# המלצות לקידום מדיניות "צמיחה כחולה"

# תמצית

1. כללי

מנהל התכנון מקדם את הכנת "מסמך המדיניות למרחב הימי של ישראל" – מסמך שמטרתו הכנת אסטרטגיה משולבת ארוכת טווח לניהול, תכנון ופיתוח המרחב הימי של ישראל בים התיכון. מסמך המדיניות מתייחס להיבטים שונים של פיתוח המרחב הימי והחופי לרבות בתחומי הסביבה והחברה **וממנו נגזר גם הצורך בהתייחסות להיבטים הכלכליים של פיתוח המרחב הימי של ישראל בים התיכון** ולמדיניות הכלכלית הנדרשת לקידום אקטיבי של פעילות כלכלית בת קיימא במרחב זה – המכונה בספרות מדיניות "**צמיחה כחולה**" (Blue Growth) - בדומה לתכניות מקבילות שהוכנו במדינות רבות ובהתאם למחויבות שנטלה על עצמה ישראל במסגרת החתימה על הצהרת השרים לגבי "כלכלה כחולה" (בריסל 17/11/15).

התמצית שלהלן מבוססת על עבודה נרחבת, אשר בוחנת את מדיניות הצמיחה הכחולה של המרחב הימי של ישראל בים התיכון בהתאם לעקרונות מתודולוגיים המבוססים על מחקרים דומים שנערכו ע"י מדינות האיחוד האירופי (ועל מחקר ספציפי שביצע צוות האיחוד האירופי לגבי ישראל), תוך התאמת עקרונות מתודולוגיים אלו למאפיינים של ישראל. במסגרת העבודה מפורטים עקרונות אלו, מודל הדירוג שגובש לשם בחירה בתחומי הפעילות הכלכלית המרכזיים ופירוט העקרונות וההמלצות לגבי מדיניות הצמיחה הכחולה.

1. רקע

המרחב הימי מהווה החזית החדשה של ההתפתחות האנושית: קצב גידול האוכלוסייה העולמית כמו גם העלייה ברמת החיים מגבירים את הצורך בפיתוח המרחב הימי כמקור למשאבים חדשים וחיוניים לאנושות. כתוצאה מכך, בשנים האחרונות גדלו הפעילויות והשימושים במרחב הימי.

עם זאת, פיתוח הסביבה הימית (כמו גם הסביבה החופית) מחייב התמודדות עם מגוון של אתגרים ניהוליים, כלכליים ורגולטוריים באופן שיאפשר איזון מרחבי, נושאי ותפקודי נכון בין השימושים השונים בים, לבין שמירת הערכים האקולוגיים של הסביבה הימית.

לשם התמודדות עם סוגיות אלו פותחה בעולם המערבי גישת המדיניות הימית המשולבת- IMP[[1]](#footnote-1). כחלק ממדיניות זו, הוכר גם הצורך במדיניות "**צמיחה כחולה**" (Blue Growth) המתייחסת לקידום **אקטיבי** של פעילות כלכלית בת קיימא בסביבה הימית והחופית - הן בתחומי פעילות מבוססים (בהם קיימת כיום פעילות כלכלית משמעותית) והן בתחומי פעילות חדשים ובעלי פוטנציאל – בעיקר באמצעות הסרת חסמים, התגברות על כשלי שוק וקידום החדשנות.

הצורך ביצירת איזון מרחבי ונושאי בפיתוח המרחב הימי הינו חיוני במיוחד בישראל בה דרישות הפיתוח וצפיפות השימושים הצפויים בשנים הקרובות במרחב הימי (במים הטריטוריאליים והכלכליים בים התיכון) מחייבים תכנון וניהול מושכלים של המרחב. מכיוון שהמרחב הימי של ישראל מוגבל[[2]](#footnote-2), עלול להיווצר מצב שבו השטח הימי לא יספיק לפעילויות כלכליות חדשות וחדשניות.

לפיכך, **קיימת חשיבות לדרג ולתעדף את תחומי הפעילות הכלכלית הימית** ולמקד את הקצאת משאבים (שטחים ותקציבים) לענפים חדשים וחדשניים שנושאים תשואה גבוהה למשק.

