

ריאיון: **שרון מרק**

בית ספר פורטר ללימודי סביבה,
אוניברסיטת תל-אביב

עמיר פינק

ציטוט מומלץ

מרק ש ופינק ע. 2015. כסף לא צומח על העצים – ריאיון עם אורי יוגב, מנהל רשות החברות הממשלתיות. אקולוגיה וסביבה 6(2).



ליובב השפעה על עיצוב מקומה של הרכבת במערך התחבורה הלאומי, דרך תפקידי הציבוריים הבכירים השונים. לדבריו, רכבת ישראל הפכה משנואה על ארגוני הסביבה לאהודה עליהם, בזכות פעילותה הסביבתית בשיקום סביבה ונוף כחלק מחובתה בפיתוח קווי תחבורה חדשים | באדיבות רכבת ישראל

כסף לא צומח על העצים – ריאיון עם אורי יוגב, מנהל רשות החברות הממשלתיות

[המילה האחרונה](#)

גיליון קיץ 2015 / כרך 6(2)

29 ביוני, 2015

אורי יוגב, מכהן כיום כמנהל רשות החברות הממשלתיות. קודם לכן כיהן כממונה על אגף התקציבים במשרד האוצר. בשנים האחרונות עסק בתעשיית המים והקלינטק בישראל, וכיום מכהן כיו"ר עמותה הפועלת לקידום מעמדה של מדינת ישראל כמובילה עולמית בתחום פתרונות מתקדמים למים.

ש: קראת בעבר לבטל את המשרד להגנת הסביבה: "יש יותר מדי רגולטורים שנלחמים זה בזה. המקום שבו התבלבלנו יותר מכל המקומות נוגע לאיכות הסביבה. איכות הסביבה מכפילה כיום את עלויות הבנייה של תשתיות ובנייה למגורים. מה יקרה אם נפגע בנחל שאף אחד לא יבקר בו? צריך לדאוג לעצמנו לפני הסביבה". האם מנקודת מבטך כיום ולאור תפקידך הנוכחי, זו עדיין דעתך?

מיזם הרכבת לירושלים התעכב בכשנתיים עקב חוסר היכולת לבנות מנהרות משני צדי תוואי נחל ענבה. זו דוגמה קלאסית למקרה שהמדינה שילמה עלות מטורפת על הגנת הנחל וסביבתו, אף על פי שמלכתחילה לא הייתה אליו נגישות בין כה וכה. זאת ועוד, אילולא המשרד להגנת הסביבה, מאגר הגז הטבעי 'לווייתן' היה כבר מחובר למדינת ישראל. מקרה זה העצים את המשרד להגנת הסביבה אף מעל לממשלה. בעיניי זה מצב שלא ייתכן. המשרד להגנת הסביבה בוחר בקיצון במקרים מסוימים.

עם זאת, פעילות המשרד להגנת הסביבה הכרחית בטיפול בחומרים מסוכנים, בקרקעות מזוהמות ובזיהום סביבתי. אני ממליץ לאחד את המשרד להגנת הסביבה עם משרד התשתיות הלאומיות, האנרגיה והמים, כמו שקורה בחלק ממדינות אירופה. עוצמתו של שר האנרגיה, המים ואיכות הסביבה תאפשר לקדם נושאי סביבה, אך בראייה רחבה הכפופה לשיקולי המשק.

ש: עד כמה לשיקולים סביבתיים יש מקום מרכזי בקבלת ההחלטות שלך?

אלה בפירוש שיקולים חשובים שצריך להביא בחשבון במהלכים לאומיים. הקושי מתגלה כאשר עולה סתירה כלכלית: כל עוד העלות של העדפת הפתרון הסביבתי אינה משמעותית ברמה הלאומית, יש לבחור בה, גם אם שינוי בגינה יוביל לשינוי תשתיות (כגון בניית גשרים למעבר בעלי חיים מעל כבישים מהירים). במקרים שאין פרופורציה בין העלות הכלכלית לרווח הסביבתי – איכות הסביבה תיאלץ להיפגע. כסף לא צומח על העצים.

