

## תשתיות ובינוי

הגִבְרַת ההשקעות בתשתית היא אמצעי מרכזי של המדיניות הכלכלית, במיוחד בתקופה שבה נתון המשק בהאטה. מטרתה היא להסיר חסמים המְקְשִים על ההתפתחות המשקית ולהניע את גלגלי המשק, כדי להביא למיצוי פוטנציאל הצמיחה של המשק הישראלי.

ההשקעות בתשתית מבוצעות גם בידי גופים שאינם נכללים בתקציב המדינה, כגון: חברת החשמל לישראל, חברת נמלי ישראל – פיתוח ונכסים בע"מ (לשעבר רשות הנמלים), רשות שדות התעופה, חברת 'מקורות' ועוד. בשנים 2009-2010 צפוי כי כלל ההשקעות במשק על ידי גופים אלה ועל ידי הגופים המתוקצבים כאחד, יגדלו לעומת ההשקעות ב-2008.

עם זאת, הממשלה חייבת ליצור תנאים שיאפשרו את הגדלת ההשקעות בתשתית ממקורות חוץ-תקציביים. פעילויות מרכזיות שמומנו מתקציבי מדינה, מועברות ברחבי העולם במידה גוברת והולכת לידי המגזר הפרטי. גם בישראל הושם דגש על מגמה זו בשנים האחרונות, בראש ובראשונה בתחומי תשתית התחבורה (כבישי אגרה, רכבות קלות), ייצור חשמל ותשתיות מים וביוב. בדרך זו היתוספו מקורות למימון התשתיות וגוברת יעילות הפעלתן.

ביצוע פרויקטים רבים, המתוכננים על ידי המגזר הפרטי ועל ידי גורמים ציבוריים אחרים, נתקל בעיכובים משמעותיים בשלב האישורים הסטטוטוריים. כחלק מהמאמץ להאיץ את ההשקעות בתשתית, החליטה הממשלה על קיצור הליכי תכנון במסגרת ועדה מיוחדת שתטפל בפרויקטים שעניינם תשתיות לאומיות ותיתן להם את העדיפות כנדרש מתרומתם למשק.

היערכותם של משרד הבינוי והשיכון, משרד התחבורה, משרד התשתיות הלאומיות ומשרד התקשורת להשגת היעדים הכלכליים של הממשלה בענפים שבתחום אחריותם מתבצעת בעיקר באמצעות פעולות אלו:

- **רפורמות מבניות** – תכליתן לייעל את דרכי הפעולה בענף וליצור כללי משחק חדשים בהסרת מגבלות מינהליות שונות ובשחרור 'צווארי בקבוק'.
- **ניהול התקציב** – בשנים 2009-2010 יתאפיין התקציב בהגדלת ההשקעות הישירות בכבישים, ברכבות ובמפעלי השִבְת מים; בהמשך הסיוע למימון מפעלי ביוב ברשויות המקומיות; בהגדלת הסיוע להשקעות של חברות למים ולביוב, שיוקמו על ידי רשויות מקומיות; בהמשך טיפול בתכנון בכלל ובתכנון לבנייה למגורים בפרט; ובמיקוד המעורבות הממשלתית בפיתוח של אתרים לבנייה למגורים.

### תחום התחבורה

בשנים 2009-2010 תימשך ההשקעה בפיתוח תשתיות בתחבורה היבשתית, האווירית והימית במקביל להרחבת ההשקעות בתשתית הכבישים ובתשתית הרכבות.

**ההשקעה בתשתית התחבורה הציבורית** – ההשקעות יתמקדו בתשתית המסילתית של רכבת ישראל; במערכות הסעת המונים בתל אביב, בירושלים ובחיפה; בנתיבי תחבורה ציבוריים לאוטובוסים; וכן בפרויקטים מרכזיים בערים הגדולות ובמערכת הכבישים הארצית.

**ההשקעה בכביש חוצה ישראל** – הצעת התקציב מקצה לשנים 2009-2010 סכום של 176 מיליון ש"ח ו-76 מיליון ש"ח בהתאמה בהוצאה לחברת כביש חוצה ישראל. סכום זה מיועד להשלמת העבודות בקטע 18 המבוצעות באמצעות המדינה (רובו של קטע זה נסלל בימים אלו על ידי זכיין פרטי), פיקוח על הזכיון, תשלום עבור הפקעת הקרקעות בחלק המרכזי של הכביש וכן מימון פעילות החברה.

