



התפתחויות מרכזיות בעולם

הרכב

אפריל 2021

4.5.2021



תוכן עניינים :

3.....	1. ארצות הברית.....
5.....	2. סין.....
7.....	3. אירופה.....
11.....	4. גלובאלי.....
13.....	5. ישראל.....
14.....	6. תשתיות ואנרגיה ירוקה.....
19.....	7. פרק פוליטי.....



1. ארצות הברית

אמריקה צועדת לכיוון רכב חשמלי: ניו יורק מיישרת קו עם קליפורניה ומדיניות ביידן ותאסור מכירת רכבי בנזין עד 2035. ממשל ביידן ישקיע הון בתשתית טעינה

מדיניות הממשל האמריקאי החדש המקדמת את התחבורה הירוקה משפיעה גם על המדינות הגדולות בארצות הברית, שהממשל המקומי שלהן מאמץ בקצב מהיר יעדים תחבורתיים ירוקים ומוחק את מורשת טראמפ. בשלהי אפריל, למשל, הכריזה מדינת ניו-יורק כי היא מיישרת קו עם מדינות הרכב של קליפורניה והחל מ-2035 היא תאשר למכור בתחומה רק כלי רכב עם "אפס פליטה", בעיקר חשמליים. עד 2045 ייאסר השינוק בניו יורק גם של כלי רכב מסחריים במשקל בינוני עד כבד עם מנועים מזהמים.

מקבלי ההחלטות בממשל של מדינת ניו יורק אמרו כי "השפעה ויכולת הרכש של מדינת ניו-יורק צריכים להיות מופנים להגדלת מספר כלי הרכב עם אפס פליטה. רכישה של כלי רכב כאלה תעניק דחיפה להקמה של תשתית טעינה חיונית, שממנה ירוויחו הן המדינה והן האזרחים...השינוי האקלימי הוא אמיתי וחייבים לטפל בו למען הדורות הבאים".

ובינתיים חשף הבית הלבן במהלך אפריל פרטים על התוכנית החדשה להרחבה דרמטית של רשת עמדות הטעינה בארצות הברית לפיה הממשל מתכוון להשקיע 15 מיליארד דולר כדי להקים רשת טעינה ארצית עם 500 אלף עמדות טעינה ציבוריות לפחות. הכסף יועבר במתכונת משולבת של תמריצים ומענקים למדינות שונות בארצות הברית כמו גם למגזר הפרטי במטרה להאיץ את הקמת עמדות הטעינה בבנייני מגורים, חניונים ציבוריים ועוד, ולהקים רשת צפופה של תחנות טעינה מהירות לאורך הכבישים הבין-מדינתיים.

המטרה היא שרוב הנהגים יטענו את כלי הרכב בבתים ובמקומות העבודה כאשר התשתית הציבורית תשרת בעיקר אנשים ללא חניה צמודה והנוסעים למרחקים ארוכים. הממשל סבור כי "הקמת רשת עמידה, צפופה וזמינה תגדיל את אמון הלקוחות בשימושיות של כלי רכב חשמליים". הממשל שואף שהרשתות החדשות ייצרו משרות חדשות. במקביל עתיד משרד האנרגיה האמריקני להעניק מענקים בהיקף עשרות מיליוני דולרים למטרות מחקר בתחום הסוללות והטעינה.

בנוסף, פרסם משרד התחבורה האמריקני כי החל לממן "מסדרונות של הנעה חלופית" עם תחנות טעינה מהירות לאורך 51 כבישים מהירים וכבישים בין מדינתיים, שיכללו בעתיד גם תחנות תדלוק במימן, גז טבעי דחוס ועוד. הממשל חזר על ההצהרה שבכוונתו "לחשמל" את צי הרכב הפדראלי בשנים הקרובות והממונה על הצי אמר כי השנה "מספר כלי הרכב עם אפס פליטה בצי הממשלתי ישלש את עצמו" אם כי הוא לא נקב במספרים.



מסירות הרכב באפריל: השוק האמריקני מתאושש אבל מחסור במלאים יוצר לחץ

מסירות כלי הרכב בארצות הברית המשיכו במגמת ההתאוששות של הרבעון הראשון, כך עולה מהערכות ראשונות של חברת סחר הרכב COX. על פי הנתונים, המסירות באפריל הסתכמו בכ- 1.36 מיליון כלי רכב, שהם קפיצה של 90% לעומת אפריל אשתקד, מוכה הקורונה ועלייה מתונה של 2.3% בלבד לעומת אפריל 2019, מה שמעיד על המשך ההתאוששות.

המכירות הללו מעידות על קצב מכירות שנתי חזוי של כ-1.5 מיליון כלי רכב, קצב מעט נמוך יותר מהקצב שעליו הצביעו נתוני חודש מרץ.

Cox Automotive מצביעה על כך, שהפרעות הייצור הקשות בשל משבר הציפיים הביאו באפריל לירידה משמעותית במלאים אצל הדילרים ולעודפי ביקוש בדגמים פופולריים. הדבר תורם לעלייה מואצת במחירים המשוקללים בשוק הרכב המשומש. אינדקס ערך הרכב המשומש של Manheim, שנחשב לאמת מידה רווחת בענף, מגלה קפיצה של 26% בחודש מרץ.

במקביל נראה שארצות הברית מתחילה להתעורר לעידן החדש של ממשל ג'ו ביידן ולרכוש יותר כלי רכב חשמליים. על פי נתוני COX, המכירות של כלי רכב חשמליים, פלאג-אין והיברידיים תפסו ברבעון הראשון נתח של כ-7.8% מכלל השוק לעומת נתח של 4.8% ברבעון המקביל אשתקד. ואילו הניתוח של אתר מחקר הרכב TRUECAR מגלה, שההנחות הממוצעות על כלי רכב ירדו באפריל ב-27.8% והיו הנמוכות ביותר מאז אפריל 2016.



378 מיליון כלי רכב על הכבישים מתוכם 4.49 מיליון חשמליים. מדי רבעון נוספים לכבישים כמעט 4 מיליון כלי רכב נטו

במהלך אפריל פרסם המשרד לביטחון פנים של סין כמה נתונים מאירי עיניים על מצבת כלי הרכב ופעילות ענף הרכב בסין. על פי הנתונים, נכון לסוף מרץ 2021 נעו על כבישי סין לא פחות מ-378 מיליון כלי רכב מנועיים, מתוכם 287 מיליון כלי רכב פרטיים. במדינה יש כיום 463 מיליון מחזיקי רישיון נהיגה פעילים, 425 מיליון מתוכם עם רישיון נהיגה לרכב פרטי. ברבעון הראשון של 2021 בלבד נרשמו בסין 9.66 מיליון כלי רכב חדשים, גידול של כ-3.88 מיליון כלי רכב המהווים כ-67%, לעומת הרבעון המקביל אשתקד, שהיה "רבעון קורונה", וגידול של 32% לעומת הרבעון המקביל של 2019, נטול הקורונה. ברבעון הראשון של השנה גם הונפקו 8.39 מיליון רישיונות נהיגה חדשים ברכב פרטי.

מספר בעלי הרכב הפרטי ב-72 ערים במדינה עולה על מיליון איש לכל עיר כאשר ב-33 ערים יש מעל 2 מיליון בעלי רכב וב-16 ערים רשומים מעל 3 מיליון בעלי רכב. מספר בעלי הרכב בעיר בייג'ין לבדה עולה על 6 מיליון מה שהופך אותה לעיר בעלת צפיפות התחבורה הגדולה בעולם.

מספר כלי הרכב המונעים באנרגיות חלופיות בסין, כולל היברידיים, פלאג-אין וחשמליות, הגיע השנה ל-5.551 מיליון מתוכם 466 אלף נרשמו ברבעון הראשון של 2021. מתוך הסך הכולל, 4.49 מיליון הם דגמים חשמליים לגמרי (BEV), כולל מיקרו-מכוניות חשמליות. הרכבים החשמליים מהווים 81.5% מכלל כלי הרכב האלטרנטיביים הרשומים לתנועה בסין. מספר מקבלי רישיון הנהיגה החדשים צמח בכ-179% לעומת הרבעון הראשון אשתקד.



אחרי שכבשה את ההובלה העולמית ברכב חשמלי, נערכת סין להובלת העולם בתחום הנעת המימן

בישראל סוגיית הנעת כלי רכב באמצעות תאי דלק על בסיס מימן היא עדיין מוקד בעיקר למחקרים אקדמיים, ניסויים ותיאוריות. אולם ממשלת סין ממשיכה לקדם במרץ את הטכנולוגיה החדשה כאחת משיטות ההנעה הירוקות האסטרטגיות במדינה.

ממשלת סין מעניקה כיום לכלי רכב כאלה, בעיקר מסחריים וציבוריים, סובסידיות עמוקות וקוראת לקידום שלהם במסגרת תוכנית החומש החדשה. במקביל היא מסייעת להקים עבורם תשתית תדלוק נרחבת במימן דחוס. נתונים שפורסמו במהלך אפריל מגלים, שמתוך כ-544 תחנות תדלוק במימן שפעילות בכל העולם, 128 מהן פעילות כיום בסין ומשרתות כ-7,000 כלי רכב בבעלות פרטית וציבורית.

הדחיפה להקמת תשתית תדלוק במימן בסין מתבצעת לא רק במישור הארצי אלא גם המוניציפלי. הממשלה המקומית של בייג'ין, למשל, משלימה כיום את ההכנה של תוכנית החומש שלה, עד 2025, לקידום הפעלה, ייצור ותדלוק של כלי רכב עם הנעה מימנית. גם הממשלה של מחוז גואנדונג פרסמה לאחרונה תוכנית ארוכת טווח להאצת יצירת שרשרת האספקה בתחום, החל מיצור כלי רכב וחלקיהם ועד ליצרני ומתדלקי מימן דחוס וכך גם מחוזות נוספים בסין.

3. אירופה

האיחוד האירופאי הגיע להסכמה על יעדי "חוק האקלים" החדש, המשפיע גם על תעשיית הרכב



ב-21 באפריל, לאחר דיונים רבים, חתם האיחוד האירופאי על נוסח ביניים ראשוני של "חוק האקלים האירופאי", שמטרתו הסופית היא להגיע לפליטת פחמן ניטרלית, כלומר שואפת לאפס, עד שנת 2050. זוהי הפעם הראשונה בה האיחוד האירופאי מעגן יעד כזה בחוק.

