

* A Hebrew translation of the article is brought at the end of the English version.

From Draining the Hula Lake to the Draining of Bureaucracy

Why Large-scale Infrastructure Projects are bogged down and how to free the Bottleneck



Article by [Adv. Moriel Matalon](#), Managing Partner of Gornitzky & Co., Israel

The immigrants of the first "Aliya" wave of immigration to Israel drained swamps and planted vineyards. Those who came to Israel in the second Aliya wave built roads and laid the railway lines for the Emek valley railway. The third and fourth Aliya waves saw the building of Tel Aviv. The large wave of Aliya after the founding of the State drained the Hula Lake, laid the National Water Pipeline and planted the forests of the Jewish National Fund.

In the recession years of the 1960s, Arad and Carmiel were founded and Jewish benefactors received paper slips from Pinhas Sapir containing allocations of land for the construction of business enterprises in the Negev and the Galilee. During the last generation, the creative Israeli mind has enabled the high-tech sector to flourish and Israel was enlightened enough to acquire some of the most advanced telecommunication and internet systems in the world.

However, when it comes to basic infrastructure, particularly in the fields of energy, water and transportation, we have been left way behind, and we are perhaps even generations out of date, the bitter ramifications of which will cast blight on our future for many years to come. Israel is in the midst of a drought and in the hot summer nights when air-conditioners are working overtime throughout the country, there is a constant risk of power cuts.

The country whiles away its time in traffic jams on its way into, and out from the Tel-Aviv metropolitan area and the "city which never stops" is becoming more and more crowded in the absence of a proper public transportation infrastructure. And to think that all this could have been so different if we had continued to build up our country with some of the sophistication and daring which are fundamental components of the Jewish mind.

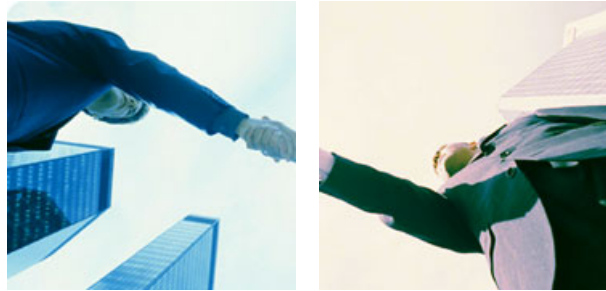
Common sense, our own experience and experience throughout the world should have dictated a clear agenda to the leaders of our nation to harness the consequences of the world economic crisis and invest in infrastructure. However, regrettably, apart from making empty statements, nothing has been done. Large-scale infrastructure projects are slowly staggering on, like a march of lazy white elephants.

Even if a new leader should come forward tomorrow and adopt a "new deal" for Israel, it is doubtful whether he will be able to speed up the slow elephant march without wide-ranging legislative reforms needed to extract the bureaucratic/legislative cork from the bottle, which has clogged up large-scale projects in the corridors of power and the courts and has made the running between the various authorities more suited to the competitors of the "Survivor" reality television program than the infrastructure entrepreneurs.

We should make a stand over the five deadly sins of the Israeli "system".

The Meanderings of Bureaucracy or the "Cheap Watches" Vision.

In his well-known paintings, Salvador Dali portrays giant watches, from which time slides down to the dreary desert. It seems that he must have had a number of our large-scale projects in mind, such as the underground (or light) railway in Tel Aviv, which was approved for construction by the Government of Golda



Meir in 1970. Ten years ago, Roni Milo, the Mayor of Tel Aviv at the time, picked up a large drill and in full view of the television cameras, he drilled the "corner hole" of the underground. Since then, there has been no shortage of paperwork but also no railway.

The blame is directed first and foremost towards bureaucracy. The Planning for infrastructure projects is spread over an endless number of authorities and Government Ministries. On the face of it, projects should have been led by the particular Ministry responsible, but these Ministries do not have any control over progressing the projects and the Ministry which usually makes all the decisions is the Ministry of Finance.

All projects need to obtain planning approvals and to go through the *via dolorosa* of the Planning committees. The local authority, in whose back yard the project is planned to be constructed, has the ability mainly to interfere and does not really have any powers to carry out the project. The land is granted by the Israel Land Administration and the Ministry of Housing, which are both synonymous with inefficiency and procrastination.

