



במהדורה זו:

למדו היטב את ילדכם
(עמ' 4)
פערים הולכים וגדלים בהשכלה הם הגורם העיקרי לגידול בפערי השכר בישראל - שהינם בין הגבוהים במערב.

נסיעה טובה - ויקרה
(עמ' 7)
עלות הנסיעה בכביש 6 גבוהה במידה ניכרת לעומת כבישי אגרה ראשיים בארה"ב.

ה"אמריקניזציה" במימון שירותי בריאות בישראל
(עמ' 1)
ככל שחלקה של ההוצאה הפרטית במימון מערכת הבריאות גדל, ישראל הולכת ומתרחקת בהתמדה ממדינות ה-OECD ומתקרבת לארה"ב. האם גם הישגיה הגבוהים של ישראל בבריאות האוכלוסייה עומדים להיפגע ולהידמות להישגיה הנחותים יחסית של מערכת הבריאות האמריקאית?

ה"אמריקניזציה" במימון שירותי בריאות בישראל

ככל שחלקה של ההוצאה הפרטית במימון מערכת הבריאות גדל, ישראל הולכת ומתרחקת בהתמדה ממדינות ה-OECD ומתקרבת לארה"ב. האם גם הישגיה הגבוהים של ישראל בבריאות האוכלוסייה עומדים להיפגע ולהידמות להישגיה הנחותים יחסית של מערכת הבריאות האמריקאית?

ממצאים אלה כלולים במחקר של מרכז טאוב, שנערך על-ידי פרופ' דב צ'רניחובסקי, ד"ר רוני גמזו וד"ר גיא נבון, והתפרסם ב"דו"ח מצב המדינה" של המרכז לשנת 2009. פרופ' צ'רניחובסקי הוא ראש תכנית מדיניות הבריאות של מרכז טאוב ועמית בכיר באוניברסיטת בן-גוריון בנגב. ד"ר גמזו הוא מנכ"ל משרד הבריאות (הוא השתתף במחקר

משך ארבעים שנה, הישגי מערכת הבריאות האמריקאית הינם פחות טובים מהישגי ה-OECD וישראל, שהצטרפה לא מזמן ל-OECD. בארה"ב העלות של מערכת הבריאות גבוהה יותר אך השיפור שהושג בבריאות התושבים הוא פחות.

עם זאת, תהליך ה"אמריקניזציה", המתרחש בהרכב המימון של מערכת הבריאות בישראל, מעורר דאגות כלפי העתיד. התרשים השני, בעמוד הבא, המראה את חלקה של ההוצאה הציבורית על שירותי רפואה כאחוז מההוצאה הלאומית, מצביע על מגמה של ירידה מתמדת בישראל, תוך התרחקות ממוצע ה-OECD והתכנסות לשיעור הנמוך יחסית בארה"ב. הניסיון מורה, שהמימון הציבורי בשירותי רפואה אפקטיבי הרבה יותר מאשר המימון הפרטי במזעור הגידול בהוצאות, ואכן לאורך אותה תקופה חלה בישראל עלייה יחסית במחירי שירותי הבריאות.

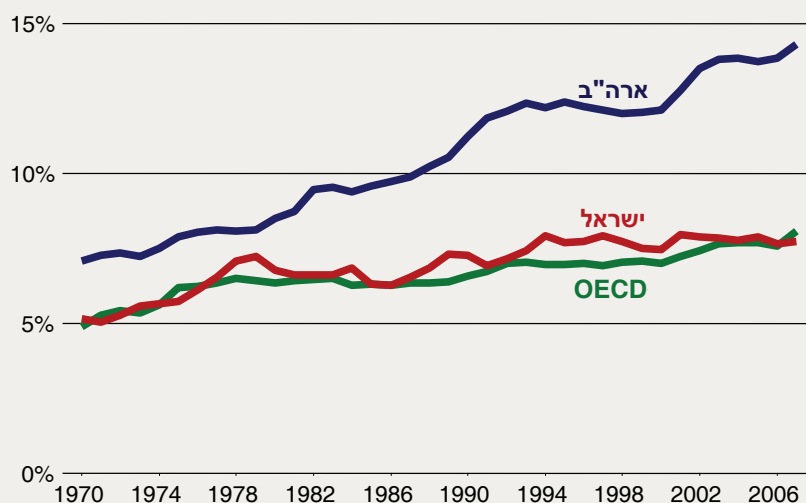
האינפלציה במחירי שירותי הבריאות משקפת ירידה ביעילותה של המערכת בישראל. הגידול בעלות השירות, המוטלת על הציבור, אינו מביא לגידול מקביל בשירותים שהציבור מקבל.

