

משרד התחבורה

הצעת התקציב המיועד לתחומי התחבורה השונים לשנת 2005 מסתכמת בכ-6.8 מיליארד ש"ח, מתוכם כ-382 מיליון ש"ח תקציב רגיל, כ-3,573 מיליון ש"ח תקציב פיתוח (כולל תקציב אחזקת כבישים) וכ-2,862 מיליון ש"ח לתמיכות בתחבורה. סך שיא כוח אדם - 524, עבודה ארעית במונחי משרות - 358, סך תקני כוח אדם - 882.

התקציב הרגיל

הצעת התקציב הרגיל של משרד התחבורה לשנת 2005 מסתכמת בכ-382 מיליון ש"ח, מתוכם כ-291 מיליון ש"ח תקציב נטו, והיתרה - הוצאה מותנית בהכנסה.

תקציב הפיתוח

הצעת תקציב הפיתוח של תשתיות התחבורה היבשתית לשנת 2005 מסתכמת בכ-3.6 מיליארד ש"ח בהוצאה וכן הרשאה להתחייב בסך כ-1.7 מיליארד ש"ח.

ההשקעה בתשתית התחבורה היבשתית נועדה להבטיח נגישות ליעדים השונים (לרבות אזורי פיתוח וקישורם למרכזי התעסוקה בארץ) ולאפשר רמת ניידות מרבית לנוסעים ולמטענים. זו דרושה לפעילות הכלכלית ולמיצוי פוטנציאל הצמיחה של המשק בכל רחבי המדינה.

נוכח חשיבותן של השקעות בתשתיות התחבורה וכחלק מהמדיניות להאצת הצמיחה במשק, החליטה הממשלה להגדיל את תקציב ההשקעה בתשתיות תחבורה ב-500 מיליון ש"ח בהוצאה בכל אחת מן השנים 2004-2007.

פיתוח התחבורה הציבורית

ההצעה לתקציב לפיתוח התחבורה הציבורית ולהסעת המונים לשנת 2005 מסתכמת בכ-662 מיליון ש"ח והרשאה להתחייב בסך כ-346 מיליון ש"ח.

נתיבי התחבורה הציבורית

כ-147 מיליון ש"ח מהתקציב מיועדים לפיתוח נתיבים בלעדיים לתחבורה הציבורית, וזאת במגמה לשפר את מהירות הנסיעה באוטובוסים ולעודד את השימוש בהם בקרב מגזר רחב של האוכלוסייה. במהלך שנת 1999 החל משרד התחבורה ביישום החלטת הממשלה להקמת נתיבים בלעדיים ובהקצאת נתיב שלישי בדרכים בין-עירוניות לתחבורה ציבורית.

בנוסף לכך החליטה הממשלה, בהחלטה מס' 2317 מיום 30 ביולי 2002, להקים ולהפעיל, באמצעות זכיין פרטי, נתיב מהיר בכביש מס' 1 בקטע שממחלף נתב"ג עד למחלף קיבוץ גלויות בתל אביב. הנתיב המהיר נועד לנסיעת כלי רכב ציבוריים וכלי רכב פרטיים רבי תפוסה ללא תשלום אגרה, ולנסיעת כלי רכב פרטיים אחרים בתשלום אגרה. בתחילת שנת 2004 התפרסם מכרז למיון מוקדם במיזם זה, ועד סוף שנת 2004 צפוי להתפרסם המכרז לביצוע המיזם.

מערכות להסעת המונים

כ-515 מיליון ש"ח מהתקציב מיועדים לפיתוח תשתיות של מערכות להסעת המונים הן בירושלים והן במטרופולין תל-אביב. במסגרת זו מבוצעות עבודות פינוי וקידום זמינות בתוואי המערכות.

260 מיליון ש"ח מיועדים למימון פעולות חברת נת"ע ("נתיבי תחבורה עתידיים") לקידום המיזם בתל אביב ולפינויים בתוואי, ו-255 מיליון ש"ח מיועדים למימון עבודת צוות תכנית אב ירושלים ולקידום פיזי של מיזם המערכת להסעת המונים בירושלים. ביולי 2001 התפרסם המכרז המפורט להקמת מיזם הרכבת הקלה בירושלים. בסוף שנת 2002 נחתם הסכם הפעלה עם הזכיין והוא צפוי להתחיל לפעול בסוף שנת 2007. המכרז להקמת מיזם הרכבת הקלה במטרופולין תל אביב התפרסם בשנת 2003, ובשנת 2005 אמורות להתקבל הצעות המתמודדים, וכן אמור להתפרסם הזוכה במכרז. הרכבת הקלה בתל אביב מתוכננת להתחיל לפעול בשנת 2012.