1. מדיניות צמיחה כחולה - עקרונות מתודולוגיים

גיבוש עקרונות מדיניות צמיחה כחולה בוצע במספר שלבים הבאים :

* מיפוי ומיון סוגי הפעילויות הכלכליות הימיות (MEA – Maritime Economic Activities ) הרלוונטיות לישראל.
* ביצוע ניתוח SWOT של ה-MEA בהתבסס על ניתוח הזדמנויות/איומים (בהתאם למגמות בכלכלה הימית בעולם) וניתוח חוזקות/חולשות (בהתאם למאפייני המרחב הימי של ישראל מחד וניתוח המשאבים האנושיים והטכנולוגיים של ישראל מאידך).
* ניתוח השוואתי של הפוטנציאל הכלכלי של ה-MEA ודירוגם לפי שקלול הרלוונטיות, פוטנציאל כלכלי, מורכבות היישום והשפעות סביבתיות.
* הגדרת כיוונים אסטרטגיים בהתבסס על דירוג ה- MEA.
* גיבוש עקרונות מדיניות הכלכלה הכחולה תוך התמקדות במספר אשכולות (Clusters) של MEA שחולקים בינם משאבים, תשתיות ושירותים.

1. מגמות בכלכלה הימית

ניתוח הכלכלה הימית בעולם מורה כי ב-2010 תרמה הכלכלה הימית ערך מוסף של כ-1.5 טריליון דולר (כ- 2.5% מהערך המוסף העולמי) והעסיקה כ-27.2 מיליון מועסקים ברחבי העולם. ניתוח המגמות העתידיות בכלכלה הימית מתייחס לשלושה תרחישים כמפורט בטבלה שלהלן:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **תרחיש עסקים כרגיל** | **תרחיש אופטימי** | **תרחיש פסימי** |
| ערך מוסף גלובלי (מיליארדי USD) | 2,960 | 3,200 | 2,800 |
| מספר המועסקים (מיליוני משרות) | 36.7 | 43 | 36 |

**את תחומי הכלכלה הימית ניתן לחלק לשני מגזרים עיקריים:**

* **ענפים מסורתיים** – תחומי פעילות קיימים המונעים ע"י כוחות השוק (כמו תיירות, ספנות והפקת נפט וגז).
* **ענפים חדשים וחדשניים** – תחומי פעילות בצמיחה (כמו התפלת מי ים, חקלאות ימית וטורבינות רוח) או נמצאים על סיפה של צמיחה (כמו ביוטכנולוגיה ימית, אנרגיות מתחדשות)

מימוש פוטנציאל הצמיחה בענפים חדשים וחדשניים אלו מאופיין בנתונים ובידע חסרים ומוגבלים, בתנאי סיכון וחוסר ודאות, בתנאים פיסיים מאתגרים ומשילות מוגבלת. לפיכך, נדרש אימוץ  **מדיניות "צמיחה כחולה"** שתקדם תחומים אלו באמצעות גיבוש מדיניות כוללת, ניהול מתכלל של המרחב הימי והשקעה ציבורית. עם זאת, גם פעילות ציבורית זו (ניהול המרחב הימי, ההגנה על החופים, ניטור, מחקר בסיסי, וקידום מו"פ טכנולולוגי וכו') יוצרת פעילות כלכלית ומקדמת תעסוקה, השכלה והכשרה בתחומי הים.

**זאת ועוד, להערכת ה-OECD תרחיש "עסקים כרגיל" במרחב הימי אינו אפשרי משום שללא ניהול אינטגרטיבי של משאבי הים והחוף יתכנו מצבי קונפליקט בין שימושים ופגיעה בסביבה הימית כך שהפוטנציאל הטמון בענפים החדשים והחדשניים לא ימומש וגם בשימושים הקיימים (כמו תיירות) תחול ירידה שתביא להתדרדרות לתרחיש הפסימי**. במסגרת זו, יש צורך בשכלול וקידום מדידת העלויות החיצוניות בכלכלת הים, כך שיתאפשר ניתוח של מידת הפיתוח הרצוי מול עלויות לסביבה – מדידה שעשויה לקדם פתרונות טכנולוגיים ואחרים ותאפשר פיתוח כלכלי תוך איזון תמידי בינו לבין העלויות הסביבתיות.

אם תאומץ מדיניות אינטגרטיבית מעין זו, תרומת הכלכלה הימית ב-2030 צפויה להיות לפי התרחיש האופטימי, קרי, ערך מוסף של כ- 3.2 טריליון USD וכ-43 מיליון מועסקים.