קודם למינוי, בעת היותו מנכ"ל בית-החולים איכילוב) ועמית בתכנית מדיניות הבריאות של מרכז טאוב. ד"ר נבון הוא עמית בתכנית מדיניות הבריאות של מרכז טאוב וחוקר בבנק ישראל.

כפי שניתן לראות בתרשים הראשון, ההוצאה הלאומית על בריאות בארה"ב עלתה מ-7 ל-14 אחוז מהתוצר (תמ"ג). התפתחות זו בולטת לעומת העלייה הצנועה יחסית, מ-5 ל-8 אחוזים בממוצע, ביתר 22 מדינות OECD ובישראל. ההתפתחות בתחום זה בישראל דומה ליתר מדינות ה-OECD (ללא ארה"ב), המספקות ביטוח בריאות אוניברסלי. למרות שההוצאות בישראל (כאחוז מתמ"ג) עלו הרבה פחות מאשר בארה"ב, תוחלת החיים עלתה יותר מאשר בארה"ב ואף יותר מהממוצע של יתר מדינות OECD. במבט לאחור, ישראל קיבלה תשואה טובה על הוצאות הבריאות שלה מאז שנות השבעים.

הוצאה לאומית לשירותי רפואה כאחוז מתמ"ג*, 1970-2007

ישראל, OECD** וארה"ב

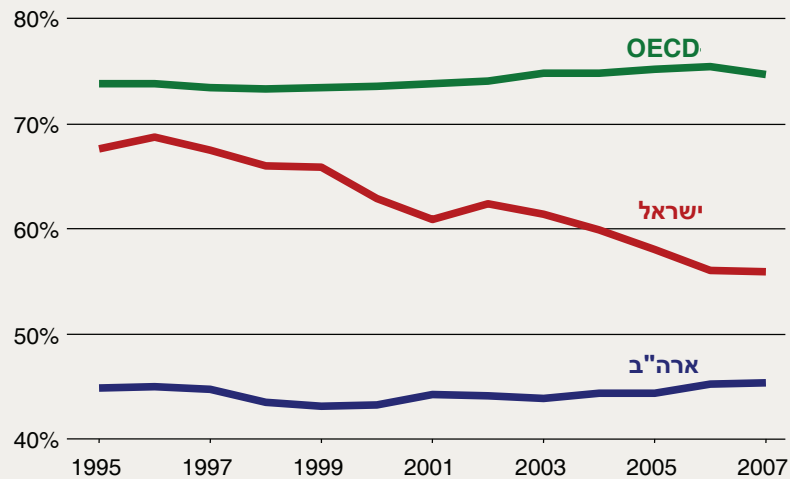


* הוצאה לשירותי רפואה לנפש סטנדרטית במונחי הקפיטציה הישראלית.
** ממוצע OECD ל-22 מדינות ללא ארה"ב.

מקור: מרכז טאוב לחקר המדיניות החברתית בישראל.
נתונים: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, OECD.

הוצאה ציבורית על שירותי רפואה כאחוז מסך ההוצאה, 1995-2007

ישראל, OECD* וארה"ב



* ממוצע OECD ל-22 מדינות ללא ארה"ב.