The Tender process must be approved by the Ministry of Justice and thank God, we also have the Ministry of the Environment which will scupper any plan which will not suitably protect the flight path of rare birds. Moreover, any project built in the Holy Land is likely to encounter skeletons and bones underground and who, if not the Ministry of Religious Affairs, is going to check whether these belong to our circumcised brethren or our uncircumcised neighbors. The Antiquities Authority also has something to say of course in a country which has thousands of year's

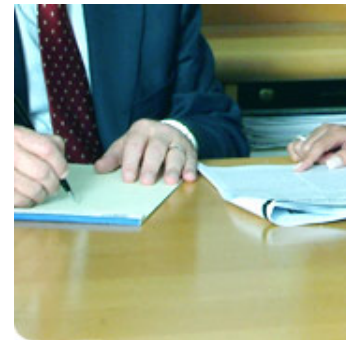
worth of buried pottery. After all these, the Ministry of Defence also has a legitimate interest in each project.

It would be most appropriate if each Authority was concerned with the interests for whom it is supposed to be responsible provided that matters are dealt with in an orderly and expeditious manner, and that someone is responsible for obtaining an immediate response from each Authority and decides how to balance the various factors and considerations. In our part of the world, this is like castles in Spain - Spain, the country of Dali. However, the sliding of time down the watches is happening here in Israel, now.

The Planning Laws - the *Via Dolorosa* of Infrastructure Projects

Whether you want to put up a fence around your house or an awning on your terrace on the one hand, or you want to construct a power station or a desalination plant on the other, one law applies to all: the vagaries and the *via dolorosa* of the Planning and Building Law.

This law, passed in 1965, is based on a City Building Ordinance passed in 1936 during the times of the British Mandate. Over the years, no less than 75 Amendments to this law were enacted, which were designed to deal with specific issues, but in practice only complicated the original law and on more than one occasion, even conflicted with the inherent logic of the Law. The State of Israel continues to act in accordance with the Mandatory Ordinance, at the core of which was the concern that central Government would retain control in building up the "natives". The Law did not have the wherewithal to simplify procedures and even more seriously, didn't provide the licensing authorities with a time-table for the approval of Plans or for the hearing of objections (of which there must be thousands for each major Plan) and didn't impose penalties on whoever submitted futile objections.



The Authorities, which are supposed to hear objections, consist of public figures and officials who perform their work almost on a voluntary basis, holding meetings when their schedule so permits. A major proportion of the Plans to construct large-scale projects require the approval of the local, district and National planning and building committees. Every project undergoes this tortuous trail, without obtaining any priority for major projects of national importance as compared to small-scale local projects.

There is a multitude of examples. The Carmel Tunnels project which started life in 1995 was bogged down for many years, mainly due to the absence of Statutory Planning Approvals. The Training Centre City project which is due to awaken the

Negev from its slumber has recently been launched with much media hype, but without an approved City Building Plan.

The Mandatory Tenders Law: From the "Slip of Paper" to the Tender Bible

The Jewish mind has produced many innovations, but in Government circles, it is very unimaginative. In the 1950's and 1960's, Israel's leaders initiated projects which changed the face of the country. The Government carried them out by passing decisions and putting them into immediate practice by means of Government - owned companies or with the help of Jewish benefactors.

Those times have long passed and we will not see the likes of them again. Projects can no longer be given over to entrepreneurs at the whim of one Minister or another, using the "slip of paper" method, and this is a welcome development. Public accountability and the fight against corruption are without doubt, supreme values in preserving the public morality of the State.



However, following the "cleaning out of the stables", all contracts signed by the State are now required to undergo a tender process under the Mandatory Tenders Law. This Law was crafted while the legislator had in mind the day to day transactions in which the State acquired, for example, telecommunications equipment or cleaning services. It was not intended to deal with more complex projects, other than indirectly by way of exception from certain provisions, such as permitting the conduct of negotiations.

Whoever has participated in a tender process for a large-scale project is very familiar with the rigid and strict requirements placed on the participants during every step of the process, pursuant to the dictates of the Mandatory Tenders Law. These make it difficult to conduct a dialogue between the Government authorities promoting the Project and the bidders and place spokes in the wheels of the project, for example, when a change is necessary to the terms of the project due to time considerations. Participating in a tender for a large-scale project requires day to day activity by lawyers, accountants and lobbyists. From the "slips of paper" of Sapir, which with a swift stroke of the pen lead to the springing up of concrete structures throughout Israel, we have now reached a multitude of thick files, which are somewhat pretentiously known as Tender "Bibles".