כבישים עירוניים

ההצעה לתקציב הכבישים העירוניים של משרד התחבורה לשנת 2005 מסתכמת בכ-810 מיליון ש"ח והרשאה להתחייב בסך של כ-548 מיליון ש"ח. התקציב מיועד בעיקרו להשתתפות בהשקעה בפיתוח עורקים עירוניים ראשיים.

התקציב בשנת 2005 מיועד ברובו להאצת הקמתם ולהשלמתם של כבישים שביצועם החל בשנים האחרונות, ביניהם איילון דרום; נתיבי איילון צפון ומספר מִחְלָפִים בתל אביב; דרך הקישון בחיפה; כביש הר הצופים, וכביש מס' 9 בירושלים.

כבישים בין-עירוניים

ההצעה לתקציב הכולל של הכבישים הבין-עירוניים לשנת 2005 (כולל תחזוקת כבישים) מסתכמת בכ-1,565 מיליון ש"ח והרשאה להתחייב בכ-600 מיליון ש"ח.

עוד החליטה הממשלה לקדם מספר מיזמים מרכזיים בשיתוף הסקטור הפרטי בשיטת B.O.T ו-P.F.I. בשנת 2004 פורסם מכרז לביצוע מיזם כביש 431 בשיטת P.F.I – כביש רוחב ממודיעין עד ראשון לציון.

תכנית הפיתוח של רשת הדרכים הבין-עירוניות, שעליה אחראית מע"צ, תתמקד בהמשך קידום וסיומם של מיזמים, שהקמתם החלה בשנים 1996-2002. מיזמים אלו כוללים מחלפים וגשרים בצמתים עמוסים והוספת נתיבים בכבישים צפופים שבהם רמת השירות אינה מספקת.

בין המיזמים העיקריים באזור המרכז ובירושלים נכללים: כביש מס' 412 – שפירס-יהוד, מערכת מחלפים גנות-השבעה, כביש רוחב 531 (כפר סבא – כביש מס' 6), כביש מס' 471 – מכבית, מחלף מסובים, מחלף שורש, מחלף הזיתים.

בין המיזמים העיקריים באזור הצפון: כביש מס' 752 – חוצה נשר, כביש מס' 60 – העלייה לנצרת, כביש מס' 90 – חוצה קריית שמונה, כביש מס' 90 – צומת מחניים-קריית שמונה, כביש מס' 89 – מעלות-צומת תפן, כביש מס' 77 – צומת המוביל-צומת בית רימון.

בין המיזמים העיקריים באזור הדרום: כביש מס' 35 – צומת ברכיה-צומת פלוגות, הקמת כביש 31 בין רהט לאשל הנשיא.

התקציב מיועד גם לאחזקת כבישים בין-עירוניים. תחזוקת הכבישים תורמת לחיסכון בעלויות התפעול והזמן של המשתמשים בהם ולהפחתת מספרן של תאונות הדרכים. הפעולות העיקריות בתחום התחזוקה הן ריבוד ושיקום המיסעה, שיפור קטעים וצמתים מבחינה בטיחותית, תחזוקת גשרים ומחלפים וכן תחזוקת אמצעי תאורה ותמרורים.

כמו כן, התקציב מיועד לתכנון, קידום זמינות והפקעות ולפיתוח כבישים במגזרי המיעוטים.

כביש חוצה ישראל

הצעת התקציב מקצה סכום של 390 מיליון ש"ח לחברת "כביש חוצה ישראל" במזומן וסכום של 191 מיליון ש"ח בהרשאה להתחייב. סכום זה מיועד להמשך ביצוע קטעים 19-20 (מגדרה עד דרומית לקריית גת); לביצוע מחלף עירון וקידום ביצוע קטע 18 (בין ברקאי לאליקים); לפיקוח על פעולות הזכייני; ולמימון פעולות חברת "כביש חוצה ישראל".

