

דללקת

7.62 שקל לליטר אוקטן 95, השיא של כל הזמנים:
יומן מסע בין הישראלים שנאנקים תחת מחירי דלק מטורפים, המומחים שלא מבינים איך הגענו למצב האבסורדי הזה וממשלה אחת, ששמה גז על כולם



שוש מולא

⊕ איורים: רות גוילי



38 צריחת דלק

מחירי הבנזין הגיעו לשיא, אבל בינתיים הישראלים עושים את מה שהם עושים הכי טוב: מסתגלים / שוש מולא



התחלה זאת הייתה מרבקה רשמית שהוצמדה לשם שה הקרמית של כל מכונת פרטית - ואיש לא העז להמרות את פיה. כולם ידעו כי האות שמתנוססת על המרבקה מסמלת את היום בשבוע שבו אסור בתכלית האיסור לנסוע ברכב הפרטי. עד כדי כך הייתה ההגבלה חמורה, שמי שהעז להפר אותה ונתפס - רכבו לא יכול היה לעבור טסט. זאת הייתה דרכן של ממשלות ישראל - אחרי מבצע קדש ומלחמת יום הכיפורים - לחסוך בדלק בעקבות אמברגו הנפט העולמי שהטילו יצרניות הנפט הערביות.

אבל הרבה בניזן זרם מאז בתחנות הדלק בישראל. כיום, כשהמזרח התיכון מבעבע כולו ומחיר חבית נפט מרקיע שחקים, ממשלת נתניהו נתלית במהומות בבנגזי והספיקה כבר להעלות את מחירי הדלק פעמיים בשנה, עד להעלאה האחרונה, שרשמה את שיא כל הזמנים: 7.62 שקלים לליטר בנויין אוקטן 95 בתדלוק עצמי (7.75 שקלים בתדלוק מלא). גם המחיר האפקטיבי של ליטר סולר עומד על בין 6.7 ל-7.3 שקלים לליטר.

רק בשביל הפרופורציות נזכיר שבימים היפים והרחוקים של ינואר 2009 עלה אותו ליטר בנויין 4.75 שקלים; ובזמן הזה בשנה שעברה היה המחיר הנקוב בתחנות הדלק 6.69 שקלים לליטר. גם מי שאינו מחזיק ברכב מושפע ישירות: מחירי התחבורה הציבורית עתידים לעלות, מחירי המזון והסחורות מונקים. כשמחיר הדלק עולה, כולם נפגעים.

אלא שלמרות טענות הממשלה - המוצדקות בחלקן - לגבי ההשפעה של המהפכות במזרח התיכון על מחיר הדלק, עדיין יותר ממחצית כל שקל שאתם משאירים בתחנת התדלוק הולכת למסים. כלומר: כן לוב, לא לוב, כארבעה שקלים מתוך ה-7.62 שעולה כל ליטר - הם בכלל מס דלק שנקרא בלו ועוד מע"מ. הארון מועמר קראפי כלל לא קשור אליהם. ממשלת ישראל דווקא כן. ואגב, למרבה המזל של האוחזים בהגה, הגורם היחסי למיתון ההתייקרות בחודש מאי הוא הידירה בשער הדולר. אלמלא כן, מחיר הדלק עלול היה לעמוד עתה סביב תשעה שקלים לליטר.

בינתיים המחאה הציבורית עומדת על אש קטנה. יש כמה עשרות אלפי אנשים חתומים ופעילים בקבוצות מחאה בפייסבוק, היו כמה הפגנות וגם צעדת מחאה שקשה לומר שספחה את ההמונים. אבל גם הלחץ הזה כבר נחל הצלחה, אם כי חלקית בלבד: נתניהו נסוג בתחילה מהעלאת המחיר (ואז העלה אותו לשיא של היום); וחברות הדלק החליטו בינתיים להקפיא את הערכון השנתי בעמלה שהן גובות, עד שהביקורת שמוטחת בהן תתמתן.

עד שהמחאה האמיתית תפרוץ, אם בכלל, יצאנו השבוע למסע בארץ ה-7.62 שקלים לליטר. בין הסטודנט שנשבר ומכר את הרכב, לשר לאיכות הסביבה שאפילו הוא לא אוהב את מחירי רי הבניזין; בין המומחה לפסיכולוגיה כלכלית, שמסביר למה המחיר הזה הוא בסך הכל תרגיל לגביית כסף, לפעילים החברתיים, שמשוכנעים שזה עוד מסמר - ואחד הכואבים שבהם - ביחסים שבין האזרחים לממשלה שלהם.