מקור: מרכז טאוב לחקר המדיניות החברתית בישראל.
נתונים: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, OECD.

ארה"ב מצד אחד, וזאת של יתר המדינות המפותחות כולל, עד לאחרונה, ישראל, מן הצד השני. למרות העליונות של השיטה האמריקאית מבחינת רמת הטכנולוגיה והיקף המשאבים המוקדש לשירותי הבריאות, התוצאות שם הן צנועות. ה"אמריקניזציה" במימון שירותי הבריאות בישראל, המתבטאת בשלב זה בעליית המחירים, ועדיין איננה מתבטאת בהשלכות על מצב הבריאות, מקרבת את ישראל לצדדים הפחות אטרקטיביים של השיטה האמריקאית: עלות גבוהה, המלווה בפערים הולכים גדלים בנגישות לטיפול. ■

העלייה במחירי שירותי בריאות מעבר לעלייה של מחירים אחרים מגדילה את הנטל על משקי הבית בחלק המימון הפרטי שעליהם להפנות לבריאות. צירוף שני גורמים אלה מקטין את הנגישות לשירותי בריאות ומגביר את הנטל של הוצאות בריאות על מעמד הביניים - ובעיקר, על המעמד הנמוך. מגמות אלה עלולות לסכן את ההישגים של ישראל בתחום בריאות האוכלוסייה.

מבחינות מסוימות, ישראל ניצבת בפרשת דרכים לגבי דפוסי המימון של שירותי הבריאות שלה: בין דרכה של

למדו היטב את ילדכם

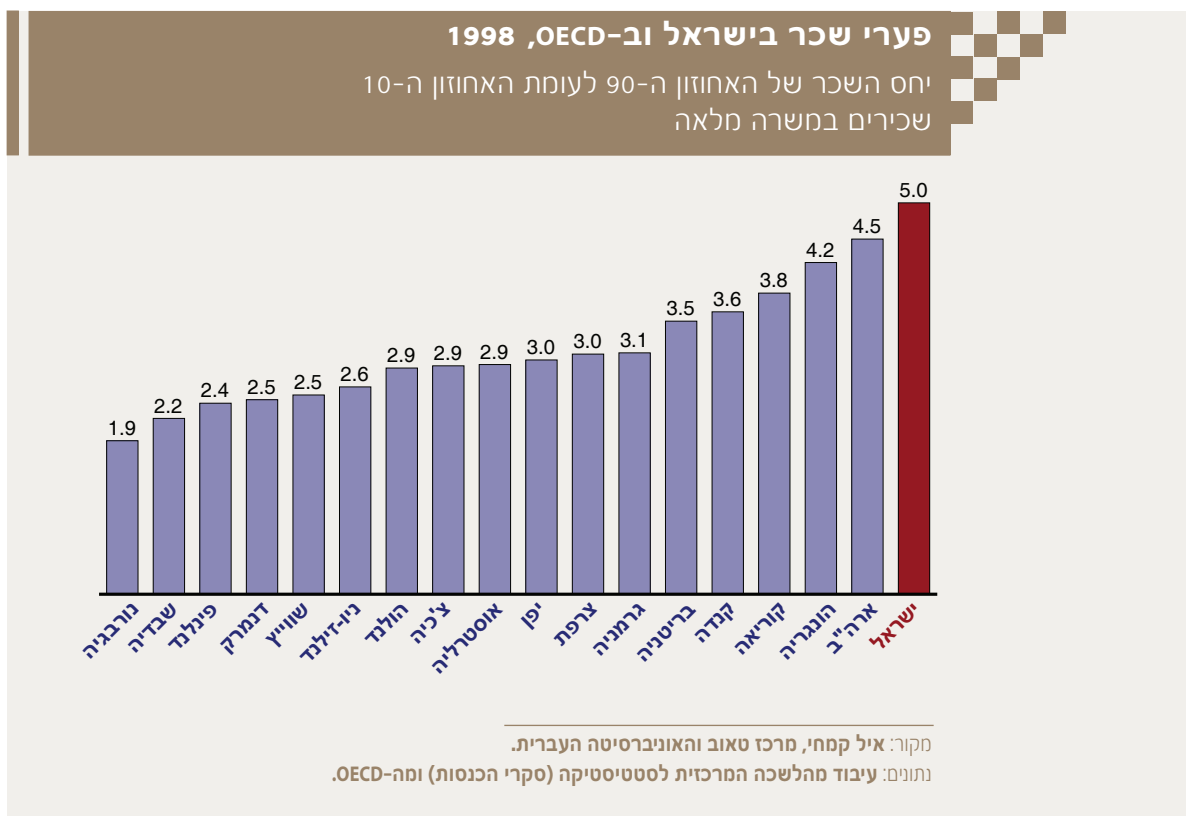
פערים הולכים וגדלים בהשכלה הם הגורם העיקרי לגידול בפערי השכר בישראל - שהינם בין הגבוהים במערב.

