

מכלכלים ביוחד

איך יודעים אם חברה מיישמת כלכלה שיתופית או רק רוכבת על הטרנד? האם גם החברות שהכניסו את השיתופיות לחיינו הן בסך הכול צורה אחרת של קפיטליזם דורסני? האם לצבא יש מה להרוויח ממודלים שיתופיים? ומה שווה שכונה "שיתופית" אם היא אינה מעודדת שכנות טובה? אחרי הפינק'ווישינג והגרין'ווישינג, קבלו את השיתוף'ווישינג ← צאלה קוטלר הדרי

הקונספט הוא שיש אקסטרוט ללקוחות של השכונה. למשל, אם יש לך מקצוע חופשי, את יכולה לעבוד חינם כמתחם של חללי עבודה בשכונה. או למשל, יהיו בשכונה חוגים ללא כוונת רווח. במקום 200-300 שקל לחודש לילד - הדיירים של השכונה ישלמו 50 שקל לחודש. או למשל, יש אולם אירועים שאפשר לשכור ללא כוונת רווח למסיבות ויום הולדת. או שיש חנות שיתופית עם כיסאות או מקרחה שאפשר לשאול במקום לקנות. כל מיני אקסטרוט שיש להן ערך כלכלי גרול. אבל זה לא שיתוף'קהילתי".

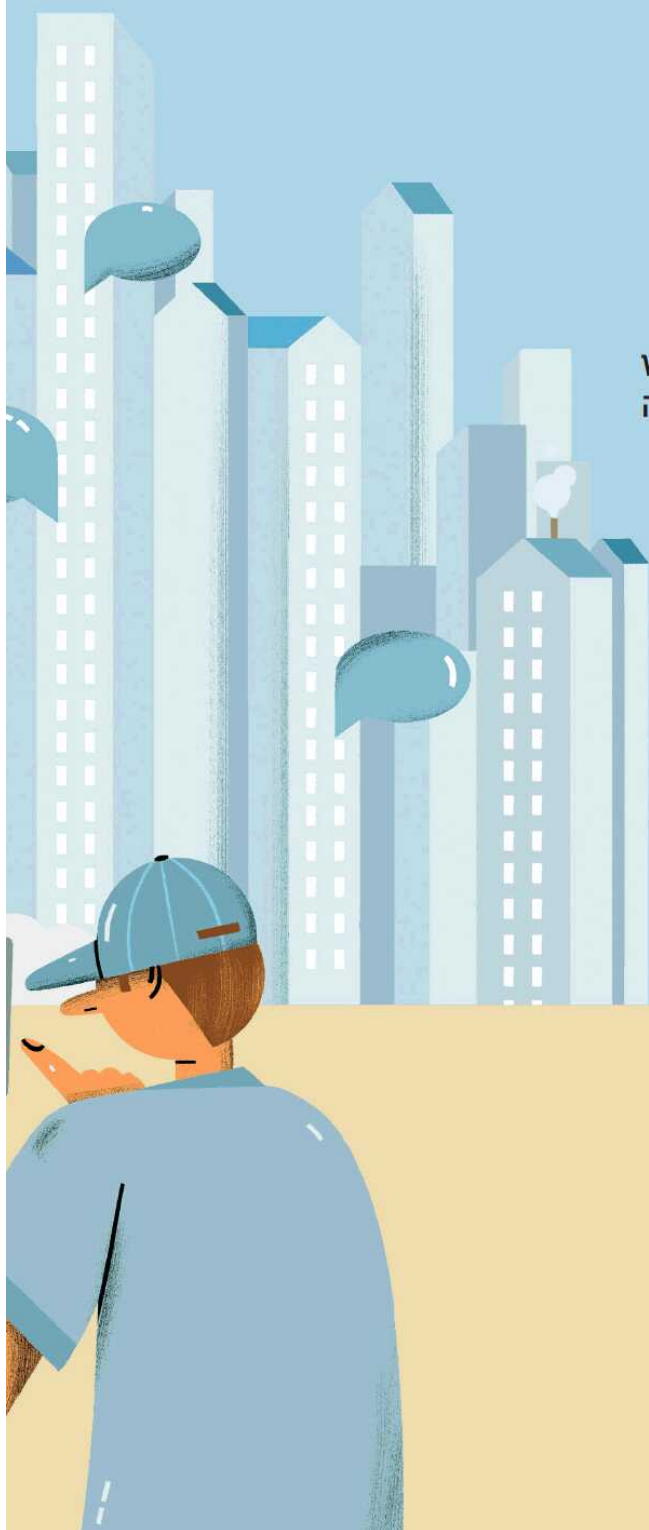
מה זאת אומרת?

"את לא מתחברת לשכנים שלך ואת לא חברה של השכנים שלך, זה לא הקונספט. את פשוט רושמת את הילדה לחוג בלט וזל השכנה רושמת לחוג ג'רו, אין שום קשר ביניכן. את לא צריכה להיות מעורבת עם השכנים, ממש לא, אין קשר". ואיך מממנים את המיזמים השיתופיים?

"בשנה הראשונה זה יהיה במימון של הקבלן". ואחרי שנה?

"מענה לשאלה הזאת ייתן בפגישה מסודרת".
(קטע משיחה עם נציגת הכבירות של השכונה השיתופית "בצוותא", שנבנית בימים אלה בתריש על-ידי קבוצת שפיר).

