריפריה מממנת את האחידות

2.5 ₪ → 8 ₪

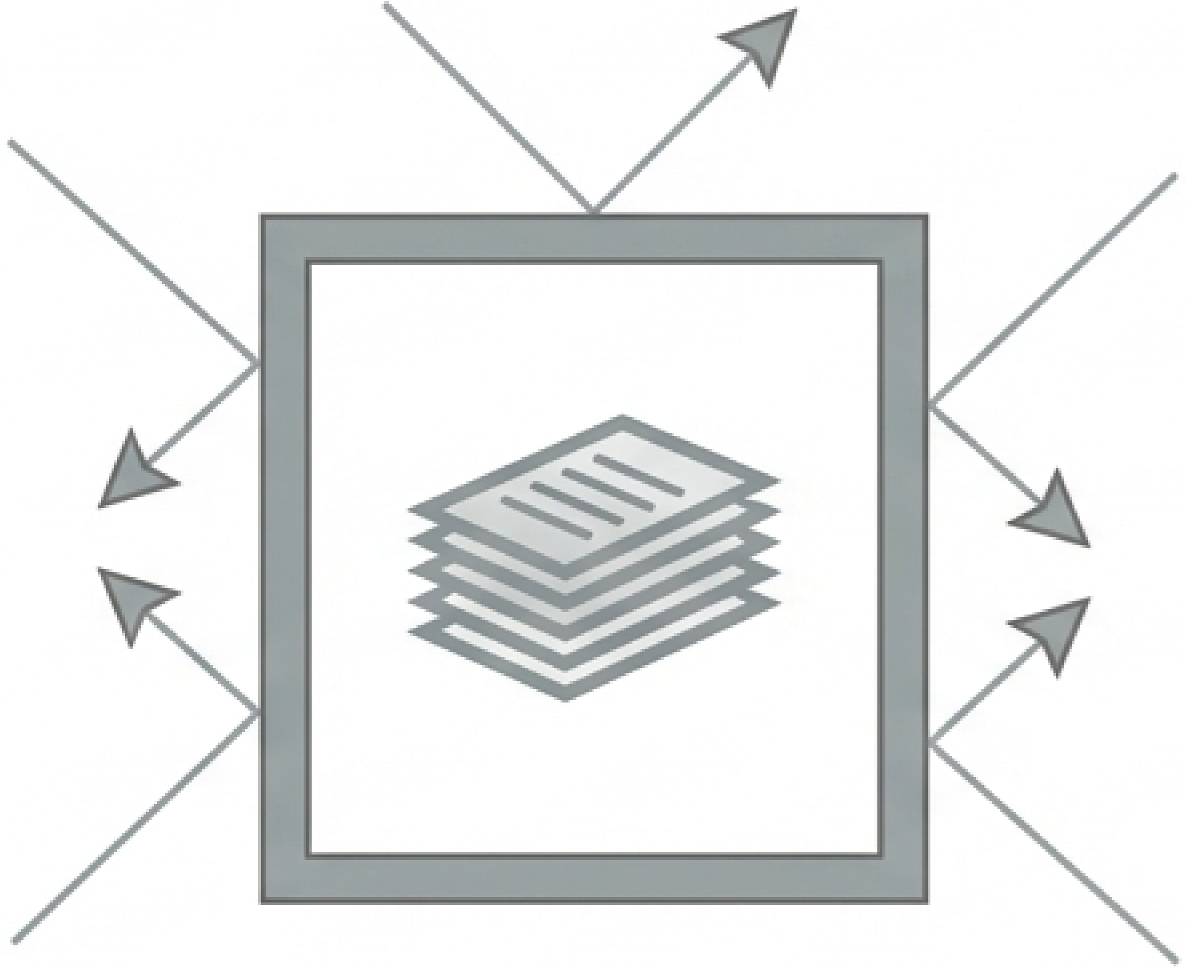
זינוק של 220% במחיר

ביטול ההנחות המקומיות הוביל להתייקרות דרסטית. **השכבות** החלשות ביותר, בערים התלויות בתחבורה ציבורית, ספגו את הפגיעה הקשה ביותר. האחידות הושגה על גבם של אלו שאין להם אלטרנטיבה לרכב פרטי.



