

כלכלת סביבה

זיהוי התיירקות (greenwashing) – האם מומחים פיננסיים מזהים אפשרות לקיומו של פער בין דיבורים למעשים בדו"חות כספיים?

לילך שמע זלטוקרילוב¹, אביגיל הורוביץ², SVEN NOLTE³

lilah.sz@boi.org.il

1. האוניברסיטה העברית ובנק ישראל
2. האוניברסיטה העברית
3. Radboud University, Institute for Management Research

התרחבות הדיווחים הסביבתיים-חברתיים (ESG) של מוסדות פיננסיים נועדה לשפר שקיפות ולהכווין הקצאת הון לפעילות בת-קיימא. עם זאת, מצטברות עדויות לכך שחלק מן הדיווחים כוללים פרקטיקות של Greenwashing – מצגים המשלבים הצהרות אמביציוניות עם סתירות פנימיות או הסתייגויות, העלולות ליצור רושם מטעה לגבי מידת המחויבות הסביבתית. ביטוי מרכזי לתופעה זו הוא פער אמירה-עשייה (Say-Do Gap), המתבטא לא רק בפער בין הצהרות לפעולות בפועל אלא גם בסתירות פנימיות בתוך טקסטים של דיווחים תאגידיים. חרף מרכזיות הסוגיה, הידע האמפירי על התהליכים הקוגניטיביים והקשביים העומדים בבסיס תהליכי ניטור (detection) של Greenwashing בקרב מומחים פיננסיים נותר מוגבל. המחקר בוחן תהליכים אלו באמצעות ניסוי מעבדה מבוקר בקרב 128 אנשי מקצוע פיננסיים. המשתתפים קראו דיווחים בנקאיים המדמים טקסטים אמיתיים מדוחות הנהלה בדוחות כספיים שנתיים, אשר כללו יצירת מסגור נושאי במסך ראשון והמשך דיווח הכולל סתירות פנימיות מובנות בדיווחי ESG לצד תנאי ביקורת מקביל לא-סביבתי שעניינו גילוי בנושא חדשנות טכנולוגית (דיגיטציה). במהלך הקריאה נמדדה הקצאת תשומת הלב החזותית באמצעות מעבדה ומערכת Eye-Tracking, שאפשרה מדידה ישירה של זמני פיקסציה (השהיה וההתמקדות) באזורים של מילות מפתח ובאזורים הכוללים סתירות מובנות בתוך בטקסט. לאחר הקריאה הושלם שאלון מובנה אשר מדד את תפיסת הפוטנציאל ל-Greenwashing, לצד המלצות השקעה. הממצאים מצביעים על כך שהקצאת תשומת לב רבה יותר לסתירות סביבתיות מנבאת באופן מובהק תפיסה גבוהה יותר של פוטנציאל ל-Greenwashing. תפיסה זו מתורגמת להחלטות כלכליות קונקרטיות: מומחים אשר מפנים יותר תשומת לב לסתירות הפנימיות נוטים להפחית באופן מובהק את המלצות ההשקעה שלהם. המחקר מדגים כי תהליכי ניטור של פוטנציאל ל-Greenwashing נשענים על מנגנוני תשומת לב תחומיים הניתנים למדידה ישירה באמצעות טכנולוגיית Eye-Tracking. ממצאים אלו תורמים להבנת אמינות מידע סביבתי ומדגישים את תפקיד עיצוב הדיווח בקבלת החלטות פיננסיות ורגולטוריות.

המחקר מדגים כיצד אזורים עמומים בדיווחי ESG, הנשענים על ניסוח איכותי ולא-כמותי, משפיעים על תפיסת הציבור והמשקיעים בדרכים שקשה לאתרן באופן אינטואיטיבי. הממצאים מראים כי תשומת לב לסתירות בדיווחים סביבתיים משנה עמדות והעדפות השקעה, ומדגישים את חשיבות השקיפות הציבורית והבהירות הלשונית. המחקר תורם להבנת מגבלות המידע הקיים ומחזק את הצורך בהנגשת דיווחים סביבתיים אמינים וברורים לציבור הרחב.

