

פרויקט קיימות עירונית

חוות דעת מומחה בנושא:

נקודת מבט כלכלית

מרכז מאקרו לכלכלה מדינית

מרץ 2014

תקציר

נקודת המבט הכלכלית הנפוצה לגבי צריכה ולגבי רווחת הפרט והחברה נוטה להתעלם מגורמים מבניים משמעותיים. לדוגמה, שיעור גדול מתוך הצריכה נעשה באופן בלתי מודע, כגון תשלומים לספקי שירותי ביטוח ותשתיות. בנוסף, צרכנים אינם תמיד שחקנים מרצון בתהליך הצריכה, ונעולים במקרים רבים בתוך דפוסי צריכה בלתי מקיימים, על ידי נורמות חברתיות, אילוצים מוסדיים ואינטרסים עסקיים. דרושה נקודת מבט כלכלית חדשה המשקפת ערכים של קיימות.

הנתונים הקיימים לגבי צריכת משקי הבית בישראל מלמדים כי ב-15 השנים האחרונות חלה ירידה בצריכת מזון. שנים אלה התאפיינו גם בחוסר ביטחון תזונתי נרחב אשר שמר על היקפו, כך שהירידה בצריכה הייתה בעיקר של מזון "מותרות". בנוסף נרשמו ירידה בצריכת סיגריות ועלייה בשיעור הבעלות על מוצרי חשמל רבים ועל מכוניות. כמו כן, אנו עדים בעשורים האחרונים להתרופפות הקשר בין צמיחה לצריכת אנרגיה בשל התייעלות אנרגטית ובשל התרחבות מגזר השירותים השירותים. מגמה חשובה נוספת הינה הגירה של המסחר מחוץ למרכזי ערים בעקבות התושבים.

שינויים בהרגלי הצריכה נדרשים בשלוש רמות: רמת המוצר, בה מחליפים מוצרים באלטרנטיבות ידידותיות יותר לסביבה, הגדרה מחודשת של צרכי הצרכן ופעילויות הצריכה לתפיסה מקיימת יותר והפחתה של צריכת יתר, הדורשת שינוי מהותי ויסודי של אורח החיים ושל בסיס המערכת הכלכלית הנוכחית. אסטרטגיה כלכלית חדשה לצריכה מקיימת תגלם בתוכה לוקליזציה, הפחתת טביעת רגל אקולוגית, בניית קהילות, פעולה קולקטיבית ובניית מוסדות חברתיים וכלכליים חדשים.

למרות שבמערכת הכלכלית הישראלית הנוכחית קיימים כלים המסוגלים לסייע ביצירת חיים עירוניים מקיימים בישראל, כגון מיסים על מוצרים לא מקיימים מסוימים, הם אינם מעוצבים מראש על מנת להשיג מטרה זו ויש צורך בתיאום ביניהם לכיוון זה. מעבר לכך, המערכת הכלכלית הנוכחית מעודדת אורח חיים מקיים רק במידה והוא מסוגל להביא לכדי רווח פרטי.

במחקר זה זיהינו מספר נקודות התערבות כלכליות שיכולות להביא לשינוי:

- שיתוף פעולה לעידוד צריכה מקיימת וחכמה בין רשויות מקומיות לבין בתי עסק מקומיים וחברות תחבורה ציבורית.
- מס קניה על מוצרי חשמל המשקף את היעילות האנרגטית שלהם, היטלים על שימוש ביתי במים וחשמל מעבר לרמת שימוש סביר וסבסוד מוצרי מזון בריאים ומקיימים.
- מגבלות תנועת כלי רכב באזורים עירוניים כאשר רמת זיהום האוויר עוברת סף מסוים.
- הנחות באגרת רישיון עסק והיטלים דומים לעסקים העומדים בתקן סביבתי ומקיים.
- היטלים על מתחמי חוצות וקניונים המשקפים את השפעתם הסביבתית, עידוד בנייה קומפקטית במרכזי ערים תוך עירוב בין שטחי מגורים למסחר והקמת "מרכזי קניות מקיימים".
- הקמת מרכזי מידע, ייעוץ וסיוע לעסקים קטנים ובינוניים ויצירת רשתות של שיתוף פעולה ביניהם.

לבסוף, יש לקחת בחשבון כי למוסדות הממשל המקומי בישראל היקף מצומצם של סמכויות, דבר המהווה חסם להתפתחות אורח חיים מקיים ברמה העירונית, וכי נדרש שינוי תפיסתי בקרב הרשויות המקומיות.

תוכן העניינים

2	<u>תקציר</u>
4	<u>מבוא</u>
4	<u>צריכה – מעבר מכלכלת שוק לכלכלה מקיימת</u>
5	<u>הגורמים המשפיעים על הרגלי הצריכה</u>
6	<u>המגמות הקיימות כיום בתחום הצריכה</u>
6	<u>מגמות בסל הצריכה למשק בית</u>
9	<u>מגמות בבעלות על מוצרים בני קיימא</u>
10	<u>מגמות בצריכת אנרגיה</u>
15	<u>מגמות במיקום הגיאוגרפי של הצריכה</u>
16	<u>אילו שינויים נדרשים בהרגלים?</u>
17	<u>המערכת הכלכלית הקיימת והניסיון לייצר חיים עירוניים מקיימים בישראל</u>
17	<u>המערכת הכלכלית בהקשר של הרגלי צריכה ושל יעילות אנרגטית</u>
18	<u>המערכת הכלכלית בהקשר למיקום הגיאוגרפי של הצריכה</u>
19	<u>נקודות התערבות ופעילויות כלכליות שיכולות לעורר שינוי</u>
20	<u>נקודות התערבות ופעילויות כלכליות המשנות הרגלי צריכה</u>
21	<u>נקודות התערבות ופעילויות כלכליות המייעלות ניצול אנרגיה</u>
24	<u>נקודות התערבות ופעילויות כלכליות המשפיעות על המיקום הגיאוגרפי של הצריכה</u>
28	<u>אחרית דבר: חסמים המונעים התפתחות אורח חיים מקיים עירוני</u>
29	<u>מקורות</u>

מבוא

צריכה משותפת טומנת בחובה פוטנציאל רב לצמצום בזבז, לחסכון כספי, ליצירת קהילות ולחשיבה חדשה בנוגע לקניין. הכלכלה השיתופית כיום אינה מהווה איום על אינטרסים עסקיים – לדוגמא, בעולם יש כמיליארד מכוניות ועם זאת רק 2.3 מיליון מנויים בתוכניות לשיתוף מכוניות¹.

בעוד היא מועילה לאנשים, צריכה שיתופית עונה על צרכים בעודה מייצרת רווחים נמוכים יותר לעסקים מאשר שיטות ישנות. היא מאפשרת שיתוף יעיל של עלויות עבור משאבים קיימים אך מייצרת אפקט שלילי נטו על צמיחה מאקרו כלכלית.

ברמה המאקרו כלכלית, כאשר בנק מלווה כסף לעסק חדש, לצרכי משכנתא או רכישת אשראי, הוא למעשה יוצר יש מאין. בנוסף, הריבית מחויבת כך שרמת החוב תמיד גדולה מהיצע הכסף. ברמה המקומית, המטרה של הכלכלה היא לבצע התאמה בין סחורות לצרכים. בעוד יש ניסיון מצד שחקנים בשוק להגדיל את הצרכים והרצונות של הצרכן המודרני, היכולת לממש את רצונות אלו קטנה.

רוב המדיניות הקיימת מתמקדת בקיצוץ ההשלכות הסביבתיות של נורמות ייצור לא מקיימות, לרוב באמצעות רגולציה ומיסוי. קידום צריכה מקיימת חשוב במידה זהה, אם לא יותר, בכדי להגביל השפעות חיצוניות חברתיות וסביבתיות שליליות ובכדי לספק לשוק מוצרים בני-קיימא.

צריכה – מעבר מכלכלת שוק לכלכלה מקיימת

צריכה מוגדרת כבחירה אינדיבידואלית בין מספר דרכי פעולה שתהיה אופטימלית לתועלת הפרט. תועלת ניתנת למדידה ומאפשרת יצירת סדר רציונאלי של העדפות הפרט, אך לא השוואות בין פרטים שונים. הגדרה זו נוטה להתעלם מההשפעה של גורמים מבניים בחברה כמו תנאי העסקה, מבנה החברה והרגלי חיי היומיום. בנוסף, שימת המיקוד על הצרכן מתעלמת מהאופן בו יצרנים ועסקים מעצבים את משק הצריכה כך שיתאם לאינטרסים שלהם.

תיאוריות כלכליות יכולות להדגיש את הדור הנוכחי ואת צאצאיו הישירים או להתייחס לעתיד רחוק. הקריטריון הטיפוסי של רווחה בין זמנית העוברת היוון יוצר העדפה בין סיפוק לבין זכויות, כאשר הרווחה של יחידים החיים בדור הבא כמעט ואינה נלקחת בחשבון בעת קבלת החלטות – דבר המעלה תהיות אתיות ושאלה של תרבות עודף.

בהנחה כי מקבלים את המחויבות לשקלל את רווחת הדורות הבאים, אילו הקצאות של הון חברתי יש לשמור לצאצאים? שאלה זו תלויה ברובה בהנחת התחליפיות בין שירותים הניתנים על ידי הון טבעי (משאבים חומריים, ספיגת פסולת, פעולות אקולוגיות וכו') לבין צורות הון אחרות (ציוד, ידע, כישורים, מוסדות חברתיים וכו').

קידום צריכה מקיימת דורש הבנה נרחבת יותר של התנהגות צרכנים – לקבוצות שונות צרכים שונים, יחס נבדל לאינפורמציה ונטייה להיות מושפעים מכלים באופן מגוון. לרוב

¹ Navigant (2013). Carsharing Membership and Vehicle Fleets, Personal Vehicle Reduction, and Revenue from Carsharing Services: Global Market Analysis and Forecasts. Retrieved 23.3.2014 from <http://www.navigantresearch.com/research/carsharing-programs>

הצרכנים גישה חיובית אך עם זאת פסיבית לצריכה מקיימת. כאשר מתכננים מדיניות יעילה יש להתייחס הן למודעות והרציונאליות של הצרכנים והן להיבטים התנהגותיים.

הגורמים המשפיעים על הרגלי הצריכה

נקודת המבט הכלכלית כוללת בעקיפין (ולפעמים גם במישור) את ההנחה כי הרצונות האנושיים הם אינסופיים. הערגה למצרך מסוים בסופו של דבר תגיע לשיאה ותפחת, אבל מתייחסים אל הערגה למצרכים באופן כללי כלא ניתנת לסיפוק. מכך נובע שכל שנצרוך יותר כך מצבנו ישתפר. אם מטרת החברה (ובכך המדיניות הציבורית) לשאוף לשיפור מתמיד ברווחה, אז הדרך המתאימה להשיג זאת היא על ידי שאיפה לרמות הולכות וגדלות של צריכה. בכך ניתן גם להסביר את התלות היסודית במושג התמ"ג כאשר דנים במדיניות. מאידך, אין זה מסביר מוטיבציות של צרכנים או כיצד ניתן לקדם מדיניות של צרכנות מקיימת.

נראה כי רוב המדיניות המוכתבת על ידי הממשלה דואגת שהשווקים יפעלו בצורה היעילה ביותר, שעלויות חיצוניות יופנמו בעלויות המשאבים, ושלצרכנים תהיה גישה למידע מספק בנדע לבחירות הצריכה שלהם. אסטרטגיות אלו אינן מוכוונות לשינוי התנהגותי.

אחד הגורמים המשפיעים על צריכה, שנחקר רבות מנקודת מבט כלכלית, הוא צריכת ראוה (conspicuous consumption), שנועדה להציג עוצמה כלכלית. יש עם זאת לתת את הדעת על צריכה שנעשית באופן בלתי בולט (inconspicuously), כחלק מקבלת החלטות ביומיום, לא לצורך הצגה, אלא מתוך הרגל, אימון, נוחות ותגובות פרטיות לנורמות חברתיות (Gronow and Warde 2001; Shove 2003; Shove and Warde 1997).

מושג זה, של צריכה הנעשית באופן בלתי בולט, חשוב משום שמלבד צרכנים כפייתיים, רובנו איננו עוסקים באופן מודע בצריכה. רובה מתבצעת באופן כמעט בלתי נראה, גם עבורנו. למשל, התשלומים שאנו מבצעים בבנק או לחברות הביטוח, לספקי שירותים ולמיסים אינם קשורים להצגה או לסטטוס של האדם. כאשר אנו מחליפים חברת גז, אין אנו מונעים על ידי רצון לשפר את מעמדנו החברתי.

על אף שהיינו רוצים לחשוב אחרת, צרכנים אינם שחקנים מרצון, ואפילו רחוק מכך, בתהליך הצריכה. במקרים רבים מוצאים הם את עצמם נעולים בתוך (locked-in) דפוסי צריכה בלתי מקיימים, או על ידי נורמות חברתיות שאינן בשליטת הפרט, או על ידי אילוצים מוסדיים. נסיבות אלו נוצרות לעיתים קרובות באופן מכוון על ידי אינטרסים עסקיים. (Sanne 2002)

ניתן לומר כי חברת הצריכה סובלת מפתולוגיה חברתית, אשר אינה בשליטת הצרכן הפרטי. היא אינה איזושהי תכונה עלומה של "תרבות הצריכה", אלא מובנת בתוך הארכיטקטורה המוסדית של הבחירה היומיומית. שינוי התנהגותי לבדו לא יוביל לקיימות, ופתרונות לבעיית צריכת היתר ידרשו התערבות ושינוי ברמה הכלכלית ולא דווקא פניות לטבעו של הפרט, כגון הסברה ופרסום.