תחת החוק החדש תיקבע מפת דרכים ולפיה יישמו מוסדות האיחוד והמדינות החברות יעדים מחמירים משמעותית להפחתת פליטת גזי החממה ובמיוחד פליטה מכלי רכב. יעד הביניים הראשון במסגרת החוק קורא להפחתת הפליטות נטו של האיחוד האירופאי לרמה נמוכה בלפחות 55% מרמת הפליטה של 1990, שמשמשת כנקודת ייחוס. זאת במקום היעד הקודם של רמה נמוכה ב-40% בלבד מהרמה של 1990. יצוין כי ב-2019 הפליטה הממוצעת של האיחוד האירופאי הייתה נמוכה ב-24% בלבד מזו של 1990 כך שמדובר ביעד מאד שאפתני.

היעד החדש שהושג מהווה פשרה עם תעשיית הרכב, שהייתה אחת המתנגדות להחמרת היעדים. היעד עליו הוסכם נמוך בכ-10% בלבד מהיעד אותו שאפה נציבות האיחוד לקבוע מבראשית (65%) והמשמעות של כל אחוז בפשרה היא הקטנת העלויות העתידיות של תעשיית הרכב בעשרות עד מאות מיליארדי דולרים בשנים הקרובות.

למרות שהחוק עדיין זקוק לאישור פורמלי של נציבות האיחוד האירופאי הוא כבר זכה לתגובות. מהצד "הירוק" קראו נציגים של 23 מדינות באיחוד להמשיך את המומנטום ולקבל החלטה, שתאסור לשווק באירופה כלי רכב עם מנועי בעירה פנימית החל מ-2035 לכל המאוחר. לקריאה הזו הצטרפו החודש VOLVO, UBER וענקית הריהוט השוודית איקאה, שפנו במכתב גלוי לאיחוד בנושא. וולבו כבר הודיעה קודם על דעת עצמה שבכוונתה להפסיק כליל את הייצור של כלי רכב לא חשמליים החל מ-2030. UBER הודיעה כי היא שואפת "לחשמל" את כלל צי הרכב שלה בשבע ערים גדולות באירופה כבר ב-2025 והחל מ-2030 להשתמש בכלי רכב חשמליים בלבד, בכל העולם.

מנגד נציגים של ארגוני עובדים בתעשיית הרכב האירופאית טענו כי היעד המחמיר פירושו, שכבר בשנים הקרובות הפיתוח של מנועי בעירה פנימית ייזנח כליל והמהלך יעלה לתעשיית הרכב באובדן של מאות אלפי משרות באירופה ויגדיל דרמטית את העלויות, שיתגלגלו בסופו של דבר לצרכן. יתר על כן, המתנגדים טוענים, שתשתית הטעינה ברחבי האיחוד רחוקה מאד מלהציע תמיכה הולמת לעשרות מיליוני כלי הרכב החשמליים, שיצטרכו לעלות על הכבישים בשנים הבאות כדי לעמוד ביעדים שבחוק.

סקר חדש: משבר הקורונה נותן דחיפה לתחבורה השיתופית



משבר הקורונה מעניק דחיפה משמעותית למודלים אלטרנטיביים של תחבורה, דוגמת תחבורה שיתופית, ליסינג ועוד. כך עולה מסקר נרחב שנערך באירופה בקרב כ-5,200 מנהלים של ציי רכב גדולים מ-20 מדינות.

הסקר, שתוצאותיו פורסמו באפריל, גילה שכמחצית ממנהלי הציים אימצו בשנה החולפת מודלים חדשים של ניידות וכ-40% מתכוונים לאמץ מודלים כאלה בצי שלהם בשנים הקרובות. 35% דיווחו על עליה משמעותית בביקוש להשכרת רכב לטווח קצר-בינוני, (בין השאר בשל השינויים הבלתי צפויים בכוח האדם), ו-28% על עלייה בביקוש לליסינג של כלי רכב פרטיים כתחליף לרכישה ישירה.

גם העניין בתחבורה שיתופית עלה משמעותית. השימוש בשיתוף רכב "פנימי", כלומר שיתוף נסיעות בין העובדים עם רכבי החברה שלהם, עלה ב-27% בשנה שעברה. כמעט מחצית מהציים שנסקרו כבר משתמשים בתחבורה שיתופית בתוך הצי הקיים או מתכוונים לאמץ אותה בשלוש השנים הקרובות. זהו מספר כמעט כפול ממספר מנהלי הציים, שהצהירו על כוונות כאלה בשנה שעברה. סקר מנהלי הציים גילה גם כי משבר הקורונה כמעט לא השפיע על גודל הציים שלהם. רק 8% אמרו כי הם מתכוונים לקצץ באופן יזום בהיקף צי הרכב שלהם בשנים הקרובות. 40% מהציים דווקא מתכוונים להגדיל את היקף הצי שלהם, לעומת 22% בשנה שעברה, ככל הנראה בשל החשש של עובדים רבים מחשיפה לתחבורה ציבורית צפופה.

כלי רכב עם הנעה חלופית הופכים להיות יותר ויותר אטרקטיביים לציים ו-70% ממנהלי הציים אמרו שהציים שלהם כבר משתמשים בכלי רכב חשמליים או שהם מתכוונים להצטייד בהם בשנים הקרובות.

מחקר אירופאי חדש: למרות החשיפה הגדולה לעולם הרכב החשמלי, מספר הלקוחות הפרטיים המתעניינים ברכישת רכב כזה באירופה נמצא במגמת ירידה

מספר הלקוחות הפרטיים המתעניינים במעבר לרכב עם הנעה אלטרנטיבית, בעיקר חשמלי, עדיין גבוה אולם הוא נמצא במגמת ירידה. תוצאה מפתיעה הזו עולה מ"מחקר לקוחות הרכב הגלובאלי" העדכני, שאת תוצאותיו פרסמה החודש חברת המחקר והייעוץ Deloitte. על פי המחקר, כ-41% מהנשאלים אמרו כי הם מעדיפים רכב בעל הנעה אלטרנטיבית כרכבם הבא. זאת לעומת 51% בסקר הקודם בשנת 2020. מדובר למעשה בשיעור דומה לזה של הסקר מ-2018. לדברי עורכי הסקר: "זהו נתון ראשוני מפתיע בהתחשב ב"בוס" המכירות של רכב חשמלי בשלהי 2020. מצד שני, ניתן אולי להסביר אותו בדחף של אנשים רבים לבחור באופציות תחבורה בטוחות, מוכרות ומוכחות בתקופת הקורונה". מנהל מחלקת מחקר הרכב ב-Deloitte גרמניה ציין כי "אין נסיגה כללית לעבר כלי רכב קלאסיים מונעי בנזין. המגמה ארוכת הטווח של הצרכנים טובה בבירור לכיוון הנעה ברת קיימא".



בנימוקים להעדפת רכב חשמלי, מבין אלה שצינו העדפה כזו, ציינו רוב הנשאלים את עלות הדלק, המאבק בהתחממות הגלובאלית וכמובן את התמריצים הממשלתיים לרכב חשמלי, שניתנים על ידי ממשלות באירופה.

22% מהנשאלים הביעו חשש מהעדר זמינות מספקת של תשתית טעינה. 64% מהנשאלים אמרו כי הם היו מעדיפים לטעון את כלי הרכב שלהם בבית, 25% העדיפו תחנות טעינה ציבוריות ורק 10% אמרו שהם מעדיפים לטעון את הרכב בעבודה.

בהשוואה לסקר של 2018 ניכרת ירידה מהחשש מטווח נסיעה בלתי מספק, 28% הפעם לעומת 35% ב-2018, ומהמחיר (16%). עם זאת, בסקר ניכרת עליה משמעותית בחשש מפני בטיחות טכנולוגיות הסוללות (12%, שיעור כפול לעומת 2018) ו-64% הביעו חשש מפני אובדן הפרטיות שנלווה למעבר לכלי רכב, שמחברים תמידית לרשת.

81% מהנשאלים אמרו שהמחיר של 50 אלף יורו, לאחר תמריצים ממשלתיים, הוא מחיר המקסימום שהם יהיו מוכנים לשלם עבור רכב חשמלי. 35% מהנשאלים אמרו שהמחיר צריך לנוע בין 30 ל-50 אלף יורו ואילו שליש מהנשאלים אמרו שרכב חשמלי לא צריך לעלות יותר מרכב בנזין מקביל.

גם השפעת מגפת הקורונה בלטה בתוצאות הסקר כאשר רבים מהנשאלים, בעיקר צעירים, ציינו את הצורך בריחוק חברתי כנימוק להקדמת הרכישה של רכב. כשליש מהנשאלים בגילאי 18-34 ציינו את הנימוק הזה כסיבה המרכזית לרכישת הרכב הבא שלהם. בין הגילאים 35 ל-54 המספר עמד על 22%. עם זאת, לא פחות מ-76% מהנשאלים אמרו שלא יוותרו על תהליך רכישה בין-אישי, פנים מול פנים. רק 16% אמרו שיסתפקו ברכישה וירטואלית באונליין. הסקר, שנערך בסתיו 2020, הקיף 24 אלף צרכנים מ-24 מדינות ברחבי העולם.

האיחוד האירופאי מטיל מגבלות עלולות לפגוע ברכבי פלאג אין

במקביל למגמה הכללית של קידום תחבורה ירוקה על ידי האיחוד האירופאי סבורים פרשנים כי האיחוד עשוי לצמצם את ההטבות שניתנות לרכבי פלאג-אין. במהלך אפריל פרסמה סוכנות הידיעות רויטרס את קיומה של טיוטת רגולציה חדשה של האיחוד בנושא של "השקעות ירוקות" בטכנולוגיות ידיוותיות לסביבה, מה שמכונה "GREEN FINANCE".