כלכלת סביבה

"מי רוצה בננות לקראת סוף חייהן"? כלכלה מעגלית כפרקטיקה קהילתית

נתליה גוטקובסקי¹, דנה וקנין גנאל², תמר מקוב³

gutkowski.natalia@gmail.com

1. אוניברסיטת בר אילן
2. האוניברסיטה העברית
3. אוניברסיטת בן גוריון

כלכלה מעגלית מחליפה את הגישה המסורתית של ייצור לינארי במודל מחזורי שבו מוצרים וחומרים נשארים בשימוש זמן רב, תוך הפקת ערך מירבי מהם, שחזורם והתחדשותם. יוזמת "אמהות לא אוגרות" מציעה ערוץ פעולה קהילתי לקידום כלכלה מעגלית באמצעות כ-300 קבוצות ווטסאפ מקומיות למסירת חפצים ללא עלות בין משתמשות. מטרת המחקר הינן בחינה האם אכן ערוץ פעולה זה משיג תוצאות סביבתיות לצד פיענוח עולמות המשמעות החברתית הנוצרים בקבוצות התורמים לפיתוח הפרקטיקה.

התמקדנו בשלוש קבוצות מסירה בעלות מאפיינים גאוגרפיים שונים - שכונה, עיר ומרחב כפרי - בשיטות מחקר משולבות (Mixed Methods) מבוססות אקולוגיה תעשייתית, אנתרופולוגיה, ומדיניות. ערכנו ניתוח מחזור חיים (LCA) כימות של הפרטים המוצעים והנאספים והאימפקט הסביבתי הנמנע. בחנו בכלים אתנוגרפיים את אופי הפעילות בקבוצות כדי ללמוד על עולמות המשמעות המוקנים לפעילות, וערכנו סקר עמדות והתנהגות. 28% מהמשיבות העידו כי איסוף מהקבוצה מנע רכישת חפצים חדשים מקבילים (תחליפיות), וכי הן בודקות האם יש מוצר הנדרש להן לפני רכישה בפועל ("שופינג" בקבוצה). ניתוח 3 חודשי תעבורה העלה כי בקבוצה השכונתית (800 משתתפות) נאספו 4,958 פוסטים (42% מכלל הפוסטים) הכוללים 14,204 מוצרים במשקל כולל של 5,095 ק"ג; בקבוצה העירונית (n=480) נאספו 587 פוסטים (27%) הכוללים 2,951 מוצרים במשקל של 1,498 ק"ג; ובקבוצה הכפרית (n=490) נאספו 158 פוסטים (26%) הכוללים 418 מוצרים במשקל של 427 ק"ג. המאפיינים הקהילתיים נבחנו לאורך 9 חודשים. בקבוצה השכונתית נמסרים גם פריטי צריכה אינטימיים שנחשבים בספרות כטאבו או פירות לקראת תפוגתם, מתקיימים ירידי מסירה במוסדות קהילה ולגיטימי לפרסם מוצרים הנמצאים ליד הפחים, לצד שיח הומוריסטי. בקבוצה הכלל-עירונית ניכר ציון מותגים, קיום ירידים בסביבות מסחריות, לצד איסור פרסום פריטים מהרחוב וניהול מוקפד של הכללים. בקבוצת המרחב הכפרי, מתקיימת פחות תעבורה ומקודמות יוזמות יד שנייה מהמועצה. שלושת הקבוצות מהוות תשתית למעורבות קהילתית. על אף השונות הדמוגרפית בין הקבוצות הן מדגימות מוטיבציות דומות: חסכון כלכלי, סביבתיות וסיוע הדדי. כך, המחקר מאיר על יוזמות קהילתיות כמנוע להרחבתה של הכלכלה המעגלית.