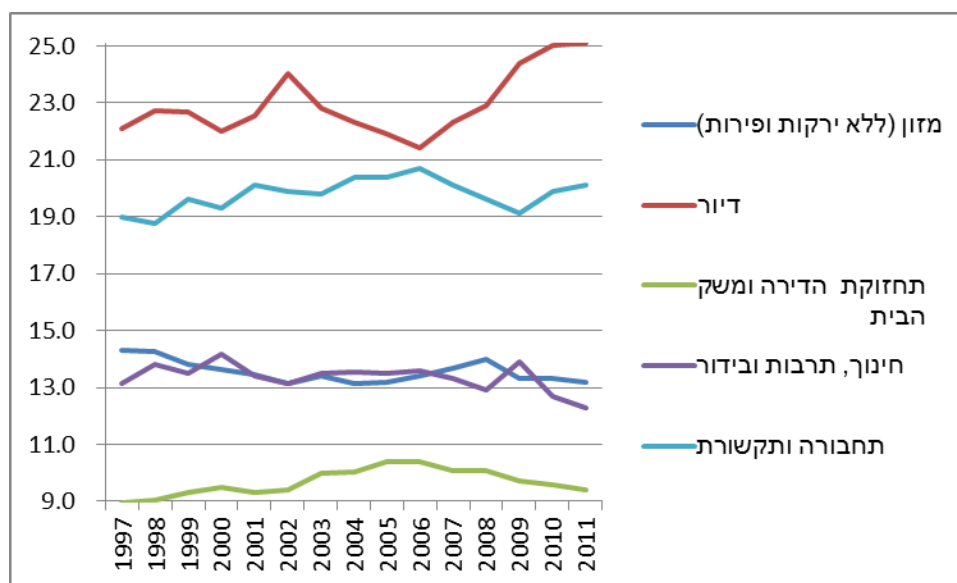
המגמות הקיימות כיום בתחום הצריכה

ישנן מגמות רבות ושונות כיום בתחום הצריכה. בפרק זה מנותחות מספר מגמות נבחרות. חשוב להדגיש כי הניסיון לבצע ניתוח כלכלי בתחום הקיימות הוא ניסיון ראשוני. על מנת לפתח את הניתוח והתחום יש צורך במחקר אקונומטרי מקיף של סקר ההוצאות ומפקד האוכלוסין, בכדי להבין את המגמות בפועל בחלוקה גיאוגרפית.

מגמות בסל הצריכה למשק בית

ההוצאה היחסית על מרכיבים רבים בסל הצריכה של משק הבית הממוצע בישראל שמרה על גודלה בעשור וחצי האחרונים, פחות או יותר (תרשים 1, תרשים 2). עם זאת, כאשר מביאים בחשבון את שינויי המחירים באותה תקופה, אנו מוצאים מספר שינויים בכמותם של מוצרים מסוימים אשר נצרכו על ידי משקי הבית.²

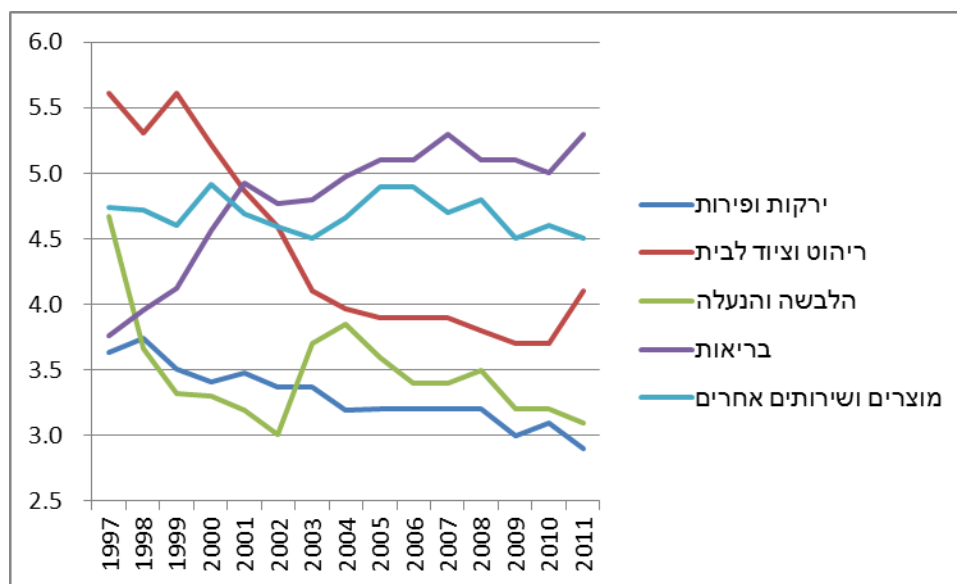
תרשים 1: שיעור הוצאה (באחוזים) על קבוצות מוצרים ראשיות מתוך הוצאה חודשית ממוצעת לתצרוכת של משקי בית, 1997-2011³



² יש לציין כי בשנים אלה חלה עליה מסוימת בהוצאה הממוצעת לתצרוכת. לדוגמה, ב-2004 עמדה סך ההוצאה לתצרוכת למשק בית על 12,465 ש"ח ועלתה עד ל-13,967 ש"ח ב-2011 (מתוך סקר ההוצאות לתצרוכת של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, במחירי 2011), אולם השינויים שחלו במחירים ובהוצאה היחסית של המוצרים בהם בחרנו להתמקד הינם גדולים יותר, באופן יחסי, ועל כן לא סביר כי עליה זו משפיעה על כיוון המגמה הכוללת.

³ סקר הוצאות לתצרוכת של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנים שונות

תרשים 2: שיעור הוצאה (באחוזים) על קבוצות מוצרים ראשיות מתוך הוצאה חודשית ממוצעת לתצרוכת של משקי בית (המשך), 1997-2011⁴



הירידה העקבית והחדה בחלקה של ההוצאה על פירות וירקות וכן הירידה הקטנה יותר והעקבית פחות בחלקה של ההוצאה על שאר סוגי המזון היו מלוות בשנים אלה בעליית מחירים משמעותית של 59.3% במדד מחירי הפירות והירקות ו-61.7% במדד מחירי שאר סוגי המזון⁵. המשמעות היא ירידה בכמות המזון הנצרכת, ובייחוד במקרה של פירות וירקות. ניתן להניח כי העלייה במחירי המזון גרמה לאנשים לקנות רק מזון שצריך, לוותר על עודפים וכדומה.

בצד עליית מחירי המזון, נמצא כי שיעור ניכר מתושבי ישראל סובלים מאי ביטחון תזונתי: בשנת 2011 סבלו כ-8.2% מן המשפחות מאי ביטחון תזונתי מתון ואילו 10.5% מאי ביטחון תזונתי ניכר⁶. בסקר מוקדם יותר של מכון ברוקדייל, שנערך בשנת 2003 סבלו 14% מאי ביטחון תזונתי מתון ו-8% מאי ביטחון תזונתי ניכר⁷. מכיוון שמדובר בסקרים שנעשו על ידי שני גופים שונים ובשיטות שונות, יש קושי מתודולוגי לבחון את ההבדל בין הסקרים כשינוי לאורך זמן, אולם בכל מקרה ניתן להסיק כי בעיה זו קיימת כבר למעלה מעשור וניתן להניח כי מטבע הדברים העלייה במחירי המזון בהחלט אינה משפרת את המצב. חברה הסובלת משיעור משמעותי של אי ביטחון תזונתי הינה, כמובן, פחות בת קיימא מחברה שאינה סובלת ממנו. הנתונים הדומים משני הסקרים מחזקים גם את ההשערה כי הוויתור היה על עודפים ומותרות, שכן וויתורים גדולים יותר היו מתבטאים בעליה באי ביטחון תזונתי.

⁴ ראו 3.

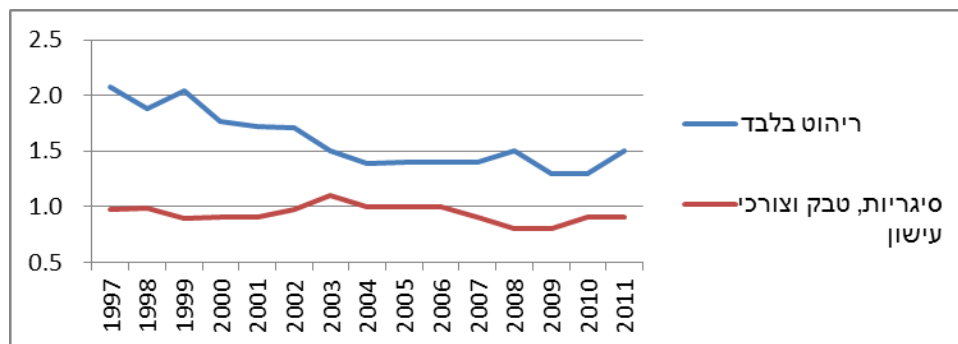
⁵ שינויי המחירים לקוחים מתוך אתר הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ומחושבים לפי התקופה שבין דצמבר 1997 לדצמבר 2011.

⁶ אנדבלד, מ., ברקלי, נ., פרומן, א., גאליה, א., גוטליב, ד. (2012). ביטחון תזונתי 2011: מהלך הסקר וממצאים עיקריים. ירושלים.

⁷ ניראל, נ., רוזן, ב., ארז, ש., בן הרוש, א., ברג, א., ברודסקי, ג., ניצן-קלוסקי, ד., חביב-מסיקה, ע., גולדשמיט, ר. (2005). ביטחון תזונתי בישראל בשנת 2003 והקשר לדפוסי תזונה. מרכז סמוקלר למדיניות הבריאות.

גם בתחום הריהוט נרשמה ירידה בצריכה. בעוד שמדד מחירי הריהוט עלה ב-1.4%⁸ בלבד בשנים אלה, ירד חלקה של ההוצאה על ריהוט מסך הוצאות משק הבית מ-2.1% ב-1997 ל-1.5% ב-2011 (תרשים 3), ירידה של כמעט שלישי. מכאן ניתן להסיק כי בשנים אלה נרכשו פחות רהיטים על ידי משקי הבית, כך שסביר שרהיטים קיימים הוחזקו למשך זמן רב יותר והקנייה הוגבלה יותר למקרים בהם זו הייתה הכרחית. מצד אחד, ניתן להסתכל על מגמה זו כחיובית מבחינת קיימות, מכיוון שהארכת השימוש ברהיט ישן חוסכת חומרי גלם שימשו לייצור ולהובלת רהיט חדש (עץ, פלסטיק, דלק לאספקת אנרגיה למכונות). מצד שני, סביר כי הצריכה ירדה עקב התייקרות של מוצרים אחרים שאת כמותם היה בעייתי יותר להפחית, כגון מזון.

תרשים 3: שיעור הוצאה (באחוזים) על קבוצות מוצרים משניות נבחרות מתוך הוצאה חודשית ממוצעת לתצרוכת של משקי בית, 1997-2011⁹



מגמה חיובית נוספת מבחינת הקיימות הינה הירידה בצריכת הסיגריות. בעוד מדד מחירי הסיגריות קפץ ב-131% בשנים 1997-2011¹⁰, נשאר השיעור בהוצאת משק הבית הממוצע עליהן באזור ה-0.9%, בליווי תנודות (תרשים 3), מה ששוב מצביע על ירידה בכמות הנצרכת. עקב נזקן הידוע של סיגריות למעשנים עצמם ולסביבתם (דרך עישון פאסיבי ותרומה לזיהום אוויר), ירידה בצריכה מסייעת ליצירת סביבה עירונית בת קיימא. לא ברור כמה מירידה זו ניתן לשייך לעלייה במודעות לנזקי העישון וכמה לצעדי מיסוי ומגבלות על "החופש לעשן" אשר בוצעו בתקופה זו, אשר הפכו את העישון לנטל כלכלי וחברתי כבד יותר. עם צעדים אלה נמנים הסרת הפיקוח על מחירי הסיגריות בשנת 2001, העלאת מס הקנייה עליהן בשנת 2004 ותיקון החוק למניעת העישון במקומות ציבוריים והחשיפה לעישון בצורה שהחמירה על בעלי עסקים שלא אכפו את החוק, שנעשה בשנת 2007.

ההשערה כי הסיבה לשינויים אלה הינה ויתור על מותרות בשל עליית מחירים כללית במשק מקבלת חיזוק נוסף כאשר בוחנים את שני העשירונים העליונים ושני העשירונים התחתונים בלבד. הירידה בהוצאה היחסית על פירות וירקות, מזון וסיגריות הייתה פחות משמעותית בעשירונים העליונים מאשר בעשירונים התחתונים (טבלה 1). בנוגע לריהוט, התמונה ברורה פחות.

⁸ ראו 5.

⁹ ראו 3.

¹⁰ ראו 5.