בחודש אוגוסט 2002 נפתח לתנועה הקטע הראשון מנחשונים לצומת אייל, ובינואר 2004 נפתחו לתנועה הקטעים האחרונים מניצני עוז לעירון, ובכך השלימו את פתיחת הכביש כולו לתנועה. הממשלה החליטה על הקמת קטע מס' 18 של כביש חוצה ישראל המשתרע על פני 17 ק"מ בין ברקאי (בכביש מס' 65) לאליקים (בכביש מס' 70). קטע מס' 18 יאפשר לתנועה הבאה מהגליל לפנות לכביש מס' 6 – דרך כביש מס' 70 – למרכז הארץ ובכך תתקצר הדרך לערי המרכז, לירושלים ולדרום. כמו כן הוחלט על הארכת הכביש דרומה – 34 ק"מ כביש המשתרעים מגדרה ועד דרומית לקריית גת – קטעים 19-20.

תמיכות בתחבורה

התמיכה בתחבורה מסתכמת בכ-2.86 מיליארד ש"ח – מהם כ-1.6 מיליארד ש"ח לתחבורה ציבורית באוטובוסים וכ-1.1 מיליארד ש"ח לתשלום סובסידיה לרכבת.

סכום של כ-1,269 מיליון ש"ח מיועד לסובסידיה ישירה להורדת תעריף הנסיעה לנוסע בתחבורה הציבורית (אוטובוסים) ומתוכם: 740 מיליון ש"ח לסובסידיה שוטפת, ו-469 מיליון ש"ח למימון הנחות לקבוצות מסוימות באוכלוסייה (בעיקר לנוער ולאזרחים ותיקים בשיעור של 50%, ולמשפחות מעוטות יכולת בשיעור של 33%). בנוסף לאמור, סכום של כ-342 מיליון ש"ח מיועד לתמיכה ברכישת אוטובוסים לתחבורה הציבורית וסכום של 60 מיליון ש"ח – לאבטחת התחבורה הציבורית.

1.1 מיליארד ש"ח מיועדים לתשלום סובסידיות לחברת הרכבת, במסגרת הסכמים עם החברה.

תמיכות נוספות ניתנות למימון הנחות לטיסות פנים ארציות עבור תושבי הארץ; להובלה יבשתית של מטענים דרך נמל אילת; ולכיסוי גירעון ההפעלה של מסופי גבול יבשתיים.

שינויים מבניים בתחבורה

תחרות בתחבורה הציבורית

בינואר 1997 החליטה הממשלה לפתוח את ענף התחבורה הציבורית לתחרות, באמצעות הקצאת רשיונות להפעלת קווי שירות בהליך תחרותי.

הממשלה, "אגד", "דן" וחברת "שירותי תחבורה ציבורית – באר-שבע" הגיעו להסכמים המסדירים מספר נושאים כספיים ונוהלי עבודה הנגזרים ממהלכי התחרות שמיישמת הממשלה בענף התחבורה הציבורית. בין היתר הוסדרו נושא התחנות המרכזיות; השתתפות "אגד" ו"דן" בתחרות; אופן בחירת הקווים שיוצאו לתחרות; מנגנון התחשבות לגבי הקווים הללו ועוד.

במהלך שנת 2000 פורסם מכרז להפעלת 5.5% מפעילות "אגד". הוא כלל כ-130 קווים באזורי צפת, נהריה, נתניה, חדרה, רמלה, קריית ספר וקווים בין-עירוניים בין באר שבע לתל אביב. כמו כן פרסם משרד התחבורה מכרז אחר בהיקף של 2.5% נוספים מפעילות "אגד". בחודש יולי 2002 החליף מפעיל פרטי את חברת "דן" בהפעלת 8% מהיקף פעילות החברה באזור בקעת אונו. בשנים 2003-2004 התפרסמו מכרזים בהיקף של כ-8% מפעילות קווי "דן" וכ-5.5% מפעילות "אגד", כמו גם מכרזים להפעלת קווי התחבורה הציבורית בבאר שבע ובאלעד. בשנת 2005 צפויים להתפרסם מכרזים בהיקף של כ-8% מקווי "דן" וכ-5% מקווי "אגד". בעקבות הוצאת הקווים באמצעות המכרזים הייתה ירידה ממוצעת של כ-35% בתעריפי הנסיעה, וכן ניכר שיפור משמעותי ברמת השירות ועלייה ניכרת במספר הנוסעים.

כחלק מהמדיניות לשיפור השירות בתחבורה הציבורית, החליטה הממשלה על הקמת מסלקה לסליקת כרטיסים משותפים ועל הפעלת אוטובוסים איכותיים המיועדים לתיירות בקווים בין-עירוניים של התחבורה הציבורית.

