

ממשלת ישראל מציגה: כך נגמול את העולם משימוש בנפט

19.9.2010 | 06:57 מאת אבי בר-אלי

<< שבעה חודשים לאחר שהחליטה ממשלת ישראל על כינון מאמץ לאומי להקטנת השימוש העולמי בנפט, תדון היום הממשלה בראשונה בתוכנית הלאומית לפיתוח טכנולוגיות שיקטינו את השימוש העולמי בנפט לתחבורה ולחיזוק תעשיות עתירות ידע בתחום. עלות התוכנית, שתתפרש על עשור (2011-2020), תסתכם ב-2 מיליארד שקל - לצד השקעה צפויה של 1.8 מיליארד שקל נוספים מצד המגזר הפרטי.

עיקרי התוכנית כוללים מינוי פרויקטור מטעם משרד ראש הממשלה, תמריצים לחיזוק היזמות העסקית, הגדלת התמיכה התקציבית במחקר ופיתוח של שיתוף פעולה בינלאומי בנושא ועידודו. ראש המועצה הלאומית לכלכלה, פרופ' יוג'ין קנדל, שעמד בראש ועדה בין-משרדית לגיבוש התוכנית, הגיש אותה בשבוע שעבר לראש הממשלה, בנימין נתניהו, והיא תונח היום לדיון בישיבת הממשלה.



בפברואר הצהירה הממשלה כי היא רואה בצמצום התלות בנפט משימה לאומית ברמת עדיפות עליונה - לאור האינטרס הלאומי האסטרטגי והסביבתי של ישראל במהלך, לצד הפוטנציאל הכלכלי הגלום בו. את התוכנית גיבשו יחד ועדה בין-משרדית בליווי ועדה אקדמית. לנוכח משקלה הזניח של ישראל בעולם הסחר, מטרת התוכנית היא להפוך את ישראל למוקד עולמי של תעשייה ומחקר במגוון טכנולוגיות שמקטינות את השימוש העולמי בנפט לתחבורה. זאת באמצעות כלים שיסייעו לפעילות העסקית והמחקרית בתחום, ויתקצבו ב-198.2 מיליון שקל בשנה.

מרכזים לקרנות השקעה - בעוד חצי שנה

במסגרת עבודת הוועדה אותרו כ-60 חברות שעוסקות באופן ישיר בתחום תחליפי הנפט. רוב החברות שאותרו הן סטארט-אפים בשלבי פיתוח ראשוניים. ראינות שנעשו עם 35 מהן העלו כי "בישראל קיימת תשתית ידע ותעשייה המציבה אותה כבר כיום בשורה הראשונה של המדינות המפתחות טכנולוגיות בתחום תחליפי הנפט", כפי שצוין בדברי ההסבר להצעה. עם זאת, החברות בתחום מתקשות להתקדם מעבר לשלב פיתוח הטכנולוגיה ולהגיע לשלב ההדגמה וההטמעה המסחרית, בשל שני חסמים עיקריים.

החסם האחד הוא היעדר מקורות מימון להשקעה בחברות העוסקות בתחום האנרגיה - הנובע מכך שמרבית גופי ההשקעה הפועלים בישראל מתמחים רק בטכנולוגיות מידע ותקשורת (ICT). זאת ועוד, שלבי ההדגמה והפיילוט בתחום תחליפי הנפט דורשים השקעות מהותיות בתשתיות פיזיות כדי להגיע למוצר שאפשר לשווק - המסתכמות בממוצע בהיקף של כ-20 מיליון דולר לחברה. השקעה זו גבוהה פי שניים לפחות מזו הנדרשת לפיתוחים בתחום ה-ICT. בשלוש השנים הקרובות, מצאה הוועדה, יידרוש החברות הישראליות להשקיע 270 מיליון דולר.