טבלה 1: שיעור הוצאה (באחוזים) על קבוצות מוצרים נבחרות מתוך הוצאה חודשית ממוצעת לתצרוכת של משקי בית, עשירונים עליונים ותחתונים, 1997-2011¹¹

10		9		2		1		עשירון
2011	1997	2011	1997	2011	1997	2011	1997	שנה
2.3%	2.6%	2.5%	3.0%	4.1%	4.9%	4.1%	5.3%	ירקות ופירות
11.2%	11.6%	11.7%	12.2%	16.4%	18.5%	17.9%	20.3%	מזון אחר
2011	2003	2011	2003	2011	2003	2011	2003	שנה ¹²
1.4%	1.8%	1.5%	1.7%	1.1%	1.3%	0.9%	1.6%	ריהוט
0.4%	0.4%	0.5%	0.7%	1.5%	1.8%	1.6%	2.0%	סיגריות

מגמות בבעלות על מוצרים בני קיימא

מגמה נוספת הינה עלייה בשיעור הבעלות על רוב המוצרים "בני הקיימא"¹³)

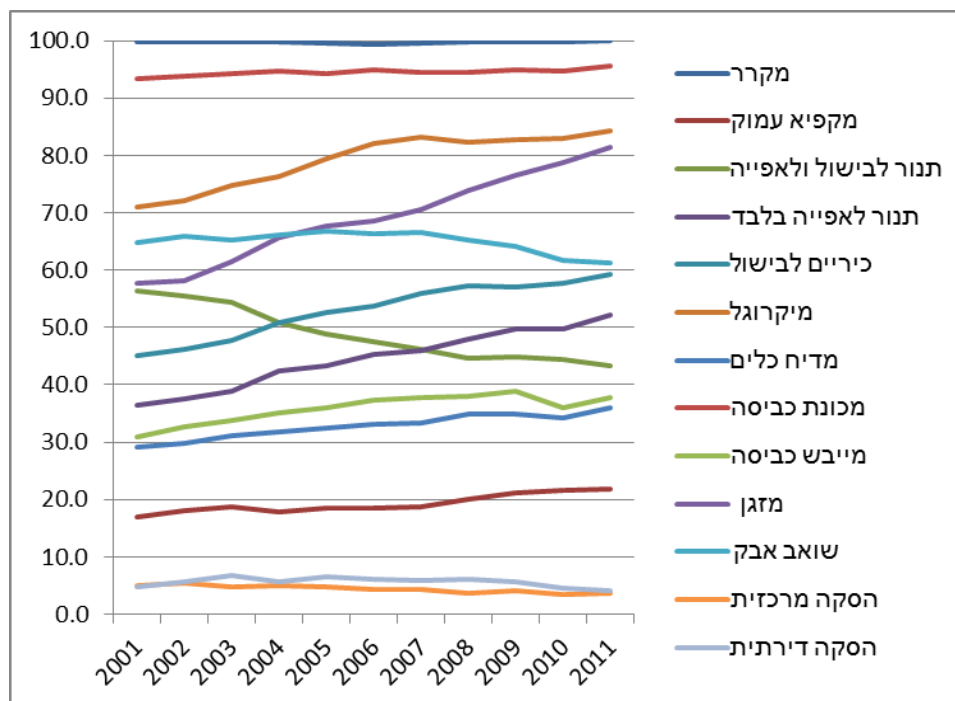
תרשים 4, תרשים 5). המוצרים ששיעור הבעלות עליהם ירד היו בדרך כלל אלה שמסיבות חברתיות וטכנולוגיות הוחלפו בשנים אלה במוצרים אחרים, כגון הווידאו, שהוחלף בנגן DVD והטלפון הקווי שהוחלף בטלפון סלולרי. נתונים אלה מצביעים על עלייה ברמת החיים, אולם מידת התאמתם לתפיסת הקיימות תלויה בשאלה האם משק בית שרכש מוצר בר קיימא המשיך להשתמש בו תקופה ארוכה או החליף אותו בכל פעם שיצא דגם חדש, האם מכשירים עתירי אנרגיה שנרכשו, כגון מזגנים, היו מדגמים חסכוניים, ועד כמה מאופיינים המוצרים בהשבתה מתוכננת (Planned obsolescence), מצב בו על מנת להגדיל רווחים יצרן מצמצם את אורך החיים של מוצר, כדי שיתקלקל תוך פרק זמן סביר וידרוש קנייה חוזרת. מגמה זו חוצה עשירונים, אם כי בעשירונים נמוכים יותר אחוזי הבעלות נמוכים יותר. (טבלה 2).

¹¹ ראו 3.

¹² הנתונים הזמינים המוקדמים ביותר בהתפלגות לעשירונים עבור מוצרים אלה הינם מ-2003. בשנים 2003-2011 ירד מדד מחירי הריהוט ב-5.1%, ואילו מדד מחירי הסיגריות עלה ב-42.1%. שינויי המחירים לקוחים מתוך אתר הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ומחושבים לפי התקופה שבין דצמבר 2003 לדצמבר 2011.

¹³ הכוונה כאן הינה ל-durable goods, מושג הבא לתאר מוצרים שאינם מתכלים מיד ושהצרכן מפיק מהם תועלת על פני תקופות זמן ממושכות, כגון מכשירי חשמל. אין בהכרח קשר בין מוצר בר קיימא לבין תפיסת הקיימות (sustainability), אם כי מוצר המשקף בשימוש או בתהליך ייצורו תפיסות של קיימות עשוי להיות גם בר קיימא.

תרשים 4: שיעור בעלות על מוצרים בני קיימא: מטבח, ניקיון ומיזוג, 2001-2011¹⁴



בין המוצרים בני הקיימא בהם חלה עלייה בשיעור הבעלות בשנים אלה נמצאת גם הבעלות על מכונת אחת ושתיים למשק בית. העלייה בשיעור הבעלות על רכב הינה מגמה ממושכת: אם בשנת 1990 היו על כל רכב היו בישראל כשישה אנשים, ב-2012 היו 3.55 בלבד¹⁵. נתון זה מדאיג, משום שגידול בשימוש ברכבים פרטיים אינו בר קיימא לטווח הארוך.

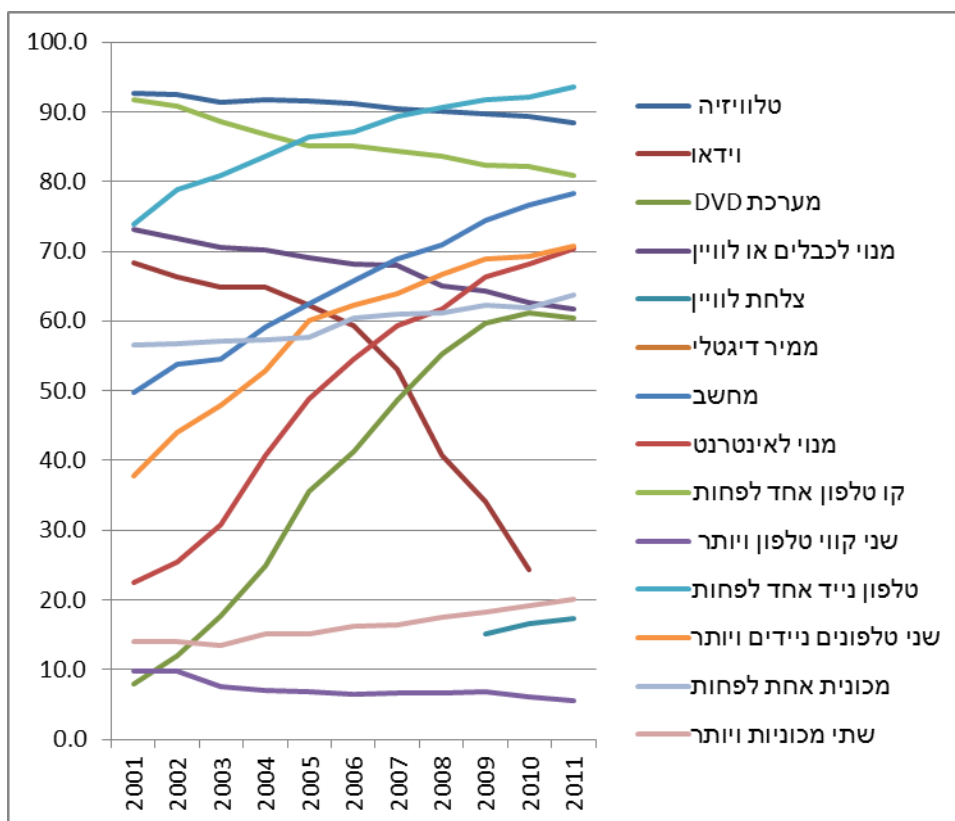
מגמות בצריכת אנרגיה

על פי התיאוריה הכלכלית הקלאסית, קמעונאי שממקסם את רווחיו וצרכנים הרוכשים מוצרים לפי העדפותיהם נחשבים למצב אופטימאלי המביא לשיא את רווחת החברה, אך זוהי תמונה חלקית. למעשה, במצב זה לא ניתן מענה להשפעות ועיוותים חשובים, גם אם נניח באופן תיאורטי שמתקיים שוק חופשי לחלוטין ("תחרות משוכללת") ללא מונופולים וכשלי שוק נוספים כגון היעדר מידע, לאף צד אין תמריץ להתחשב באופן מלא בנזק הסביבתי שעשוי להיגרם מתהליכי ייצור המוצרים ופעילותו כצרכן\משווק. כתוצאה מכך ייתכן ותתרחש צריכת יתר שתעבור את הנקודה בה יתרונות המוצר עולים על הנזק שייצורו והשימוש בו גורמים.

¹⁴ ראו 3.

¹⁵ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, השנתון הסטטיסטי לישראל 2013

תרשים 5: שיעור בעלות על מוצרים בני קיימא: תקשורת, בידור ורכב, 2001-2011¹⁶



טבלה 2: שיעור בעלות על מוצרים בני קיימא (באחוזים), עשירונים עליונים ותחתונים, 2003-2011¹⁸

10		9		2		1		עשירון
2011	2003	2011	2003	2011	2003	2011	2003	
100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	99.6	99.7	99.0	שנה
25.2	25.9	23.3	22.5	18.8	14.9	16.2	9.9	מקרר
26.6	38.2	25.0	40.8	59.8	63.0	59.7	62.7	מקפיא עמוק
72.5	57.8	72.4	58.0	25.3	25.0	35.3	17.2	תנור לבישול ולאפייה
76.6	63.0	77.5	62.9	39.9	37.8	41.5	37.7	תנור לאפייה בלבד
91.1	87.9	91.8	87.6	68.4	58.2	73.7	56.2	כיריים לבישול
60.4	64.0	76.1	57.8	7.1	8.7	8.6	7.1	מיקרוגל
97.2	96.9	97.2	95.4	90.1	92.8	93.6	87.6	מדיח כלים
55.6	56.0	67.8	47.1	23.2	20.3	21.8	17.9	מכונת כביסה
97.0	87.0	96.8	85.5	50.1	35.0	63.4	27.8	מייבש כביסה
79.6	88.2	87.0	82.4	33.8	44.8	41.1	34.8	מזגן
								שואב אבק

¹⁶ ראו 3.

¹⁷ נתונים חסרים משמעותם כי לא בוצעה מדידה על אותו מוצר בשנים אלה.

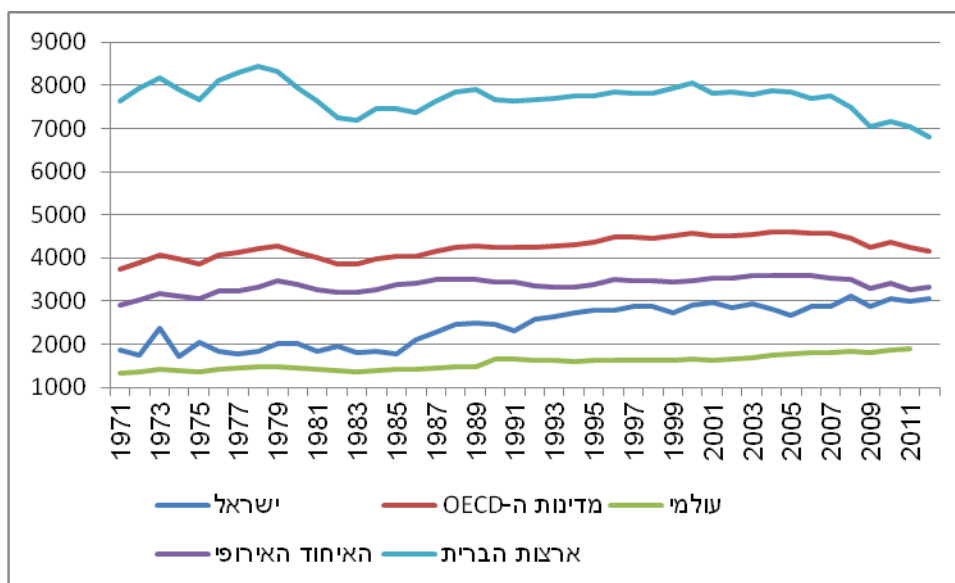
¹⁸ ראו 3.

10		9		2		1		עשירון
2011	2003	2011	2003	2011	2003	2011	2003	שנה
96.7	97.1	96.9	98.7	70.7	83.5	80.4	81.0	טלוויזיה
74.4	30.5	76.7	33.6	33.1	9.4	45.2	7.9	מערכת DVD
82.5	89.1	89.0	87.8	28.7	50.2	33.7	37.5	מנוי לכבלים או לוויין
90.8	74.4	94.3	72.3	55.8	35.5	64.8	30.5	מחשב
88.6	58.2	91.4	53.6	38.6	7.3	49.0	7.7	מנוי לאינטרנט
93.0	97.4	93.7	98.3	60.1	77.7	66.8	67.5	קו טלפון אחד לפחות
8.9	26	20.7	17.1	1.7	1.4	1.3	0.6	שני קווי טלפון ויותר
98.5	92.6	99.2	89.6	87.2	71.6	89.6	71.7	טלפון נייד אחד לפחות
75.8	58.5	77.5	62.6	55.0	28.3	61.6	26.7	שני טלפונים ניידים ויותר
86.9	90	94.2	83.2	20.9	32.5	39.7	20	מכונית אחת לפחות
40.9	41.5	49.7	31.5	1.9	1.1	3.4	1.4	שתי מכוניות ויותר
5.2	7.4	8.3	6.6	2.6	4.3	2.1	4.3	הסקה מרכזית
7.9	14.3	10.8	10.3	1.2	4.6	1.2	1.8	הסקה דירתית

נקודת המבט המקובלת כיום בקרב רוב הכלכלנים היא כי עלייה ברמת החיים נגזרת מעליה בתוצר לנפש ובצריכה, וכי עלייה בתוצר ובצריכה מתורגמת לעלייה ברמת החיים. חלק גדול מן הצמיחה הכלכלית התבטא מאז ומתמיד בהפיכת חומרי גלם למוצרי צריכה, תוך ניצול מקורות אנרגיה לביצוע התהליך. לסוג זה של צמיחה שני חסרונות בולטים: ראשית, תהליכי הייצור והפקת האנרגיה מלווים בדרך כלל בנזקים סביבתיים. שנית, ייצור תפוקות רבות יותר מצריך חומרי גלם ומקורות אנרגיה נוספים, וכמותם של שני אלה סופית, לפחות עד אשר נכנסים לשימוש מקורות אנרגיה וחומרי גלם חלופיים.

מכיוון שהעשורים האחרונים לוו במגמה כללית של צמיחת הכלכלה העולמית במונחי תוצר, גם כאשר מביאים בחשבון משברים, נצפה למצוא עלייה בצריכת האנרגיה לנפש. כפי שניתן לראות בתרשים 6, צריכת האנרגיה העולמית לנפש עלתה משמעותית בארבעים השנה האחרונות. עם זאת, במדינות מערביות, שכלכלתן צמחה גם היא, התמונה מורכבת יותר. אין לאורך עשורים אלה עלייה עקבית, ואף וניכרת ירידה בשנים מסוימות. חלק מירידה זו ניתן אולי לייחס לתקופות של מיתון ומשבר כלכלי, בהן המשק צומח פחות, אך גם במידה שזו הייתה הסיבה העיקרית, עדיין הייתה מתקבלת עלייה בטווח הארוך. נראה כי במדינות המפותחות הקשר בין צמיחה לצריכת אנרגיה רופף יותר. ישראל, בהקשר זה, מתנהגת פחות כמדינה מערבית, עם מגמה כוללת של עלייה ותנודות שניתן אולי לשייך למיתון ומלחמות.