זאב גראואר



טל שביט



פרופ' דני רבינוביץ



אמיר אביטן

ד"ר טל שביט: הממשלה מחפשת הכנסות, ומה הכי קל לה לעשות? להודיע שמחיר הדלק עולה מהיום למחר. אין שום קשר לקדאפי"

מה זאת אומרת? "יש תיאוריה פסיכולוגית שלמה של 'חשבונאות שכלית' שאומרת: אדם בדרך כלל לא מחבר סכומים קטנים לסכום אחד יותר גדול. נניח שביבי היה מודיע שבכל סוף שנה נשלם עוד 300 שקל מס הכנסה, זה היה מגיע בבת אחת ומעורר המון התנגדות. לעומת זאת, אם הוא מעלה את המס על הרלק בכמה אגורות, כך שיוצא לכל אחר לשלם בדיוק את אותם 300 שקל, אבל כל פעם קצת, ההשפעה אינה זהה. כי פה זה בקטנה ולא מורגש בבת אחת. "אז זו חלופה נוחה לממשלה. הממשלה מחפשת הכנסות, ומה הכי קל לה לעשות? להודיע שמחיר הדלק עולה. זה מס שאפי שר להעלות מהיום למחר ולא צריך בש"בילו ועדות בכנסת ואישורים. ועוד משהו: זה גם מס שאי אפשר להעלים, וכולם משלמים".

אז אין קשר ללוב?
 "הממשלה מחפשת תירוצים. אין שום קשר לקדאפי".

איך זה ישפיע על הצרכנים?
 "לא יהיה שינוי מהותי בהרגלי הנסיעה, כי אין חלופה, וגם כי האנשים הם לא רציונליים. הם לא חושבים לנסוע מעכשיו בתחבורה הציבורית כי מחיר הדלק עלה וכי נכון יותר מבחינה כלכלית לנסוע באוטובוס. רכב זה פינוק, רכב זה סטטוס. רכב זה להגיע ישירות לחניה במקום העבודה, במקום להגיע לשם באוטובוס".

אז מה השורה התחתונה?
 "שאנשים לא חושבים על כסף כשהם קונים אוטו".

5 זה לא המונה שדופק

כן פסיכולוגי, לא פסיכולוגי, בשטח כאמור מרגישים שינוי והסימוגרפים שחשים מיד את עליית מחירי הרלק הם

רכב חדשים, אבל נגרעים הרבה פחות. כחצי מיליון מכוניות ביום זורמות לתוך תל-אביב בבוקר ויוצאות ממנה בערב. פרופ' דני רבינוביץ, סוציולוג ומומחה לענייני סביבה מאוניברסיטת תל-אביב, מספר כי מכונית משפחתית ממוצעת עולה כ-1,300 ק"מ בחודש בממוצע, אבל מחיר הדלק אינו הגורם היחיד שמשפיע אם נשתמש ברכב הפרטי או לא".

אז מה כן?
 "נוסף לו גם גורם הנגישות. ב-20 השנים האחרונות העבירה ישראל כמיליון איש לפרוורים: מודיעין, שהם, ראשי העין וכו'. אבל היא לא סידרה להם אלטרנטיבה לתחבורה. אלו אנשים שמהרגע שיצאו מהעיר, קשרו את גורלם ואת גורל המדינה לרכבם. אורה חיייהם הפך אותם עבדים לרכבם. כך שמבחינה חברתית, זה לא סתם שמעלים לאנשים את המחיר - המחיר עולה לאנשים שאין להם ברירה. פעם המס הזה היה סוציאלי והגיוני, כשדק לשכבות העליונות היה רכב, וזה נחשב מס יסיר על מותרות. היום זה כבר ממש לא המצב".

4 הפסיכולוגיה של ביבי

אז איד זה שאם כל כך הרבה אנשים סובלים ממחיר הדלק, בכל זאת ההעלאות עוברות בשקט יחסי? ד"ר טל שביט מהמכ"ל ללה למינהל, מומחה לשוק ההון ולפסיכולוגיה של משקיעים, טוען שהמס על הרלק הוא "תרגיל פסיכולוגי של הממשלה".

