ישיבת הנהלה מספר 12

מועד: יום רביעי, ח מרחשון התשעו, 21.10.2015

מקום: כפר המכביה, מרכז הסמינרים

נושא: סטטוס הנהג המקצועי (מצב קיים), מעמד המליאה בוועדת הכלכלה של הכנסת, המלצה בדבר ייצוג המליאה מקרב חברים בוועדת הכלכלה, דיון בדבר הערכות לגיוס כספים מליאה – מקורות מימון, עדכון בדבר הצטרפות ארגונים חדשים למליאה וזאת לאחר אישור ועדת קבלה

חברי המליאה

ד"ר אריה חממי – יו"ר מליאת בכירי התחבורה

יורם שפק – מנכ"ל אריה שפק סוכנות לביטוח

יהודה בר אור – יו"ר איגוד המוניות הארצי

שוקי שדה – מנכל ארגון חברות ההסעה בישראל

אודי שאשא – מנכ"ל מסיעי אריה שאשא

יוחאי זילברברג – מזכיר ארגון מנהלי התחבורה בישראל

תדי שמאי – מנכ"ל קונספטליין

דני אבירי – יועץ בכיר לענייני תחבורה

יוסי דסקל – מנכ"ל בומברדייר ישראל

מצליח קזיס – דירקטור חטיבת התנועה בדן

יאיר דוידי – יועץ פוליטי

אור עמרי – יו"ר ITS

משה שלוש – מנהל חטיבת מש"א ושכר ארצי באגד

נועם קום – יו"ר פורום נוהגים הייטק

ציון פת – מנכ"ל קווים

1. נוכחים בישיבה

ד"ר אריה חממי – יו"ר מליאת בכירי התחבורה

נועם קום – יו"ר פורום נוהגים הייטק

יוסי דסקל – מנכ"ל בומברדייר ישראל

יאיר דוידי – יועץ פוליטי

יהודה בר אור – יו"ר איגוד המוניות הארצי

יוחאי זילברברג – מזכיר ארגון מנהלי התחבורה בישראל

תדי שמאי – מנכ"ל קונספטליין

דני אבירי – יועץ בכיר לענייני תחבורה

שוקי שדה – מנכל ארגון חברות ההסעה בישראל

אבנר פלור- סמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה

הילה זלמנוביץ'– יועצת ארגונית ומנהלת מליאת בכירי התחבורה

אלידה מנדלבלט – יועצת ארגונית

2. רקע

חברי מליאת בכירי התחבורה זומנו לפגישת סטטוס בנושאים הבאים:

* 1. סטטוס הנהג המקצועי (מצב קיים)
  2. מעמד המליאה בוועדת הכלכלה של הכנסת
  3. המלצה בדבר ייצוג המליאה מקרב חברים בוועדת הכלכלה
  4. דיון בדבר הערכות לגיוס כספים מליאה – מקורות מימון
  5. עדכון בדבר הצטרפות ארגונים חדשים למליאה וזאת לאחר אישור ועדת קבלה

3. דיון

* 1. דברי פתיחה: ד"ר אריה חממי בירך את בואם של חברי המליאה לדיון הנוכחי. הוא ציין שאבנר פלור יגיע בקרוב על-מנת לעדכן את חברי המליאה בנושא סטטוס הנהג המקצועי. לאחר מכן, ד"ר אריה חממי סקר בקצרה את נושאי הדיון לשמם התכנסו חברי המליאה. לפני שהתחיל את הדיון בכל הנושאים שהוכנו מראש, שאל את חברי המליאה האם למישהו יש נושא שהיה רוצה להוסיף לדיון- חברי המליאה הגיבו בשלילה.
  2. דיון בדבר הערכות לגיוס כספים למליאה – מקורות מימון