The Courts or the Judge's Robe as a Brake on the System

Many articles have already been written on the high level of involvement of the courts in daily life in Israel. Almost every large-scale project, even though it may be backed by a plethora of detailed and lengthy contracts drawn up by teams of lawyers, eventually reaches the portals of the courts. The courts open their doors wide, without any "cost threshold" such as a suitable guarantee covering the

magnitude of the damage caused to the competitors and the National economy, and without allocating a short period of time to hear and determine the case. The unconscionable ease in which the right of audience or *locus standi* falls within the public domain and in which the Applicant hardly assumes any risk at all, takes a heavy toll from all of us.

Naturally, the right to apply to the courts is a fundamental right. However, when this is granted over-generously to all-comers and without assuming any risk, whoever may have reservations as to the project or whoever loses in the Tender process will go straight to the courts to try to stop the project, to obtain something by way of compromise or at the very least, to gain free publicity.

In a world where with every opportunity there lies risk, the rush to the robes of the duty Judge to put a brake on a project or to extract a price from its promoters, is completely free of risk. If the Court required every Applicant to post a deposit or security of 5% or 10% of the Project cost, and if the court decided to forfeit the security in the case of a spurious Application, we would see an end to the excessive use of the courts as a tool of an objector or a competitor.

The Failure of Financing: the Hole in the Coin

The Project Finance sector has advanced and developed rapidly in recent years. However, Israel is still fixed on old ideas which do not come to terms with the problems of modern financing. By way of example: foreign banks which are prepared to finance a certain project are used to passing on the risk. However, the Government of Israel forbids them from doing so, with the exception of a certain number of specific banks, and this only serves to deter foreign banks from investing in Israel.

Flexible thinking is required, as well as the realization of the Israeli authorities that what might have been appropriate for project Financing a few years ago is now out of date. We do not live in a vacuum. Banks and foreign institutions invest in countries throughout the world and there is no reason why such investment should not come to Israel.



Singapore - Here and Now

On one of the walls in the offices of NTA, the Government corporation responsible for the construction of the Tel-Aviv Light Railway, there is a letter from Golda Meir to the Ministers in charge of the establishment of the Light Railway in 1970. All these former Ministers are now street names in Tel Aviv, apart from Shimon Peres - and there is still no Railway. Around about the same time, Golda sent a large group of Government officials and Army generals to a far-off British colony which had recently gained independence, called Singapore. Singapore consisted mainly of marshland, colonial buildings, poorly-maintained roads and a struggling economy and it sought to learn from Israel how to make the desert bloom.

Singapore set up one Development Authority, which unified the Land authority, the Ministry of Finance and the other special purpose Ministries, planning and building committees, appeal committees and the court. The Authority was required to comply with strict timetables, but rewarded the head of the Authority with a generous salary if he achieved set targets.

Today, Singapore has an important status in the world economy and its gross domestic product per capita puts it on a par with modern Western countries. It has changed beyond recognition and its economy enjoys unprecedented continuous growth. It pays its Ministers and Heads of Institutions who achieve their targets one million dollars per annum. Adopting the Singapore model will extract the cork from the bottle, will get rid of a large part of the bureaucracy which presents considerable difficulties in the obtaining of approvals, and will lead to the holding of a dialogue with one unified authority. The legislative framework is already in place, in the form of the "National Projects Law" which was brought before the Knesset for approval in several versions, the last being in 2002.



This Law will set up a National Development Authority, to which all the powers held by the planning committees will be transferred. This Authority will allocate a period of 60 days during which all the other authorities will be able to submit their comments and object to the Scheme. The hearing of objections will be expedited and if they are rejected, the Scheme will immediately get under way.

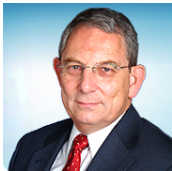
A certain percentage of the State Budget will be allocated to National development. The allocation thereof shall be decided by the Authority, without the involvement of the Ministry of Finance. The authority shall be able to issue a State Guarantee in order to secure finance for vital projects.