החסם השני שצינו החברות הוא הקושי בהשגת ההיתרים הנדרשים לביצוע ניסויים והקמת פיילוטים. הסיבה לכך, ציינה הוועדה, היא כי "תחום התחבורה הוא תחום שמרני יחסית, שהחברות הפעילות בו נוטות לאמץ טכנולוגיות חדשות רק לאחר שהודגמו קודם לכן בניסויים בקנה מידה רחב, הדורשים מימון רב ושלל היתרים ואישורים ממשרדי ממשלה שונים".

ההצעה שגובשה דנה לפיכך תחילה בייסוד התשתית המינהלתית והרגולטורית של התוכנית. ההצעה קוראת למינוי פרויקטור במשרד ראש הממשלה וכן להקמת ועדת היגוי בין-משרדית, שבראשה יעמוד ראש המועצה הלאומית לכלכלה. הפרויקטור ימנה לצדו (באמצעות מכרז) צוות מומחים מתחומי התעשייה והרגולציה, שאינם עובדי מדינה. אלה יקבעו, באישור המועצה לכלכלה, את הקריטריונים שיגדירו את גבולות תחום "תחליפי הנפט", ויחליטו בכך אילו מבין המיזמים יזכו לסיוע מהתוכנית.

עיקרי התוכנית לגמילה מנפט

סעיף	תקציב לעשור* (במיליוני שקלים)
מינוי פרויקטור וצוות מלווה	90
הקמת מוקד "עוקף ביורוקרטיה"	20
שתי קרנות השקעה במימון ציבורי-פרטי	600
מימון פיילוטים	200
מענקי מחקר	360
תמרוץ שיתוף פעולה בין-לאומי	280
פרס ראש הממשלה וכנסי הסברה בינ"ל	60
הקמת מרכזי מחקר וגיוס חוקרים	45
הטבות מס לחברות, יחידים ולמשקיעים	לא ידוע
סה"כ	1,655

*מכספי התוכנית בלבד - לא כולל תקציבי משרדי הממשלה

מינהלת הפרויקט תדרוש תוספת של תשעה תקנים חדשים (חמישה לטובת הפרויקטור

וארבעה נוספים שיפוזרו במשרדים). לשם כך, תתקצב המינהלת ב-9 מיליון שקל בשנה. בסך הכל יוקצה למשרד ראש הממשלה סכום שנתי של 146 מיליון שקל בעבור יישום התוכנית - כתקציב מובטח. המשרד גם יקבל הרשאה להתחייב בסך 320 מיליון שקלים נוספים - שאותה יוכל המשרד לנצל בחמש השנים הקרובות בסכום של 64 מיליון שקל בשנה. ההצעות לניצול תקציב זה, או להעברתן ישירות למשרדי ממשלה הרלוונטיים, יוגשו עד יוני 2012.

הפרק השני בהצעה דן בכלים לחיזוק היזמות העסקית ולחיזוק תעשייה עתירת ידע בתחום תחליפי הנפט - בעיקר באמצעות שתי קרנות השקעה ייעודיות למימון תעשייה בתחום. הקרנות יוקמו באמצעות מכרזים שיפרסם אגף החשב הכללי עד אפריל 2011. תיבחן האפשרות לפצל את המכרזים לשניים - לניהול כל קרן ולגיוס ההון הדרוש. תנאי המכרז יחייבו את התחלת פעילות הקרנות עוד ב-2011 - ולתקופה של שבע שנים לכל הפחות. מרכיב ההון המושקע יגיע דרך תקציב של 40 מיליון שקל בשנה (מכספי התוכנית), וכן 20 מיליון שקל בשנה מתקציב המדען הראשי. זאת, כאשר הממשלה צופים כי התקציב ימונף (ביחס של 1:3) לגיוס הון של 180 מיליון שקל מהסקטור הפרטי - בדגש על גופים מוסדיים. בסך הכל צפויות הקרנות להשקיע בתחום 2.4 מיליארד שקל בעשר שנים, כ-240 מיליון שקל בשנה.

