

תרומת הממשלה לפריון הנמוך במשק

סיכום דיון

מסמך זה מהווה את תמצית הדיונים שנערכו במסגרת השולחן העגול, מתוך מטרה לשתף את הקהל הרחב בעיקרי הדברים. בקריאת המסמך יש להביא בחשבון שמדובר בתמצית הדיון ולא בפרוטוקול מלא. יודגש, כי הדברים מייצגים את עמדותיהם האישיות והמקצועיות של חברי הפורום ואינם מייצגים בהכרח את העמדות הרשמיות של הגופים אליהם הם משתייכים.

הדוברים מובאים כאן לפי סדר הדברים במהלך הדיון. רשימת הדוברים ותפקידיהם מצורפת בסוף הסיכום.

תאריך המפגש: 25.12.2016

עיקרי הדברים:

- באופן יחסי למדינות מפותחות אחרות, פריון העבודה במדינת ישראל, המוגדר בתור ערך התוצר לשעת עבודה, הוא נמוך. פער הפריון בין מדינת ישראל לבין מדינות אחרות הוא חשוב מכיוון שיש לו השלכה ישירה על פערי השכר, ועל כן על הפערים ברמת החיים בין תושבי מדינת ישראל לתושבי מדינות אחרות.
- השולחן העגול עסק בסיבות לפער הפריון ובמדיניות אשר עשויה לצמצמו. לשולחן הוזמנו חבר הכנסת מנואל טרכטנברג, פקידים בכירים כגון אודי אדירי (סגן הממונה על אגף התקציבים), אבי שמחון (ראש המועצה הלאומית לכלכלה) ומיכל הלפרין (הממונה על ההגבלים העסקיים), נציגים מהמגזר העסקי כגון דן פרופר (יו"ר קבוצת אסם) ואשר גרין (סגן נשיא ויו"ר אגף בניה חוזית בהתאחדות בוני הארץ), כלכלנים מהאקדמיה כגון מרטין אייכנבאום (נורת'ווסטרן) ואמיר ירון (וורטון), ועוד.
- אביחי ליפשיץ הציג בתחילת השולחן העגול עבודה משותפת עם פרופסור רפי מלניק בנושא פער הפריון. להלן המסקנות העיקריות:
 - פריון העבודה במדינת ישראל נמוך יחסית לממוצע ה-OECD, ונמוך במיוחד בהשוואה למדינות אירופאיות בסדר הגודל של מדינת ישראל כגון פינלנד, אוסטריה, שבדיה, הולנד, אירלנד ודנמרק.
 - הסבר מרכזי לכך הוא רמות ההון הנמוכות במשק באופן יחסי – בעיקר הון פרטי והון ציבורי, אם כי גם הון אנושי כאשר הוא נמדד על ידי סקר המיומנויות של ה-OECD.
 - היעדר הון ציבורי הוא תוצאה של היעדר השקעות בתשתיות מצד הממשלה, בייחוד בתשתיות תחבורה.

- היעדר הון פרטי הוא תוצאה של גורמים כגון רגולציה כבדה על עסקים ובירוקרטיה לא יעילה על פי מדד doing business, מס חברות גבוה ודיפרנציאלי, ואי זמינות אשראי לעסקים קטנים ובינוניים.
- היעדר הון אנושי הוא בין השאר תוצאה של מחסור בהשקעות בהשכלה של כ-50% מהאוכלוסייה שאינם פונים להשכלה אקדמית אלא למסלול המקצועי.
- בעקבות כך, ממליצים כותבי הנייר להגדיל את השקעות הממשלה בתשתיות באופן משמעותי, וכן ליישם צעדים שהוזכרו בניירות עמדה קודמים של מכון אהרן בנוגע להשקעה בהשכלה מקצועית, קידום הפחתת הנטל הרגולטורי והבירוקרטי על עסקים, ביטול הדיפרנציאציה במיסוי חברות ועוד.
- יחד עם זאת, יש לזכור כי במקרים רבים בעולם ההשקעות לא בוצעו באופן אופטימאלי, ויש להקפיד על כך כתנאי מוקדם להגדלת ההשקעה.
- בתגובה למסקנות אלו התפתח דיון רחב בין הנוכחים. נקודה מרכזית בדיון הייתה מידת האופטימיות בנוגע ליכולתה של הממשלה לבצע השקעות באופן אופטימאלי. חלק מהמגיבים בשולחן, כגון אבי שמחון ועדי ברנדר, הביעו ספקות בנוגע לכך וטענו שהממשלה נוטה לבצע השקעות היכן שנוח או משיקולים פוליטיים ולא דווקא משיקולים ענייניים. לעומתם, מגיבים כגון דני צידון, צבי אקשטיין ואחרים טענו שנדרש להגדיל את ההשקעות באופן דרמטי, גם על חשבון הגדלת הגירעון וגם אם חלק מההשקעות לא יהיו אופטימאליות.
- נקודות נוספות שעלו בדיון כוללות את תכניות הממשלה להשקעות בשנים הקרובות, את השפעת העובדים הזרים בענף הבנייה על הפריזון, הצורך בהסרת חסמים לתחרות בתחום התחבורה הציבורית, הסיבות לעיכובים בהקמת תשתיות תחבורה בישראל, המעבר של המשק הישראלי מתעשייה לסקטור השירותים ועוד.

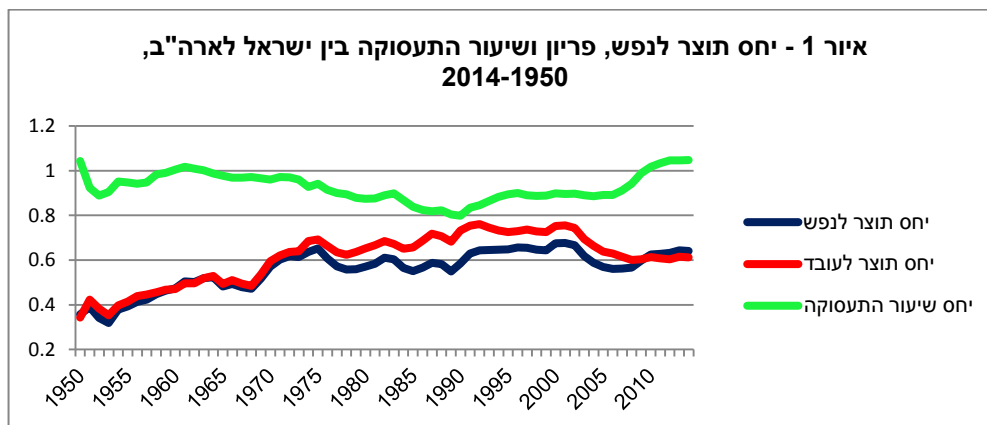
מהלך הדיון:

צבי אקשטיין

- הנושא שלנו היום, תרומת הממשלה לפריון הנמוך, הוא מרכזי בדיון הציבורי. על כן אנחנו במכון אהרן משקיעים הרבה משאבים במחקר העוסק בו.
- הפעם החלטנו לקיים דיון מוקדם יחסית, לפני שיש לנו נייר עבודה, מכיוון שההערות שלכם מאוד חשובות לנו להמשך המחקר בנוגע לפריון ולמדיניות.

אביחי ליפשיץ

- ערב טוב לכולם. העבודה היא משותפת עם פרופסור רפי מליניק ובהתייעצות עם צבי אקשטיין. נושא המצגת הוא פער הפריון בין ישראל לבין מדינות מרכזיות שאנחנו רוצים להידמות אליהן, והמדיניות המומלצת לצמצום הפער.
- נתחיל בלהציג את פער הפריון, ולאחר מכן נעבור למקורותיו העיקריים – ההון הציבורי, ההון האנושי ועלות ההון למגזר הפרטי. נחשב את התרומה של כל מקור לפער הפריון.
- המלצות המדיניות העיקריות הן השקעה בהון הציבורי, ביחוד בתשתיות תחבורה, השקעה בהון אנושי, וצעדים שניתן לעשות כדי להפחית את עלות ההון למגזר העסקי.
- התרשים הבא מציג את היחס של התוצר לנפש, התוצר לעובד ואת שיעור התעסוקה בין ישראל לבין ארצות הברית.

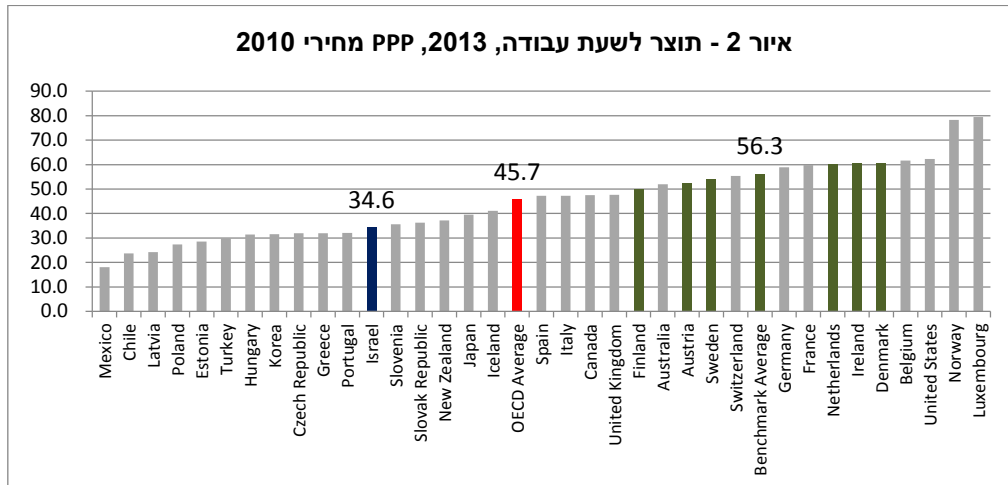


- היחס בין התוצר לנפש בישראל לבין התוצר לנפש בארצות הברית עלה מאז שנות השישים ואז התייצב על כ- 60%.

• התוצר לנפש הוא מכפלת פריון העבודה בשיעור התעסוקה: $\frac{Y}{N} = \frac{Y}{L} \cdot \frac{L}{N}$ (Y-תוצר, N-אוכלוסייה, L-מספר העובדים).

- שיעור התעסוקה בישראל היה נמוך באופן היסטורי, ועלה מאוד בעשור האחרון. כיום הוא הגיע למיצוי ולא סביר שיוכל לעלות עוד הרבה. יחס הפריון, שתרם לסגירת הפער בעבר, קפוא מאז שנות התשעים ובעשור האחרון נמצא בירידה.
- כך רמת הפריון הפכה לחסם הצמיחה של המשק.
- למי אנחנו רוצים להשוות את מדינת ישראל? מדינות ה-OECD כוללות גם מדינות שלא בהכרח נרצה להשוות אותנו אליהן. על כן הגדרנו קבוצה של מדינות סמן שהן מדינות

מפותחות בסדר הגודל של ישראל מבחינת האוכלוסייה, ואליהן נתייחס בהמשך המצגת: אוסטריה, אירלנד, דנמרק, פינלנד, שוודיה והולנד. בתרשים הבא ישנה השוואה כללית של התוצר לשעת עבודה בישראל ובמדינות ה-OECD, כולל מדינות הסמן:



- המטרה היא להבין כיצד ההון האנושי, עלות ההון במגזר הפרטי וההון הציבורי משפיעים על הפרייון. לשם כך נניח את פונקציית הייצור הבאה:¹

$$Y = A \left(\frac{G}{N} \right)^\beta K^\alpha (HL)^{(1-\alpha)}$$

פירוש הסימונים:

- התוצר (Y)
- רמת ההון במגזר הפרטי (K)
- מספר שעות העבודה (L)
- רמת ההון האנושי (H)
- רמת ההון הציבורי לנפש $\left(\frac{G}{N} \right)$
- השארית - הפרייון הכולל (A)

¹ הסבר עבור לא-כלכלנים: לא ניתן להכניס מדינות למעבדה בתנאים סטריליים, לשנות פרמטר אחד ולראות כיצד שאר הפרמטרים מושפעים. על כן, כדי לחשב את השפעתם של מרכיבים מאקרו-כלכליים שונים כגון רמת ההון האנושי על התוצר נדרש להניח מודל מסוים המהווה פישוט של המציאות. המודלים והפרמטרים המקובלים בספרות בנויים כך שהם תופסים את המרכיבים המרכזיים של הכלכלה ותואמים תופעות נצפות, אך יחד עם זאת מספיק פשוטים על מנת שיהיה ניתן להבין את הקשרים בין המשתנים ואת התוצאות. הקשרים האמיתיים בין המשתנים מורכבים הרבה יותר, כמובן, אך שימוש במודל מאפשר לנו לתפוס לפחות חלק מהמורכבות הזו במהלך הניתוח.

