

Тренды продаж автомобилей в Израиле — статистика 2026

Данные data.gov.il · авто · графы: активная когорта 2026 (динамика — регистрации) · 11.10.2026

BEV полностью электрические PHEV подключаемые гибриды ICE ДВС: бензин/дизель/газ

Содержание

Глоссарий и методология	5
Обзор 2026	6
Сколько машин продали в Израиле в 2026 году	6
Все купленные машины в 2026	6
Новые частные машины в 2026	6
Всего машин на дорогах (на сегодня)	7
Легковые машины на дорогах (на сегодня)	7
Активная когорта 2026 по топливу	7
Разрыв серий 2026: регистрации — когорта (по маркам)	8
Динамика 2010-2026	9
Регистрации по году, автомобили по типу топлива	9
Доля топлива в регистрациях по годам, % — ICE сверху, заряжаемые снизу	10
Доля заряжаемых по типам машин — легковые, автобусы, грузовые	11
Три категории по отдельности	12
По месяцам 2026	13
Прирост машин 2026 за октябрь по видам топлива	13
Падение парка за октябрь — где списания превысили покупки	14
По месяцам 2026	14
Прибавка за последний месяц (октябрь 2026 — НЕПОЛНЫЙ, данные на 11.10) по маркам и топливу	14
По маркам 2026	17
Топ-30 марок 2026, автомобили по типу топлива · 1-15	17
Топ-30 марок 2026, автомобили по типу топлива · 16-30	17
Топ-12 BEV	18
Топ-12 PHEV	18
Топ-12 ICE	19
Китайские vs не китайские марки по топливу, 2026 (% в каждом виде)	19

Заряжаемые модели 2026	20
Топ-30 заряжаемых моделей 2026 (BEV+PHEV, by charging battery) · 1-15	20
Топ-30 заряжаемых моделей 2026 (BEV+PHEV, by charging battery) · 16-30	21
BEV-модели по фирмам	22
BYD · 3752 (+123)	22
XPeng · 4788 (+52)	22
Tesla · 4979	22
Deepal · 2786 (+69)	22
Geely · 2310 (+28)	22
Zeekr · 1603 (+19)	23
Lynk & Co · 741 (+14)	23
MG · 1530 (+35)	23
Сравнение марок: активная когорта 2026, BEV (по фирме)	23
География BEV — весь BEV-парк по округам	24
Марки на дорогах	24
Топ-30 марок в парке на дорогах, автомобили по типу топлива · 1-15	25
Топ-30 марок в парке на дорогах, автомобили по типу топлива · 16-30	25
Сравнение: продажи 2026 vs парк на дорогах (топ-30 по продажам)	25
Топливо — срезы	28
Активная когорта 2026 по месяцам въезда (автомобили по типу топлива, %)	28
Активная когорта 2026 по топливу (круговая + столбцы, % и кол-во)	28
Все машины на дорогах по топливу (круговая + столбцы, % и кол-во)	29
BEV и PHEV по типу владения — вся страна	29
Когорта по месяцам въезда + прогноз полного октября (светлое — прогноз; октябрь неполный)	30
2026 против 2025 — когорта по месяцам въезда	30
Списания	32
Списания BEV (2023-2026) — 15 самых продаваемых BEV-марок	32
% списания BEV: снято из машин 2023-2026 / продано 2023-2026, по маркам	33
Списания полностью электрических машин: год списания и возраст машины (лет)	33
Списания по видам топлива — снятые с дороги с 2017 года (кумулятивно, кол-во и %)	34
Списания по маркам × топливо — топ-15 (кол-во и %)	34
На дорогах vs списано — состав по топливу, %	35
BEV-списания по месяцам — последние 12 месяцев (по октябрь 2026)	35

BEV за 2026: куплено (когорта) vs списано	35
Прибавка в парке за 2026: куплено vs списано — заряжаемые (BEV+PHEV) и ICE	36
Списания по годам по видам топлива — всего (таблица, кол-во)	37
Списания по годам — только заряжаемые (BEV+PHEV): виден рост	37
Инженерный разрез BEV (когорта-2026)	38
Архитектура: 400В-класс против 800В-класса, ежемесячно 2026	38
Четыре инженерных среза когорты	38
LFP против NMC — что это значит для владельца	39
Ежедневный рабочий диапазон батареи	39
Физика 400В против 800В при быстрой зарядке	39
Топ-20 моделей по классу напряжения	40
Динамика популярных моделей	41
Кейс: Atto 3 → Atto 3 Evo по каталогу моделей минтранса	41
Что дальше	42
Прирост за 7 дней	43
Прирост активной когорты по маркам за 04.10–11.10, машин добавлено · 1/2	44
Прирост активной когорты по маркам за 04.10–11.10, машин добавлено · 2/2	45
Прибавка за 04.10–11.10 по BEV-моделям, машин добавлено · 1/2	46
Прибавка за 04.10–11.10 по BEV-моделям, машин добавлено · 2/2	47
Эффекты электрификации: топливо, воздух, шум	48
Кто ездит по дорогам	48
Воздух: замер 20–21 сентября 2026 — день без машин	49
Шум: тише на городских скоростях	49
Тяжёлый транспорт: автобусы и грузовики	52
Другая вселенная данных	52
Дизель здесь почти безальтернативен	53
Автобусы электрифицируются, грузовики — пока нет	54
Водород: первые машины на топливных элементах	55
Чем заменяют списанный дизель	56
Что это даёт по выбросам	57
Нефть и батарея: чего стоит каждая	58
Почему числа «машин 2026 года» разные	58
Батарея действительно грязная	58

Но посчитайте, что теряется безвозвратно.....	59
Нефть считают чистой по умолчанию.....	59
Откуда берётся бензин — и куда уходит нефть.....	60
Когда электромобиль отдаёт долг.....	61
Израильский счёт.....	61
Но для города решает не углекислый газ.....	61
Заключение.....	63
Выводы по главам.....	63

Глоссарий и методология

Термины

Активная когорта 2026 — машины с датой въезда на дорогу в 2026, активные на текущую дату; отражает реальный ввод в эксплуатацию, а не дату продажи.

Пассивная когорта — разница «регистрации – активная когорта» по маркам: авто зарегистрированы, но дата въезда ещё не проставлена (лаг), не реальное удаление.

Регистрации (продажи) — новые постановки на учёт по месяцу регистрации.

Парк на дорогах — все активные ТС годов выпуска 1996–2026 на текущую дату.

Дата въезда на дорогу — фактическое начало эксплуатации (основа когорты). **Дата регистрации** — постановка на учёт (основа регистраций).

Списания — окончательное снятие машины с учёта (утилизация, тотальные аварии, реэкспорт). Считаются те же типы ТС, что входят в реестр частных и коммерческих машин: легковые, такси, микрокары и лёгкий коммерческий транспорт. Мотоциклы, автобусы, тяжёлые грузовики, тракторы и прицепы исключены — их нет в парке, который служит знаменателем.

Виды топлива

BEV — полностью электрический. **PHEV** — подключаемый гибрид (электро + ДВС, заряжается от сети). **ICE** — двигатель внутреннего сгорания (бензин/дизель/газ); сюда же обычные гибриды HEV.

Сокращения

п.п. — процентные пункты ($30\% \rightarrow 35\% = +5$ п.п., не $+17\%$). **Аннуализация** — пересчёт неполного года на полный по числу закрытых месяцев. **2П** — второе полугодие.

Уровни достоверности

Официально — поля реестра как есть. **Расчёт** — арифметика над реестром: доли, окна, аннуализация. **Экспертно** — курируемые классификации (химия/платформа/подвеска, происхождение марок). **Прогноз** — экстраполяция тренда, не гарантия. «Куплено» в подписях = вошло в активную когорту по дате въезда на дорогу, а не дата платежа.

Методология

Только легковые и коммерческие авто; двухколёсные (мотоциклы/скутеры) исключены. Топливо — по реальному полю реестра, не по устаревшим кодам. Китайские vs не китайские — по происхождению марки (BYD, Chery, Geely, MG, Zeekr = китайские; Tesla, Toyota, Hyundai, Mercedes = нет). Источник: data.gov.il. Регистрации (по дате регистрации) и когорта (по дате въезда) не совпадают: авто конца 2025 с въездом в 2026 попадает в когорту-2026, но не в регистрации-2026. Прогнозы — экстраполяция тренда, не гарантия.

Прямые источники данных: реестр активных ТС (ресурс 053sea08...) и месячные регистрации (ресурс 602ac32d...), data.gov.il.

Обзор 2026

Данные: регистрации, активная когорта и весь парк 2026 (по панелям ниже). Регистрации публикуются пачкой после закрытия месяца: октябрь 2026 ещё не включён, данные регистраций — по сентябрь.

Сколько машин продали в Израиле в 2026 году

Отчёт отвечает на этот вопрос ежедневно: статистика продаж машин в Израиле и регистраций автомобилей по маркам и моделям, электромобили (BEV), подключаемые гибриды (PHEV) и бензин/дизель. Динамика 2010–2026, списания машин, сравнение продаж с парком на дорогах. Источник — реестр Министерства транспорта Израиля (data.gov.il), обновление каждый день.

Все купленные машины в 2026

Все новые регистрации 2026 (частные + коммерческие) по видам топлива. «Всего» — сумма; у BEV/PHEV/ICE указана доля.

BEV	PHEV	ICE	Всего
32,863	64,688	166,585	264,136
12.4%	24.5%	63.1%	

Новые частные машины в 2026

Только частные (P) новые регистрации 2026 по видам топлива. «Всего» — сумма; у топлив — доля.

BEV	PHEV	ICE	Всего
32,290	64,667	158,552	255,509
12.6%	25.3%	62.1%	

Всего машин на дорогах (на сегодня)

Весь активный парк на дорогах на сегодняшнюю дату, годы выпуска 1996–2026, по видам топлива.

BEV	PHEV	ICE	Всего
246,192 5.9%	164,046 3.9%	3,776,137 90.2%	4,186,375

Легковые машины на дорогах (на сегодня)

Частные легковые (P) во всём активном парке на сегодняшнюю дату, по видам топлива; коммерческие (M) не входят.

BEV	PHEV	ICE	Всего
244,629 6.1%	163,986 4.1%	3,601,218 89.8%	4,009,833

Активная когорта 2026 по топливу

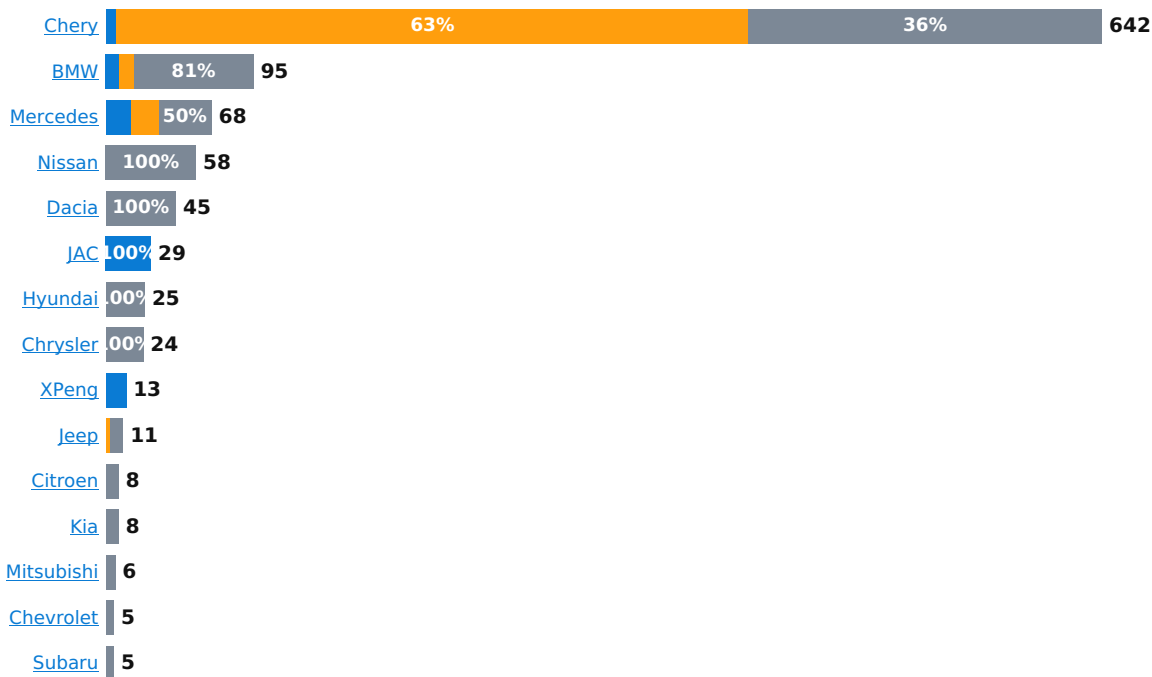
Машины 2026 года въезда на дорогу, сейчас активные — по видам топлива (BEV/PHEV/ICE).

BEV	PHEV	ICE	Всего
33,108 12.5%	64,580 24.4%	167,154 63.1%	264,842

Разрыв серий 2026: регистрации – когорта (по маркам)

Регистрации (по дате регистрации, месячными пачками) и активная когорта (по дате въезда на дорогу) — разные основания и разные отсечки, поэтому знак разрыва не фиксирован: в целом по рынку активная когорта сейчас уже больше опубликованных регистраций. На графике — марки, где регистраций-2026 больше, чем машин в когорте: вероятный лаг проставления даты въезда, не реальное удаление. Двухколёсные марки исключены.

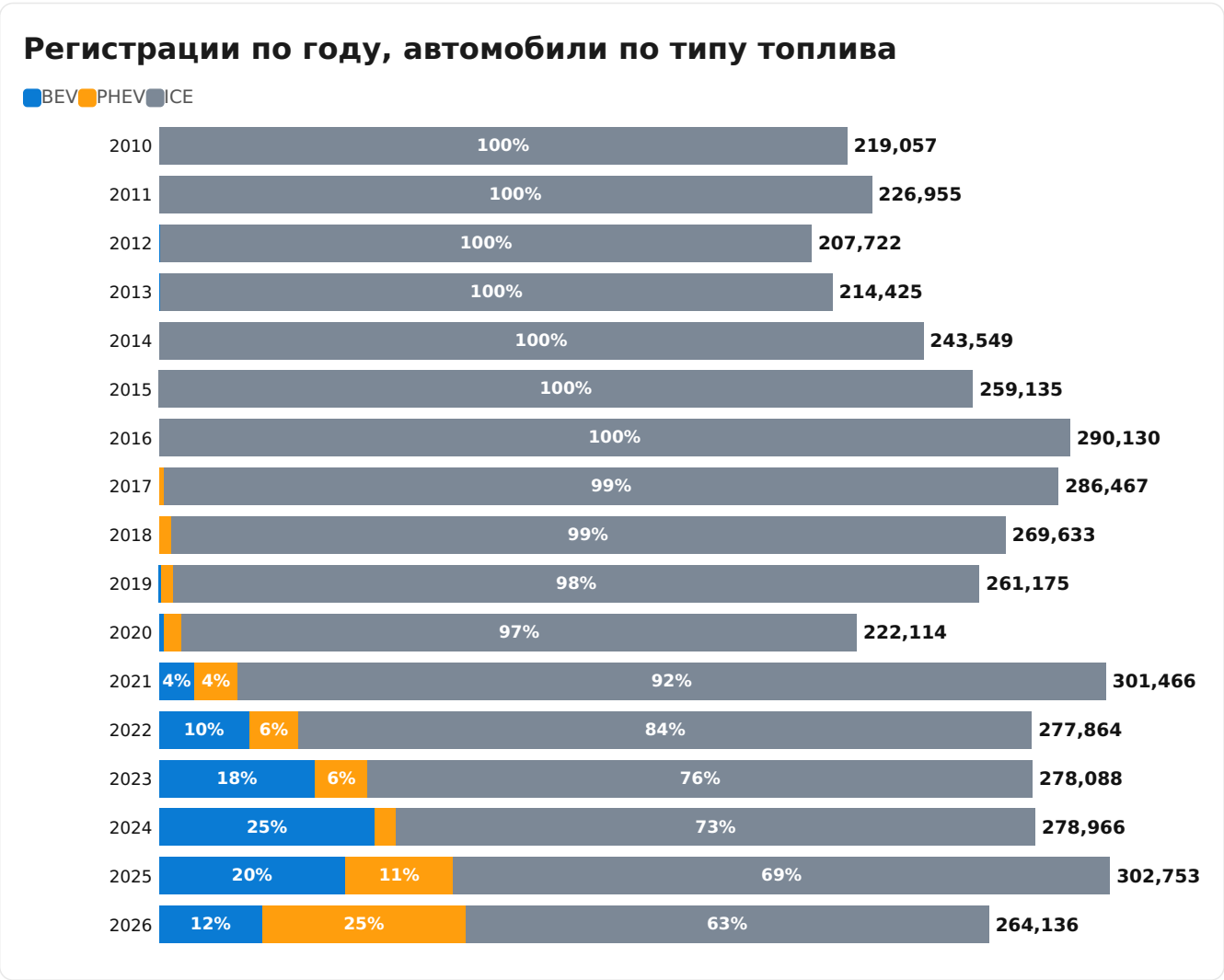
■ BEV ■ PHEV ■ ICE



За 9 закрытых месяцев 2026 года зарегистрировано 264,136 машин; на дорогах сегодня 264,842 машин 2026 года — активная когорта по реестру, включая текущий месяц. Заряжаемые от сети — полностью электрические и подзаряжаемые гибриды — в новых регистрациях занимали 27.1% в 2024-м, 30.9% в 2025-м и 36.9% за закрытые месяцы 2026-го; в активной когорте 2026 года их доля — 36.9%; средний темп прироста составляет +5 п.п. в год. Весь парк на дорогах насчитывает 4,186,375 машин, и заряжаемых в нём пока лишь 9.8%: доля заряжаемых в когорте-2026 примерно вчетверо выше их доли в парке. Прогноз: около 42% заряжаемых в регистрациях 2027 года; годовой объём в пересчёте на полный год — примерно 352 тыс., это выше 2025-го на 16%.