הרגולציה מגדירה מסגרת להשקעות באיחוד, שניתן לשווק אותן בתור "ברות קיימא" בהתאם למידת התרומה שלהן לחיסכון בפליטת CO2. המטרה היא למנוע מצגות שווא של חברות, שמבקשות מימון לפעילויות "כאילו ירוקות". בהתאם לטייטה, החל מ-2026 ואילך יוטלו מגבלות על השקעות וסובסידיות לתחבורה כך שיילקחו בחשבון פליטת גזים נוספים מלבד CO2 (כמו למשל NoX). מכוניות פלאג-אין כפי שהן כיום לא יוכלו לעמוד במגבלות האמורות. הרגולציה הזו, שאמורה להפוך לתקנה חתומה בסוף השנה, כבר זכתה לביקורת בתעשיית הרכב שרואה בה מהלך ש"הרוג את הביקוש" באחד הפלחים המצליחים ביותר בשנים האחרונות, שקטף מעל 7% מכלל המכירות בשנה החולפת.



נתוני ACEA: מכירות כלי הרכב החשמליים המשיכו להאיץ ברבעון הראשון

כלי הרכב בעלי ההנעה האלטרנטיבית המשיכו לחזק את נוכחותם בשוק ברבעון הראשון על חשבון כלי הרכב בעלי הנעה מקובלת. כך עולה מהדו"ח הרבעוני שפרסם איגוד יצרני הרכב האירופאי (ACEA) במהלך אפריל. על פי הנתונים שהצטברו במדינות האיחוד, כלי הרכב ההיברידיים כמעט הכפילו את נתח השוק שלהם ברבעון הראשון ותפסו כ-18.4% מכלל המכירות. מכירות דגמי הפלאג-אין טיפסו לנתח של כ-8.2% מהמסירות ברבעון ואילו מכירות כלי הרכב החשמליים תפסו נתח חסר תקדים של 5.7% מכלל המסירות. לעומת זאת, מסירות הדיזל צנחו ב-20.1% לעומת הרבעון המקביל אשתקד.

מסירות כלי הרכב בשווקים מרכזיים באפריק מעידות על התייצבות אבל עדיין נמוכות מהממוצע טרום-קורונה

מסירות כלי הרכב במדינות המובילות באיחוד האירופאי עדיין מתקשות להתאושש מהמשבר. כך עולה מסיכומי מכירות ראשוניים מכמה משווקי הרכב הגדולים באיחוד. במקביל, ממשך לעלות חלקם של כלי הרכב "הירוקים" במכירות. ההשוואה הנכונה היא כמובן לממוצע החודשי לפני תקופת הקורונה ולא לאפריק אשתקד, שבו השווקים היו משותקים כמעט לחלוטין. בצרפת למשל, נתוני חודש אפריל היו נמוכים בכ-25% מהממוצע לחודש זה בשנים שלפני המשבר. מנגד, חלקם של כלי הרכב החשמליים המשיך לעלות בחדות כאשר הנתח של כלי הרכב החשמליים הכפיל את עצמו ועמד על כ-6.8% כאשר רכבי הפלאג-אין תפסו נתח של כ-8%.

בספרד נמסרו באפריק כ-78.6 אלף כלי רכב ובשליש הראשון של השנה כ-264.8 אלף כלי רכב, ירידה של כ-19% לעומת התקופה המקבילה ב-2019. בהשוואה רב שנתית זה היה השליש הגרוע ביותר במכירות מאז 2014. ואילו בבריטניה, שבה סוכנויות הרכב רק נפתחו לקהל באמצע אפריל, צופים כי גם הרבעון השני של השנה יסתיים בירידה של כ-5.9% בהשוואה לממוצע הרבעוני בשנים 2000-2019. זהו כמובן שיפור לעומת הרבעון הראשון שהסתיים עם ירידה של כ-33% אבל עדיין לא נתון מעודד במיוחד.

4. גלובאלי

משבר הציפים נכנס לרבעון השני ועדיין צפוי להתמשך

משבר אספקת הציפים לתעשיית הרכב נמצא בעיצומו של הרבעון השני שלו ובינתיים עדיין אין צפי לסיומו. במחקר, שפרסמה ב-13 באפריל חברת הייעוץ הבין-לאומית "Roland Berger",



מעריכים החוקרים כי "המחסור במוליכים למחצה יימשך הרבה מעבר ל-2021". זאת, לא רק בגלל קשיי האספקה הנוכחיים אלא גם בגלל שהביקוש לציפיים כתוצאה מ"חישמול" מואץ של כלי הרכב הולך וגדל בקצב מהיר וילך ויגבר ככל שיתרחב השימוש בכלי רכב חכמים עם יכולות אוטונומיות. המחקר מצביע על כך שהעלות הכוללת של הציפיים ברכבי פרמיום עם מנועי בעירה פנימית נעה כיום סביב 3,000 דולר אולם עד 2025 היא צפויה להגיע לכ-7,000 דולר כתוצאה מהגדלת השימוש במנועים חשמליים עם בקרים ומערכות חישה ועיבוד אוטונומיות. בנוסף, שוק ייצור הציפיים העולמי הפך בשנים האחרונות ליותר ויותר ריכוזי, מה שהופך את הרכש לבעייתי ובתוך השוק הזה יצרני המחשבים והסמארטפונים הפכו ללקוחות יותר חשובים ויותר רווחיים ליצרני הציפיים מאשר יצרני הרכב. על פי המחקר, נתח הביקוש של יצרני הסמארטפונים בשוק המוליכים למחצה גדול פי 17 מזה של תעשיית הרכב והוא נמצא בעליה מהירה מתחילת משבר הקורונה.

גם הקולות שמגיעים מתעשיית הציפיים לא מבוטחים רבות ביחס לפתרון בעיית "צוואר הבקבוק". ממשלת קוריאה הודיעה החודש על הגדלת הסבסוד לתעשיית הציפיים בתחום הרכב במדינה לאחר אזהרות חוזרות ונשנות של יצרניות רכב על קשיי האספקה הצפויים. אולם עד שהמהלך יניב פירות צפויים עיכובים רבים.

באפריל אמר הבוס החדש של אינטל, פט גייסנר: כי "ביקוש חסר תקדים מטיל עומס כבד על שרשרת האספקה של תעשיית המוליכים למחצה, על חומרי הגלם למעגלים המשולבים ועל הרכיבים. אנחנו צופים שההשקעות הנדרשות מהתעשייה כדי להתגבר על המחסור יושלמו רק תוך מספר שנים".

בינתיים ממשיכה תעשיית הרכב להתמודד עם התוצאות הלוגיסטיות והפיננסיות של השבתת קווי הייצור ודחיית מועדי האספקה ליצרנים. אחת מיצרניות הרכב האירופאיות, אמר במהלך אפריל כי יש להיערך לקשיי אספקה אפילו יותר חמורים ברבעון השני. זאת לאחר שברבעון הראשון של השנה נדחה ייצור של כ-100 אלף כלי רכב, שאמורים היו להיות מיוצרים לפי התוכנית. חברות נוספות הודיעו כי בכוונתן להאריך את החל"ת של עובדים רבים ולתת עדיפות לייצור מכוניות יוקרה רווחיות יותר.

עודפי ביקוש לגומי טבעי גולמי בעולם לצד קשיי אספקה מוסיפים איום חדש על תעשיית הרכב

משבר הציפיים עוד רחוק מפתרון ובינתיים מאיים על שרשרת האספקה של תעשיית הרכב עוד משבר פוסט-קורונה והפעם בתחום הגומי הטבעי, שמהווה חומר גלם חיוני בתעשיית הצמיגים וחלקי הגומי לרכב כגון צינורות ומחברים.



הבעיה המיידית נובעת משילוב של שיבושים באספקה הימית, בעיקר ההתייקרות החדה של התובלה, הכאוס בקווי הספנות שמובילים את הגומי הגולמי וירידה חדה ברמות המלאי של הגומי בסין (היצרנית הגדולה ביותר בעולם של חלקי גומי לרכב). זה בנוסף למחלה קשה שפגעה לאחרונה בעלים וביבולים של עצי הגומי ועודפי ביקוש בתעשיית הכפפות הסטריליות עקב משבר הקורונה. כתוצאה מכך, האספקה לתעשיית הרכב משובשת והמחירים נמצאים בעלייה, כאשר כמה ספקים של תעשיית הרכב בארה"ב כבר נחפזים כיום לשריין לעצמם מלאים בטרם האספקה השיבושים יגברו.

יצוין כי הבעיה פוגעת בהרבה ענפים תעשייתיים בעולם, אולם בענף הרכב, שמסתמך על אספקה בשיטת JUST IN TIME, פגיעתה חמורה במיוחד והיא מצטרפת לשיבושי הציפיים, לקשיים באספקת ספוג למושבנים ועוד.

בענף מציינים כי בעיית הגומי מורכבת במיוחד בשל העובדה, שלעצי גומי לוקח כ-7 שנים להתבגר עד שהם מניבים תוצרת, כך שכמעט ואין גמישות ביכולת להגדיל את האספקה כפיצוי על חוסרים ועליה בביקוש. אמנם לא מעט חלפים עושים שימוש בגומי סינתטי, אולם התכונות הייחודיות של גומי טבעי עדיין הופכות אותו לרכיב מפתח ברכב.

בתגובה אמרו יצרנים גדולים בארה"ב כי הם עדיין לא הושפעו מהותית, אולם הם עוקבים אחר ההתפתחויות מקרוב. בענף מציינים כי המחירים הנמוכים של הגומי הטבעי במשך שנים הביאו להקטנת היבולים והגידול של הגומי בתאילנד, הספקית הגדולה בעולם של גומי טבעי. אולם, בעת משבר הקורונה זינק הביקוש לגומי עבור תעשיית כפפות הגומי, שכעת מתחרה בתעשיית הרכב על אותם משאבים. בינתיים מחירי הגומי ממשיכים לעלות בבורסת הסחורות ובסוף פברואר הם הגיעו לשיא של חמש שנים. מגמה זו כבר הביאה לשני גלים של העלאות מחירים סיטונאים בצמיגים.

5. ישראל

הרביזיה במס הירוק: גופי ממשל בוחנים אפשרות להטיל "מכסות פליטה מקסימליות" על יבואני משאיות ורכב פרטי לישראל, בדומה למקובל באיחוד האירופאי

משרדי ממשלה שונים בוחנים הצעה להחיל על יבואני הרכב בישראל עמידה בממוצע פליטות מקסימלי בתמהיל הדגמים שהם מייבאים לישראל, בדומה לשיטה שמחיל האיחוד האירופאי על יצרני הרכב.



