

25.92x31.39	1	16	עמוד	גלובס - כותרת	20/03/2019	67681922-1
מוסד שמואל נאמן - למחקר מדיניות לאומית בטכניו - 85300						



# קרב לווהט על סו מיליון ש"י: משרד האנרגיה מציע לממן עמדות טעינה למכוניות חשמליות

המשרד מציע לרשויות מימון של עד 30 אלף שקל לעמדה, שעלות הקמתה עומדת על 23 אלף שקל בלבד - ו-32 רשויות כבר הגישו בקשות פרסם קול קורא המציע תמיכה גם למעסיקים שיבנו עמדות טעינה עבור עובדיהם ולמרכזים מסחריים שיבנו עמדות טעינה ללקוחות

**655,832**  
מספר המכוניות החשמליות הצפוי בישראל ב-2030

**160** אלף שקל  
מחיר הקמת לעמדת טעינה מהירה בצידי הדרכים (לעומת 23 אלף שקל לעמדה בעיר)

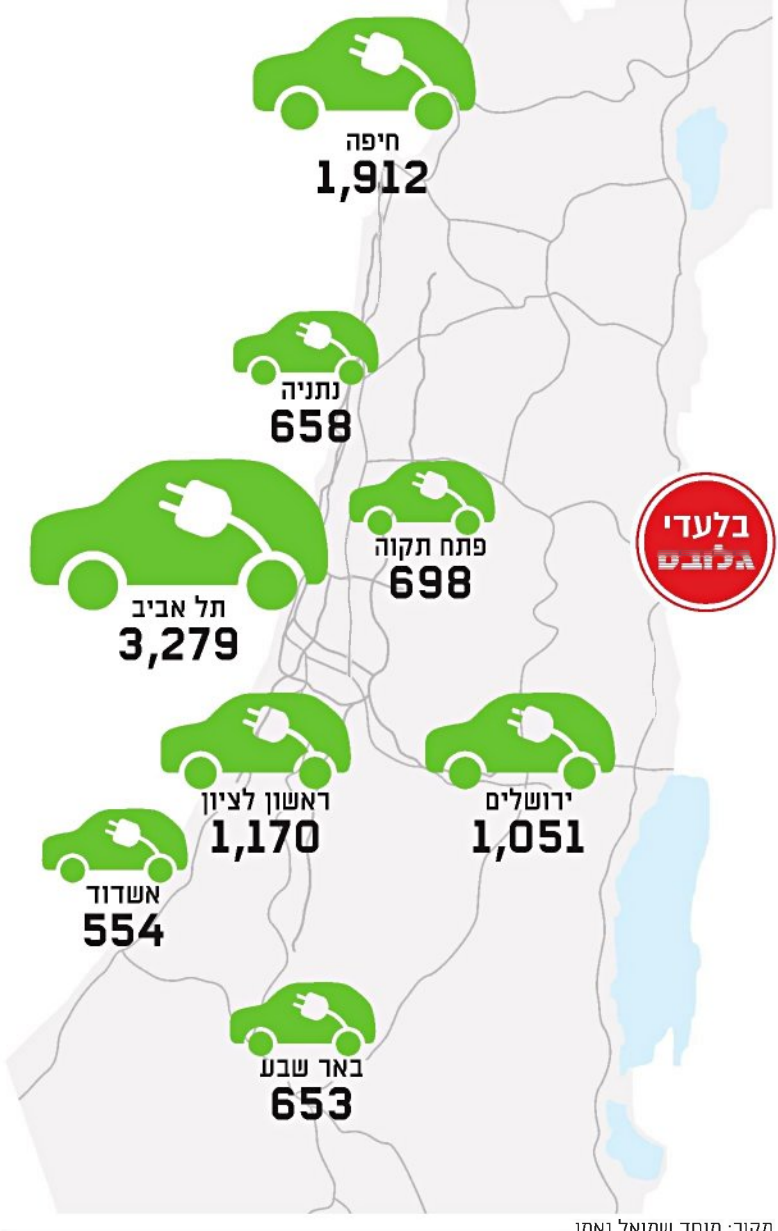
**החברה לפיתוח כפר סבא פרסמה מכרז להקמת 27 עמדות טעינה, שהזוכה בו ידאג להיתרי הבנייה ולהסדרי התנועה וייתן הנחה לכלי הרכב של העירייה ולתושבי העיר. גם רכבת ישראל פרסמה מכרז להקמת עמדות בחניונייה**