בנוסף, המדינה תדאג לתמריצי השקעה, באמצעות צמצום הסיכון והגדלת הרווח הפוטנציאלי של המשקיעים. ההשקעה תיעשה תוך עידוד חברות המצויות בשלבי צמיחה, תוך עידוד וחיזוק של שיתופי פעולה בינלאומיים ומקומיים - כדי לאפשר את שילובם של משקיעים זרים. באופן תמוה, צוין בהצעה כי תיבחן האפשרות להשקעה גם בחברות הפועלות בתחומים "קרובים" לתחום תחליפי הנפט - בנימוק של הגדלת היקף ההשקעות של הקרנות.

לצד קרנות ההשקעה, כוללת ההצעה תקציב שנתי של 20 מיליון שקל עבור משרד התשתיות - כדי לממן ניסויי מיזמים טכנולוגיים חדשים בתחום, ואף את הטמעתם בשוק המקומי כפיילוט, אם ימצאו מתאימים. בנוסף, הומלץ על הקמת מוקד סיוע "עוקף ביורוקרטיה" בעלות של 2 מיליון שקל בשנה - שיפעל לזירוז הליכי קבלות אישורים והיתרים עבור היזמים.

באשר לתמיכה בתחום המיסוי, הומלץ להקים צוות שיבחן בתוך 180 יום את האפשרות למתן הטבות מס שיעודדו השקעה בתחום תחליפי הנפט בישראל. זאת, תוך שמירה על רמת אטרקטיביות גבוהה בהשוואה להטבות מקבילות הניתנות בעולם - וכן קביעת מנגנוני הטבות מס לחברות, ליחידים ולמשקיעים. ההטבות לא יהיו מוגבלות לאזור מסוים בישראל - ויינתנו תוך התניה להשקעה ארוכת-טווח בישראל.

לסעיף זה מתנגדת רשות המסים, הטוענת כי הוא סותר את התיקון המקודם בימים אלה לחוק עידוד השקעות הון. לטענת הרשות, התיקון מבקש להביא לאחידות הטיפול המיסוי בכל סוגי התעשיות - וכן מעניק עדיפות לפרפריה. כמו כן, טוענת רשות המסים כי במסגרת התוכנית לעידוד תעשיות עתירות ידע, מוצעת כבר כיום חבילת הטבות (כהוראת שעה), שאינה מבחינה בין סוגי התעשייה - אלא בין שלבי הצמיחה של החברה הצעירה המסוימת. לטענת הרשות אין זה המועד ליצור אבחנות בקביעה זו.

יש לציין כי גם משרד התשתיות מתנגד להצעה, לנוכח ההצעה שהפרויקטור יוצב במשרד ראש הממשלה - ולא במשרד התשתיות, האמון על תחום האנרגיה. כמו כן מתנגד משרד התשתיות להשתתפותו בתקצוב התוכנית. במשרד טוענים כי הליך קבלת החלטות המוצע בתוכנית כרוך בגורמים רבים, ולכן "עתיד להיות מורכב מסורבל וייתכן שאף בלתי ישים".

תרומות יתקבלו בברכה

הפרק השלישי בהצעה דן בכלים לחיזוק המחקר המדעי והיישומי בתחום תחליפי הנפט - באמצעות מענקי מחקר. לשם כך, יוקצה סך של 52 מיליון שקל מדי שנה - מהם 36 מיליון שקל מתקציב התוכנית ו-16 מיליון שקל מתקציבי המשרדים השונים. המלצה זו תשולב בכוונת הות"ת (הוועדה לתכנון ולתקצוב של מערכת ההשכלה הגבוהה) להקים שלושה מרכזי מצוינות עד 2015 - ולגייס לשם כך חוקרים מחו"ל בתחומי פיתוח תחליפי נפט. לצורך פרויקט זה יוקצו בחמש השנים הבאות מדי שנה 9 מיליון שקל נוספים.