Динамика 2010-2026

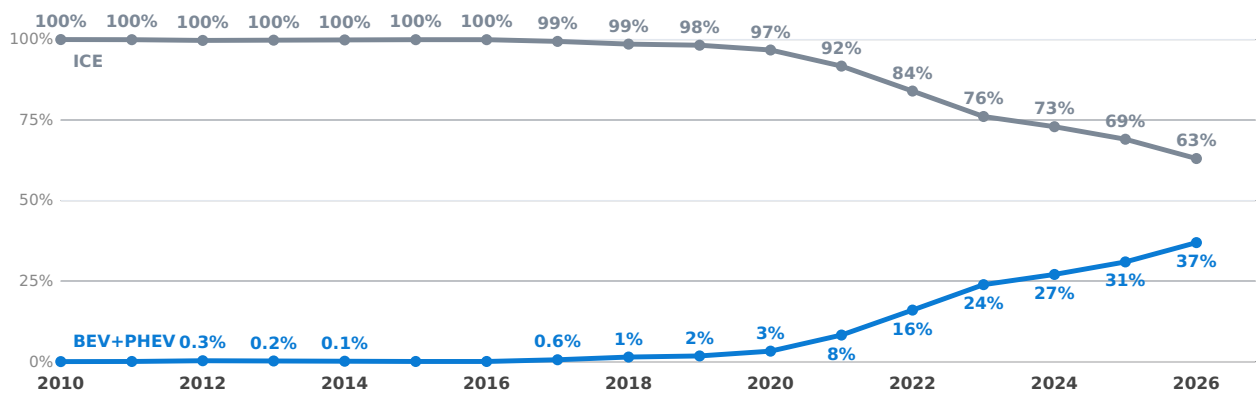
Данные: регистрации (продажи) 2010-2026. Регистрации публикуются пачкой после закрытия месяца: октябрь 2026 ещё не включён, данные регистраций — по сентябрь.



Доля топлива в регистрациях по годам, % — ICE сверху, заряжаемые снизу

Одна шкала 0–100%: серая линия — бензин, дизель и газ, она падает; синяя — полностью электрические и подключаемые гибриды вместе, она растёт. Все регистрации, включая коммерческие; 2026 — по закрытым месяцам.

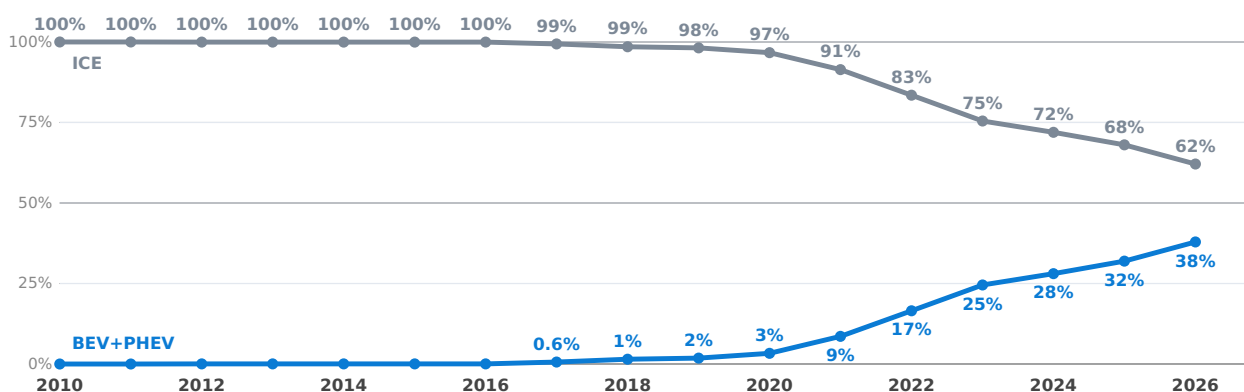
Все регистрации — легковые и коммерческие: доля ICE (сверху) и заряжаемых BEV+PHEV (снизу), %



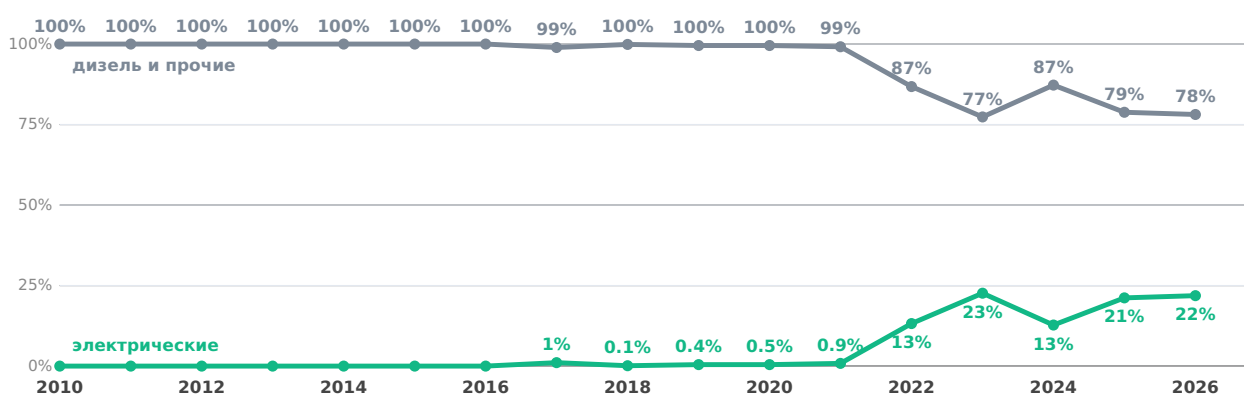
Доля заряжаемых по типам машин — легковые, автобусы, грузовые

Одна шкала 0–100% на каждую категорию: сверху доля неэлектрических — она падает, снизу доля заряжаемых — она растёт. Легковые — заряжаемые (BEV+PHEV) среди легковых; автобусы и грузовые — полностью электрические среди своих. Основа одна: активный реестр, год выхода на дорогу.

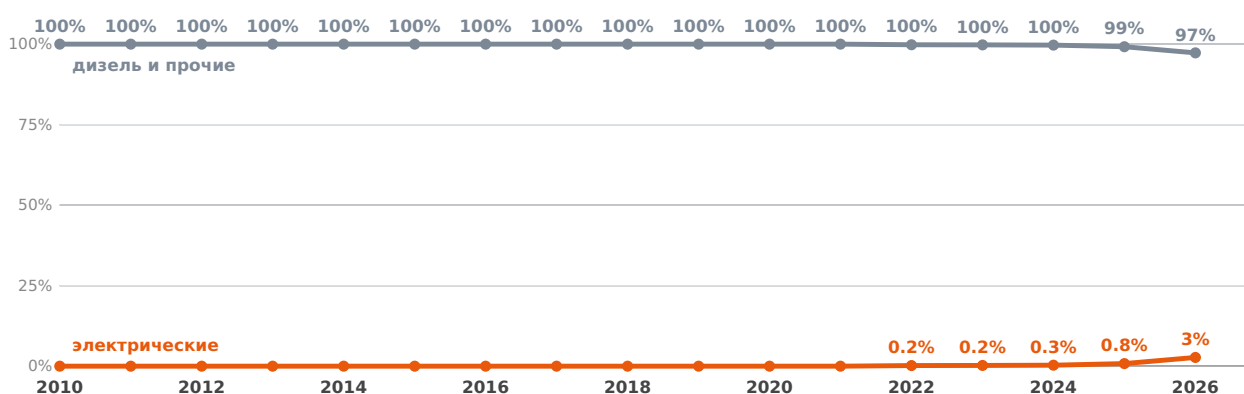
Легковые машины: доля неэлектрических ICE (сверху) и заряжаемых BEV+PHEV (снизу) среди легковых, %



Автобусы: доля дизельных и прочих (сверху) и электрических (снизу) среди автобусов, %



Грузовые машины (без пикапов): доля дизельных и прочих (сверху) и электрических (снизу), %



У тяжёлого транспорта ранние годы посчитаны по машинам, которые ещё в строю, поэтому старые списанные не учтены; для доли электрических это несущественно — их тогда не было.

Три категории по отдельности

Один общий график здесь не работает: легковых машин в двадцать раз больше, чем автобусов, и на общей оси автобусы превращаются в полоску у нуля. Поэтому три графика с собственным масштабом. Столбик — весь годовой ввод, цветом выделены электрические, сверху их доля.



Сравнение говорит само за себя. У легковых доля электрических в 2026-м просела к 12.4% после пика 24.6% в 2024-м — сказалась отмена налоговой льготы. У автобусов 21.9%. У грузовых без тяжёлых пикапов — 2.7%: настоящие электрогрузовики в Израиле пока редкость, а пикапы Silverado EV и Sierra EV (77.1% их поставок 2026 года электрические) — частные машины, а не грузовой транспорт.

Доля заряжаемых машин выросла с 0.0% в 2010 году до 27.1% в 2024-м, 30.9% в 2025-м и 36.9% в 2026-м; на бензин и дизель остаётся 63.1%.

Внутри заряжаемых сменился лидер: в 2024 году полностью электрические держали 24.6%, а подзаряжаемые гибриды — 2.4%; в 2026-м гибриды вышли вперёд — 24.5% против 12.4%.

Прогноз: обычные и заряжаемые машины сравняются примерно к 2029–2030 годам. По типам машин картина разная. У легковых доля заряжаемых (BEV+PHEV) растёт и в 2026-м достигла 37.9% — максимум за весь период. У автобусов пик электрических 22.7% пришёлся на 2023-й, сейчас 21.9%. Грузовые без тяжёлых пикапов — 2.7% в 2026-м: настоящие электрогрузовики пока редкость.

Раздел II · Выборка из активной когорты 2026

По месяцам 2026

Данные: активная когорта 2026 (по месяцу въезда на дорогу)

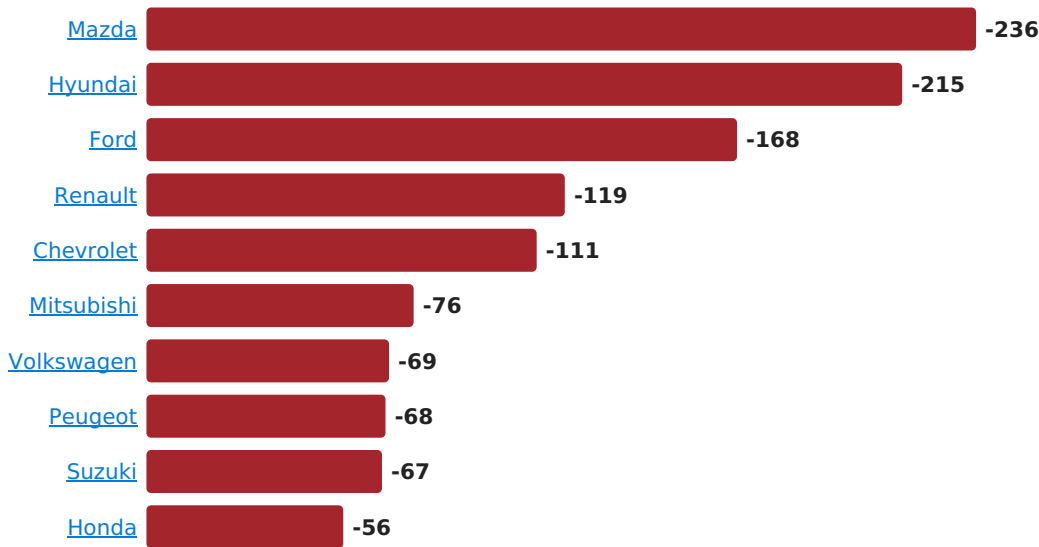
Прирост машин 2026 за октябрь по видам топлива

Новые машины, вышедшие на дорогу в октябре 2026 (месяц неполный), в разрезе топлива.



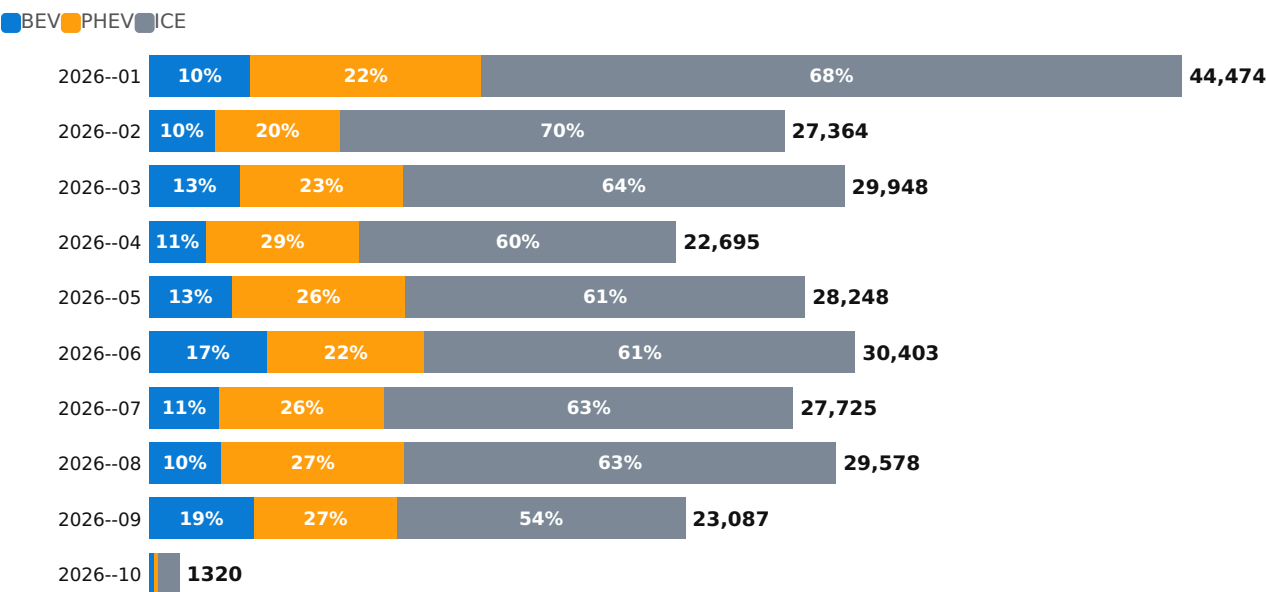
Падение парка за октябрь — где списания превысили покупки

Марки, у которых машин на дорогах стало меньше: за октябрь списали больше, чем купили. Десять крупнейших падений. Только марки активного автопарка: мото-, спец- и грузовая техника с прицепами исключены.