עלול להפוך לסיוט כלכלי, אם ה"רק שעה מתל-אביב" נוגס נתח כל כך כבד מהמשי"כורת, עד שספק אם אפשר לעמוד בו, גם מי שבחרים בתחבורה הציבורית. "מי שגרים בפריפריה ועובדים במרכז מרגישים הכי הרבה את עליית מחירי הרלק", אומר רן מלמד, פעיל חברתי וסמנכ"ל בעמותת ידיד, המסייעת לכרבע מיליון משפחות בכל רחבי הארץ. "אנחנו מטפלים בכ-30 אלף איש בשנה, 45 אחוז מתוכם הם ממעמד הביניים, ויש להם בעיות עם דיוור ומשכנתאות. אדם שגד בפריפריה וצריך לנסוע 60 ק"מ לעבודה ולא מקבל על כך החזר כספי מלא מהעבודה, נמצא בבעיה. הוא חושב פעמיים אם כדאי לו לצאת מהבית. וזו לא הפגיעה היחידה שיש במעמד הביניים".

מה עוד?
 "עבור חלקם המשמעות של העלייה במחירי הרלק היא פגיעה בחיי הפנאי. אנשים שאין להם רכב או שנאלצים למכור אותו בגלל הגזירות החדשות לא יכולים להרשות לעצמם תרבות. אין להם כסף, הם לא נוסעים לצורך תרבות וביילויים בעיר, או הם לא מניעים את גלגלי הכלכלה וההפסד הוא של כולם - ולטווח הארוך של הממשלה".

מה לגבי עשירונים נמוכים יותר?
 "בגלל סך יוקר המחיה, אנחנו שומעים יותר ויותר אנשים שאומרים לנו שהם מתמודדים כל יום עם השאלה מה יותר חשוב והכרחי: לשלם חשבון חשמל או לקנות תרופות? חשבון מים או אוכל בסופר? לנסוע לעבודה באוטובוס או לא לנסוע בכלל? וזאת תופעה שלא הייתה מוכרת לנו מאז גזירות ביבי ב-2003. כל זה נוצר כי מדובר במס לא שוויוני".

למה לא שוויוני? הרי גם העשירים משלמים יותר על דלק.
 "נכון, אבל מי שגד בפריפריה ועובד במרכז או בני המעמד החלש מרגישים את המס הזה הרבה יותר על בשרם".

3 עבדים על ארבעה גלגלים

הנה כמה מספרים: יש כשני מיליון מכוניות פרטיות בישראל. בכל שנה עולה לים על הכביש בין 150 ל-200 אלף כלי

1 הסודנס שמכר את הסוזוקי שלו

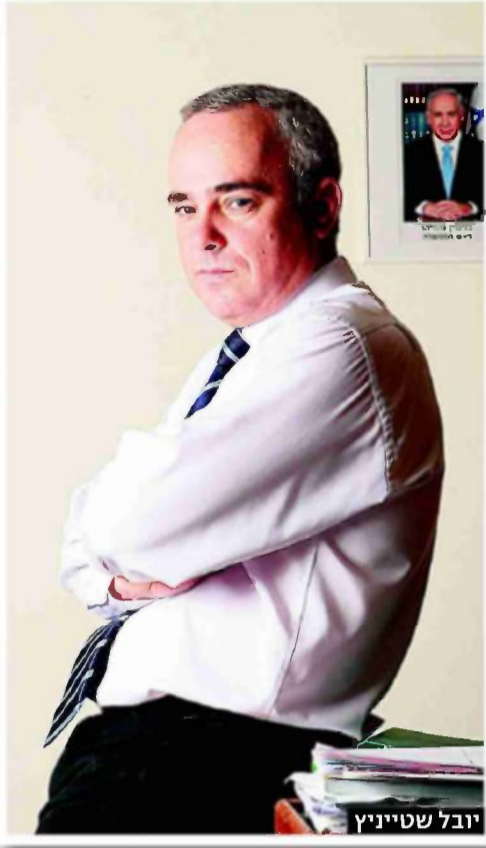
אמיר אביטן משלם את המס על הרלק כל בוקר מחדש. ברגליים. אביטן לומד ביולוגיה ימית במכמורת, אבל גר בצריף שכור ברשפון. עד לפני כמה חודשים הוא היה בעליו הגאה של רכב סוזוקי משומש, שאיפשר לו לגמא את 50 הק"מ הרוך וחזור מדי יום. אבל מאז שמחירי הרלק החלו להאמיר, אביטן נאלץ למכור את הסוזוקי - ולרכוב כל בוקר על אופניים עד מכמורת וחזרה. "אין לי הורים, כך שאין מי שיממן לי את שכר הלימוד, את הוצאות המחיה, וכמובן - את מחיר הדלק", הוא אומר. "בעקבות השחיטה של מחירי הרלק, נאלצתי למכור את הרכב בצער רב. במקום שבו אני גר אני חייב להחזיק רכב, כדי לבקר את המשפחה, לעשות קניות, לטייל או לצאת סתם לבלות עם חברים. אבל לא יכולתי לעמוד בזה יותר".