חשמלית - רק לכמחצית מהנהגים יש חנייה פרטית או חנייה בבניין. אחת ההמלצות המרכזיות במסמך היא מערכת אמצעי זיהוי פשוטה ואחידה, המאפשרת לכל נהג מכונית חשמלית לטעון בכל מקום, ללא אמצעי זיהוי מיוחדים לחברות או מנויים מגבילים, בדומה למצב כיום בתחנות דלק או בתשלום על חניה.

## מכונית חשמלית עדיפה על היברידיה נטענת

מוסד שמואל נאמן מנתח גם את הביקוש למכוניות נטענות, כלומר חשמליות והיברידיה נטענות (מכוניות המסוגלות לנוע עשורת ק"מ בעזרת מנוע חשמלי וסוללה נטענת, אך מצוידות גם במנוע בנזין לנסיעות ארוכות יותר). כבר בשנה הבאה, חוזים בכך, נתח השוק של מכוניות נטענות יהיה 3% והוא יעלה בהדרגה עד ל-51% בשנת 2030. לפי התחזית השמרנית, בשנה הבאה כבר ינועו על הכבישים כ-20 אלף מכוניות נטענות, ב-2025 יעלה מספרן על 187 אלף וב-2030 יגיע צי הרכב החשמלי ל-955 אלף כלי רכב. עם זאת, אם משרד האנרגיה יממש את התוכנית שלו ויאסור על מכירת כלי רכב עם מנוע בעירה פנימית (בנזין, דיזל וגם גז טבעי) בשנת 2030, הביקוש למכוניות חשמליות יגדל מאוד. במחקר נרשמת המלצה להעדיף מכוניות חשמליות מלאות על פני היברידיה נטענות, המוגדרות כ"פתרון ביניים".

## כמה עמדות טעינה למכוניות חשמליות צפויות ב-2025?



יהיו רשומות בעשר הערים הגדולות בישראל, כ-29% בערים קטנות יותר ו-6% במרחב הכפרי. הביקוש בערים הגדולות יהיה ליותר ממאה עמדות טעינה בכל עיר כבר בשנה הבאה.

## הרוב יעניו בבית או במקום העבודה

נתון מעניין נוסף הוא שלפי הערכת מוסד שמואל נאמן, 80% מטעינת כלי הרכב תהיה בעמדות טעינה פרטיות, כבתים או במקום העבודה, 5% בעמדות טעינה מהירות ורק 15% בעמדות טעינה ציבוריות ברחובות ובחניונים שונים. טעינה כזאת נחשבת ל"טעינה משלימה", שבה מנצלים הנהגים את החניה ברחוב או בחניון להגדלה של טווח הנסיעה שלהם. עם זאת, החשיבות של עמדות כאלה היא בהסרת אהד ההסמים המרכזיים למעבר לתחבורה

המאפשרת תשלום באשראי למכוניות אוטומטיות ומתכוונת להרחיב את השירות לטעינת מכוניות; Grgy היא החברה הוותיקה בתחום מבין השלוש, וחלק גדול מהעמדות שהיא מפעילה נקנו מכונס הנכסים של בטר פלייס. חברת החשמל אינה מורשית להשתתף בשוק הטעינה למכוניות חשמליות.

הביקוש לטעינה חשמלית יהיה בעיקר במרכזי המטרופולינים, ולא בפריפריה, כך לפי "מדריך היערכות" לרשויות מקומיות שפרסם מוסד שמואל נאמן בהזמנת משרד אנרגיה. לפי ההערכות במסמך, 17.5% מכלל המכוניות החשמליות בישראל יהיו בתל אביב, 10.2% בחיפה, 7.5% בראשון לציון ומספר דומה גם בירושלים. בסך הכל 65% מהמכוניות החשמליות

בסך הכול, תקציב הסכסוד של משרד האנרגיה עומד על 30 מיליון שקל והמשרד יתמוך כספית בהקמת 80 עמדות לטעינה מהירה ועוד 2,500 עמדות לטעינה איטית. במשרד מעריכים כי הביצוע יחל בשנת 2020.

