



ארגון נגדי התחבורה הציבורית בישראל
- מפעילי טרם לדרך -

כ"ג סיון תשפ"ה
19 יוני 2025

לכבוד
ח"כ דוד ביטון, יו"ר ועדת הכלכלה
כנסת ישראל

שלום רב,

הנדון: חיוניותה של התחבורה הציבורית – גם בשעת חירום ופגיעה בשכר הנהגים

הפגיעה במערך התחבורה הציבורית כמפעל חיוני ועקב כך ברציפות בשכר הנהגים הינה משגה חמור הנוגד את צרכי החברה, הביטחון והמדינה, ומחמיר את הבעיות בענף.

1. חשיבות רציפות התחבורה הציבורית ורציפות תעסוקתית לנהגים

כידוע, תחבורה ציבורית איננה מותרות - בייחוד בשעת חירום – התחבורה הציבורית היא תשתית אזורית חיונית, אשר תורמת באופן ישיר לשמירה על שגרת חיים תפקודית, רציפה ויצרנית. תחבורה זו היא הכלי המרכזי המאפשר לעובדי מפעלים חיוניים, לרבות אלו המסווגים כמשק לשעת חירום, להגיע בבטחה וביעילות למקום עבודתם. לצד זאת, היא משרתת את יתר אזרחי המדינה הנזקקים לשירותים רפואיים, עסקיים, לוגיסטיים ומנהליים - גם בשעת חירום.

נכון למועד כתיבת מכתב זה, על פי פרסומי הרשות הארצית לתחבורה ציבורית רק כ-35% ממערך התחבורה הציבורית פועל בפועל – מצב שאינו סביר ואינו מתקבל על הדעת. מדובר בפגיעה אנושה, לא מידתית בתפקוד החיוני של המשק הישראלי ואנו עדים לקושי של עשרות אלפי עובדים חיוניים להגיע למקום עבודתם החיוני נוכח העדר התחבורה הציבורית כאמור.

תחבורה ציבורית מהווה את החמצן של המדינה – לא ייתכן כי דווקא בעת חירום יישלל חמצן זה מאזרחי המדינה.

על משרד התחבורה וכל הנוגעים בדבר לפעול באופן נחוש ומיידי להשיב את פעילות התחבורה הציבורית לסדרה, זאת גם לאור לקחי העבר, כאשר השבתת חלק משמעותי בתחבורה הציבורית בתקופת הקורונה הוביל לאובדן אמון של אזרחים בתחבורה הציבורית, בריחת נוסעים, רכישת רכבים פרטיים ועליה משמעותית בגודש התנועה מציאות אשר פגעה באיכות החיים בישראל.

מבלי לגרוע מהאמור לעיל, הפחתת פעילות התחבורה הציבורית ממתכונתה הסדירה והמלאה גורמת לא רק לאובדן אמון עמוק בציבור ונטישת התחבורה הציבורית, אלא לגם פגיעה קשה במפעלי התחבורה הציבורית המאבדים איתנות פיננסית וגם בנהגי התחבורה הציבורית, אשר מוצאים את עצמם בעיצומו של משבר ביטחוני עובדים חיוניים ללא ודאות תעסוקתית, ללא שכר לצד תחושת נטישה מצד המדינה.

לא יעלה על הדעת כי דווקא בעת הזו תפקיר המדינה את נהגי התחבורה ציבורית אשר ביצעו משימות לאומיות ובין היתר פינו אזרחים מאזורי הפצה, הסיעו חיילים, תמכו במערך הרפואי, ביצעו הקפצות לילות – כל זאת תוך סיכון אישי ומסירות שאין עליה עוררין.

אנו קוראים לבנות מנגנון לשימור רציפות מערך התחבורה הציבורית במצבי חירום, תוך שימור שכר הנהגים כעובדי מפעל חיוני.