למה? מה קרה פתאום?
 "כי מתוך המשכורת שלי כסטודנט, חצי הייתי מוציא רק על דלק. אם הייתי מתדלק בין פעם לפעמים בשבוע, זו כבר הוצאה של 500 שקל. קחי ארבע-חמש פעמים בחודש כפול 250 שקל, זה המון כסף. וכמה סטודנט כבר מרוויח? עברתי או כברמם במסעדה, עם משכורת של 3,000 שקל. זה לא ייאמן איך חיים ממשכורת כזאת. אני מכיר עוד סטודנטים שפשוט נאלצו להיפרד מהרכבים שלהם, כי הם לא עומדים בהוצאות הדלק".

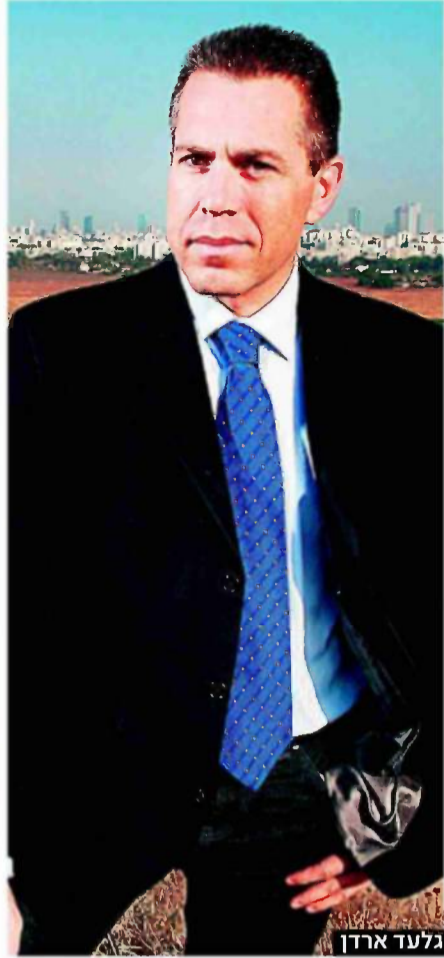
"משרד האוצר מולית להטיל מס באופן שרירותי, ולי נשאר להאמין שאו שהוא כנראה לא מתחשב בשכבות החלשות, או שהמדינה לא רוצה לקחת על עצמה את הסכסוד, או שיש לה אינטרס שרק לעשי"רון העליון תהיה אפשרות לנסוע ברכב, כמו שהיה בשנות ה-60 וה-70. היום מי שאין לו משכורת הייטק, פשוט חי כמו קבצן".

2 החשבון מוגש לפריפריה

הממשלה מעודדת אורחים לעבור לפריפריה, ובצדק. "רק שעה/ שעה וחצי/ שעות מתל-אביב", וחלום מעמד הביניים על בית במחיר שפוי והמשך עבודה במרכז יכול להתגשם. אבל החלום הזה



יובל שטייניץ



גלעד ארדן



דוד ליטברק



אסי טבת

לכל אחד מאיתנו, קובעת ר"ר אופירה אילון מהחוג לניהול משאבי טבע וסביבה באוניברסיטת חיפה ומנהלת תחום איכות הסביבה במוסד "שמואל נאמן" בטכניון. "זוהי תזכורת לתלות שלנו בנפט, לזיהום האוויר שאנחנו וילדינו נושמים וגם להי שפעות הגלובליות שיש לשריפת הדלק במנוע: סקטור התחבורה בישראל תורם לכמעט חמישית מכלל פליטות גזי החימה. וכמובן, צריך להתייחס גם להשפעות סביבתיות נוספות, כמו הפגיעה בשטחים הפתוחים בגלל הצורך לסלול כבישים, השפעות הרעש שנגרם מהתחבורה, זיהום המים והקרקע מדלקים וכו'".