מבולבלים? גם אנחנו. הכלכלה השיתופית לא ידעה שהיא כואת תועלתנית וקרה או לחילופין כואת מושכת לצורכי שיווק למיינסטרים. הזמן יגיד עד כמה החיים השיתופיים בשכונה השיתופית

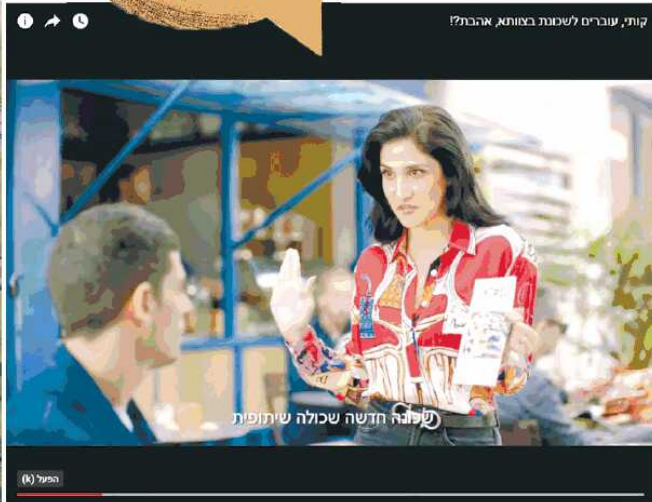






מתוך הפרסומת לשכונת בצוותא (משמאל): המיימת השכונה. "לא תברה של השכנים שלך"

קופי, עוברים לשכונת בצוותא, אהבתו!



שפחה חדשה שכולה שיתופית

הפועל (K)

המעוררות כלכלה שיתופית, כמו למשל מתן הניתן אטרקטיביות לבאים בנסיעות שיתופיות. התוכנית האלו, לא רק שיש בהן כרי להקטין את מספר כלי הרכב על הכבישים ואת זיהום האוויר, הן גם מעודדות פעילות ספורטיבית, היכרות בין עוברים ונוסעים יחד, ושיתוף פעולה בין עוברים כרמה האופרטיבית היומיומית. החברה מאמינה ששיתוף פעולה שכזה תורם לתרבות ארגונית של שיתוף גם ברברים נוספים שחשבוני להצלחה עסקית, כמו שיתוף בידע מקצועי."

"זה התחיל כספסוף", מתייחסת צורף, "לאחרונה אף קיבלתי פנייה מגוף פיננסי גדול שפנה בשאלה איך הוא יכול להתיעל תפעולית בעבודה בין יחידות שונות בארגון. היום היחידות בארגון לא משתפות פעולה, זה קורה הרבה פעמים בארגונים גדולים – כל אחת מהיחידות מעדיפה לא לשתף את המשאבים שלה. אבל הנה מגיע גוף פיננסי גדול שיועד שמודלים של שיתוף ידע וכלים לייצע את העבודה וליצור שיתוף פורה."

"בעבודה עם כל הגופים האלה, אני רואה שהצורך מגיע ממנהלים שפגשו בחיים הפרטיים שלהם מודלים של שיתוף והם רוצים להכניס אותם לארגון, וזאת אומרת שזה מובן. מי שמתגיע את מיזמי השיתוף בכל העולם זה כמעט תמיד דור המילניאלו בני 25-33. אלה אנשים ששיתוף הוא חלק מה-DNA שלהם, והם משתפים בחייהם הפרטיים ולכן מעוניינים בשיתוף גם בחייהם המקצועיים במקומות העבודה שלהם."

אבל איך מיישמים את זה ככה שהמודל השיתופי יהיה באמת משמעותי ולא רק יספק חזות עכשווית?

"היישום לא פשוט כי זו לא רק טכנולוגיה או השקעה פיננסית – היישום הוא קודם כולל תרבותי, זה המאמץ הגיוני הנדרש. ארגון שמדבר שיתוף, צריך לאפשר לעוברים שלו באמת לשתף ולתגמל אותם על שיתוף כזה, שיראו כמה ערך יש בזה ולא לדבר מהפה אל החוץ."

בהצגה השנה האחרונה, הגיעו אלייך פניות של ארגונים שמתעניינים בשיתופיות מטעמים שיווקיים בלבד? "כן, ארגונים צריכים מאוד להיזהר עם זה. אני רואה ארגונים שבחורים לדבר על שיתוף כמעטפת שיווקית ואין בזה הרבה תוכן. זה

שבה כולם רוקדים יחד, או אין ספק שהם פורטים על המיתר הזה, ומוכרים את הבידור, מתייחסים לכמיהה למפגש. האם זה מה שיהיה בפועל? אני לא יודע. יכול להיות שבסופו של דבר, הם יתנו שירותים שלא דווקא ייצרו מפגש. יכול להיות שזאת רק אריזה, מוקדם לדעת."

מילניאלו רק רוצים לשתף

איילה צורף, מומחית לכלכלה שיתופית שמייעצת בנושא לארגונים ולחברות, שמה לב לשינוי באופי ההתעניינות בכלכלה שיתופית לפני כחצי שנה. "עד לפני חצי שנה, כלכלה שיתופית הייתה תחום שחברות שמתמחות בו מתעסקות בו, כולס דיברו על EatWith, Airbnb, Uber או WeWork. אבל בחצי השנה האחרונה אני רואה חברות שלא מתעסקות בכלכלה שיתופית, שמאמצות את המודלים האלה. אלה חברות פיננסיות, חברות מתחום הביטוח או הייטק, שליבת העסקים שלהן בכלל לא קשורה לכלכלה שיתופית."

למה הן מגולות פתאום עניין במודלים שיתופיים?