## עמדות ראשונות כבר ב-2020

מכרזים ראשונים של הרשויות עצמן להקמת עמדות טעינה כבר פורסמו. ההברה לפיתוח כפר סבא, למשל, פרסמה מכרז להקמת 27 עמדות טעינה ברחבי העיר, שהזוכה בו יצטרך לדאוג גם להיתרי הבנייה ולהסדרי התנועה. בין הקריטריונים המרכזיים לזכייה: שיעור ההנחה לכלי הרכב של העירייה ולתושבי העיר שיציע הזוכה. במקביל, פורסמו גם קול קורא ומכרזים של גופים אחרים. הבולטים בהם הם חברת אחוזות החוף, השייכת לעיריית תל אביב ומפעילה עבודה חניונים רבים, וכן רכבת ישראל, שפרסמה קול קורא להתקנת עמדות טעינה בחניונייה.

בין המתמודדות במכרזים שלוש ספקיות של עמדות טעינה: אפקון

**65%**

שיעור המכוניות החשמליות שיהיו רשומות בעשר הערים הגדולות בישראל

**51%**

נתח השוק הצפוי של מכוניות חשמליות בשנת 2030

מקבוצת שלמה, EV Meter ו-Grgy. אפקון עוסקת בהקמת תשתיות חשמל למבנים ובמרחב הציבורי; חברת EV Meter (המשתפת פעולה עם אפקון בכמה מכרזים) היא חברה בת של Nayax,

## מאת דניאל שמיל

32 רשויות הגישו בשבוע שעבר בקשות לקבלת סכסוד ממשלתי להקמת עמדות טעינה למכוניות חשמליות על מדרכות ובחניונים עירוניים. הרשויות הגישו את הבקשות למשרד האנרגיה והתשתיות, שפרסם קול קורא בעניין. ריבוי הבקשות מפתיע שכן מדובר בתקציבי סובסידיה זעירים - 10 מיליון שקל בסך הכול, אולם עיון בפרטי המסמך שפרסם משרד האנרגיה חושף כי מחיר ההקמה של עמדת טעינה, לפי הערכות המשרד, הוא 23 אלף שקל, והמשרד מסכים להשתתף בסכום של עד 30 אלף שקל לכל עמדה. על ההצעות של הרשויות לכלול לפחות 30 נקודות טעינה, וכל זוכה יכול לקבל השתתפות עד מיליון שקל. הצפי הוא להקמת 1,000 נקודות טעינה בשטחים ציבוריים ברשויות.

הקול הקורא לרשויות הוא אחד מארבעה שפרסם משרד האנרגיה, שמציע גם תמיכה של 3.2 מיליון שקל במתחמי בילוי וקנינות שיתקינו עמדות טעינה עבור העובדים והלקוחות ו-3 מיליון שקל למעסיקים, שיתקינו עמדות טעינה עבור עובדיהם. עשרה מציעים ניגשו לקול הקורא להקמת עמדות במרכזי קנייה ובילוי, והם מציעים להקים 918 עמדות ב-184 אתרים שונים. לקול הקורא למעסיקים ניגשו עשר חברות והן מציעות להקים 952 עמדות בסך הכול. התקציב הגדול ביותר, 13.8 מיליון שקל, מיועד להקמת עמדות טעינה מהירות בצידי הדרכים בפריסה ארצית. הסיבה לכך היא העלות הגבוהה של עמדה כזו - כ-160 אלף שקל לפי תחשיב שנעשה עבור משרד האנרגיה, יותר מפי 5 ממחירה של עמדה רגילה.

לקול הקורא הזה ניגשו 27 מציעים, המבקשים להקים 113 עמדות טעינה מהירות (50 קוט"ש) ו-65 עמדות המכוניות "אולטרה-מהירות" (150 קוט"ש).