יותר מכפולים לעומת כמה מן המדינות (הסבר על אופן המדידה - ראו במסגרת).

בעקבות המיתון לאחר שנת 2000, פערי השכר בישראל הצטמצמו מעט בעוד פערי השכר בארה"ב המשיכו ועלו (ראו התרשים בעמוד הבא) והשיגו עד שנת 2003 את פערי השכר בישראל. מאז עלו פערי השכר בשתי המדינות והם מעמידים את שתיהן בפסגת מדינות ה-OECD עד 2008, כאשר ארה"ב מובילה וישראל שנייה אחריה.

מצאים ראשוניים ממחקרו של פרופ' איל קמחי, סגן המנהל במרכז טאוב, אשר יתפרסמו ב"דו"ח מצב המדינה" לשנת 2010, מראים כי פערי השכר בישראל, לאחר שירדו משיאם בפסגת העולם המערבי, שבו לעלות בהתמדה בשנים האחרונות.

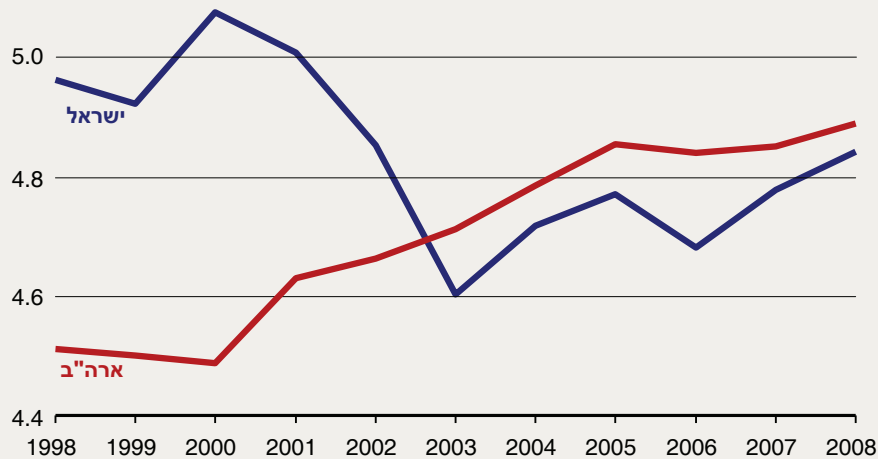
כפי שניתן לראות בתרשים הראשון, פערי השכר בישראל היו גבוהים בשנת 1998 מאשר בכל אחת ממדינות ה-OECD



יחס 90-10 הוא אחד המדדים המקובלים בהצגת פערי שכר. זהו היחס בין השכר של העובד באחוזן ה-90 (זה שעשרה אחוז מהעובדים הם בעלי שכר גבוה משלו) לבין השכר של העובד באחוזן ה-10 (שעשרה אחוז מהעובדים הם בעלי שכר נמוך משלו). מודד זה אינו רגיש לשינויים בשכר הבכירים, הנמצאים באחוזונים העליונים ולשינויים בשכר העובדים הנמצאים בתחתית סולם השכר. מקובל להתייחס רק לשכירים המועסקים במשרה מלאה (יותר מ-35 שעות בשבוע).