- מקדמי ההון וההון הציבורי לפי המקובל בספרות, $\alpha = 0.3$, מקדם הון ציבורי שמרני מאד ($\beta = 0.1$)
- בפונקציה זו ישנם ארבעה גורמי ייצור: ההון במגזר הפרטי, מספר שעות העבודה, רמת ההון האנושי, ורמת ההון הציבורי שאותה אנחנו מחלקים בגודל האוכלוסיה כדי לאפשר השוואה בין מדינות בגדלים שונים.
- בהסתכלות על הפרייון בארץ בד"כ לא הסתכלו על רמת ההון הציבורי, למרות שקיימת ספרות כלכלית עניפה המצביעה על תרומתו לפרייון. ההון הציבורי הוא גורם יצור משלים, הוא תורם גם לפרייון של ההון במגזר הפרטי וגם לפרייון של ההון האנושי.
- המרכיב האחרון הוא הפרייון הכולל, שארית סולו, אותו מרכיב שלא תלוי בגורמי הייצור.
- את המקדמים של ההון הפרטי והון הציבורי אנחנו בוחרים לפי ערכים מקובלים בספרות הכלכלית. יש טווח מאוד רחב של ערכים מקובלים לגבי הבטא, אנחנו לצורך הדיון פה לקחנו ערך שמרני הנמצא בחלק התחתון של הטווח.
- נסתכל קצת על נתונים השוואתיים. רמת ההון הכולל בישראל לשעת עבודה היא מאוד נמוכה, 65% פחות ממדינות הסמן ו-61% פחות מכלל מדינות ה-OECD. לרמת הון כל כך נמוכה תהיה השפעה על הפרייון.
- רמת ההון הציבורי לנפש בישראל נמוכה גם היא, פחות מחצי ממוצע מדינות הסמן.
- רוב התרומה של ההון הציבורי לפרייון מגיעה מתשתיות תחבורה. יש לנו גם נתונים ישירים על איכות תשתיות התחבורה בישראל, כגון זמן נסיעה לעבודה ומדדים נוספים, וכולם מראים שמצב תשתיות התחבורה פה לא טוב.
- לגבי ההון האנושי, מקובל בד"כ למדוד אותו על סמך מספר שנות הלימוד. זה מדד בעייתי שאינו מתחשב ברמת הלימודים. אנחנו נשתמש בסקר המיומנויות של ה-OECD שמודד באופן ישיר מיומנויות. בנינו מדד שמשלב את הציונים במתמטיקה, קריאה ועבודה בסביבה ממוחשבת. לפי מדד זה הרמה בישראל נמוכה ב-4% ממוצע ה-OECD וב-7% ממדינות הסמן. זה אמנם נראה פער קטן אבל הוא משפיע באופן משמעותי.
- למדד הזה להון אנושי יש קורלציה גבוהה עם הפרייון במדינות שונות, בעוד שלמדד של מספר שנות לימוד אין קורלציה עם הפרייון.
- במודל רמת ההון הפרטי נקבעת על ידי אופטימיזציה של פירמות הממקסמות רווחים. מתוך ההתנהגות האופטימאלית ניתן לחלץ את העלות השולית של ההון. העלות המשתמעת הנובעת מהתאמת המודל לנתונים היא מאוד גבוהה בישראל. כמו כן, מתקבל כי פער הפרייון בין ישראל למדינות הסמן הוא 21.7 דולר לשעת עבודה.
- עלות ההון נובעת מהריבית, המס, עלות עשיית עסקים, סיכון וגם מהמבנה הענפי של המשק.
- אנחנו מעוניינים לנסות ולחשב כמה תורם כל גורם לפער הפרייון אל מול מדינות הסמן.
- שני המרכיבים המשמעותיים ביותר בפער הפרייון הם עלות ההון הגבוהה למגזר הפרטי, ורמת ההון הציבורי הנמוכה. ההון האנושי מסביר 15% מהפער. לפרייון הכולל נותר כ-10% מהפער, שכוללים נושאים כגון תחרותיות, פתיחות ליבוא וגורמים נוספים. זה נושא חשוב, אבל ברור שהגורמים האחרים מרכזיים יותר.
- מחקר ההמשך שלנו יבוצע בנתוני מיקרו, כדי לבחון את רמת ההון בכל ענף בהשוואה בינ"ל.
- מנתונים ענפיים ניתן לראות היכן מרוכזת בעיית הפרייון: יש ענפים שבהם הפרייון ביחס לשאר המשק הוא גבוה, ענפים מייצאים כמו חקלאות, תקשורת, היי-טק ועוד. בענף הבינו הייתה עליה משמעותית בשנים האחרונות וכיום הוא כבר לא חריג ביחס למדינות הסמן. לעומת זאת, עיקר הפער מצוי בענפי השירותים הלא-מקצועיים כגון הסעדה, שירותי ניהול

ותמיכה ועוד. ענפים אלו מעסיקים בעיקר את החצי התחתון של העובדים במשק, אותם עובדים שהם חסרי השכלה.

- אנחנו מציעים צעדי מדיניות בשלושה תחומים:

1. השקעות בהון ציבורי ובתשתיות.
 - המחסור היחסי בהון ציבורי מחייב גידול בהשקעה בתשתיות.
 - לפי מחקר של ה-OECD התשואה הצפויה בישראל להשקעה כזו היא גבוהה לאור רמת ההון הציבורי הנמוכה.
 - יחד עם זאת, כאשר ממליצים על השקעה ציבורית, צריך להזהר ולברר האם באמת תתקבל תשואה גבוהה על ההשקעה. מחקרים שנעשו על מדינות אחרות העלו שהשקעות לא תמיד נעשות משיקולים כלכליים ולא תמיד נותנות תשואה גבוהה.
 - נפגשנו עם בכיר בבנק עולמי, שטען שאם יש חסמים שונים השקעה בתשתיות לא יכולה להעלות לבדה את הצמיחה במשק. אנחנו ממליצים על טיפול רוחבי בחסמים האלו.
2. השקעות בהון אנושי.
 - עסקנו בכך בשולחן העגול הקודם בהרחבה. בישראל קיים מחסור בהשקעה בהון האנושי של אותם 50% מהאוכלוסייה שאינם פונים להשכלה אקדמית.
 - מחקרים בעולם הראו שהתשואה לשנת השכלה אקדמית ומקצועית היא זהה במדינות שבהן יש מערכות השכלה מקצועית מפותחת.
 - בישראל ההשקעה בהשכלה מקצועית היא נמוכה הרבה יותר, ואנחנו ממליצים להגדילה.
3. הפחתת עלות ההון הפרטי.
 - עלות ההון מושפעת גם מהמחיר הישיר וגם מעלות עשיית עסקים, שבישראל היא מאוד גבוהה. עלות זו היא גם מס על עסקים קיימים וגם חסם להופעת עסקים חדשים. ישנו נייר עמדה של מכון אהרון העוסק בהסרת החסמים בנושא זה.
 - שיעור מס החברות הוא גבוה יחסית למדינות הסמן, ביחוד עבור פירמות לא מייצאות. אנחנו תומכים ברפורמה אשר תוביל את האחדת כל שיעורי המס במשק. זה לא מוצדק לתת לפירמות הטבות על סמך קריטריון היצוא, נדרש להשוות את מס החברות בכלל המגזרים.
 - ישראל היא יוצאת דופן מבחינת הדיפרנציאליות של מס החברות שלה, וזה מהווה עיוות של הקצאת המקורות במשק.
 - נדרש לטפל בזמינות האשראי, בעיקר לעסקים קטנים ובינוניים, וכן להפחית את מספר העובדים הזרים כדי להוריד את המחיר היחסי של הון אל מול עבודה.
 - נראה שהסיכון הגיאופוליטי לא מרוכז דווקא בענפים עם הפריון הנמוך, ואנחנו לא חושבים שהוא הגורם המרכזי לבעיית הפריון.

מנואל טרכטנברג

- אני רוצה לברך על העבודה הזו. הפעם יש חידוש אמיתי. אני אישית מעורב בנושא הפריון בישראל כבר עשרות שנים, וזה תמיד היה סוג של קופסה שחורה. כל פעם היינו קצת נכנסים פנימה, אבל לא הרבה. רמת האגרסיה לא אפשרה לנו להיכנס יותר פנימה. זו הפעם הראשונה שבה אני רואה פירוק של הבעיה בצורה שמאפשרת השלכות ישירות על מדיניות.