אז את רואה דברים חיוביים בהעלאת המחיר?
 "בעיקרון, מחירי הדלק הגבוהים צריכים לשמש זרז לשינוי התפיסה האישית והלאומית, לטובת הפחתת התלות בנפט וברכב הפרטי. ההעלאה במחיר תגדיל את הכנסות המדינה - מה שיכול לשמש הזדמנות למינוף תחומים רבים, שבסופו של דבר יפחיתו את השימוש בדלק. בנוסף, אנחנו נראה שינויי התנהגות."

צרי טבק ומלט - שגובים עבור המדינה את הבלו (המס על הדלק), אבל משלמים עליו מיד. בתוך עשרה ימים מיום התרלוק אנחנו חייבים להעביר את המס למדינה, אבל מכיוון שיש עלינו גם את עלויות כרטיסי האשראי, המחושבות כאחוז מהעסקה - ככל שמחיר הדלק עולה, אנחנו משלמים עמלה גבוהה יותר."

ובשטח, אתם חשים ירידה בביקוש?
 "ככל שהמחיר עולה, רמת הביקוש יורדת. ברבעון הראשון של השנה, למשל, נרשמו לראשונה זה שנים ירידות בביקוש לדלק לתחבורה, בהשוואה לרבעון האחרון של 2010. אנחנו מייחסים את זה לעלייה הדרמטית במחיר הדלק. הרי נהג שני כנס לתחנה כועס על המתדלק, לא על הממשלה. אז לא רק שאנחנו לא מרוויחים, אנחנו גם נפגעים."

7 נו, סע כבר, יש לך ירוק

אם יש מי שמנסים דווקא לראות את הצדדים החיוביים של העלאת מחירי הדלק, הם הירוקים, או לפחות חלקם. "מחירי הדלק המאמירים הם אות אזהרה

מתערכך בדרך כלל פעמיים בשנה, על פי התנודות במרווחי השיווק באירופה - עד לתקרה מסוימת. אלא שבקבוצת המחאה הציבורית בוטל הערכון האחרון באפריל, ובכך נמנעה עלייה של עוד שלוש אגורות במחיר. המהלך הזה, יותר משנועד להקל על האזרח - שלוש האגורות הללו לא ישנו הרבה - הוא בעיקר תדגיל ביחסי ציבור. זו הסיבה שבגללה - הפתעה, הפתעה - גם בחברות הדלק לא ממש אוהבים את העליות האחרונות. "הזינוק במחיר הבנזין לא רק שאינו מיטיב עם חברות הדלק, אלא אף מכביד עליהן", מסביר יוסי אריה, מנכ"ל איגוד חברות הדלק ("פז", "סונול", "דלק" ו"דר אלון"). "מבחינה עסקית, אין לנו שום תועלת מהעלייה במחיר".

תסביר.
 "גם אם מחיר הדלק מונק ומכפיל את עצמו - העמלה שלנו לא קשורה לכך. מאחר שניסו לגלגל לפתחנו את עמלת השיווק - בחוסר הצדקה לרעתי - בוטל הערכון שלה. אלא שהעלויות בתחנה גדלו והמיסוי גבוה. אנחנו היחידים - מלבד מר-

נהגי המוניות. "זה הולך בתגובת שרשרת", מסביר אסי טבת, נהג מונית ומנהל תחנת מוניות בבית שמש. "עלות הסולר מביאה לעלייה בתעריפי המוניות, וזה גורם לאנשים להשתמש בהן פחות. כי ביננו, מי נוסע היום במוניות? אלו בעיקר אנשים מהשכבות הנמוכות, אם זה חרדים, עולים חדשים או קשישים, שלא יכולים להחזיק רכב. אז היום הם חושבים פעמיים לפני שהם מרימים את היד. מאז ההתייקרות אנחנו מרגישים את הירידה בביקוש".