1. הכלכלה הימית בישראל – מצב קים

ניתוח המצב הקיים בענפים העיקריים בכלכלה הימית בישראל מעלה את התובנות הבאות:

* התחומים המובילים כיום בכלכלה הימית בישראל הינם תחומי שינוע המטענים (נמלים), הפקת גז טבעי והתפלת מי ים – תחומים שהם חיוניים ביותר לכלכלה הלאומית וצפויה להם השפעה מהותית על התפתחותה העתידית.
* כמו כן, קיימת פעילות פיתוח ניכרת בתחומים חדשים וחדשניים לרבות חקלאות ימית, ביוטכנולוגיה ימית, אנרגיה מתחדשת וכו'.
* תחום נוסף, הנחשב כבעל פוטנציאל כלכלי הינו תחום הקמת מבנים מלאכותיים ימיים – הרחבת החופים, בניה צמודה למבני ים קיימים ובעיקר איים מלאכותיים לתשתיות שונות לנוכח מצוקת הקרקע לאורך החוף.
* המרכיב המרכזי בכל תכניות הצמיחה הכחולה הינה החשיבות בניהול מתכלל של משאבי הים ובשיפור הרגולציה, הבקרה והאכיפה הימית כבסיס לניהול כלל הפעילות השוטפת והעתידית בים. כיום, הסמכות והאחריות לטיפול באספקטים הציבוריים של הפעילות הימית מפוצלת בין גורמים רבים ושונים. התוצאה של ריבוי גופים מטפלים הינה שאין כיום יד מתאמת ומכוונת בין הגופים השונים המובילה מדיניות תכנון, רישוי ואכיפה קוהרנטית.
* אחד הקווים המנחים של מדיניות הצמיחה הכחולה בעולם הינה הצורך בקידום המחקר הימי הבסיסי וניטור נתונים. כיום, קיימים עדיין פערי ידע מהותיים לגבי הסביבה הימית בכל הרמות (מטאורולוגית, אוקיינוגרפית, גיאולוגית, אקולוגית, ביולוגית וכו') וכן קיימים פערים באחידות ואיכות המידע. הטענה המרכזית הינה כי השקעה במחקר הימי לא רק שתפחית את פערי ידע אלא גם תהווה בסיס למו"פ הימי היישומי ותשתמש גם בסיס לקידום וישום תחומי פעילות חדשים וחדשניים בפעילות הכלכלית הימית לטווח הארוך. לפיכך, הטענה היא כי למחקר הבסיסי יש תשואה כלכלית גבוהה מאוד. בישראל, בנוסף לפערי הידע קיימת בעיה נוספת בשל הביזור של ממאמצי המחקר בין גורמים שונים וניטור חלקי ובלתי נגיש של הנתונים הימיים.
* מרכיב נוסף של מדיניות צמיחה כחולה בעולם הינו הצורך בחינוך, הכשרה והשכלה ימית לשם יצירת קאדר של כוח אדם במקצועות הים בכל הרמות. בישראל, קיים כיום מחסור אקוטי בכוח אדם מעין זה.