По месяцам 2026

Активная когорта по месяцу въезда на дорогу, автомобили по типу топлива



Прибавка за последний месяц (октябрь 2026 — НЕПОЛНЫЙ, данные на 11.10) по маркам и топливу

Новые машины, вышедшие на дорогу в последний месяц графика (октябрь 2026), по маркам и видам топлива — количество.

#	Марка	BEV	PHEV	ICE	Всего
1	Toyota	4	1	243	248

2	Kia	11	1	163	175
3	BYD	76	38	0	114
4	KG Mobility	0	0	95	95
5	MG	13	33	27	73
6	Skoda	1	0	55	56
7	Deepal	29	25	0	54
8	Jaecoo	0	26	18	44
9	Geely	21	16	0	37
10	Hyundai	0	0	37	37
11	Citroen	0	0	30	30
12	Mazda	0	0	29	29
13	Land Rover	0	5	21	26
14	Mercedes	1	1	23	25
15	Seat	0	0	24	24
16	Volkswagen	0	0	22	22
17	Lynk & Co	10	8	0	18
18	Omoda	0	17	0	17
19	BMW	0	2	15	17
20	Cupra	0	0	16	16
21	Subaru	0	0	13	13
22	Audi	0	1	11	12
23	Suzuki	4	0	7	11
24	Jeep	0	0	11	11
25	Leapmotor	5	5	0	10
26	Zeekr	9	0	0	9
27	Honda	0	0	9	9
28	Aion (GAC)	8	0	0	8
29	Dongfeng	0	8	0	8
30	Foton	2	0	5	7
31	Porsche	4	1	2	7
32	Lexus	0	1	6	7

33	Ford	0	0	/	/
34	Cadillac	5	0	0	5
35	Voyah	4	0	0	4
36	Chery	0	2	2	4
37	Peugeot	0	0	4	4
38	Opel	0	0	4	4
39	GMC	3	0	0	3
40	Volvo	1	0	2	3
41	Ora	0	0	3	3
42	Isuzu	0	0	3	3
43	Mitsubishi	0	0	2	2
44	Nissan	0	0	2	2
45	XPeng	1	0	0	1
46	Hongqi	1	0	0	1
47	IM Motors	1	0	0	1
48	Bentley	0	1	0	1
49	Chevrolet	0	0	1	1
50	Chrysler	0	0	1	1
51	Fiat	0	0	1	1
	ИТОГО	214	192	914	1320

По полным месяцам доля заряжаемых машин держится между 30.1% и 46.3% (текущий неполный месяц показывает 30.8%), в среднем 36.9%.

Доля высокая, но она колеблется от месяца к месяцу.

Октябрь ещё наполняется: покупатели взяли 1320 машин — 406 заряжаемых и 914 бензиновых и дизельных; с дорог сняли 2187 машин — 2170 обычных и 17 заряжаемых; парк сократился на 867.

У 34 автомобильных марок машин на дорогах стало меньше, чем было; заметнее всего это у Mazda: куплено 29, списано 265.

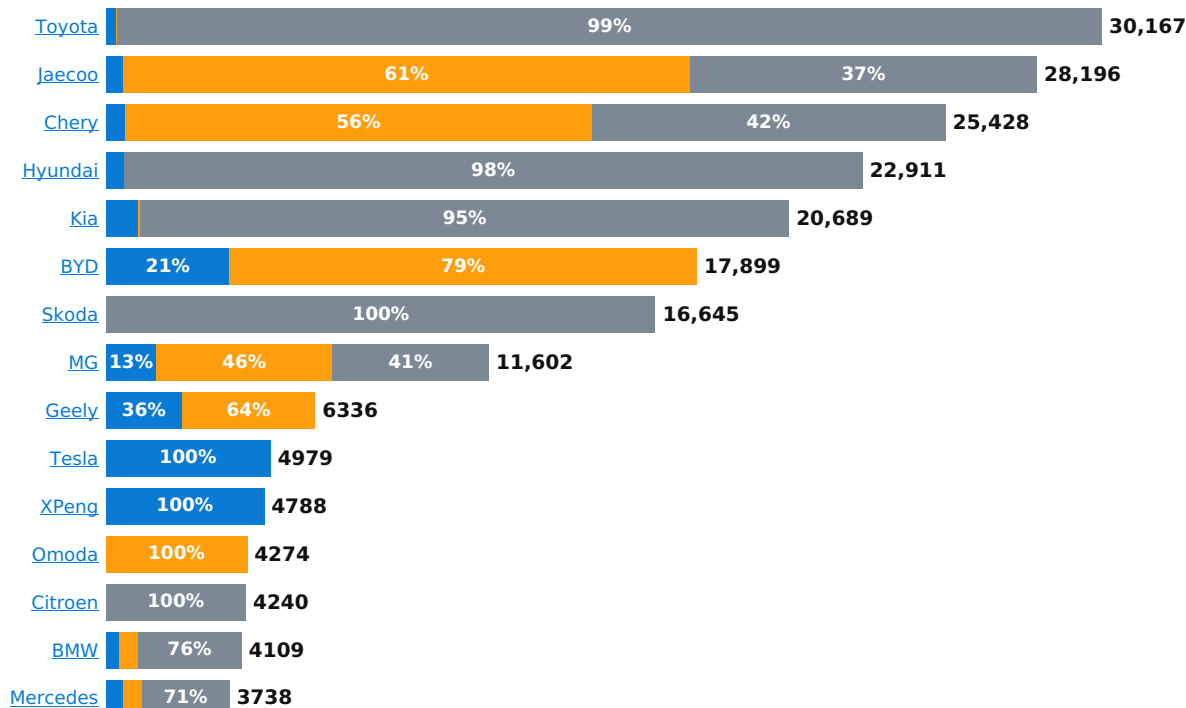
Обычно так выглядят марки со старым парком и слабыми текущими продажами.

По маркам 2026

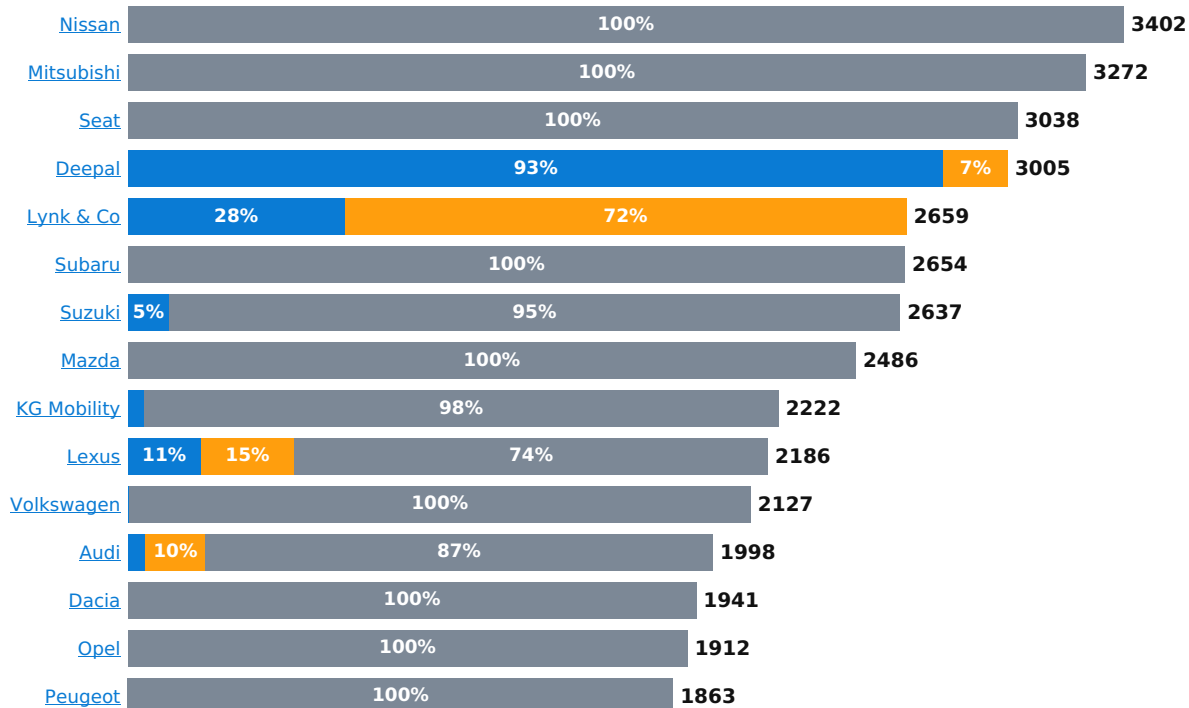
Данные: активная когорта 2026

Топ-30 марок 2026, автомобили по типу топлива · 1-15

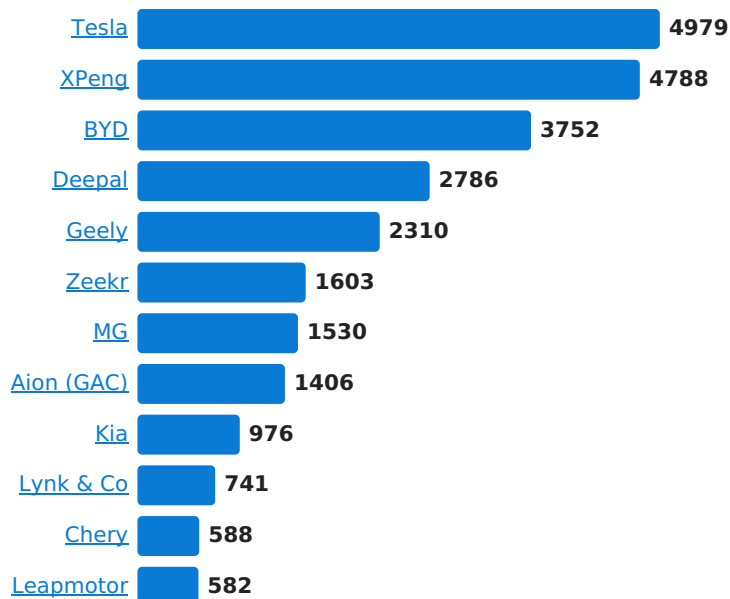
BEV PHEV ICE



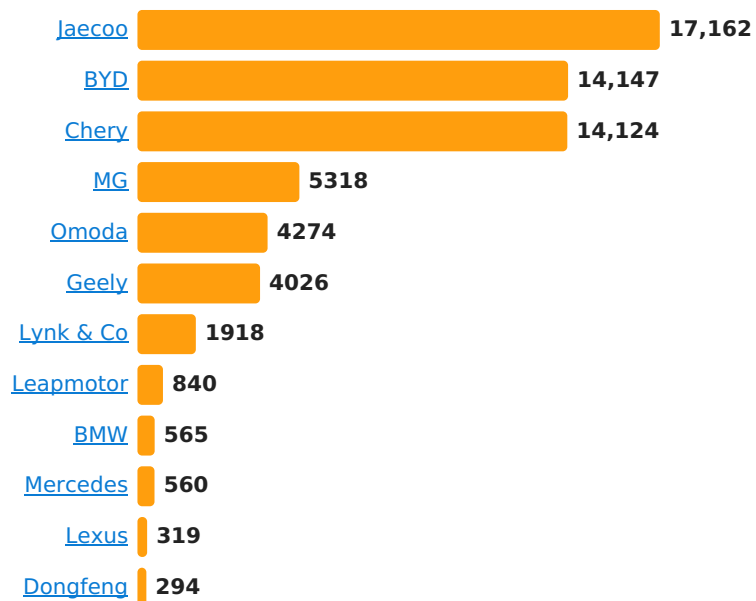
Топ-30 марок 2026, автомобили по типу топлива · 16-30



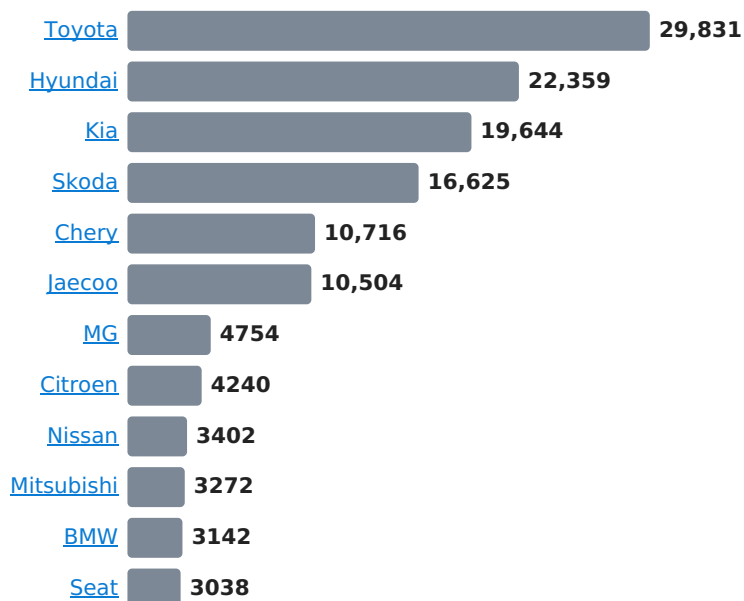
Топ-12 BEV



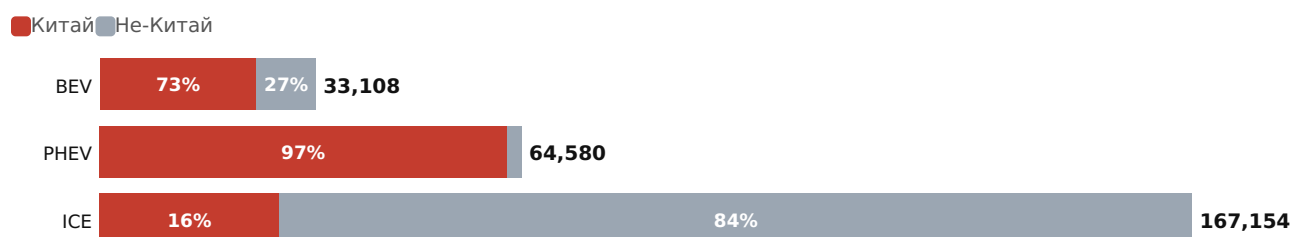
Топ-12 PHEV



Топ-12 ICE



Китайские vs некитайские марки по топливу, 2026 (% в каждом виде)



Лидеры года — Toyota, Jaecoo, Chery.

Покупки машин с подзаряжаемой гибридной установкой быстро выросли в 2025–2026 годах, и 96.5% из них приходится на китайские марки; среди полностью электрических их доля составляет 72.5%.

Бензиновые и дизельные машины остаются в основном за остальными производителями — 83.5%.