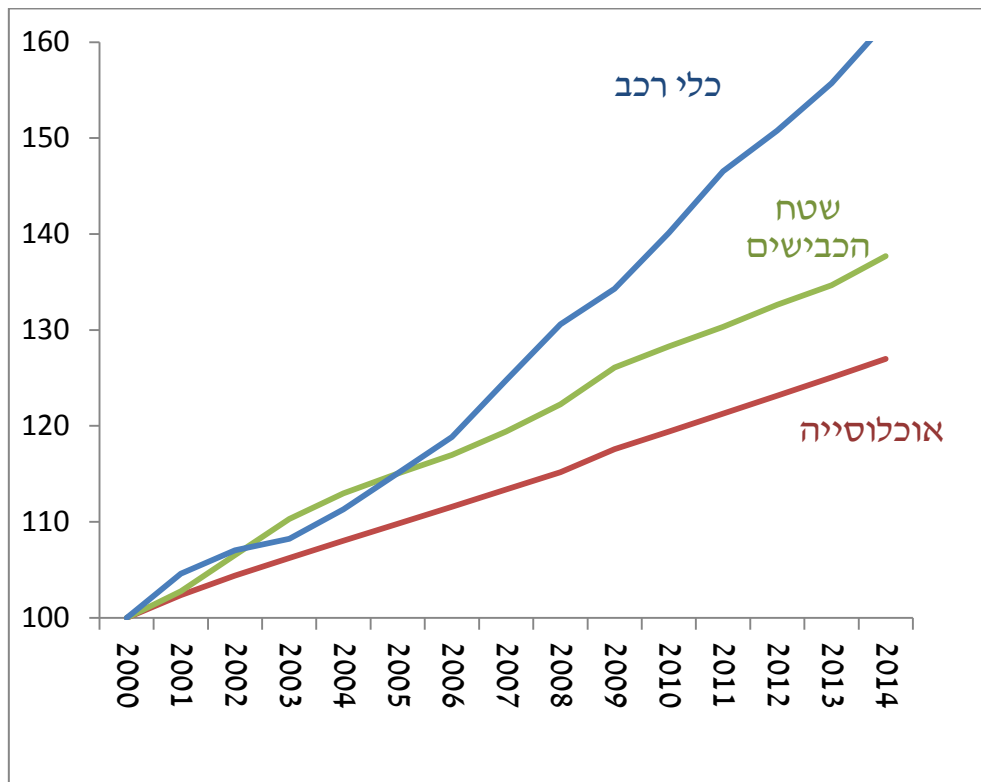
- כמה הערות מתודולוגיות. דבר ראשון, אם כבר פירקתם אז כדאי להוסיף מו"פ לתוך הנוסחה. זה נושא מרכזי. בהקשרים מסויימים יש תחלופה מסוימת בין הון פיזי לבין חדשנות, ולכן זה נושא חשוב.
- את מדינות הייחוס הייתי בוחר קצת אחרת, אבל זה לא קריטי כל כך. התוצאות היו נראות דומה.
- אלו הערות שוליות. הדבר המרכזי הוא שני המסרים שהם ייחודיים למחקר הזה.
- הראשון הוא התרומה של ההון הציבורי, ובדגש על תחבורה. הטענה שבישראל אין תחבורה ציבורית טובה היא נפוצה וידועה. אבל כדי להשפיע על מדיניות אולי צריך להתעמק בכך באופן יותר ספציפי, להראות את זמן הנסיעה, את ההשפעה של מחסור בתחב"צ על החלטות מגורים של הפרטים, והעיוות שיכול להיגרם בהקצאת המקורות.
- הפכנו בישראל למדינה שיש בה כאילו מיסי מעבר, על מגורים באזורים מרוחקים יחסית. זה גורם שיכול להתברר כמאוד מרכזי. נדרש לעשות "זום-אין" כי אמירות כלליות אינן מספיקות.
- המיקוד בממדד הכישורים בנושא הון אנושי יוצא מן הכלל. אני כבר שנים טוען ששנות לימוד זה לא זה. המיקוד בשנות לימוד במשך שנים רבות עיוות את המדיניות וגרם להשקעה גבוהה מדי בחינוך, עוד תארים ראשונים ושניים ללא ערך.
- הבעיה המרכזית שאתם מראים מתגלה בסקטור השירותים. זה חשוב מכיוון שבמשך שנים רבות התמקדנו בעיקר בתעשייה, שם אנחנו יודעים לאמוד את הדברים טוב.
- בנוגע להנחה שהבטא שווה ל-0.1, רצוי לחשוב שוב על הנחה זו. יש לכך השלכות מאוד גדולות, רצוי לייחס אותה למשהו במשק.

אבי שמחון

- יש בעיה עצומה עם הנתונים במחקר, מכיוון שהן לא ב-PPP פר סקטור. משווים מדינה שבה סקטור ההיי-טק הוא ענק, ובסקטור ההיי-טק אין הון פיזי, למדינה שבה יש תעשייה של ממש המבוססת על הון פיזי. ההבדלים יכולים פשוט לנבוע מהבדל בהרכב התעשיות.
- אני כל הזמן מנסה לשכנע את ה-OECD לעשות PPP על פי סקטורים, ללא הצלחה. רק עם נתונים כאלו נוכל להשוות בין מדינות.
- אני רוצה להגיד משהו על מס החברות. מי שמשלם מס נמוך יותר זה לאו דווקא מי שמייצא, אלא מי שיכול לצאת מפה. אני לא חושב שזה גורם לעיוות בהקצאת המקורות. אם היינו קובעים מס אחיד היינו נמצאים בבעיה.
- בנוגע להון ציבורי, הבעיה היא בעיקר איך להשקיע יותר. הממשלה יודעת שנדרש להשקיע יותר, אבל השאלה היא איך עושים את זה.
- אתה רוצה שפקידים חכמים, המלך-פילוסוף יחליט איך להשקיע בהון אנושי או הון פיזי. יש פקידים חכמים, אבל זה לא משהו שפקידים יודעים לעשות. בשנים האחרונות היה גידול משמעותי בהשקעה בחינוך, האם זה מוביל לאילו שהן תוצאות? לא.
- אם היית משכנע את קובעי המדיניות שיש רפורמה ספציפית שתעלה הרבה כסף אבל תגדיל את הפריון הם היו עושים את זה. אבל אנחנו לא יודעים האם זה יקרה. הבעיה היא לא שחסר כסף, אלא שאנחנו לא יודעים איך עושים את זה.

אודי אדירי

- הבשורה הפחות טובה היא שאנחנו מעולם לא הסתכלנו וידענו לעשות ניתוח מהסוג שאתם עושים פה. הבשורה היותר טובה היא שיש לנו כיום את היכולת לבחון כיצד לעשות את ההשקעה הנכונה, כי המטרה כפי שנאמר היא לא רק לשפוך כסף.
- אני אתמקד כאן בתשתיות תחבורה. נתחיל עם המתודולוגיה לבחינת פרויקטי השקעה, נמשיך עם המצב הקיים ולבסוף נתאר את התכניות לעתיד.
- התשובה לשאלה כמה להשקיע בתשתיות איננה נמצאת בידינו. תקציב המדינה לא נקבע על ידי חבורה של אנשים חכמים שיושבים מול שולחן ומחליטים איזה חלק מהעוגה כדאי להשקיע. גם אם זה היה המצב זו הייתה בעיה, כי על השקעות נדרש להחליט מספר שנים מראש. לכן יכולת ההשפעה של הממשלה היא לטווחי זמן ארוכים.
- בשנים האחרונות השקענו סכומי כסף גדולים בתכנון, וכיום אפשר להתחיל לראות את התוצאות של זה.
- איך בודקים האם פרויקט הוא טוב או רע? אנחנו בוחנים את כל העלויות של הפרויקט, כולל הפרעה לתנועה, אל מול תועלות כגון חיסכון בזמן נסיעה, בבילאי כלי רכב, והשפעות חיצוניות כגון בטיחות, זיהום אוויר ועוד.
- הנושאים האלו מגיעים ממודלים מתקדמים מאוד שבוחנים את שיווי המשקל התחבורתי הכולל במשק, על פני 30 או 40 שנים קדימה.
- המתודולוגיה הזו היא סבירה, אבל היא לא יודעת לבחון השפעות מאקרו. למשל, היא לא מניחה שבעקבות קו רכבת אנשים יעברו דירה. לכן היא לא מתאימה לבחינה של כמה נדרש להשקיע בתשתיות באופן כללי.
- לפי התחזיות שלנו כל נהג צפוי לבזבז 60 דקות נוספות על נסיעה ביום על פקקי תנועה עד שנת 2030, והם יכפילו את עצמם.
- בתרשים הבא ניתן לראות את הנתונים בנוגע למספר כלי הרכב, שטח הכבישים וגודל האוכלוסייה בישראל:



- קצב הגידול של בניית הכבישים לא מספיק מהיר ביחס לקצב הגידול ברמת המינוע. יש כאן הדבקה של פערים: רמת המינוע בישראל עדיין נמוכה ביחס ל-OECD. יש כאן עלייה ברמת החיים וצמצום של פער.
- הגידול בפקקים הוא אקספוננציאלי ביחס לרמת המינוע. השוליים הם קריטיים לרמת הפקקים. אם ביום מסוים אין בתי ספר אז אין פקקים – וכמה אנשים כבר נוסעים לבתי ספר?
- בשנים האחרונות יש גידול בשיעור ההשקעות בתחבורה, וגם מבנה התקציב לשנים הבאות מניח את המשך הגידול. לצד זה יש שימוש גובר והולך בגורמי ביצוע פרטיים בשיטות BOT. זה נובע בין השאר מהבעיה שהייתה ביכולת ביצוע, וכן תורם להחלקת ההוצאות.
- אנחנו ממשיכים בתנופת פיתוח כבישים. בתקציב האחרון הממשלה אישרה גם יציאה לביצוע של מערכות הסעת המונים בהיקף של 54 מיליארד שקלים שלא היה בעבר. יכולנו לקבל את ההחלטה הזו מכיוון שבשנים קודמות השקענו מאות מיליונים בתכנון של הפרויקטים האלו.
- אנחנו מדברים על יצירת מציאות חדשה בתחבורה הציבורית שתבוסס על רשת של רכבות קלות בגוש דן, בירושלים ובמטרופולין חיפה.
- אם נצליח לעמוד באתגר הזה, שהוא לא רק כספי אלא גם ביצועי, אנחנו נצליח לשנות את שיעור השימוש בתחב"צ בנסיעות עירוניות. במטרופולינים מתוקנים בעולם המערבי מגיעים ל-40% שימוש בתחבורה ציבורית, במטרופולין תל אביב אנחנו עומדים על 20%. אנחנו מקווים שהתכנית הזו תקדם אותנו.

דן פרופר

- אני יכול לאמת את תוצאות המחקר המעניין הזה מהשטח.
- אני חושב שזה אופטימי להגיד שהפקקים יוכפלו ב-2030, אני חושש שזה יקרה יותר מוקדם. מכירת המכוניות הפכה למכונה לעשיית כסף ממיסים. אין שום סיבה לממשלה להפסיק את זה, חלק ניכר מהרחבת ההכנסות ממיסים מגיע ממכירת כלי רכב ולכן אני רואה שחורות בנושא זה. כל זאת כאשר התקציבים לתחבורה מוגבלים ביותר.
- לדעתי לא רחוק היום שבו נגיע למה שראיתי במקסיקו סיטי. ביקרתי שם והתבקשתי על ידי המארחים שלי לא לקבוע יותר משתי פגישות ביום, מכיוון שלא אספיק להגיע ליותר בגלל מצב הפקקים. בישראל אנחנו מתקרבים למצב זה.
- מעבר לאבדן שעות העבודה, יש סכנה שהחשק לעשות עסקים בישראל יקבל מכה נוספת מהכיוון הזה. איני מכיר איש שימשיך להשקיע בעסקים במצב כזה.
- הפיריון בתעשייה יותר גבוה מאשר בענפים אחרים. הבעיה שלנו היא שאחוז הייצור התעשייתי מהתוצר הולך ויורד, אחוז השירותים הולך ועולה, ויש לכך השפעה הרסנית על הפיריון.
- יש כמה השפעות לירידה בתעשייה. לפני 20 שנים הדגל שהנפנו היה השקעות זרות, היום יש יותר תעשיינים שפונים לחו"ל ומשקיעים שם מכיוון ששם התמורה יותר טובה. ההשקעה בתעשייה חשובה מאוד כדי להעלות את הפיריון.
- ההשקעה הזו חסרה בגלל שתי סיבות:
 1. המיסוי, שנמצא בירידה אבל עדיין גבוה מדי.
 2. חוק עידוד השקעות הון, שלמרות השינויים שהוא עבר עדיין אינו תומך בתעשייה שאינה היי-טק.
- עצוב לראות שבמדינות ה-OECD חלק התעשייה בתוצר הוא 23%, כאשר אצלנו המספר הוא כמעט חצי מזה.
- אנחנו באסם משקיעים בשנתיים האחרונות מאות מיליוני ש"ח בתעשייה. הפיריון הנוסף המושג יקר מאוד מבחינת משאבים. הוא הרבה יותר זול במפעל בצ'כיה שבו אנחנו משקיעים. שם ברגע שאני משקיע מגיע מישהו שמציע לייצג אותנו מול כל הגורמים הממשלתיים ולפתור את הבעיות הבירוקרטיות. זה עובד מצוין, בנוסף לכל מני החזרי מס על השקעות והטבות אחרות שקיימות שם.
- יש לי עוד הרבה מה להגיד גם על רגולציה ועל בירוקרטיה והשפעתן השלילית החזקה על הפיריון, אולי נגיע לזה בהמשך.