המחקר פורץ דרך בשילוב גישות בינתחומי במדע. שילוב השיטות מאפשר לכל שדה מדעי לבחון סוגיות שונות תוך הארה הדדית שלא היתה מושגת לו כל דיסציפלינה היתה חוקרת בנפרד. המחקר מפתח כלי מדידה להערכת ההשפעה סביבתית של קבוצות, בסיועו ניתן יהיה להרחיב את המדידה לקבוצות קהילתיות נוספות. ממצאי המחקר תורמים להפצת מודל הכלכלה המעגלית הקהילתית בקרב רשויות מקומיות נוספות ומאירים על האופנים בהם רשויות מוניציפליות יכולות לקדם כלכלה מעגלית.

כלכלת סביבה

השפעת מס הפחמן הישראלי על הפליטות ועל משתנים מאקרו כלכליים - הגשה מעודכנת

עידו קטשובסקי¹, רוסלנה פלטינק²

Iddok@idi.org.il

1. המכון הישראלי לדמוקרטיה

2. האקדמית עמק יזרעאל

מטרת המחקר היא לתמוך בגיבוש אסטרטגיית האקלים של ישראל ובקביעת יעדי הפחתת הפליטות לשנת 2035. המחקר נעשה בשיתוף פעולה בין החוקרים של המכון הישראלי לדמוקרטיה וצוות מומחים של המשרד להגנת הסביבה. המחקר בוחן את ההשפעות של מדיניות תמחור פחמן בישראל על פליטות גזי חממה ועל מדדים מאקרו-כלכליים, תוך השוואה בין מתווה מס הפחמן שנקבע בהחלטת ממשלה 1261 (2024) לבין תרחישים הכוללים הפנמה מלאה של עלות הנזק מפליטות גזי חממה הגלומות בגז טבעי.

הניתוח מבוסס על מודל (Climate Policy Assessment Tool), CPAT שפותח בשיתוף קרן המטבע הבין-לאומית (IMF) והבנק העולמי (WB), והותאם למאפייני המשק הישראלי.

הממצאים מצביעים כי לפי המדיניות הנוכחית הפליטות צפויות לרדת בשנת 2030 ב-15.7% ביחס ל-2015, אולם בהיעדר עדכון מדיניות לאחר מועד זה הפליטות צפויות לעלות, כך שבשנת 2035 היקף הפליטות צפוי להיות נמוך ב-13.1% בלבד ביחס ל-2015. לעומת זאת, תרחישים הכוללים הפנמה מלאה של עלויות הנזק של גז טבעי מובילים להפחתה מתמשכת גם לאחר 2030, כך שבשנת 2035 צפויה ירידה של 17.9% ביחס ל-2015.

כמו כן, נמצא כי ההשפעה של מס הפחמן על התוצר בתרחישים הכוללים הפנמה מלאה של עלויות הנזק של הגז הטבעי נעה בין ירידה מזערית לעלייה של עד 0.1% בתוצר, בהתאם למכפילים הפיסקליים שנבדקו. בנוסף, מדיניות המס הנוכחית צפויה להגדיל את הכנסות המדינה בכ-2.2 מיליארד ₪ בשנה, בעוד שתרחישים של הפנמה מלאה של עלויות הנזק מהגז הטבעי צפויים להגדיל את הכנסות השנתיות ב-6.8 מיליארד ₪. עוד נמצא כי הקצאת שיעור גבוה יותר מהכנסות המס להשקעה ציבורית מניבה תוצר גבוה יותר בהשוואה להקצאה לתשלומי העברה, במיוחד בטווח הבינוני-ארוך.