1. ניתוח SWOT של ענפי הכלכלה הימית בישראל

| **קטגוריה** | **תחום כלכלי** | **חסמים וכשלי שוק** | **פוטנציאל (טווח קצר)** | **איומים / הזדמנויות** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **שירותי הובלה ימית** | **נמלים ומזחים** |  | צפי גידול משמעותי עתידי בהיקפי פריקה וטעינה | אפשרות לשטעון מטענים ולהיות לגשר יבשתי |
| **תחבורה חופית** | בעייתיות גבוהה ביצירת עורף יבשתי | פוטנציאל עסקי לא ברור |  |
| **שירותי היי-טק לספנות ונמלים** | השקעה במו"פ לקידום תחום החדשנות הימית | יכול לשמש מנוף לפיתוח מוצרי היי-טק ימי במגוון רחב של תחומים | תשתית כ"א איכותי בהתבסס על ידע וניסיון של יוצאי חיל הים |
| **אספקת מזון ומוצרי ביניים** | **דיג** |  | פוטנציאל כלכלי נמוך | כמות הדגה במזרח הים התיכון הולכת ופוחתת. |
| **חקלאות ימית** | נדרש פתרון לבעיית הסערות | פוטנציאל כלכלי גבוה | עלייה משמעותית בצריכת הדגים הטריים ובמחירי הדגים מגבירה את הכדאיות |
| טרם נמצא פתרון לצורך בשטחי עורף יבשתי |
| נדרשת השקעה במו"פ ישומי להקמת חוות בעומק הים |
| **ביוטכנולוגיה ימית** | נדרשת השקעה משמעותית במו"פ | פוטנציאל פיתוח משמעותי | תשתית כ"א איכותי בתחום הביוטכנולוגיה |
| קונפליקט עם שימושים מזהמים |
| **אספקת אנרגיה מים חומרי גלם ושירותי תשתיות** | **נפט וגז** | נדרש ניהול למניעת קונפליקטים עם שימושים נקיים והגנה על הסביבה הימית | פוטנציאל של אלפי BCM גז. | מאידך - משאב מתכלה שטווח השפעתו לכ-30 שנים |
| אפשרות לניצול הגז ל- GTL (בעייתי עקב העלויות הגבוהות) |
| **טורבינות רוח** |  | ככל הנראה, אין כדאיות | מהירות הרוח הממוצעת נמוכה מדי לניצול מסחרי |
| **שדות פוטו-וולטאיים** | טרם נמצא פתרון לבעיית הסערות | כדאיות לא ברורה |  |
| **אנרגיות מתחדשות (אחרות)** |  | ככל הנראה, אין כדאיות | ממוצע גובה הגל, מאפייני הגאות והשפל והפרשי הטמפרטורות נמוכים מדי לשימוש מסחרי |
| **כבלים תת מימיים** |  | סיכויי מימוש לא ברורים | אפשרות להפיכת ישראל ל-HUB של של כבלים תת מימיים לאירופה ולמזרח |
| **הפקת חול** |  | פוטנציאל כלכלי רב - בהתייחס לכך שמחסור בחול מונע מימוש פרויקטים רבים בתחום התשתית | איומים הנובעים מהשפעות סביבתיות |
| הזדמנויות הנובעות מהצורך בניהול משאבי החול - לשם הגנת המצוקים והקמת מבנים מלאכותיים |
| **התפלת מי ים** | נדרש ניהול לשמירה על איכות המים והסביבה: למניעת קונפליקטים עם שימושים מזהמים | חשיבות רבה למשק לאור הירידה המתמשכת בכמות המשקעים | ישראל נחשבת כמובילה עולמית בתחום ההתפלה  נדרש חקר השפעת תוצרי ההתפלה על הסביבה |
| **תיירות** | **תחבורה חופית** | טרם נמצא פתרון לצורך בעורף יבשתי | לא ברור מיהו קהל היעד ומה הביקוש הצפוי |  |
| **דיג ספורטיבי** | כמות הדגה פוחתת | לא ברור | הגברת הרגולציה והאכיפה על הדיג הספורטיבי |
| **תיירות צלילה** | נדרשת הרחבה של שטח הגנים הלאומיים | תיירות נישה - אך בעלת פוטנציאל |  |
| נדרשת השקעה בשיווק ופיתוח |
| **תיירות שיוט ומסופי נוסעים** | מחייב השקעות בשיווק ופיתוח מוצרים משלימים | נחשבת כתיירות בסדר עדיפות נמוך - עקב היקפי הוצאה נמוכים של תיירים אלו בישראל ומשך שהות קצר מאוד | רגישות גבוהה למצב הגיאופוליטי |
| **יאכטות ומעגנות** | קונפליקט עם שימושים מתחרים | בבעלות ישראלים מעל 3000 יאכטות כאשר כ-50% עוגנות בחו"ל | מגמות חדשות בשיט הפנאי - יוצרות הזדמנויות חדשות |
| **מבנים מלאכותיים** | **איים מלאכותיים לתשתיות** | נדרש מחקר מעמיק לבחינת השפעות על מבנה החוף, משטר הסעת החול והתמודדות עם בעיית הסערות | פעילות בעלת פוטנציאל כלכלי רב - פינוי קרקעות אטרקטיביות באיזורי הביקוש לשימושים כמו מגורים מסחר וכו' | מצוקת קרקע במרכז הארץ מגבירה את הכדאיות הכלכלית |
| אין עדיין קונספט תכנוני מגובש לגבי התכנון, המיקום והעקרונות של הקמת איים מלאכותיים |
| עלות הקמה גבוהה מאוד |
| **חופים מלאכותיים** | נדרש מחקר מעמיק לבחינת השפעות על מבנה החוף ומשטר הסעת החול | יכול לשמש כבסיס להארכת קו החוף (תיירות חוף)בשילוב עם תכנית הגנה על המצוקים וכאתר חקלאות ימית | כרסום קו החוף מחייב מציאת פתרון לתיירות חוף |
| **מוצרים ציבוריים** | **שימור חופים ומצוקים** | בעייתיות בישום בשל מחסור בחול | העדר טיפול במצוקים עלול לגרום לנזק כלכלי רב |  |
| אין עדיין תכניות של הרשויות המקומיות להגנות יבשתיות |
| **אזורים מוגנים ימיים וחופיים** | קונפליקט עם שימושים מזהמים | - | צורך בשימור המגוון הימי |
| **גנים לאומיים ימיים** | קונפליקט עם שימושים מזהמים | תשתית לפיתוח תיירות צלילה |  |
| **הגנת הסביבה הימית והחופית** | מחסור בתשתית אכיפה מספקת | מהווה תשתית לפיתוח ענפי כלכלה נקיים - התפלת מי ים, חקלאות ימית, ביו-טכנולוגיה ימית | מהווים נושאים מובילים בתכניות IMP במערב |
| קונפליקט עם שימושים מזהמים |
| **מחקר ימי** | העדר יד מכוונת של הפעילות המחקרית תאום ואיגום והגדרת פערי ידע בהתאמה לתקן בעולם (מטה-דטא) | מחקר ימי נחשב  כבעל תשואה גבוהה כבסיס להתפתחות כלל תחומי הכלכלה הימית | בישראל קיימת תשתית כ"א איכותי המאפשר מחקר ברמה גבוהה תוך שילוב עם מו"פ ישומי (היי-טק) |
| מנגנון איגום ושיתוף תוצרי חקר מהמגזר הפרטי |
| מחסור בתשתית ציוד מחקרי ועורף יבשתי |
| **ניטור** | ניטור חלקי - אינו מתייחס לכלל הפרמטרים | ניטור שוטף של הפרמטרים הימיים והפצתו לציבור משמש בסיס מידע להתפתחות כלל תחומי הכלכלה הימית | שיתוף ושקיפות תוצרי חקר מהמגזר הפרטי |
| מחסור בתשתית ציוד ניטור |
| צורך בהנגשת המידע לציבור ולגורמים הרלוונטיים |
| **הכשרה והשכלה ימית** | קיים מחסור בכ"א למקצועות הים | תשתית להכשרת כ"א למקצועות הים וקאדר אקדמי של מומחים מהווה בסיס להתפתחות כל תחומי הכלכלה הימית | קיימת תשתית אקדמית המאפשרת יצירת קאדר אקדמאים |
|  | **מעקב בקרה ואכיפה** | היעדר תיאום ואיגום משאבים בין גופי הרגולציה | יצירת תשתית רגולציה ואכיפה החיונית לפעילות הכלכלה הימית ולהפחתת קונפליקטים בין שימושים | מסמך המדיניות מגדיר את הצורך והאחריות |