זאת במסגרת הרביזיה לתקנות המס "הירוק" שמתבצעת כיום בהובלת משרדי האנרגיה והמיסים. מטרת הרגולציה היא להגדיל את תמהיל ייבוא גרסאות הרכב "הירוקות" של היבואנים, כולל דגמים חשמליים. אולם ככל הנראה הקריטריון לא יהיה הפליטה הממוצעת של ה-CO2 בלבד, כפי שמקובל כיום באירופה, אלא הציון הירוק הממוצע שמחושב על פי הנוסחה הישראלית.

עדיין לא ברור האם המדינה תשאף להטיל קנסות על חריגות מהממוצע, כפי שמטיל האיחוד האירופאי, או להקטין תמריצים אחרים. ככל הידוע נבחנת האפשרות לשלב את המהלך עם גריטת כלי רכב. בנוסף תיתכן גם אפשרות של "סחר בקרדיט ירוק" בין יבואנים, שיש להם עודפי ייבוא של רכב עם פליטה מתחת לרף שייקבע לבין יבואנים שלא עומדים בממוצע. גם האפשרות הזו קיימת כיום במכסות פליטת הרכב של האיחוד האירופאי.

האינדיקציה הרשמית היחידה עד כה של גוף ממשלתי למהלך המוצע מופיעה בתוכנית האחרונה של משרד האנרגיה להפחתת הפליטות בישראל והיא מתייחסת, בינתיים, ליבואנים של משאיות קלות. בהמלצה הנוגעת לשוק המשאיות הקלות נכתב "כפי שמקובל באיחוד האירופי וכפי שמוצע גם לגבי מכוניות פרטיות, יש לבחון הטלת חובה על יבואנים לעמוד ביעדי פליטות ממוצעות או חיוב שילוב הנעה חלופית במסגרת מצאי המשאיות אותן הם מייבאים לארץ". עדיין לא ברור האם הכוונה להחיל את התקנות לפי יבואן או לפי מותג מיובא והאם הצעה כזו תעמוד במבחנים משפטיים.

6. פרק תשתיות ואנרגיה ירוקה

(נערך בשיתוף עם איגוד חברות אנרגיה ירוקה לישראל (ע"ר))



תחבורה חשמלית

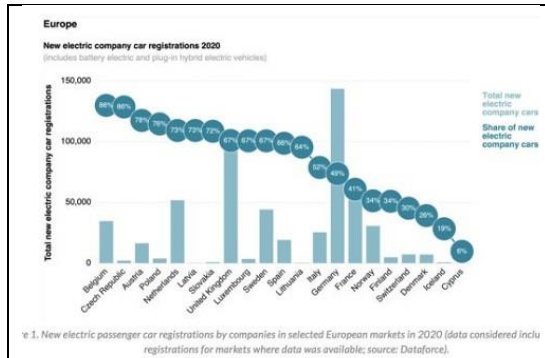
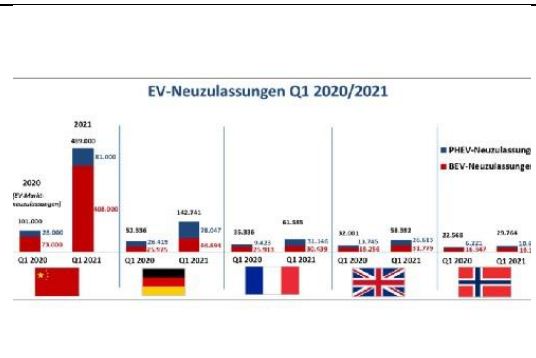


Fig. 1. New electric passenger car registrations by companies in selected European markets in 2020 (data considered includes registrations for markets where data was available; source: Dataforce).

אירופה: חשמליות שולטות ברכש ציי הרכב באירופה

54% מהרכבים שרכשו חברות באירופה ב-2020 היו חשמליים, כשבגליה וצ'כיה מובילות עם 86%. רוב הרכבים נרכשו בגרמניה (מעל K140) באנגליה (מעל K100) ובצרפת (מעל K55). כ-52% מכלל הרכבים שנרכשו היו PHEV (פלאג אין היברידי) כאשר בקפריסין 100% ובגרמניה 64% היו PHEV, ואילו בהולנד רק 14% היו PHEV והשאר BEV (חשמלי טהור).

[לקריאת הכתבה <<](#)



עלייה במכירת EV ו-PHEV באירופה ובסין מתחילת 2021

מחקר בגרמניה הראה עלייה משמעותית במכירת מכוניות חשמליות ונטענות פלאג-אין (PHEV) באירופה ובסין, שעודנה השוק הגדול ביותר לרכב חשמלי בעולם. ברבעון הראשון של 2021 נמכרו בסין K489 חשמליות מתוך K BEV408 ו-K PHEV81. באירופה נמכרו K452 חשמליות, מתוך K BEV202 ו-K PHEV250. זו עלייה של 54% במכירת BEV ו-154% במכירת PHEV מ-2020 באירופה.

[לקריאת הכתבה <<](#)



BYD: סוללה חדשה "Blade"

ענקית הסוללות הסינית BYD השיקה סוללה חדשה - "להב", מליתיום-ברזל-פוספט, תחת חברת הבת FinDreams. הסוללה היא בעלת סטנדרט בטיחות גבוה וכמעט שאינה



תאילנד: רכבים חשמליים בלבד החל מ-2035

ממשלת תאילנד הודיעה כי החל משנת 2035 היא תאסור על מכירת רכב דלקי במדינה וקבעה יעד בנייה של 50% מכירת רכב חשמלי ב-2030. הממשלה תיתן תמריצים



מתחממת (כך לפי החברה). תאי הסוללה מסודרים במערך בסוללה לפני הכנסתו לחבילת הסוללה השטוחה, מה שמגדיל את ניצול השטח ב-50%! בנוסף, החברה תחל למכור חלקי רכב למתחרות ותגדיל את חלקה בשרשראות האספקה של ייצור רכב חשמלי.

[לקריאת הכתבה <<](#)

לרכבים חשמליים, מהקלות במיסוי ומענקי הכישה ועד למהפכה בתשתית לעמדות טעינה וברגולציה שתעודד ייצור כלי רכב חשמליים. ייצור כלי רכב הוא סקטור משמעותי במדינה, ומעסיק כ-850 עובדים.

[לקריאת הכתבה <<](#)



ABB חושפת מטענים מהירים KW350

חברת ABB הוציאה לשוק את הדור השלישי של Terra HP - המטענים המהירים שלה, בעלי הספק של KW350 ב-DC, שהם בעלי אמצעי ניטור מרחוק ומסוגלים להשתלב ברשתות חכמות. עם כבל באורך 5.3 מטר ואפשרויות מיתוג. החברה פרסה כבר מעל 2,000 מטענים מהדור השני.

[לקריאת הכתבה <<](#)



מהפכת רכבי עבודה חשמליים - כולל טרקטורים

עולם רכבי העבודה עובר מהפכה שתצמצם עלויות דלק ואחזקה, תפחית זיהום ותצמצם מפגעי רעש. הזמר ג'ק גונסון קנה טרקטור חשמלי מחברת Solectrac שיכול לעבוד 3-6 שעות ולהיטען ב-4 שעות; ואנים קטנים למשאות הופכים נפוצים ברחבי העולם וחוסכים לחברות עלויות דלק ותחזוקה, ומשאיות גדולות יותר צפויות להתחיל לחדור לשוק כבר השנה; משאיות זבל חשמליות ושקטות נכנסות ללוס אנג'לס בהיקף משמעותי ונמצאות בפילוטים מתקדמים בעולם.

[לקריאת הכתבה <<](#)



סין: Wuling מוכרת 1000 רכבים חשמליים כל יום

המותג המשותף של ג'נרל מוטורס, SAIC ו-Wuling, מוכר 1,000 רכבי מיני HongGuang חשמליים בכל יום ומכרה K270 רכבים ב-270 יום. היא מכרה כמעט K40 רכבים בחודש מרץ, ובכך היא עוקפת את המכירות של טסלה בסין שעמדו על K25 למודל 3 ו-K10 למודל Y – כפול מהמכירות של מודל Y בחודש פברואר.

[לקריאת הכתבה <<](#)



קנדה: טורונטו קונה 300 אוטובוסים חשמליים נוספים

סוכנות האוטובוסים הציבורית של טורונטו, TTC, הודיעה שתרכוש 300 אוטובוסים חשמליים נוספים לשייכנסו לפעילות בעיר בין 2023-2025. אלה יצטרפו ל-60 האוטובוסים החשמליים שכבר פועלים ברחבי העיר וענו על קריטריוני תאימות, נגישות, ביצועי רכב וביצועי יצרן. בנוסף, רכשה הסוכנות 300 אוטובוסים היברידיים וקבעה יעד של צי אוטובוסים נקי מפליטות עד 2040.

[לקריאת הכתבה <<](#)



טסלה עומדת לשנות את עולם ביטוח הרכב

טסלה ושאר החברות המייצרות ונותנות שירותים שוטפים לרכבים חשמליים הנן בעלות יתרון משמעותי על פני חברות ביטוח מסורתיות שכן הן מחזירות בדאטה על צרכנים ויכולו לאפיין פרופילים של צרכנים בדיוק. החברה כבר הודיעה על רצונה להיכנס לשוק ביטוח הרכב.

[לקריאת הכתבה <<](#)



טסלה תניע את הרכבים עם אנרגיות מתחדשות

טסלה תחל לטעון את כל הרכבים מרשת הסופר-צ'רג'רס שלה מאנרגיות מתחדשות בלבד כבר ב-2021. לא ידוע כיצד החברה מתכוונת ליישם את המדיניות אולם ע"מ שמלוא השפעתה החיובית של מהפכת הרכב החשמלי על הסביבה תבוא לידי ביטוי, על הרכבים להיטען ע"י אנרגיה מתחדשת.

[לקריאת הכתבה <<](#)



פולקסווגן ID6

פולקסווגן משיקה את ID6, רכב חשמלי עם 7 מושבים, ואפשרות לבחירה בין הנעה אחורית להנעה X44 (בגרסת הסוללה הגדולה). הרכב יגיע עם אפשרות לבחירה בין סוללת KWh58 (טוח משוער 435 ק"מ), או KWh77 (טוח משוער 571 ק"מ). ה-ID6 יגיע ב-2 גרסאות דומות תחת השמות Crozz ו-X.