מיכל הלפרין

- אני בעיקר מעוניינת לדבר על נושא התחבורה. התרשים שהוצג במצגת של אביחי בנוגע למשך הזמן שלוקח לאדם במדינת ישראל להגיע לעבודה לעומת 20 מדינות ב-OECD, ושמראה שבישראל זמן ההגעה לעבודה כפול, מתבסס על נתוני לשנת 2003. היום המצב הרבה יותר גרוע בכבישים. זמן הגעה לעבודה כמובן משפיע על הפיריון וגם על איכות החיים שלנו.
- אם אנחנו צריכים לשקול האם כדאי להשקיע בעוד כבישים או בעוד תחב"צ, הרי שבגלל גודלה של המדינה וצפיפותה, כנראה שצריך להשקיע בתחב"צ.
- באיחור ניכר מתחילים לבנות מערכת להסעת המונים, אבל השקעת כסף היא קשה. התקציב מוגבל. אבל יש דברים הרבה יותר פשוטים שאפשר לעשות מלבד להשקיע כסף, למשל להסיר את החסמים הקיימים על תחבורה.

- בהקשר הזה (של הסרת חסמים) עסקנו בחודשים האחרונים בנושא תחבורה שיתופית, חקרנו הרבה מאוד את תחום המוניות. כיום כדי לקבל מספר ירוק צריך לשלם למדינת ישראל רבע מיליון שקל, ולכן חסרות מוניות במדינת ישראל. כדי להיות נהג מונית צריך לעבור קורס של יותר מ-150 שעות, שכולל הכשרה בהכרת חומרי חבלה, ידיעת הארץ, הסבר פניך לתייר ועוד נושאים שהרלוונטיות שלהם לא ברורה. זה תהליך ארוך מאוד ומייגע. את כל זה אפשר בשנת 2016 במדינת ישראל לרענן ולבחון מחדש – האם באמת צריך את כל החסמים האלה על עולם המוניות.
- לנגד עינינו מתפתחת התחבורה השיתופית, החל מאפליקציות כמו גט, שמאוד שיפרו את חיינו, והמשך באפליקציות מורכבות יותר כמו אובר וליפט שלא מורשות להיכנס לישראל בינתיים ולא צריך להשקיע שום דבר אלא רק צריך לאפשר להם להיכנס למדינת ישראל.
- לבסוף אני רוצה לציין את מיזמי car pooling. על פי הנתונים של משרד התחבורה והמחקרים שלהם, כיום בשעות העומס שיעור המילוי של מכוניות הוא 1.1, דהיינו, 11 נהגים על 10 מכוניות. עוד אומר משרד התחבורה, לא אני, שאם נצליח להביא את שיעור המילוי ל-1.4, 14 נהגים על 10 מכוניות, תיפתר בעיית העומס. זה כל מה שצריך. מיזמי ה-car pooling יכולים להעניק הקלה משמעותית על הגודש בכבישים. מדובר בטכנולוגיה ישראלית ומשרד התחבורה ספק מתנגד למיזמים האלה ספק מעלים מהם עין, אבל בוודאי לא הציג שום מדיניות ברורה בנושא.
- זה לא דורש שום השקעה, לא דורש תקציבים וצ'קים, רק דורש להסתכל מסביב ולאפשר את הקיים. כאן מדינת ישראל חוטאת פעמיים, לא רק שהיא לא משקיעה בתשתיות אלא גם לא מאפשרת לתחרות להיכנס.
- אני רוצה לסיים עם משהו מפרספקטיבה אישית שיכול להתחבר לפריון העבודה. רציתי לדבר על תרבות העבודה בישראל. תרבות העבודה בישראל לוקה. מי מאתנו שזכה לעבוד במדינות אחרות יודע שהיחס למקום העבודה ולשעות העבודה הוא שונה.
- למה זה קורה? הרי אנחנו לא עם פחות חרוץ. ההשערה שלי היא שזה משום שמקום העבודה הראשון של רוב אזרחי המדינה הוא צה"ל, וזה מקום מאוד רע ללמוד בו תרבות עבודה רצינית. זו כמובן הכללה. יש המון אנשים שעובדים מאוד קשה בצה"ל, אבל יש שם שכבה מאוד עבה של אנשים שיוצאים מהתיכון, מתרגלים לתרבות העבודה בצה"ל ומביאים את זה לאזרחות.

אשר גרין

- ראינו כאן נתונים חד משמעיים על כך שפריון ענף הבנייה גדל בשנים האחרונות.
- בכל העולם מחפשים כלים לשפר את הפריון בתחום הבניה. העובדים הזרים הם מאוד מיומנים, אנחנו משלמים להם שכר גבוה. אנחנו משלמים לעובדים סינים כ-25 אלף ש"ח. זה בבנייה למגורים, בפרויקטים ציבוריים נאסר עלינו להעסיק עובדים זרים.
- אנחנו היינו שמחים מאוד לוותר לחלוטין על הבאת העובדים הזרים, אבל המחסור בעובדים מקצועיים בעבודות הרטובות גרם לזינוק של פי 2 בזמן הבנייה למגורים.
- הרצון שלנו להשקיע בהכשרת עובדים ישראלים נתקל במכשולים שהמדינה מעלה. אין כאן שום מקום שבו ניתן ללמוד להיות טייח, בנאי, או לעבוד בעבודות שלד. המדינה איננה מאשרת קורסים ותקציבים.
- לנו חסר כוח אדם עכשיו, לא בטווח העתידי. ללא כוח אדם לא תהיה בנייה למגורים וגם לא תשתיות.
- כיום קבלנים טובים וותיקים קורסים. זה צריך להדאיג את כולנו.

- שתי נקודות שחייבים לטפל בהן הן מבנה המכרזים ומוסר התשלומים.
- המדינה משלמת שוטף פלוס כמה שמתחשק.
- נדרש לבחור קבלנים במרכזים לא רק לפי המחיר אלא גם לפי איכות העבודה. הזול ביותר עולה לכולנו הרבה כסף. אף אחד לא מכמת את הזמן שהמדינה מפסידה בעקבות קבלנים שפושטים את הרגל והזמן שמתבזבז עקב כך.
- ענף הבניה בישראל הוא מהמתקדמים בישראל מבחינה טכנולוגית.
- כל הבניה הנמוכה מצריכה הרבה יותר עובדים בגלל חסם של המדינה. למשל, המדינה לא מאפשרת לנו להביא מנופים שאפשר להכניס לפרויקטים הקטנים, מנופים שיכלו להוביל לחיסכון בכוח אדם.

צבי אקשטיין

- למה?

אשר גרין

- משרד הכלכלה מציב חסמים ליבוא מנופים קטנים המופעלים על ידי מנהל העבודה, כפי שקיימים בארצות אחרות. פה רוצים שלכל מנוף כזה יהיה מנופאי במשכורת שהופך אותו ללא כלכלי. הבאנו כמה פתרונות שלא התקבלו על ידי המשרדים הרלוונטיים.
- החסמים שמונעים עלייה בפריזון בענף הבניה הותרו מזמן. אני קורא מכאן לכם ולשרים המובילים לשבת איתנו ולחפש פתרונות ישימים שיאפשרו את הגדלת הפריזון בענף הבניה.

אבי וייס

- שאלה מקדמית לגבי המודל: ראיתי שיש בו תשואה עולה לגודל, ובדרך כלל אני רגיל שהתשואה היא פוחתת לגודל.

אביחי ליפשיץ

- כן, מודלים של השקעה ציבורית בדרך כלל כוללים תשואה עולה לגודל בנוגע להון הציבורי, זו הנחה מקובלת.

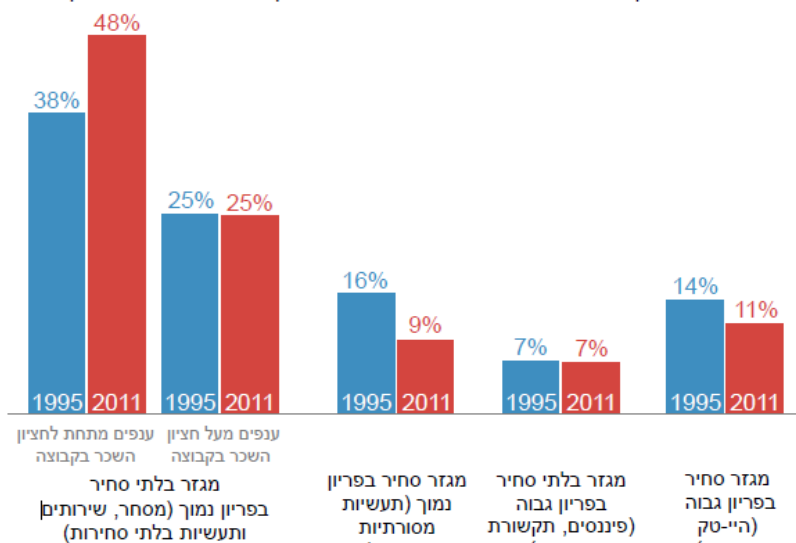
אבי וייס

- אוקיי, אני מבין.
- יש הרבה דברים מעניינים במחקר, אבל אחד הדברים שעניינו אותי במיוחד הוא ההחלטה איפה להשקיע. כאן נאמר שנדרש להשקיע דווקא בתחומים שבהם ישראל פחות מצטיינת, דווקא בתעשיות החלשות יותר.

- זה לא מובן מאליו. למשל, אפשר לומר שכדאי יותר להשקיע היכן שיש לנו יתרון יחסי, למשל בהיי-טק. אבל כאן זה לא מה שנאמר.
- החשיבות של זה נוגעת לשאלת הניידות של עובדים, עד כמה עובדים הם ניידים בין מגזרים שונים.
- לחלק ניכר מהאוכלוסייה אין את היכולת להגיע לתעשיות המתקדמות יותר. המודל של בלאסה וסמואלסון צופה שיהיה מעבר של עובדים לענפים שבהם הפריון גבוה יותר, וכתוצאה מכך ללחצי שכר בענפים אלו. כלומר, אם נשקיע בהיי-טק יהיה מעבר של עובדים מהלואו-טק להיי-טק, ונראה השפעה שם.
- לפי מאמר של יעקב לביא ועמית פרידמן יש סגמנטציה בשוק העבודה הישראלי. ההיי-טק הישראלי יכול לקלוט הרבה עובדים, יש ביקוש, אבל מבחינת ההיצע לא לכולם יש את היכולת להגיע לשם. לחלק גדול מהאוכלוסייה אין את הכלים הדרושים כדי להגיע למקומות האלו.
- לפי מאמר של דן רודריק שפורסם לאחרונה ישנן מדינות מתפתחות שאינן מדביקות את רמת החיים של המדינות העשירות משום שהמגזר התעשייתי אצלן הצטמצם "מהר מדי".
- במדינות המוצלחות ביותר בסופו של דבר עוברים מתעשייה לשירותים, אבל יש מדינות שעוברות שלב מוקדם מדי. כלומר, עדיין אמורה להיות תעשייה מסורתית אבל כבר עוברים לשירותים.
- מסקנות המדיניות לפי המאמר הן להשקיע יותר בתעשיות המסורתיות. אני מסכים עם זה.
- בישראל אנחנו רואים שהפריון בענף התעשייה עלה אחרי שהשקיעו בתחום הזה באופן משמעותי בשנות התשעים. במסחר ובשירותים זה דעך. נכנסו יותר עובדים למסחר ושירותים ובתעשייה מספר העובדים דעך.
- בתרשים הבא אנחנו רואים את התעסוקה בענפים שונים עבור עובדים בעלי השכלה תיכונית ומטה. מגזרים סחירים הם מגזרים עם שיעור גבוה של יצוא או יבוא. חילקנו את הענפים לפי השכר בתוך החלוקות למגזרים סחירים ולא סחירים ומגזרים עם פריון גבוה או נמוך.