"הן שואלות את עצמן איך לאמץ מודלים של כלכלה שיתופית כדי לעשות אחד משלושה: לייצר חיסכון כלכלי, לייצר התייעלות תפעולית ארגונית או לייצר חוויות חדשות לעוברים ולספקים שלהן. הכלכלה השיתופית מייצרת שינויים גדולים בהרבה מאוד תעשיות וזה מחייב גופים וארגונים להשתנות. תירות, פיננסים, החברה, ביטוח – בעצם בכל תעשייה לומדים היום את המודלים של כלכלה שיתופית. אין ארגון שמזמין אותי להרצאה, שאני לא מוצאת אצלו הפרעה בתעשייה. הארמה זהה וארגונים צריכים להיערך."

סמנכ"ל התפעול של אמרוקס ישראל, חן פורמן, מספר כי החברה החלה להטמיע מנגנוני שיתוף בארגון: "יש לנו כמה תוכניות שנועדו לעודד הגעה לעבודה באמצעים שאינם כלי רכב פרטיים ותוכנית נוספת

"בצוותא" יקיימו את עצמם, אבל כבר עכשיו ברור שיש ממה להיזהר. כשכולם רוצים לאמץ את הטרגו, כשהפופולריות בעלייה, הדרך לקרוש או שיתוף זוש (בפרפרזה על גרינוש, מתן דימוי ירוק לחברה/פעולה מזהמת) קצרה והמדרון תלול. "הדיוור השיתופי הפך לבאזווזורד", אומר שי עם שלם, שיחד עם איתן סרבר עוסק בשלוש השנים האחרונות בהטמעה של מודל קוליבינג (דיוור שיתופי) בשם קומיוניט בחיפה ובתל אביב. "התופעה מבורכת, אבל ברור שיש קשת של שיתופיות ונכונות טבעי שחלק מהולכים למקום של אריזה מיתוגית בלבד. למודלים שיתופיים יש רגל כלכלית ויש רגל חברתית-קהילתית. הרבה פעמים, הרגל הכלכלית מייצלת או מייצרת הודמנות שלא נכונה מייצרת מפגש, למרות שהכמיהה המהותית של הכלכלה השיתופית היא לקהילה. כשאין מפגש זה נשנן רק על רגל כלכלית, נוצרת אכזבה."

לצורכי המחקר שקדם להקמת מתחמי דיוור שיתופי, נסעו עם שלם וסרבר לארה"ב וצברו גוף ידע על המודלים השונים של הדיוור השיתופי מפרט וכלכלה שיתופית בכלל. בשנה האחרונה הם מוזמנים לפאנלים ימי עיון בנושא דיוור שיתופי, האחרון התקיים בסנט הוג'ס באיל, על אותה כמה עם יומי שכונת "בצוותא".

איך מאלטרנטיבה, הפכה הכלכלה השיתופית לדגל שמתהדרים בו קבלינים קונבנציונליים?

סרבר: "אנחנו מרגישים שיש כלכלה סביב המונח דיוור שיתופי וברור לנו שבסופו של דבר, יהיה גם קרוש. אותנו מעניין בריוור שיתופי שכשהדיוור חוזר לבניין ויש לו אור בבית, שתהיה לו אפשרות להכיר אנשים חדשים וליצור קשרים משמעותיים. דוגמה טובה להברל בין שיתופיות אמיתית למיתוג היא ההברל בין המודל של גולשי ספות – שני סוכי אירוח ופגישות בין אנשים – לעומת Airbnb, שזה מודל של מלונאות בלבד. עם שלם: "סופו היום, מודלים כאלה לא יביאו אותנו למקום של קהילתיות ויצירת החיבורים החדשים. שכונת בצוותא מציגה פרסומת קהילה

אפליקציית שיתוף של צה"ל. מולל נספ וירטואלי



אל"מ פיני בן מויאל: "יש התגייסות גדולה, גל של אנשי צבא שרוצים לשנות ולחסוך, ולשמחתי, התחושה היא שצה"ל עלה על הרכבת בזמן. אם פעם הצבא היה זה שמביא טכנולוגיות ומגמות לאזרחות, היום אנחנו רואים יותר מגמות באזרחות שצה"ל רוצה לאמץ"



שי עם שלם: "שכונת בצוותא מציגה בפרסומות קהילה שבה כולם רוקדים יחד, אז אין ספק שהם פורטים על המיתר הזה, ומוכרים את הביחד, מתייחסים לכמיהה למפגש. האם זה מה שיהיה בפועל? אני לא יודע. יכול להיות שזאת רק אריזה, מוקדם לדעת"

פרופ' מיכל גל: "זה לא שאין בשורה, אבל צריך לשים לב שהכלכלה השיתופית לא נקייה מהתנהגויות שראינו במבנים המסורתיים של הכלכלה. היא יכולה לשבור את ההגמוניה של בתי המלון או של חברות מוניות, אבל יכולה גם ליצור מבני שוק שהם בעצמם פוגעניים"

ורגולציות שמדינות בקצו כרי להגן על עובדים ודיירים, מעין מנגנון עוקף חוק. אני חושב שיש משהו בטכנולוגיה של הטלפון החכם שהיה יכול ברמה התאורטית לאפשר התנהלות שיתופית חדשה שהיא מעניינת ומרגשת. אבל צריך לבחון אם המערכות האלה שונות בתכלית ממבני השוק הקפיטליסטי המסורתי, או שמדובר רק בגימיק."