NotebookLM

שינוי פרדיגמה: מודל "צמיחה מונחת ביקוש"



הגישה הישנה: תקציב סטטי

← ניהול ריכוזי
← תקציב קשיח
← תגובה בדיעבד

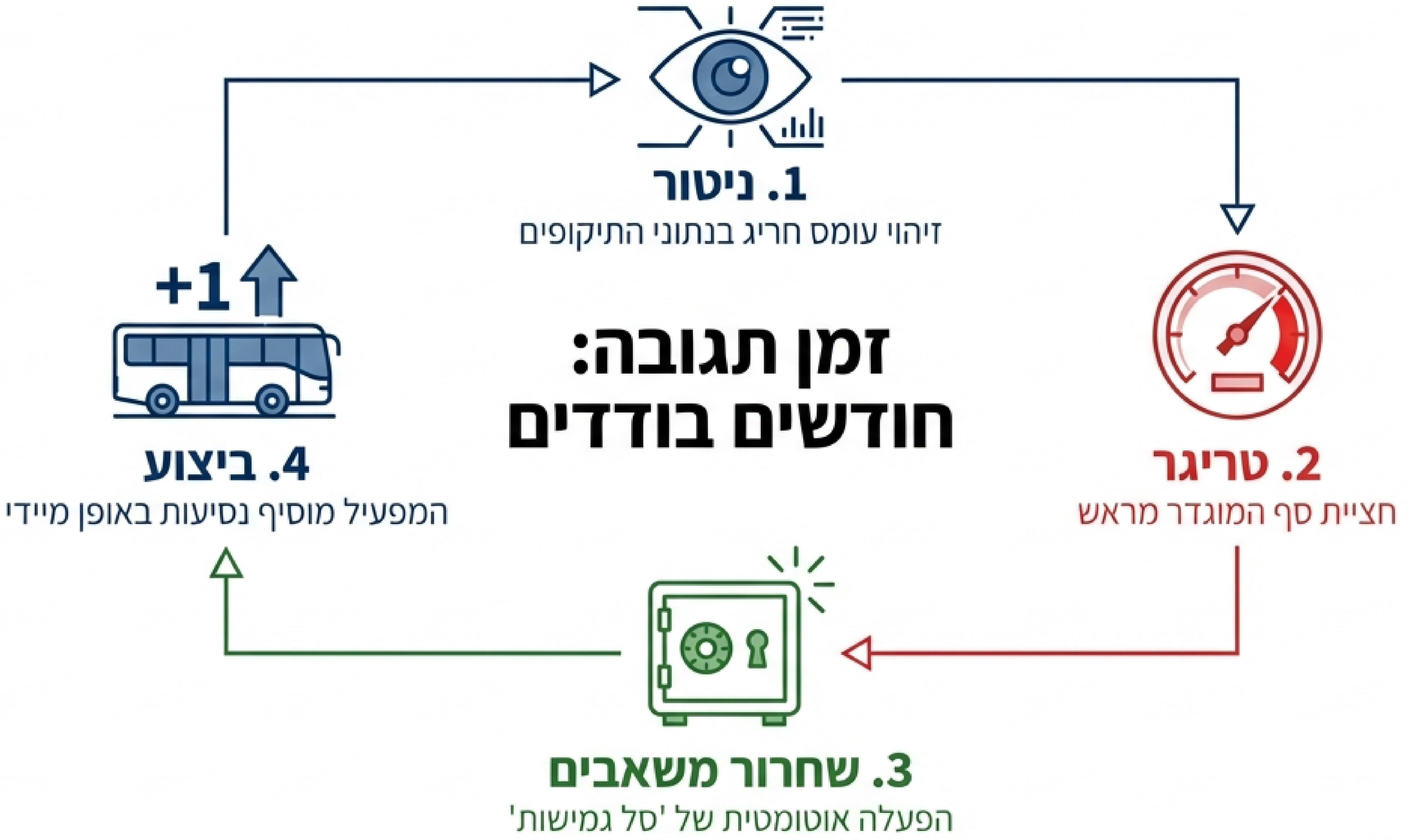
הגישה החדשה: מענה דינמי

← ניהול מבוזר
← סל גמישות
← תגובה בזמן אמת

המעבר מתקציב התלוי בהחלטות פקידותיות למנגנון המגיב אוטומטית לצרכי הציבור בשטח.