ד"ר אריה חממי ציין כי מבחינה מעשית, יש צורך בתקציב לשיפור תדמית התחבורה הציבורית. יהודה בר-אור ניסה לשקף לאריה את דבריו- "אתה אומר שללא כסף אי-אפשר להמשיך הלאה". ד"ר אריה חממי ציין שהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים מעוניינת להיות שותפה פעילה בשיפור התדמית של התחבורה הציבורית בישראל. הגופים אשר יסכימו לסייע במימון ארגון המליאה יכולים לקבל פרסומים של המליאה ויתרמו לסטטוס הנהג המקצועי ולתדמית התחבורה הציבורית. גם מימון קטן מכמה ארגונים גדולים יכול לשרת אותנו. נועם קום ציין שישנם מספר בעלי עניין, ואלו הרלוונטיים לנו הם בעלי העניין האידיאולוגים וכי אותם יש צורך לאתר. נועם מניח שישנן קרנות מסוימות המחפשות את התרומה לקהילה (הביא לדוגמה את קרן אריסון). הוא הציע לפנות לקרנות על-מנת לבקש מהם תמיכה כספית. תדי שמאי הציע לפנות לחברות גדולות כמו שטראוס, תנובה וקוקה-קולה. זאת משום, שחברות אלו מחזיקות מספר גדול של נהגי משאיות תובלה. כמו כן, הציע לצרף גם את משרד החינוך. דני אבירי הציע להשתמש בגורם מימוני (בנקים, חברות ביטוח וכדומה). הרעיון הוא ללכת לאלו ש"יש להם" על-מנת לקבל תמיכה. זה ייתן להם בעיקר יוקרה. יוחאי זילברברג ציין שהוא מתחבר עם דבריו של תדי והציע לקשר בין מנהלי התחבורה של ארגונים כמו תנובה ושטראוס לבין מורג יועצים על-מנת לזרז את התהליך. יהודה בר-אור ציין שהאינטרס של החברות הללו הוא שהם יקבלו נהגים חדשים משום שיש חוסר. שוקי שדה הציע שבמידה ונרשום את ארגון המליאה כעמותה, יהיה יותר קל לגייס כספים. זאת משום, שאנשים מזדכים על הכסף שתורמים במס הכנסה. תדי שמאי ציין שישנה בעייתיות משום שמרבית הציבור לא יודע על העשייה של המליאה. נועם קום חיזק את דברי תדי. שוקי שדה הציע שכל גוף שיתרום לפעילות המליאה יקבל פרסום מצד כל אחד מחברי המליאה מה שעשוי להוות אינטרס משמעותי לתרומה מצדם. בשלב הזה, אריה התלהב מהרעיון ששוקי הציע. דני אבירי הציע שיש להסתכל על התוצאות בטווח הארוך. ד"ר אריה חממי סיכם את הנאמר בנושא וציין שהרגיש כי עלו במהלך הדיון רעיונות טובים, יצירתיים ופרקטיים.

* 3.3 מעמד המליאה בוועדת הכלכלה של הכנסת

ד"ר אריה חממי ציין שוועדת הכלכלה מוציאה זימונים מידי פעם לאנשים רלוונטיים. הוא התבקש להציע 3 אנשים רלוונטיים מתוך המליאה שיצאו לדיונים בהתאם לצורך. ד"ר אריה חממי ביקש מחברי המליאה להציע 3 אנשים שיהיו נציגי המליאה בוועדת הכלכלה. בשלב הזה, תדי שמאי, נועם קום ויוסי דסקל הציעו את עצמם. לאחר כמה הצעות נגד מצד המשתתפים, ד"ר אריה חממי הציע לעשות תהליך הפוך- לערוך תקופת ניסיון של חצי שנה במהלכה נבחן את הנציג שלנו לאור הנושא שמדובר בוועדה.