הצבא הכי שיתופי בעולם

על התעצמותה של הכלכלה השיתופית והכניסה של מונחיה לארגונים מסורתיים, אפשר ללמוד מהארגון הגדול ביותר במדינה שמחויק בהיקף המשאבים הגדול ביותר: צה"ל. "זה מרתק לראות איך ארגון כמו הצבא מבין שהוא יכול לאמץ מודלים בינלאומיים שכולנו מכירים מהעולמות

מאוניברסיטת חיפה, מחמיר יותר ומסביר כי גם החברות המזוהות ביותר עם הטרנד השיתופי אינן מקיימות את ההבטחה. "להשתמש במילה 'שיתופי' כשמדברים על אובר או Airbnb זה ממש לא נכון", אומר קוק. "מה שהגופים האלה עושים זאת עבודת קבלנות דרך פלטפורמה דיגיטלית - ואין פה שום שיתוף. המילה 'כלכלה שיתופית' הפכה להיות באזור תאגיד. כחוקר קפיטליזם, אובר היא בהחלט תופעה מעניינת: לחברת המוניות הכי גדולה בעולם אין אפילו מונית אחת בבעלותה. אבל להגיד שיש פה משהו ערכי מוסרי ששונה מייחסי העבודה המסורתיים בשוק הקפיטליסטי? לא, ואפילו להיפך".

אז מה המודל של החברות האלה? המודלים האלה הם דרכים לעקוף חוקים

שגוי לחלוטין וזה מסוג הבלופים שנחשפים בקלות ומאוד מהר, זה יחזור אליהם כבוטרג. כמו שהיינו מדברים בעבר על פינגווינס שעסק בקהילה הגאה או גרייבוס שעסק באקולוגיה, או מתחיל להיווצר שיתוף-זוש וזאת עלולה להיות טעות מאוד גדולה. אז יש ארגונים שמנסים לרכוב על הטרנד ופנו אליי בבקשה לעזרה שיווקית של שיתוף מבלי ליישם מתודולוגיות של שיתוף, וסירבתי".

איך מזהים שיתוף-זוש?

"הדרך לזהות את זה היא לשאול האם יש תועלות אמיתיות במיזם השיתופי הזה? אם אני הולך לגור בשכונה שיתופית, למשל, האם אקבל ערך אמיתי שלא קיים בשכונה אחרת? האם אני מרגיש שחיי הקהילה השיתופיים שלי עמוקים יותר מאשר בשכונה שאינה מוגדרת שכונה שיתופית?". ההיסטוריון חוקר הקפיטליזם ר"ד אלי קוק



אירוסין תן לרבות

"הפיקוד העליון מאוד אוהב את הרעיונות האלה"

שלבוא ולהגיד לאנשי צבא 'תפרדו מהנכסים הצמודים אליכם ותסמכו על נכסים במרחב האזרחי' זה שינוי ממעלה ראשונה, זה הסיפור האמיתי. כולנו גדלנו בגישה שצריך להחזיק אצלנו מחסני חירום ושהכול יהיה בידים שלנו, שאסור לסמוך על אף אחד ואי אפשר לדעת מה יהיה במלחמה. אבל אני אומר שמדינת ישראל כל-כך חזקה, שאני בהחלט סומך על המרחב האזרחי שלה. גם אם 70% ממה שתכננתי יקרה - זה מספיק. הצבא חייב לחשוב אחרת, אנתנו חייבים להתאים את עצמנו לדרכי החשיבה באזרחות".

דוגמה נוספת לשיתוף שנעשה בין צה"ל ובין גורמים באזרחות היא בעבודות הרכבת הקלה בתל אביב. "בגלל החציבה יש המון פסולת בניין", מספר כהן, "אז קצין אימונים הציע לקחת את הפסולת ולבנות אתרי אימונים, והנה לנו אתרי אימונים שלא היינו צריכים להשקיע בהם כסף. מנהלת הרכבת הקלה מרוויחה כי אני מפנה לה את הפסולת, וחוזי משינוע אני לא משקיע כסף".

איך הפיקוד העליון שם למעלה מתייחס לכל הרעיונות האלה?

"מבלי לפרט, אני יכול להגיד שהפיקוד העליון מאוד אוהב את הרעיונות האלה. אני ופיני (בן מויאל, ראש מחלקת לוגיסטיקה בצה"ל) נותנים המון הרצאות יחד ומגיעים לכל פורום ולכל קבוצה שרוצה לשמוע לספר על האג'נדה ולשתף בהתלהבות ותשוקה לנושא ואיך אפשר לעשות שינוי. אנתנו מוצאים במצב תודעתי אחר לגמרי בצבא ואני בטוח שיש ישתלב ביום פקודה".

החייל. הזמנים הם קריטיים במצב כזה. זוקו מצאו ש-800 מטר מהמקום יש שני שופלים שעבדו באיזה אתר, ובארג בלוד שהעלה אותם על מוביל והביא אותם לאתר. תוך שעתים היו לי הכלים הנחוצים לחילוץ".

ללא שיתוף הפעולה הזה, מה היה קורה?

"במנגנון הרגיל הייתי צריך לפתוח הומנה בצבא, מה שלוקח מינימום 12 שעות. לכן המסקנה מהאירוע הייתה שנפתח מודל שיתופי לפי המודל של אובר ונחיל אותו על הצבא. המודל של אובר יכול לאתר לי את הכלי הכי קרוב, ביחס לצורך ולמיקום, ואפשר להזמין אותו, ממש כמו עם מוניות. במצב מלחמה או חירום, את הכלים שזוקו מאתרים אני יכול להבר לבעלי רישיונות לכלים האלה שכבר לא עושים מילואים ולנדב אותם, הם יהיו הנהגים. ואז אני יוצר מודל שממנף את המעצם קיימים, מחבר אחד ועוד אחד. אני ממצמם משמעותית את לוחות הומונים בזמן חירום ומתגבר על הפער של התקציב".