הניתוח מראה כי המדיניות הקיימת, אף שהיא הכרחית לצמצום פליטות, אינה מספקת לעמידה ביעדי האקלים שעליהם התחייבה מדינת ישראל. בהתאם לכך, נמצא כי הפנמה מלאה של העלויות הסביבתיות הכרוכות בשימוש בגז טבעי עולה כמרכיב קריטי בהעמקת מגמת הפחתת הפליטות, וזאת ללא פגיעה בתוצר ואף עשויה להוביל לעלייה במידה והכנסות המס יושקעו בפיתוח תשתיות.

המחקר מציג יישום של מודל בינלאומי להערכת מדיניות קיימת של מתווה מס הפחמן, תוך השוואתו לחלופות מדיניות רלוונטיות. המחקר נערך לבקשת המשרד להגנת הסביבה וישמש בפועל בתהליך גיבוש אסטרטגיית האקלים של מדינת ישראל. מעבר לממצאים העולים ממנו, המחקר מדגים כיצד ניתן לקיים שיתוף פעולה אפקטיבי בין מכון מחקר לגופי ממשלה, כזה התורם לקידום מדיניות מבוססת נתונים.

2026, ביולי, 8-9

מרכז הקונגרסים בנייני האומה, ירושלים

הוועידה השנתית ה-54
למדע ולסביבה



כלכלת סביבה

מי משלם על העתיד החשמלי? סימולציה של ההשפעות הפיסקליות והסביבתיות של דמי שימוש מבוססי קילומטר¹
וסובסידיות לרכבים חשמליים

איתי דאבוש¹, חן כהן¹, עידן בטאט², דורון לביא³

dabushitay@gmail.com

1. אוניברסיטת בן גוריון
2. האוניברסיטה הפתוחה
3. המכללה האקדמית תל חי

רקע

חדירת רכבים חשמליים (BEVs) גדלה במהירות, בין היתר הודות לסובסידיות ממשלתיות. עם זאת, מעבר זה יוצר פרדוקס פיסקלי: ככל שנוסעים יותר ב-BEV, כך קטנים הכנסות המדינה ממיסוי דלק המהווה מקור מרכזי למימון תשתיות בבישים. כתוצאה מכך מדינות בוחנות מעבר למיסים מבוססי שימוש כגון מס נסועה, לצד המשך סיוע לחדשנות ולצמצום פליטות. מטרת המחקר

המחקר בוחן כיצד שילוב בין סובסידיות לרכישת BEV לבין אגרת קילומטר משפיע על:

- שיעורי חדירת BEV לאורך זמן
- האיזון התקציבי של הממשלה
- הפחתת פליטות מזהמים

הדגש הוא על תזמון יישום האגרה והאינטראקציה בין כלי המדיניות.

שיטות

פותח מודל מבוסס סוכנים (ABM) אבולוציוני ברשת small-world המדמה אינטראקציות בין צרכנים, משקיעי תחנות טעינה/דלק, והממשלה. נבחנו שלושה מבני מדיניות: ללא התערבות, סובסידיות בלבד, ומדיניות משולבת של סובסידיות + מס נסועה. הושושו שני תרחישי תזמון: הטלת האגרה בשלב מוקדם (30% BEV) או מאוחר (50% BEV).

תוצאות

הטלת מס נסועה מוקדם בשיעור של 10% מביא לאיזון תקציבי אך מפחית חדירה ב-3%-4% לאחר 20 שנה. הטלת מס נסועה מאוחרת בשיעור של 11%-14% מביא לאיזון תקציבי ללא פגיעה בשיעור החדירה. הטלה מאוחרת של מס נסועה בשיעור של 60% עדיין מאפשר חדירה של כ-86.6%-87.5% (גבוה מהתרחיש ללא התערבות) ומביא לעודף תקציבי. הפחתת פליטות מושפעת מתזמון האגרה: אגרה מוקדמת מפחיתה את היתרון המצטבר, בעוד שאגרה מאוחרת משמרת את יתרון ההפחתה ומאפשרת מס נסועה גבוה יותר להגעה לאיזון תקציבי.