שינויים מבניים להשגת יעדי מדיניות הממשלה בתחום התחבורה האווירית

תשתיות לשינוע מטענים אוויריים

חברת "ממ"ן" מהווה כיום מונופול בתחום ניטול המטענים הלא חקלאיים המובלים בדרך האוויר, ולפיכך יש פיקוח על תעריפיה. בשנת 1997 החליטה הממשלה על פתיחת תחום ניטול המטענים שבנתב"ג לתחרות. בסוף שנת 1999 נחתם הסכם בין הממשלה לרשות שדות התעופה ולחברת "ממ"ן". ההסכם מסדיר, בין היתר, את פתיחת הענף לתחרות. בעקבות זאת פרסמה רשות שדות התעופה מכרז למפעיל נוסף שיקים ויפעיל מסוף מטענים בנתב"ג (מיון מוקדם). בחודש מאי 2002 פורסם המכרז המפורט. למכרז לא הוגשו הצעות, ולאחר מו"מ עם המציעים הפוטנציאליים נחתם הסכם הפעלה בין רשות שדות התעופה לבין מפעיל נוסף. הכנסת מפעיל מטענים נוסף צפויה להביא להשקעות בהיקף של עשרות מליוני ש"ח על ידי הסקטור העסקי, לשיפור ברמת השירות בכל הקשור בניטול מטענים ולהורדת המחירים בגין שירותים אלו.

כמו כן, הוקמה ועדה בין-משרדית, אשר בחנה היתכנות לשינוע מטענים אוויריים מחוץ לגבולות נתב"ג. בחודש יולי 2004 הגישה הוועדה את המלצותיה, לפיהן אכן תתאפשר הקמת מסופי מטען מחוץ לנמל התעופה הן בהיבט המכסי, הן בהיבט הביטחוני והן בהיבט התפעולי.

הפרטת "אל-על"

הגורם המרכזי בענף התעופה הישראלי הוא חברת "אל-על". ממשלת ישראל החליטה להפריט את החברה במטרה להעניק לחברה את הכלים הדרושים כדי לעמוד בתחרות הגוברת בענף ולהתאים עצמה לתנאים העסקיים המשתנים. תהליך ההפרטה היה יסודי ומהיר, ובסוף חודש יוני 2003 הונפקו מניותיה של "אל-על" בבורסה בתל אביב. בעלות הממשלה קטנה בהדרגה החל מ-1 בפברואר 2004 ועד מימוש כל האופציות המוחזקות כיום על ידי הציבור). עם הפרטת "אל-על" הוחלט כי יינתנו אמות מידה להחלטה בדבר הכרזה על חברה ישראלית במקום או בנוסף ל"אל-על" כמוביל נקוב בקווים סדירים נוספים.

פיתוח תשתיות תעופתיות

בשנת 2004 הושלם פיתוח שלב א' של פרויקט טרמינל 3 (נתב"ג 2000) בהשקעה כוללת של כ-3 מיליארד ש"ח (מחירי 2002). הטרמינל ישרת בשלב הראשון כ-9 מיליון נוסעים מדי שנה, בתנאים טובים בהרבה מאלה הקיימים כיום. בשלב השני, עת יעלה מספר הנוסעים, צפוי להסתיים שלב ב' של הפרוייקט, שיאפשר מעבר של 16 מיליון נוסעים בשנה.

רישוי ורכב

שירותי הוראה לנהגים

במגמה להגביר את התחרות בתחום קורסי החובה לנהגים (קורס לנהיגה נכונה וקורס רענון לנהג חדש) ואת רמת השירות הנהוגה בו, התפרסם מכרז להסמכת גופים נוספים להעברת קורסי הדרכה לנהגים באזור הדרום. גופים אלה החלו בפעילותם במהלך 2002. מכרזים למתן שירות באזור המרכז, בירושלים ובאזור הצפון צפויים להתפרסם בתחילת שנת 2005.