איך תחבר אנשים עם רישיון לכלים הכבדים?

"דרך יועצים משפטיים קיבלנו אישורים של אותם ספקים של כלים שמאפשרים לנו במצבי חירום להשתמש במידע על בעלי רישיונות לכלים האלו. מצאנו מתכנן מנצח למצות את המידע. אנתנו כרגע בשלבי כתיבת חוזה להפעלה של הדבר הזה בחירום מול משרד הביטחון שאמונים על התחום. זה עבר אבולוציות ומלא ניירות ויועצים, כולל התנסויות ותרגולים שעשינו. עברנו את בדיקת ההיתכנות ועכשיו אנתנו בשלבי חוזה התקשרות".

עלפי כהן, שינוי הגישה משמעותי: "חשוב להבין

קצין הלוגיסטיקה הפיקודי של פיקוד הצפון, אלוף משנה רוני כהן, מספר כי המודלים השיתופיים החדשים משרתים את צה"ל לא רק בזמן שגרה אלא גם בזמן חירום. "יש בצה"ל פער בכל הקשור לצרכים של ציוד מכני הנדסי שנדרש בחירום, אם זה טרקטורים, קטרפילרים, שופלים, D9, מכשירי חציבה, מסורים מיוחדים, תאורה ועוד", הוא אומר. "אנתנו צריכים עוד למעלה מ-200 כאלה במצב חירום והמשמעות היא מיליוני שקלים, אבל יש לנו פער תקציבי. אמרנו לעצמנו שאנתנו לא יודעים לגשר על הפער הזה באופן מיידי, אבל למדינת ישראל יש יכולות אדירות במרחב האזרחי. זה הוליד אסטרטגיה של כלכלה שיתופית".

ספר על האסטרטגיה החדשה.

"בתפקידי הקודם קקצין הלוגיסטיקה הפיקודי של פיקוד העורף, סימנתי חמש-שש חברות באזרחות שאני רוצה ללמוד אותן, וככה הגעתי להכיר את היכולות של חברת זוקו שילובים, שמשווקת את הכלים ומספקת שירותי תחזוקה. יש להם יכולת איכון בזמן אמת של הכלים שלהם, כלומר יותר מ-100 אלף כלים שאפשר לדעת באותו הרגע איפה הם נמצאים בארץ, אם הם כשירים ומה מצב הדלק שלהם. בנוסף, יש להם בקרה על 500 גנרטורים ברחבי הארץ. אמרנו לעצמנו, 'הנה יכולת קיימת שאולי נוכל להיעזר בה בזמן חירום'. "כשהתרחשה קריסת המבנה בחניון ברחוב הברזל בתל אביב, אחרי רבע שעה פניתי לחמ"ל של זוקו וביקשתי שימצאו לי כלים כבדים לסילוק הריסות באזור רמת



קריסת החניון ברמת החייל. איתור כלים נכדים בהשראת אובו

איילה צורף: "הרצון מגיע ממנהלים שפגשו בחיים הפרטיים שלהם מודלים של שיתוף והם רוצים להכניס אותם לארגון. אבל זו לא רק טכנולוגיה או השקעה פיננסית. ארגון שמדבר שיתוף, צריך לאפשר לעובדים שלו באמת לשתף ולתגמל אותם על שיתוף כזה"

רואים יותר מגמות באורחות שצה"ל רוצה לאמץ. גם מפיק מרכז הצידור של צה"ל, אלוף משנה שגיב שרביט, היה בהרצאה של צורף ביום ההוא, והוא מספר איך עיניו נצצו כשהבין את הפוטנציאל הלוגיסטי: "כמות הצידור של צה"ל מגיעה למספרים האסטרונומיים. המהות של השינוי היא בכלכלת הגישה: במקום להיות בעלים של מוצר, אפשר לקבל גישה אליו. בסרגה עלו הרבה רעיונות, חלק נפלו וחלק התקדמו. החלטנו שנתמקד מדי שנה בשניים או שלושה נושאים. אחד הנושאים המעניינים זה המדים של אנשי הקבע, שכיום הם רוכשים באמצעות נקודות בחנויות בבסיסי הצידור."

וגם השינוי השיתופי?
"להרבה קצינים יש צרכים שונים. הבנו שאנשי קבע לאורך שנות השירות עולים ויורדים במשקל, נשים בנכנסות להריון וחוזרות למשקלן הקודם, יש אנשי קבע שפורשים מצה"ל והמדים נשארים איתם. או עלה הרעיון של חנות יד שנייה למדים. נזמין את אנשי הקבע להחזיר מדים במידות שהם לא צריכים, ויש מערך מפעלים שיועד לתקן או נפל כפתור, למיין, לכבס ולארוז מחדש. את המדים האלה נציע במחיר נמוך ביחס לעלות המדים החדשים."

אין מתבקש מזה.
"נכון, לפעמים הרברים נמצאים מתחת לפנס וצריך שמישהו יאיר את החשיבה ויפגין יצירתיות. הרברים צפים היום. אנחנו נצא בפילוט בקרב שבנים-שלושה בסיסים גדולים כדי להבין את הכדאיות הכלכלית של הרבר ואיך לתמחר את המדים יד שנייה. אני מעריך שנצליח להציל 40%-60% מהמדים."