את ההצעה מסיים הפרק העוסק בחיזוק שיתופי פעולה ופעילות בינלאומית בתחום תחליפי

הנפט. מדובר בעיקר בגיבוש תוכנית שיתוף פעולה עם מדינות וגופי מחקר זרים, ועם גורמים העוסקים כבר כיום בתחום. זאת, תוך מתן דגש על מדינות שבהן צפוי בשנים הקרובות גידול ניכר ברמת המינוע, כדוגמת סין והודו, וכן תוך עידוד שיתוף הפעולה בין חברות ישראליות לחברות רב-לאומיות העוסקות בתחום התחבורה למשל, או בתחומים אחרים הקשורים בתחליפי נפט. לשם כך, יוקצבו בכל שנה 34 מיליון שקל - כאשר ההערכה היא כי מדי שנה ניתן יהיה לגייס כנגדם מגופים זרים סכום דומה, אשר יכפיל את ההשקעה. זאת, נוסף על גיוס תרומות.

באשר לקידום הבינלאומי של התוכנית, הרי שזה ייעשה באמצעות ארגון כנס בינלאומי תקופתי בהשקעה של 4.2 מיליון שקל בעבור הדגמת הטכנולוגיות השונות. זאת, לצד פרס שנתי - "פרס ראש הממשלה על חדשנות בתחליפי נפט" - שיעניק משרד המדע והטכנולוגיה בהיקף של 2 מיליון שקל בשנה. פרס ראש הממשלה, צוין בהצעה, "צפוי לעורר תהודה עולמית לטכנולוגיות חדשניות שיפותחו בתחום תחליפי הנפט". פרס זה, צוין, יוכל אף הוא לתפוח באמצעות קבלת תרומות. בדברי ההסבר להצעה צוין כי המהלך שנקטה הממשלה עורר עניין רב בקרב תורמים בארה"ב ובמדינות אחרות, שהביעו רצון לסייע לה. ואולם היות שגיוס תרומות בידי עובד ציבור אסור, ומאחר שעדיין לא אושר המנגנון החוקי לקבלת תרומות למשרדי ממשלה - תידרש כל תרומה לקבל את אישור הממשלה.

הנהנית הבולטת: בטר פלייס

<< עיון בסעיפי ההצעה שתונח היום על שולחן הממשלה מגלה דמיון רב בין הקריטריונים שנקבעו לתמיכה הממשלתית לבין מאפייני פעילותה של חברת התשתיות למכונות חשמליות בטר פלייס, שבשליטת החברה לישראל ושי אגסי.

אין מדובר, מן הסתם, ב"תפירת" ההצעה לצורכי החברה - שכן סעיפים אלה יסייעו גם לחברות הנוספות שיעסקו בתחום המגוון. עם זאת, אי אפשר לחמוק מהחפיפה שבין תנאי התעדוף שנקבעו להשקעה הממשלתית לבין דפוסי פעילותה הבינלאומית של היזמית הבולטת הראשונה בענף.

למשל, הושם דגש נרחב על תמרוץ שיתופי פעולה בינלאומיים, וכן על שיתוף פעולה עם חברות רב-לאומיות שעוסקות בתחום התחבורה - כדוגמת שיתוף הפעולה של בטר פלייס עם רנו-ניסאן. נוסף על כך, ניתנה עדיפות לשיתוף פעולה עם מדינות בעלות שיעור צמיחה גבוה ברמת המינוע, כמו סין. במדינה זו מחזיקה החברה לישראל במיזם רכב משותף עם היצרנית המקומית צ'רי. באחרונה פורסם כי מיזם עשוי להשתלב בפעילותה של בטר פלייס. סעיף נוסף שוודאי אינו מזיק לצרכיה של בטר פלייס הוא זה המבטל את מתן העדיפות הגיאוגרפית לתמיכה במיזמים שפועלים בפריפריה.

צוות ההיגוי: "השימוש בנפט מהווה בסיס למימון תנועות עוינות לישראל"

<< "השימוש הנרחב בנפט, מחירו הגבוה, והפקתו בידי מדינות שחלקן אינן יציבות פוליטית ובעלות אינטרסים מנוגדים לישראל ולמערב, מהווה למעשה את הבסיס למימון של תנועות ופעולות עוינות לישראל" - כך נכתב בדו"ח שהכין צוות ההיגוי ליישום החלטת הממשלה לצמצום התלות בנפט, בראשות יו"ר המועצה הלאומית לכלכלה, יוג'ין קנדל.