דיון

המחקר מדגים כי האפקטיביות של MUF תלויה בעיתוי, וכי שילוב בין תמריצים חיוביים בתחילת הדרך לבין מיסוי תיקוני בשלב הבשלת השוק תורם ליעילות פיסקלית ולצמצום פליטות. שילוב דינמי זה מתאים לגישות במדיניות ציבורית המדגישות עקביות בין יעדים סביבתיים ותקציביים.

מסקנות

מדיניות מדורגת: סובסידיות בשלבים מוקדמים ואגרת שימוש בשלבים מתקדמים, מאפשרת האצה של אימוץ BEV תוך שמירה על קיימות תקציבית וסביבתית. יש חשיבות לתכנון רצף מדיניות ולא רק לכלי בודד.

המחקר מציג כיצד שילוב ותזמון נכון של סובסידיות ומיסוי שימוש ברכב חשמלי משפיעים על אימוץ, תקציב המדינה והפחתת פליטות. התרומה למדיניות היא בהדגשת הצורך ברצף פעולות. לציבור הרחב המחקר מציע דרך לשמור על תשתיות מתקצבות ועל הוגנות בתשלום עבור שימוש בכבישים. לתחום המחקר הוא מרחיב את יישום מודלים אבולוציוניים מבוססי סימולציה. ניתן ליישם חלקים ממנו במדיניות הסביבתית בישראל במיוחד בהטמעת מס נסועה מדורג לצד תמיכה ראשונית ברכישת רכב חשמלי.

כלכלת סביבה

כלים כלכליים-משפטיים לקראת חידוש הזיכיון למפעלי ים המלח

מוטי קפלן¹, יותם קפלן², דוד הלוי-פאור²

kaplan.moti@gmail.com

1. הטכניון

2. האוניברסיטה העברית

"חוק זיכיון ים המלח" נחנך בשנת 1961 הוא קדם לחוק התכנון והבנייה התשנ"ה, 1965 ולחוק עשיית עושר ולא במשפט, תשל"ט 1971 (וכן לחוק האקלים – שלא אושר עד כה). בעת חקיקתו לא עמדו על הפרק סוגיות שינוי האקלים, ולא הובאו בחשבון נגזרותיהן, ובכלל זאת - האצת חומרת ההשפעות, והקטנה משמעותית של פוטנציאל השיקום. חוק הזיכיון סלל דרך להתעשרות ולא במשפט בכך שהותיר בידי הזכיון פתח רחב לעשות בשטח ניכר, כ-600,000 דונם כרצונו, ללא רגולציה מקובלת ונהוגה במצבים דומים. הנזקים הנגרמים עקב פעילות המפעלים חורגים מן הרמה האזורית: אגן ים המלח, אחד ממשאבי הטבע והמורשת החשובים בעולם, נפגע קשות בעשרות השנים האחרונות עקב פעילות אדם. ובהיבט המקומי - שטח הזיכיון, בן 600 קמ"ר, נמצא כיום מחוץ למסגרות החוק הקיימות (ובכלל זה חוק התכנון והבנייה) האמורות לדאוג להסדרת השטח ושמירתו.

בין הפגיעות הבולטות ניתן למנות: **השפעות הידרולוגיות**: העדר הגבלת היקפי שאיבת המים מן האגן הצפוני. המביאה לגרעון כ-400 מלמ"ש במשק המים הלאומי; ירידת מפלס בסך 30 ס"מ לשנה, (מתוך 1.3 מ' בגין הטיית נהרות הירדן והירמוק); שאיבת מי תהום לצורך פעילות המפעלים, ללא תשלום, ובכך השפעה על איכות וכמות מי האקוויפר המקומי. **השפעות אקולוגיות**: פגיעה במרחב הזיכיון, יצירת בולענים, התחתרות נחלים, פגיעה בנתיב עולמי של נדידת הציפורים - מסדרון אקולוגי חוצה גבולות. **השפעות סביבתיות**: שפיכת פסולת תעשייתית בקנה מידה נרחב, זיהום והפרת עשרות קילומטרים רבועים שטחי מדבר ערכיים. **השפעות כלכליות**: פגיעה בחופי ים המלח, ובעיקר בענף התיירות אשר היישובים נשענים עליו, הרחקת החוף ופגיעה בתשתיות, פגיעה בתדמית ים המלח, אוצר טבע ותרבות; יצירת כמויות עתק של פסולת - מלח נתון בקרקעית האגן הדרומי, המעלה את מפלסו ומאיימת על בתי-המלון לחופו.