* 3.4. עדכון בדבר הצטרפות ארגונים חדשים למליאה וזאת לאחר אישור ועדת קבלה

ד"ר אריה חממי עדכן את חברי המליאה בשמות הארגונים שהצטרפו לאחרונה או שעתידים להצטרף למליאה. הצטרף אלינו לאחרונה אודי קפלנסקי (סמנכ"ל בטיחות רכבת ישראל). בתקופה הנוכחית אנו נמצאים במשא ומתן מול שני גופים- הראשון הוא נציג מנת"ע (הרכבת הקלה) והשני הוא נציג מנמל אשדוד. במשא ומתן שני הגופים הללו מראים נכונות להצטרף למליאה, אך כרגע איננו יודעים בוודאות מי יצטרף ומתי. ד"ר אריה חממי ציין שהוא כעת סיים לדבר על הנושאים שרצה לדון עליהם. כעת, אריה זימן את אבנר פלור להציג את הנושאים שלו.

3.5. סטטוס הנהג המקצועי (מצב קיים)- אבנר פלור

אבנר פלור הוא סמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה. הוא הגיע למליאה בעיקר בכדי לדבר על סטטוס הנהג המקצועי וכן, על-מנת להעלות נושאים רלוונטיים נוספים אשר עומדים על הפרק. אבנר למעשה אחראי לכל מה שקשור ברישוי רכב ונהיגה. הוא עדכן כי בשנה שעברה, נכנסו לתוקף התקנות החדשות בנושא הפחתת משקלים בשאיפה להתאים את ישראל לתקינה האירופאית. נושא שני שהעלה הוא הטכוגרף הדיגיטלי. המכשיר שקיים היום הוא יותר מכני מאשר דיגיטלי. השאיפה של משרד התחבורה, לפי דברי אבנר, היא שהמכשיר יפעל בצורה ממוחשבת ודיגיטלית ובכך נמנע זיופים. באירופה, המכשיר הדיגיטלי נכנס באמצע העשור הקודם ואנו נמצאים בפיגור מבחינה טכנולוגית. הכנסת הטכוגרף הדיגיטלי כרוכה באופרציה מרובה, אך לטענת אבנר ישראל נמצאת בדרך לשם. ישנם שותפים רבים לפעילות זו ובניהם- משרדי הממשלה, המשטרה והצבא. אבנר ציין שהוא מקווה מאוד שבחודשים הקרובים יהיה מסמך מסודר שיכלול בתוכו את שינויי החקיקה הדרושים לשינוי. ד"ר אריה חממי שאל את אבנר האם יש מישהו שתפקידו לרכז את הנושא הזה מול הארגונים השונים?. כמו כן, הוא הציע שיש צורך בפרויקטור שירכז הכול ויקדם את הנושא. אבנר הסכים עם דבריו של אריה. אבנר הוסיף שהטכוגרף הדיגיטלי עשוי להשפיע לחיוב על תחושת השקיפות והבטיחות בדרכים. הטכוגרף הדיגיטלי יספק נתונים מדויקים יותר של מהירות ומיקום הנהג בכל רגע נתון. בתגובה, שאל נועם קום מדוע לא מאמצים את הטכנולוגיה שכבר קיימת בישראל?. אבנר השיב שהטכוגרף הדיגיטלי הוא יותר מתקדם מהטכנולוגיות הקיימות בשוק הישראלי. לאבנר כרגע אין הערכה מדויקת בנוגע למועד בו הטכוגרף הדיגיטלי יכנס לתחבורה הציבורית בישראל וציין כי הוא יהיה חכם יותר כאשר יהיה לו מסמך עבודה מסודר ביד.