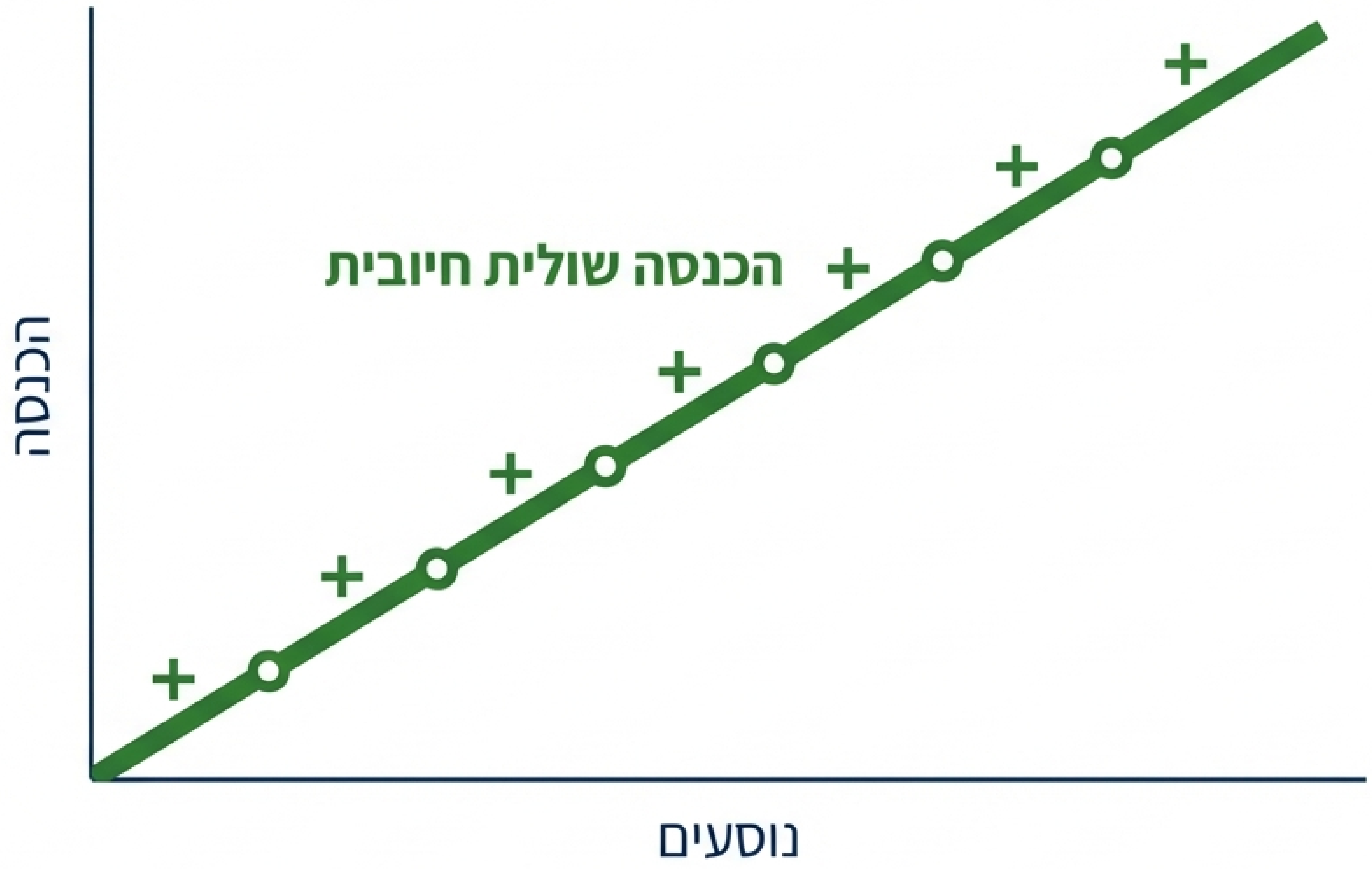
NotebookLM

הפתרון: מנגנון 'טייס אוטומטי' לעדכון שירות



NotebookLM

תיקון המודל הכלכלי: נוסחת תעריף מקיימת



העיקרון החדש

יצירת מבנה מחירים המבטיח שכל נוסע נוסף מממן את חלקו במערכת.