פערי שכר בישראל ובאר"ב, 1998-2007

יחס השכר של האחוזן ה-90 לעומת האחוזן ה-10 שכירים במשרה מלאה



מקור: איל קמחי, מרכז טאוב והאוניברסיטה העברית.
נתונים: עיבוד מהלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (סקרי הכנסות) ומה-OECD.

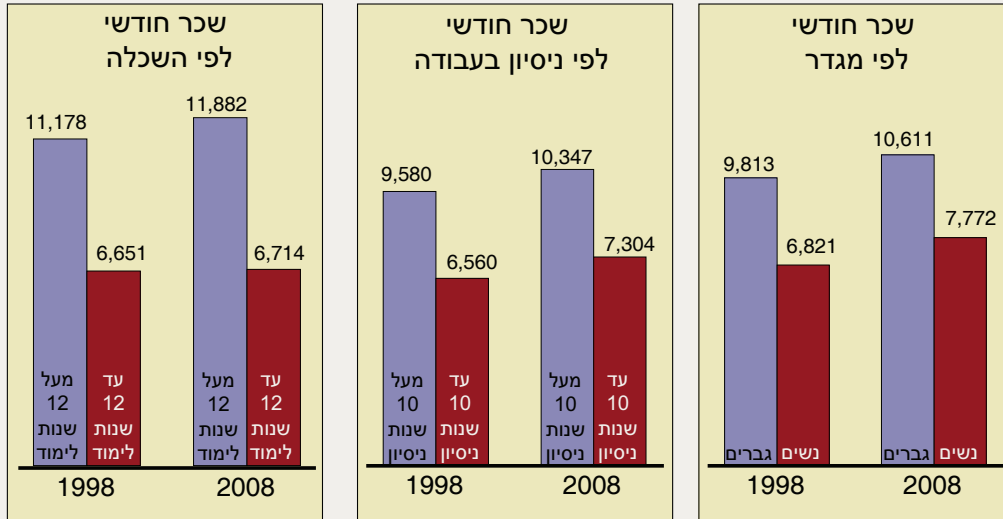
בניגוד למה שהתרחש בשני המקורות הקודמים לפערים בשכר, בפערי השכר הנובעים מהבדלים ברמת ההשכלה חלה עלייה ניכרת. עובדים משכילים (שהשכלתם עולה על 12 שנות לימוד) השתכרו ב-1998 68% יותר מעובדים שהשכלתם נמוכה יותר (עד 12 שנות לימוד). במהלך העשור האחרון התמורה להשכלה אף גדלה יותר, והפער בשכר בין עובדים משכילים לבין עובדים פחות משכילים הגיע בשנת 2008 ל-77%. לפיכך, ככל שהפער הזה גדל, בעוד הפערים האחרים פחתו, הרי ניתן לומר כי הסיבה העיקרית לגידול בפער הכולל בשכר היא הגדלת התמורה להשכלה.

הגידול בתמורה להשכלה הוא כשלעצמו ביטוי לכך שהביקוש לעובדים משכילים גדל מהר יותר מההיצע שלהם. במילים אחרות, הקצב שבו עובדים חדשים, משכילים יותר, נכנסים לשוק העבודה ומחליפים עובדים משכילים פחות איננו מדביק את קצב הגידול בביקוש לעובדים משכילים.

בין הגורמים המרכזיים, המשפיעים על שכר העובדים, מקובל למנות את המגדר, הניסיון בעבודה ורמת ההשכלה. התרשים השלישי (בעמוד הבא) ממקד את הפערים בשכר בכל אחת מהקטגוריות האלה ובוחן למי מהן הייתה השפעה גדולה יותר על הפער הכולל בשכר.