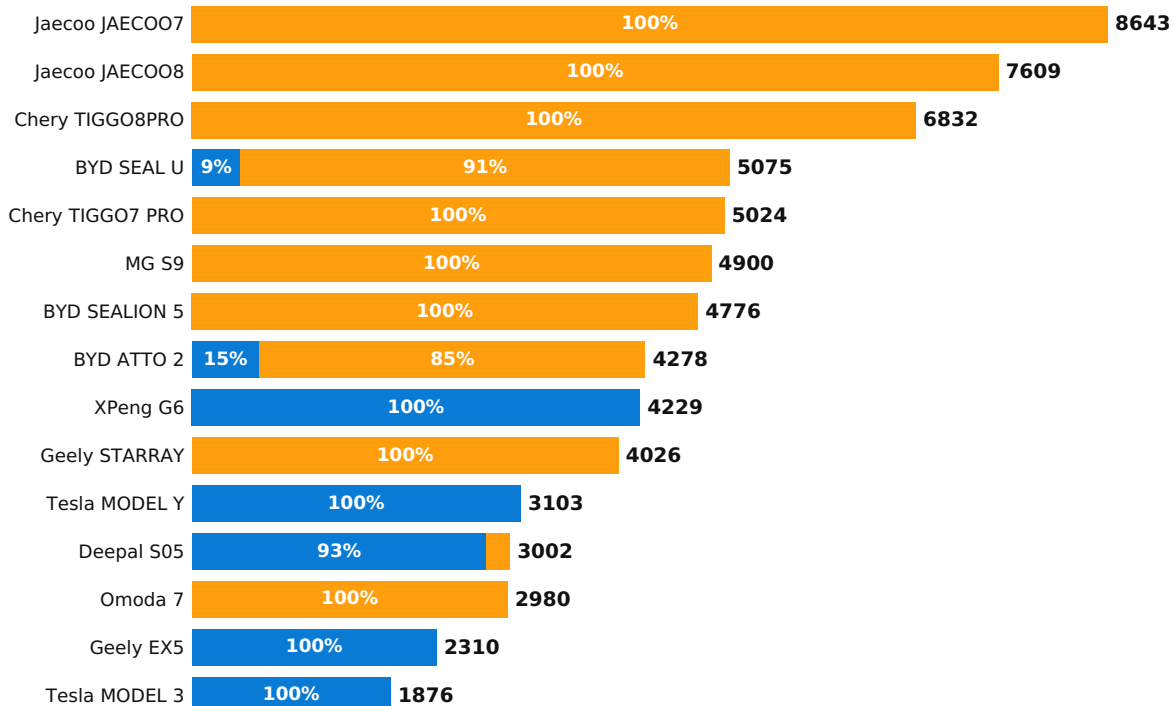
Прогноз: марки-лидеры сохраняют двузначный рост, вытесняя недорогие незаряжаемые машины.

Заряжаемые модели 2026

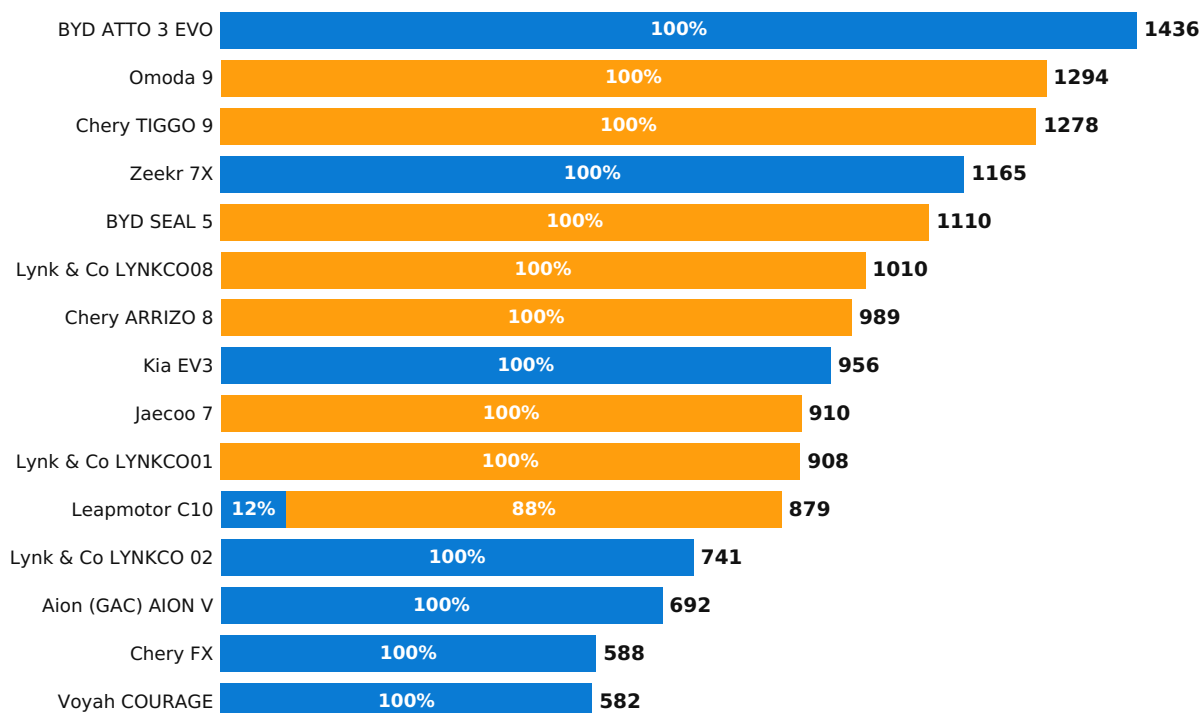
Данные: активная когорта 2026

Топ-30 заряжаемых моделей 2026 (BEV+PHEV, by charging battery) · 1-15

■ BEV ■ PHEV



Топ-30 заряжаемых моделей 2026 (BEV+PHEV, by charging battery) · 16-30



В заряжаемом сегменте лидируют Jaecoo JAECO07, Jaecoo JAECO08, Chery TIGGO8PRO. Тройка лидеров даёт основной объём, и почти всё это — семейные кроссоверы с подзаряжаемой гибридной установкой.

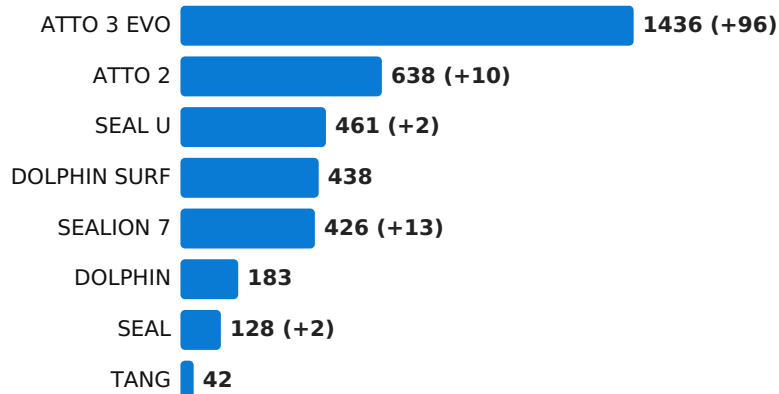
Прогноз: расширение модельных линеек BYD, Jaecoo, Chery увеличит и объём, и разнообразие заряжаемого сегмента.

BEV-модели по фирмам

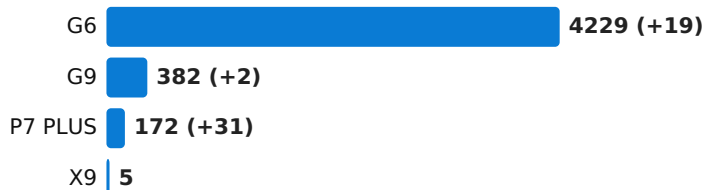
Данные: активная когорта 2026

Активная когорта 2026 (машины с въездом на дорогу в 2026, сейчас активные) по BEV-моделям у 8 фирм — количество у каждой модели.

BYD • 3752 (+123)



XPeng • 4788 (+52)



Tesla • 4979



Deepal • 2786 (+69)



Geely • 2310 (+28)



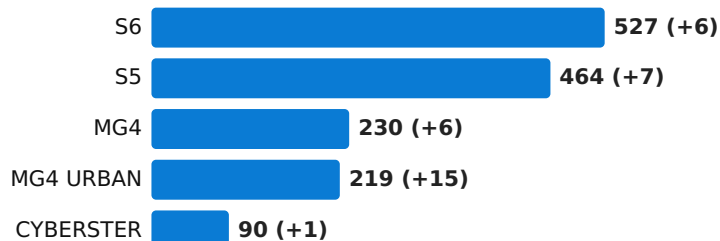
Zeekr · 1603 (+19)



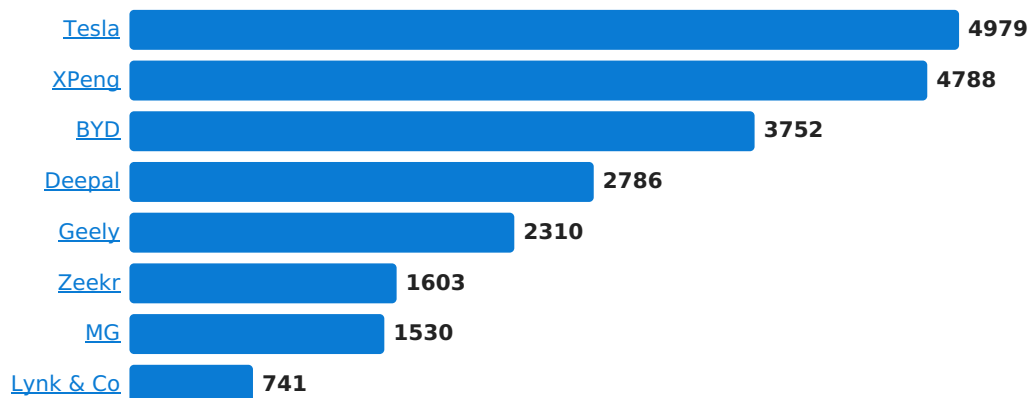
Lynk & Co · 741 (+14)



MG · 1530 (+35)



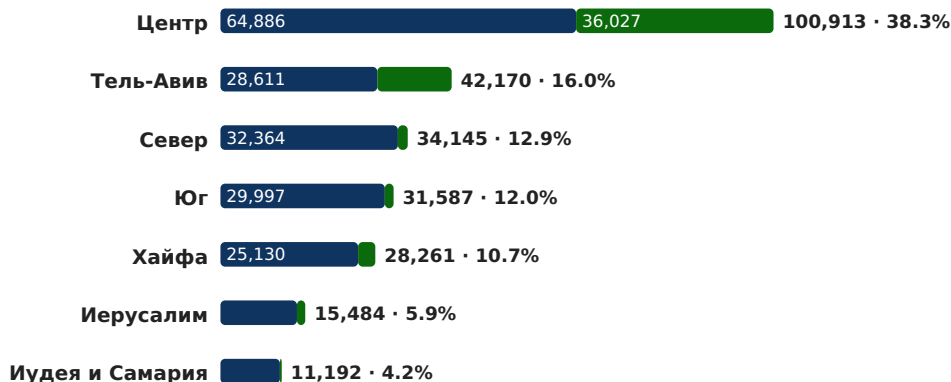
Сравнение марок: активная когорта 2026, BEV (по фирме)



География BEV — весь BEV-парк по округам

Все электромобили на дорогах (кумулятивно, любой год выпуска) по округу владельца; источник обновляется ежедневно. Включая ~16 тыс. электрических двухколёсных. Это весь парк, не когорта-2026; в остальных главах двухколёсные исключены.

■ Частные ■ Лизинг и аренда + Компании и дилеры



Предложение сконцентрировано: Tesla и Deepal продают всего одну-две модели каждая (MODEL Y/MODEL 3; S05/S07).

Самые широкие линейки у BYD и XPeng — 8/4 моделей.

Прогноз: марки одной модели будут расширять линейки и снижать зависимость от единственного продукта.

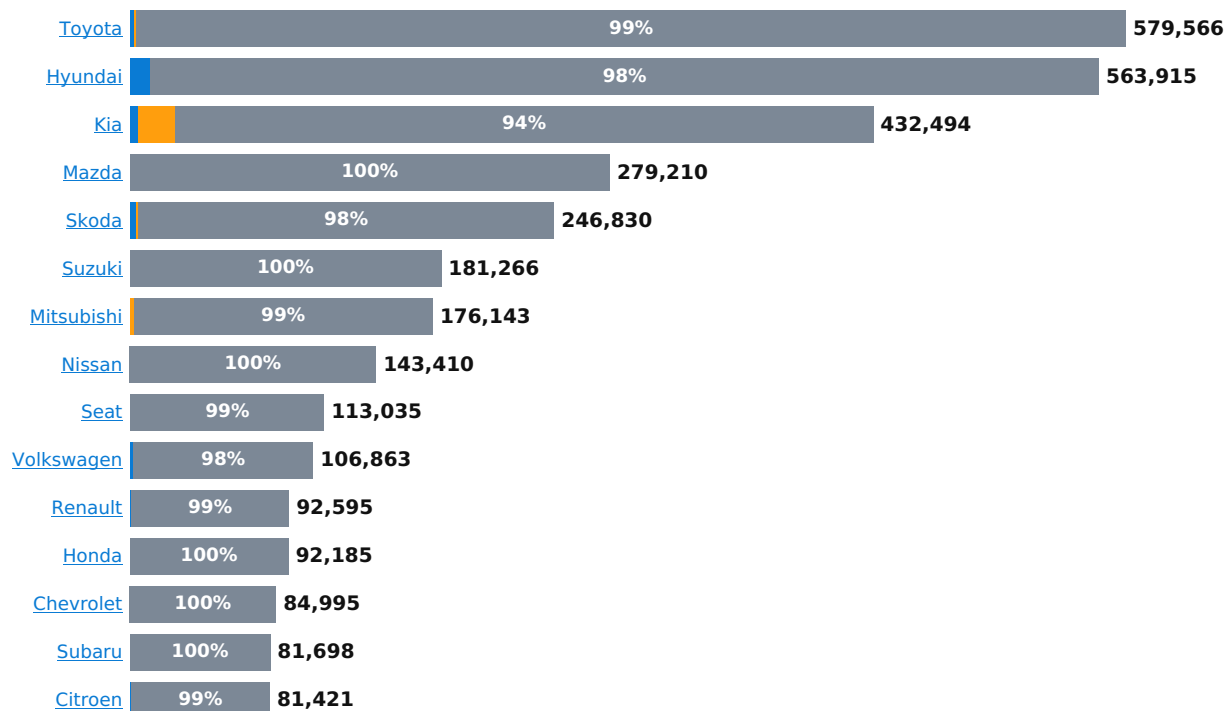
Раздел III · Смешанные диаграммы: когорта + парк + списания

Марки на дорогах

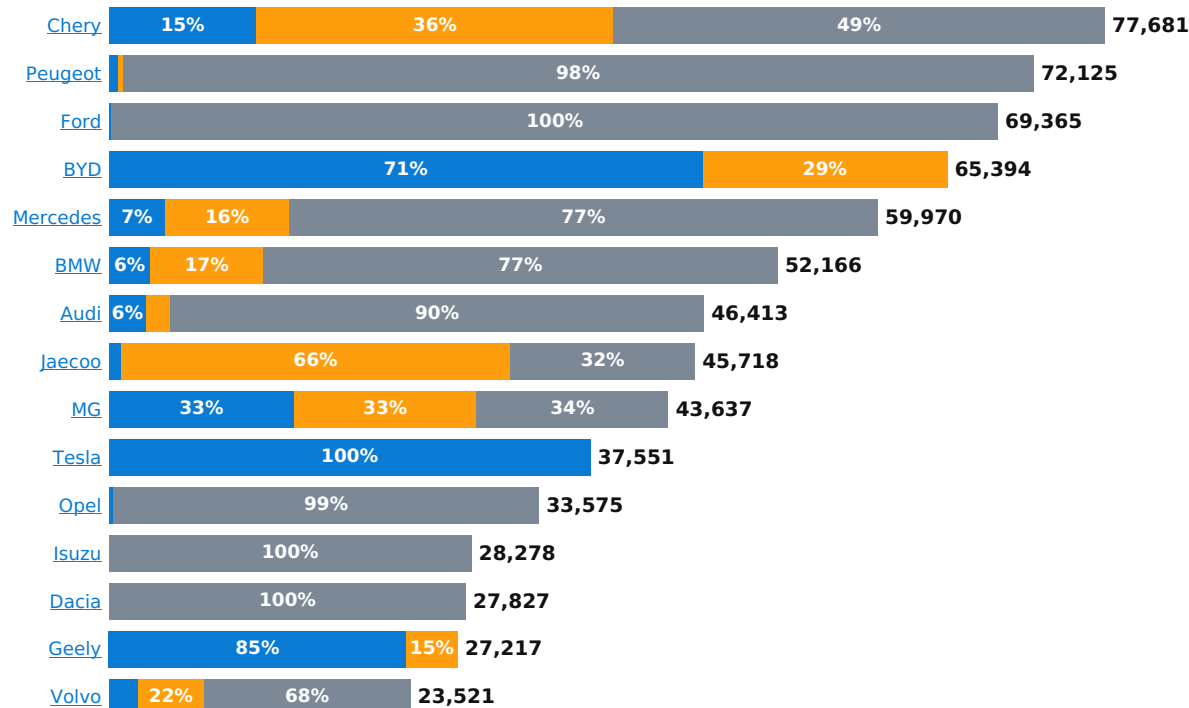
Данные: весь активный парк на дорогах + активная когорта 2026 (в сравнении)

Топ-30 марок в парке на дорогах, автомобили по типу топлива · 1-15

BEV PHEV ICE



Топ-30 марок в парке на дорогах, автомобили по типу топлива · 16-30



Сравнение: продажи 2026 vs парк на дорогах (топ-30 по

продажам)

▲/▼ показаны, если разница мест > 8. ▲ — марка продаётся выше своего места в парке (растёт);
▼ — в парке выше, чем в продажах.

