|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **בנק ישראל**דוברות והסברה כלכלית | C:\Users\z862\AppData\Local\Microsoft\Windows\Temporary Internet Files\Content.Outlook\M6E9SVHT\Logo Bank of Israel 2 color (2).png | ‏ירושלים, ‏כ"ח אדר א תשע"ט‏‏‏05 מרץ 2019 |

הודעה לעיתונות:

מחקר חדש

**השפעת התחבורה הציבורית על התעסוקה בחברה הערבית**

* **בשנים 2015-2010 חל שיפור רחב היקף בתחבורה הציבורית ברבים מהיישובים הערביים.**
* **במחקר נמצא כי לשיפור בתחבורה הציבורית הייתה, לפחות עד עתה, השפעה מועטה על התעסוקה בחברה הערבית, ובפרט לא נמצא שהוא הביא להצטרפות של נשים לכוח העבודה.**
* **השיפור בשירות סייע לחלק מהנשים העובדות להמשיך לעבוד, וכן עזר להגדלת מספר המועסקים בקרב גברים מבוגרים.**

שיעורי התעסוקה בחברה הערבית, בעיקר של הנשים, נמוכים מאלו של שאר האוכלוסייה בישראל. טענה רווחת היא שאחד החסמים לתעסוקה הוא היעדר גישה תחבורתית למקומות תעסוקה, בשל רמת השירות הנמוכה של התחבורה הציבורית ביישובים הערביים.

מחקר שערך ארנון ברק מחטיבת המחקר בבנק ישראל בדק את הטענה לעיל באמצעות בחינה של רפורמה בתחבורה הציבורית שנגעה ליישובים ערביים רבים בשנים 2015-2010 בעוצמות שונות ובזמנים שונים. המחקר משתמש, לראשונה בישראל, בנתונים מִנהליים לגבי נסיעות של קווי אוטובוס ביישובים הערביים, ומראה כי בתקופה זו חל שיפור רחב היקף בתחבורה הציבורית ברבים מהיישובים הערביים, מספר הנסיעות ביישוב הממוצע הוכפל ומספר הנסיעות לנפש עלה בכ-80%. לשם השוואה, באותה התקופה גדל מספר הנסיעות לנפש ביישובים שאינם ערביים בכ-30% בלבד. הגידול בהיצע הנסיעות ביישובים הערביים לווה בעלייה ניכרת במספר הנסיעות של כלל הנוסעים באותם הקווים.

כדי לזהות את השפעת הרפורמה על התעסוקה המחקר מבחין בין אנשים שהייתה להם גישה לרכב פרטי[[1]](#footnote-1) לבין כאלו שלא הייתה להם גישה, מתוך הנחה שהחלטות התעסוקה של האחרונים רגישות יותר לרמת השירות.

תוצאות המחקר מלמדות על השפעה חלשה של התחבורה הציבורית על שיעורי התעסוקה באוכלוסייה הערבית (ראו לוחות 2-1). בפרט, לא נמצא שהרפורמה הביאה לכניסה של נשים לא עובדות לתעסוקה. עם זאת, הרפורמה סייעה לחלק מהנשים העובדות לא להפסיק לעבוד; מדובר בנשים משכילות בנות 30—50 ללא גישה לרכב פרטי, קבוצה שמהווה כ-8% מכלל הנשים הערביות בגילי העבודה (20—64). סימולציה על בסיס התוצאות מלמדת כי כאשר מוסיפים 10 נסיעות אוטובוס ביום ליישוב – בדומה לגידול הממוצע בשנים האחרונות – הסיכוי שאישה כזו תישאר מועסקת עולה בכ-0.5%. כמו כן, נמצא שהשיפור בשירות סייע לגברים מבוגרים (40—64) חסרי גישה לרכב פרטי להשתלב בתעסוקה, וכי במקרה זה ההשפעה אף מעט גדולה יותר (כ-0.7%). קבוצה זו מהווה כ-8% מכלל הגברים הערבים בגילי העבודה (20—64).

ממצאי המחקר תומכים בטענה שכדי להעלות את שיעורי התעסוקה בחברה הערבית יש להסיר חסמים אחרים[[2]](#footnote-2), והתחבורה הציבורית משמשת לכל היותר גורם משלים לעניין זה: שיפורהּ מסייע לנשים וגברים שהתגברו על החסמים המבניים והתרבותיים ונמצאים על סף תעסוקה.

למרות השפעתה המוגבלת על התעסוקה, סביר להניח שהרפורמה שיפרה את איכות החיים בחברה הערבית מבחינות אחרות: מספר הנוסעים גדל משמעותית והדבר מעיד כי האוכלוסייה השתמשה בתחבורה הציבורית לצרכים שונים ונהנתה מהרחבתה, שכן זו הפחיתה את עלויות הנסיעה במונחי זמן וכסף.

המחקר נערך במגבלת הנתונים הזמינים ומתייחס לתוספות השירות בשנים 2015-2010. מכיוון שאין זה סביר כי מלוא ההשפעה של התוספות מתבטאת בתעסוקה מיד, ייתכן שחלק מההשלכות של שיפור השירות, שהלך והתרחב משמעותית בשנים שחלפו מאז, לא באו לידי ביטוי במחקר הנוכחי.





1. מחזיקים ברישיון נהיגה ועומד לרשותם כלי רכב. לגבי אישה נשואה, הגדרנו שעומד לרשותה כלי רכב רק במקרה שלרשות בני הזוג עמדו לפחות שני כלי רכב. [↑](#footnote-ref-1)
2. עם החסמים הללו נמנים בין השאר: העדר הכשרה או השכלה מתאימה, שליטה נמוכה בשפה העברית, מחסור במסגרות לטיפול בילדים, והיצע מוגבל של מקומות תעסוקה. [↑](#footnote-ref-2)