השכר הממוצע של גברים בישראל היה גבוה מן השכר הממוצע של הנשים ב-44% ב-1998. אולם, כפי שניתן לראות בחלק הימני של התרשים השלישי, פערי שכר אלה הצטמצמו לכדי 37% עד 2008. ירידה דומה, אם כי מתונה יותר, נרשמה בתמורה לניסיון בעבודה (ראו החלק האמצעי של התרשים השלישי). עובדים מנוסים – בעלי יותר מ-10 שנות ניסיון – השתכרו ב-1998 46% יותר מעובדים חדשים (בעלי לא יותר מ-10 שנות ניסיון). עד 2008, פערי השכר הנובעים מהבדלים בניסיון בעבודה הצטמצמו ל-42%.

שכר חודשי ברוטו בישראל לשכיר במשרה מלאה (בשקלים של 2008)



מקור: איל קמחי, מרכז טאוב והאוניברסיטה העברית.
נתונים: עיבוד מהלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (סקרי הכנסות).

למרות שהחלק השמאלי של התרשים השלישי מתאר את הפער במונחי תשואה לשנות הלימוד, מספר שנות הלימוד אינו השיקול היחיד. ישראל מתגאה כיום בשיעור גבוה יחסית של תלמידים המסיימים 12 שנות לימוד. תלמידים אלה צריכים לזכות לתכנית ליבה, שתהא מותאמת לדרישות שוק העבודה המודרני, בתכניה, באיכות ההוראה ובאפקטיביות שלה. מן המחקרים, שפורסמו על-ידי מרכז טאוב בשנים האחרונות לגבי האפקטיביות של מערכת החינוך, לישראל עדיין דרך ארוכה לפניה. ■

הגידול בביקוש לעובדים משכילים הוא תוצאה של המשקל הגדל והולך של ענפים עתירי ידע וטכנולוגיה במשק הישראלי. ככל שחלקם של ענפים אלה יגדל, הרי יש להניח שהביקוש הגובר לעובדים משכילים ימשך גם בעתיד הנראה לעין.

לאור האמור לעיל, על החינוך לעמוד במוקד המדיניות לצמצום פערי השכר בישראל. המדינה חייבת להעניק עדיפות ראשונה במעלה להקניית חינוך טוב בתחומי היסוד, שיאפשר לתלמידי בתי-הספר ולסטודנטים במדינה להתמודד במשק גלובלי ותחרותי.

נסיעה טובה – ויקרה

עלות הנסיעה בכביש 6 גבוהה במידה ניכרת לעומת כבישי אגרה ראשיים בארה"ב.

גבוה ב-117 אחוז מנסיעה דומה בארה"ב. כאשר מדובר בנסיעה לאורך קטע אחד בלבד של הכביש, המחיר שמשלם הישראלי גבוה ב-251 אחוז – כלומר, פי 3.5 – מהמחיר שמשלם האמריקאי.

השוואה פשוטה של המחיר הדולרי – כמו זו הנעשית לעיל – אינה מתחשבת בהבדלים ברמות החיים בין שתי המדינות, המשפיעים על היכולת לשלם את האגרות. כאשר מחשבים את היחס בין האגרה לקילומטר לבין התוצר לנפש בכל מדינה, מקבלים השוואה שמנטרלת את ההבדלים האלה ברמות החיים.

לאור העובדה שרמת החיים בישראל נמוכה באופן משמעותי מזו שבארה"ב, ובהינתן שהאגרה בישראל גבוהה בהרבה לעומת ארה"ב, הנטל היחסי של נסיעה על כביש האגרה הישראלי גדול עוד יותר. לאחר תיקון עבור הבדלים ברמות החיים, המחיר לקילומטר לישראל עבר נסיעה לאורך כל כביש 6 עולה לפי 3.4 מהמחיר לאמריקאי. כאשר מדובר על נסיעה בקטע אחד בלבד של הכביש, משלמים מנויי הפסקל הישראלים פי 5.9 מהאמריקאים.