#	Марка	Куплено 2026	Место 2026	На дорогах	Место парк	Δ мест
1	Toyota	30,167	1	579,566	1	+0
2	Jaecoo	28,196	2	45,718	23	▲ 21
3	Chery	25,428	3	77,681	16	▲ 13
4	Hyundai	22,911	4	563,915	2	-2
5	Kia	20,689	5	432,494	3	-2
6	BYD	17,899	6	65,394	19	▲ 13
7	Skoda	16,645	7	246,830	5	-2
8	MG	11,602	8	43,637	24	▲ 16
9	Geely	6336	9	27,217	29	▲ 20
10	Tesla	4979	10	37,551	25	▲ 15
11	XPeng	4788	11	15,766	34	▲ 23
12	Omoda	4274	12	4323	46	▲ 34
13	Citroen	4240	13	81,421	15	+2
14	BMW	4109	14	52,166	21	+7
15	Mercedes	3738	15	59,970	20	+5
16	Nissan	3402	16	143,410	8	-8
17	Mitsubishi	3272	17	176,143	7	▼ 10
18	Seat	3038	18	113,035	9	▼ 9
19	Deepal	3005	19	5237	42	▲ 23
20	Lynk & Co	2659	20	7080	38	▲ 18
21	Subaru	2654	21	81,698	14	-7
22	Suzuki	2637	22	181,266	6	▼ 16
23	Mazda	2486	23	279,210	4	▼ 19
24	KG Mobility	2222	24	4861	44	▲ 20
25	Lexus	2186	25	22,852	32	+7
26	Volkswagen	2127	26	106,863	10	▼ 16
27	Audi	1998	27	46,413	22	-5
28	Dacia	1941	28	27,827	28	+0

29	Opel	1912	29	33,575	26	-3
30	Peugeot	1863	30	72,125	17	▼ 13

Разрыв между местом в продажах и местом в парке показывает структурный сдвиг: Omoda и другие новые марки стоят в когорте 2026 заметно выше своей позиции в парке — они захватывают долю.

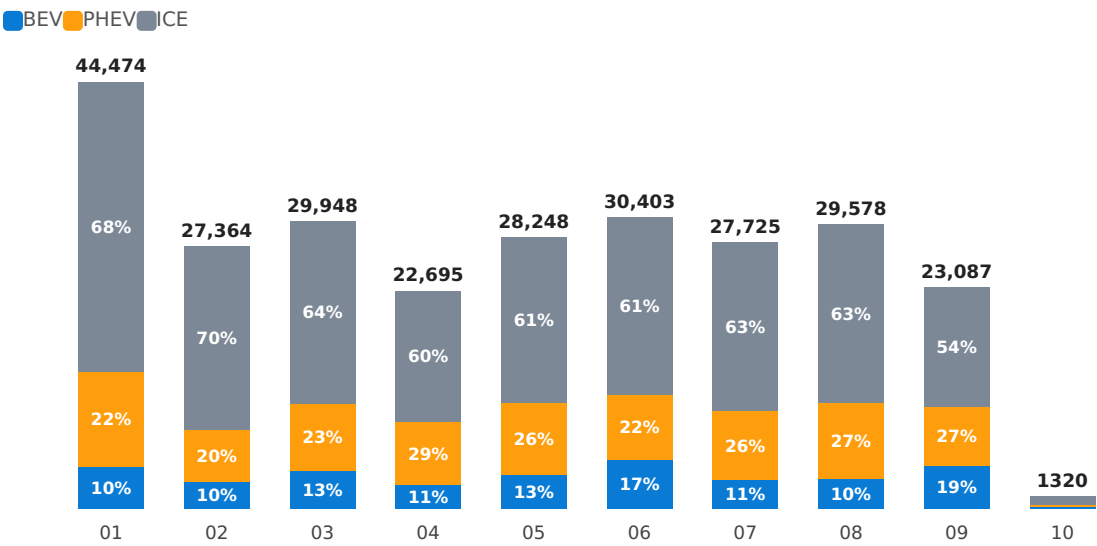
Toyota и Hyundai по-прежнему удерживают парк, но теряют темп.

Прогноз: позиции новых марок в парке догонят их долю в продажах за три-четыре года.

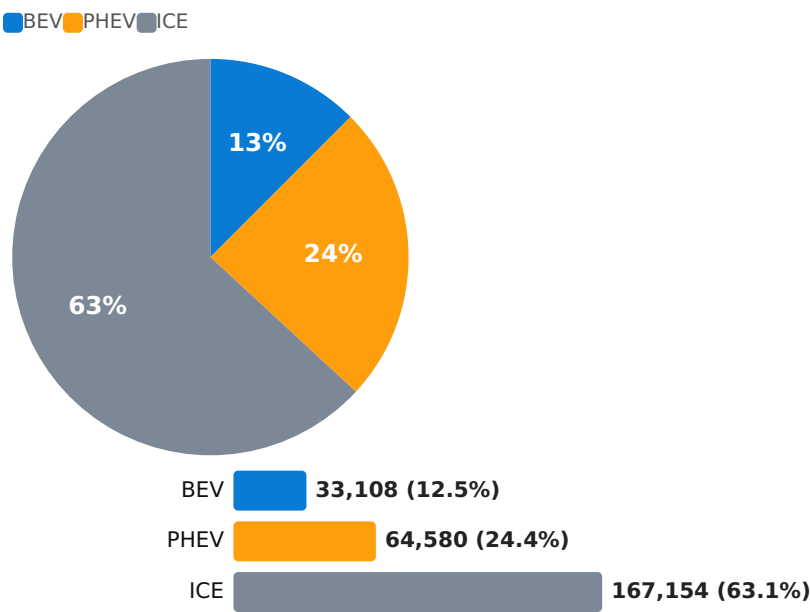
Топливо — срезы

Данные: активная когорта 2026 и весь активный парк на дорогах

Активная когорта 2026 по месяцам въезда (автомобили по типу топлива, %)

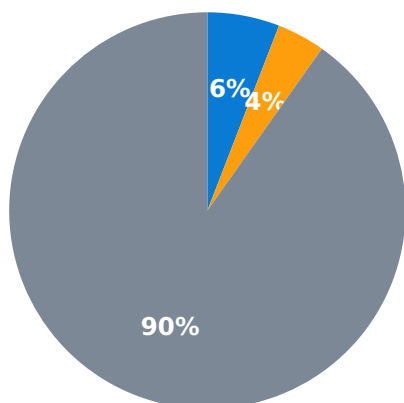


Активная когорта 2026 по топливу (круговая + столбцы, % и кол-во)



Все машины на дорогах по топливу (круговая + столбцы, % и кол-во)

BEV PHEV ICE



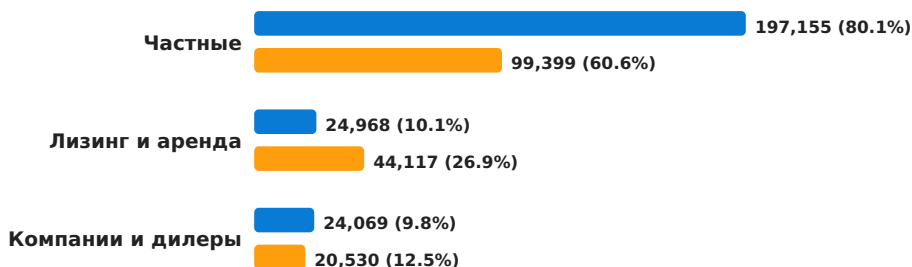
BEV 246,192 (5.9%)

PHEV 164,046 (3.9%)

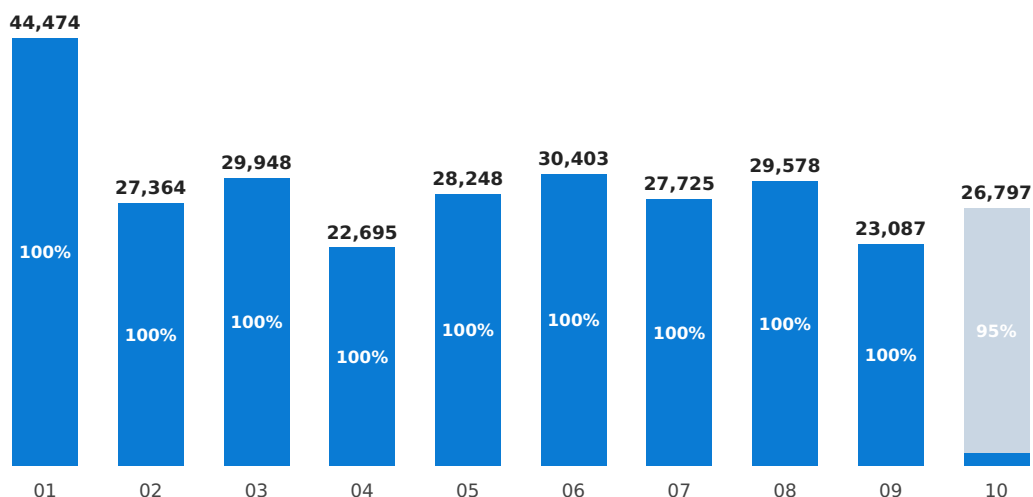
ICE 3,776,137 (90.2%)

BEV и PHEV по типу владения — вся страна

PHEV с географией государство не публикует, поэтому разрез владения — национальный. BEV — 6.1% легкового парка, заряжаемые вместе — 10.2%. Здесь и числитель, и знаменатель — только легковые: коммерческий транспорт исключён с обеих сторон.



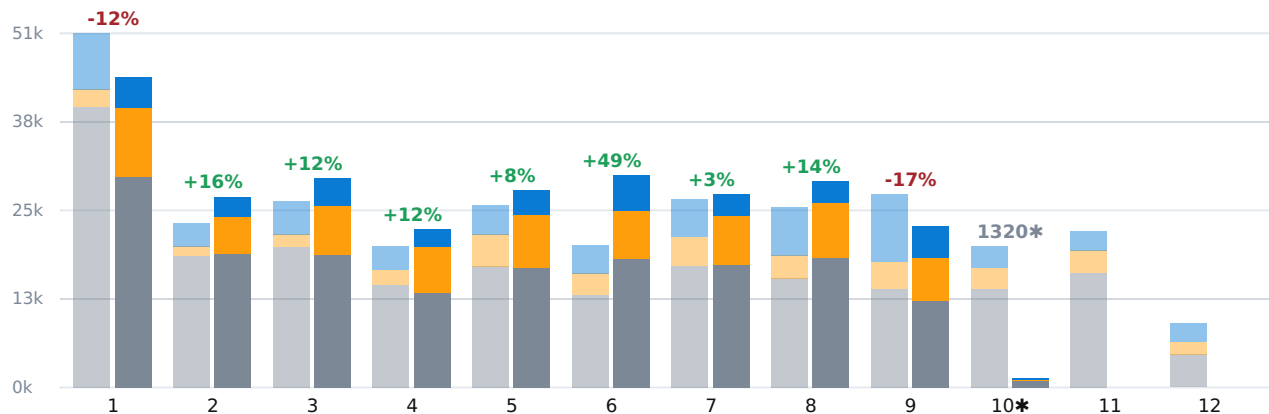
Когорта по месяцам въезда + прогноз полного октября (светлое — прогноз; октябрь неполный)



2026 против 2025 — когорта по месяцам въезда

Пары столбцов: слева приглушённый 2025, справа 2026; стеки — BEV/PHEV/ICE, наведи для чисел. Процент — изменение месяца к 2025; * — текущий месяц неполный: над ним не процент, а число машин на сегодня. Машины 2025 года, уже снятые с учёта, в реестре отсутствуют (эффект ~1-2%).

BEV PHEV ICE



Январь-Сентябрь: всего +6% к 2025, BEV -34%, PHEV +140%, ICE -3%.

В когорте 2026 года бензиновые и дизельные машины держат 63.1%, подзаряжаемые гибриды — 24.4%, полностью электрические — 12.5%; заряжаемые вместе дают 36.9%.

В парке на дорогах заряжаемых пока 9.8% — 5.9% полностью электрических и 3.9% гибридов, то есть отставание примерно в 3.8 раза.

Октябрьская прибавка на 69% состоит из обычных машин.

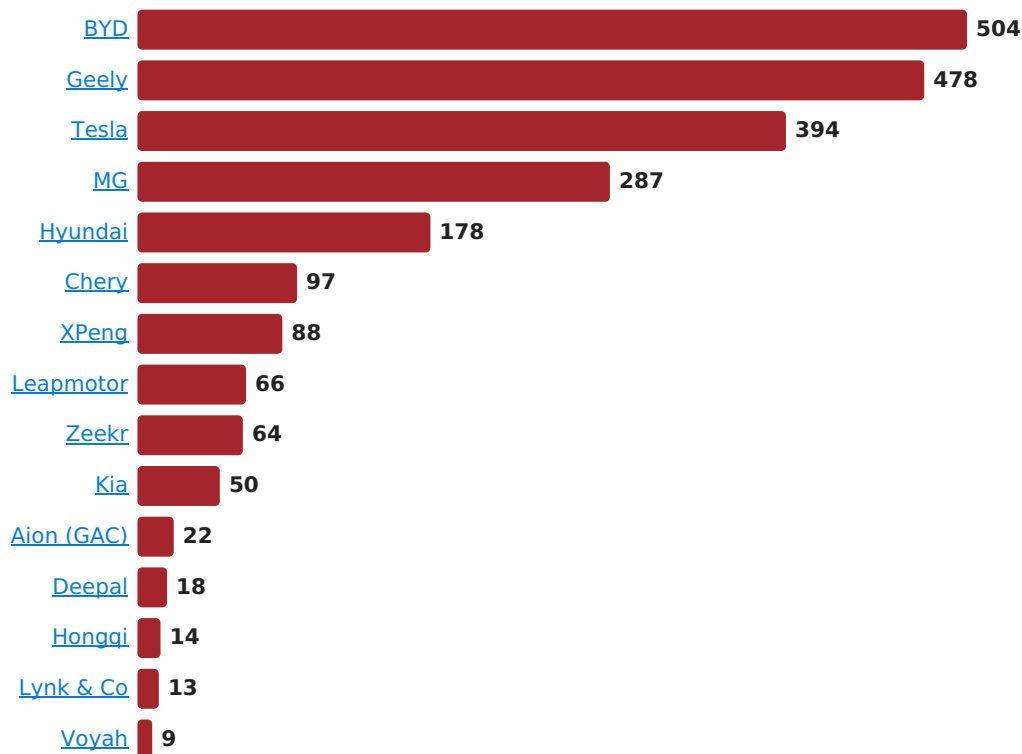
Прогноз: доля заряжаемых в парке растёт на 2-3 п.п. в год и достигнет примерно 15% к 2028 году.