ארגון נציגי התחבורה הציבורית בישראל
-מנהלים לרכב-סגור-

**הסתדרות
לאומית**

2. הנזק הרוחבי כתוצאה מצמצום התחבורה הציבורית

צמצום של מפות הנסיעה בתחבורה הציבורית הוא משגה אסטרטגי, תחבורתי, חברתי וביטחוני, והשלכותיו יהיו ניכרות ביום שאחרי, בפרספקטיבות הבאות:

תשתיות החירום

התחבורה הציבורית היא **תשתית אזרחית חיונית** לניידות האוכלוסיה, חיילים, מפונים ועוד. הנהגים הם חלק חיוני כמערך החירום, שבלעדיו התחבורה משותקת.

הענף

רגרסיה בהישגים אסטרטגיים בתחב"צ בשנים האחרונות שהתבססו על: הבאת יציבות לענף, ניסיונות לתת מענה למחסור בנהגים וקידום מעמד הנהג.

הציבור

אובדן אמון ונטישת הציבור את התחבורה הציבורית. עבודה של שנים של בניית אמון בתחבורה הציבורית יורדת לטמיון.

המפעילים

פגיעה ביציבות החברות המפעילות וערעור האטרקטיביות של מרכזי התחב"צ הבאים. גם בחירום המפעילות נושאות בעלויות הקבועות כגון הליסינג, שכ"ד, ביטוחים וכד', מה שעלול לערער את האיתנות הפיננסית שלהן.

הנהגים

הנהגים נפגעים בשני היבטים מרכזיים: ראשית הם חשים נבגדים בשל הזלזול בהקרבה ובאומץ שהם מגלים בהסעת נוסעים בסיכון חיים תחת מטחי טילים, ושנית, חוסר היציבות והוודאות התעסוקתית פוגע ברצונם להתמיד במקצוע זה אשר גם כך סובל מנטישה מוגברת, והתמודדות רבת שנים אל מול מחסור כבד בנהגים.

3. הפגיעה בנהגים

פגיעה בשכר הנהגים הינה למעשה חרב פיפיות שבקציה פגיעה חדה במשק.

הגבלת התחבורה הציבורית אינה צריכה להשפיע על שכר הנהגים, אשר חייבים להישאר בכוננות, גם אלו שלא עובדים, שהרי בכל רגע נתון אפשר להקפיץ אלפי נהגים למשימות המשרד, לסיוע לכוחות החירום, הבטחון, ולמשימות אזרחיות, כמו פיזור המחולצים מחו"ל מהנמלים לכל רחבי הארץ או פינויים המוניים.

הנהגים הם חלק חיוני במהלך החירום ותרומתם ראוייה לשבח על מחויבות, מסירות ואומץ לב. שוב הוכיחו הנהגים את מסירותם. כל הנהגים שהתבקשו לצאת ולהסיע, ובכלל זה לעבוד בלילות, עשה זאת. הנהגים הסיעו אזרחים ברחבי הארץ, הסיעו חיילים וכן ביצעו את ההקפצות למילואים, כוחות חירום וסיעוד וכן הסעת מפונים מאזורים ורחובות שהופצצו.

לשמירה על הנהגים חשיבות לא רק בחירום, אלא גם בעת שהמשק יחזור לתפקוד לאחר המלחמה.

על אחת כמה וכמה, במצב הנוכחי בו משק התחבורה בארץ סובל ממחסור חמור ביותר בנהגים, יש לשמור על רציפות שכרם ועליהם בתוך המקצוע למניעת נטישה, לחיזוק הקשר והמחויבות שלהם למקצוע ולענף.

לאור השינויים התכופים בצרכים, יש לשמור על רציפות תעסוקתית ולהחזיק את הנהגים בשכר, קרוב למפעילים ולצרכי המשק.