בדו"ח נטען כי לתלות העולמית בנפט יש השלכות ביטחוניות-מדיניות, כלכליות וסביבתיות קשות - בעוד שפיתוח תחליפי נפט צפוי להקטין את הביקוש לנפט ובכך להביא לייצוב מחירו ולביזור מקורות האנרגיה והתלות במדינות יצרניות הנפט (שברובן משטר שאינו דמוקרטי). "התשלום העצום ליצואניות הנפט הינו למעשה העברת עושר מסיבית מהעולם המפותח והמתפתח למספר קטן של מדינות שכלכלתן מבוססת כמעט באופן בלעדי על יצוא נפט", נכתב בדו"ח.

הנפט הוא מקור האנרגיה העיקרי בעולם - ומספק כ-34% מהביקוש העולמי לאנרגיה. גידול האוכלוסייה, הצמיחה המואצת באסיה, תהליכי עיור וחיזוק מגזר התעשייה והשירותים על חשבון החקלאות יביאו להאמרת התלות בנפט גם בעשורים הבאים - בשעה שלא ברור בעוד אם היצע עתודות הנפט יוכל לספק צורך זה. משרד האנרגיה האמריקאי צופה כי עד 2030 יגדל הביקוש לנפט ב-25% - ותרחיש הייחוס במשרד צופה כי מחירה של חבית נפט יאמיר עד אז ל-130 דולר. כבר כיום מתאפיין מחיר הנפט בתנודתיות רבה, שלעתים משליכה ישירות על חוסן של כלכלות.

עם זאת, צוות ההיגוי התמקד רק בתחום תחליפי הנפט לתחבורה - המהווה כיום 61% מהשימוש העולמי בנפט, ומצוי במגמת עלייה. זאת, לעומת שיעור השימוש בנפט לתעשייה (25%), להפקת חום (10%) ולייצור חשמל (5%). ענף התחבורה מתאפיין בביקוש קשיח יחסית לנפט, מאחר שמרבית כלי הרכב המבוססים על תזקי הנפט משמשים לתקופות ארוכות יחסית (יותר מ-15 שנה). כמו כן, עליית מחיר הנפט יכולה לצמצם את כמות הנסיעות באופן מוגבל בלבד - בהיעדר תחליפים. זאת, בין היתר, מאחר שתעשיית הרכב היא שמרנית ומבוזרת מאוד - וכן מאחר שהשימוש בתחליפי נפט גורר השקעה יקרה בתשתיות חדשות.

נוסף על כך, ההשקעה העולמית במו"פ בתחום התחבורה התאפיינה לא רק בתלות המוכרת במחיר הנפט - אלא הוגבלה בנוסף גם בשל הצורך בהשקעה ניכרת יחסית בסיכון גבוה, בשל מורכבות שוק התחבורה, המתאפיין ברגולציה גבוהה ובביזור, וכן בגלל בעלי אינטרסים שתחליפי הנפט מאיימים עליהם.

לדעת הצוות, דווקא לישראל יש כמה יתרונות ייחודיים העשויים להפוך אותה למרכז מו"פ עולמי בתחום ולשחקן חשוב ומשפיע בהתפתחות ובהטמעה העולמית של תחליפי נפט בתחבורה: אינטרס מדיני חזק, ההזדמנות ליהפך למרכז העולמי הראשון בתחום, הובלתה העולמית של ישראל ביכולות המו"פ והחדשנות התעשייתיות, והיכולות הגבוהות שגילתה בתחומים קרובים לתעשייה (חקלאות, אנרגיה ותחבורה).

מסקר שביצע הצוות עלה כי בישראל מתבצעים 50 פרויקטי מחקר העוסקים בתחליפי נפט לתחבורה, וכן כי יש בה 59 יוזמות עסקיות שקשורות לתחום, מהן 34 בתחום הדלקים החלופיים, 13 בפיתוחי מערכות הנעה ושבע בתחום הרכיבים לרכב חשמלי.