התפלגות התעסוקה של עובדים בעלי השכלה תיכונית ומטה

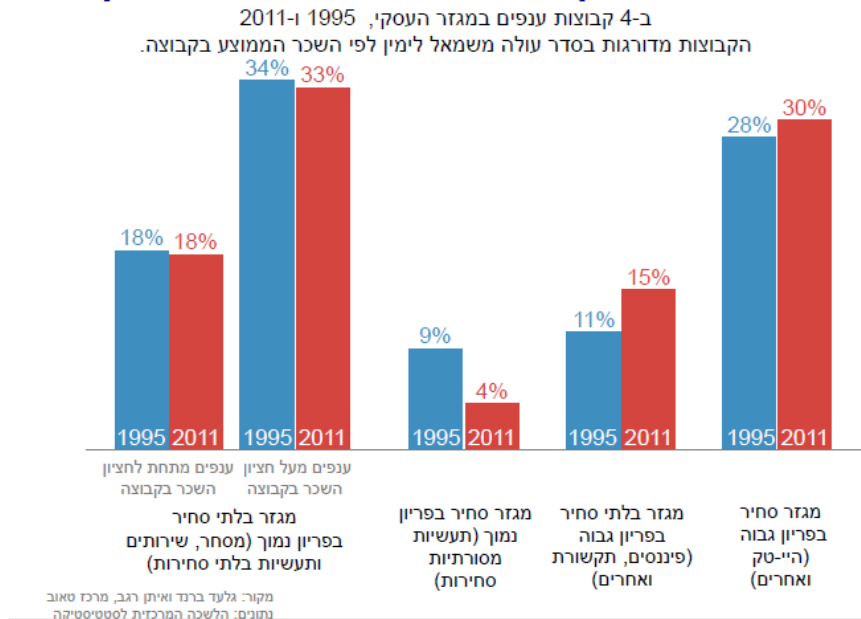
ב-4 קבוצות ענפים במגזר העסקי, 1995 ו-2011
הקבוצות מדורגות בסדר עולה משמאל לימין לפי השכר הממוצע בקבוצה.



מקור: גלעד ברנד ואיתן רגב, מרכז טאוב נתונים: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

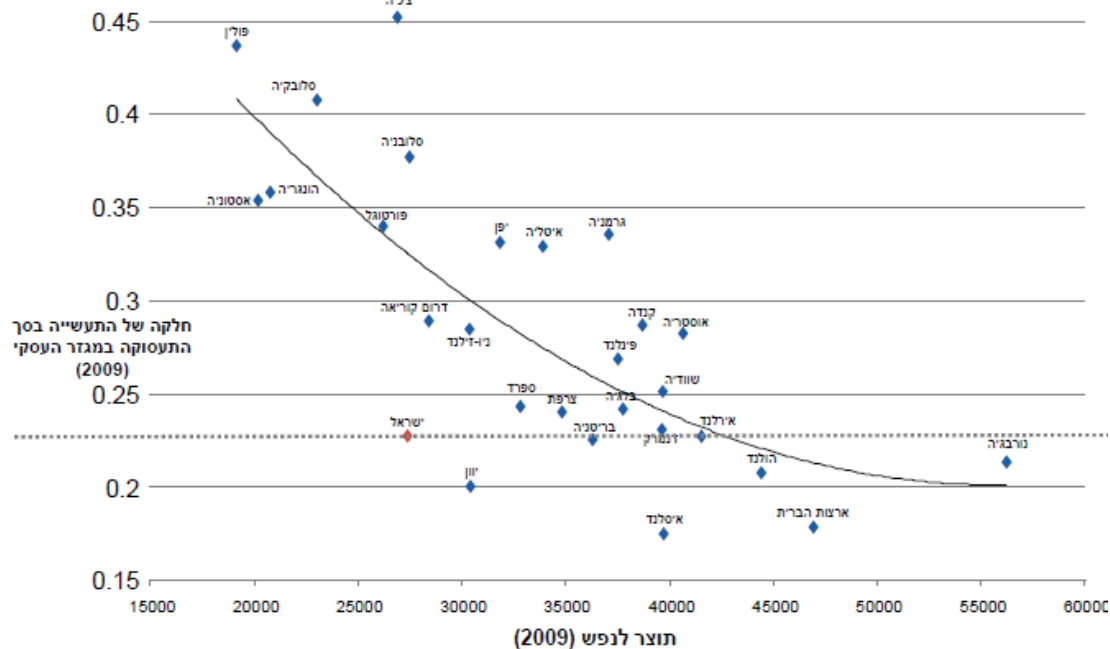
- ככל שזזים ימינה בגרף רמת השכר עולה. בעמודות השמאליות יש אנשים שמרוויחים קרוב לשכר מינימום, ובימין נמצא ההי-טק. בין 1995 ל-2011 רואים תזוזה שמאלה, רואים שיש הרבה אנשים שנכנסים לתוך אותם מקומות שבהם השכר נמוך.
- מאיפה זה מגיע? מהתעשייה המסורתית. אילו עובדים בעלי השכלה תיכונית ומטה. אם בוחנים רק בעלי השכלה אקדמית מתקבלת תמונה שונה, מעבר מתעשיות בפריזון נמוך לענפים שבהם הפריזון והשכר גבוה יותר. כלומר עובדים אלו שיפרו את מצבם.

התפלגות התעסוקה של עובדים בעלי השכלה אקדמית



- כלומר, החשיפה לייבוא שיפרה את מצבם של העובדים המיומנים – אך העובדים הבלתי מיומנים נדחקו כלפי מטה לרובד התחתון של הענפים הבלתי סחירים. המעבר מהתעשיות המסורתיות ה"סחירות" לעבר הרובד התחתון של המסחר והשירותים מהווה משקולת על הצמיחה במשק. ניתן אולי לטעון שכדאי להתמקד בענפי ההי-טק מבחינת מתן תמריצים מכיוון ששם מצוי היתרון היחסי של המשק. אך בהינתן הנידוד הנמוכה בין הסקטורים ההשפעה הכללית משקית לכך, מוגבלת.
- השאלה החשובה היא לגבי ההשפעות החיצוניות, היכן הן יותר גדולות. בהתחשב בסגמנטציה במשק, ייתכן שהן משמעותיות יותר בלאו-טק.
- חלקה של התעשייה בסך תעסוקת המגזר העסקי בישראל הוא נמוך, כשמשווים אותו לתוצר לנפש. התוצר לנפש בישראל דומה לתוצר במדינות כמו פורטוגל, דרום קוריאה, סלובניה וניו זילנד שאצלן חלקה של התעשייה גדול הרבה יותר. החלק של התעשייה במגזר העסקי בישראל דומה למדינות כגון דנמרק, אירלנד ובריטניה שאצלן התוצר לנפש גבוה יותר. זה הנושא שעליו דיבר רודריק. הלכנו מהר מדי לתחום השירותים.

חלקה של התעשייה בסך תעסוקת המגזר העסקי לפי תוצר לנפש
מדינות ה-OECD, תוצר לנפש לפי שקילות כוח קנייה של 2009



מקור: איתן רגב וגלעד ברנד, מרכז טאוב.
נתונים: OECD, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

- סוג ההכשרה הנדרשת בלואו-טק דומה להכשרה של אנשים שנמצאים כיום בשירותים. האנשים שם לעולם לא יעברו להיי-טק, אבל לעבור ללואו-טק זה סוג מיומנות אחר לחלוטין.
- נקודה חשובה נוספת, היכולת להשפיע על הפריון בענפי השירותים והמסחר מאוד מוגבלת, אלו ענפים בלתי סחירים באופיים, רגישים פחות להתפתחויות הטכנולוגיות וכמובן אינם חשופים לתחרות בשוק הגלובלי. מסיבות האלה פוטנציאל הצמיחה בהם מאוד מוגבל, במיוחד ברובד התחתון של השירותים והמסחר. אלו בדיוק היתרונות של התעשיות המסורתיות, התעשיות פועלות בשוק הגלובלי וחשופות לתחרות העזה בעולם. ניגוד לעבר כיום התעשייה המסורתית המודרנית מבוססת על הון וטכנולוגיות מתקדמות ולא על כוח עבודה זול – אלא על עבודה מיומנת, כזו הדורשת הכשרה מקצועית ומתגמלת בשכר גבוה יחסית. מסיבות אלה, המפתח להעלאת הפריון נעוץ בהסטת התעסוקה מהרובד הנמוך של הענפים הבלתי סחירים לעבר הענפים הסחירים.
- כך גם תהיה לנו יותר ניידות, גם נגדיל את הפריון בשירותים, גם נקטין את שיעורי העוני וגם את אי השוויון בחלוקת הכנסות.

דפנה אבירם ניצן

- כבר זמן רב מכינים עבודות על בעיות הפריון, אבל השיח צריך להיות יותר על הפתרונות, ולכן העבודה הזו חשובה.
- במונחי כוח קנייה הפער בפריון לשעת עבודה הוא כיום 30%. הפער הזה יגדל משמעותית בשנים הקרובות. אם אנחנו רוצים לסגור את הפער נדרשת צמיחה של התוצר לשעת עבודה בשיעור של 8% בשנה, לעומת קצב שנתי של כ-2% לשנה כיום. לכן, נדרשת מהפכה של ממש בתחום.

- נדרשת ראייה כלל מערכתית, גורם אחד שמחבר בין כל הקצוות. אם רק נעודד השקעות אבל לא נטפל בבעיית הבירוקרטיה לא עשינו כלום, וכך גם לגבי נושאים אחרים. צריך לחבר את כל המרכיבים של הפאזל.
- דיברתם על התעשייה ועל כך שלכאורה שם אין פער מול העולם. אבל התייחסתם לממוצע, כאשר בפועל יש שם הבדלים גדולים בין ענפי ההיי-טק ללואו-טק, נדרש יותר לרדת לפרטים כאן. בתעשיות המסורתיות קיים פער ניכר מול חו"ל.
- דיברתם על מס אחיד לכל הענפים, אבל נדרש להבחין בין ענפים סחירים ללא סחירים. אנחנו לא נותנים הטבות מס כי אנחנו מעוניינים לחלק מתנות, אלא כדי למשוך מפעלים שלא להעביר פעילות לחו"ל. יש לנו נחיתות גם גיאוגרפית, גם ביטחונית, גם רגולטורית, לכן אנחנו נאלצים להתחרות מול העולם במשיכת משקיעים ולתת הטבות מס אטרקטיביות. לא הצלחתי להשתכנע ברציונל של לתת הטבות מס לענפים לא סחירים, שיישארו כאן בכל שיער מס כי אינם יכולים לעבור לחו"ל.
- אני חושבת שטיוב הרגולציה והקטנת נטל הבירוקרטיה זה מה שיגדיל את ההשקעות בתחומים אלו, ועניין המס פחות חשוב.
- דיברתם על הפחתת עלויות המימון. אני חושבת שצריך לשים פה דגש על עסקים קטנים ובינוניים, שם נמצא הכשל המרכזי.
- בנוגע לכוח אדם, אין ספק שהכשרה מקצועית זה חסם משמעותי ואני מכירה את זה היטב, אבל אין להתעלם גם מהמחסור במהנדסים שהוא חשוב לא פחות.
- במהלך השנים נתקלתי בטענה ש"בסדר, שהמפעלים יכשירו בעצמם". יש כאן התעלמות מכך שעובדים נוטים לעבור מקום לאחר הכשרה, בעיקר בתחומים בהם יש מחסור בעובדים מיומנים. זהו כשל שוק קלאסי, לא יתכן שמפעל יכשיר עובד ולאחר מכן מפעלים אחרים יחטפו אותו.
- לגבי השקעה בתשתיות תחבורה, אני רוצה לומר לאודי אדירי – זה נכון שיש השקעה משמעותית, אבל יש בעיה עם התפרים בין המערכות. אין תיאום בין התזמון של אוטובוסים ורכבות.
- לא שמעתי פה את הנושא של עידוד יצוא. חברות מייצאות הן חברות עם פריון גבוה. נכון שהסיבתיות כאן לא ברורה, לא ברור אם הפריון גבוה בגלל שהן מייצאות או אם הן מייצאות בגלל שמלכתחילה היה שם פריון גבוה. אני חושבת שיש סיבתיות בכל מקרה בשני הכיוונים. אני חושבת שיצוא משפר את הפרודוקטיביות ולכן עידוד יצוא יכול לתרום לנושא זה.