4. מודלים בעולם

על פי מודל *Samuelson Condition* תחבורה ציבורית היא מוצר ציבורי (מלא או למחצה), במיוחד בעיתות חירום, בהן היא מאפשרת הגעה חיונית לעובדים בתחומים קריטיים (בריאות, חירום, לוגיסטיקה), פיזור אוכלוסייה לצרכי פינוי/מקלט, וחיזוק העמידות החברתית. הפסקת השירות משבשת את רציפות התפקוד של מגורים שלמים, ויוצרת

תלות-יתר בכלי רכב פרטיים¹. גם על פי מודל *Hart & Shleifer*, כאשר קיימת אי-ודאות בזמן מלחמה, הרי שיש עדיפות למודל חוזי גמיש שבו המדינה מפצה את המפעילים על הפגיעה התזרימית, משפה את הנהגים ובכך מבטיחה רציפות של המערך התחבורתי הציבורי². גם מודל *Bounded Rationality* של הרברט סיימון, מצביע על כך שבזמן חירום ראוי לבחון ולשקלל את כלל ההשלכות של צעדים "מהירים" כביכול, כדי להימנע מהחלטה תפעולית לא רציונלית³.

במציאות הישראלית אנו למודים במצבי חירום, כאשר במצבי השבתה קודמים בוצע פיצוי מסויים רטרואקטיבית. **דגל האזהרה שאנו מרימים כאן הינו שפרוצדורה זו של פיצוי בדיעבד למעשה עולה ביוקר במפעל חיוני כגון התחבורה הציבורית.** אנו מזהים בהתנהלות זו כישלון בביצוע ניהול הסיכונים ואומדן חיסכון רגעי אל מול שמירה על התועלת הלאומית. השבתת התחב"צ גורמת לפגיעה רב-מערכתית בענף ובמשק, אובדן אמון מצד הציבור, ורגרסיה בכל המאמצים להפוך את מקצוע הנהג למקצוע איכותי, ורק לאחר שבוצעה הפגיעה מתבצע תשלום פיצוי חלקי רטרואקטיבי. לכן, במקום התנהלות לא הגיונית ולא כלכלית זו, יש לשמר את שכר הנהגים ככוננים במצבי חירום לאומיים ובכך להימנע מהשלכות הרחב הקשות על הענף.

5. סיכום

א. יש לתת עדיפות גבוהה להמשכיות התחבורה הציבורית בכל חלקי הארץ, תוך התאמות מבצעיות נדרשות, ולהבטיח את שירותיה גם תחת איום - ככל שניתן, בבטחה, באחריות וביעילות. מומלץ לבנות מנגנון לשימור לרציפות מערך התחבורה הציבורית במצבי חירום.

ב. בדומה למצבי חירום קודמים במשק בהם נשמרה רציפות שכרם של עובדי מפעלי החירום, יש להסדיר רציפות שכר לנהגים, שהם אלו שמקיימים את וורידיו ועורקי החיים בתחבורה הציבורית בחירום ובשגרה.

ג. במלחמות ישראל, כמו במבצע זה, העורף הינו חזית. הנהגים והנהגות המחרפים את נפשם ויוצאים לחזית בכבישים המטווחים, ראויים לציון מיוחד לשבח, ולא להשפלה ולניסיונות עקרים לשאול מי ידאג לשכרם. שכרם צריך להיות מובטח תוך הוקרה והערכה על תרומתם לציבור, לרציפות הפעילות במשק, ולביטחון ישראל.

בכבוד רב,



ששי שדה

משנה למנכ"ל הסתדרות לאומית



ישראל גנון

יו"ר ארגון הנהגים

העתיקים:

חברי ועדת הכלכלה
מירי רגב, שרת התחבורה והבטיחות בדרכים
משה בן זקן, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
עידן מועלם, מנהל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
יואב שמחי, יושב ראש הסתדרות לאומית
יאיר שלם, מנכ"ל מוסדות הסתדרות לאומית
איתמר שרונה, מנכ"ל הסתדרות לאומית
מעין גרימברג, מנהל סקטור תחבורה והובלה
ועדי העובדים

¹ Samuelson, P.A. (1954)

² Hart, O., Shleifer, A. (1997)

³ Simon, H.A. (1955)