ייבוא כלי-רכב

כדי להסיר חסמים בענף ייבוא הרכב, החליטה הממשלה לבטל את החיוב בקיום יבואן בלעדי; לצמצם מגבלות על רמות מלאי חלפים; לבטל את החיוב להחזיק מוסך שירות מרכזי בבעלות היבואן; ולממש אפשרות הסדרת האחריות הניתנת לרכב ללא הטלת חובה להתקשר עם היצרן לשם כך. כמו כן החליטה הממשלה להתיר ייבוא חופשי של צמיגים העומדים בתקן, מבלי להתנות זאת בקיום קשר ישיר בין היבואן ליצרן. כיום נערכת הממשלה לביצוע שלב ב' של הליך פתיחת הענף לתחרות, לפיו יבוטל הצורך בקשר ישיר בין היבואן ליצרן, ובכך תגדל התחרות בין יבואני רכב שונים.

רפורמה בתחום שירותי הרישוי

רשות הרישוי במשרד התחבורה מספקת כיום מגוון רחב של שירותים לציבור. בשנת 2002 פורסם מכרז להפעלת שירותי מענה קולי. השירות מספק מענה טלפוני לאזרח, ובכך משפר בצורה משמעותית את השירות הניתן לציבור. כמו כן, משרד התחבורה נערך לפרסם מכרז למתן שירותי רישוי שונים לאזרח (כגון תשלום אגרות, שינוי פרטי רישיון וכד') על ידי גורמים פרטיים במקום משרדי הרישוי.

תקינת כלי רכב

הממשלה החליטה לאמץ את תקינת כלי הרכב האירופאית והאמריקנית בישראל. יישום החלטה זו צפוי להקל על ייבוא אישי של כלי רכב ולהוזיל עלויות של כלי רכב בישראל, שכיום נדרשים לעמוד בתקנים ייחודיים המחייבים התאמות ספציפיות בייצור והמייקרים את העלויות.

שינויים מבניים בתחום פיתוח התשתית התחבורתית

פיתוח תשתית הרכבות

רכבת ישראל מוזגה בשנת 1988 עם רשות הנמלים, ועל הרשות הוטלו משימות הכרוכות בתפעול, בפיתוח ובמימון הפעילות הרכבתית. החל ממחצית שנות התשעים התחילה הממשלה לממן את תכניות הפיתוח של הרכבת וכמו כן לשאת בנטל הסבסוד השוטף של פעילותה. בעקבות כך הואצה הפעילות המסילתית, הן בהיבטים של פיתוח והן בהיקפי הפעילות.

בדצמבר 1996 החליטה הממשלה על הפרדת הרכבת מרשות הנמלים והרכבות ועל הקמת חברת רכבת ממשלתית. מהלך זה נועד לאפשר את השגת מדיניות הממשלה להרחבת ההשקעות בתחום התחבורה המסילתית, באמצעות חברת רכבת המתנהלת באופן עצמאי, כדי לאפשר פיתוח מואץ של התשתית המסילתית. בחודש אוגוסט 1997 החליטה הממשלה על תיקון חקיקה שיסדיר את הפרדת הרכבת מרשות הנמלים והרכבות. הממשלה החליטה בהחלטה מס' 2308 מיום 30 ביולי 2002, להטיל על שר התחבורה ועל שר האוצר להגיש תיקון חקיקה שיסדיר את העברת פעילות הרכבת מרשות הנמלים והרכבות לחברה ממשלתית. במסגרת זו, בין היתר, תבוטלנה כל סמכויות רשות הנמלים והרכבות בענייני ההקמה וההפעלה של מסילות הברזל והרכבות. חוק רשות הנמלים והרכבת (תיקון מס' 11), התשס"ג-2002, שהתקבל בכנסת ביום 29 בדצמבר 2002 יצר מסגרת חקיקתית למהלך האמור.

כיום, חברת "רכבת ישראל בע"מ" היא חברה ממשלתית בבעלות מלאה של המדינה, ומטרתה - הקמה ותפעול של רכבות בישראל. בין החברה לבין הממשלה הוסכם כי במהלך התקופה שבין 1 בינואר 2003 ל-31 בדצמבר 2008 תשקיע החברה סכום בהיקף של 20 מיליארד ש"ח בפיתוח רשת

הרכבות. הממשלה מצידה תשקיע כספים בהון המניות של החברה, על מנת לאפשר לה ליישם את ההשקעות האמורות.