1. ניתוח השוואתי של תחומי הפעילות לפי מודל התעדוף

בהתבסס על ניתוח המצב הקיים בוצע ניתוח השוואתי לדירוג תחומי הפעילות הכלכלית הימית (MEA) בשני שלבים:

* שלב ראשון – ניתוח Go / No go של הרלוונטיות של התחום הכלכלי לתנאי ישראל בהתייחס לשני פרמטרים עיקריים:
  + - * מידת התלות של התחום הכלכלי במאפיינים מטאורולוגיים, גיאולוגיים ואוקיינוגרפים של מזרח הים התיכון.
      * מידת התלות במצב הגיאופוליטי.
* שלב שני – דירוג השוואתי של תחומי הפעילות הכלכלית הרלוונטיים לישראל במודל Scoreboard אשר בו ניתן משקל לכל תחום לפי 3 מקבצים של פרמטרים:
  + - * תרומה לכלכלה הלאומית - הערכה של תרומת כל תחום כלכלי לתמ"ג ולתעסוקה.
      * מורכבות היישום – הערכה של מורכבות יישום הפרויקטים בתחום הכלכלי בהתייחס להיקף ההשקעה הפרטית והציבורית, הקצאת השטח הימי והחופי ואפשרות קונפליקט עם שימוש אחר.
      * Sustainability – הערכה של מידת הפגיעה הסביבתית הכרוכה בישום התחום.