הוא לחסוך משאבים. במקום לקנות ציוד - אפשר לשתף אותו. עכשיו האפליקציה נמצאת בפיתוח ומושקעת בפיתוח שלה כמה עשרות אלפי שקלים. אני מעריך שתוך כמה חודשים היא תעלה לאוויר. איזה עוד רעיונות מהכלכלה השיתופית צה"ל בוחן בימים אלו?
"באותו מפגש עלה רעיון לעשות שיתוף במכשיר ה-MRI שיש לצה"ל בצריפון, שאותו מפעילה חברה אורחית. הרי ירוש שבישראל, להזמין תור לבריחה כזו לוקח חודשים, או עלה רעיון שבלילות, אורחים ישתמשו בו, וזה נמצא בבדיקה משפטית."
גם בתחום התחבורה החכמה, מרווח בן מויאל, מתגלגלים רעיונות: "שיתפנו פעולה עם EcoMotion, חברה ממשלתית שמשתתפים בה 600 סטארט-אפים בתחום התחבורה. היומה הראשונה שחשבנו עליה היא הסעת המונים לקריה כדי שלא יגיעו עם מכוניות פרטיות. עלתה חשיבה על כלי רכב חשמליים קטנים שיעלו בתוך הקריה, או מודל 'קאר טו גו' שיכול לשמש קצינים שמגיעים לדייננים ולאחר מכן צריכים להגיע לדיון בתל השומר. ככה הם יכולים לוותר על הרכב הפרטי."
הגל השיתופי, מרווח בן מויאל, וזכה לעניין רב. "התחלנו חמישה אנשים בקבוצת ווטסאפ, והיום אנחנו יותר ממאה. השבוע ישכנו עם ארבעה צוערים של היועץ הכספי לרמטכ"ל והם לקחו על עצמם בהתנדבות לבחון שני מודלים שאנחנו מריצים עכשיו כדי להבין בדיוק כמה כסף זה יחסך. יש התגייסות מאוד גדולה, גל של אנשי צבא שרוצים לשנות ולחסוך כסף. מאז שנכנסתי לזה, אני מקיים פגישות בימי שישי על הנושא ואפילו הגעתי לבית הספר של הבת שלי וסיפרתי לכיתה שלה על כלכלה שיתופית. הם היו מופתעים, אבל הם הרבה יותר פתוחים לקבל את הרעיונות האלה. זה טרנד עולמי שרק ילך ויתעצם. לשמחתי, התחושה היא שצה"ל עלה על ההכנת בזמן. אם פעם הצבא היה זה שמביא טכנולוגיות ומגמות לאורחות, היום אנחנו

האורחים ולייצר אסטרטגיית שיתוף", אומרת צורף, שהגיעה לפני שנה וחצי להרצאה בפני פורום בכירי צה"ל ונשארה כיועצת ומלווה בכמה מיזמי שיתוף שנחשפים כעת לראשונה.

ראש מחלקת לוגיסטיקה בצה"ל, אלוף משנה פיני בן מויאל, מספר איך הכול התחיל: "לפני שנה הייתי בהרצאה של איילה כחלק מיום העשרה שעסק במגמות שקורות בעולם. ניגשתי אחרי ההרצאה לאלוף שלי וביקשתי ממנו לקחת את הנושא של כלכלה שיתופית, והוא אמר לי - 'שליך'. הקמתי קבוצה בוטסאפ שקוראים לה 'כלכלה שיתופית - תחבורה חכמה', היו בה חמישה אנשים. פתחתי אותה לכל מי שרוצה להשפיע, ללא קשר למעמדו, דרגתו או תפקידו. לאחר מכן עשינו סדרת העמקה בת שבועיים והחלו לעלות הרבה רעיונות."

כמו מה למשל?
"למשל, מודל שדומה לספריית הפצים. גילינו שיש הרבה יחידות צבאיות שישובות באותו מרחב גיאוגרפי, אבל אין ביניהן חיבור. למשל, גרוד של גולני ברמת הגולן יכול להיות משהו קילומטרים מגרוד של צנתנים, אבל הם לא מדברים ביניהם. יכול להיות שלאחר מזה יהיה חסר פריט מסוים, לדוגמה כיסאות פלסטיק, או הוא יצטרך לפנות להטיבת האם או לנסוע עד לתל אביב כדי להביא את הכיסאות. עלה הרעיון של כלכלה שיתופית, שלפיו, כל יחידה תוכל לשתף אמצעים שלא עושים בהם שימוש ושאינם תחמושת או כלי נשק: משאית, ציוד משרדי, מנת מזון או אפילו לינה לחייל."

זה נשמע מתבקש, איך זה לא נעשה עדיין?
"כדי לברוק אם זה אכן מתבקש, עשינו סקר גדול בשטח שחובלי סרן ארו צור, קצין צעיר בן 25 שהעלה את הרעיון. גילינו שאחוז גדול מהסרנים חושבים שזה מוטיב המציאות. יצרנו כסף וירטואלי בשם 'גלגלים' שיעודד את שני הצדדים לעשות שיתוף והחלפה - כל יחידה תוכל לממש את הגלגלים בקיום אירוע של היחידה, למשל. הרעיון

פרופ' מיכל גל: "החשש הוא שפלטפורמה שיש לה הרבה כוח, תקבע תנאים נצלניים, כמו מחירים הרבה יותר גבוהים. חשש אחר הוא של אפליה, כמו במודל של אובר, כשנהגים נותנים לנכים ציונים נמוכים יותר כי לוקח להם יותר זמן להיכנס ולצאת מהרכב"



האם כלכלה שיתופית היא אקולוגית?