הפערים במחירים שמשלמים נהגים מזדמנים למרחקים קצרים בכבישי האגרה בישראל ובארה"ב גבוהים אף יותר מפערי המחירים שמשלמים מנויים (עבור נסיעה לאורך כל הכביש, הפערים בין ישראל לארה"ב דומים עבור נהגים מזדמנים ומנויים). גם כאשר אין מתחשבים בהבדלים ברמות החיים ומסתפקים בהשוואה של המחיר הדולרי בלבד לנהג המזדמן, מחיר הנסיעה בישראל גבוה פי 3 מהמחיר בארה"ב ופי 5.3 כאשר מדובר בקטע כביש אחד. כאשר הפערים ברמת החיים בין המדינות נלקחים בחשבון, האגרה בישראל לנוסע המזדמן גבוהה פי 5 מהאגרה האמריקאית עבור שלושה קטעי כביש ופי 8.5 עבור קטע כביש אחד.

ביש האגרה החוצה את מרכז מדינת ישראל מצפון לדרום נפתח ב-2002. מאז, היקף התנועה בכביש עלה מאוד והכביש הורחב והוארך. כביש 6 נועד למשך תנועה מכבישים מרכזיים אחרים, להוריד מהם את העומס ולקצר את זמן הנסיעה מצפון הארץ לדרומה.

לאחר שנפתח, חברת דרך ארץ, המתפעלת את הכביש, טענה שמחירו נמוך בהשוואה לכבישי אגרה בחו"ל. בהשוואות שערך ופרסם דן בן-דוד בשנים 2003 ושוב ב-2005 מול חמישה כבישי אגרה מרכזיים בארה"ב (בפלורידה, באוהיו, בניו-יורק, בניו-ג'רסי ובפנסילבניה), התברר, שמחיר הנסיעה בכביש 6 גבוה במידה ניכרת לעומת הממוצע האמריקאי.

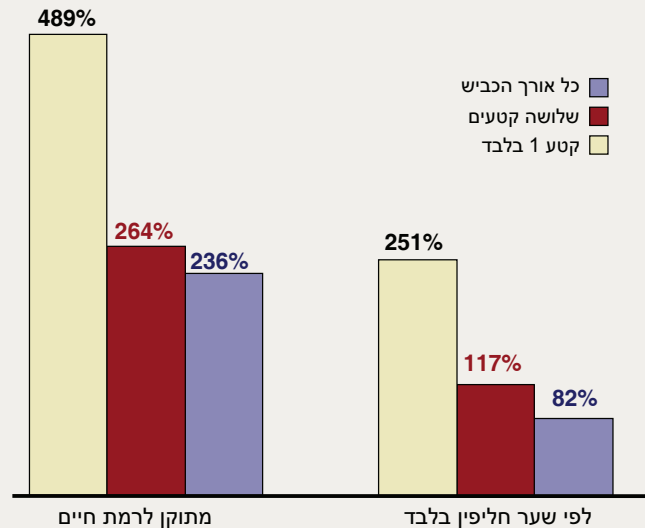
בעבודה שפורסמה לאחרונה על-ידי מרכז טאוב, "ניידות בתחבורה והשפעתה על נגישות בישראל – מחקר השוואתי", יורם עידה וגל טלית חידשו את ההשוואה של בן-דוד. אופן הבדיקה היה שונה במקצת, אך עידה וטלית מצאו שעדיין קיימים הבדלים גדולים מאוד באגרות הנגבות בישראל ובארה"ב. ההשוואה נערכה עבור נוסעים מזדמנים ונוסעים מנויים (במקרה של ישראל, מנויי פסקל) עבור נסיעה לכל אורך הכבישים וכן עבור מספר קטעים בודדים.