תרשים 6: צריכת אנרגיה (שווה ערך לקילוגרם נפט) לנפש, 1971-2011¹⁹



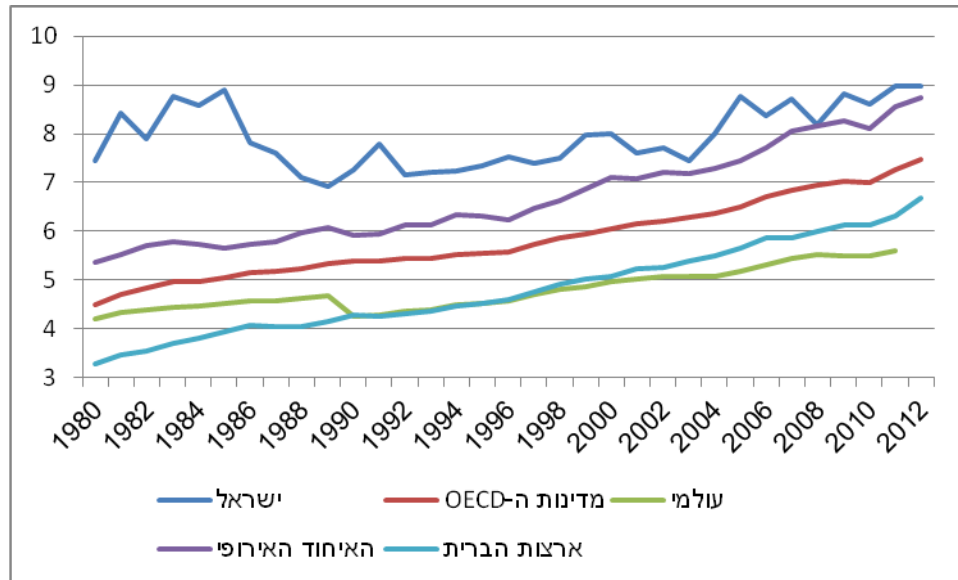
את הקשר הרופף ניתן להסביר במספר אופנים. אחד מהם הינו כי מדינות מפותחות מנצלות אנרגיה באופן יעיל יותר בתהליכי הייצור. המודעות שם להשפעות החיצוניות של התעשייה גדולה יותר וסביר כי השקעה רבה יותר נעשית שם בייעול תהליכי ייצור, במחזור ובשימוש במקורות אנרגיה מתחדשים. ואכן, נמצא כי קיימת עלייה ביעילות האנרגטית – מספר יחידות התוצר על כל יחידת אנרגיה עולה באופן עקבי במערב מאז 1980, ובעולם כולו מאז תחילת שנות ה-90, לאחר ירידה בסוף שנות ה-80 (תרשים 7). ייתכן כי חלק מן הירידה במערב מקורה אינו בהתייעלות, אלא בהגירה של תעשיות עתירות אנרגיה למדינות מתפתחות.

מעניין בהקשר זה להסתכל על התוצר ליחידת אנרגיה בישראל, שגבוה לכל אורך התקופה מן המגמות המערביות והעולמיות, אך גם תנודתי יותר (תרשים 7). ייתכן שהתנודתיות נובעת מכך שמתבצעת השוואה בין נתוני מדינה בודדת לבין שקלולים של מדינות רבות (OECD, האיחוד האירופי), אם כי גם הנתונים של ארצות הברית תנודתיים פחות. ישראל גם חוותה ירידה בתוצר ליחידת אנרגיה באמצע שנות השמונים ועלייה חדה בתחילת שנות האלפיים.

ייתכן שההבדלים בין ישראל לממוצעים המערביים והעולמיים נובעים מכך שישראל "ענייה" יחסית בתעשייה כבדה הדורשת שימוש רב בדלק. ישראל מתבססת במקום זאת על תעשיות הדורשות פחות אנרגיה. ייתכן גם שגורמים כגון החרם הערבי על ישראל עודדו הסתמכות קטנה יותר על דלק מאובנים וייעול השימוש בו. על מנת להבין ביתר פירוט מגמות אלה בנוגע ליעילות האנרגטית של ישראל ואת הסיבות להן נחוץ מחקר נפרד ומעמיק בנושא (עוד על אנרגיה וקיימות בישראל קראו בחוות הדעת של ד"ר יעל פרג באתר ukayamut.com).

¹⁹ World Bank; נתונים חסרים משמעותם כי לא קיימים נתונים עבור שנה זו

תרשים 7: יחידות תוצר (PPP במחירי 2005) ליחידת אנרגיה (שוות ערך לקילוגרם נפט), 1980-2012²⁰



חשוב עם זאת לזכור כי זהו רק מימד אחד של הצמיחה הכלכלית. חלק חשוב של הפעילות הכלכלית בעולם, בעיקר במדינות המפותחות, מתקיים במגזר השירותים. מגזר זה מוגבל הרבה פחות על ידי חומרי גלם ומקורות אנרגיה (בתלות, כמובן, בטיבו של כל שירות ספציפי). חלקו של סקטור זה בכלכלה העולמית נמצא בעליה בעשורים האחרונים (תרשים 8), ולא רק במדינות מערביות (אם כי שם חלקו מלכתחילה גדול יותר). בצירוף הנתונים על היעילות האנרגטית, ניתן להסיק כי התרופפות הקשר בין צמיחה לבין צריכת אנרגיה והתחזקות מגזר השירותים לעומת התעשייה הינן תופעה חובקות עולם, ואינן נובעות רק ממעבר של התעשייה המסורתית למדינות מתפתחות.

משנה עסקית המסייעת למגמות אלה ונמצאת במגמת עליה הינה השירותיות (Servicizing). זהו מעבר מקבלת ערך באמצעות מוצרי צריכה (במיוחד מוצרים שהינם בני קיימא) לקבלת אותו ערך באמצעות שירות. במודל עסקי המתבסס על שירותיות מתבצעת מכירה של הערך שמוצרים נותנים כשירות במקום מכירתם ישירות לצרכן. לדוגמה, מעבר ממכירת רכב להשכרת רכב לפי שעה/יום או שיתוף רכבים וכן השכרת ביגוד לאירועים, מדפוסות לבתי עסק ועוד. מעבר זה אף נתפס על ידי המגזר העסקי כאמצעי להגברת התחרותיות שלהן והרחבת פעילותן (Baines et al 2007).

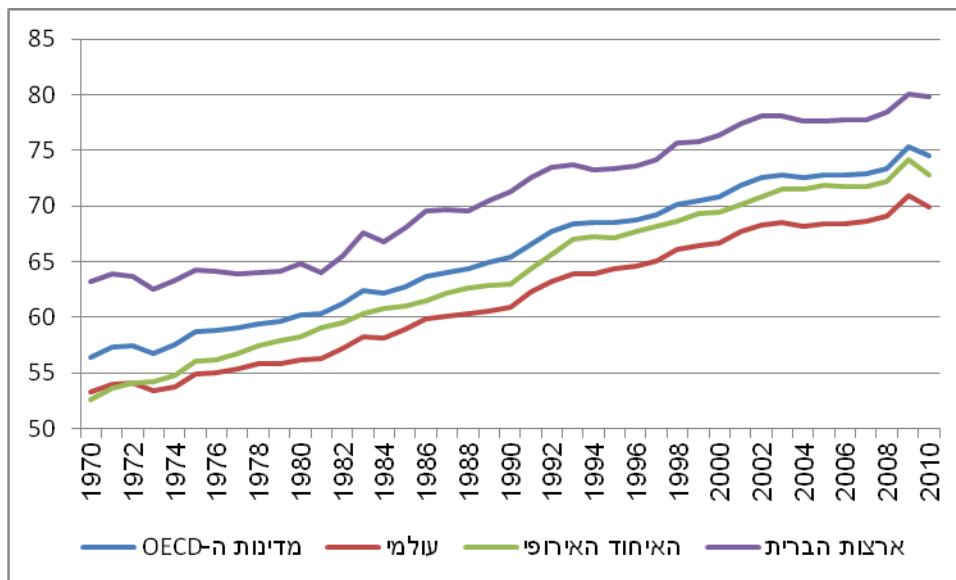
משנה עסקית דומה הינה צריכה שיתופית (collaborative consumption), מצב בו לקבוצה או קהילה מקומית ישנה בעלות משותפת על מוצר מסוים, או שחברי הקבוצה חולקים מוצרים מסוימים שבבעלותם עם הקבוצה, שנהנית כולה מן הערך שמוצר זה מספק.

כאשר רק משכירים את השימוש במוצר ולא קונים אותו, או כאשר קבוצה גדולה משתמשת באותו המוצר, השימוש במוצרים עצמם נעשה אינטנסיבי יותר ותחלופתם איטית יותר כך שהיקף ייצורם קטן, אך הערך שמפיקים מכל אחד מהם גדל. בנוסף, לנותן השירות יש אינטרס להשתמש במוצרים עם אורך חיים גדול, לתחזק אותם כראוי ולהימנע מהחלפתם.

²⁰ ראו 19.

מעבר כזה מחליש עוד יותר את הקשר בין ניצול משאבים מוגבלים לבין הצמיחה ותומך בהפיכתה לבת-קיימא.

תרשים 8: ענף השירותים כאחוז מהתוצר, 1970-2010²¹



מגמות במיקום הגיאוגרפי של הצריכה

אינטראקציה נוספת בין צריכה לקיימות מתבטאת במיקום הפיזי והגיאוגרפי בו נעשית הצריכה. אחד מתוצרי תהליך הפרבור הינו פרבור המסחר. בד בבד עם הגירה של תושבים לפרברים מתרחשת גם הגירה של קמעונאים. הגירה זו מתבטאת בפתיחה של קניונים ומתחמי חוצות (power centers) מחוץ למרכזי ערים. תהליך זה מוזן בחלקו על ידי המעבר אל מחוץ למרכזי הערים, אך מזין בעצמו החלשה נוספת שלהם, כאשר גם תושבי המרכז, ולא רק אלו מהפרברים, מצמצמים את הקניות שהם מבצעים במרכז לטובת מתחמים חיצוניים. מלבד צמצום הפעילות הכלכלית ומקומות העבודה במרכזי הערים, קנייה במתחם מרוחק דורשת שימוש בתחבורה ממונעת, לרוב פרטית, היוצרת עומסי תנועה בקרבתם על כל המשתמע מכך. זאת לעומת עסקים עירוניים המבוססים בחלקם הגדול על לקוחות המגיעים אליהם בהליכה או בנסיעה על אופניים ואינם מעודדים שימוש בתחבורה פרטית באותה מידה.

כמו כן, למרכזי קניות גדולים ישנה השפעה שלילית נוספת על הסביבה העירונית, הן במרכזי ערים והן מחוץ להם, בנוסף לזו שקשורה ברכב פרטי: מתחם מקורה וסגור דורש כמויות גדולות של חשמל לתאורה ולמיזוג שאינן נדרשות במתחמים עירוניים פתוחים. כאשר מרכזי קניות אלה בנויים בתוך שטח עירוני, נוצר מסביבם רחוב "מת" הפוגע במרקם העירוני, משום שהכניסות והיציאות אליהם מעטות ומובחנות והקניין עצמו מנותק מסביבתו. בשונה מחנויות ברחוב או ממרכזי קניות קטנים, מתחמי חוצות מאופיינים בחנויות המשתרעות על שטח עצום (big-box stores) ודורשים הקצאת שטח רב לחניה. דפוס זה של צריכה, המושפע מן הפרבור, סותר לחלוטין תפיסות של קיימות עירונית.

²¹ ראו 19.

²² לא קיימים ממקור זה נתונים מקבילים על ישראל

אילו שינויים נדרשים בהרגלים?

שינוי הרגלי הצריכה של צרכנים ביתיים מורכב משלוש רמות, כל אחת דורשת מידה שונה של רה-ארגון של חיי היומיום. הרמה הראשונה היא רמת המוצר, בה מחליפים מוצרים באלטרנטיבות ידידותיות יותר לסביבה. בין אם להמרה זו יש משמעויות פיננסיות או לא, נדרש שינוי מזערי באורח החיים ובהרגלי הצריכה. הרמה השנייה טומנת בחובה הגדרה מחודשת של צרכי הצרכן ופעילויות הצריכה. ישנם תחומים שבהם משק הבית מעוניין בשירותים ולא במוצרים, לדוגמה מים ותאורה. יש לייצר רעיונות יישומיים כיצד ניתן לעמוד ברמת שירות תוך שימוש בפחות אנרגיה, או אלו שירותים השוק צריך לספק. הרמה השלישית מתמקדת בהפחתת הצריכה עצמה ולפיכך דורשת שינוי מהותי ויסודי של אורח החיים וכנראה גם של בסיס המערכת הכלכלית הנוכחית.