“אחת ההנחות או האקסיומות בנושא כלכלה שיתופית היא שזוהו מנגנון ידירותי יותר לסביבה”, אומרת איילה צורף, ומבהירה שכלל לא ברור שכך הדבר. “כלכלה שיתופית מייצגת שירותים, גורמת לנו להוציא פחות כסף ועדיין להשתמש באותם מוצרים ושירותים במתכונת חדשה. לכן, על פניו היא מייצגת תהליכים טובה אקולוגית. עד שנת 2016, המחקרים שנעשו על כלכלה שיתופית בחיבת האקולוגי הצביעו על תנודות חיוביות בעיקר בנושאי תחבורה והלבשה. אלא שבשנתיים האחרונות, אגזנו מתחילים לראות גם מחקרים שמטילים ספק בשאלה האם כלכלה שיתופית היא כלכלה אקולוגית כמו שהחננו”.

תחבורה מבוססת כלכלה שיתופית שואפת להפחית את מספר המכוניות על הכביש, זה אקולוגי.

“היום ברור שתחבורה שיתופית זה שם קוד להרבה סוגים של תחבורה. אובר למשל היא לא אקולוגית, כי הרבה פעמים משתמם בה רק נוסע אחד שמצטרף לנהג. יכול להיות שאותו אדם שלקח אובר הוריד רכב אחד מהכביש, אבל יכול להיות שהוא עשה את זה במקום לקחת תחבורה ציבורית, ואז הוא העלה רכב על הכביש. מצד שני, תחבורה שיתופית זה גם Via, חברה ישראלית שמאפשרת נסיעות שיתופיות במנהטן ועושה זאת בצורה יעילה מאוד של כמה נוסעים ברכב אחד, מה שבהכרח מוריד כלי רכב מהכביש (פייילוט של ויה יחל בקרוב בגוש דן). או Bla Bla Car באירופה, שעושה נסיעות שיתופיות ארוכות (בלה בלה קאר היא פלטפורמה לחיבור בין נהגים לנוסעים שנוסעים לאותו יעד). ההשפעה האקולוגית של מיומי תחבורה שיתופיים תלויה בגוף ובמנגנונים שמפעילים אותם”.

מה לגבי שיתוף של אופנה?

“אופנה שיתופית שעוברת ממודל של קנייה להשכרה היא בהכרח אקולוגית יותר כי היא מביאה לייצור מופחת של ביגוד. Rent the Runway האמריקאית היא הצלחה גדולה ורואים יותר ארגונים ומעצבים שעוברים למודל של השכרה והשאלת בגדים”.

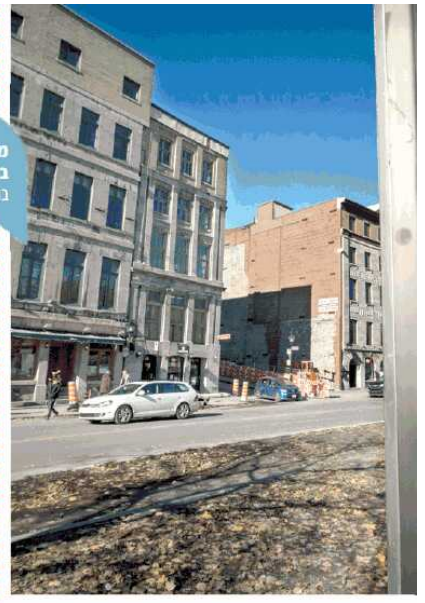
כלכלה שיתופית מתנהלת על פלטפורמות וטרנסקציות דיגיטליות. מה האפקט של זה?

“כאן יש סימן שאלה סביב האקולוגיות, כי כמות השרתים שהפלטפורמות האלו מפעילות וכמות החומרה והתוכנה שהם צורכים, בהכרח מגבירות את השימושים שלנו בפלטפורמות דיגיטליות, שגם להן יש השפעה סביבתית”.

ההערכות משתנות.

“כנן. במחקר שהסתיים בשנת 2017 ונעשה באוניברסיטת בוסטון ואוניברסיטת אוטרקט אמרים החוקרים שלא נעשו מספיק מחקרים על ההשפעה האקולוגית של שיתוף, ויש צורך בהם, כי האקסיומות שהובילו אותם בשנת 2013 כבר לא בהכרח נכונות. הם מסבירים שהמחקרים הקיימים לא לוקחים בחשבון את כל התהליך של השיתופיות. הם מדגימים זאת בגראף סייל, כשמספחה מוכרת את תכולת הבית שלה. על פניו, זה מעודד שימוש חוזר ומפחית טביעת רגל אקולוגית, אבל אם אותה מספחה לוקחת את הכסף שהרוויחה כדי לקנות מוצרים חדשים, המכירה הזאת בעצם מגדילה את חדשים במקום שימוש חוזר לקיימים. החוקרים שואלים לאן זורם הכסף שמסתובב בכלכלה השיתופית. האם הוא משמש להשכרת שירותים או מוצרים, או לקנייה של מוצרים חדשים”.