Tenders published by the Authority will be exempt from the restrictions contained in the Mandatory Tenders Law. The Authority will prescribe specific rules for each Tender, will establish direct contact with the bidders and will provide them with quick answers in various scenarios. An Appeals commission will be set up alongside the Authority, headed by a retired Supreme Court judge, which will hear all Applications against the Authority without delay. The courts will retain jurisdiction to hear exceptional cases only. The National Projects Law will lead to the draining of the bureaucratic bog into which the large-scale projects have sunk virtually without trace and will enable Israel to take its deserved place in the world economy as we approach the end of the first decade of the 21st Century. Singapore - here and now!

** Advocate Moriel Matalon is the Managing Partner of Gornitzky & Co. He is likely to be an interested party in relation to the issues in this article.*

A Hebrew translation of the Article:

מייבוש החולה לייבוש הבירוקרטיה



מדוע הפרויקטים הגדולים בתחום התשתית תקועים וכיצד ניתן לשחרר את צוואר הבקבוק.

ינואר 2009, מאמר מאת ע"ד מוריאל מטלון, השותף המנהל במשרד גורניצקי ושות'

עולי העלייה הראשונה ייבשו ביצות ונטעו כרמים. אנשי העלייה השנייה סללו כבישים והניחו את מסילת רכבת העמק. העלייה השלישית והרביעית בנו את תל-אביב. העלייה הגדולה שאחרי הקמת המדינה ייבשה את החולה, הניחה את המוביל הארצי ונטעה את יערות קק"ל.

בתקופת המיתון של שנות ה-60 הקימו את ערד וכרמיאל, ויהודים נדבנים קיבלו מפנחס ספיר פתקים ובהם הקצאות קרקע להקמת מפעלים בנגב ובגליל. בדור האחרון הפריח המוח הישראלי את השממה בהיי-טק וישראל השכילה להצטייד במערכות תקשורת ואינטרנט מהמתקדמות בעולם.

אך בתשתיות היסוד ובעיקר בתחומי האנרגיה, התחבורה והמים, נותרנו הרחק מאחור, בפיגור של שנות דור, אשר פירותיו הבאושים ירעילו את עתידנו לשנים רבות. המדינה מתייבשת ובלילות קיץ עתירי מיזוג אוויר אנו בסכנה של הפסקת חשמל.

המדינה מכלה את זמנה בפקקים בכניסה למטרופולין וביציאה ממנו, וממשיכה להצטופף בעיר ללא הפסקה בהעדר תשתית תחבורה ציבורית ראויה. ולחשוב שכל זה יכול היה להיות אחרת, לו רק חזרנו לבנות את ארצנו עם מעט מהתחכום והתעוזה של המח היהודי.

השכל הישר, ניסיונו וניסיון העולם, היו אמורים להכתיב לקברניטי המשק אג'נדה ברורה כיצד לרתום את המשבר העולמי לעשייה אמיתית בתשתיות. אך למרבה הצער, פרט לאמירות סרק דבר לא נעשה. פרויקטי התשתיות הגדולים מדשדשים בעצלתיים כמצעד של פילים לבנים עצלים.

גם אם יקום מחר מנהיג שיאמץ "ניו דיל" ישראלי, ספק אם יוכל לזרז את מצעד הפילים בלא רפורמה חקיקתית מקיפה שתחלץ את הפקק הבירוקרטי-תחיקתי, אשר תקע את הפרויקטים הגדולים במסדרונות הממשל ובתי המשפט, והפך את המרוץ בין הרשויות השונות מתאים יותר לבוגרי "הישרדות" מאשר ליזמי תשתיות.

על חמישה חטאי ה"שיטה" הישראלית ראוי שייצא קצפנו.

נפתולי בירוקרטיה או חזון



בציוריו הידועים מתאר סלודור דאלי שעוני ענק, אשר הזמן זולג מהם לתוך השיממון והמדבר. דומה שהוא ראה לנגד עיניו כמה מהפרויקטים הגדולים שלנו. כמו למשל הרכבת התחתית (או הקלה) בתל-אביב, אשר ממשלתה של גולדה מאיר החליטה ב-1970 על הקמתה. לפני עשר שנים נטל ראש עיריית תל-אביב דאז, רוני מילוא, מכשיר קידוח ולעיני המצלמות קדח "חור פינה" לתחתית. ומאז – עוד ניירות ועוד ניירות, ורכבת יוק.