יותר ויותר צומחת הגישה כי הכלכלה אינה יכולה להיות מבודדת מהקשרים סביבתיים וחבריים ושקיימות דורשת יישור מחדש של סדרי העדיפויות, לא רק אל מול מטרה של צמיחה כלכלית, אלא לעבר רווחה מקיימת ושגשוג. אסטרטגיה כלכלית חדשה לצריכה מקיימת, תגלם בתוכה את חמשת העקרונות הבאים (Seyfang, 2009):

- לוקליזציה – חיזוק כלכלות מקומיות יכול להתרחש על ידי הגדלת המכפיל הכלכלי (כמות הפעמים שכסף מחליף ידיים לפני שהוא עוזב אזור מסוים) כתוצאה, בין היתר, מיצירת תחליפים לייבוא מוצרים ושירותים. קידום לוקליזציה יכול להיעשות דרך תמיכה בעסקים מקומיים על ידי הממשלה והרשויות המקומיות והעדפת רכש מקומי ברמת האזור.
- הפחתת טביעת הרגל האקולוגית – קיצוץ צריכה חומרית ורמות בזבז על ידי מחזור, שינוי הרגלי צריכה על מנת להקטין ביקושים, שיתוף במתקנים ובמשאבים, וכיו"ב.
- בניית קהילות – קהילות מקיימות הן יציבות, חסינות, כוללניות ומגוונות. היבטים מרכזיים לכך הם התגברות על הדרה חברתית, טיפוח הון חברתי, ופיתוח אזרחות פעילה בקרב קהילות השתתפותיות. ניתן לפתח רשתות חברתיות סביב אוכל מקומי, בנייה ירוקה, והתנדבויות קהילתיות.
- פעולה קולקטיבית – לאפשר לאנשים לשתף פעולה ולקבל החלטות אפקטיביות בנוגע לחייהם. כך ניתן לשנות את הקונטקסטים החברתיים הרחבים על ידי מיסוד של נורמות חדשות ואזרחות פעילה. רשויות יכולות לעודד השתתפות בארגונים מקומיים, ולשתף את הציבור יותר בממשל והמדיניות המקומיים. כך ניתן ליצור מסה קריטית שתהפוך התנהגויות מקיימות חדשות לנורמה.
- בניית מוסדות חברתיים וכלכליים חדשים – מערכות אלטרנטיביות לאספקה, אשר מושתתות על קונספטים אחרים של עושר, קידמה, ערך; ובאמצעותם מאפשרים לאנשים להתנהג כאזרחים אקולוגיים. למשל, קידום מערכות אוכל אשר נמנעות מסופרמרקטים או מערכות חליפין אשר מקדמות ומתגמלות צריכה מקיימת.

צרכנות מקיימת מתבססת על תהליך קבלת החלטות שמתייחס לאחריות החברתית של הצרכן בנוסף לצרכים ולרצונות שלו. הצרכנות היומיומית עדיין מונעת על ידי נוחות, הרגלים, ערך בתמורה לכסף, דאגה לבריאות אישית, הדוניזם ותגובות פרטניות לנורמות חברתיות

ומוסדיות. מעל לכל, היא נוטה להתנגד לשינוים. למרות מה שנאמר לפני כן, המגוון והמורכבות של המוטיבציות השונות מותר תקווה כי יש מקום לשינוי (Dupuis, 2000).

אוכל מהווה מוקד חשוב עבור גם עבור צרכן מן השורה, משום שצריכת אוכל היא משא ומתן בין מה שאדם מוכן או לא מוכן להכניס לתוך גופו. מעבר לכך, בשני העשורים האחרונים, התגברה ההתמקדות בפן המוסרי של הצריכה תוך דגש על הקשר הישיר בין מה שנצרך לבין ההיבט החברתי עצמו. צרכנות מסוג זה לרוב כוללת נושאים סביבתיים אך גם מתרחבת אל עבר רווחת בעלי חיים, זכויות אדם, ותנאי תעסוקה. באופן כללי, הצרכן ה"מוסרי" מרגיש אחריות כלפי החברה ומבטא זאת על ידי הרגלי הצריכה שלו. הוא מהרהר על השלכות מוסריות של התנהגותו, בעוד הצרכן הפשוט מעורב יותר בנורמות תרבותיות כלליות. בפועל, יוזמות כמו אוכל אורגני בר-קיימא, מוצרים הנמנעים מתעסוקת ילדים, ומוצרי סחר-הוגן תופסים נתח שוק מזערי, מה שמצביע על כך שלהתמקדות בפן המוסרי, למרות כניסתה לתודעה, עדיין אין השפעה משמעותית על הרגלי הצריכה.

הסברים אפשריים לכך הם שמחיר, איכות, נוחות והכרות הצרכן עם המותג הם עדיין קריטריונים חשובים ביותר בשיקול הצרכנים בעת הבחירה, בעוד גורמים מוסריים משמשים בסיס להחלטה רק בקרב מיעוט קטן. לכן, למרות שהעניין הצרכני במוצרים בני-קיימא גדל, שווקי אוכל בר-קיימא, לדוגמא, נותרים כנישה אשר מושכת פרופיל צרכנים מאוד מסוים. צרכנים אלו טוענים כי הם משימים תשומת לב לאריזה אקולוגית, למקורו ולהעדר שינויים גנטיים. הם חשים כי מוצרים בני-קיימא הם טובים יותר מבחינת איכות, בטיחות וטריות וטעם במקרה של אוכל.

הסברים אחרים לפער בין גישה חיובית של הצרכן לבין התנהגות הקניה שלו הם, למשל, התנהגות המתבססת על הרגלים או גורמים מותני מצב כמו מסעות פרסום. החלטות צרכנים מאגדות מגוון רחב ומורכב של מוטיבציות שמסבכות את ההבנה של מקרים בדידים. גישות ספציפיות יכולות להוביל להתנהגות מסוימת כאשר היא מבודדת, אך זה כנראה אינו המקרה כאשר מנתחים החלטות צריכה רחבות. גישות נוספות עלולות להשפיע, הממתנות התנהגות, מדללות את ההשפעה של גישות ראשוניות ויצרות תוצאה שונה בסופו של דבר (Veremeir and Verbeke, 2006).

המערכת הכלכלית הקיימת והניסיון לייצר חיים עירוניים מקיימים בישראל

המערכת הכלכלית בהקשר של הרגלי צריכה ושל יעילות אנרגטית

כפי שראינו קודם, הרגלי הצריכה בישראל מושפעים רבות מן המחירים והעלויות. למיסוי בדמות מע"מ ומס קניה אמורה להיות, אם כן, השפעה משמעותית על הצריכה. להבדיל ממדינות רבות, בהם קיים מע"מ דיפרנציאלי, בישראל מונהג מע"מ בשיעור אחיד של 18%. החרגה הבולטת משיעור זה הינה הפטור ממע"מ על פירות וירקות טריים. החרגה זו מתיישבת עם הניסיון לייצר חיים מקיימים בישראל משום שהיא מקדמת אורח חיים בריא על ידי מתן תמריץ כספי לצריכת מזון טרי ובעל ערך תזונתי גבוה לעומת מזון מעובד.

מס הקניה, לעומת זאת, מוטל באופן סלקטיבי על מוצרים מסוימים בשיעורים הייחודיים להם ובהחלטת שר האוצר. חלק מן המוצרים בהם מדובר הינם כאלה שמש קניה עליהם יכול להתפרש כמעודד תפיסות של קיימות, ובראש ובראשונה המס על רכב מנועי ועל אביזרים

שונים הקשורים אליו כגון מצברים. ניתן להתייחס גם למס על טבק ומוצריו כבא לצמצם את השפעתם על בריאות הציבור ועל איכות האוויר. מוצר נוסף ששימוש בו מזיק לסביבה ושצריכתו נתונה למס הינה הדלק, בעזרת הבלו.

למרות זאת, תועלתם בפועל של מיסים אלה בהשגת מטרות של קיימות אינה ברורה. כפי שהוצג בתרשים 5, למרות מיסוי משמעותי על רכב מנועי ועל דלק, שיעור הבעלות על כלי רכב נמצא בעלייה מתמדת. ייתכן כי הסיבה נעוצה בכך שלרוב הציבור אין אלטרנטיבה הולמת בדמותה של תחבורה ציבורית נגישה. מצד שני, כפי שהוצג למעלה, צריכת הסיגרות ומוצרי הטבק אכן ירדה וניתן לשייך זאת גם להתייקרות שנבעה בחלקה ממיסוי מוגבר.

ככל הנראה מיסים אלה לא הוטלו בכוונה מפורשת לעודד תפיסות של קיימות, אך בשנים האחרונות ישנה מגמה של קביעת מיסוי ותמריצים כלכליים להפחתת הזיהום הסביבתי ולעידוד השימוש במקורות אנרגיה נקיים יותר, אשר יידונו בפרק הבא. אלה נטועים בתפיסת עולם סביבתית שיש לה לא מעט במשותף עם קיימות. ניתן לומר כי במערכת הכלכלית בישראל ישנם רבים מן המרכיבים הדרושים לתמיכה בחיים מקיימים אך חסר תיאום ביניהם באמצעות מקבל החלטות המונע על ידי תפיסה של קיימות וכן אלטרנטיבות מקיימות, כגון תחבורה ציבורית.

בהקשר ליעילות האנרגטית ולהתרחבות מגזר השירותים, אנו עדים בשנים האחרונות להופעה של יזמים המפעילים שירותים עצמאים או במימון העירייה, כגון תל-אופן ו-Car2Go המאפשרים השכרה במקום קניה. מגמה זו מקלה ומעודדת את הניסיון ליצור חיים עירוניים מקיימים. לצד הופעת יזמים בתחום השירותיות, מופיעות גם התארגנויות קהילתיות או שלא למטרות רווח המקדמות או מאפשרות שימוש שיתופי במוצרים שונים, כגון פרויקט הצרכנות השיתופי "דברים שצריך", שהחל בשנת 2012, המקים "ספריית חפצים קהילתית" לכ-400 משקי בית מתוך כוונה ליצור מנגנון שיציע שיתוף חפצים בין מנויים והשאלת חפצים לציבור הרחב. הגישה הצרכנית בבסיס הפרויקט מוגדרת כמיקסום הנגישות למוצרים במינימום של מחיר וניצול משאבי טבע (מנקין 2014).

בשל מיעוט דוגמאות מקומיות, קשה לגבש אמירה ברורה ברמת המערכת כולה. עם זאת, אנו משערים כי במצב הנוכחי המערכת הכלכלית הנוכחית מעודדת אורח חיים מקיים רק במידה והוא מסוגל להביא לידי רווח פרטי. מעצם הגדרתה, חברה מסחרית השוקלת לאמץ אסטרטגיה של שירותיות תקבל את החלטה בעיקר על סמך הרווח לעצמה ולא על סמך התועלת לציבור. כתוצאה מכך אין מיצוי של אפשרויות אשר מגדילות את הרווחה החברתית אך לא משיאות רווחים. על מנת לפצות על כך נדרשות התארגנויות וולונטריות-קהילתיות וכן השקעה מצד גופי שלטון.

המערכת הכלכלית בהקשר למיקום הגיאוגרפי של הצריכה

בעשורים האחרונים קיימת מגמת התרחבות של קניונים מקורים וקניוני חוצות, בתוך ערים ומחוץ להן. ישנם מספר גורמים במערכת הכלכלית הקיימת אשר מעודדים תופעה זו. סביר מאוד שהבנייה של אזורים מסחר מחוץ לעיר קיבלה תמריץ בשל הפשרה מסיבית של קרקע חקלאית, שהוסבה לשימושים אחרים, ביניהם מסחר²³. מתחמים רבים הופיעו בשנים אלה

²³ לפי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה סך השטח החקלאי בישראל שמר על יציבות מאמצע שנות השבעים לאמצע שנות התשעים. לאחר מכן הוא ירד בהתמדה מ-4.30 מיליון דונמים ב-1995 ל-2.98 מיליון דונמים בשנת 2012. אין נתונים נגישים של התפלגות השימושים בשטח ששינה יעוד.

בצמתים ראשיים בקרבת ערים, כגון מרכז הקניות של שפיים וגעש ומתחם ביל"ו באזור רחובות. בנייה זו מגיעה עד כדי פיצול יתר של המסחר, כתוצאה מלחצי נדל"ן, מה שיוצר עודף היצע של שטחי מסחר ומרוקן מרכזי קניות חלשים יותר, ההופכים לפילים לבנים (רזין 2007).

גורם נוסף המעודד תופעה זו הינו התפשטות הנטייה לערוך קניות בשבת, וכן בשעות מאוחרות. לרשתות ולחנויות ענק, שמתחמי הקניות בנויים בדרך כלל על טהרתן, קל יותר להיערך להארכת שעות הפתיחה ולפתיחה בשבת מאשר לעסקים זעירים, המאפיינים יותר את מרכזי הערים. בשנת 2007, מתוך 101 קניונים ו-46 מתחמי חוצות שהיו אז בארץ, 21 ו-25 בהתאמה היו פתוחים בשבת לעומת 3 מתוך 54 מרכזים מסחריים שכונתיים בלבד²⁴. הנטייה לערוך קניות בשבת ובשעות מאוחרות מקורה מלכתחילה בסביבה לא מקיימת – שעות מוקדמות יותר מתאפיינות בפקקים, במיוחד במרכזי ערים, והתארכות שעות העבודה מקשה ממילא על קניות בשעות מוקדמות ובמהלך השבוע.

בנוסף, יש לקחת בחשבון את העובדה כי ישנם שימושים מסוימים לקרקע אשר צורכים שטח רב ומהווים מטרד סביבתי, כגון תעשייה ולוגיסטיקה, שכמעט בלתי אפשרי ואף לא רצוי למקם בלב ערים, ולעיתים קשה להפריד בין פעילויות אלה לבין פעילות משרדית וקמעונאית בנדידה לשוליים (רזין 2007). ולבסוף, מרכיב נוסף במערכת הכלכלית שמעודד את פרבור המסחר ונראה בלתי נמנע הינו הצורה בה קניונים מקורים וקניוני חוצות עונים על "רצונותיו" של הצרכן הישראלי: ללא אלטרנטיבה למחירים הנמוכים של מתחמי הדיסקאונט ולשפע שמאפשר ביצוע מרכז של קניות שהן צורך, או ללא שינוי דרסטי של טעמי הצרכן, ימשיך להיות ביקוש שיניע את פרבור המסחר. נראה כי המערכת הכלכלית הקיימת מעודדת תהליך של פרבור, לרבות פרבור המסחר. בתהליך זה ישנו היזון חוזר, בו סביבה שאיננה מקיימת מעודדת תהליכים שאינם בני קיימא, וחוזר חלילה.

נקודות התערבות ופעילויות כלכליות שיכולות לעורר שינוי

ניתוח גישות לעידוד קיימות בכלים כלכליים מתנקז במידה רבה לשיטה של "תן וקח". השימוש בכלי זה, כפי שהטיבו להגדיר Bemelmans-Vidéc et al. (2011), מחייב אפיון האמצעים על פי מידת יעילותם בהשגת יעדיה של המדיניות, התמיכה הציבורית והצרכים הנדרשים לאכיפתם. בנוסף, יש לשקלל ולבחון את האיזון הראוי בין מגבלות (כגון מיסוי, תקנות ואגרות), לבין כלים מעודדים ותומכים כגון סובסידיות שהינם חיוניים להפיכת המדיניות לקבילה.