בהתאם לשקלול זה, להלן ניתוח דירוג התחומים הכלכליים (MEA) :

|  | **תחומים בעדיפות גבוהה** | **תחומים בעדיפות בינונית** | **תחומים בעדיפות נמוכה** |
| --- | --- | --- | --- |
| **תחומים מונחי שוק** [[3]](#footnote-3) | * פעילות הנמלים * הפקת גז טבעי * התפלת מי ים | * שדות פוטו-וולטאיים * תיירות צלילה | * תיירות שיוט * שירותי מעבורת * שיט חופים תיירותי |
| **תחומים מונחי מדיניות[[4]](#footnote-4)** | * שיפור הרגולציה הימית * הגנה על חופים ומצוקים | * שטחים מוגנים ימיים * גנים לאומיים ימיים |  |
| **תחומים מעורבים[[5]](#footnote-5)** | * איים מלאכותיים * חופים מלאכותיים * ניהול משאב החול * פעילות מחקר, חדשנות ופיתוח ימי * היי-טק לספנות ונמלים * חקלאות וביוטכנולוגיה ימית * השכלה והכשרה ימית | * פיתוח מעגנות |  |

**התחומים הכלכליים שדורגו בעדיפות גבוהה** הינם תחומים בהם קיים פוטנציאל כלכלי משמעותי מבחינת התוצר והתעסוקה. מדיניות הצמיחה הכחולה של ישראל צריכה להתמקד בקידום תחומים אלו - לרבות יצירת תשתית ניהולית ופיסית שתאפשר איגום משאבים מחד ויצירת איזונים שיאפשרו פיתוח בר-קיימא של תחומים אלו. לפיכך, **תנאי הכרחי לקידום תחומי הפעילות בעלי פוטנציאל כלכלי גבוה, הינו ניהול משולב ומתכלל של המרחב הימי**.

**התחומים הכלכליים בעדיפות גבוהה**, נחלקים למספר קבוצות עיקריות:

* **תחומים "מונחי שוק" מבוססים** - בעיקר פעילות נמלית, הפקת גז ומתקני התפלת מי ים – תחומים שהם בעיקרם "מונחי שוק" – שפיתוחם הינו בידי המגזר הפרטי, אם כי נדרשת בהם פעילות אסדרה של המדינה (לרבות, ניהול, תכנון, בקרה ואכיפה) בשל פוטנציאל ההתנגשות שלהם עם שימושים אחרים[[6]](#footnote-6).
* **תחומים הקשורים לניהול מבנה החוף והקמת מבנים ימיים** - כמו הקמת איים וחופים מלאכותיים, הגנת חופים ומצוקים וניהול משאב החול. בין תחומים אלו קיימים קשרי גומלין הנובעים מהשפעות הדדיות על הסעת החול ומבנה החוף ומחייבים מחקר ותכנון משותף.
* **תחומים הקשורים לחינוך, הכשרה, מחקר ופיתוח** (שהם בעיקרם פרויקטים מעורבים) – לרבות מערך הכשרה והשכלה ימית, מחקר ימי בסיסי, מערך ניטור ימי ומו"פ יישומי (בעיקר בתחומי הספנות, החקלאות הימית וביוטכנולוגיה ימית).

כמו כן, קיימת חשיבות לשים דגש על **פיתוח פרויקטים נקודתיים שיש להם פוטנציאל משמעותי ברמה האזורית והעירונית** (דהיינו, באזורים גיאוגרפיים ספציפיים לאורך החוף), בעיקר פעילות הקשורה לפיתוח תיירות, פיתוח תשתית למחקר ימי וכו' .