כתב האישום מופנה בראש ובראשונה לבירוקרטיה. תכנון פרויקטים בתשתיות מפוזר בין אין ספור רשויות ומשרדי ממשלה. לכאורה, אמור להוביל את הפרויקט המשרד הייעודי המופקד על התחום, אך למשרדים אלו אין כל שליטה על קידום הפרויקט, ומי שמקבל את ההחלטות בפועל הוא משרד האוצר.

כל פרויקט חייב לקבל את האישורים התכנוניים ולעבור את נתיב הייסורים של ועדות התכנון. לרשות המקומית שבחצריה מתוכנן הפרויקט יש בעיקר יכולת להפריע, ולא סמכויות ביצוע של ממש. הקרקע תוקצה על ידי מינהל מקרקעי ישראל ומשרד השיכון, שהסחבת וחוסר היעילות הם שם נרדף להם.

ההליך המכרזי חייב להיות מוסכם על משרד המשפטים, וברוך השם יש גם משרד לאיכות הסביבה, אשר יסכל כל תוכנית שלא תגן כראוי על נתיב מעופן של ציפורים נדירות. וכל פרויקט שייבנה על אדמת הקודש עשוי לפגוש

שלדים ועצמות, ומי יברר אם הללו באו מגופו של בן ברית נימול או של גוי, אם לא משרד הדתות. וגם לאף העתיקות יש מה לומר בארץ בה האדמה טומנת אלפי שנות חרסים. ואחרי הכל, גם למשרד הביטחון יש אינטרסים לגיטימיים בכל פרויקט.

ראוי שכל רשות תדאג לאינטרסים עליהם היא מופקדת, ובלבד שהדברים יעשו במהירות ובאופן מסודר, וכשיש מי שדוחף לקבל תגובה מיידית מכל רשות ומחליט כיצד לאזן בין השיקולים השונים. כל זה במקומותינו בבחינת חלום באספמיה, היא ספרד, ארצו של דאלי. אך השעונים הזולגים הם אצלנו – כאן ועכשיו.

חוקי התכנון או ויה דולרוזה דלה-תשתיות

רצית להתקין גדר בחצר ביתך או גגון במרפסת, או להבדיל ביקשת להקים תחנת כוח או מתקן התפלה – דין אחד לך: לפסוע בנתיב המרורים של חוק התכנון והבנייה.

חוק זה, משנת 1965, מבוסס על פקודת בניין ערים מנדטורית משנת 1936. לאורך השנים הוכנסו בו למעלה מ-75 תיקונים שנועדו לפתור בעיות נקודתיות, אך למעשה עיבו וסיבכו אותו, וגרמו לא פעם להפרת הגיונו הפנימי.

מדינת ישראל ממשיכה לנהוג על פי פקודה מנדטורית, שבבסיסה עמדה הדאגה לכך שהשלטון המרכזי ישמור על שליטה בבנייה ה-natives. החוק לא השכיל לפשט את ההליכים, וחמור מכך: לא קצב לרשויות הרישוי לוח זמנים לאישורן של תוכניות ולדיון בהתנגדויות (וכאלה יש לאלפים, ודאי לכל תוכנית משמעותית) ולא הטיל עיצומים על מי שהגיש התנגדויות סרק.

הרשויות האמורות לדון בהתנגדויות מורכבות מאישי ציבור ופקידים אשר עושים מלאכה זאת כמעט בהתנדבות, תוך שהם מקיימים ישיבות כשזמנם מתפנה לכך. חלק ניכר מהתוכניות להקמת הפרויקטים הגדולים טעונות אישור של ועדות התכנון והבנייה המקומית, המחוזית והארצית. כל פרויקט עובר דרך ייסורים, ללא כל תעדוף של פרויקטים לאומיים משמעותיים על פני פרויקטים מקומיים קטנים.

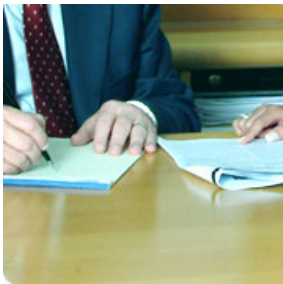
דוגמאות יש בשפע. פרויקט מנהרות הכרמל שהחל בשנת 1995 היה תקוע שנים רבות, בעיקר בשל העדר אישור של תוכנית סטטוטורית. פרויקט עיר הבה"דים אשר אמור להעיר את הנגב משמונו, יצא לדרך בקול תרועה בלא תוכנית בניין עיר מאושרת.