[לקריאת הכתבה <<](#)



EQB של מרצדס

ה-SUV החשמלית החדשה של מרצדס מצטרפת לדגמי EQA ו-EQC, ותגיע עם טווח נסיעה של כ-420 ק"מ ואפשרות ל-7 מושבים.

[לקריאת הכתבה <<](#)



הונדה SUV e:prototype

הונדה חשפה את אב-הטיפוס החדש לרכב החשמלי שלה, אך לא חשפה פרטים אודות המפרט הטכני שלו. הונדה מתכננת להשיק 10 דגמים חשמליים לשוק הסיני ב-5 השנים הקרובות.

[לקריאת הכתבה <<](#)



טויוטה BZ4X

טויוטה משיקה רכב חשמלי חדש ב-2022, BZ4X, קרוסאובר שצפוי להיות הראשון מבין סדרת דגמי "Z" החשמליים שהחברה מתכננת להשיק בשנים הקרובות. מחיר הרכב צפוי לנוע סביב \$40K, אולם טווחי נסיעה, מפרט טכני ושאר פרטים עוד לא פורסמו ע"י החברה.

[לקריאת הכתבה <<](#)



Hong Guang Mini EV Cabrio

המותג המשותף של ג'נרל מוטורס, SAIC ו-Wuling, יצא בגרסה חדשה בעל גג נפתח לדגם המיני המוביל שלה - Hong Guang. הרכב יגיע עם 4 מושבים, ואופציה ל-2 סוגי סוללות - 9.3 KWh (טווח 120 ק"מ) ו-13.9 KWh (טווח 170 ק"מ).

[לקריאת הכתבה <<](#)



ZEEKR 001

Zeekr, מותג העל החדש של Geely, השיקה את הרכב הראשון שלה - 001. החברה תחל למכור את הרכב בסין בסתיו. ברכב תהיה פלטפורמת Sustainable Experience Architecture (SEA) של החברה, וטווח הנסיעה המשוער עומד על 640 ק"מ, בזכות סוללה גדולה של 110 KWh. החברה מפתחת באופן פנימי את כל מערכות הליבה כמו הסוללה וניהול הסוללה, וכן מנועים חשמליים.

[לקריאת הכתבה <<](#)



Electra Quds רכב לבנוני 'ירושלים'
רכב הספורט החשמלי הלבנוני הראשון קרוי על שם העיר ירושלים (קודס בשמה הערבי), וקדמת הרכב עוצבה בהשארת כיפת הסלע. לרכב סוללת 50 KWh וטווח משוער של 450 ק"מ. החברה מתכננת להשיק מספר דגמים נוספים בקרוב.

[לקריאת הכתבה <<](#)



SF5 - רכב PHEV של Huawei
ענקית הטכנולוגיה Huawei בשיתוף עם יצרנית ומפתחת הרכב החשמלי האמריקאית SERES, פיתחה רכב חשמלי PHEV פלאן אין היברידי, בעל מצב נסיעה חשמלית בלבד של 180 ק"מ. יחד עם מנוע בנזין 1.5 ליטר, ה-SF5 מגיע לטווח משולב של 1,000 ק"מ.

[לקריאת הכתבה <<](#)



7. פרק הפוליטי

נערך בשיתוף גורן עמיר יועצים

1. ועדת הכלכלה אישרה את התקנות שיחייבו התקנת מערכת למניעת שכחת ילדים בכל רכב פרטי המסיע פעוטות מתחת לגיל 4

התקנות יכנסו לתוקף ב-1 באוגוסט אך כדי לאפשר היערכות האכיפה תחל ב-1 בינואר 2022 – ומי שייתפס ללא מערכת צפוי לקנס של 250 שקלים ו-4 נקודות; בהתאם לדרישת היו"ר מרגי – שרת התחבורה תדווח בדצמבר השנה על ההיערכות לקראת האכיפה

ועדת הכלכלה של הכנסת, בראשות ח"כ יעקב מרגי, אישרה היום את התיקונים לתקנות התעבורה וצו התעבורה, שהגיש משרד התחבורה ומחייבים התקנת מערכת למניעת שכחת ילדים ברכב. לפי ההצעה שאושרה, החובה תחול על כל רכב פרטי המסיע ילדים מתחת לגיל 5. מי שייתפס מסיע ילדים מתחת לגיל 4 כשברכבו לא מותקנת מערכת המתאימה לתקן שנקבע בתקנות צפוי לקנס של 250 שקלים ול-4 נקודות. עוד נקבע, כי התקנות יכנסו לתוקף ב-1 באוגוסט 2021 אך האכיפה במתן קנסות ונקודות תחל ב-1 בינואר 2022 – על מנת לאפשר זמן היערכות.

בדיון הראשון שקיימה הוועדה בעניין לפני כחודשיים דרש היו"ר, ח"כ יעקב מרגי, הבהרות באשר ליישום ולעלויות. בדיון נוסף שקיימה הוועדה בנושא, בתחילת השבוע, ביקשו נציגי משרד התחבורה להתאים את הדרישות של המערכת לתקן האיטלקי. סמנכ"ל משרד התחבורה, אבנר פלור, התייחס לכך ואמר כי בהתאם לדרישת היו"ר מרגי החליטו במשרד להתאים את התקן לחקיקה האיטלקית הקיימת, בלי המצאות ישראליות ייחודיות.

עוד ציין פלור כי מערכות שעומדות בתקן האיטלקי נמכרות כבר כיום במאזון, במחירים של עד 40 יורו. לדבריו, ישנה גם מערכת ישראלית בעלות של 450 שקלים. היו"ר מרגי שב והזכיר כי כלמודי טראומת האפוד הצהוב בחרה הוועדה במודל שכבר קיים, כדי לא לייצר בירוקרטיה ועלות מיותרת.

ח"כ יצחק פינדרוס שאל כיצד יוכל אדם לדעת שהוא יכול לרכוש מערכת באינטרנט באופן עצמאי ולעמוד בתקנות. פלור השיב כי ניתן יהיה לרכוש בהתאם לכללים החלים על מי שרוכש מוצר תעבורה. הוא הוסיף כי יש מוצרים שמסומנים כעומדים בתקן האיטלקי.



היועץ המשפטי בפועל של משרד התחבורה, עו"ד דוד טמיר, אמר כי המשרד מבקש לעדכן את התקנות כך שהחובה תחול רק על המסיע ילדים עד גיל 4, ולא על המסיע ילדים עד גיל 5. ראש אגף מדיניות רגולציה במשרד ראש הממשלה, עמיחי פישר, מסר לוועדה נתונים, לפיהם בעשור האחרון קיפחו את חייהם 25 ילדים שנשכחו ברכבים, 22 מהם בני עד 3, אחד בגיל 3 עד 4 ועוד שני ילדים בני 4 עד 5.

מנכ"לית עמותת רווח נקי, עו"ד נילי אבן חן, הציעה מספר תיקונים שישפרו את התקנות ואמרה כי ניתן לאשר תקינה ממדינות נוספות. היו"ר מרגי תמך בהצעה והסמנכ"ל פלור אמר כי אין לו התנגדות. פלור ציין כי המשרד מאמץ תקינה תעבורתית אירופאית, אמריקאית וקנדית, והציע לאפשר זאת גם במקרה זה, ככל שתהייה כזו, והוועדה אישרה זאת.

עוד הציעה עו"ד אבן חן לבחון את התקנות בעוד כשנתיים, על מנת לראות אם הביאו תועלת. בעקבות זאת ביקש היו"ר מרגי להפוך את התקנות להוראת שעה לשנתיים. לפיכך נקבע, כי משרד התחבורה יצרך לבקש בעוד כשנתיים את הארכת התקנות ולהגיש לוועדה מחקר בנושא.

נציגת המועצה לשלום הילד, מיטל בק, אמרה כי אם יש דרך למנוע מוות נוראי בייסורים של ילד אחד, צריך לעשות זאת. היא הוסיפה כי כדי שהמהלך יצליח צריך לוודא שיהיה מסע הסברה, ואמרה כי צריך להקל על ההורים ולא להשית עליהם את מלא העלות.

מנכ"ל משרד התחבורה, עופר מלכה, התייחס לחלק מהדברים שעלו בדיון ואמר כי ישנם גם 120-150 ילדים שנפצעו בממוצע בשנה, שנותרים עם כוויות קשות ופוסט טראומה. הוא ביקש שהתקנות לא יתבטלו לאחר שנתיים, ואמר כי המשרד הלך כברת דרך לקראת הוועדה בנושא הוזלת מחירים והקלת רגולציה. לדבריו, ההשוואה לאפודים הצהובים זו הוצאת דיבה.

כאמור, על מנת לאפשר זמן היערכות אישרה הוועדה להתחיל את האכיפה רק ב-1 בינואר 2022. במסגרת זאת אושרה גם הצעתו של היו"ר מרגי, לחייב את שרת התחבורה לדווח לוועדה על היערכות לקראת הכניסה לתוקף של סמכויות האכיפה.



2. משרד הכלכלה והתעשייה - הודעות דוברות - יצרנית האוטובוסים הגדולה באמריקה הלטינית מחפשת פתרונות טכנולוגיים בישראל

ביוזמת הנספחות הכלכלית של משרד הכלכלה והתעשייה בסאו פאולו (ברזיל), יתקיים החודש (16-17.3.2021) מפגש עסקי ייחודי בין יצרנית האוטובוסים הגדולה באמריקה הלטינית, Marco Polo, לבין 4 חברות ישראליות - TheBuilders, Maniv Invest City - Transformer, ו- REE. מרקו פולו הינה קבוצה ברזילאית בינלאומית המייצרת אוטובוסים. החברה, שנוסדה ב-1949 בדרום ברזיל, הינה אחת מיצרניות האוטובוסים הגדולות בעולם. מרקו פולו מייצרת למעלה ממחצית משלדות האוטובוסים בברזיל ומייצאת ללמעלה מ-60 מדינות. לחברה 4 מפעלי ייצור בברזיל, כמו גם בארגנטינה, אוסטרליה, הודו, מקסיקו ודרום אפריקה. במפגש, שיתקיים באופן וירטואלי, תצגנה החברות הישראליות בפני ענקית התחבורה הברזילאית פתרונויות ישראלים בתחומי האוטומוטיב והתחבורה החכמה, לרבות: פלטפורמה מודולרית שטוחה לרכבים חשמלים, רכבים חשמלים מתקפלים והזדמנויות השקעה במיזמי תחבורה ישראלים חדשניים. מהצד הברזילאי, עתידים להשתתף בכירים מחטיבת MarcoPolo Next – האחראית על תחום החדשנות בחברה ו- Marcopolo 0 – האחראית על נושא ההשקעות הבינלאומיות שהחברה מבצעת.