עדי ברנדר

- המלצות המדיניות בנוגע לייעול הבירוקרטיה, השקעה בתשתיות ובהכשרה מקצועית, צמצום עיוותים במערכת המס וכך הלאה – אינן שנויות במחלוקת.
- אבל הניתוח שיש בנייר פחות אפקטיבי בזיהוי מוקד הבעיה ובקישור לפתרונות. אני חושב שהמשך העבודה על ענפים, כפי שהמחברים ציינו שהם מתכננים, יכול לתרום יותר לזיהוי המוקדים, למשל את ההשפעה של הסיכון הביטחוני בישראל.
- מעבר לזה, אני חושב שהניתוח לא מייצר מספיק תובנות לשאלות המדיניות הרלוונטיות. האם כדאי להעלות מיסים כדי לשפר את התשתיות? האם כדאי להעלות מיסים כדי לשפר את ההון האנושי? למשל, לדברי ראש הממשלה, ההון האנושי היה גבוה מאוד ברוסיה, אבל הוא לא עזר להם לצמוח. במחקר הנוכחי אין תובנות לגבי התחלופה בין היעדים?
- בנוגע לתשתיות ציטטתם את המספרים של ה-OECD ואת העבודה שלהם. אבל העבודה הזו מבוססת על ההשקעה האופטימאלית, לא על השקעות באופן כללי. אם אנחנו מסתכלים

- על ישראל, היו בשנים האחרונות הרבה השקעות בתשתית, אבל רובן היו איפה שאפשר ולא איפה שצריך. בפריפריה יש פחות התנגדויות ובעיות, ולכן שם יש הרבה פרויקטים, אבל התשואה יחסית נמוכה. חשוב לזכור את הבעיות האלו כשאנחנו מדברים על הטרייד אופ. במחקר נטען כי רוב הפער בין ישראל למדינות האחרות נובע ממלאי ההון הנמוך בישראל, מכיוון שמחיר ההון גבוה מדי. אבל זה מאוד תלוי בצורת החישוב. למשל לגבי המדדים של ההון האנושי, התוצאות שלכם תלויות בצורת המדידה וחישוב הסקאלה. בחישוב שמתבסס על סטנדרטיזציה מקובלת של נתוני PIAAC חלק גדול בהרבה מהפער נובע דווקא מההון האנושי. לכן יש פה סוגיות שהן משמעותיות לתוצאות ולפירוש.
- אני חושב שמאוד רצוי שהמדיניות תתמקד בענפים עם הפריין הנמוך. אבל הייתי מחזק את הדגש הזה על ידי הסתכלות על הרכב הביקושים בעולם, להיכן הוא מתקדם ולהיכן אנחנו צפויים להתקדם בהתאם. מכאן נובעת החשיבות של ענפי השירותים, שהם אלו שצומחים במדינות המפותחות ובישראל.

דן פרופר

- רק הערה קטנה: לגבי הפער של עשרה אחוזים בפריין הכולל - יתכן שזה נובע מימי העבודה, מכך שלא ניתן לעבוד יותר מחמישה וחצי ימים בשבוע בישראל.

עדי פוזנר

- הנתון שאותי הדהים זה שעלות ההון בישראל יקרה יותר ב-10 דולר.
- אנחנו חיים במדינה קטנה, עם פחות אדמה לעובד. אולי זה בא לידי ביטוי כאן, מפעלים קטנים יותר, משרדים קטנים יותר.
- אפשרות אחרת הי ששער חליפין המפוחת בצורה משמעותית משפיע על עלות העסקת עובדים לעומת הון.
- בנוגע להמלצות יש קפיצה מסוימת, אתם לא בוחנים היכן התשואה להשקעה תהיה גבוהה יותר.
- דבר אחרון – אני מאוד שמח שסוף סוף משקיעים בתשתיות ציבוריות הרבה כסף, אבל זה דווקא קורה בתקופה שבה העולם עובר שינוי ובכלל לא ברור אם בעתיד יצטרכו את הרכבות האלו, לאור מגמות טכנולוגיות בנושאים כגון מכוניות אוטומטיות.

נירה שמיר

- הגעתי מעולם התעשייה ונושא הפריין מאוד חשוב לטעמי.
- לדעתי, הסיפור של החלוקה הענפית הוא מאוד חשוב. למשל, בענף כמו שירותי בריאות וחינוך, התמהיל של שירותים ציבוריים מול פרטיים הוא מאוד שונה בין המדינות, ולכן באגרגציה קשה להבין את ההבדלים, שבדאי משפיעים על הפריין.
- אני מסכימה עם הרבה דברים כאן שאמרו שנדרש לתמוך דווקא בתעשייה המסורתית ולפתח שם חדשנות. לפני למעלה מעשור, החל המדען הראשי לתמוך בהשקעה במו"פ בתעשייה המסורתית, יוזמה חשובה ביותר. יש לבחון היכן זה עומד.

- דובר כאן על עלות האשראי של עסקים קטנים, אבל גם אימוץ טכנולוגיות והפחתת רגולציה חשובים לא פחות.
- באשר לכיווני הצמיחה, בשנים האחרונות רואים גידול מואץ בצריכה הפרטית, בזמן שהיצוא גדל בקצב איטי בהרבה. אני לא חושבת שזה דבר זמני. הצריכה הפרטית היא מנוע הצמיחה. התעשייה הרבה פחות. לדאבוני, המגמה הזו פה על מנת להישאר איתנו, ועל כן צריך לתמוך בחדשנות של אותם הענפים שיהוו את מנוע הצמיחה בעתיד.
- השינוי שקורה בישראל בנושא זה יותר דרמטי מאשר במדינות אחרות, אשר תמיד היו מוטות צריכה, כמו ארצות הברית.
- אין ספק שהשקעה ממשלתית יכולה לתרום לתשואה גבוהה, ולכן אולי צריך לקדש פחות את היחס חוב-תוצר. זה המלכוד – אם היינו בטוחים שההשקעות יהיו אידיאליות, אולי היה יותר קל לתמוך בכך...

דן פרופר

- כמעט מובטח שההשקעה לא תהיה אידיאלית ושהכסף לא ילך למקומות הנכונים

מיכאל שראל

- בשנים האחרונות שיעורי התעסוקה עלו, אבל יש לנו בעיה בתחום הפריזון. שוכחים תמיד להסביר את הקשר בין העלייה בשיעור המועסקים לבין הפריזון.
- מי שנכנס לשוק התעסוקה בשנים האחרונות הם אלו שהיו בעבר מובטלים, למשל גברים חרדים, נשים ערביות.
- זה כמובן משפיע על ממוצע השכר, שנמשך כלפי מטה, וגם על פריון העבודה.

צבי אקשטיין

- יש לך עבודה שמראה את זה?
- כמות האנשים בעלי השכלה נמוכה ירדה פלאים בשנים האחרונות.

מיכאל שראל

- כן, יש לנו שיעורי תעסוקה, שכר ופריזון לפי מגזרים, ורואים את זה שם.
- שיעורי האבטלה של צעירים באירופה הם גבוהים. בגלל שהם מובטלים הפריזון הנמוך שלהם לא משפיע על פריון העבודה הממוצע והוא נראה גבוה יותר בהשוואה לישראל, היכן ששיעורי האבטלה נמוכים יחסית.
- יש פה הגזמה מסוימת של גודל הבעיה.
- על הפריזון הכולל יש שתי השפעות. יש השפעה ישירה במסגרת החשבונאות של הצמיחה, ויש השפעה עקיפה דרך הפריזון השולי של ההון. זה נלקח בחשבון?

אביחי ליפשיץ

- כן, בוודאי, זה נלקח בחשבון.

מיכאל שראל

- במסגרת ההון הפיזי, דובר פה הרבה על עלויות תחבורה וזמן מבוזבז.
- יש שתי דרכים לפתור את זה. אחת היא להגדיל את היצע, והשנייה היא הקטנת הביקוש, למשל על ידי מס גודש. מיסוי דלק וקניית רכבים אינם אפקטיביים מבחינת השפעה על השפעות חיצוניות. תמחור נכון של ההשפעות החיצוניות יכול להשפיע במהירות על המצב.

אלכס זבז'ינסקי

- רציתי להגיד שאני מסכים עם מה שמיכאל אמר.
- בזכות הפיריון הנמוך יתכן שאנחנו בתעסוקה מלאה. הדברים קשורים אחד לשני.
- יכול להיות שבעוד 10 שנים הפיריון יגדל משמעותית תודות לטכנולוגיות חדשות. משרות רבות ייעלמו, והאבטלה תהיה גבוהה.
- המחשבה צריכה להיות לאן צריך לנתב את אותם אנשים שמחר אולי לא תהיה להם עבודה.

טל שפסה

- מבחינת מחיר ההון הפרטי הורדת מס חברות הוא הצעד הכי דרמטי שקרה פה בכיוון הזה, לצד צעדים יותר דיפרנציאליים כגון חוק עידוד השקעות הון.
- אנחנו מכירים את הביקורת בנוגע לדיפרנציאליות ולומדים אותה, אין כאן החלטה חד משמעית ללכת בכיוון מסוים.
- אם נבטל את הטבות המס ישנן חברות שלא יהיו כאן, וצריך להתחשב בכך.
- לחוק עידוד השקעות הון יש גם השפעות נוספות, למשל על תעסוקה בפריפריה.
- הייתה פה המלצה על הקמת יחידה חדשה שתפחית את הנטל הברוקרטי. השאלה היא מה היתרון של יחידה חדשה על פני יחידות קיימות שכבר מבצעות את העבודה הזו. השאלה היא האם מדובר בכפל סמכויות המשית עלויות נוספות.
- הדבר האחרון הוא ההון האנושי. יש אוכלוסיות שלא נמצאות לא בהכשרה מקצועית ולא באקדמיה, כגון החרדים והערבים, ונדרש לטפל בהם.
- בנוגע למדדי הון אנושי, הפער בין המדד לפי שנות לימוד לבין המדד לפי כישורי עבודה, זו נקודה שמאוד מטרידה אותנו ומשקפת התאמה לא טובה של מערכת החינוך לשוק העבודה. נדרש לעשות כאן צעדים רבים.

זאב רותם

- הממצאים מצוינים, מכיוון שם תואמים דברים שאני אומר זמן רב...