Данные: снятия BEV с учёта 2023–2026 и продажи BEV

Списания BEV (2023–2026) — 15 самых продаваемых BEV-марок

Период: 2023–2026

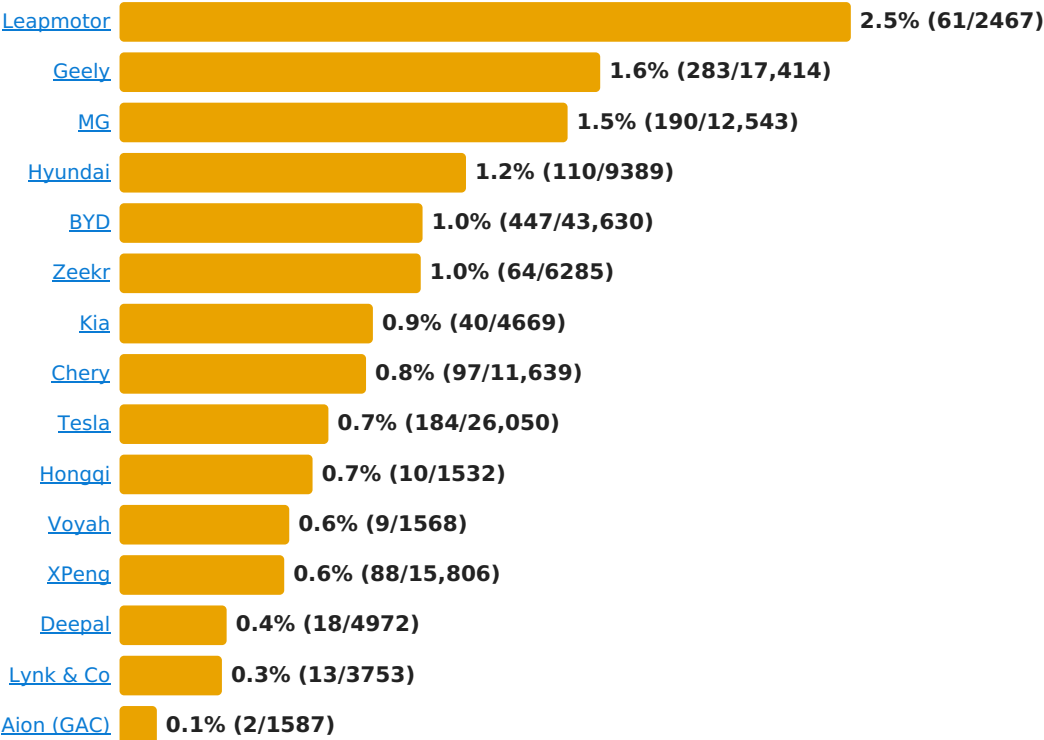
Сколько BEV-машин этих марок снято с учёта (гритта/утилизация) за 2023–2026. Марки — топ-15 по продажам BEV в 2026.



% списания BEV: снято из машин 2023-2026 / продано 2023-2026, по маркам

Период: 2023-2026

Доля машин 2023-2026 годов выхода на дорогу, уже снятых с неё, от проданных BEV этой марки за 2023-2026 — числитель и знаменатель из одной когорты. В скобках: снято / продано. Марки — топ-15 по продажам BEV 2026. Не мера надёжности: сравнение марок отражает возраст когорт — у марок, продававших с 2023-го, машины старше, чем у пришедших в 2025-м.



Списания полностью электрических машин: год списания и возраст машины (лет)

Период: 2023-2026

Возраст = год списания минус год выпуска. 35.7% машин, снятых с дорог за 2023-2026, вышли на дорогу до 2023 года; средний возраст при списании — 2.2 года.

Год	0-2	3-5	6-9	10+	Всего
2023	345	32	17	10	404
2024	588	86	19	18	711
2025	790	320	24	12	1146
2026	634	562	53	10	1259

Из 210,416 полностью электрических машин, проданных с 2023 года, с дорог уже снято 2262 машин той же когорты — 1.1%.

Выше всего показатель у Leapmotor (2.5%), Seres (2.0%) и Volkswagen (2.0%); разница между марками отражает прежде всего возраст их когорт — у марок, продававших ещё в 2023-м, машины старше.

Помимо них за 2023–2026 сняты ещё 1258 электромобилей, вышедших на дорогу до 2023 года, — 35.7% всех BEV-списаний за эти годы.

Списания по видам топлива — снятые с дороги с 2017 года (кумулятивно, кол-во и %)

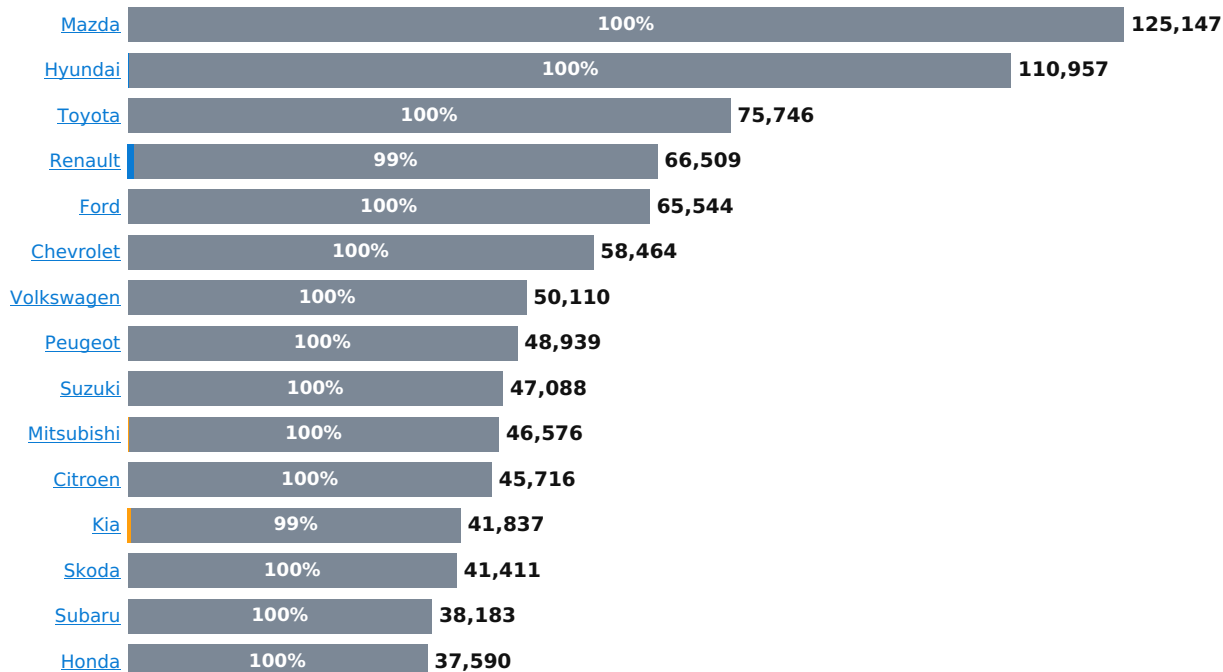
Период: снятые с дороги с 2017 года по сегодняшнюю публикацию (кумулятивно)



Списания по маркам × топливо — топ-15 (кол-во и %)

Период: снятые с дороги с 2017 года по сегодняшнюю публикацию (кумулятивно)

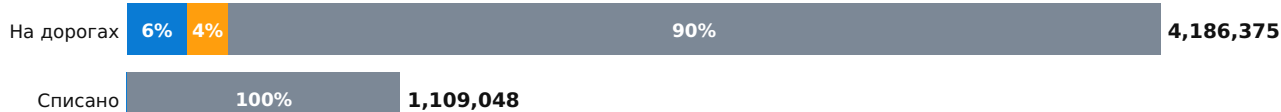
■ BEV ■ PHEV ■ ICE



На дорогах vs списано — состав по топливу, %

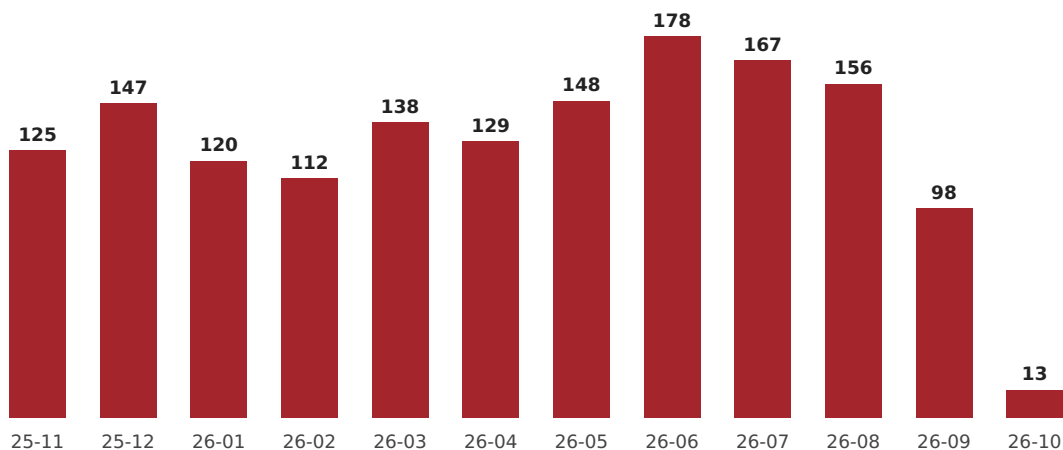
Период: снятые с дороги с 2017 года по сегодняшнюю публикацию (кумулятивно)

BEV PHEV ICE



BEV-списания по месяцам — последние 12 месяцев (по октябрь 2026)

Период: последние 12 месяцев



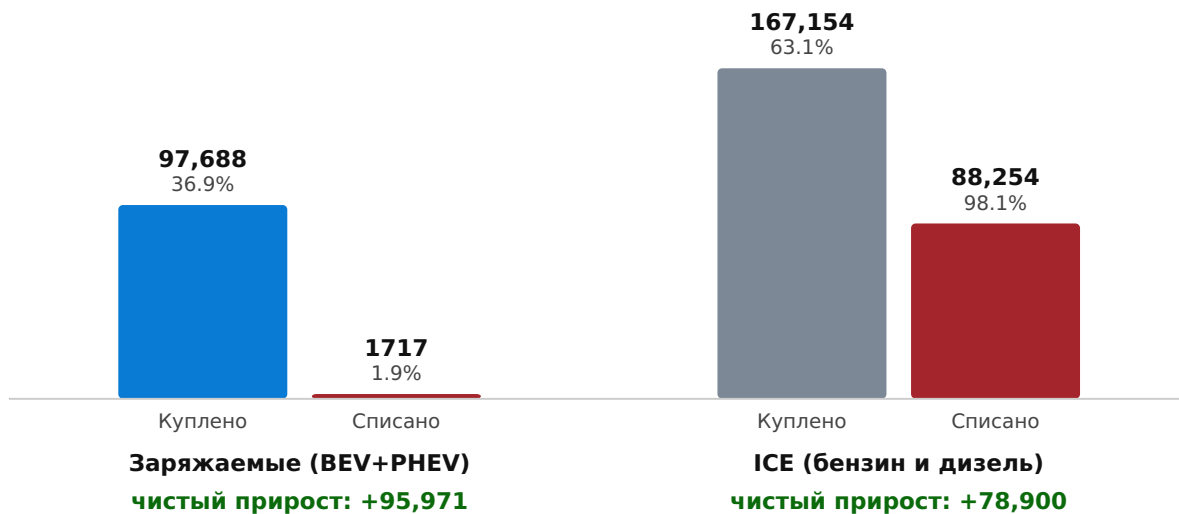
BEV за 2026: куплено (когорта) vs списано

Период: 2026 год



Прибавка в парке за 2026: куплено vs списано — заряжаемые (BEV+PHEV) и ICE

Период: 2026 год



За 2026 год в когорту вошло 264,842 машин, а с дорог снято 89,971 — парк вырос на 174,871.

Заряжаемых куплено почти вдвое меньше, чем бензиновых и дизельных (97,688 против 167,154), но и списываются они на порядок реже (1,717 против 88,254).

На каждые 100 купленных обычных машин с дорог уходит 53 старых, а на 100 заряжаемых — меньше двух.

Поэтому чистый прирост заряжаемых +95,971 (54.9% роста парка) обгоняет прирост обычных +78,900 (45.1%).

Полностью электрических машин за 2023–2026 снято 2,262 из 210,416 проданных — 1.1%.

Самый высокий процент у Leapmotor: 2.5% (61/2,467) — выше всех остальных крупных марок; далее идут Seres (2.0%) и Volkswagen (2.0%).

У 12 марок уровень не выше 1.1%, и среди них все крупные продавцы: BYD 1.0% (447/43,630), Tesla 0.7%, XPeng 0.6%, Zeekr 1.0%.

