

לוח 1

השקעה בתשתיות, 1995 עד 2012
(אחוזים, שיעור שינוי שנתי)

שנה	התחבורה										
	סה"כ התשתיות (ללא אנרגיה)	סה"כ התשתיות*	התקשורת	סה"כ	תחבורה יבשתית			מזה: נמלי ים ואוויר	מזה: רכבת	מזה: כבישים	
					תחבורה יבשתית	מזה:	מזה:				
											האנרגיה (נפט וגז)*
1995-2000	4.0	4.5	11.7	4.7	4.4	3.8	14.0	6.2	-1.9	-8.6	0.9
2001-2005	-2.8	-3.0	-9.6	-2.4	-0.3	-12.2	41.0	-16.3	1.1	1.7	7.2
2006-2011	7.2	0.8	-3.5	2.6	2.0	8.7	-7.7	7.5	3.6	56.3	5.0
2011	21.3	3.9	-8.1	-2.9	6.4	12.0	-7.1	-49.5	23.3	82.5	36.6
2012	26.0	10.9	-3.1	5.1	5.0	-0.2	20.8	6.2	44.2	56.3	7.6
2012 מיליוני ש"ח	36,048	23,528	2,794	9,566	8,757	6,302	2,435	809	7,625	12,520	3,326

* כולל חיפושני נפט וגז.

המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

תיבה ב'-3: ההשקעה בתשתיות ופרויקטים עיקריים

בהמשך למגמה בשנים 2006 עד 2011, גם שנת 2012 התאפיינה בעלייה גדולה מאוד בהשקעות בתשתית. היקפן הגיע ל-3.9 אחוזי תוצר, לעומת ממוצע של 2.7 אחוזים בשנים 2006 עד 2011. ההשקעה בתשתית מאפשרת את המשך הצמיחה במשק. בתחום המים, בפרט בתחום התפלת המים, ובתחום החשמל ההשקעה משרתת בראש ובראשונה את הבטחת אספקת השירותים¹. בתחומי התקשורת, התחבורה והאנרגיה, לעומת זאת, ההשקעות בתשתית מאפשרות גם להגדיל את הפרייה במשק²; שיפור הכבישים והתחבורה הציבורית, למשל, מגדיל את מגוון אפשרויות התעסוקה ומקטין את עלויות ההובלה לפירמה; והשקעה בתשתיות אנרגיה מוזילה את מחיר האנרגיה ומאפשרת להרחיב את הייצור.

בתחום המים נמשך הגידול בהשקעות בשלושת מגזרי הפעילות: רשת המים הארצית, התפלת מים והשקעות בתאידי מים וברשויות מקומיות. השקעות אלה, ובעיקר ההשקעות בהתפלה, הקטינו מאוד את החשש ממחסור במים. משנת 2006 חלקם של שלושת המגזרים בסך ההשקעות במים נותר כמעט ללא שינוי. בתחום החשמל ההשקעות הגדילו את כושר הייצור (ההספק המותקן) בשיעור גבוה מהממוצע של שיעור הגידול השנתי בצריכה; כתוצאה מכך גדלה הרזרבה וקטן החשש ממחסור בחשמל. חברת החשמל השקיעה בשיפור רשת החשמל, והיא ייצרני חשמל פרטיים השקיעו בהגדלת כושר הייצור. ההספק המותקן³ של חשמל גדל ב-2012 בשיעור העולה על 7 אחוזים, וזאת כתוצאה מגידול של 500 מגו"ט בחברת החשמל ומגידול של 450 מגו"ט אצל יצרני חשמל פרטיים. לראשונה יצרן פרטי הקים תחנת כוח בעלת הספק משמעותי, ותחנות כוח פרטיות נוספות נמצאות בשלבי הקמה מתקדמים⁴.

¹ ההשקעות בתחום החשמל והמים מגדילות את הקיבולת. העלות של אי אספקת חשמל או מים גבוהה עשרות מונים ממחירו של השירות.

² ראו רן שהרבני (2008) "השפעת ההון התשתיתי על ענפי התעשייה בישראל" מאמר לדיון 2008.05, בנק ישראל.

³ הספק מותקן ללא קו-גנרציה וללא אנרגיה ירוקה. זאת משום שלא ניתן להשוות הספק מותקן, שהוא זמין כמעט כל השנה, לאנרגיות מתחדשות, שזמינות חלקן נמוכה יותר.

⁴ שתי תחנות פרטיות, עם הספק מצטבר של 1,750 מגה וואט, נמצאות לאחר השלב שבו הן הגיעו לסיכום פיננסי עם גוף מממן.

לוח 2

הפרויקטים הבולטים בשנים האחרונות

תחום	פרויקט	אומדן ההשקעה עד לסוף 2012 (מיליוני ש"ח)	אומדן לסך ההשקעה בפרויקט (מיליוני ש"ח)	צפי לסיום
רכבות	השקעה בקו A1	2,230	6,800 (יעודכן כלפי מעלה)	סוף 2017
	רכבת קלה ת"א	300	14,000, מזה 300 מיליון ש"ח	2018
	רכבת קלה ירושלים	4,100, מזה 300 מיליון ש"ח	המשך ההשקעות אינו מתוקצב	הסתיים בסוף 2012
גז	רשת גז נתג"ז	הקמה של מערכת הולכה יבשתית וימית לגז	3,200 מיליון ש"ח	2014
	פרויקט "תמר"		12,000 מיליוני ש"ח (הערכה)	מאי 2013

בתחום האנרגיה נמשכו ההשקעות בפרויקט "תמר", והגז ממנו יחל לזרום ברביע השני של 2013. כמו כן נמשכו ההשקעות בהקמת רשת הולכת ימית ויבשתית לגז.

בתחום התחבורה גדלה ההשקעה בכבישים, ובכביש "עוקף קריות" נערכה השקעה ראויה לציון בסך של כ-600 מיליון ש"ח. כמו כן נמשכה בנייתו של קו הרכבת מת"א לירושלים (A1), ונמשכו ההשקעות במערכות של הסעת המונים בשלושת המטרופולינים: בפיתוח המטרונית בחיפה, ברכבת הקלה בירושלים ובתכנון הרכבת הקלה בת"א (בקו האדום, שפיתוחו מתעכב יחסית ללוח הזמנים המקורי)⁵.

קו הרכבת הקלה בירושלים הוא פרויקט בהיקף גדול המדגים את ההשפעה הנרחבת של הקמת תשתית תחבורה הדישה. פרויקט זה כולל קו אחד באורך 13.8 קילומטר, והוא מקשר את שכונת פסגת זאב להר הרצל דרך מרכז העיר. במתכונתו הנוכחית הקו כולל 23 תחנות, וקיימות תוכניות להאריכו עד לנווה יעקב בצפון ועד להדסה עין כרם בדרום. בנקודות הקצה של הרכבת הוקמו חניוני חינם למשתמשי הרכבת כדי לעודד את השימוש בה, במקום ברכבים פרטיים, במרכז העיר.

⁵ יחסית למטרופולינים בעולם, מערכות הסעת ההמונים במטרופולינים בישראל נמצאות בפיגור ניכר (דוח בנק ישראל 2011, עמ' 96).