- לפי הממצאים 90% מהבעיה היא השקעות בהון פיזי והון אנושי. אנחנו מתעסקים בעיקר ברפורמות וועדות שקשורות ל- 10% מהבעיה, ולא מתעסקים ב- 90%.
- אודי אומר פה שהגדלנו את ההשקעות בשנים האחרונות, אבל בשנת התשעים ההשקעות בשיעור מהתמ"ג היו כ-4%. ב-2010 ההשקעות היו ברמה הכי נמוכה, 2.5% מהתמ"ג. אנחנו עדיין נמוכים בהרבה ממה שהיינו בשנות התשעים.
- זה רק עניין של כסף. למשל, אתם יכולים לראות בדרך את צומת רעננה. כמה צוותי עבודה יש שם? אם היינו בטאיוואן היו שם 20 מנופים, אחד לצד השני, שיעבדו ב-3 משמרות, תשלמו להם פי 3 כדי שלא ייקח להם 3 שנים לסיים את הצומת הזו.
- את עלות ההון הגדולה ניתן לפתור על ידי הגדלת מענקים. נעשו צעדים כאלו בתחום התיירות. פתרון פשוט. הממשלה צריכה לשים כסף. אותו דבר גם להכשרה מקצועית.
- אגף תקציבים טועה כל שנה באחוז מהגירעון. אז אל תטעו השנה, תיקחו אחוז מהתוצר ותשקיעו במשק.
- בשנת 2003 נתנו מענקי הון בשווי מיליארד שקלים, היום נותנים הרבה פחות. נדרש לקחת אחד או שני אחוזי תוצר ולהשקיע.
- כולם פה כלכלנים. באסטרטגיה אתה לא שואל את עצמך האם ההשקעה הזו היא טובה. אתה משקיע הרבה, ואתה יודע שחלק מההשקעות לא יצליחו. אם אתה רוצה לשנות את כיוון המשק אין ברירה.

רפי מלניק

- איפה, רכבת לבית שאן או לירושלים?

זאב רותם

- לכל מקום. ושיהיו שלוש משמרות בצומת רעננה.

עומר מואב

- זה מזכיר לי שכאשר הייתי יועצו של שר האוצר יובל שטייניץ הוצגה בפנינו תכנית הרחבת מסלולי הרכבת על ידי יועצו של ראש הממשלה.
- כששאלתי אותו מה עם כדאיות כלכלית, אז הוא דפק על השולחן ואמר שברכבות לא צריך לעשות חישוב של כדאיות כלכלית...

זאב רותם

- עומר, אתה טועה והוא צודק.

אמיר ירון

- בארצות הברית נעשה ניתוח שניסה לבחון גם את נושא הפיריון, שם היה פאזל כי הפיריון היה גבוה יחסית.
- נמצא שם שבהיי-טק קיימות שעות רבות שאינן נספרות וכתוצאה מכך הפיריון גבוה מאוד.
- לישראל יש חלק חשוב של מו"פ, ואולי רצוי למדל אותו ולבדוק את הנושא הזה גם כאן, לשלב את זה עם ההון האנושי המועסק.
- בתור איש מימון הנתונים על עלות ההון נראים מפחידים.
- היה מעניין אולי לעשות עבודה על עלות ההון לחברות קטנות ובינוניות, לראות אם יש קשר בין מה שמקבלים מהמודל האגרטיבי לבין מיקרו דאטה.
- זה סכום גדול מאוד, והוא צועק.

אסתי גולדהמר

- אני רוצה לענות לנושא של הפחתת הנטל הברוקרטי והרגולטורי.
- חשוב לעשות אבחנה בין שני הדברים.
- אני מלווה רפורמות במגזר הציבורי כבר יותר מעשר שנים, וישנן הצלחות וכישלונות. ההצלחות גם בישראל וגם בעולם היו היכן שהיה ריכוז של מאמצים. כיום בישראל יש ביזור של מאמצים, בכל משרד יש מתודולוגיות אחרות ורפורמות אחרות שלא תמיד מתחברות.
- לכן אנחנו חושבים שהמאמצים כן צריכים להיות מרוכזים.
- צריך להיות גוף אחד שרואה את כל הנטל הברוקרטי.

דני צידון

- אני נוטה לשנות את דעותיי כשהמציאות משתנה. אנחנו נמצאים כיום בעולם של ריבית ארוכת טווח הרבה יותר נמוכה ממה שהייתה.
- המשמעות היא שאנחנו יכולים להעלות את החוב ואת היחס בין הגירעון לתוצר באופן משמעותי. ירדנו בעומס החוב באופן פרמננטי.
- בהנחה שפונקציית הייצור הממשלתי היא קבועה, אנחנו יכולים לספק עכשיו יותר שירות באותו מחיר.
- לכן כששואלים כיצד להתמודד עם בעיית הפיריון צריך לזכור שלממשלת ישראל כיום יש יותר כסף פנוי מכמעט לכל ממשלה אחרת בעולם המערבי.

עדי ברנדר

- זה נכון רק אם אתה מניח שהריבית היותר נמוכה לא משקפת ציפיות לצמיחה יותר נמוכה.

דני צידון

- לא מדויק, זה נכון גם הריבית משקפת צמיחה יותר נמוכה, והשאלה היא איך לטפל במקביל גם בבעיית הצמיחה.
- בנוגע לפריון, ברור שצריך לתמוך בפתרונות זולים כגון אלו שהעלתה מיכל כגון הסרת חסמים, הגברת תחרותיות. זה לא חסר עלות, נדרש למשל לפצות את אלו שרכשו רישיון למונית ואז זה יקל על ההתנגדויות, אבל יחסית אלו פתרונות זולים.
- ברור שצריך הגדלה בהשקעה בתשתיות, למרות הגידול שמורגש בשנים האחרונות.
- יש פתרונות מודרניים, אפשר לשלב אגרות גודש עם פתרונות בטכנולוגיה מתקדמת וליצור מערכת שתשרת את העומסים יותר טוב.
- הצד האחר זה השקעות ישירות שצריך להגדיל. אם יגדילו אותן כפול ממה שמשרד האוצר רוצה אנחנו אולי נגיע לסדרי הגודל הנכונים.
- בנוגע להון אנושי, אני מסכים שהכי כדאי להשקיע ברמות הנמוכות של ההון האנושי. אנחנו כרגע נמצאים במצב של תת-השקעה כל כך משמעותי, שהטעות בהקצאת השקעה להון אנושי או פיזי היא לא רלוונטית.
- לגבי הממשלה, אם היא לא יודעת כיצד להשקיע כפי שאמר אבי שמחון כאן, אז שתלך הביתה ותבוא ממשלה אחרת שיוודעת יותר.

הערה מהנוכחים:

- או ממשלה שיוודעת פחות...

רפי מלניק

- הממצא העיקרי שלנו הוא שרמת ההון במשק נמוכה מדי. זה הממצא העיקרי, ומכן אנחנו צריכים להתחיל לחשוב על פתרונות.
- בעבודה כאן נעשה פירוק ונאמדה התרומה של ההון הציבורי, שגם היא נמוכה מדי.
- כשאנחנו מסתכלים על 20 השנים האחרונות ומשווים, מול מדינות ה-OECD את רמת ההשקעות יחסית לתוצר היא נמוכה, גם אם מודדים ב-PPP. לא משקיעים מספיק במשק, ולכן יש בעיית פריון.
- ההערה על מו"פ הייתה במקום, אנחנו חייבים להתחשב גם בזה.
- אנחנו ניסינו לכמת ההשפעות כדי לגשר בין הממצאים להמלצות מדיניות. המטרה היא לשים את האצבע על המקומות שבהם המדיניות צריכה להתמקד.
- יש לי שתי שאלות לאורי אדירי.
- אמרת שאנחנו היום משקיעים כי לפני 7 או 5 שנים תכננו. האם היום עושים תכנונים לעתיד?
- שאלה שניה, פרויקטים שכבר אושרו ונמצאים בשלבי ביצוע, למה זה תקוע? הכל אושר, הכל נמצא שם.

אודי אדירי

- כן, מתכננים, למשל בתחום התחבורה הציבורית אנחנו נכנסים לתכנית של השלב הבא של רכבות מטרו בתל אביב
- לגבי הפרויקטים התקועים, אנחנו תמיד מוכנים לשים את הכסף כדי לסיים יותר מהר. יש סיבות רבות לעיכובים...
- בניגוד למה שנאמר פה על ידי זאב רותם אין חסם תקציבי, ומשלמים גם אקסטרה על סיום מהיר. יש על זה הרבה דגש.
- לגבי פתרונות כגון אגרות גודש, אנחנו מנסים לקדם מודלים כמו הנתיב הציבורי.

דפנה אבירם ניצן

- יש לי שאלה, בנוגע להמלצתכם להקמת יחידה לקידום הפחתת הבירוקרטיה. האם קיים משהו כזה בעולם? האם הדבר לא מביא להוספת עוד גוף לתהליך ולכן להכבדת הרגולציה בסופו של דבר?

אשר גרין

- דיברתם על הגדלת פריון על ידי השקעות בתחבורה. אבל מישהו צריך לבצע את זה, ונשאלה כאן השאלה למה לא עובדים בשלוש משמרות.
- התשובה שלנו היא שאין עובדים, אין מנהלי עבודה. אני מחזיק מנהלי עבודה בני 75... אין מהנדסים. אני בקושי מחזיק משמרת אחת, איך אפשר לצפות שאני אחזיק 3 משמרות?

אודי אדירי

- זו לא בעיה, מכניסים הרבה חברות בינלאומיות.

אבי שמחון

- יש פאזל אחד מאוד גדול שהעבודה הזו ועבודות אחרות לא מתייחסות אליו.
- אתה הראית בשקף שהתוצר לנפש הולך ומתכנס עד 74 ואז זה נעצר.
- אני שואל את עצמי מה עשינו כל כך טוב עד 74. התשובה היא כלום. עד 74 חיינו על תרומות ועל דמי השילומים. היה לנו גירעון בחשבון השוטף עד 2002.
- פתאום מ 2002 ועד היום יש לנו עודף עצום בחשבון השוטף.
- זה לא מסתדר עם משק שנמצא בסטגנציה.

רפי מלניק

- זה פשוט, אתה לא משקיע מספיק.