עד כה לא נערך אומדן כמותי לנזקים אלה ולא נעשתה הפנמת חלקם ברווחי המפעיל.

הצעת כלים כלכליים-משפטיים לעת חידוש הזיכיון

נוכח מועד פקיעת הזיכיון והדיונים לחידושו, יש לשקול מחדש את פוטנציאל השפעותיו, את חומרת הנזקים – הכלכליים, האקולוגיים והתדמיתיים - בגינו, ואת אי-הפנמתם ברווחי הזכיינים. כיום קיימים בידינו הכלים הכלכליים, כלי מדיניות, משפט ורגולציה שהתפתחו בעשורים האחרונים (ראו גם כלים מוצעים בהחלטת ממשלה לשיקום ים המלח, מס' 3742, 15.4.2018). אחד הכלים הרגולטיביים-משפטיים המרכזיים הוא חוק עשיית עושר ולא במשפט. המושתת על שני עקרונות: שלא יהא חוטא נשכר, ושאינו לאדם להחזיק במה שאינו שייך לו.

החוק כולל שלושה יסודות מובחנים ושלושתם מקבלים ביטוי מלא נוכח נגזרותיו הסביבתיות של חוק הזיכיון והשפעותיו,

ובעיקר לעת חידושו:

- א. התעשרות הנתבע ("טובת הנאה") - רווחי העתק המתקבלים כתוצאה מהסרת או לפחות החלשת מנגנוני הרגולציה המקובלים תוך פגיעה במשאבי הטבע, הסביבה והמורשת בישראל.
- ב. על חשבון אדם אחר ("המזכה") - הציבור הרחב, בדור הזה ובדורות הבאים, אשר ים המלח - אחד מאוצרות הטבע והמורשת החשובים בעולם נפגע עקב חוק הזכיון והפעילות בגינו.
- ג. שלא על-פי זכות שבדין (הזוכה). הזכות אמנם קיימת לכאורה להמשכיות הפעילות דרך חוק הזכיון, אך: 1. היא פתוחה לרווחה ומזמינה פרשנות נרחבת ביחס לניצול הבלתי מוגבל. 2. כאשר תקופת הזכיון תמה, ולאור איומי שינויי האקלים. 3. לאור הידע המצטבר של אי-הפנמת הנזקים ברווחי המפעילים.
- בהינתן כי קיימים כיום כלים שלא עמדו בפני המחוקק בשעתו - בל יתן המחוקק את ידו להמשכיות התנאים אשר הביאו למצב הנוכחי.

סיכום

לעת השיקולים לקראת חידוש חוק הזכיון, יש להביא בחשבון את מכלול ההשלכות וההקשרים שיש להחלטה. לחקיקה תפקיד חשוב בכל הנוגע לחלוקת העושר בחברה, ותפקידה לפתח מערכת נורמטיבית המבטיחה כי להחלטות בעלות השלכות כלכליות-חלוקתיות יהיו תוצאה של הליך צודק, פתוח ומיטיב עם כלל הציבור. שהמדינה פועלת כנאמן הציבור ואחריותה לשמור על משאבי הטבע לטובתו הציבור, במיוחד לנוכח המציאות בתקופת הזכיון החולפת.