חשוב לציין, כי ההסתמכות על אמצעים בודדים טומנת בחובה מגבלות מהותיות על האפשרות להביא לשינוי בהרגלי הצריכה ולתוצאות סביבתיות. קידום 'חבילות מדיניות', דהיינו שורה של אמצעים, אשר יש סינרגיה ביניהם, יכולה להבטיח השגת היעדים, בקבילות חברתית וכלכלית, ובהסתברות למימוש גבוה.

השימוש באמצעים כלכליים לקידום אורח חיים מקיים אינו ללא ביקורת. אמצעים אלה יכולים לייצר עלויות גבוהות, לא שוויוניות ולפעמים גם בלתי צפויות. כתוצאה מכך, הם עלולים

²⁴ בן שחר, ת. מגמות במפת המסחר: גודל הביקושים ומאפייניהם, הדרכים להחייאת מרכזי ערים והצורך גם בפיתוח מסחרי פרברי. החייאת מרכזי ערים ופיתוח מוקדי מסחר ברשויות המקומיות, ועידת השלטון המקומי ה-III של בית-הספר לממשל ולמדיניות ע"ש הרטוך, אוניברסיטת תל אביב, 31–20 במאי 2007.

²⁵ נתונים אלה אינם מלאים, משום שאינם כוללים עסקים שאינם חלק ממרכז מסחרי וגם לא אזורי תעשייה, שמשקלם היחסי במסחר הקמעונאי בישראל גדול.

להיות רגרסיבים מבחינה חברתית, מקורות הכנסה לא מהימנים לסקטור הציבורי ולהיתפש כלא פופולריים הן בקרב הסקטור העסקי והן בקרב הצרכנים. הם יכולים לייצר שינוי התנהגותי בטווח הקצר, אך שינוי מתמיד דורש מוטיבציות פנימיות ולא הפעלת כוחות חיצוניים. לפיכך, יש ליישם פעילויות כלכליות רק תוך התייחסות מתייחסים להרגלים התרבותיים, לאינטראקציות החברתיות ולרגשות האנושיים שמשפיעים על התנהגות פרטים, על קבוצות ועל מוסדות.

נקודות התערבות ופעילויות כלכליות המשנות הרגלי צריכה

ראינו קודם כי התנהגות אנשים כצרכנים מושפעת משינויים במחירים ומקיומן של אלטרנטיבות. מכאן כי מיסים ותמריצים עשויים להשפיע על התנהגות זו.

על ידי העלאת מחירים על שירותים ומוצרים שאינם בני-קיימא באמצעות מיסוי או קנסות, ניתן להשפיע על התנהגות הצרכן לטובת צריכה מקיימת. כלים אלה, מסייעים לשקלל השפעות חיצוניות שליליות ונותנים לשוק לשחק תפקיד קריטי בשינוי דפוסי הצריכה. מיסוי והיטלים יכולים להיות חסכוניים יותר מרגולציה מבחינת אכיפה ושליטה, שכן זו דורשת בקרה מסורבלת. מיסים אפקטיביים יותר מרגולציות גם בהיבטים כלכליים, מאחר והם מעניקים גמישות למשקי בית ועסקים וקל יותר להסתגל לשינויים בהן. כלים מבוססי-שוק אלה אף מעלים הכנסות שיכולות לחפות על הפחתות מיסוי על תעסוקה או הון.

באופן כללי, מיסוי והיטלים ישפיעו על הצרכנים רק אם התמריצים הפיננסיים הינם חזקים מספיק כדי להשפיע על קבלת ההחלטות של הצרכן וישנן בנמצא אלטרנטיבות בנות קיימא המתאימות לטעמיו. לעיתים קרובות תקנות מיסוי מעין אלו, שנועדו לקדם צרכנות מקיימת, אינם מוגדרים ברמה מספקת. התקנות יכולות להיות אפקטיביות יותר במידה ומשוקללות לתוך אסטרטגיית מיסוי רחבה.

בעיה נוספת שעלולה להתעורר הינה פגיעה בקבוצות צרכנים מוחלשות. לעיתים קרובות מוטלים מיסים אלה באופן רגרסיבי, כך שהפגיעה הכספית בעשירונים הנמוכים יותר חריפה יותר (Alemanno and Carreno 2013). דוגמה טובה יכולה להיות היטל בשיעור קבוע מצריכת מים וחשמל, אשר יפגע יותר במשפחה מעוטת הכנסה אשר צריכה הבסיסיים עשויים להיות דומים לאלה של משפחה מהמעמד הבינוני, אך הכנסתה נמוכה בהרבה. במקרים של קבוצות צרכנים מוחלשות, ניתן להטיל מיסים פרוגרסיביים, בהתאם לרמות הצריכה, בשילוב עם פיצוי למשקי בית עניים או במלווי קיזוזים במיסוי אחר (OECD 2008). בהמשך לדוגמה הקודמת, ניתן להחיל היטל זה על כמויות מים וחשמל שעוברות רצפה מסוימת, המייצגת שימוש סביר.

דוגמה לתמריץ נרחב לעידוד צריכה מקיימת הוא תוכנית Nu Spaarpas שהושק ברוטרדם ב-2002. צרכנים בתוכנית מרוויחים נקודות ירוקות כאשר הם מפרידים אשפה, משתמשים בתחבורה ציבורית או רוכשים תוצרת מקומית, תוצרת סחר הוגן או מוצרים ירוקים. הנקודות ניתנות להמרה לכרטיסי תחבורה ציבורית או להנחות על מוצרים מקיימים. כרטיס ה-NU נוצר בשיתוף פעולה בין עיריית רוטרדם וקבוצת הבנקאות והשירותים הפיננסיים Rabobank. באמצעות שיטת כרטיסי ה-NU, משקי בית פרטיים משיגים יתרונות חומריים מידיים, משום שצרכנים מתוגמלים על התנהגות יומיומית בת-קיימא לצריכת מוצרים ברי (Ibid).

היזומה תגמלה קניה מעסקים מקומיים; תמרצה מחזור, תחבורה מקומית, מוצרי סחר-הוגן, מוצרים אורגניים ויעילות אנרגטית; הכלי היה כוללני אך אישי, משמע לא עודד קהילות, אך קידם את הממשל המקומי והשפיע על התנהלות הסקטור הציבורי בתחום הפסולת והתחבורה; המערכת אפשרה את ההפנמה של עלויות ותועלות חברתיות וסביבתיות.

חלק ממדינות ה-OECD מחויבות לעקרון ל"רכישה ציבורית משותפת" אשר משקלל היבטים חברתיים (כמו מסחר הוגן, זכויות אדם ותנאי עבודה). תשתית חקיקתית המעודדת צריכה משותפת קיימת ברמה המקומית, אזורית ולאומית באוסטריה, בלגיה, צרפת, גרמניה, פולין, שוויץ ובריטניה. חוקים אלה מתייחסים להיבטים חברתיים, סביבתיים ואתניים של צריכה משותפת. בלגיה אף העלתה אתר אינטרנט לרשויות המקומיות בו מסייעת בבחירת מוצרים בני קיימא ומייעצת בהכנת מכרזים. באופן דומה, חוק הרכישה בפולין מקדם קניה אתית ורכש ציבורי הוגן (Ibid).

בישראל קיים מקום לשיתוף פעולה של צריכה מקיימת וחכמה בין רשות מקומית גדולה (ואף אשכול ערים), לבין בתי עסק הפועלים בעיר (לרבות שימוש ברשת קמעונית גדולה) וחברות תחבורה ציבורית. המודעות החברתית הגוברת לתחום הצרכנות בקרב תושבי ישראל יוצרת נכונות להשתתפות בפיילוט בתוכנית. פיילוט זה יכלול מתן תמריצים כספיים לצרכנים ועסקים קטנים הקונים או משווקים מוצרים העומדים בקריטריונים כגון ניצול יעיל של אנרגיה, שיעור גבוה של רכיבים שניתן למחזר, סחר הוגן והעדר השבתה מכוונת.

אמצעי ישיר יותר לשינוי הרגלי צריכה הינו מיסוי של מוצרים לא מקיימים וסבסוד או הפחתת מס על מוצרים מקיימים. בנוסף למיסוי בהתאם ליעילות אנרגטית, עליו ידובר בחלק הבא, קיימת גם האפשרות למסות מוצרים, במיוחד מוצרי מזון, בהתאם להשפעתם הבריאותית. "מס שומן" או "מס סודה" הוצע והתקיים במספר מדינות, כגון בדנמרק ב-2011 על מאכלים בעלי שיעור גבוה של שומן רווי, בהונגריה ב-2011 על מאכלים עתירי מלח, סוכר או קפאין ובצרפת ב-2012 על משקאות קלים (Alemanno and Carreno 2013).

לאור הנתונים שהוצגו קודם על עליית מחירי המזון ועל אי ביטחון תזונתי בישראל בעשור האחרון, ומכיוון שכפי שהוזכר מיסוי כזה עשוי לפגוע בקבוצות חלשות, אין לשקול בשלב זה מיסוי נוסף של מזון בישראל, אך בהחלט יש לשקול סבסוד בצורת מע"מ מופחת או מחיר מפוקח על מזון שיעמוד בתנאים של בריאות וקיימת כדוגמת מזון לא מעובד, בעל ערך תזונתי גבוה וכדומה.

נקודות התערבות ופעילויות כלכליות המייעלות ניצול אנרגיה

לרשותה של הממשלה עומדים בדרך כלל יותר כלים למתן תמריצים מאשר לעירייה. על כן, ישנה חשיבות גדולה לקידום יעילות אנרגטית גם ברמה הארצית, ולא רק העירונית. ואכן, ישנן מדינות רבות המתמרצות הן משקי בית והן יצרנים לנצל מקורות אנרגיה טוב יותר. תמריץ זה בא בדרך כלל בצורת מיסוי על סוגי דלק מזהמים ומוצרים "לא יעילים" אנרגטית או בצורת הטבה על שימוש במקורות מתחדשים או נקיים ובמוצרים יעילים.

בארצות הברית הונהגה בשנים 2006-2013 תכנית בשם Residential Energy Efficiency Tax Credit אשר אפשרה למשקי בית לקבל הטבות מס של 10% על שדרוגים מקיימים בבניינים שכבר עומדים על תילם, כגון מעטפת בניין (building envelope) וגג המכוונים להקטין אובדן וספיגת חום. כמו כן אפשרה התוכנית קבלת החזר מלא (עם תקרות משתנות)

על מגוון מוצרי חשמל יעילים אנרגטית לחימום וקירור כגון דודים, תנורים ומאווררים (Department of Energy 2013).

בישראל קיימות מזה מספר שנים הטבות מס להתייעלות אנרגטית של משקי בית, אך הן כוללות אך ורק פטור ממס על מכירת החשמל שמוצר ממערכות פוטו-וולטאיות ביתיות עד תקרת הכנסות של 18,000 ש"ח לשנה (משרד האוצר 2009). לא קיימות הטבות מיוחדות עבור מוצרי חשמל או מוצרים לבית עם ניצול נמוך של אנרגיה, ומס הקניה על מוצרי חשמל אינו מתחשב בכך. מתן פטור חלקי ממס קניה על מוצרי חשמל חסכניים והעלאת בסיס המס על מקביליהם הבזבזניים (לדוגמה, מס הקניה על מקררים שעומדים בתקנים מחמירים ליעילות אנרגטית ירד, בעוד מס הקניה על מקררים אחרים יעלה) עשויים לעודד בטווח הארוך חיסכון באנרגיה ולמסות את השפעתם של מוצרים אלה בצורה נכונה יותר.

אמצעי מקובל לקידום יעילות אנרגטית לטווח הארוך הוא מענקים למחקר ופיתוח בנושא. המדינות היוזמות מציעות בדרך כלל לממן שיעור מסוים מן המחקר עד תקרה מקסימלית, כפי שניתן לראות בטבלה 3.

טבלה 3: השתתפות במחקר ופיתוח ביעילות אנרגטית, מדינות שונות²⁶

מדינה	תקרת המימון	ייעוד
בלגיה	50%	פרויקטים בתעשייה ובמגזר העסקי המקדמים יעילות אנרגטית
סינגפור	20%	פרויקטים המערבים התקנה ושימוש בציוד וטכנולוגיה יעילים אנרגטית (Energy Efficient Singapore 2014)
ספרד	40%	פרויקטים המסייעים בהשגת מחויבות המדינה להפחתת צריכת האנרגיה ב-20% עד שנת 2020
פינלנד	25%	פרויקטים המקדמים יעילות אנרגטית

בישראל הוחלט בעבר להפעיל תכנית לאומית לפיתוח טכנולוגיות להפחתת השימוש בנפט בתחבורה, על ידי עידוד השקעות ויוזמות בנושא (משרד ראש הממשלה 2011). נראה כי הממשלה מראה מחויבות לתוכנית זו, שכן היא עוגנה בתקציב ובחוק ההסדרים לשנים 2013-2014 (משרד האוצר 2013). באופן דומה ניתן אולי ליזום תכנית נרחבת יותר המתייחסת להתייעלות באופן מפורש.

כלים דומים, בדמות היטלים ותמריצים, יכולים לעודד גם שימוש יעיל יותר באנרגיה הנצרכת במרחב העירוני למטרות כגון ייצור ותחבורה. ישנן מספר ערים אשר ניתן להתאים את המדיניות בהן למקרה הישראלי. העיר המבורג שבגרמניה, לדוגמה, פועלת בשיתוף פעולה יחד עם בתי העסק בעיר למאבק בשינוי האקלים. העיר מספקת לעסקים קטנים ובינוניים ובתי מלאכה ייעוץ חינם לשיפור יעילות אנרגיה ומעניקה סובסידיות להשקעה באמצעים לחיסכון במשאבים. נכון לשנת 2011, כ-900 עסקים קיבלו ייעוץ וכ-470 קיבלו הטבות להשקעה (European Green Capital 2011).

²⁶ KPMG (2013). *The KPMG Green Tax Index 2013*.