**ההשקעה ברשת הכבישים הבין-עירונית** – תקציב פיתוח כבישים בין-עירוניים שיבוצע באמצעות החברה הלאומית לדרכים (מע"צ החדשה) לשנים 2009-2010 מסתכם בכ-3,780 מיליון ש"ח ובכ-3,880 מיליון ש"ח בהתאמה בהוצאה וכן בכ-2,036 מיליון ש"ח ובכ-2,016 מיליון ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב. התקציב המזומן מיועד לתכנון, לפיתוח, לבטיחות ולאחזקה של רשת הדרכים הבין-עירונית באמצעות החברה הלאומית לדרכים. תקציב זה הוא נגזרת של התכנית הרב-שנתית שאישרה הממשלה בדצמבר 2005 לביצוע בשנים 2006-2010 וכן של תכנית ההאצה להשקעה בתשתיות שעליה הוחלט בסוף שנת 2008.

**ההשקעה ברכבת** – חברת רכבת ישראל בע"מ היא חברה ממשלתית בבעלות מלאה של המדינה ומטרתה – הקמה ותפעול של רכבות בישראל. ביו החברה לבין הממשלה נחתם הסכם ולפיו, במהלך התקופה שבין 1 בינואר 2003 ל-31 בדצמבר 2008, תשקיע החברה סכום בהיקף של 20 מיליארד ש"ח בפיתוח רשת הרכבות. בדיקה מיוחדת שנערכה לתכנית העבודה של חברת רכבת ישראל בע"מ הצביעה הן על חריגה משמעותית מהאומדנים התקציביים, כפי שאושרו על ידי הממשלה, הן על דחיית מועד סיום הפרויקטים לאחר שנת 2012 והן על הצורך בביצועם של פרויקטים משלימים לתכנית הפיתוח ובהם רכש ציוד נייד, הפרדות מפלסיות, מערכות מחשוב ובקרה וכו'.

בעקבות ההתפתחויות כאמור, החליטה הממשלה, במסגרת דיוני התקציב לשנת 2008, על עדכון תכנית הפיתוח של חברת רכבת ישראל בע"מ. במסגרת זו נקבע כי בכפוף לחתימת הסכם פיתוח מחודש בין חברת רכבת ישראל בע"מ לבין המדינה, יעמוד היקפה התקציבי הכולל של התכנית על עד 29,536 מיליון ש"ח. כמו כן הוארך משך התכנית עד לשנת 2013. במהלך שנת 2008 נחתם הסכם פיתוח עדכני בין המדינה לבין חברת הרכבת בהתאם לעקרונות שאותם התוותה הממשלה. על פי הסכם זה יבוצעו פרויקטים בהיקף של כ-29.5 מיליארד ש"ח. תוקף ההסכם נקבע עד לסוף שנת 2012, עם זאת ביצועם של מקצת הפרויקטים יימשך עד לשנת 2014.

**השקעה בהסעת המונים** – על מנת לסייע בהפחתת הגודש בכבישים, לצמצם את זיהום האוויר הנגרם מכלי רכב ולספק תחבורה ציבורית ברמת שירות גבוהה, החליטה הממשלה על השקעה במערכות הסעת המונים. במסגרת זו מוקדמות רכבות קלות בתל-אביב ובירושלים ומערכת הסעת המונים לא מסילתית – בחיפה. הרכבת הקלה בירושלים מוקמת בהשקעה תקציבית של למעלה מ-3 מיליארד ש"ח והפעלתה צפויה בתחילת שנת 2011. הרכבת הקלה בתל אביב מוקמת בהשקעה תקציבית של כ-9.5 מיליארד ש"ח והפעלתה צפויה בשנת 2015. שתי המערכות מוקמות בשיתוף הסקטור הפרטי בשיטת B.O.T. מערכת הסעת המונים בחיפה נמצאת בשלבי הקמה והפעלתה צפויה בשנת 2011.

המכרז להפעלת המערכת התפרסם בשנת 2008. במסגרת תכנית הפריפריה החליטה הממשלה על הקמתן של מערכות להסעת המונים בין חיפה לכרמיאל ובבאר שבע. תכנון של מערכות אלו יבוצע במהלך השנים 2009-2010.

**ההשקעה בנמלים** – תנאי בסיסי להגברת התחרות בין הנמלים הוא קיום תשתיות וקיבולות המאפשרות מתן שירות מגוון וזמין לחברות הספנות ולבעלי המטען.