הנושא השני אותו העלה אבנר הוא נושא הנהג המקצועי. אבנר ציין כי כיום יש פקודה (מס' 78) שאמורה לעדכן את הנושא של נהג חונך באוטובוסים. הוא שלח שימוע לכל הגורמים הרלוונטיים ומקווה להגיש לכנסת הנוכחית בקשה לנוהל שיחייב נהג חונך- 80 שעות לנהג משאית ו40 שעות לנהג אוטובוס. כמו כן, ברצונו לקדם את הנושאים של השתלמויות ותכנית לימודים מעודכנת יותר לנהגים. כמו כן, לפי דבריו של אבנר, יש לראות כיצד מכניסים את תפקיד הנהג בתחבורה הציבורית לעבודה מועדפת בשל המחסור בנהגים. אבנר ציין כי משרד התחבורה שלח תיקון חקיקה למשרד הרווחה בנושא עבודה מועדפת, אינטרס שהוא משותף למשרד התחבורה ולצה"ל.

נושא שלישי שעלה הוא דימוי ותדמית התחבורה הציבורית בישראל. בהקשר הזה, ציין כי פעילויות המליאה מהוות מעין הקדמה לקמפיין עתידי שיעשה.

נושא רביעי שעלה הוא רתום מטענים. הוכן תקן ישראלי בנושא, כעת משרד התחבורה נמצא בתהליך של יישום התקן.

לסיום, עלו מספר שאלות מצד שאר משתתפי המליאה. שאלה מרכזית שעלתה והופנתה לאבנר היא בנושא המחסור המשווע בנהגים. לטענת שוקי שדה, השוק "צורח" לנהגים והעסק עומד במקומו. שוקי ביקש מאבנר לקדם את הנושא הזה באופן אישי. בשלב הזה של הדיון, יוחאי הצטרף והוסיף כי יש חוסר משווע של בוחני נהיגה גם כן וכי התור לטסטים הוא ארוך מהרגיל. תדי שמאי מחה ואמר שכל התוכניות הקידומיות יכולות להיות נפלאות אך אין למי להעביר אותן. הוא שאל מדוע משרד התחבורה לא יוצא בצעקות על שינוי תדמית על-מנת להביא נהגים? יש צורך לצאת בקמפיין שיקדם את הנהג המקצועי ולצאת אתו למדיה בכל העולם. אבנר הסכים עם דבריו של תדי וציין כי הוא מבין שחברי המליאה מעוניינים שיצא בהצהרת כוונות. הוא ציין שאם נצליח לאשר את החקיקה בנושא עבודה מועדפת זה יהיה קטליזטור משמעותי. לגבי סוגיית בוחני הנהיגה- המערך הקיים אכן אינו יעיל. המשרד בוחן כעת מספר חלופות ובניהן חלופה של מיקור חוץ.

ד"ר אריה חממי מסכם ומודה לאבנר על ההשקעה שלו ועל שיתוף המידע החשוב. הוא שאל האם יש מישהו שרוצה להעלות נושא נוסף לפני סיום המפגש. נועם קום העלה את הדילמה שעלתה גם כן במליאה הקודמת ומשרד התחבורה אינו מגיב אליה. הדילמה היא בנושא נסיעות שיתופיות חברתיות. ישנה אפליקציה הנקראת RideWaze (של גוגל וwaze) שמעודדת נסיעות שיתופיות חברתיות. כך נהגים בישראל עוברים למעשה על החוק והשאלה היא כיצד ניתן לאכוף זאת- מדוע משרד התחבורה לא יוצא בקריאה שזה מנוגד לחוק?.

4. החלטות

* 1. מקורות גיוס הכספים שהוצעו ע"י חברי המליאה אשר רצוי לבחון אותם הם: קרנות (כדוגמת קרן אריסון), חברות גדולות (כמו שטראוס ותנובה)- יוחאי זילברברג הציע לקשר בין מורג יועצים למנהלי התובלה של ארגונים אלו ורשימת המליאה כעמותה שתקל על גיוס כספים מארגונים.
  2. כל גוף שיתרום לפעילות המליאה יקבל פרסום מצד כל אחד מחברי המליאה.
  3. הוחלט כי הנציגים של המליאה בוועדות הכלכלה ישלחו על-פי נושא הוועדה.

**עותק למשתתפים** רשמה: הילה זלמנוביץ'