מסגרת המקורות שיעמדו לרשות חברת "רכבת ישראל בע"מ" למימוש תכנית הפיתוח תבוצע בחלקה בדרך של השקעה בהון חברת הרכבת, בחלקה במסגרת של הלוואה ממשלתית לחברה, ובחלקה - בדרך של גיוס הון חיצוני, כמפורט להלן:

- סך של 11.1 מיליארד ש"ח כנגד הנפקת הון מניות למדינה על ידי החברה.
 - סך של 2.4 מיליארד ש"ח כהלוואות לחברה.
 - סובסידיה הונית לצורך פירעון הלוואות שתיטול החברה בתקופת ההסכם.
- בתקופת ההסכם תגייס החברה הלוואות בסך של 6.5 מיליארד ש"ח.

שינוי מבני בנמלים

נמלי הים המסחריים בישראל מופעלים על ידי רשות הנמלים, שהיא תאגיד סטטוטורי אשר הוקם על פי חוק בשנת 1961. הרשות ממונה על כל ההיבטים המרכזיים בפעילות הנמלים: מימון ופיתוח הנמלים, גיוס כוח אדם ומדיניות השכר, תעריפים המשולמים על ידי הלקוחות, פעילויות מסחריות והיבטים נוספים.

המבנה הריכוזי ותהליך קבלת ההחלטות הובילו לכך שלנמלים אין עצמאות, הן מבחינה כלכלית והן מבחינה מסחרית, ולכן לא קיימת תחרות ממשית בין הנמלים השונים. להיעדר התחרות בין הנמלים השלכות שליליות כבדות על המשק בכלל ועל סחר החוץ הישראלי בפרט. בין ההשלכות השליליות ניתן לציין את העלויות הגבוהות המתבטאות בתעריפים גבוהים המשולמים על ידי המשתמשים; תפוקות נמוכות ביחס לנמלים אחרים; ניצול נמוך ולא יעיל של התשתיות; המתנת אניות; ושיבושים תכופים בפעילות הנמלים.

ארגון הפעילות בנמלים במסגרת רשות מרכזית נעשה במבנה ארגוני שאינו מקובל עוד בעולם. בעשור האחרון נעשו שינויים מבניים ברבים מהנמלים בעולם, שינויים שעיקרם מתן עצמאות כלכלית ומסחרית לכל נמל. שינויים אלה הביאו לעלייה ניכרת בתפוקות; לירידה משמעותית בעלויות למשתמשים; ולשיפור ניכר ברמת השירות.

ב-15 בספטמבר 2003 קיבלה ממשלת ישראל החלטה על שינוי מבני בנמלים ועיקריה הם: הפיכת הנמלים השונים לחברות ממשלתיות עצמאיות; הקמת חברה ממשלתית לנכסים, שתחכיר את הנכסים

לחברות הנמלים השונות ותהיה אחראית לפיתוח עתידי של הנמלים; הקמת רשות נמלים וספנות ממשלתית בתוך משרד התחבורה, שתפקד על תכנון ארוך טווח של ענף הנמלים ותפעל כרגולטור להסדרת פעילות יעילה ותחרותית של הנמלים.

חברות הנמלים השונות תתפעלנה את הנמלים בעצמאות מלאה, וכן תהיינה רשאיות לקבוע את תעריפי השירותים השונים למשתמשים (זאת בכפוף למחירים מרביים שייקבעו על ידי הממשלה). במודל המוצע יהיו לחברות הנמלים השונות תמריצים מובנים להגדלת הפעילות, הן מול שאר הנמלים בישראל והן בתחרות מול הנמלים באזור, מחוץ לישראל. במסגרת השינוי המבני ייערך גם שינוי במבנה התעריפים של הנמלים, כך שהתעריפים יהיו תעריפי מקסימום, המבוססים על תמחיר עלות השירותים.

חוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004, מיום 16 באוקטובר 2003 עבר בכנסת בקריאה ראשונה. במקביל, ולאחר פרוץ סכסוך עבודה קשה ברשות הנמלים, החל משא ומתן בין הממשלה והנהלת רשות הנמלים לבין ההסתדרות וועדי עובדי הנמלים, במטרה לוודא כי יישום הרפורמה והמעבר למבנה החברות החדש לא יפגע בזכויות העובדים. עוד סוכם כי על מנת למצות את המשא ומתן עם נציגי העובדים, לפרק זמן מוגבל לא יהיה המשך של הליך החקיקה בכנסת.