ש: באילו מן התחנות הרבות שעברת בהן בקריירה הציבורית והעסקית שלך, הייתה לך ההשפעה הרבה ביותר על איכות הסביבה?

כראש אגף תקציבים היה לי עיסוק רב במיזם החשמול של רכבת ישראל. כיום ברשות החברות מעסיקים אותי תחומי הסביבה המשיקים למיזם של חברת החשמל להרכבת סולקנים להפחתת פליטות, ולטיפול בקרקעות מזוהמות בתע"ש, כמו גם פעילות 'החברה לשירותי איכות הסביבה'. בכל העולמות הסטטוטוריים שאני עוסק בהם, מרכיב איכות הסביבה הוא משמעותי, ולעיתים בעייתי. בתחום איכות הסביבה צריכים למצוא את הדרך להסתכלות כוללת. לדוגמה, עיכוב מטעמים סביבתיים של הקמת תחנות כוח המופעלות בגז, פוגע בסביבה המקומית. החוכמה היא למצוא פתרונות מסוג win-win ("רווח לכול"), לאו דווקא יקרים, להקטנת ההשפעה השלילית על איכות הסביבה. אני מאמין גדול בשיקום נופי במיזמי תשתית: אף על פי שפוצעים את הקרקע, בתום המיזם התוצר עולה על המצב הסביבתי שקדם לו.

ש: אילו פעילותם הענפה של ארגוני הסביבה, האם היית פועל לשמירה על הסביבה?

בעלי העניין בתחומי איכות הסביבה מתמקדים רק בסביבה, אבל יש בעלי עניין נוספים המשפיעים על מיזמים כאלה ואחרים, ואני מוצא כי תפקידי לאזן בין הצרכים של כל השותפים למיזם. לדוגמה, מחייבים את חברת החשמל להתקין סולקנים בארובות התחנות הפחמיות, ולשאת בעלות כלכלית עצומה. למרבה האבסורד, מבחינה כלכלית, וכמובן שגם מבחינה הסביבתית, עדיף להפסיק את פעילותן של חלק מיחידות הייצור. כעת אנו מנסים להגיע לפתרון שלפיו חלק מתחנת הכוח 'אורות רבין' בחדרה תפעל כתחנה פחמית רק בחירום. במקומות אחרים יקימו תחנות גזיות בטכנולוגיה המודרנית ביותר, שתאפשר ייצור אנרגיה באופן הזול והנקי ביותר שמוכר כיום. כך נחסוך מיליארדים על-ידי הימנעות משיפוץ, וגם נרוויח מייצור חשמל באופן יעיל יותר, תוך מתן פתרון לאינטרס אחר של המדינה – גיוון מקורות אנרגיה.

אני מצר על כך שלא הצלחנו לפתח את שוק אנרגיית הרוח באופן טוב יותר לסביבה ולכלכלה. צריך לזכור שבמקומות שידוע כי ייתכן נזק לסביבה, צריך להשתדל להימנע ממנו, ובמקרים שמתלבטים לגבי סוגיות אלה, צריך לאזן בין החששות מנזקים סביבתיים לבין מה שטוען המדע לסיכוי לנזק. לכן, אשמח אם תהיה עלייה במקצועיות וברמה המדעית של ארגוני הסביבה השונים. מנגד, אני בפירוש נלחם כנגד נשיאת שם איכות הסביבה לשווא, כאשר מבקשים פתרונות סופר-יקרים, אף על פי שאין לכך הצדקה. למשל, במיזם חשמול הרכבת הוצבו דרישות סביבתיות, שהן אף מעבר לתקנים האירופיים המחמירים ביותר. הבעיה הכי גדולה של "הירוקים" היא שהם שוכחים שהאויב של ה"טוב" הוא "הטוב ביותר".