1. מדיניות צמיחה כחולה – עקרונות והמלצות

בהתבסס על ממצאי מודל הדירוג, להלן העקרונות וההמלצות העיקריות לגבי מדיניות צמיחה כחולה בישראל:

* 1. ערכים
* פיתוח כלכלה ימית יהיה בהתאם וכחלק מ'מדיניות למרחב הימי של ישראל' - מדיניות מקיפה למרחב הימי, הכוללת התייחסות לאינטגרציה בין הפעילויות בים תוך איזון תמידי בין שיקולים כלכליים, סביבתיים ורגולטוריים. כלכלת הים ופיתוחה, היא מרכיב בראיה אינטגרטיבית זו.
* פיתוח מבוקר סביבתית - בשל החשיבות הרבה של שמירת הסביבה הטבעית הימית לאדם ולפעילות הכלכלית בים, פיתוח הפעילות הכלכלית בים חייב להתבצע תחת בקרה סביבתית יעילה, המבוססת על ראיה אסטרטגית ומדיניות סביבתית כוללת. זאת ועוד, בניתוח תחומי הפעילות השונים יש להגדיר מתודולוגיה להטמעת העלויות החיצוניות של הפגיעה הסביבתית של תחומי הפעילות ולהטמיע "אגרות סביבתיות" אלו בפעילות הכלכלית.
* פיתוח כלכלי ימי מבוסס על ידע, מחקר וחדשנות - מדידת כלכלת הים לפי סטנדרטים מקובלים, ראיה לאומית של צרכי ההכשרה וההשכלה, חלופת ידע ומידע יעילים בין הסקטורים, נגישות יעילה למידע ונתונים איכותיים ועידוד חדשנות וטכנולוגיה.
* המדיניות תתבסס על "אשכולות" לפעילויות כלכליות בים - עידוד סינרגיה בין תחומים ופעילויות לאיגום משאבים וצמצום מתחים/קונפליקטים במרחב הימי.
  1. עקרונות

מדיניות הצמיחה הכחולה של ישראל, צריכה להתבסס על שני מרכיבים עיקריים:

* + 1. הקמת תשתית ניהולית

**הקמת מערך לניהול של המרחב הימי - שיאפשר פיתוח הכלכלה הימית בראיה מתכללת:**

* + - יצירת האיזון הנדרש מבחינה תכנונית, ניהולית ורגולטורית בין שימושים קיימים ומבוססים (ברובם שימושים מונחי שוק) לבין שימושים חדשניים ובעלי פוטנציאל.
    - ריכוז, תיאום, איגום וכוון את הפעילות בתחומים בהם קיימת סינרגיה ו/או השפעות הדדיות בפורמט של "אשכולות פונקציונליים אינטגרטיביים" (Integrated Functional Clusters).

מערך הניהול של המרחב הימי יעסוק במגוון רחב של פעולות, לרבות:

* בניית גיבוש תכנית אסטרטגית ותכנית פעולה לטווח הקצר
* גיבוש מדיניות לתכנון ופיתוח
* גיבוש מדיניות רישוי ובקרה של פעילויות במרחב הימי
* יצירת "מנגנוני בוררות" שיאפשרו איזון בין השימושים השונים במרחב הימי
* ניהול, בקרה ואכיפה של שמירת הסביבה במרחב הימי (לרבות בשטחים מוגנים ימיים).
* גיבוש מתודולוגיה להטמעת עלויות חיצוניות בפעילות הכלכלית הימית
* תכלול, ריכוז והכוונה של פעילות "חוצה משרדים".

**במסגרת הגוף המנהל, יוקמו "אשכולות" (clusters) שיאפשרו ניהול מרוכז ומתכלל של הפעילויות בשני עולמות תוכן עיקריים:**

* **אשכול "הידע הימי" – השכלה, מחקר וטכנולוגיה**

אשכול שיקדם, יתאם ויקצה תקציבים בנושאים כמו:

* הגדרת תכנית פעולה לקידום הכשרה והשכלה ימית
* הקמת מערך ניטור לאומי
* הקמת/תחזוקה מאגר מידע לאומי לים התיכון
* הכוונה, תיאום והקמת תשתית למחקר הימי הבסיסי
* קידום המו"פ הישומי לפיתוח טכנולוגיות ימיות.
* גיבוש עקרונות למדידה של פרמטרים בתחומי הכלכלה/חברה/סביבה במרחב הימי
* טיפוח מורשת ותרבות ים: קידום החינוך הבלתי פורמלי והספורט הימי לשם חשיפת הציבור לים, בניית מורשת ומחויבות לסביבה הימית.
* **אשכול "מבנים ימיים והגנת חופים"**