בשנת 2005 נחנך פרויקט נמל היוכל בנמל אשדוד ובשנת 2006 החל פיתוח שלב א של נמל הכרמל בחיפה שעתיד להסתיים במהלך שנת 2010. פרויקטים אלו מהווים קפיצת מדרגה בקיבולת הנמלית ובמיוחד בענף המכולות המהווה את הפעילות העיקרית בסחר הבין-לאומי. בנוסף, הרציפים החדשים בשני הנמלים ערוכים לקליטת אניות מכולה גדולות מהדור החדש, הן מבחינת תשתיות פיזיות והן מבחינת ציוד שינוע ומערכי תפעול ומחשוב. ההשקעה הכוללת בנמל היוכל היא כ-2.6 מיליארד ש"ח, ואילו ההשקעה הצפויה בנמל כרמל א נאמדת ב-1.1 מיליארד ש"ח.

רוב תקציב הפיתוח של חברת נמלי ישראל – פיתוח ונכסים בע"מ לשנים הקרובות מיועד לפיתוח פרויקט נמל הכרמל בחיפה, לפרויקטים בתחום המחשוב, לאמצעים ביטחוניים וכן לרכישת קרקעות לשם יצירת עורף תפעולי לנמלים.

במהלך שנת 2006 הכינה חברת נמלי ישראל – פיתוח ונכסים בע"מ תכנית אב ארוכת טווח לפיתוח תשתיות נמלים, מערכות לוגיסטיות ומערכי תחבורה לשיפור הנגישות לנמלים. תכנית האב היא לטווח של 50 שנה והיא כוללת אבני דרך לפיתוח. התכנית הובאה לאישור הממשלה בתחילת שנת 2007, ושתי התחבורה והאוצר הוסמכו לקבוע את העיתוי, המיקום ואת אופן ההקמה והמימון של שלב א של הפיתוח. שלב א בכל נמל (חיפה ואשדוד) כולל הקמת רציף מכולות באורך של 1,200 מטר ובהשקעה של כ-800 מיליון דולר בכל נמל (השקעות אלה אינן כוללות השקעות בציוד). הרציפים מתוכננים לקלוט את אניות המכולה הגדולות ביותר המשרתות את הסחר הבין-לאומי.

## תחום האנרגיה

בשווקים השונים של משק האנרגיה, מובילה הממשלה בשנים האחרונות תהליך שתכליתו הגברת רמת התחרות, שילוב של גורמי ייצור חדשים והטמעת טכנולוגיות חדשות. תהליך זה יתמקד בשנים 2009-2010 במשק החשמל, במשק הגז הטבעי, במשק הגז הביתי (גז פחממני מעובה) ובמשק הדלק.

### משק החשמל

היצע החשמל במשק מתבסס על ייצור חשמל במסגרת פעילות חברת החשמל לישראל וייצור חשמל באמצעות גורמים פרטיים, כפי שיפורט להלן.

בעקבות עבודה של גופי הממשלה השונים, קיבלה הממשלה החלטה מפורטת מספר 463 מיום 12 בספטמבר 2006, על אופן פיצול חברת החשמל לישראל וכן הסמיכה צוות להידברות בין המדינה לבין ההנהלה ועובדי חברת החשמל לישראל אודות השינוי המבני והמשא ומתן עם ועד העובדים על זכויותיהם. חוק משק החשמל (תיקון מספר 5),

התשס"ז-2007, כולל פיצול של מקטע הייצור לארבע חברות ייצור לפחות, בעלות תמהיל דלקים דומה; פיצול של מקטע החלוקה לארבע חברות, חברת בת להולכה וחברה ממשלתית נפרדת לניהול המערכת, הכוללת את ניהול הסחר ואת התכנון לטווח ארוך. כמו כן נקבע כי השירותים הנוספים (כגון נושאי התכנון והביצוע של חברת החשמל לישראל) יוצאו מהחברה לחברות בת, וכי בהמשך תוכל חברת החשמל לישראל לעסוק גם בתחומים נוספים שמעבר לתחום החשמל. עד כה לא הושגו הסכמות כאמור, ולפיכך הוחלט במסגרת החלטת ממשלה מספר 3704 מיום 30 ביוני 2008, על הקמת חברה ממשלתית לניהול המערכת ועל הקמת חברת ייצור חשמל ממשלתית אלטרנטיבית. מטרתו העיקרית של המהלך היא צמצום הריכוזיות במשק החשמל והנחת התשתית לתחרות עתידית בענף.