המחיר הדולרי הממוצע לנסיעה של מנויים לאורך כל חמשת כבישי האגרה בארה"ב הסתכם ב-3.4 סנט לקילומטר. המחיר הממוצע לקילומטר עבור נסיעה לאורך כל כביש 6 – כולל הקטעים ללא עלות בדרום – חושב ותורגם לדולר כדי להשוות עם המחירים בארה"ב.

כפי שניתן לראות בתרשים בעמוד הבא, מחיר נסיעה לקילומטר בישראל לכל אורך כביש 6 גבוה ב-82 אחוז ממחיר הנסיעה לקילומטר בכבישי האגרה האמריקאים. ככל שהנסיעה קצרה יותר, הפערים באגרות גדלים. המחיר לקילומטר בישראל עבור נסיעה לאורך שלושה קטעי כביש

עלות נסיעה בכביש 6 לעומת ארה"ב*

הפרשי מחיר לק"מ נסיעה, 2009



* השוואת תעריפים של מניו פסקל למנוי בכבישי אגרה מהירים בניו-יורק, ניו-לרזי, פנסילבניה, אהיו ופלורידה.

מקור: יורם עידה וגל טלית (2010). *ניידות בתחבורה והשפעתה על נגישות בישראל - מחקר השוואתי*. מרכז טאוב לחקר המדיניות החברתית בישראל, סדרת ניירות מדיניות מס' 2010.11 (ספטמבר).

העסקי, המקטינות את הרווחיות של חברות ישראליות ופוגעת ביכולתן להתחרות עם חברות זרות. כמו כן, העלות הנוספת מגולגלת - לפחות, באופן חלקי - מהיצרן לצרכן הישראלי, הנדרש להפריש חלק גדול יותר מהכנסתו לקניית מוצרים ושירותים יקרים יותר.

למרות אגרות הנסיעה הגבוהות על כביש 6, הצפיפות בכביש גברה מאוד מאז נפתח והכביש הורחב ומורחב בחלקו העוברים דרך מרכז המדינה. בהיעדר חלופות נאותות לכביש זה, תימשך הפגיעה ביצרנים ובצרכנים הישראליים, כאשר העלויות הכוללות של אי-הבנייה של תשתית תחבורתית מהירה וזולה מגולגלות עליהם. ■

היות שהמטרה העיקרית כאן היא להתמקד בסוגיה של העלויות לצרכן, הנובעות מתשתית התחבורה הנוכחית של ישראל, ההשוואות שנעשו מתייחסות רק להבדלים ברמת החיים בין המדינות ולא להבדלים בעלויות היחסיות של בניית הכבישים. עם זאת, ככל שהמרכיב האנושי בסלילת הכבישים ובתחזוקתם גבוה יותר, רמת החיים הנמוכה יותר בישראל מקטינה את העלויות היחסיות בארץ.

במשך עשורים שלמים, ההשקעה בתשתיות תחבורתיות זולות ומהירות בישראל פיגרה מאוד מאחורי מדינות המערב והישראלים נאלצים להסתפק בחלופות היחידות שנבנו בארץ. האגרות הגבוהות מאוד בישראל מייקרות עוד יותר את העלויות הגבוהות של התחבורה ושל השינוע במגזר

המרכז נוסד ב-1982 ביוזמתם של הרברט מ' סינגר, הנרי טאוב, וארגון הג'וינט האמריקאי. המרכז ממומן באמצעות קרן צמיתה שהוקמה על-ידי קרן הנרי ומרלין טאוב, קרן הרברט וגל סינגר, ג'יין וג'ון קולמן, קרן משפחת קולקר-סקסון-הלוק, קרן משפחת מילטון א' ורוזלין ז' וולף, וארגון הג'וינט האמריקאי.

רח' האר"י 15, ת"ד 3489, ירושלים טלפון: 02-567-1818 פקס: 02-567-1919 דוא"ל: info@taubcenter.org.il

אתר המרכז: www.taubcenter.org.il