המשא ומתן, כאמור, התנהל במהלך שנת 2004 וטרם הגיע לידי הסכמות. המשא ומתן, שנוהל בחלקו הגדול תחת חסותו של בית הדין לעבודה, לווה בסכסוכי עבודה קשים ובהיעדר התקדמות משמעותית. על רקע זה, ובהסתמך על החלטת בית הדין לעבודה, הוחלט על המשך הליך החקיקה בכנסת ועל מימוש הרפורמה בנמלים. בהמשך לכך הושלם הליך החקיקה, וחוק רשות הנמלים והספנות פורסם ברשומות ביום 22 ביולי 2004. ראוי לציין כי במסגרת חוק הרשות החדש, הקובע את המבנה המשפטי החדש של הנמלים וחברת הנכסים, נקבע בין היתר כי זכויות העובדים יישמרו במלואן. עוד נקבע כי החוק ייכנס לתוקף בצו שיקבעו השרים או הממשלה, לא יאוחר מ־210 מיום פרסום החוק, וזאת במטרה לאפשר פרק זמן נוסף לניהול משא ומתן עם נציגי העובדים לגבי זכויותיהם.

לאור האמור לעיל, ולכל המאוחר החל משנת 2005, צפוי משק הנמלים בישראל להתחיל לפעול במסגרת מבנה תחרותי, כמקובל ברוב מדינות העולם. עיקר התחרות צפויה להתפתח בין נמל חיפה לנמל אשדוד, בעיקר לגבי מטענים שייעודם או מוצאם ממרכז הארץ.

מע"צ

בהחלטת ממשלה מס' 779 מיום 15 בספטמבר 2003, נקבע כי יש לסגור את מע"צ על מחוזותיה עד ליום 31 בדצמבר 2003. פעילותה של מע"צ תועבר לחברה ממשלתית חדשה בבעלות מלאה של המדינה. החברה תפעל במתכונת של חברת ניהול, והיא תעסוק בתכנון, פיתוח, הקמה ותחזוקה של דרכים בין-עירוניות, בדרך של מקור חוץ.

יצוין כי החלטה זו של הממשלה באה בעקבות עבודתו של צוות בין-משרדי בהשתתפות נציגי משרד האוצר ומשרד התחבורה. מסקנות הצוות היו, בין היתר, כי המבנה הארגוני של יחידת הסמך אינו מאפשר לבצע את פעילות הפיתוח והתחזוקה של רשת הדרכים הבין-עירונית באופן יעיל, בעיקר בתנאי השוק הקיימים. מסקנה נוספת הייתה שיש מקום לבצע שינוי בדרך פעולתה של מע"צ, באופן שזו תשמש כיחידת מטה בלבד ותפקח על ביצוע העבודות השונות בידי גורמי חוץ.

ביום 5 בנובמבר 2003 נרשמה חברת מע"צ – "החברה הלאומית לדרכים ותשתיות תחבורה בישראל בע"מ" ברשם החברות כחברה ממשלתית בבעלות מלאה של הממשלה.

ביום 15 ביולי 2004 נחתם הסכם תפעול ומימון בין מדינת ישראל לבין מע"צ – "החברה הלאומית לדרכים ותשתיות תחבורה בישראל בע"מ". הסכם זה מיישם את החלטת הממשלה ומבטא את ההסכמות בין הממשלה לבין החברה בעניין תפקידי החברה, התחייבויותיה ואופן פעילותה, ובעניין השקעת הממשלה בחברה והמימון שתיתן הממשלה לחברה בתקופת ההסכם (בשנים 2005-2009), לצורך פיתוח רשת הכבישים הבין-עירונית, בהתאם לתכנית פיתוח שתיקבע. בנוסף לכך, ההסכם מסדיר את פעילות החברה החל מ-15 ביולי 2004 עד 1 בינואר 2005.

בהתאם להסכם זה, הממשלה תעמיד לחברה מסגרת תקציבית כוללת בתקופת ההסכם לצורך מימון, יישום וביצוע פיתוח כבישים בין-עירוניים ואחזקתם ולצורך מימון הפעילות השוטפת של החברה.

ביום 18 באוגוסט 2004, נחתם הסכם להעברת נכסים ופעילות בין מדינת ישראל לבין מע"צ – "החברה הלאומית לדרכים ותשתיות תחבורה בישראל בע"מ". הסכם זה מסדיר את העקרונות להעברת פעילות מע"צ ונכסי מע"צ לחברה, כמתחייב מהחלטת הממשלה המתוארת לעיל.

הסכם המסדיר את נושא מקרקעי הדרכים צפוי להיחתם עד סוף שנת 2004.