יצחק רייך, הנספח הכלכלי וראש נספחות משרד הכלכלה והתעשייה בסאו פאולו: "שוק הרכב והאוטומוטיב הגלובלי ובברזיל בפרט, חווה שינויים משמעותיים. טרנדים עולמיים דוחפים לשינוי ומעבר לרכבים חשמליים ו"חכמים"; קיים מחסור בחומרי גלם; ישנה ירידה בביקוש בעקבות הקורונה; קיים חוסר וודאות סביב סוגיות סביבתיות ורגולציה ירוקה וכיו"ב. ברקע הדברים, החליטה לאחרונה פורד - יצרנית הרכב החמישית בגודלה בברזיל - לסגור את מפעליה בברזיל. המטבע הברזילאי - שחווה פיחות משמעותי - הוביל לייקור היבוא. כל אלו, מובילים חברות בתחום לנסות ולאתר פתרונות חדשניים להטמעה במפעלים ובמוצרים, באופן שיוביל לייעול תהליכים, חיזוק המיצוב והורדת עלויות. בנוסף, תכנית Rota 2030, אותה יזמה ממשלת ברזיל על מנת להתמודד עם האתגרים, מספקת תמריץ נוסף להשקעה בחדשנות ומציעה הטבות מס. נספחות משרד הכלכלה הישראלי בסאו פאולו זיהתה את ההזדמנות ויזמה ביקור במפעל Marco Polo, על מנת ללמוד את צרכי החברה ולבצע סקאוטינג לפתרונות ישראלים העונים על האתגרים עמה מתמודדת. אין ספק שיש כאן הזדמנות לחברות ישראליות בתחום"



**3. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים - הודעת דוברות - מערך התחבורה הציבורית
בנתניה ישודרג ויורחב ב-50%**

קווי השירות העירוניים יורחבו באמצעות 200 אוטובוסים חדשים, מהם כ- 90 אוטובוסים חשמליים

מהפיכת התחבורה הציבורית בנתניה יוצאת לדרך. חברת אלון הריבוע הכחול זכתה במכרז להפעלת קווי התחבורה הציבורית העירונית בנתניה. זאת, במסגרת תכנית משרד התחבורה להגדיל בעשרות אחוזים את שירותי התחבורה הציבורית בכל רחבי הארץ, ולשפר באופן משמעותי את השירות לנוסעים. שרת התחבורה והבטיחות בדרכים, תא"ל (במיל'), מירי רגב ציינה כי השינויים בתחבורה הציבורית נעשים תוך התייעצות ולימוד מעמיק של צרכי התושבים, והודתה לראשת העיר נתניה מרים פיירברג על שיתוף הפעולה המוצלח לרווחת כלל תושבי העיר והבאים בשעריה.

השרה רגב ציינה כי המהלך הוא חלק ממהפכת התחבורה החכמה, שתביא בשורה לתושבי נתניה ותשפר משמעותית את מערך התחבורה הציבורית בעיר. "אני שמחה לבשר על עוד עיר בישראל המצטרפת למהפכת התחבורה החכמה. מערך התחבורה הציבורית בנתניה עובר שדרוג משמעותי, במטרה לספק מענה תחבורתי יעיל, מהיר, זמין וכלכלי לתושבי העיר, ולהציע אלטרנטיבה ראויה לרכב הפרטי. אני בטוחה כי כבר בעתיד הקרוב נראה הקלה בעומסי התנועה הכבדים בעיר", הוסיפה השרה רגב. במסגרת המכרז, מערך קווי האוטובוסים של התחבורה הציבורית העירונית בנתניה יוכפל בעוד תשעה חודשים וישפר באופן דרמטי את שירות האוטובוסים העירוני בתוך שכונות העיר וביניהן. חברת אלון הריבוע הכחול, זכתה במכרז בשיתוף חברות איזי באס וציר הסעות ותיור (פסגות מינוף והובלה).

חברת אלון הריבוע הכחול תפעיל את קווי השירות העירוני בנתניה, המופעלים כיום וכן 10 קווים חדשים, בהם קווי רוחב בין השכונות, וקווים מהירים וישירים לאזורי תעסוקה ומוקדים עיקריים בנתניה, שטרם הופעלו עד כה. הקווים החדשים ישפרו את הקישוריות בין שכונות העיר למוקדי ביקוש מרכזיים וכן את תדירויות השירות בין השכונות השונות. השירות יכלול שני קווים חדשים שיופעלו באמצעות מיניבוסים ויספקו שירות בשכונות בהן קיימת בעיית עבירות לאוטובוסים, וכן מספר קווים עורקיים שיספקו שירות מהיר בין חלקי העיר ויפעלו גם בלילה, במתכונת של 24/6.



קווים אלה יופעלו באמצעות 200 אוטובוסים חדשים, מתוכם כ-90 אוטובוסים חשמליים, שיאפשרו נסיעה מהירה ושקטה יותר. שאר האוטובוסים עומדים בתקן המחמיר של זיהום אוויר "יורו 6".

האוטובוסים החדשים יאפשרו עליה מכל הדלתות ללא כרטוס, והפרדה פיזית של תא הנהג, להגברת הבטיחות בנסיעה, שמירה על בריאות הנהג, חיסכון בזמן נסיעה ושיפור באיכות השירות. כמו כן, האוטובוס יצוידו ברשת אלחוטית, שקעי USB לטעינת טלפונים ומערכות כריזה.

בתחנות האוטובוס ברחבי העיר יוצבו שלטי מידע לציבור שיציגו את זמני ההגעה של האוטובוסים בזמן אמת (next bus). בנוסף, משרד התחבורה יקצה תקציבים ייעודיים לשיפור התשתיות במרחב פעילות הקווים, כדוגמת הקמת סככות חדשות בתחנות, שיפור תחנות קיימות ועוד.

הקווים יופעלו בשתי פעימות. בעוד תשעה חודשים, תפעיל חברת אלון הריבוע הכחול את כל הקווים המופעלים כיום, וכן שני קווי המיניבוסים החדשים, בהתאם לקיומן של תשתיות ייעודיות לתחבורה ציבורית. בעוד כשנה תפעיל החברה גם את קווי השירות החדשים שבמכרז.

4. משרד האנרגיה מפרסם היום תכנית לעמידה ביעדים להפחתת פליטות במשק האנרגיה בשנת 2050, זאת כחלק ממאמצי ישראל ומדינות נוספות ברחבי העולם להתמודדות עם משבר האקלים

המשרד קובע יעד הפחתה של 80% בפליטות גזי החממה במשק עד שנת 2050 וכן מספר יעדי משנה: מחויבות לסגירת התחנות הפחמיות עד 2025, כפי שהנחה שר האנרגיה ד"ר יובל שטייניץ, הפחתת פליטות גזי חממה בסקטור החשמל בשיעור של בין 75% ל-85% עד 2050 ושיפור שנתי של 1.3% במדד עצימות האנרגיה (צריכת האנרגיה ליחידת תוצר).

שר האנרגיה, ד"ר יובל שטייניץ: "לאחר שנה של דיונים ומחקרים אנחנו מציגים היום את יעדי הפחתת הפליטות בתחום האנרגיה לשנת 2050. התוכנית כוללת כמובן גם תכנית עבודה מפורטת לעשור הקרוב - עד לשנת 2030, ולא מתעלמת גם מהצורך להפחית גם את זיהום האוויר המקומי שרלוונטי לבריאותם של אזרחי ישראל. מאז הסכמי פריז ב-2015 משרד האנרגיה הוא היחידי בישראל שדאג לעמידה ביעדים שאליהם התחייבנו, וכתוצאה מהמהלכים שנקטנו, הפחתת הפליטות בתחום האנרגיה לשנת 2030 תהיה כפולה ממה שהתחייבנו. כולי תקווה שתחומים אחרים לפליטות גזי החממה כמו הטיפול בפסולת והתחום החקלאי ישיגו בעתיד הישגים דומים לאלה שכבר הושגו בתחום האנרגיה. בדרך זו נוכל להבטיח שיעד ההפחתה של 80% לשנת 2050 יאפיין לא רק את משק האנרגיה אלא את כל מדינת ישראל".



המשרד קובע יעד הפחתה של 80% בפליטות גזי החממה במשק עד שנת 2050 וכן מספר יעדי משנה: מחויבות לסגירת התחנות הפחמיות עד 2025, כפי שהנחה שר האנרגיה ד"ר יובל שטייניץ, הפחתת פליטות גזי חממה בסקטור החשמל בשיעור של בין 75%-ל-85% עד 2050 ושיפור שנתי של 1.3% במדד עצימות האנרגיה (צריכת האנרגיה ליחידת תוצר).

בפעם הראשונה, קובע משרד האנרגיה תכנית אסטרטגית ארוכת טווח אשר כוללת יעדי הפחתת פליטות ומסמנת את מפת הדרכים, אבני הדרך ואת האילוצים במשק להגעה ליעדים. בנוסף, מסמנת התוכנית את כיווני הפעולה העיקריים וצעדי המדיניות שנגזרים מהיעדים. התוכנית כוללת התייחסות למשק החשמל, התחבורה, התעשייה, הגז הטבעי וכן לתכנון תשתיות ושיתופי פעולה אזוריים. התוכנית גובשה באמצעות 5 צוותים מקצועיים משרדיים במסגרת ועדת היגוי רב מגזרית ונבחנה ע"י מודל טכנו כלכלי ייחודי. הבסיס התאורטי של העבודה מסתמך על המגמות העולמיות, המאפיינים הייחודיים של ישראל וכמובן על עקרונות התכנון של משק האנרגיה הישראלי – אבטחת אנרגיה אמינה, בת השגה ונקייה.