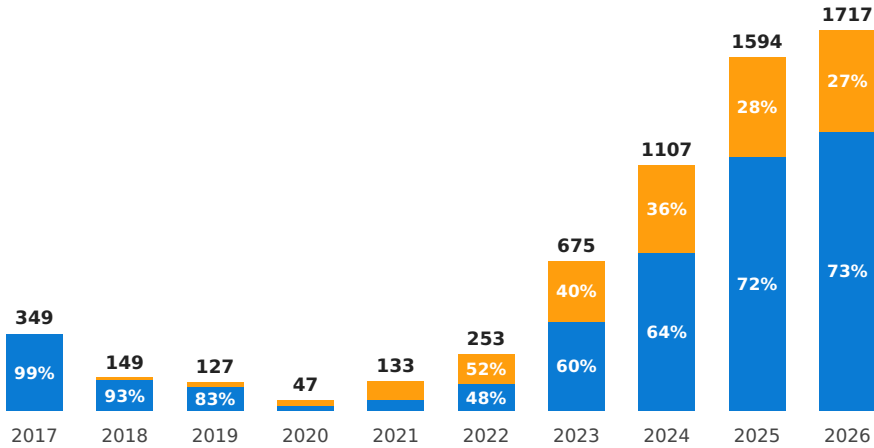
Списания по годам по видам топлива — всего (таблица, кол-во)

Период: 2017-2026 по дате снятия с дороги; 2026 — неполный год, по сегодняшнюю публикацию

Год	BEV	PHEV	ICE	Всего
2017	346	3	110,996	111,345
2018	139	10	142,043	142,192
2019	106	21	110,933	111,060
2020	20	27	75,843	75,890
2021	51	82	113,014	113,147
2022	121	132	111,161	111,414
2023	404	271	117,318	117,993
2024	711	396	116,014	117,121
2025	1146	448	117,321	118,915
2026	1259	458	88,254	89,971
ИТОГО	4303	1848	1,102,897	1,109,048

Списания по годам — только заряжаемые (BEV+PHEV): виден рост

Период: 2017-2026 по дате снятия с дороги; 2026 — неполный год, по сегодняшнюю публикацию

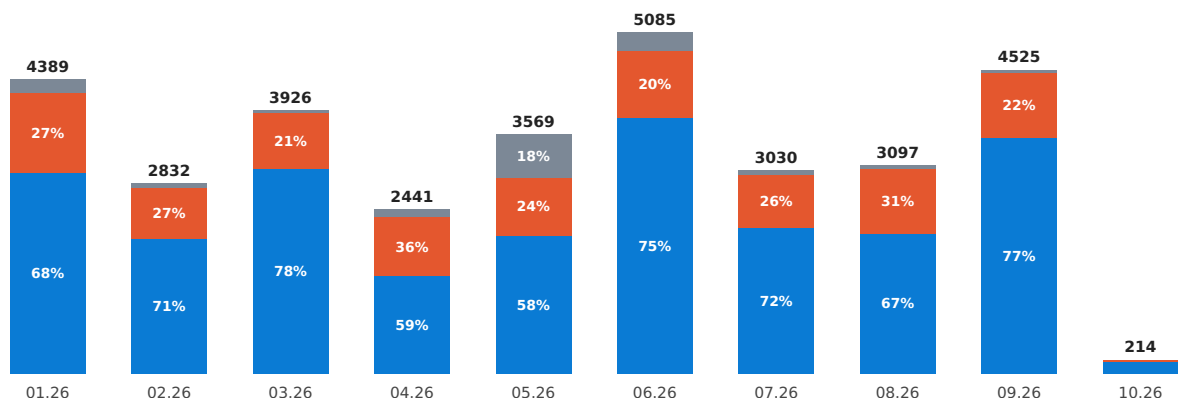


Инженерный разрез BEV (когорта-2026)

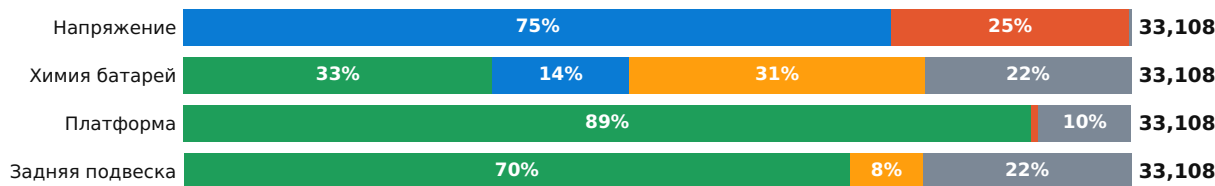
Данные: напряжение батареи каждой модели взято из официального каталога моделей минтранса (data.gov.il). У модели в каталоге много строк-вариантов, поэтому берётся самое частое значение; служебные записи вроде «0» или «12 В» (бортовая сеть) отбрасываются. Батарея до 550 В — 400В-класс, от 550 В и выше — 800В-класс. Химия, платформа и подвеска — экспертный слой по основной израильской комплектации; объёмы — активная когорта-2026, пересчитываются при каждом обновлении; неклассифицированное честно показано как «н.д.».

Архитектура: 400В-класс против 800В-класса, ежемесячно 2026

Число над столбцом — все BEV месяца; сегменты — классы номинального напряжения батареи.



Четыре инженерных среза когорты



Напряжение: ■ 400В-класс ■ 800В-класс ■ н.д.

Химия батарей: ■ LFP ■ NMC ■ смешанная ■ н.д.

Платформа: ■ чистая EV-платформа ■ конверсия из ДВС ■ н.д.

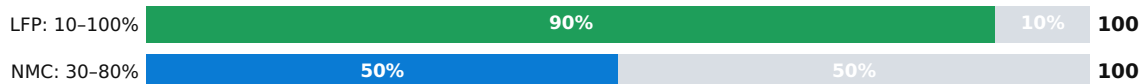
Задняя подвеска: ■ независимая многорычажная ■ полузависимая балка ■ н.д.

LFP против NMC — что это значит для владельца

Параметр	LFP	NMC
Деградация в жарком климате	устойчивее	быстрее деградирует
Ресурс, циклов	3000-8000	1000-2500
Плотность энергии	ниже (тяжелее)	выше (легче)
Стоимость производства (за 1 кВт·ч)	\$80	\$120
Рекомендуемый диапазон зарядки	10-100% ежедневно	30-80% ежедневно

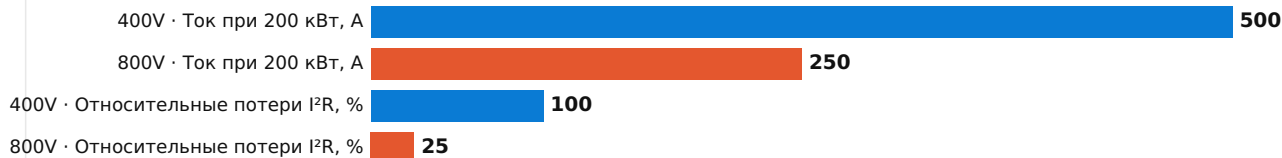
Сравнение химий по независимому обзору: capture.energy

Ежедневный рабочий диапазон батареи



Рекомендации практики, не физический предел (окна зависят от батареи и BMS производителя). Пример при паспортных 400 км: ежедневный буфер ~360 км (LFP) против ~200 км (NMC); для дальней поездки NMC штатно заряжается до 100%.

Физика 400В против 800В при быстрой зарядке



Та же мощность при вдвое большем напряжении означает вдвое меньший ток: тоньше и легче кабели, вчетверо меньше тепловых потерь, стабильнее кривая быстрой зарядки.

Топ-20 моделей по классу напряжения

Марка	Модель	Класс	Номинал	Продано-2026
XPeng	G6	800В-класс	550 V	4229
Tesla	MODEL Y	400В-класс	335 V	3103
Deepal	S05	400В-класс	379 V	2783
Geely	EX5	400В-класс	376 V	2310
Tesla	MODEL 3	400В-класс	320 V	1876
BYD	ATTO 3 EVO	400В-класс	499 V	1436
Zeekr	7X	800В-класс	800 V	1165
Kia	EV3	400В-класс	369 V	956
Lynk & Co	LYNKCO 02	400В-класс	485 V	741
Aion (GAC)	AION V	400В-класс	360 V	692
BYD	ATTO 2	400В-класс	358 V	638
Chery	FX EV	400В-класс	350 V	588
Voyah	COURAGE	400В-класс	480 V	582
Jaecoo	5 BEV	400В-класс	433 V	530
MG	S6	400В-класс	470 V	527
MG	S5	400В-класс	410 V	464
BYD	SEAL U	400В-класс	422 V	461
BYD	DOLPHIN SURF	400В-класс	288 V	438
BYD	SEALION 7	800В-класс	550 V	426
XPeng	G9	800В-класс	550 V	382

Динамика популярных моделей

Курировано: заводские значения доминирующей израильской комплектации; 0–100 и максимальная скорость в госреестре отсутствуют.

Модель	Класс	LFP/NMC	0-100	V _{max}	Продано-2026
Tesla MODEL Y	400В-класс	смешанная	6.9 с	201 км/ч	3103
Tesla MODEL 3	400В-класс	смешанная	6.1 с	201 км/ч	1876
BYD ATTO 3 EVO	400В-класс	LFP	5.5 с	180 км/ч	1436
BYD SEALION 7	800В-класс	LFP	6.7 с	215 км/ч	426
BYD DOLPHIN	400В-класс	LFP	7.0 с	160 км/ч	183
BYD SEAL	800В-класс	LFP	3.8 с	180 км/ч	128
XPeng G6	800В-класс	смешанная	6.6 с	202 км/ч	4229
Kia EV3	400В-класс	NMC	7.5 с	170 км/ч	956
Hyundai IONIQ5	800В-класс	NMC	7.3 с	185 км/ч	268

Кейс: Atto 3 → Atto 3 Evo по каталогу моделей минтранса

Все цифры — официальные поля; напряжение выросло с 403 до 499 В — промежуточная архитектура, а не 800В-класс; задняя подвеска обеих комплектаций Evo — многорычажная (спецификация импортера, 06.2026).

	Atto 3	Atto 3 Evo (2026)
Мощность, л.с.	204	313 / 448
Полная масса, кг	2160	2410 / 2520
Напряжение батареи	403 V	499 V
Привод	4X2	4X2 / 4X4
л.с. на тонну	94	130 / 178

Что дальше

Твердотельные батареи: твёрдый электролит вместо жидкого — плотность до 1000+ км хода, зарядка за минуты, существенно сниженный риск возгорания (горючесть остаётся предметом исследований); серийное внедрение ожидается не ранее 2028–2030.

Зарядка от солнца: площадь крыши автомобиля даёт ~1–2 кВт·ч в идеальный день ≈ 5–15 км хода — хватает на бортовые системы и климат на парковке, но не на тяговую батарею.



Ближайший скачок — твердотельные батареи, но не раньше конца десятилетия

Насколько полны данные (доля от всех проданных BEV когорты): напряжение батареи известно из каталога для 99.7% машин — у остальных 0.3% оно в каталоге не заполнено, и они показаны как «н.д.»; тип батареи (LFP или NMC) определён для 78.2% машин; тип платформы — для 90.2%; тип задней подвески — для 78.0%. Доли считаются по числу проданных машин, а не по числу моделей.

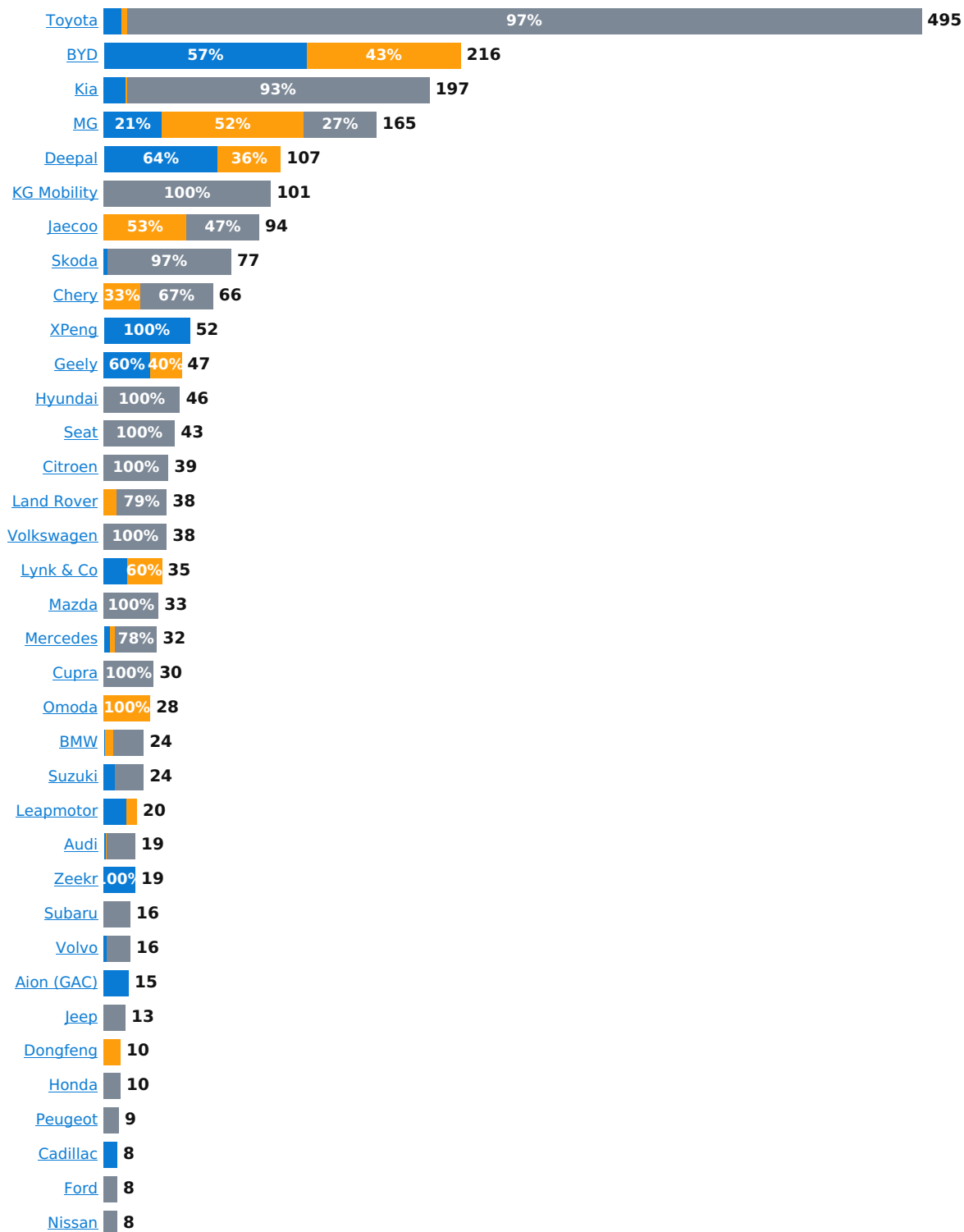
Прирост за 7 дней

Данные: сравнение снимков активного реестра за 04.10-11.10 — 7 дней. Длина окна всегда указана точно; для сравнения окон разной длины в выводе дан средний прирост в день.

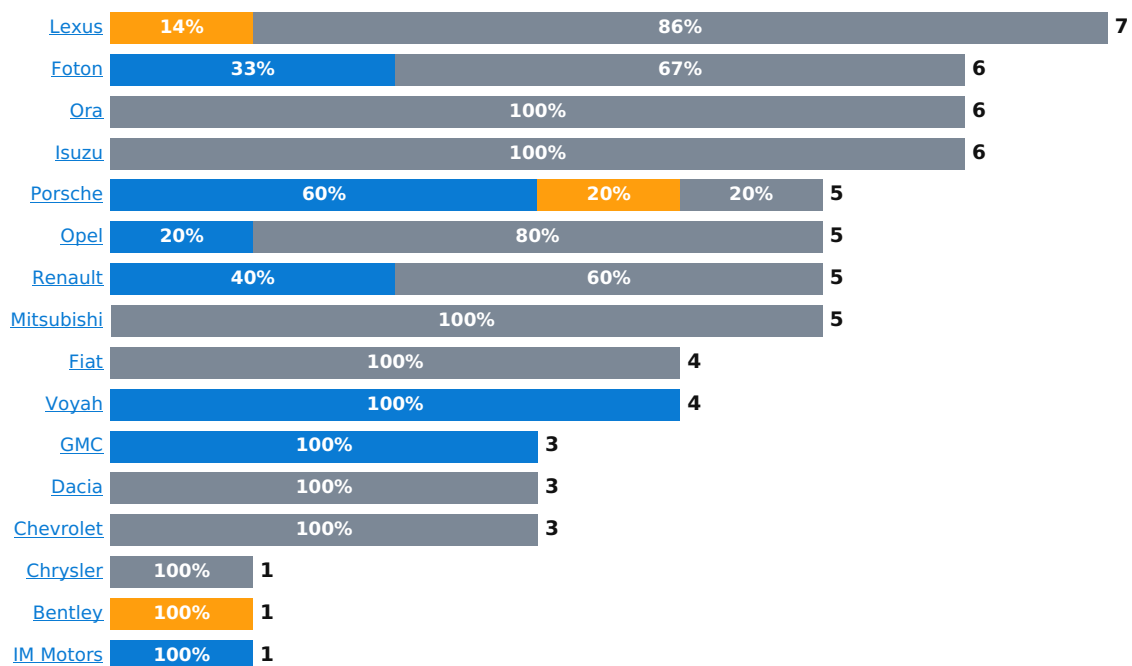
Прирост активной когорты по маркам за 04.10-11.10, машин добавлено · 1/2