ייצור חשמל פרטי צפוי לענות על הצורך בגיוון מקורות וביצירת מסגרת שוק תחרותית תוך הפחתת העלויות בייצור החשמל. בשנה האחרונה ניכרת התקדמות רבה לקראת הקמת תחנות כוח פרטיות לצורך ייצור חשמל לשימוש עצמי ולצורך ייצור חשמל ומכירתו לצרכנים סופיים ולרשת החשמל הארצית, וזאת בשיטת הרישיונות. באוקטובר 2008 פרסמה הרשות לשירותים ציבוריים – חשמל רגולציה הכוללת תעריפים ואמות מידה ליצרני חשמל פרטיים שיאפשרו מימון והקמת תחנות פרטיות לייצור חשמל מסוג קונבנציונאלי וקוגנרציה.

## משק הגז הטבעי

**מקטע ההולכה** – החברה הממשלתית 'נתיבי הגז הטבעי לישראל בע"מ' מקימה, במימון חלקי של המדינה, את מערכת ההולכה של הגז הטבעי בישראל בחמישה מקטעים: המקטע הימי – מאשדוד עד חוף דור; המקטע המרכזי – בין אשדוד לאשקלון דרך רמלה וקריית גת; המקטע הדרומי – מצומת שורק עד סדום; המקטע הצפוני – בין חגית לחיפה ולאולן תבור; והמקטע המזרחי – בין תחנות הכוח גזר וחגית.

**מקטע החלוקה** – מקטע החלוקה נועד לחיבור צרכנים בינוניים וקטנים, החל מצרכנים עירוניים כגון מאפיות, מסעדות ובנייני משרדים וכלה בתעשייה קטנה ובינונית – בהיקף צריכה שנתי עד 12 מיליון מ"ק. רשת החלוקה מתחברת למערכת ההולכה בתחנות חלוקה מתוכננות ברחבי הארץ (כ-25 תחנות) והיא תפרוס את צנרת החלוקה לאזורי התעשייה ולערים. במרס 2009 נקבעו שני הזוכים הראשונים במכרזי החלוקה באזורי הנגב והמרכז. בהתאם להחלטת ממשלה מספר 176 מיום 12 במאי 2009 בנושא הסדרת משק הגז הטבעי, יפורסמו שני מכרזי חלוקה נוספים עד סוף שנת 2009 (לאזורי הדרום, הכרמל והעמקים). במהלך שנת 2010 יתפרסם המכרז לאזור חיפה והגליל המערבי, ועם תחילת הקמת הקו לירושלים יתפרסם המכרז לאזור ירושלים והסביבה.

**מקטע האספקה** – כיום ישנם שני ספקי גז טבעי החתומים על הסכמים עם צרכנים ישראלים: חברת 'ים תטיס' המספקת גז טבעי בעיקר לחברת החשמל לישראל, ושעתודות הגז שלה עומדות בפני סיום, וחברת EMG המצרית, אשר נהנית מיכולת אספקה גבוהה יותר המתבססת על מאגרי הגז הגדולים של מצרים. במחצית הראשונה של שנת 2009 דווח על תגליות גז באתרים "תמר" ו"דלית" בהיקף כולל של כ-160 BCM.

על רקע מיעוט ספקי הגז המאפיין את משק הגז הישראלי, נקבע בהחלטת הממשלה מיום 13 במרס 2008 כי גז טבעי נזולי נמצא כמקור אספקה חיוני המתאים ביותר לסיפוק צורכי המשק בטווח הארוך וכי יש להקים מתקן גז טבעי

משולב באספקת הגז. בהתאם להחלטת הממשלה הוקמה ועדת מכרזים בין משרדית במטרה להקים מתקן LNG עד שנת 2015. בעקבות גילוי הגז באתרים 'תמר' ו'דלית', הצפויים לספק את צורכי המשק לשנים הקרובות, הממשלה החליטה ב 12 במאי 2009 על ביטול רכיב האספקה במכרז.