בתוכנית קובע המשרד יעד הפחתה של 80% בפליטות גזי החממה במשק עד שנת 2050 וכן מספר יעדי משנה: מחויבות לסגירת התחנות הפחמיות עד 2025, כפי שהנחה השר ד"ר יובל שטייניץ, הפחתת פליטות גזי חממה בסקטור החשמל בשיעור של בין 75%-ל-85% עד 2050 ושיפור שנתי של 1.3% במדד עצימות האנרגיה (צריכת האנרגיה ליחידת תוצר).

קביעת יעדים ארוכי טווח מבוססת בראש ובראשונה על קביעת יעדים ותוכנית פעולה לטווח הקצר והבינוני (עד עשור קדימה). ואכן, בשנים האחרונות פועל משרד האנרגיה לקידום השימוש באנרגיה נקייה ומופחתת פליטות, זאת בין היתר על ידי צמצום השימוש בפחם לייצור חשמל, המתבצע בקצב המהיר ביותר בעולם, עד כדי הפסקת השימוש בו בשנת 2025, העלאת יעד ייצור החשמל באנרגיה מתחדשת – רובה המכריע שמש - ל-30% בשנת 2030, וקביעת יעד חדש לעצימות באנרגיה מתוך עדכון התכנית הלאומית להתייעלות באנרגיה.

בנוסף, מוביל המשרד את המאמץ לקביעת יעד למעבר המשק לתחבורה חשמלית ודלת פליטות. כתוצאה מכך, על פי חישובי המשרד צפויות להצטמצם פליטות המזהמים המקומיים מייצור חשמל החל משנת 2015 ועד לסוף שנת 2030 בכ-92%. בכל הקשור לצמצום פליטות, צפויות פעולות המשרד להביא לצמצום של כ-30% פליטות גזי החממה ממשק החשמל עד לשנת 2030. בזכות צעדים אלו, שמוביל משרד האנרגיה, ישראל עומדת בתוואי יעדי פריז ואף מקדימה את היעדים.



התוכנית האסטרטגית שגיבש המשרד, לוקחת בחשבון את מאפייניה הייחודיים של ישראל כאי-אנרגטי וכמדינה צומחת שצפיפות האוכלוסייה בה היא מהגבוהות בעולם, עם קצב גידול בביקוש לחשמל של כ-2.8% בשנה. מאפיינים נוספים של ישראל שנלקחו בחשבון בעת בניית התוכנית: מאגרי הגז הטבעי הגדולים במים הכלכליים של המדינה, היותה של ישראל אי אנרגטי, כמות גדולה מאוד של שמש במהלך מרבית השנה, מחסור בשטחים להקמת המערכות הסולאריות, מיעוט של מקורות אנרגיה מתחדשת נוספים (כגון, רוח או הידרו-אלקטריקה) והעובדה שישראל נחשבת למובילה בעולם בתחומי טכנולוגיה וחדשנות.

התוכנית נשענת גם על המגמות העולמיות בתחומים השונים והיעדים המקובלים בעולם, וזאת תוך שמירה על הגמישות הנדרשת על רקע השינויים התכופים הצפויים להתרחש בשנים הקרובות במשק האנרגיה. מגמות אלה כוללות למשל את המעבר המאסיבי לשימוש באנרגיות מתחדשות לייצור חשמל, פריצות דרך טכנולוגיות שונות, דוגמת שימוש במימן, אגירה, הקמת רשתות דיגיטליות וחכמות וכן יתרונותיו של הגז הטבעי כדלק מעבר.

התוכנית קובעת כמה עקרונות אסטרטגיים אשר נדרשים ליצירת התשתית לעמידה ביעדים השאפתניים:

- מעבר המשק לאנרגיית שמש, ואיתו הצורך באגירה מאסיבית.
- השקעה ובחינה של טכנולוגיות חדשניות, בין היתר מימן ותפיסת פחמן, כמו גם אנרגיות מתחדשות עתידיות, דוגמת אנרגיות שמקורן בים.
- פיתוח רשת החשמל, תכנון תשתיות מקיים ומתוך כך הטמנת קווי מתח במקום קווים עיליים, ביזור רשת החשמל, קירוב הייצור לצריכה.
- טרנספורמציה אנרגטית של מבני מגורים לרבות חשמול המגזר הביתי, תוך החלפת השימוש גז הבישול בשימוש בחשמל.
- מעבר לרכב חשמלי, תוך הפסקת השימוש במנועי בעירה המבוססים סולר ובנזין.
- התאמת מערכת הגז הטבעי להובלת מימן ומיצוי יכולת ייצוא הגז הטבעי בתקופת המעבר.
- לצורך בחינת היעדים והמשמעויות ליישומם פיתח המשרד מודל טכנו-כלכלי שעתיד. המודל מבצע סימולציה של תפעול רכיבי הייצור השונים במשק מול עקומת הביקוש לחשמל הצפויה בעתיד, ומבצע בחינת העלויות המשקיות השנתיות למגזר החשמל בהתאם למחירים הצפויים לרכיבים השונים בעתיד. מהמודל עולה, כי ניתן לעמוד ביעד השאפתני להפחתת של 80% בפליטות גזי החממה במשק עד שנת 2050 על אף



מאפייניו הייחודיים של המשק הישראלי, וזאת תוך התבססות על שיעורי אנרגיות מתחדשות גבוהים.

5. המשרד להגנת הסביבה מפרסם את תזכיר חוק האקלים, התשפ"א-2021

תקציר:

שינוי האקלים והנזקים הנובעים ממנו הם עובדה שאינה שנויה במחלוקת כיום בין מומחים ומדענים. קיים קונצנזוס מדעי כי שינוי האקלים הניכר בעשורים האחרונים הוא תוצר לוואי של הפעילות האנושית, ובעיקר שריפת דלק פחמני. זאת עולה ממסמכי קבוצת העבודה של הפנל הבינלאומי על שינוי אקלים (IPCC) שהוקם על ידי ארגון האומות המאוחדות.

מטרת החוק המוצע היא ליצור מסגרת ארגונית מתכללת להתמודדות מדינת ישראל עם משבר האקלים, תוך שימת דגש על שני ההיבטים המרכזיים של ההתמודדות הנדרשת במישור הלאומי. היבטים אלה כוללים, בראש ובראשונה, מניעה וצמצום של פליטות גזי חממה על פי יעדים ותכניות מובנות, בין היתר לצורך יישום מחויבויותיה הבינלאומיות של מדינת ישראל מכוח אמנת האקלים.

ההיבט השני הוא קידום ההיערכות להשפעות הנובעות משינוי אקלים ולנזקי משבר האקלים. פעולה במישורים אלה נועדה להגן על הציבור, בריאותו ורווחתו מפני השלכות משבר האקלים, ובפרט על הדורות הבאים אשר יאלצו להתמודד עם ההחרפה הצפויה של שינוי האקלים. כמו כן, החוק המוצע נועד לקדם פיתוח בר קיימא של החברה והסביבה בישראל, לרבות משאבי הטבע, המערכות האקולוגיות והמגוון הביולוגי

6. המשרד להגנת הסביבה - מה הייתה ההשפעה של תקופת הסגר בעת הקורונה על

זיהום האוויר בישראל? מבדיקת המשרד להגנת הסביבה עולה כי בשנת הקורונה נרשמו בתחנות הניטור הפחתות של עד 34% בריכוזי החנקן הדו-חמצני בהשוואה לממוצע בשנים 2015-2019

נגיף הקורונה הביא לשינויים משמעותיים בהתנהגות האוכלוסייה והמשק בישראל במהלך השנה האחרונה. כדי לעצור את התפשטות הנגיף, החליטה ממשלת ישראל בחודשים הללו להטיל שלושה סגרים, שהובילו להפחתה בפעילות הציבור. לשינוי התנהגות האוכלוסייה והמשק במהלך השנה האחרונה "אפקט קורונה" - הייתה השפעה לטובה על ריכוזי מזהמי האוויר.



בבחינה מיוחדת שערכו מומחי אגף איכות אוויר ושינוי אקלים במשרד להגנת הסביבה, נבדקו ערכי המזהם חנקן דו-חמצני, מזהם הנפלט כתוצאה משריפה במנועי כלי רכב, תחנות כוח ותהליכים תעשייתיים. ערכי המזהם נמדדו בשני אופנים: השוואה של ריכוז המזהמים שנמדדו בתחנות הניטור ברחבי הארץ בשנת הקורונה ביחס לממוצע בשנים 2015-2019, וכן באמצעות בחינת נתוני החיישן הלווייני קופרניקוס סנטינל P5 של סוכנות החלל האירופאית בתקופות הסגרים השונים, והשוואתם לנתונים בתאריכים המקבילים בשנה הקודמת.

את הבדיקה ביצע ד"ר אילן לוי, מרכז מודלים לאיכות אוויר של המשרד להגנת הסביבה; את הניתוחים והניתוח המטאורולוגי ערך איתן מאז"ה, חזאי איכות אוויר של המשרד; ומפות הריכוזים של החיישן הלווייני חושבו בסיוע ד"ר רוני דרורי. הדוח המלא מצורף להן.

תקופות הסגר שחושבו בניתוח: סגר ראשון - מ-5 במארכ 2020 ועד 4 במאי 2020; סגר שני - מ-18 בספטמבר 2020 ועד 17 באוקטובר 2020; וסגר שלישי מ-27 בדצמבר 2020 ועד 6 בפברואר 2021. נוסף על כך נבחנו הנתונים בממוצעים עבור כל התקופה שבין מארכ 2020 ועד סוף פברואר 2021 בהשוואה לממוצע בחמש השנים 2015 עד 2019.

השוואת ריכוזי המזהמים

מנתוני תחנות הניטור בין החודשים מארכ 2020 ועד סוף פברואר 2021 עולה כי במהלך כל התקופה נרשמו בתחנות הניטור הקרקעיות הפחתות של עד 34% בריכוזי המזהם חנקן דו-חמצני, ביחס לממוצע בשנים 2015-2019. עוד עולה מהדוח כי ההפחתות המשמעותיות יותר נמדדו בתחנות ניטור תחבורתיות, אולם גם בסמוך לתחנות כלליות נמדדו הפחתות של עד 27%.

בתקופת הסגר הראשון נמדדו ההפחתות המשמעותיות ביותר של עד 57% - 30% בתחנות הניטור ברחבי ישראל.