חוק חובת מכרזים: מה"צטלה" ועד התנ"ך המכרז

הראש היהודי ממציא לנו פטנטים, אך בתחום הממשל הוא יבש מאוד. בשנות ה-50 וה-60 של המאה הקודמת יזמו קברניטי המדינה פרויקטים אשר שינו את פניה. הממשלה ביצעה אותם על ידי קבלת החלטה ויישומה המיידית באמצעות חברות ממשלתיות או בסיוע נדבנים יהודים.

השנים הללו חלפו ללא שוב. פרויקטים לא יכולים להינתן ליזם לפי ראות עיניו של שר זה או אחר בשיטת ה"צטלה", וטוב שכך. הניקיון הציבורי והמלחמה בשחיתות הם ללא ספק ערך עליון בשמירה על איכותה המוסרית של המדינה.

אלא שבניקוי האורוות שנעשה, הוחל על כל התקשרות של המדינה החיוב בעריכת מכרז על פי חוק חובת מכרזים. החוק עוצב כשלנגד עיני המחוקקים עמדו עסקאות היום-יום, בהן המדינה רוכשת למשל ציוד תקשורת או שירותי ניקיון. הוא לא נועד לטפל בפרויקטים המורכבים יותר אלא בעקיפין בדרך של החרגה של הוראות מסוימות, כמו מתן אפשרות לנהל מ"מ.



כל מי שנטל חלק במכרז תשתיות גדול יודע היטב, עד כמה בכל צעד ושעל מונחת על הצדדים הנחיות קשיחות מבית היוצר של חוק חובת המכרזים. הללו מקשות על ההידברות בין יוזמי המכרז למתמודדים ותוקעות טריזים בגלגלי הפרויקט, למשל שעה שנדרש שינוי בתנאי המכרז עקב צורכי הזמן. כל עיסוק במכרז גדול מחייב הזדקקות יומיומית לעורכי דין, רואי חשבון ולוביסטים.

מה-"צטלה" של ספיר, אשר בהינף חתימתו עטה את המולדת בשלמת בטון, הגענו לכרכים עבי כרס, אשר מקובל לקרוא להם בשם היומרי "התנ"ך של המכרז".

בתי המשפט או הגלימה בשירות הבלמה

על עורך ה-"משפטולוגיה" של ישראל כבר נשפך דיו לרוב. כמעט כל פרויקט גדול, הגם שעוגן בחוזים מפורטים פרי עמלם של עורכי הדין, מגיע לפתחו של בית המשפט. האחרון פותח את הדלת לרווחה, ללא "מחיר סף" בדמות ערבות התואמת את גודל הנזק למתחרים ולכלכלה הלאומית, וללא קציבת זמן קצר ביותר לדיון והכרעה. הקלות

הבלתי נסבלת, בה זכות העמידה הפכה לנחלת הכלל והעותר איננו נוטל כל סיכון של ממש, גובה מחיר כבד מכולנו.

מובן שהזכות לפנות לבתי המשפט היא זכות יסוד. אולם משזו ניתנת בנדיבות יתר ולכל דכפין, בלא כל סיכון – כל מי שיש לו השגה כלשהי על פרויקט או מי שהפסיד במכרז, ירוץ לבית המשפט כדי לנסות לעצור את הפרויקט, להוציא משהו על דרך הפשרה או לכל הפחות לזכות בפרסום חינם. בעולם שבו כנגד כל סיכוי יש סיכון, המרוץ לאחוז בגלימתו של השופט התורן כדי לבלום את הפרויקט או לגבות מחיר מיזמיו, הוא חסר סיכון. לו היה בית המשפט דורש מכל עותר להפקיד ערבות בגובה של 5% או 10% מעלות הפרויקט, ולו היה בית המשפט מחלט ערבותו של מי שהגיש עתירת סרק, היינו רואים סוף לשימוש המופרז בבתי המשפט ככלי בידי המתמודד או המתנגד.