כלי זה יכול להטיב ולשרת ערים בישראל המתחרות על כניסת חברות ותעשיות לשטחן. ערים הממתגות עצמן כ"ירוקות" תוכלנה להציג הסדרי ארנונה מופחתים עבור עסקים שיעבירו פעילותם לתחומן בתמורה לקבלת ייעוץ והחלת אמצעים ליעילות אנרגטית.

בעיר שטוקהולם הושם דגש על השגת התייעלות אנרגטית באמצעות הפיכת התחבורה הציבורית לבת קיימא יותר, על ידי קידום שבילי אופניים ותחבורה ציבורית, שימוש בדלקים חלופיים וגביית תשלום בכבישים. גביית תשלום בכבישים עירוניים החלה ב-2006 בתקנת מיסוי גודש. המס תקף על כלי רכב הנכנסים ויוצאים מן העיר בימי חול בשעות 18:30-6:30. כתוצאה מהמהלך, פחתה התנועה ופליטת ה- CO_2 ב-10%-15% (Ibid).

בנוסף למגבלות קבועות, יש לעיתים גם צורך במעין "שסתום בקרה" אשר נכנס לפעולה רק במידה וישנו חשש שהפליטות מהוות סכנה ברורה ומידית לשלום הציבור. בבריסל, כשרמת הזיהום בשיאה, ישנה התראה על כך בשלטי הדרכים האלקטרוניים בכניסה לעיר, בכלי התקשורת וכן, התראות במסרונים (בתשלום) והודעות אלקטרוניות לנרשמים לשירות (City of Brussels). ישנן שלוש רמות התערבות לפי משך ועוצמת הזיהום, המפורטות בטבלה 4.

טבלה 4: רמות התערבות עירוניות למניעת זיהום אוויר בבריסל²⁷

רמת התערבות	אמצעים שננקטים
רמה 1	הגבלת מהירות הנסיעה בכביש המהיר/אוטוסטראדה ל-90 קמ"ש
	הגבלת מהירות הנסיעה הפנים-עירונית ל-50 קמ"ש
	אכיפת מהירות מוגברת על ידי המשטרה
רמה 2	מגבלות רמה 1
	איסור כניסת משאיות מעל 3.5 טון לעיר בשעות השיא
	נסיעה חינם במערך ה-STIB- התחבורה הציבורית בעיר הכוללת אוטובוסים, רכבות תחתית ורכבת קלה
	מחויבות להגבלת המיזוג/ הסקה במבנים.
רמה 3	מגבלות רמה 2
	איסור תנועה של כלל הרכבים

הפעלת כלי מעין זה בישראל (תקף לימי שרב בקיץ בהם הזיהום גבוה מהמוצע) יצריך שיתוף פעולה הדוק בין משרד התחבורה, נתיבי ישראל (מע"צ)- מפעילת דרך איילון ועירויות המטרופולין תל אביב-יפו ורמת גן, כמו גם מערך האוטובוסים והרכבת. כלומר, כלי זה מצריך תכנית מערכתית רחבת היקף שחורגת מגבולות הסמכות מוניציפאלית ומתקצובה. יחד עם זאת, לא מן הנמנע לאמץ את הרמה הבסיסית בתוכנית "רמה 1" ולהגביל את המהירות המותרת בכביש המהיר בימים המדוברים.

בדומה לכך, קופנהגן מנהלת את תהליך הרגולציה על מנת להיות גם עיר "ירוקה" וגם עיר פתוחה ליזמות עסקית, וכדי להפחית את ההשפעות השליליות של פעילות עירונית על איכות

²⁷ City of Brussels. Pollution peaks. Retrieved 18.3.2014 from <http://www.brussels.be/artdet.cfm/6357>.

החיים ובריאותם של התושבים. הליכים אלו כוללים היתרים סביבתיים החלים על יחידים, כמו גם עסקים, מוסדות ועמותות. העיר גם תומכת, מבחינה כלכלית ובאמצעות הדרכה מותאמת, ביוזמות שמטרתן עולה בקנה אחד עם חקיקה סביבתית תוך פיתוח פעילויות ועבודות כלכליות. יתרה מזאת, בעיר פועלת משטרה סביבתית שמטרתה למנוע ולפתור בעיות המהוות סכנה לבריאות הציבור והסביבה. המשטרה מנהלת ביקורות מתוכננות וביקורות פתע, מחלקת קנסות וממליצה על כתבי אישום (COST).

ברשויות רבות בישראל פועלת כבר היום "משטרת סביבה", פקחים מטעם העירייה המחלקים דוחות למפרי חוקי עזר עירוניים בסוגיות כגון פינוי גזם והשלכת אשפה ואי איסוף צרכי בעלי חיים. יחד עם זאת, הרשויות בישראל לא מתנות את אישור העסק בתקנות סביבתיות ובוודאי לא מאפשרות הנחות או תמריצים לעסקים המיישמים עקרונות אלו. להערכתנו, הרשויות בעלות איתנות כלכלית יחסית בישראל, יכולות להציע תמריצים בצורת הקלות והנחות באגרת רישיון עסק.

נקודות התערבות ופעילויות כלכליות המשפיעות על המיקום הגיאוגרפי של הצריכה

כפי שהוסבר לעיל, מידה מסוימת של פרבור מסחרי הינה בלתי נמנעת. עם זאת, גורמים כמו הפרשים במחירי הקרקעות ולחצים נדל"ניים דוחפים לבניית יתר של מתחמי קניות בשולי הערים ומחוץ להן, ויש לכך השפעות שליליות רבות. על מנת שנפח הפרבור המסחרי לא יעלה על ההכרחי, יש להתאים את המיסים וההיטלים על בתי עסק להשפעות החיצוניות שהם יוצרים, כך שקניון חוצות, לדוגמה, יישא בחלק מן העלות הסביבתית והכלכלית שהוא יוצר.

על מנת שהדבר לא יביא לזליגה של מתחמים לרשות מקומית קרובה עם רגולטור חלש יותר, דרוש מהלך המקיף רשויות מקומיות ומועצות אזוריות רבות. מצד שני, משום שקיים היצע יתר של מתחמים אלה ולמתחמים כושלים ישנה עלות כלכלית, ייתכן כי דווקא זליגה כזו יכולה להוות הזדמנות להציע אלטרנטיבה במרכז העירוני של הרשות הנעזבת. מכיוון שבמרחב הכפרי קיים דווקא חוסר מסוים בשטחי מסחר (בן שחר 2007) ויש לשער שמתחמים מחוץ לעיר משמשים תושבי מרחב זה, מהלך כזה יתואם עם יצירת חלופות מקיימות עבור המועצות האזוריות ויישובי הפריפריה.

בד בבד, יש לעודד פעילות של עסקים, במיוחד קטנים, במרכזים העירוניים, שהשפעתה חיובית, על ידי מיסים והיטלים מופחתים. במסגרת ההתחדשות העירונית יש לעודד תכנון קומפקטי (כלומר, בניינים גבוהים יותר וצפופים יותר) ולהקצות את קומות הקרקע של בניינים חדשים או מחודשים למסחר ושירותים, על מנת למנוע יצירה של רחוב "מת" כפי שקיים סביב מתחמים מקורים ומנותקים.

גם בהינתן התמריצים והבקורות הללו, סביר מאוד שבלא מעט ענפים, כגון מזון, עדיין לא יוכלו קמעונאים במרכזים עירוניים להתחרות בהצלחה במחירים ובמבחר של חנויות הענק במתחמים חיצוניים. לכן, חלק מן המענה לפרבור המסחר לא יבוא דווקא בניסיון להתחרות בהם, אלא בהתבדלות מהם. מרכזים עירוניים יכולים להיות כר פורה לקמעונאים וזמנים שבמקום מחירים זולים, מבחר וכמות מתמקדים בנישה צרה, באיכות או בחדשנות. שילוב של בתי עסק ייחודיים בתמהיל העירוני יסייע למשוק אנשים "פנימה" אל תוך המרכזים על מנת לקבל ערך מוסף אשר אותו הם אינם יכולים לקבל במקום אחר, ויש להביא זאת בחשבון כאשר מקצים מקומות למסחר.

דרך נוספת להתמודד עם אתגר זה הינה ליצור מתחמי מסחר מקיימים, הממלאים פונקציות דומות לאלה שממלאים קניונים ומתחמי חוצות, אך ממוקמים בשטח עירוני ומחברים למרקם שלו, במבנים רב-קומתיים, המתפרסים על פני רחוב או גוש בניינים שלם. מכיוון שכל הנראה קל יותר להחזיר למרכז העיר מוקדי בילוי ותיירות מאשר מסחר (רזין 2007), ניתן לאמץ גישה דומה במתחמי בילוי ופנאי בסגנון מתחם התחנה, תוך דגש על עירוב שימושים במהלך כל היום.

אחת מנקודות התורפה של יזמים ועסקים קטנים ובינוניים היא המגבלה על משאבים וחלוקת הקשב שארגון קטן מסוגל להם. לעיתים הצורך המרכזי אינו בהכרח הטבות מס וארנונה אלא גישה ומידע, משאבים, עובדים ומשקיעים רלוונטיים. הנגשת היבטים מסוימים של פיתוח עסקי יכולה לתרום לאיתנותם ולצמיחתם. פעולה משותפת ברמה המקומית יכולה ליצור מעין ליבה עסקית המושכת יוזמות נוספות.

בארצות הברית, נוהג המנהל הפדרלי לעסקים קטנים (SBA) לרכז מבחר של שירותי תמיכה וייעוץ תחת כ-900 "מרכזי פיתוח" (Small Business Development Centers) מקומיים הפזורים בכל המדינות ובמספר טריטוריות, וכן באופן וירטואלי. שירותים אלה כוללים ייעוץ בפיתוח תכניות עסקיות, ייצור, פיננסים, מחקר שוק ותחומים נוספים, והשתלמויות שונות בעלות נמוכה. תפעול ומימון המרכזים נעשה בשיתוף עם הממשל המקומי ועם מוסדות להשכלה גבוהה (U.S. Small Business Administration).

בבריטניה ישנן בשנים האחרונות מספר יוזמות מקומיות ברוח דומה, לקידום וחיזוק עסקים קטנים ובינוניים באופן מקיים וליצירת "ליבה" של פעילות כלכלית מקומית, כמפורט בטבלה 5:

טבלה 5: יוזמות מקומיות בבריטניה לקידום פעילות כלכלית מקיימת²⁸

שם היוזמה	שנת השקה	גוף יוזם ושותפים	מקורות מימון	מטרה ויעדים	פעילויות מרכזיות
Greater Manchester Business Growth Hub	2011	Economic Solutions Group (עמותה העוסקת בפיתוח כוח העבודה) וארגוני מעסיקים ומגזר שלישי	פרטי, ממשלתי, איחוד אירופי	פיתוח עסקים מקומיים ותעסוקה באופן מקיים	מתן גישה לשירותי אבחון, ייעוץ והדרכה, תוך השתתפות ביחס של 1:1 עם בתי העסק בחלקם ויצירת רשת של שותפים מקומיים

²⁸ Department for Business Innovation and Skills (2013). *Research on Understanding Localised Policy Interventions in Business Support and Skills*. BIS Research Paper Number 156.

תמיכה בפארקי מדע ומרכזי יזמות ויצירת רשת של בתי עסק ומשקיעים	האצת היצירה, הצמיחה וההתרחבות של עסקים "איכותיים" באזור דרום ויילס	אוניברסיטאי, מוניציפלי אזורי ופרטי	אוניברסיטת פלימות', רשויות מקומיות וארגוני מעסיקים	2012	Plymouth Growth Acceleration and Investment Network
הנגשת מידע אודות שירותים והזדמנויות לתמיכה בעסקים קטנים ובינוניים	קידום הזדמנויות עבור עסקים קטנים ובינוניים במחוזות סאפוק ונורפוק	ממשלתי	New Anglia LEP (שותפות עצמאית המופקדת מטעם הממשלה על הפיתוח האזורי), ארגוני מעסיקים וממשלה	2012	The New Anglia Business Information Portal
יצירת "תו תקן" עבור מוסדות חינוך והשכלה גבוהה המייצג את המחויבות להטמיע הקניית כישורים רלוונטיים בתחום הלימודים	הפיכת הכישורים הנלמדים במערכות חינוך והכשרה מקצועית לרלוונטיים עבור עסקים מקומיים, קידום הקשר בין מוסדות חינוך לבין בתי עסק	פרטי	West of England LEP (שותפות עצמאית המופקדת מטעם הממשלה על הפיתוח האזורי) ומוסדות חינוך ואקדמיה	2012	The West of England Employability Charter Mark

נכון לסוף 2013 הצלחתן העיקרית של תכניות אלה הינה ביצירת רשת של עסקים וקהילות מקומיים ובהגברת שיתוף הפעולה ביניהם ובמשיכת עסקים חדשים לאזור, כדוגמת Plymouth Growth Acceleration and Investment Network, אשר בה מעורבים למעלה מ-500 בתי עסק המעסיקים כ-32,000 עובדים. בנוסף, נראה כי צפויה להיות להן השפעה חיובית על הכלכלה והתעסוקה באזורים בהן הן מופעלות, ו-Greater Manchester Business Growth Hub, לדוגמה, צפויה ליצור או לשמר כ-2000 משרות עד יוני 2015 (Department of Business Innovation and Skills 2013).

בדצמבר 2013 בוצעה ליוזמות אלה הערכה משותפת על ידי סוכנות ממשלתית על מנת להבין מהם הגורמים המשפיעים ביותר על השקתן המוצלחת של תכניות מסוג זה. נמצא בין היתר כי הייתה חשיבות רבה לתכנון השירותים שניתנים בעצה אחת עם מעסיקים בכלל ובעלי עסקים קטנים בפרט, על מנת שיהיו רלוונטיים לצרכיהם. כמו כן, למרות שיוזמי התוכניות היו במקרים רבים מקומיים ועצמאיים, נמצאה חשיבות לפיקוח ובקרה מצד

הממשלה על ההתנהלות והעמידה ביעדים על מנת לאפשר מתן דין וחשבון וקבלת אחריות (Ibid). מאמצים דומים נעשים כיום גם במדינת ברנדנבורג שבגרמניה, שם ישנה כוונה לפתח מרכזים כלכליים קיימים, בדגש על עסקים קטנים ובינוניים ותוך שמירה על צמיחה ירוקה ויעילות אנרגטית (OECD 2013).