הגידול בביקוש מתרגם ישירות למקורות מימון להרחבת היצע, ללא תלות בתקציב המדינה החיצוני.

NotebookLM

השוואה ישירה: המצב הקיים מול המודל המוצע

פרמטר	המצב הקיים	מודל צמיחה מונחת ביקוש
מקור מימון	תקציב חיצוני (דורש אישורים)	**נוסחת תעריף** ('סל גמישות' פנימי)
התניית שירות	אישור בירוקרטי פרטני	**'טייס אוטומטי' עפ מדד עומס**
הכנסה מנוסע	↓ שלילית (הגדלת הוצאה)	↑ **חיובית** (תקבול מופנה לשיפור)
זמן מענה	10–14 חודשים	**1–3 חודשים**

NotebookLM

אופטימיזציה: ניצול משאבים דינמי

המצב כיום: קשיחות תפעולית.
קווים ריקים ממשיכים לפעול כי 'זה מה שתוקצב'.

המודל המוצע: הסטה מהירה.
סמכות לבצע הסטת נסיעות 'ריקות' לקווים עמוסים כפתרון מיידי ללא עלות נוספת.

NotebookLM

תועלות הליבה של המודל החדש

עצמאות פיננסית

המערכת מממנת את צמיחתה מתוך הצלחתה.

צדק חלוקתי

המשאבים מגיעים לאיפה שהנוסעים נמצאים, לא לאיפה שהלובי חזק.

תגובה בזמן אמת

סוף לתורים ולצפיפות הבלתי נסבלת עקב בירוקרטיה.

NotebookLM

המלצה 1: אימוץ מנגנון 'טייס אוטומטי'

A

הגדרת מדד העומס

קביעת קריטריון אחיד ושקוף (למשל: % תפוסה) המהווה טריגר לפעולה.

B

נוהל מחייב

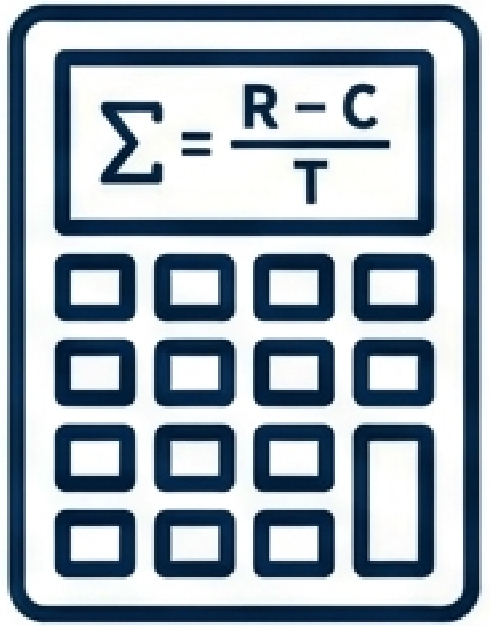
הסמכת המפעילים להיערך להוספת שירות באופן מיידי עם חציית הסף, ללא המתנה לאישור תקציבי נוסף.

NotebookLM

המלצה 2: התאמות כלכליות ולוגיסטיות

מסלול ירוק לרכש

קיצור הליכי רכש אוטובוסים עבור קווים המוגדרים כ'קווים בעומס קריטי' (עקיפת זמן ההמתנה של 8 חודשים).



נוסחת תעריף מתוקנת

עדכון המודל כך שיבטיח הכנסה שולית חיובית לכיסוי התגבורים.

NotebookLM

צומת ההחלטה: לאן הולכת התחבורה הציבורית?

NotebookLM

למען תחבורה ציבורית שעובדת בשביל הציבור

הטמעת מנגנוני גמישות וצמיחה היא המפתח להצלחת הרפורמה

פרטי קשר להמשך דיון: [הכנס פרטים]

NotebookLM