אשכול שיעסוק במכלול הפעולות הקשורות להקמת איים מלאכותיים, הרחבת החופים, הגנת חופים ומצוקים וניהול משאב החול – לרבות:

* ריכוז הפעילות הניהולית, התכנונית והרגולטורית של הקמת מבנים מלאכותיים בים
* הקמת תשתית מחקרית אחודה
* ניהול תהליך הקמת מבנים מלאכותיים בשילוב עם ההגנות הימיות וניהול משאבי החול.
  + 1. קידום ועידוד הפעילות בתחומים בעלי פוטנציאל כלכלי

**קידום פעולות ופרויקטים ספציפיים באמצעות מעורבות ממשלתית נרחבת שתסייע בהסרת חסמים ו/או הקצאת תקציבים – לרבות, סיוע בפיתוח תשתית פיסית (עורף יבשתי, ספינות וציוד), סיוע בקידום מחקרי והתגברות על כשלי שוק – הכל בהתאם למדיניות ותכניות הפעולה שיותוו ע"י המערך הניהולי הרלוונטי.**

מערך הסיוע הממשלתי יעסוק בשני נושאים עיקריים**:**

* + **קידום תחומים כלכליים בהם קיימים חסמים וכשלי שוק**

הסרת חסמים והקצאת מקורות כספיים בתחומים כמו: חינוך והכשרה, קידום כלל פעילות המחקר והמו"פ להיי-טק ימי, חקלאות וביוטכנולוגיה ימית, הגנת הסביבה הימית, קידום תיירות נישה בדגש ימי וכו'.

* + **פרויקטים מקומיים**

קידום הפעילות הכלכלית הימית באזורים לאורך חופי הים התיכון בהם קיים ניצול חסר של הים והחוף כמשאב לקידום ההתפתחות הכלכלית – כמו חוף הכרמל, סולם צור, חוף אשקלון וכו'.

* 1. תכנית פעולה

**לשם קידום מדיניות הצמיחה הכחולה יש לקיים פעילות בשתי רמות:**

* + **לטווח הקצר**

להביא לשולחן הממשלה **הצעת מחליטים**, אשר במסגרתה, מנכ"לי משרדי הממשלה הרלוונטיים ידרשו להכין תכנית עבודה ליישום עקרונות צמיחה כחולה, הכוללת את חזון המשרד לטווח הארוך, היעדים לחמש השנים הבאות וכן את התקציבים שיוקצו ליישום יעדים אלו. תכנית זו תגובש בהתאם לעקרונות 'מסמך המדיניות למרחב הימי' ומסמך ה'המלצות לקידום צמיחה כחולה' אשר הוכנו על ידי מינהל התכנון

* + **לטווח הבינוני**

לכלול את קידום הצמיחה הכחולה כחלק מסמכויות הגוף שיוקם לניהול מרחבי הים, על בסיס מטרות ויעדים שיקבעו בהתאם למסמך המדיניות למרחב הימי ומסמך ההמלצות לקידום צמיחה כחולה אשר הוכנו על ידי מינהל התכנון ועדכונים תקופתיים. במסגרת פעילות זו יבחנו אפשרויות פיתוח של תחומים ופרויקטים ספציפיים וכן התקציבים הנדרשים לכך, בשיתוף פעולה בין גורמי ניהול המרחב הימי, הרשויות המקומיות הרלוונטיות ומשרדי הממשלה הרלוונטיים – לרבות אופי השילוב בין תכניות הפיתוח האזורי למדיניות הכוללת.

1. IMP-Integrated Marine Policy [↑](#footnote-ref-1)
2. כ-195 ק"מ חוף לאורך הים התיכון ושטח מי חופין של פחות מ-4,000 קמ"ר [↑](#footnote-ref-2)
3. פעילות כלכלית המבוצעת ומובלת ע"י יזמים פרטיים - למטרות רווח [↑](#footnote-ref-3)
4. פעילות המבוצעת ע"י גורמים ממשלתיים / ציבוריים, המיועדת ליצור "מוצרים ציבוריים" [↑](#footnote-ref-4)
5. פעולות המשלבות גורמים ציבוריים וגורמים פרטיים. [↑](#footnote-ref-5)
6. למשל פוטנציאל ההתנגשות בין פיתוח פוטנציאל הפקת הגז הטבעי לבין התפלת מי ים [↑](#footnote-ref-6)