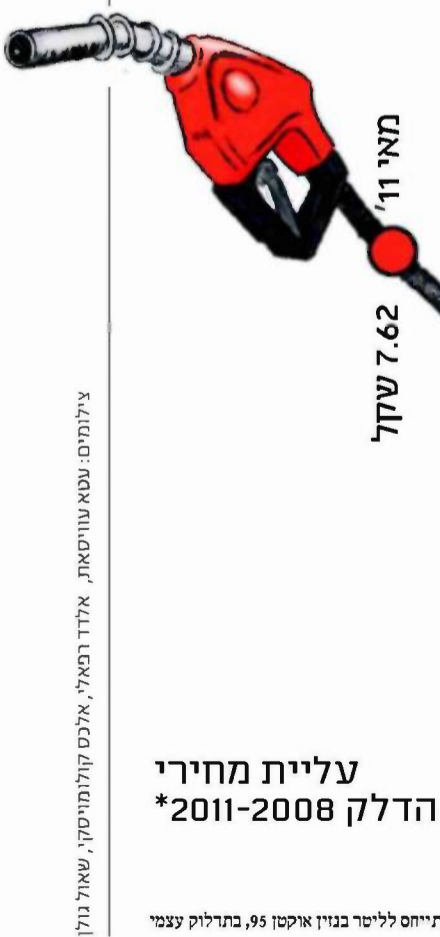
ומה לגביכם? איך אתם מסתדרים?
 "כשמחיר הדלק עולה, גם תעריפי התחבורה הציבורית עולים וכולם חושבים שנהגי המוניות מתעשרים, אבל בפועל, אנחנו מפסידים מזה. העלייה במחיר הנסיעה - המונה - שמתערכנת פעם בשנה, לא חופפת את מחיר הסולר. כך שבפועל יוצא שאני משלם יותר על הסולר ובנסו נשאר לי פחות כסף. פעם ההוצאה על הסולר הייתה זניחה מההוצאה על המונית. היום זה 20 אחוז מההוצאה. את יודעת מה הנהגים הוותיקים אומרים?"

מה?
 "שבשנות ה-90 תידלקנו במטבעות, והיום אנחנו מתדלקים בשטרות האדומים (של 200 שקל - ש"מ). לאן עוד רוצים שנגיע?"

6 בסוף המתדלקים סופגים הכל

חלק גדול מהזעם הציבורי בגין עליית מחירי הדלק מופנה לחברות הדלק עצמן. בתוך מחיר הדלק יש מרכיב שנקרא "מר" וזו השיווק, שממנו גוזרות החברות את רווחיהן. זה איננו המרכיב הגדול והמשמעותי במחיר הדלק - אלו כאמור המסים דווקא - אבל לא מעט מתדלקים אומללים ספגו את זעם הנהגים בתחנות הדלק. ככה זה, להתעצבן על מתדלק יותר קל וזמין מאשר לעלות להפגין מול הכנסת.

הבניין הוא מוצר כפיקוח, ולכן גם "מר" וזו השיווק של החברות הוא כזה. הוא



עליית מחירי הדלק 2008-2011*

* המחיר מתייחס לליטר בנזין אוקטן 95, בתרלוק עצמי



יוסי אריה



רן מלמד



ד"ר אופירה אלון



פרופ' אבנ' יונקיר

המיסוי הנוכחית, ככל שמחיר הנפט גבוה יותר - הממשלה מרוויחה יותר כסף.

11 הסודות שבתוך הבגאז'

מהנדס הרכב דוד ליטבק, עד שמחיר הדלק ייזד, אפשר לעשות משהו? "כן, בוודאי. כדאי, למשל, לדעת שבכניס עות קצרות צריכת הדלק גבוהה יותר. לוקח למנוע זמן להגיע לטמפרטורת העבודה שלו, ובנייתם נשרף יותר דלק. לכן למרחקים קצרים כדאי לשקול הליכה ברגל או אופניים."

ומרחקים אחרים? "צריך להקפיד לעשות את הטיפולים לרכב בזמן; לשמור על לחץ אוויר נכון בגלגלים; לבדוק את מערכת ההילוכים, לברוק אם פילטר האוויר סתום וכו'. וגם להוציא מהבגאז' דברים מיותרים, כי אלו דברים שמשפיעים על תצורת הדלק."

אתה צופה שיותר אנשים יעברו לרכב היברידי?

"כן, גם אני עברתי להיברידי. זה אמנם יקר יותר מרכב בנזין רגיל, אבל מקבלים עליו הטבות מס מהמדינה, כי היא מעודדת קניית רכב כזה, בגלל שהוא פחות מזוהם אוויר - ולכן הוא כדאי ועדיף."

ומה עם הרכב החשמלי של שי אגסי? "רכב מצוי, חשמלי נטו".