ש: כיצד חברות ממשלתיות פועלות בתחומי סביבה וקיימות?

הממשלה צריכה לשמש דוגמה למגזר הפרטי לשילוב פעילות סביבתית בחברות, תוך הפיכת הנושא לערך משמעותי, וזאת כחלק מהפעילות השוטפת של החברה ולא באכיפה ובענישה. עם כניסתי לתפקיד מנהל רשות החברות הממשלתיות השקנו אסטרטגיה של פיתוח בר-קיימא בחברות הממשלתיות. רוב החברות הממשלתיות שיש להן השפעה סביבתית משמעותית, כגון חברת החשמל, רכבת ישראל, מקורות ואפילו חברת הנמלים הימיים, מחויבות לתהליך האסטרטגי, והן עובדות בסטנדרטים טובים, לדעתי, בקנה מידה ישראלי ואפילו אירופי. אנחנו מעודדים חברות להתייחס בקביעת הקודים האתיים שלהן למדד סביבתי. אין מדד ישראלי או עולמי למעקב ולמדידה של התייעלות סביבתית. חברות ממשלתיות למדו שכדי לקדם במהירות מיזמים, הדבר החכם הוא להכיר את השיקולים הסביבתיים בשלב מוקדם, ולא על חשבון הכלכלה. אתגר משמעותי עומד בפני 'החברה לשירותי איכות הסביבה' בתחום הטיפול בקרקעות מזוהמות, שלא טופלו עשרות שנים, ברמת חובב, ברמת השרון ובמקומות נוספים. אף על פי שהאחריות על הקרקעות המזוהמות היא על החברות הביטחוניות, אותן חברות כבר לא מזהמות, וכעת עם המעבר לרמת בקע הן צריכות לעמוד בסטנדרטים החדשים של איכות הסביבה. גם פה אני קורא לא להגשים בדרישות הסביבתיות, כי אז נמצא את עצמנו פוגעים בכדאיות הכלכלית של פינני אותן תעשיות מרמת השרון. דוגמה נוספת לחברה ממשלתית הפועלת נפלא בתחומי איכות הסביבה היא 'חברת פארק אריאל שרון בע"מ', המשמשת מופת לשיקום סביבה ונוף ברמה העולמית.

אם בעבר 'רכבת ישראל' הייתה שנואה על ארגוני הסביבה, הרי כיום הפכה לאהודה עליהם בזכות פעילותה הסביבתית. 'רכבת ישראל' לא סתם מכריזה על שיקום, אלא גם מבצעת. גם מע"צ. אלה שתי חברות שהיו עלולות לפגוע בטבע, אך פועלות נכון מאוד מבחינה סביבתית.

ש: מדוע רשות החברות הממשלתיות התנגדה להצעת חוק לחייב שקיפות חברתית-סביבתית של התאגידים הממשלתיים? האם יש בכוננתך לשנות מגמה זו בכנסת הנוכחית?

אנחנו מאמינים בשקיפות, אך לא מאמינים בהשגתה דרך חקיקה, בפרט מאחר שלעתים היא לא מביאה בחשבון את שיקולי הכדאיות העסקית. מדיניות החברות ביחס לשקיפות חברתית-סביבתית צריכה לבוא לידי ביטוי בקוד האתי שפרסמנו לפני שנתיים. כשחוצים את הקו ופוגעים בעסקיות של החברות, אנחנו נתנגד בתוקף. בסופו של דבר, ההבדל בין חברות ממשלתיות לחברות אחרות הוא בבעלים. מדובר על חברות ממשלתיות, אך חובתן לפעול כחברות.



גם חברות הנמלים הימיים פועלות בהתאם למתווה של אסטרטגיית פיתוח בר-קיימא | צילום: orientalizing (CC BY-NC-SA 2.0)