כשל מימוני: החור שבגרוע

תחום מימון הפרויקטים צבר תאוצה וחדשנות בשנים האחרונות. ברם, ישראל מקובעת בתפיסה מיושנת שאיננה מתמודדת עם קשיי המימון העכשוויים. לדוגמא: בנקים זרים שמעמידים מימון לפרויקט, רגילים להעביר את הסיכון הלאה. ואילו ממשלת ישראל אוסרת זאת עליהם, פרט למספר בנקים ספציפיים, דבר שמרתיע בנקים זרים מלהשקיע אצלנו. נדרשת גמישות מחשבתית, הבנה של רשויות המדינה שמה שהיה נכון למימון פרויקטים לפני מספר שנים, הוא היום מיושן. איננו נמצאים בוואקום. בנקים וגופים זרים משקיעים בכל מקום בעולם ואין כל סיבה שההשקעות הללו יפסחו על ישראל.

סינגפור כאן ועכשיו

על אחד מהקירות במשרדי נת"ע, החברה הממשלתית הממונה על הקמת הרכבת הקלה בתל-אביב, מתנוסס מכתבה של גולדה מאיר לשרים אשר הופקדו בשנת 1970 על הקמת הרכבת הקלה. כל הנמענים הם היום שמות של רחובות בתל-אביב, פרט לשמעון פרס. ורכבת – אין. בערך באותה עת שלחה גולדה קבוצה גדולה של פקידי ממשל וקציני צבא למושב בריטית נידחת אשר זה מקרוב זכתה בעצמאות, סינגפור שמה. סינגפור הייתה ברובה אדמת ביצות, מבנים קולוניאליים, כבישים רעועים וכלכלה מדשדשת, וביקשה ללמוד מישראל כיצד להפריח את השממה.

ואז הקימה סינגפור רשות פיתוח אחת, שמאחדת את מינהל המקרקעין, משרד האוצר ויתר המשרדים הייעודיים, ועדות התכנון והבנייה, ועדות הערר ובית המשפט. הרשות נדרשה לעמוד בלוחות זמנים נוקשים, אך גם זיכתה את העומד בראשה בשכר נדיב אם יעמוד ביעדיו.

כיום סינגפור תופסת מעמד חשוב בכלכלה הבינלאומית והתוצר לנפש מעמיד אותה בשורה אחת עם מדינות המערב המודרניות. היא שינתה את פניה ללא הכר וממשיכה לצמוח בקצב חסר תקדים. והיא משלמת לשרים וראשי המוסדות העומדים ביעדים מיליון דולר בשנה.



אימוץ מודל סינגפור יחלץ את הפקק שבצוואר הבקבוק, יבטל חלקים נכבדים מהבירוקרטיה המערימה קשיים על קבלת אישורים ויביא לקיום דו-שיח עם רשות אחת. התשתית החוקית לכך כבר קיימת בדמות "חוק הפרויקטים הלאומיים", שהובא בצורות שונות לאישורה של הכנסת, בפעם האחרונה בשנת 2002.

חוק זה יקים את רשות הפיתוח הלאומי, לידיה יועברו כל הסמכויות המצויות בידי ועדות התכנון. רשות זו תקצוב 60 יום בהם יוכלו כל הרשויות האחרות להשמיע את הערותיהן ולהתנגד לתוכנית. הדיון בהתנגדויות יהיה מהיר, ואם יידחו – תצא התוכנית מיד לדרך.

אחוז מסוים מתקציב המדינה יוקצה לפיתוח לאומי. אופן הקצאתו יהיה בידי הרשות, ללא התערבות האוצר. לרשות תהיה סמכות לתת ערבות מדינה כדי להבטיח מימון לפרויקטים החיוניים. מכרזים שתפרסם הרשות יהיו משוחררים ממגבלות חוק חובת מכרזים. היא תקבע כללים ספציפיים לכל מכרז, תיצור קשר ישיר עם המתמודדים ותספק להם תשובות מהירות במצבים משתנים. לצד הרשות תמונה ועדת ערר בראשות שופט עליון בדימוס, אשר תדון ללא דיחוי בכל עתירה נגד הרשות. בתי המשפט יישארו פתוחים למקרים קיצוניים בלבד.

חוק הפרויקטים הלאומיים יביא לייבוש הביצה הבירוקרטית בה שקעו הפרויקטים הגדולים של התשתיות ויצעיד את ישראל למקום הראוי לה בתום העשור הראשון של המאה ה-21. סינגפור – כאן ועכשיו!

*** ער"ד מוראל מטלון הוא השותף המנהל של משרד גורניצקי, והוא עשוי להיות בעל עניין בחלק מהנושאים המובאים.**