ניתן לפתח יוזמות דומות גם בישראל, עם התאמה מקומית, כגון מרכזים בהם יוכלו עצמאים ובעלי עסקים קטנים לקבל ייעוץ, רשתות שיחברו בין יזמים מקומיים למשקיעים ותיאום בין תעשייה מקומית לבין מכללות טכנולוגיות ובתי ספר מקצועיים.

נקודת התערבות נוספת, מעבר לחיזוק עסקים מקומיים, הינה העצמת הקהילה ומתן האפשרות לתושבים מקומיים להתערב על מנת לשמר ולחזק נכסים פרטיים אך בעלי ערך לקהילה, לרבות עסקים מקומיים. מתן אפשרות זו שמה מחסום נוסף בפני נדידת פעילות כלכלית מקהילות עירוניות החוצה. חוק הלוקאליזם בבריטניה, שעבר ב-2011, מכיל פרק המאפשר לחבר רשימת נכסים פרטיים מקומיים, כדוגמת חנויות, ספריות, מגרשי ספורט ופאבים, כבעלי ערך לקהילה וכך, לדוגמה, לעצור את מכירתם ולהקל על תושבים מקומיים לקנות אותם ולהמשיך לנהל אותו לטובת הקהילה (Localism Act 2011). כמו כן, החוק מאפשר האצלת סמכויות לקהילות מקומיות למתן שירותים ציבוריים, לתכנון שכונות ולבניית דיור בר השגה (Locality). חקיקה דומה בישראל תצטרך להיות מותאמת למבנה השלטון המקומי ולמרקם האוכלוסייה הייחודי.

לבסוף, מרכזים עירוניים ותיקים עשויים לסבול מתשתיות מיושנות אשר שמות אותם בעמדת נחיתות לעומת מקומות בהם הבנייה חדשה יותר. על מנת לשדרג את התשתיות תוך שמירה על אופי המקום ולעיתים גם על ערכו ההיסטורי, יש לנקוט בדרכים יצירתיות. בעיר ליאון שבחבל Castilla y Leon שבספרד, ישנו רובע עתיק ומוקף חומות. בשל צפיפותו לוקה רובע זה במחסור בתשתיות, כאשר אחת הבעיות החמורות בו היתה הקושי בשינוע משאיות לאיסוף אשפה, שהיה כרוך בשיבוש התנועה ופגיעה בכבישים והמדרכות ההיסטוריות.

העירייה הצליחה להימנע משינוע משאיות האיסוף באמצעות התקנת מערכת צינורות פנאומטית (לחץ אווירי) להשלכת פסולת. הצינורות טמונים בעומק נמוך מתחת למדרכה, כשישנן נקודות השלכה רבות ברחבי הרובע. הפסולת מתנקזת למפעל מרכזי שם האשפה מופרדת למיכלים נפרדים ונלקחת למתקן לטיפול. המערכת כוללת שני צינורות, ירוק עבור פסולת אורגנית וצהוב עבור נייר. המתקן אוסף פסולת מאוכלוסייה של כ-4000 איש, משרת כ-150 מסעדות וברים ומשנע כמעט 10 טון פסולת ביום. מימון בנייתו של המתקן (5.2 מיליון יורו) הגיע מכספי קרנות אירופאיות ועלות תחזוקתו השנתית מוערכת בפחות מ-100,000 יורו בשנה, כאשר חלק גדול מגיע ממתן קנסות עבור משליכי זבל ברחוב או פסולת לא ממוינת, לרבות זכוכית, למתקן (COST).

פתרון זה יכול להלום לערים בעלות רובע עתיק בישראל, כדוגמת העיר העתיקה בירושלים, ביפו ובעכו. השיטה מצמצמת את הצפיפות בעיר בשל הפחתת תנועת המשאיות ומונעת הצטברותה של אשפה בשולי הדרך המהווה מפגע תברואתי ואסתטי. האתגר באימוץ כלי זה, מעבר לשאלת המימון, טמון בהסברה וחינוך האוכלוסייה ביתרונות המערכת עבור הסביבה ועבור החברה. בעיר העתיקה בירושלים בפרט ישנן גם רגישויות פוליטיות ודתיות אשר מלוות כל עבודת תשתית וכן מתקיים מצב של חוסר אמון וחוסר תקשורת בין העירייה לבין התושבים הפלסטינים.

אחרית דבר: חסמים המונעים התפתחות אורח חיים מקיים עירוני

ככל שעושרן של האוכלוסיות עולה, כך הנטל הסביבתי נע מהספקטרום המקומי לגלובאלי ומהשפעה על בריאות הציבור לאיום על מערכות תומכות חיים. הערים מייצגות את הפוטנציאל בשינוי מגמות שליליות אלו; הערים יכולות לפתח את היכולת המבנית לשינוי קיימות על ידי שיפור יעילות תחבורה, שיפור יעילות אנרגטית, שימוש יעיל יותר בתשתיות ועידוד אורחות חיים בני קיימא, ופחות חומרניים. תהליך זה מאתגר על ידי מספר גורמים פיננסיים, מוסדיים, חברתיים ופוליטיים.

פיתוח וצמיחה עירונית בת-קיימא משמעותם נקיטת אמצעים התואמים את ההתפתחות ההרמונית של החברה האזרחית, מטפחים סביבה התורמת לחיים המשותפים לקבוצות מגוונות, מבחינה תרבותית וחברתית. כמו כן, מעודדים את השילוב החברתי שיפור באיכות החיים של כל מגזרי האוכלוסייה, תוך צמצום השימוש במשאבי טבע בסביבה האורבאנית וצמצום ייצור הפסולת והפליטה (Polese and Stren 2000, 15-17).

בנוסף, התהליך מחייב שינוי תפיסתי בקרב הרשויות המקומיות וקידום אתוס של חברה עירונית. כלומר, הפחתת שימושי-קרקע, הפסקת מתן עדיפות לנסיעה ברכב פרטי ושינוי בהתייחסות למרחב הציבורי, לרבות הדגשה כי מרחביה הציבוריים של העיר הינם רחובותיה והפיכתם למרחבים שנועדו לבילוי ולפעילות אנושית (רופא 2012).

תחילה, האתגר המשמעותי ביותר העומד בפני קידום כלכלה מקיימת הוא היקף הסמכויות המצומצם של מוסדות הממשל המקומי. הכלים הכלכליים בהן הרשויות המקומיות בישראל יכולות להשתמש הם אפיקי הגבייה מהתושבים, דהיינו ארנונה וקנסות על הפרות חוקי עזר עירוניים. אולם קידום הקיימות באמצעות כלי ענישה לא יתקבלו בעיני התושבים כל עוד אין הם רואים את ההשלכות החיוביות של המדיניות בטווח הרחוק. אם כן, שימוש בשיטות "גזר" שיתבטאו בהקלות בארנונה ומענקים תתאמנה יותר. אולם שיטות אלה מעלות קושי נוסף- האיתנות הכלכלית של הרשויות המקומיות. ב-35% מסך כל הרשויות (88 מתוך 245) נרשם גירעון תקציבי מצטבר של 132 מיליוני שקלים²⁹. חוב זה אומנם פוחת בהתמדה מאז שנת 1997 אך עדיין מקשה על ערים רבות לקדם הקלות לתושביהם.

קושי נוסף טמון בעובדה כי לרשות המקומית רשתות תשתית תחבורה קטנות היקף שלרוב תלויות בשלטון המרכזי; כך למשל הרשות המקומית אינה יכולה על דעת עצמה לגבות אגרה מן הכביש המהיר המוביל.

בנוסף, הרשות המקומית צריכה להתמודד עם הקניית מודעות לנושא הקיימות בקרב תושביה. בניגוד למדיניות ירוקה גרידא אשר יתרונותיה והסכנות הטמונות בהיעדרה ידועות לציבור הרחב, תחום הקיימות אינו מושרש כלל. על מנת שיהיה ניתן לפתח מדיניות קיימות עירונית, עוד בטרם יישומה הכלכלי, יש לנקוט בפעולות ליישומה ההכרתי- התדמיתי.

אולם בכדי וזה יקרה, הקניית המודעות צריכה לחלחל תחילה בקרב מקבלי ההחלטות ברשויות. מימוש התוכניות מצריך תכנון מדיניות תומכת, פיתוח יכולת העברת ידע ויכולת תיעוד ואיסוף נתונים בתחום שכיום אין בו הבנה בשלטון המקומי בישראל.

²⁹הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

מקורות

1. Alemanno, A., & Carreno, I. (2013). 'Fat Taxes' in Europe and Beyond—a Legal and Policy Analysis Under EU and WTO Law. *Europe and Beyond—a Legal and Policy Analysis Under EU and WTO Law (July 19, 2013)*. *European Food and Feed Law Review*, 97-112.
2. Baines, T. S., Lightfoot, H. W., Evans, S., Neely, A., Greenough, R., Peppard, J. and Wilson, H. (2007). State-of-the-art in product-service systems. *Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers, Part B: Journal of Engineering Manufacture*, 221(10), 1543-1552.
3. Bemelmans-Videc, M. L., Rist, R. C., & Vedung, E. O. (Eds.). (2011). *Carrots, sticks, and sermons: Policy instruments and their evaluation* (Vol. 1). Transaction Publishers.
4. City of Brussels. Pollution peaks. Retrieved 18.3.2014 from <http://www.brussels.be/artdet.cfm/6357>.
5. COST. Best practice for sustainable urban infrastructures. Retrieved 23.3.2014 from <http://www.cardiff.ac.uk/archi/programmes/cost8/case/waste/leon.html>.
6. Department for Business Innovation and Skills (2013). Research on understanding localised policy interventions in business support and skills. BIS Research Paper Number 156.
7. Department of Energy (2013). Residential energy efficiency tax credit. database of state incentives for renewables and efficiency. Retrieved 13.3.2014 from http://www.dsireusa.org/incentives/incentive.cfm?Incentive_Code=US43F.
8. DuPuis, E. M. (2000). Not in my body: BGH and the rise of organic milk. *Agriculture and Human values*, 17(3), 285-295.
9. Energy Efficient Singapore (2014). Grant for Energy Efficient Technologies (GREET). Retrieved 23.3.2014 from [http://app.e2singapore.gov.sg/Incentives/Grant for Energy Efficient Technologies.aspx](http://app.e2singapore.gov.sg/Incentives/Grant%20for%20Energy%20Efficient%20Technologies.aspx).
10. European Green Capital. (2011). *Catalogue of Best Practice: Urban Sustainability – Learning From the Best*.
11. Groncow, J., & Warde, A. (Eds.). (2001). *Ordinary consumption* (Vol. 2). Psychology Press.
12. KPMG (2013). The KPMG Green Tax Index 2013.
13. *Localism Act 2011* (c. 20). Retrieved 17.3.2014 from <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2011/20/contents/enacted>.
14. Locality. My community rights. Retrieved 17.3.2014 from <http://mycommunityrights.org.uk/my-community-rights/>.
15. OECD (2008). *Promoting Sustainable Consumption: Good Practices in OECD Countries*.
16. OECD (2013). *Green Growth in Brandenburg: An Analysis of the Regional Growth Core Schönefelder Kreuz*. OECD Local Economic and Employment Development (LEED) Working

17. Papers, 2013/15, OECD Publishing.
18. Polèse, M., & Stren, R. E. (Eds.). (2000). *The social sustainability of cities: Diversity and the management of change*. University of Toronto Press.
19. Sanne, C. (2002). Willing consumers – or locked-in? Policies for a sustainable consumption. *Ecological Economics*, 42(1), 273-287.
20. Seyfang, G. (2006). Sustainable consumption, the new economics and community currencies: developing new institutions for environmental governance. *Regional Studies*, 40(7), 781-791.
21. Seyfang, G. (2009). *The New Economics of Sustainable Consumption*.
22. Shove, E. (2003). *Comfort, cleanliness and convenience: The social organization of normality* (p. 224). Oxford: Berg.
23. Shove, E., & Warde, A. (1997, April). Noticing inconspicuous consumption. In *European Science Foundation TERM programme workshop on Consumption, Everyday Life and Sustainability, Lancaster April*.
24. U.S. Small Business Administration. Small business development centers. Retrieved 17.3.2014 from <http://www.sba.gov/content/small-business-development-centers-sbdcs>
25. Vermeir, I., & Verbeke, W. (2006). Sustainable food consumption: exploring the consumer "attitude-behavioral intention" gap. *Journal of Agricultural and Environmental Ethics*, 19(2), 169-194.
26. בן שחר, ת. (2007). מגמות במפת המסחר: גודל הביקושים ומאפייניהם, הדרכים להחייאת מרכזי ערים והצורך גם בפיתוח מסחרי פרברי. החייאת מרכזי ערים ופיתוח מוקדי מסחר ברשויות המקומיות, ועידת השלטון המקומי ה-III של בית-הספר לממשל ולמדיניות ע"ש הרטוך, אוניברסיטת תל אביב, 31-20 במאי 2007.
27. מנקין, משה (2014). "דברים שצריך" – ספריית חפצים שיתופית. נדלה ב-23.3.2014 מתוך <https://www.facebook.com/stuff2goil>
28. משרד האוצר (2009). שרי האוצר והגנת הסביבה הציגו את מדיניות הממשלה למיסוי ירוק. הודעה לעיתונות, 8.6.2009.
29. משרד האוצר (2013). *התכנית הכלכלית לשנים 2013-2014: שינויים מבניים, מצרפי התקציב והרכב התקציב*.
30. משרד ראש הממשלה (2011). החלטת ממשלה 2790 – הפעלת תכנית לאומית לפיתוח טכנולוגיות המקטינות את השימוש העולמי בנפט בתחבורה ולחיזוק תעשיות עתירות ידע בתחום. 30.1.2011.
31. רזין, ע. (2007). פרבור המסחר והשלטון המקומי: פרספקטיבה בין-לאומית השוואתית. החייאת מרכזי ערים ופיתוח מוקדי מסחר ברשויות המקומיות, ועידת השלטון המקומי ה-III של בית-הספר לממשל ולמדיניות ע"ש הרטוך, אוניברסיטת תל אביב, 31-20 במאי 2007.
32. רופא, י. (2012). עירוניות תוססת, אוניברסיטת בן גוריון בנגב ועמותת 'מרחב'.