מחאה נגד Airbnb במונטריאול. פגיעה בתרבותיות



ולצאת מהרכב. אם הלוקח מדורג נמוך יותר, תוערה תופעה לפיה חלק מהנהגים יעדיפו לתת שירות ללוקח אחר. רבר נוסף שפלטפורמה שיש לה כוח יכולה ליצור הוא חסמי כניסה למתחרים, למנוע או להקשות עליהם להיכנס, וזה נקרא 'התנהגות מדירה'. זה מחוק את כוח השוק שלה בצורה מלאכותית. התנהגות מדירה אחרת היא קשירה של המשתמש לרכוש שירותים נוספים כחלק מהחבילה, ויש כבר פלטפורמות שדורשות את הקשירה הזאת.

“גם שימוש במידע שהפלטפורמה אוספת על המשתמשים יכול להיות ניוצל, רואים את זה עכשיו באמזון. האיחוד האירופי הכריז על חקירה כי התגלה שאמזון עשתה שימוש במידע שהיא אוספת לגבי המוצרים המוצלחים שנמכרים דרכה והחלה להציע מוצרים זולים או דומים מאוד מתוצרתה. כיום, כ-50% ממה שאמזון מצייעים - זה של אמזון”.

המחקר שלך התמקד בברוח של החמונים. בתמונת המוצג שאת מתארת, הכלכלה השיתופית לא באמת מעבירה את הברוח לחמון. “להמונים יש כוח, אבל הוא מוגבל. אפשר להשתמש בו בתנאים מסוימים. הכוח הישיר של ההמונים הוא על-ידי הבחירה של הפלטפורמה, אבל ברגע שאתה בוחר בפלטפורמה, אתה למעשה נתון לה כוח או מפתח את הכוח של הפלטפורמה המתחרה. הכוח הצרכני הזה מוגבל כשאין הרבה אופציות ואין לפלטפורמה מתחרות”.

כמו פייסבוק שאין לה באמת יורשת, או Airbnb שאין לה מתחרות.

“בריוק, ואז מה שצרכנים יכולים לעשות כדי לשנות את המצב, זה להשוך את התנהלות נצלנית ולפגוע במוניטין של החברות. יש למשל אתר שנקרא Airbnb Hell, שנוצר על-ידי אנשים שהשכירו את הדירות שלהם דרך הפלטפורמה או שכרו דרכה, ונפגעו”.

עד כמה הכלכלה השיתופית היא באמת בשורה להמונים?

“זה לא שאין מה בשורה, אבל צריך לשים לב שהכלכלה השיתופית לא נקיה מהתנהגויות שראינו במבנים המסורתיים של הכלכלה. אז מצד אחד היא יכולה לשבור את ההגמוניה של בני המלון והרומינגטיות שלהם, או של חברות מובילות, ומצד שני, צריך לשים לב שהיא יכולה ליצור מבני שוק שבעצמם יכולים להיות פוגעניים. בלי שאנו שמים לב, קמים תאגידים ענק של כלכלה שיתופית, שכסופו של דבר גורפים רווחים, זה לחלוטין קפיטליזם. כלומר, גם לכלכלה שיתופית צריך להתאים רגולציות ואיוונים”.

● tzela-k@globes.co.il

אילו בעיות?

“אני מכנה את זה התחנות שליליות על הרווחה החברתית. אחת הרוגמאות היא העלייה של מחירי הדירור בתל אביב בעקבות כניסת Airbnb. עצם העובדה שחלק גדול מהדירות בעיר מוצעות להשכרה קצרת טווח, גרמה להורדת היצע של דירות שמושכרות לטווח ארוך, וזה גרם למחירי השכירות בתל אביב לעלות. רואים את זה ברמות של עיריית תל אביב ושל ערים אחרות בעולם”.

“כמו כן, אחד הרברים שמציעים עליו בכלכלה השיתופית בעולם זה החשש שפלטפורמות של כלכלה שיתופית, שעושות את החיבורים, לעיתים יכולות ליהנות מכוון שוק משמעותי בגלל יתרונות לגודל או יתרונות של כלכלת רשת. נוצר מצב שבו ככל שיש לך יותר משתמשים, אז למשתמש הנוסף יהיה כדאי להצטרף דווקא אליך. ובגלל שמדובר פה בפלטפורמות שהן שוקים דו-צדדיים, כלומר מחברים בין מציעים לבין משתמשים, אז צמיחה בצד אחד גוררת צמיחה בצד שני. כי יש פלטפורמה שיש לה יותר דירות, או הנטייה שלך תהיה להעריך אותה על פלטפורמה שיש לה מעט דירות, וזה יפיע על בעלי הדירות שירצו להציע את הדירה שלהם בפלטפורמה שיש בה יותר משתמשים. אז יש פה מין כדור שלג”.

מה המשמעות של זה?

“מאפיינים אלו נותנים כוח לפלטפורמה על המשתמשים שלה, וזה החשש בריני תחרות, חשש של התנהגות נצלנית. פלטפורמה שיש לה הרבה כוח, תקבע תנאים נצלניים כמו מחירים הרבה יותר גבוהים. חשש אחר הוא של אפליה, רואים את זה במודל של אופר: שם, למשל, הנהגים נותנים לנכים ציונים נמוכים יותר כי לוקח להם יותר זמן להיכנס”.

ד"ר אלי קוק: “להשתמש במילה 'שיתופי' כשמדברים על אובר או Airbnb זה ממש לא נכון. מה שהגופים האלה עושים זאת עבודת קבלנות דרך פלטפורמה דיגיטלית - ואין פה שום שיתוף. המילה כלכלה שיתופית הפכה להיות באזור וורד תאגידי”