## משק הגפ"מ (גז פחממני מעובה)

קיימות אינדיקציות שונות על רמת תחרות נמוכה במקטע שיווק הגפ"מ, שקיבלו ביטוי גם בדו"ח מבקר המדינה משנת 2000, וכן אינדיקציות בנוגע למחסור בשטחי אחסון הגורם להגבלת הייבוא, ומתוך כך – להעצמת הבעיה של חוסר תחרות במקטע השיווק. לכן, ביום 12 באוגוסט 2007, קיבלה הממשלה החלטה מספר 2179 על קידום התחרות במשק הגפ"מ, בין היתר תוך התייחסות לנושאים האלה: הסדרת נושא הבעלות על הצוברים כך שלא תהווה חסם להחלפת ספק גז; מתן אפשרות לצרכן להחליף ספק גז בכל עת; וקביעת כללי בטיחות זהים לספק חדש וישן. עוד הוחלט על קידום סטטוטורי ועל הקצאת קרקעות של מתקני אחסון גפ"מ.

## משק הדלק

ביום 12 באוגוסט 2007, החליטה הממשלה בהחלטה מספר 2180 על תיקון חוק משק הדלק (קידום תחרות), כך שתבוטל מגבלת הזמן הקבועה בחוק על הדרישה למרחקי מינימום בין תחנות המוחזקות על ידי אותה חברה. כמו כן הוחלט על תיקון החוק שלפיו בעלי תחנות הדלק יחויבו לפרסם את המחירים הסופיים של מוצרי הדלק, ולהציגם במקום בולט לעין ובגודל מתאים.

בנוסף החליטה הממשלה על הענקת סמכויות לממונה על רשות המסים לצורך נקיטת צעדים להגברת האכיפה בנושא מכירת דלקים המיועדים לרשות הפלסטינית בתחנות דלק בישראל, בין היתר באמצעות סימון הדלקים המופנים לרשות הפלסטינית. זאת ועוד, במהלך חודש אוגוסט 2007, התפרסם צו חיתום מיכליות בחותם אלקטרוני. צו זה יחייב את התחנות לעקוב, באמצעים אלקטרוניים, אחר מובילי הדלק, וכך לצמצם את מהילת הדלקים על ידי המובילים.

## תחום המים

בשנת 2008 עמד ממוצע העשרת מקורות המים על כ-60%. גם חורף 2008-2009 התאפיין בכמויות משקעים נמוכות מהממוצע. זוהי אם כן השנה החמישית ברצף שנים שבהן כמויות הגשמים אשר ירדו במרבית האגנים בארץ היו מתחת לממוצע הרב-שנתי, והביאו לגירעון של כמיליארד מ"ק מהאוגר. מצב זה הביא לירידה ממושכת באוגרי המים בישראל.

בעקבות משבר חמור זה, החליטה הממשלה לאמץ תכנית שתאפשר התמודדות הן בצד היצע המים והן בצד הביקושים למים, בעלות של למעלה ממיליארד ש"ח. בצד ההיצע יופנו משאבים כספיים להגדלת ההשקעות בהשבת מי קולחין ומים שוליים אחרים (915 מליון ש"ח במהלך חמש שנים) וכן גידול בהיקף מי הים המותפלים ל-600 מיליון מטר קוב שנה עד לשנת 2013 (750 מלמ"ק עד לשנת 2020). בצד הביקוש, רשות המים מבצעת פעולות הסברה שונות, בין היתר

באמצעות קמפיין נרחב לנושא. כמו כן, במסגרת התכנית הכלכלית לשנת 2009-2010, מוצע להטיל היטל מחסור על שימוש מוגבר במים. פעולות אלה צפויות להביא לחיסכון משמעותי הנאמד בלמעלה מ-100 מיליון מ"ק בשנה. עוד בצד הביקוש, תבוצע העלאת תעריפי המים השפירים לכל השימושים בהתאם לעלויות המים. צעדים אלו יביאו לשיפור בהקצאת המים ולניהול יעיל ואחראי יותר של מקורות המים והמשאבים העומדים לרשות המשק. כמו כן, הופחתה הקצאת המים לחקלאות לשנת 2009 בכ-100 מיליון מטר קוב וכן ניתנה תמיכה לחקלאים בעקבות ההפחתה בסכום של כ-258 מיליון ש"ח.

בתחום הביוב תימשך תנופת ההשקעה בתאגידי מים וביוב וכן במועצות איזוריות, בעיקר בהקמת מכוני טיהור של שפכים. הגידול המתמשך באוכלוסיית המדינה וההחמרה בתקנות איכות הסביבה צפויים להגביר את תנופת הפיתוח בתחום זה. כך, למשל, בעקבות אימוץ תקני ועדת ענבר לאיכות הקולחים, יש צורך בשדרוג מרבית מתקני הטיהור הקיימים. השדרוג יחל בשנת 2010 ויימשך כעשר שנים.