בסגר השני נמדדו הפחתות של עד 36% - ואולם בערכים מוחלטים ההפחתות היו נמוכות יותר, מאחר ובעונת הקיץ מלכתחילה הריכוזים נמוכים יותר בשל התנאים המטאורולוגיים האופייניים לעונה זו בישראל.

הריכוזים בסגר השלישי היו גבוהים יותר בשנת הקורונה בהשוואה לתקופה המקבילה. הסיבה היא שבחורף 2019-2020, טרם הקורונה, היה בישראל מספר כפול של ימי גשם בהשוואה לתקופת הסגר. בנוסף, בסגר השלישי נרשמה הפחתה מתונה יותר בהיקף הנסועה לעומת הסגרים הקודמים.

תחנות הניטור שנכללו בבדיקה הן תחנות ניטור תחבורתיות (כלומר, תחנות ניטור המוצבות על צירי תנועה ראשיים במרחק של עד 10 מטרים משפת הכביש) בגוש דן (עירוני ד', עמיאל, כביש 4, רמז, יפו – יפת, אחד העם, וראשון לציון), בירושלים (בר אילן)



ובחיפה (עצמאות). כמו-כן, נבדקו מספר תחנות כלליות המנטרות חנקן דו-חמצני באזורים שונים בישראל.

הירידות בריכוזים הן כתוצאה משילוב של מספר גורמים: מגמה רב-שנתית בריכוזי המזהם בשל התחדשות צי כלי הרכב וכניסה של רכבים חדשים ומופחתי זיהום; ההפחתה בפעילות המשק בכלל; והירידה בנסועת כלי הרכב בפרט בתקופת הקורונה. המשרד להגנת הסביבה עוקב אחר נתוני זיהום האוויר בישראל ופועל להפחתת הזיהום בשגרה ובעת הקורונה בעזרת כלל הכלים העומדים לרשותו. בחינת נתוני קופרניקוס סנטינל P5 של סוכנות החלל האירופאית: נתוני הלוויין חושבו עבור מספר פרקי זמן בתקופת הקורונה והשוו לתקופות זמן מקבילות בשנה הקודמת. הנתונים מצביעים על הפחתה של עד 10% בממוצע מעל מרבית שטח מדינת ישראל בשנת הקורונה ואף יותר מ-20% מזרחית לאשקלון.

יצוין כי שיטת המדידה השונה של הלוויין אינה מאפשרת השוואה ישירה לנתוני תחנות הניטור הקרקעיות.

ההפחתות בריכוזים היו גבוהות יותר בתקופת הסגר הראשון, והגיעו עד ל-30%. בתקופת הסגר השני ההפחתות היו נמוכות יותר הן בערכים מוחלטים והן באופן יחסי - 20% באזור גוש דן, אולם מעל מרבית האזורים המאוכלסים היו בטווח של עד 10%. בתקופה זו ניתן לראות כי נרשמו אף ריכוזים גבוהים יותר באזורים מסוימים, ובפרט בין ירושלים לבית שמש (עד 14% יותר) ומזרחית לחדרה (6-2% יותר) במורד הרוח מתחנת הכוח אורות רבין.

תקופת הסגר השני הייתה בסוף הקיץ – תקופה שבה ריכוזי החנקן הדו חמצני הם נמוכים יותר בשל התנאים המטאורולוגיים (ובפרט קרינת שמש חזקה ואי יציבות אנכית) המעודדים פיזור ומהילה של מזהמי אוויר. בשל כך, גם הפחתה קטנה יחסית בערכים מוחלטים עשויה להתבטא בהפחתה משמעותית באופן יחסי.

עבור תאריכי הסגר השלישי - בשנה הקודמת (חורף 2019/20), היה מספר גבוה יחסית של ימים עם עננות וגשם, אשר תורמים לריכוזי מזהמים נמוכים יותר, ולכן לא ניתן לבצע השוואה לתקופה המקבילה בימי הסגר.

7. המשרד להגנת הסביבה - יום כדור הארץ 2021: מנהלת ההיערכות לשינוי האקלים שמוביל המשרד להגנת הסביבה מפרסמת דוח פעילות ראשון, הכולל המלצות לממשלה

במסגרת פעילות המשרד להגנת הסביבה בתחום האקלים, ובסמיכות ליום כדור הארץ הבין-לאומי החל ב-22 באפריל 2021, מגישה השרה להגנת הסביבה, גילה גמליאל, את



דוח המנהלת הראשון להיערכות לשינוי האקלים. עם הקמת הממשלה החדשה יוגש לה הדוח, שמציג את עבודתה של המנהלת בשנים האחרונות, מסקנותיה והמלצותיה להמשך ההיערכות של ישראל בתחום. השבוע פרסם המשרד להגנת הסביבה להערות הציבור טיוטת תזכיר חוק אקלים, המשלבת בתוכה גם את נושאי ההיערכות למשבר האקלים (אדפטציה) וגם הפחתה של הפליטות (מיטיגציה).

המנהלת, שבראשה עומד אלון זס"ק, סמנכ"ל בכיר למשאבי טבע במשרד להגנת הסביבה, הוקמה בהתאם להחלטת ממשלה מס' 4079 מיולי 2018 שהעביר המשרד להגנת הסביבה בנושא. במנהלת חברים 35 גופים שונים המייצגים את כלל מגזרי המשק כולל משרדי ממשלה, שלטון מקומי, ארגוני סביבה, רשויות חירום, נציגי ציבור ועוד. המנהלת מופקדת, בין השאר, על גיבוש אסטרטגיה לאומית להיערכות, המלצות ליישום בשנים הקרובות, וכן ריכוז הפעולות הנדרשות להטמעת ההיערכות למשבר האקלים במשרדי הממשלה השונים.

בין המלצות המנהלת: הכרה במשבר האקלים כאיום אסטרטגי לאומי; מתן דגש למוכנות השלטון המקומי לשינוי אקלים והיותו גורם מוביל ומשמעותי בהיערכות הלאומית; ביצוע הערכה מאקרו-כלכלית של השפעות שינוי האקלים והערכת סיכונים למשק בישראל בהכנת תוכניות היערכות לשינוי אקלים; וכן תקצוב חמש-שנתי בסך 2.5 מיליארד שקל ליישום פרויקטים הנדרשים בהמלצת המנהלת ליישום בטווח המידי. זאת, מתוך הבנה כי כל השקעה בהיערכות באופן מידי תחסוך עלויות גבוהות בהרבה במוכנות של ישראל לאחר מכן.

המלצות נוספות של המנהלת כוללות: הכנת תוכניות היערכות בשלטון המקומי, ביצוע תוכניות יישום במשרדי הממשלה להיערכות לשינוי אקלים, המבוססות על תרחישי ייחוס למגזרים השונים; מתן תקציב וכלים נדרשים למנהלת שינוי אקלים להמשך תפקודה ומילוי תפקידה ביישום החלטת הממשלה; ביצוע הסברה, חינוך והטמעה בשלטון המקומי, במגזר הפרטי ובציבור הרחב; והשלמה ועדכון שוטף של בסיסי הידע.

במסגרת פעילותה, זיהתה המנהלת ארבע מגמות אקלימיות מרכזיות הנובעות משינוי האקלים וצפויות להתרחש בישראל: חם יותר, יבש יותר, קיצוני יותר וגבוה יותר. פעילות המנהלת התבססה, בין השאר, על מודלים דומים בעולם, והתמקדה בהגדרת סוגיות המפתח שעליהן נשענת מדיניות ההיערכות הרצויה. בנוסף, המנהלת ייצרה "מפת חום" שממנה נגזרים פרויקטים המוצעים לביצוע בטווח המידי; מיצוב השלטון המקומי כמרכזי במימוש תוכנית ההיערכות (לשם כך נכתב "מדריך לשלטון המקומי" להכנת תוכנית פעולה להיערכות לשינוי אקלים ואנרגיה מקיימת) והכללת משבר האקלים כחלק



מתרחישי הייחוס של מפת האיום על ישראל ויישום אסטרטגיית DRR - Reduction Risk Disaster.
על בסיס סוגיות אלה, בד בבד עם המגמות בעולם ובהתאמה למצב הייחודי של ישראל, מפורטים בדוח נושאי המיקוד לטווח הקצר שנוסחו על-ידי ועדות המשנה של המנהלת: ועדת היערכות השלטון המקומי לשינוי אקלים; ועדת חיזוק עמידות המערכות האקולוגיות; ועדת חקלאות מותאמת אקלים וכן ועדת השקעה בתשתיות וגישור על פערי ידע.

השרה להגנת הסביבה גילה גמליאל: "משבר הקורונה העצים את ההבנה שעל מדינת ישראל להיערך באופן מיידי לצמצום השפעות משבר האקלים ולמציאת פתרונות לכלל המשברים המשמעותיים העומדים לפתחה – הסביבתיים, האקולוגיים, הבריאותיים והכלכליים. כל זאת, תוך ניצול הזדמנויות לקידום וחדשנות במגוון נושאים סביבתיים. כדי להביא להיערכות הנדרשת ולהגן על הרכוש, התשתיות והסביבה - על הממשלה להכיר באיום האסטרטגי-לאומי שבמשבר האקלים. זו העת לקבל החלטות אמיצות".

8. משרד האנרגיה - עיקרי פעילות משרד האנרגיה (2019-2020) ויעדים עתידיים להשגת יעד 7 במסגרת יעדי הפיתוח בר קיימא של האו"ם

בספטמבר 2015 אימץ האו"ם את Agenda 2030 ואת 17 יעדי הפיתוח בר קיימא לשנים 2015-2030. כחלק מיעדים אלה, נקבע יעד העוסק באנרגיה - יעד 7 ומטרתו להבטיח גישה לאנרגיה ברת-השגה, אמינה, בת קיימא ומודרנית לכולם עד שנת 2030. מסמך זה סוקר את יעד האנרגיה בישראל, את כלי המדיניות שהופעלו בישראל בתחומים אלה במהלך 2019-2020 וכיצד מתכננת ישראל לעמוד ביעד האנרגיה של יעדי הפיתוח בר קיימא של האו"ם. המסמך מציג גם את המאפיינים הייחודיים של ישראל המעצבים המשפיעים והמובילים את משק האנרגיה הישראלי.