לדעתך, אנשים ייטעו עכשיו פחות? "לא, וגם לא יקנו פחות רכבים. הסיבה היא שאין תחבורה ציבורית אלטרנטיבית."

12 מה זה כמה אגורות?

לסיכום ביקשנו לדבר עם מישהו ממוסד האוצר, שיסביר למה מחיר הדלק - שנשאר נמוך יותר בתקופות משבר קשות בהרבה - זינק לשיא של כל הזמנים דווקא עכשיו. אלא שאנשיו של שטייניץ בחרו להעביר תגובה לקונית בלבד. "עליית מחירי הדלק האחרונה גר בעת בעיקרה מעליות מחירי הנפט בעיר לם", נמסר ממוסד האוצר, "וזאת כתוצאה מהאירועים האחרונים בעולם הערבי. במסגרת השיקולים שמפעילה המדינה, בקור בעה את מדיניות המיסוי שלה, היא בחרה להטיל מסים בשיעורים גבוהים יותר על צריכת מוצרים שיש בשימוש בהם כדי להזיק לסביבה ולבריאות הציבור."

ואו מקנחים באיום מרומז: "הפחתה של כמה עשרות אגורות במס על הבנזין לא תביא לשינוי משמעותי במחירו לצדכן. יחד עם זאת, עלותה לקופת המדינה תגיע למאות מיליונים עד מיליארדי שקלים, שיהיה צורך למצוא להם מקור תקציבי חלופי, על חשבון שירותים של הממשלה לאזרחיה".

מחירו של ליטר דלק, כשראיתי שהציבור טומן את ראשו בחול ולא מתקומם, החי לטני שאני לא ממשיך להיות פראיר. פתחתי קבוצה בפייסבוק בשם 'לעצור את עליית מחירי הדלק', שמונה כיום 16 אלף איש, אבל אלו בעיקר טוקבקיסטים ולא אקטיביסטים. בינואר יצאנו למפגן מחאה ראשון, אחרי שבועיים עשינו צעדה לירושלים עם הפגנה מול האוצר, והפגנה גם בתל-אביב ובחיפה. אז ביבי נבהל והוריד 23 אגורות במחיר - כי חשש שהמהומות יתלקחו. אבל כשהציבור נרגע, הוא שוב העלה את המחיר."

אז מה עשית? "יצאנו לשלב הבא של המחאה: לקחת את חבריי והודעתי שאצטרף ברגל ממגדל-העמק לתל-אביב. לפני חודש צעדנו ארבעה ימים, לאורך 130 ק"מ. בבוקר צעדנו, בלילה ישנו בשדות."

זה לא עזר יותר מדי גלים. "הפעם התקשורת לא נתנה לנו במה גדולה, ולכן זה לקה בחסר. מאז היו שני דיונים בוועדת הכלכלה בכנסת שהשיתפתני בהם, אבל חוץ מהתודעה הציבורית, לצערי, המאבק נשמר על אש קטנה."

10 רבותי, בלי היסטריה

אז מה יהיה בסוף? כמה יזנק עוד הדלק? "מחיר חבתי נפט לא יגיע ל-200 דולר בטר וזה הקרוב", פוסק פרופ' און יונקיר, מומחה להיסטוריה כלכלית של המזרח התיכון מאוניברסיטת חיפה. "והעולם ימשיך להיות תלוי בנפט עוד הרבה זמן."

על סמך מה אתה קובע את זה? "מחירים בכאלה רמות יגרמו למיתון עולמי חדש ולירידת ביקושים - וירידת הביקושים תביא באופן טבעי לירידת מחירים. יש לנו כמה דוגמאות לכך מהעבר. ביולי 2008 מחיר הנפט הממוצע של אופ"ק היה 131 דולר לחבית. באוקטובר 2009 המחיר ירד עד ל-40 דולר לחבית. ולמה השוק קופץ? כי כשהמחיר גבוה, נכנסים יותר להפקה, ואז מדינות מחוץ לאופ"ק מפיקות נפט מעל העלות. במיקוב, ככל שהמחיר עולה - הביקוש פוחת."

עובדתית יש עדיין ביקוש גדול לנפט בעולם. "זה נכון שהביקוש לנפט בעולם ממשיך לגדול ב-1.5 עד שני אחוזים, אבל עיקר הגידול הוא במזרח אסיה: סין והודו, שהן טטות, וטטות על אנרגיה זולה: נפט."