חוק תאגידי מים וביוב שאושר בכנסת במהלך שנת 2001, צפוי להביא לשינוי משמעותי במבנה משק המים והביוב ברשויות המקומיות. בהתאם לחוק יוקמו תאגידי מים וביוב ברשויות המקומיות. הקמת התאגידיים תאפשר להפנות משאבים רבים יותר לתחום זה בניהול יעיל וממוקד. הממשלה החליטה לסייע לתאגידיים שיוקמו בדרך של מתן מענקים להקמתם, כל זאת על מנת לזרז את הקמת התאגידיים. בישראל פועלים כיום 28 תאגידיים לפי חוק זה, ועד סוף שנת 2009 צפויים לקום למעלה מעשרים תאגידיים נוספים. סך הכול, עד לסוף שנת 2009, למעלה מ-5 מיליון תושבים צפויים לקבל את שירותי המים והביוב באמצעות תאגידי מים וביוב. רשויות מקומיות אשר טרם מנהלות את משק המים בתחומן על ידי תאגידי מים וביוב, עוברות על הוראות החוק, ובכוונת הממשלה לנקוט נגדן סנקציות. הקמת תאגידיים, כמו גם הגידול באוכלוסייה וההחמרה בתקני איכות הסביבה, צפויים להביא לגידול משמעותי בהשקעות בתחום המים והביוב.

ההשקעה הממשלתית במזומן, הצפויה בתחומי המים והביוב בשנת 2009, תעמוד על סכום של כ-1.3 מיליארד ש"ח, ובשנת 2010 היא תעמוד על סכום של כ-1.6 מיליארד ש"ח.

## תחום הבינוי והשיכון

לקראת סוף העשור הקודם התייצבו היקפי הפעילות והמחירים בענף הנדל"ן ברמה נמוכה בהשוואה לתחילת העשור. התייצבות זו נבעה בעיקר מהמתנתנות קצב העלייה ומירידת היקפי הביקושים לדירור. יודגש כי מדובר בהתאמה טבעית של הענף להיקפי הביקושים הנגזרים מן הגידול הטבעי במספר משקי הבית ומהיקפי העלייה הנמוכים. בטווח הקצר יותר מושפע הביקוש לדירור גם משיפור ברמת החיים, משינויי העדפות וכן מביקוש לדירות בישראל בקרב תושבי חוץ.

עם תחילת המיתון ועם פרוץ המאורעות הביטחוניים ברבעון האחרון של שנת 2000, חלה ירידה בהיקף הפעילות בענף. ירידה זו בפעילות נבעה מירידה בביקוש לדירור והיא לוותה בהתאמה של ההיצע, כפי שמתבטא בהתחלות הבנייה ובשיווק הקרקעות לבנייה למגורים. מגמות אלו הביאו לירידה במחירי הדירות מאז שנת 2000.

נתוני ענף הבנייה, כגון מספר התחלות וגמר הבנייה ונתוני שיווק קרקע של מינהל מקרקעי ישראל אינם מצביעים בשלב זה על מגמת האטה ברורה בהשוואה לשנת 2008, למרות ההאטה במשק. יחד עם זאת יצוין כי במספר העסקאות בדיוור ניכרת ירידה במהלך שנת 2008. הריבית הממוצעת על המשכנתאות, אשר הייתה נמוכה יחסית בשנת 2007 וברבעון הראשון של 2008, אינה צפויה להמשיך במגמת ירידה בשנת 2009. יצוין כי המגמות אינן זהות באזורי הביקוש השונים. כך, באזור המרכז נשמרת יציבות בפעילות הענף ובאזורי הפריפריה ניכרת ירידה בהתחלות הבנייה. בעקבות ההאטה במשק, אשר עשויה להשפיע על ענף הנדל"ן, יצאה הממשלה בשנת 2009 בתכנית להאצת ענף הנדל"ן הכוללת בין היתר העמדת ערבות מדינה בהיקף של עד 500 מיליון ש"ח לבנקים המלווים פיננסית פרויקטים של בנייה למגורים (לא כולל דירות יוקרה). כמו כן בוטלו חלק מתשלומי דמי היתר למינהל מקרקעי ישראל, וניתנה הטבת מס, כהוראת שעה למשך שנתיים, לדירות חדשות העומדות להשכרה. כמו כן הוצעו פתרונות נקודתיים בתחומי התכנון והתחבורה לפרויקטים ביוזמת הממשלה, בהיקף גדול של יחידות דיור.