צביקה אקשטיין

- תודה על כל ההערות. אני חושב שהניסיון לעבוד ברמה הענפית הוא קריטי לצורך המסקנות.
- יש כמה נושאים מתמונת המאקרו שרואים גם ביום יום. אחד זה העלות גבוהה של ההשקעות, ורואים את זה.
- גם לגבי הבירוקרטיה, זה עניין ידוע. כל אחד שמגיע לפה מתלונן על זה. יש כאן עונש ליזמות, ביחוד לעסקים קטנים. ואתם, האוצר, מסרבים לשים את זה כמטרה מרכזית. למה שמרכז השקעות לא יעשה מה שדן פרופר מקבל בצ'כיה? כל מה שצריך זה שמישהו ישים לך שטיח אדום ברגע שאתה רוצה להשקיע במדינה. זה מה שעושים בכל מדינה אחרת.
- לפני חצי שנה הבאנו לפה את אוגוסטו לופז, שמוביל את התחום של doing business בבנק העולמי. אף פקיד בכיר במשרד האוצר לא הופיע לפגישה שהתקיימה באוצר בירושלים. בכל מקום אחר שבו הוא הגיע נתקבל בדרג גבוהה ובמקומות שהחליטו לקדם הקימו יחיד ייעודית. שר האוצר של שבדיה אמר לו שהם במקום 10, ורוצים להיות במקום 5. בגרמניה יש משרד שלם שמוקדש לעניין. אין אפשרות לעשות את זה ללא יחידה ייעודית המטפלת בכל העסקים. זו הורדת המס הכי דרמטית שיכולה להיות על עסקים בישראל.
- בתחום התשתיות הבעיה בישראל היא תכנון. אין בישראל תכנון לזמן ארוך שהולך וסוגר את הפער בין ישראל למדינות אחרות. אין תכנון שאומר איפה אנשים יגורו. עשו את תמ"א 35, אמרו שאנשים צריכים לגור בצפון ובדרום וזהו. אין תכנון במרכז הארץ של מגורים, ולכן גם לא של תחבורה.
- יש לשים יעד של זמן נסיעה ממוצע לעבודה בדומה למדינות כמו הולנד. על בסיס זה נדרש לתכנן את מערכת התחבורה כולה. להערכתי המשמעות היא שיש להשקיע בערך פי 3 ממה שאתם שמים היום. אם הייתם עושים את זה היינו במקום אחר. מה שדני צידון אומר זה שעכשיו יש הזדמנות פז בגלל הריבית הנמוכה, אם לא תעשו את התכנון עכשיו אנחנו נפסיד בטווח הארוך.
- נקודה אחרונה, בנוגע להכשרה המקצועית. בישראל רק למי שהולך להשכלה גבוהה יש ואוצר, בין 20 ל-40 אלף שקל לשנה, שנובע מסבסוד הלימודים באוניברסיטאות והמכללות. מי שהולך ללמוד הנדסאי מקבל ממדינת ישראל 7500 ₪, וטכנאי מקבל אפס. זו בחירה. כשבאו והציעו את השינוי, האוצר רצה להפחית את מספר המוסדות. האם הפחיתו את מספר האוניברסיטאות כשהגדילו את תקציבן? יש מדיניות עקבית של חוסר השקעה באוכלוסייה הלא אקדמית בישראל.
- ומה זה הרעיון הזה שהמפעלים ישקיעו בהשכלה של העובדים? אינטל משקיעה בבית הספר למחשבים באת"א? מישהו שלומד להיות הנדסי או רתך לא צריך לדעת אנגלית, מחשבים? ממתני השקעה בהון אנושי היא תפקידן של החברות הפרטיות? ברור שבשביל ההכשרה הספציפית לעבודה בפירמה ספציפית הם ישקיעו.
- בגדול מה שאנחנו מוצאים זה מה שאתה רואה כשאתה מסתובב בארץ. לכן אני מתפלל שהצוותים המקצועיים לא לוקחים את זה לידיים.

עומר מואב

- היו לנו פה הרבה שולחנות עגולים, וכמעט כל נושא שעלה פה מכוסה בניירות העמדה שפורסמו.

- למשל, בנוגע לאפליית במיסוי חברות ולחוק עידוד השקעות הון, אני ממליץ לקרוא את המסמך שפורסם שלפיו המסקנות הן שלא להפלות וללכת על שיעורי מיסוי אחידים, למרות הטיעון שלפיו חברות עלולות לעזוב את המדינה.
- דיברנו בשולחנות עגולים קודמים על הנושא של הכשרה מקצועית, על הקשר לענף הבנייה. דיברנו גם על שוק הדיור. זה אולי לא מפתיע ששר האוצר לא רוצה להיפגש עם נציגים מהענף מכיוון שהוא עסוק בכל מני תכניות בנייה גרועות במיוחד.
- משרד האוצר בתחום הבנייה לא פועל בחוכמה, אם כי זה לא באשמתכם, נציגי המשרד הנמצאים כאן, זה יותר הדרג הפוליטי. כששר האוצר אומר שברור שמחירי הדיור ירדו כי גם מעלית בסוף יורדת, אני מבין שהוא נואש...
- רעיון מעניין שעלה פה ואני מניח שלא נעסוק בו הוא הפיריון הנמוך בצה"ל והשלכותיו על תרבות העבודה... כל אחד מאתנו חווה את זה ברמה האישית, אני מניח.
- בנוגע לתחבורה, צריך להיות ריאליים ולהבין שגם שילוש ההשקעות לא יפתור את הבעיה.
- נדרש לשחרר את החסמים ואת הרגולציות. שר התחבורה כיום מגן על קבוצת אינטרס צרה של בעלי המוניות.
- בנוגע לאגרות גודש, זו הצלחה מצוינת בכל מקום שבו זה נוסה, אבל זה נכון שהציבור מתנגד לכך. מי שניסה אוהב.
- למעשה בישראל הלכו הפוך. כאשר עיריית תל אביב מאפשרת חניה במחיר נמוך מדי לתושבי העיר אז כל נהג לפני שהוא הולך לחניון הציבורי היקר עושה סיבוב, והסיבובים האלו מגבירים מאוד את הגודש.
- לכן, בגלל שחלק מהפתרונות אינם אינטואיטיביים, התפקיד לנו כאן הוא לא רק להמליץ אלא גם לסייע בחינוך הציבור. אם הציבור לא יבין את הדברים אף פוליטיקאי לא יוכל לקדם אותם.

נוכחים בדיון:

מר דרור אבידור	מכון אהרן למדיניות כלכלית
גב' דפנה אבירם ניצן	מנהלת המנהלת הבמרכז לממשל וכלכלה במכון הישראלי לדמוקרטיה
ד"ר שמואל אברמזון	המועצה הלאומית לכלכלה, ראש אגף מחקר
מר אודי אדירי	סגן הממונה על אגף תקציבים, משרד האוצר
ד"ר יצחק אורון	המרכז הבינתחומי הרצליה
ד"ר אלון אייזנברג	האוניברסיטה העברית
פרופ' מרטין אייכנבאום	אוניברסיטת נורת'ווסטרן; חבר דירקטוריון מכון אהרן למדיניות כלכלית
פרופ' צבי אקשטיין	דיקן בית ספר אריסון למנהל עסקים ובית ספר טיומקין לכלכלה, ראש מכון אהרן למדיניות כלכלית
ד"ר עדי ברנדר	ראש אגף למקרו-כלכלה ומדיניות, חטיבת המחקר
ארנון ברק	כלכלן בתחום המקרו ופעילות המשק בחטיבת המחקר, בנק ישראל
גב' אסתי גולדהמר	שותפה-מנהלת, קו פרויקט מקבוצת BDO
גיתית גור גרשגורן	מנהלת המחלקה הכלכלית, הרשות לניירות הערך
מר אשר גרין	סגן נשיא ויו"ר אגף בניה חוזית בהתאחדות בוני הארץ
מר שלמה דוברת	שותף כללי ומייסד כרמל וונצ'רס; יו"ר דירקטוריון מכון אהרן למדיניות כלכלית
גב' מיכל הלפרין	הממונה על ההגבלים העסקיים
פרופ' צבי הרקוביץ	המרכז הבינתחומי הרצליה
פרופ' אבי וייס	מרכז טאוב לחקר המדיניות החברתית בישראל; אוניברסיטת בר אילן
ד"ר אדית זנד	כלכלנית בחטיבת המחקר, בנק ישראל
רות זקן	סגנית מנהל חטיבה לביקורת המשרדים הכלכליים, משרד מבקר המדינה
ספיר יקר	מכון אהרן למדיניות כלכלית
פרופ' אמיר ירון	אוניברסיטת וורטון; חבר דירקטוריון מכון אהרן למדיניות כלכלית
מר אורי כץ	המרכז הבינתחומי הרצליה
ד"ר נדב לוי	המרכז הבינתחומי הרצליה
ליאור לוי	חבר נשיאות התאחדות התעשיינים בישראל ויו"ר מפעלים קטנים ובינוניים
ד"ר אורן לוינטל	המרכז הבינתחומי הרצליה
נועם לויתן	משרד זמיר דחב"ש
זיו לזר	מנהל היחידה הכלכלית בהתאחדות בוני הארץ
מר אביחי ליפשיץ	המרכז הבינתחומי הרצליה
ד"ר אסנת ליפשיץ	סגנית דיקן
ד"ר טלי לרום	המרכז הבינתחומי הרצליה
פרופ' עומר מואב	המרכז הבינתחומי הרצליה

המרכז הבינתחומי הרצליה; חבר דירקטוריון מכון אהרן למדיניות כלכלית	פרופ' רפי מלניק
מנהלת תחום (מחקר), אגף הכלכלן הראשי	מורן משה חנציס
סמנכ"ל בכיר לתכנון כלכלי, משרד התחבורה	מר צ'רלס סולומון
דוברת אגף תשתיות ובניה חוזית בהתאחדות בוני הארץ	גלית סער קמיאל
מנהל ביקורת ראשי, חטיבה כלכלית, משרד מבקר המדינה	מר ניר עוזרי
אוניברסיטת תל אביב	פרופ' עדי פוזנר
העורך הכלכלי של ידיעות אחרונות	סבר פלוצקר
יו"ר קבוצת אסם	מר דן פרופר
המרכז הבינתחומי הרצליה	פרופ' אלכס צוקרמן
מייסד ושותף, Viola Fintech Fund ; חבר דירקטוריון מכון אהרן למדיניות כלכלית	פרופ' דני צידון
סמנכ"ל ומנהל אגף תשתיות ובניה חוזית בהתאחדות בוני הארץ	גרא קאושנסקי
דירקטור של תוכניות אסטרטגיות בסטארט אפ ניישן סנטרל	גב' דניאלה קנדל
מנכ"ל רותם אסטרטגיות	ד"ר זאב רותם
משרד זמיר דחב"ש	עומר רפאל
חוקרת מעמותת צור	קרן שגיא
ראש אגף כלכלה, משרד האוצר	ד"ר אלדד שידולבסקי
ראש המועצה הלאומית לכלכלה	פרופ' אבי שמחון
כלכלנית ראשית, בנק דיסקונט	גב' נירה שמיר
קרן השקעות IGP, מייסד ושותף כללי; חבר דירקטוריון מכון אהרן	מר חיים שני
כלכלנית בכירה באגף תקציבים, משרד האוצר	גב' טל שפסה
ראש פורום קהלת	ד"ר מיכאל שראל
מיטב דש	מר אלכס זבז'ינסקי

מכון אהרן ופרויקט השולחנות העגולים:

מכון אהרן למדיניות כלכלית החל את פעילותו בחודש מרץ 2014, וחזונו הוא לתמוך בצמיחה כלכלית ובחזקת חברתי בישראל על ידי עיצוב אסטרטגיה והצעות לתוכניות מפורטות למדיניות כלכלית המבוססות על ידע בין לאומי מעודכן. בראש המכון עומד פרופ' צבי אקשטיין, ועם חברי הדירקטוריון

נמנים: פרופ' מרטין אייכנבאום, מר שלמה דוברת (יו"ר), מר ארז ויגודמן, פרופ' אמיר ירון, פרופ' רפי מלניק, פרופ' דני צידון, ד"ר טלי רגב, הגב' עופרה שטראוס, מר חיים שני ומר שאול שני.

המכון יקיים מספר פעמים בשנה "שולחנות עגולים" בנושא ספציפי, אשר יהוו מקום מפגש לחוקרים, מקבלי החלטות, ובכירים במגזר העסקי והציבורי, במטרה לערוך דיונים מקיפים ועמוקים בנושאים אקטואליים. המושב יחל בהצגה קצרה של נייר רקע, ואחריה מספר הרצאות קצרות מאת חלק מהנוכחים. לאחר מכן יחל הדיון, שינוהל על ידי יו"ר השולחנות העגולים פרופ' עומר מואב, במסגרתו כל אחד מהנוכחים יוכל להביע את דעתו בקצרה ולהגיב לדבריהם של האחרים. הדיון יהיה סגור לכלי התקשורת. בסופו של המושב יפורסם לתקשורת נייר סיכום שיכלול את תקציר העמדות של הנוכחים (לאחר אישור הדוברים) והתובנות שעלו במהלך הדיון.