אז מה בכל זאת אפשר לעשות? "אנחנו צריכים לייצר בארץ עצמאות אנרגיה: כמה שיותר חשמל, גז, אנרגיה סולרית, ופחות לסמוך על האחרים. להשיתם במכוניות היברידיות או ברכב חשמלי. הטכנולוגיות האלה קיימות בעולם הרבה שנים וצריך לתת להן יותר דגש. השאלה היא אם זה יקרה, כי במתכונת

למים כסף. יש בישראל ריכוזים גדולים של עובדים, כמו דמת-החיל, קסם, ראש-העין וכו', שאם היו מתארגנים יחד בהסעה - כמו שהיה נהוג פעם - היו חוסכים דלק, כסף וזיהום אוויר. אני רוצה שהעובדים יתארגנו במשרדי ממשלה, בחברות גדולות וכו' - ואני כבר שומע עליית מחירי הדלק נח-יורע? אולי בזכות עליית מחירי הדלק נח-זיר את ההסעות המאורגנות כמו שהיה פעם וכולנו נרוויח."

9 ווקבקיטים הם לא אקטיביסטים

הראשון שהניף את דגל המחאה נגד התייקרות מחירי הדלק היה זאב גראואר, נשוי ואב לשניים, שמאס במצב. אלא שגם הוא, בהיעדר אמצעים כספיים לשאת על כתפיו את מאבק העם, ניצח חלקית. "לכל אדם יש סף ייאוש משלו", הוא מסביר למה נרתם לנושא לפני חמישה חודשים. "אני בעל רכב משפחתי מודל 2003, גר במגדל-העמק, אבל כל יום נוסע ברכב לעבודה בעפולה, וממלא מכל דלק פעם בשבוע. זאת הוצאה גדולה, אבל אני לא יכול להינתן עם התחבורה הציבורית, כי זה אומר להחליף שלושה אוטובוסים ולבזבז שעה כל בוקר, בעוד שברכב אני בעבודה בתוך 15 דקות. גם אשתי עובדת, אבל אנחנו לא מצליחים להחזיק את הראש מעל המים. כמו רוב האזרחים, גם אני לא ידעתי שרוב מחירי הדלק הוא מסים ומרווחי שיווק."

וכשגילית את זה? "חשתי שהמדינה לא נוהגת באזרחיה בשקיפות ולא מראה את האמת מאחורי

אנשים יתכננו טוב יותר נסיעות, ינהגו בצורה הסכונית יותר, יעברו לאמצעים חלופיים. יש לשער כי גם המכוניות הקטנות והסכוניות יתפסו נתח משמעותי יותר בשוק הרכב."

8 יביה הסעה אחת קודם

שלום לשר להגנת הסביבה, גלעד ארדן. אתה לכאורה אמור להיות מרוצה מהרעלות מחירי הדלק: פחות נוסעים, פחות זיהום.

"אבל אני לא שמח, כי אין לנו בישראל אלטרנטיבה של תחבורה ציבורית. אם היינו במדינה נורמלית, היו לנו היום יותר רכבות למרכזי הערים, רכבות תחתיות, חשמליות ויותר קווי אוטובוס. אבל עוד איזן, כך שבפועל זה לא ישנה את המצב."

"ועוד משהו: בישראל יצרו נוסחה איומה שלפיה מחיר התחבורה הציבורית צמוד למחירי הדלק, וכך נמנעת שוב אלטרנטיבה מהעם. עכשיו עומדים לייקר שוב את התחבורה הציבורית, וגם מוצרי מזון ומצרכים נוספים שמובלים באמצעות דלק. אומרים לנו שחייבים לייקר, כי ההוצאות גדולות. אבל אם לממשלה עולה מיליארדי שקלים לסבסד את הרכבים הפרטיים, אני חושב שצריך לסבסד יותר את התחבורה הציבורית."

ובינתיים, מה עושים מחר, מחרתיים? "המשרד שלי עומד לצאת בקרוב בקמפיין גדול וגם לפתוח אתר אינטרנט בעניין: עידוד אנשים לנסוע לעבודה בהסעות מאורגנות. בארה"ב, מי שנוסעים בהסעה מאורגנת לעבודה בנתיב המהיר לא מש

מה מסתתר בתוך המחיר 7.62 שקל לליטר?