כלכלת סביבה

שביל הים כמנוף תיירותי כלכלי – שביל הים כ"חכה כלכלית" ליישובי קו החוף

צפריר ישי¹

tsafirir.ishai@gmail.com

1. אוניברסיטת חיפה

מחקר זה עוסק בהיבטים הכלכליים של שבילי הליכה מרובי ימים ומתמקד בשביל הים של ישראל, כמייצג ליכולות של כלכלה תיירותית.

המחקר כלל חמישה היבטים: ביקוש, היצע, מגבלות, כדאיות כלכלית וקידום פלחי שוק. שלבי המחקר כללו, מחקר איכותני של-24 ראיונות עומק אישיים עם מטיילים בעלי ניסיון בשבילים מרובי ימים בארץ ובחו"ל, גורמי ממשל וגופים סמי ממשלתיים, אנשי תכנון שבילים, תיירות, ייעוץ, ספקי שירותי תיירות, מארגני תיירות של מגוון קהלים ומורי דרך. המחקר כלל סקר מטיילים בעלי ניסיון נרחב, איסוף נתוני מטיילים וניתוח נתוני הכלכלה שנאספו עם נתוני המטיילים במערכת שפותחה לנושא.

עיקרי תוצאות המחקר כללו: בנושא הביקוש, אפיון סוגי המטיילים למטיילי יום ורב יומיים באוכלוסיות שונות וביצוע חישוב למציאת הפוטנציאל מספר המטיילים בשביל הים. בנושא ההיצע, אובחנו השירותים הנדרשים ביותר והנכונות לשלם על אותם השירותים וכן הקשר בין הצורך בשירות לנכונות לשלם עליו. בנושא המגבלות, אותרו המגבלות על הקמת תשתית תיירותית חדשה. בנושא הכלכלי, נמצא מה הוא התקציב היומי הממוצע הצפוי של מטייל בשביל, חושבו מה יהיו ההכנסות הצפויות בשביל הים לאחר השלמתו לכל נותני השירותים ולשירותים הנמצאים בשביל הים.

תוצאות הניתוח הכלכלי מראות שפוטנציאל המטיילים בשביל הים הוא כ- 70 אלף איש בשנה עם הוצאה כספית של כ- 25 מיליון ₪ לשירותים לאורך השביל. עיקר ההוצאה עבור הסעות ותחבורה, לינה ורכישת מזון ומסעדות.

מסקנות המחקר הן שיש לשבילי הליכה ולשביל הים, יכולת לשמש מקדם כלכלי תיירותי. נמצא שלשביל הים, כמו לשבילים אחרים בישראל, לעשות התאמות ושינויים גישת הניהול ופיתוח והאיגום של עסקים לאורך השביל. במיוחד יש לעשות שינוי מחשבותי אצל מתכנני השבילים והגופים המנהלים שבילי הליכה בהעלאת החשיבות של כלכלת שבילים בשיקולי תכנון השביל.

המלצות המחקר, הניתנות להחלה על מרבית השבילים, שיש לבנות מודל כלכלי לשביל הים כחלק מהתכנון של השביל, יש להקים מנהלת שביל לניהול, תחזוקה ותיאום בין הרשויות, נדרש גוף עסקי לשיווק ומכירת העסקים לאורך השביל, יש לספור את כמספר ההולכים בשביל על ידי דרכון שביל דיגיטלי.

התרומה המרכזית היישומית של המחקר הינה ניתוח של ההיבטים הכלכליים של שביל הים, אשר יכולים לשמש לניתוח כלכלי של שבילי הליכה מרובי ימים אחרים בישראל.

יישומי מחקר זה, הם היכולת לקבלת החלטה על תרומה כלכלית של שביל הליכה לסביבה הקרובה שבה השביל עובר. שימוש מושכל בקריטריונים הברורים שנמצאו במחקר זה יכולים לתרום למקבלי ההחלטות במדיניות סביבתית קבל החלטות מושכלות, ולהעריך את הפוטנציאל הכלכלי הקיים עבור עסקים תיירותיים משביל הליכה.