BEV PHEV ICE

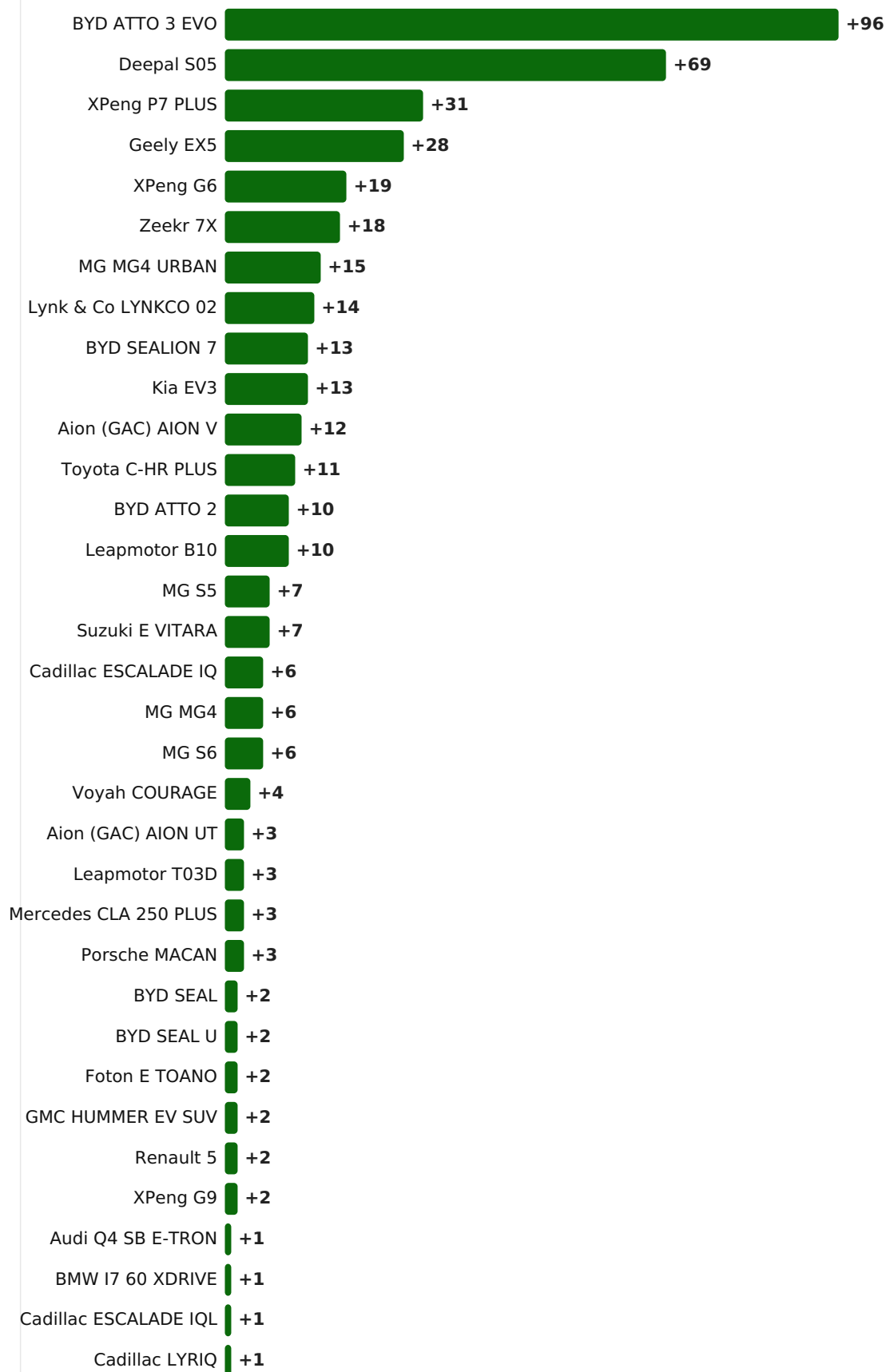
Разбивка по топливу: +2263 из +2263 машин; марки без пофуельного снимка на начало периода не показаны.



Прирост активной когорты по маркам за 04.10-11.10, машин добавлено · 2/2



Прибавка за 04.10-11.10 по BEV-моделям, машин добавлено · 1/2



Прибавка за 04.10-11.10 по BEV-моделям, машин добавлено · 2/2

GMC HUMMER	+1
IM Motors IM5	+1
Leapmotor C10	+1
MG CYBERSTER	+1
Mercedes GLC 400 4MATIC	+1
Opel COMBO	+1
Skoda ELROQ	+1
Skoda ENYAQ COUPE	+1
Volvo EX30 SM	+1
Volvo EX90 TWIN	+1
Zeekr 001	+1

За период публикаций 04.10–11.10 активная когорта выросла на +2263 машин: +434 полностью электрических, +397 подзаряжаемых гибридов и +1432 бензиновых и дизельных.

Лидеры прироста — Toyota +495, BYD +216, Kia +197, MG +165, Deepal +107.

Самые популярные электрические модели недели: BYD ATTO 3 EVO +96, Deepal S05 +69, XPeng P7 PLUS +31.

Октябрь наполнен до 1320 машин — это 5% от прогнозного полного месяца.

Реестр публикует записи с задержкой до пяти дней, поэтому прирост отражает обработанные записи, а не продажи одного календарного дня. В среднем это 323 машин в день за окно из 7 дней.

Эффекты электрификации: топливо, воздух, шум

Данные: парк, приход и уход по топливу — реестр минтранса (пересчитываются каждым обновлением); воздух — замеры национальной сети мониторинга Минэкологии, релиз 21.09.2026; шум — оценка Минэкологии «население при шуме от дорожного движения», 2000-2014 (доклад «Состояние окружающей среды в Израиле 2017», показатель 12.1.1), доклад Госконтролёра «Борьба с шумовыми помехами в городской среде» (2024), обзор Исследовательского центра Кнессета (2008), и физика источников; замеров в дБ по годам в открытом доступе нет



Воздух: замер 20-21 сентября 2026 — день без машин

Йом-Кипур — единственный день в году, когда транспорт в стране останавливается, и сеть мониторинга Минэкологии каждый год измеряет, что это даёт. Замер 20-21 сентября 2026, пиковые концентрации оксидов азота на транспортных станциях, ppb: Хайфа, улица Ацмаут — 129.6 накануне и 10.1 в Йом-Кипур; Петах-Тиква, Гисин — 94.4 → 11.7; Иерусалим, Двора-ха-Невия — 82.7 → 16.2; Тель-Авив, центральная станция Левински — 59.6 → 8.8; центр Тель-Авива — 37.9 → 7.7. Падение в шесть-тринадцать раз за сутки. Единственное исключение — Бней-Брак, Жаботинского: 23.0 → 61.1, это дорога к больнице, и она работала. Бензол на тех же станциях упал в два-пять раз. Оксиды азота — маркер именно выхлопа, а не промышленности: заводы в Йом-Кипур не останавливались. Это и есть верхняя граница того, что даст полная электрификация городского транспорта — измеренная, не расчётная.

Пиковые NOx на транспортных станциях, ppb: канун Йом-Кипура и день без машин, 20-21.09.2026



Шум: тише на городских скоростях

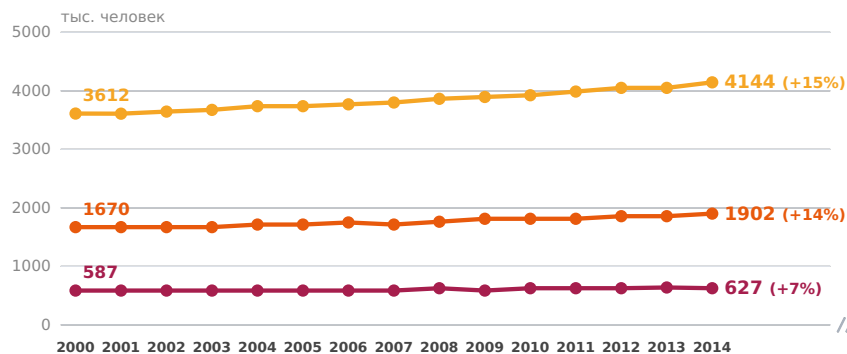
До ~50 км/ч главный источник шума машины — двигатель, и именно его электротяга выключает: BEV и PHEV на батарее в городском цикле заметно тише бензиновых, особенно на разгоне со светофора. Выше ~50 км/ч доминирует шум шин — там эффект тает, поэтому выигрыш достаётся жилым улицам и центрам городов, а не трассам. На скоростях до ~20 км/ч электромобили обязаны издавать искусственный звук (AVAS) для пешеходов. Замеров шума в децибелах по годам в открытом доступе нет; ближе всего — оценка Минэкологии: сколько людей живёт при шуме от дорожного движения выше 60/65/70 дБА, отдельно в городах и у междугородних трасс (графики ниже). В городах таких людей примерно в 20 раз больше, чем у трасс, — туда и приходится выигрыш тихой электротяги.



Выигрыш достаётся жилым улицам и центрам городов, а не шоссе

Города: сколько людей живёт при шуме от дорожного движения

— выше 60 дБА — выше 65 дБА — выше 70 дБА

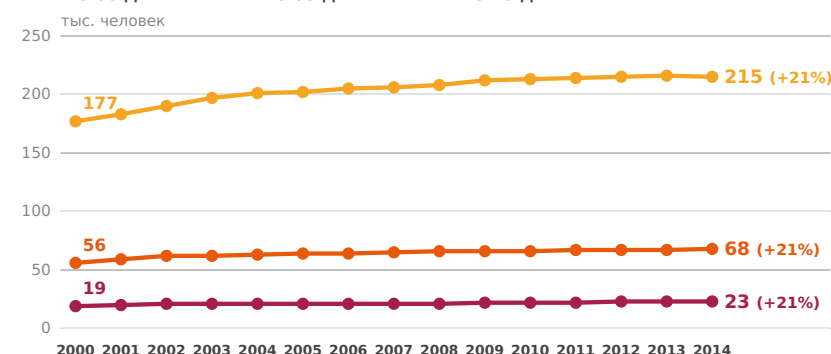


2023: последняя оценка Минэкологии
49.7% населения — выше 60 дБА
22.6% — выше 65, 7.4% — выше 70
(общая, без разбивки на город и трассы)

2024–2026: новых оценок нет —
карт шума и национальной базы замеров
нет (Госконтролёр, 2024)

Междугородные трассы: сколько людей живёт при шуме от движения

— выше 60 дБА — выше 65 дБА — выше 70 дБА



После 2014 года разбивка
на город и трассы не публиковалась;
отдельной оценки для трасс нет

2024–2026: новых оценок нет —
карт шума и национальной базы замеров
нет (Госконтролёр, 2024)

Оценка Минэкологии по интенсивности движения (показатель 12.1.1), а не замеры. Разбивка на города и трассы опубликована по 2014 год — электромобилей тогда почти не было, поэтому их эффект на этих рядах не виден. Число людей в шуме росло медленнее населения (оно выросло за 2000–2014 примерно на 30%): в городах выше 60 дБА жили около 57% жителей страны в 2000 году и около 50% в 2014-м, у трасс — около 2.6%. Последняя общая оценка министерства (2023): 49.7% населения выше 60 дБА, 22.6% — выше 65, 7.4% — выше 70 — почти столько же, сколько в городах в 2014-м. За 2024–2026 новых оценок нет: по докладу Госконтролёра (2024), министерство не составляло карт шума и не создало базы данных ни на национальном, ни на местном уровне. Ещё в 2008 году Исследовательский центр Кнессета называл шум самым распространённым экологическим раздражителем — он затрагивает около четверти населения; по модели ВОЗ, из-за шума в Израиле преждевременно умирают около 400 человек в год.

Источники: Минэкологии — «Состояние окружающей среды в Израиле 2017», показатель 12.1.1 · Госконтролёр, 2024 — «Борьба с шумовыми помехами в городской среде» · Исследовательский центр Кнессета, 2008 — «Шумовые помехи в повседневной жизни — сравнительный обзор» · Israel Hayom, 2023 — оценка Минэкологии

Вывод: парк на 90.2% бензиновый, но его пополнение уже на 37% заряжаемое, а списание — почти целиком бензиновое: состав меняется с обоих концов. Что это даёт воздуху, страна измерила 21 сентября: без выхлопа оксиды азота на городских станциях упали с 129.6–94.4 до 10.1–11.7 ppb за сутки. Обратная сторона остаётся: шины, пыль и озон электротяга не убирает.

Тяжёлый транспорт: автобусы и грузовики

Данные: отдельный реестр транспортных средств свыше 3.5 тонн на data.gov.il. Выводы главы — о грузовых (N2/N3) и автобусах (M2/M3); тяжёлые пикапы и тракторы из того же реестра показаны для полноты картины, прицепы и машины без кода модели не показаны. Этот реестр не пересекается с легковым парком остальных глав, складывать их числа нельзя. Коэффициенты выбросов — Минэкологии, указаны в разделе «О проекте»
Машины на водородных топливных элементах реестр записывает как электрические; отчёт выделяет их по модели и коду двигателя.

Другая вселенная данных

Машины тяжелее 3.5 тонн живут в отдельном реестре и в остальные главы не входят. Выводы главы — о грузовых и автобусах: 166,810 машин — 123,563 грузовых (категории N2/N3) и 43,247 автобусов (M2/M3). Для полноты картины в квадратиках ниже показаны ещё тяжёлые пикапы (26,018) — Silverado, RAM и подобные: по массе 4.5–5 т они числятся грузовиками N2, но это частные машины, — и тракторы (64,716, включая гольф-кары и багги); «Всего» и «Электрических» считают все четыре категории. Не показаны прицепы без двигателя (146,772) и лёгкие машины без кода модели (18,239) — вместе с ними записей в реестре 422,555. Наведите на квадратик — подсказка покажет долю электрических. Складывать эти числа с легковым парком нельзя — это разные регистры с разными правилами учёта.

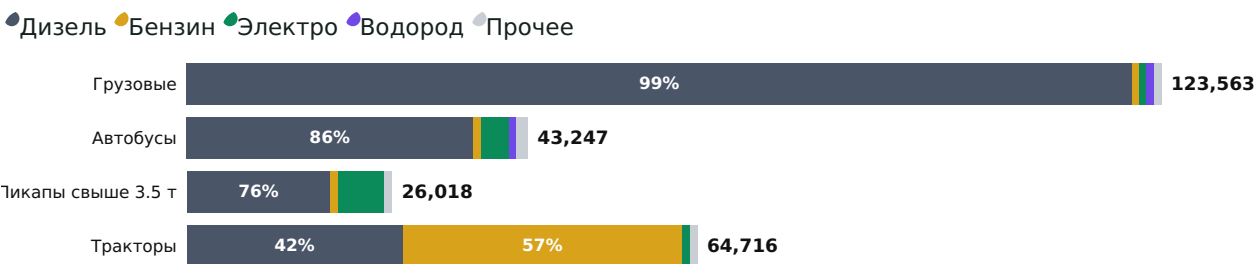
Грузовые	Автобусы	Пикапы свыше 3.5 т	Тракторы
123,563	43,247	26,018	64,716
0.3%	8.4%	22.7%	0.4%
Всего		Электрических	
257,544		10,171	
3.9%		3.9%	

Дизель здесь почти безальтернативен

Среди грузовых 122,187 дизельных — 98.9% категории. У автобусов 37,218 дизельных, 86.1%. Электрических пока 388 грузовых (0.3%) и 3613 автобусов (8.4%). Тяжёлые пикапы — отдельная история: из 26,018 машин 5916 электрических (22.7%), почти все — Chevrolet Silverado EV и GMC Sierra/Hummer EV; без этой поправки они выглядели бы как «электрические грузовики». Электрических тракторов 254 (0.4%) — это гольф-кары и багги. Бензиновых тракторов 37,087 (57.3%) — это не сельхозтехника, а квадроциклы и багги: Polaris, BRP (Can-Am), CFMoto, Access; медианная полная масса 0.9 т, 86% вышли на дорогу с 2015 года. Сельхозтракторы — дизельные (27,353). Водородных: грузовых 3, автобусов 1 — о них отдельный блок ниже.

Состав парка: чем ездят тяжёлые машины

Дизель, бензин, электро, водород и прочее (газ, керосин). Выводы главы — о грузовых и автобусах; пикапы и тракторы — для полноты картины



Парк по категориям

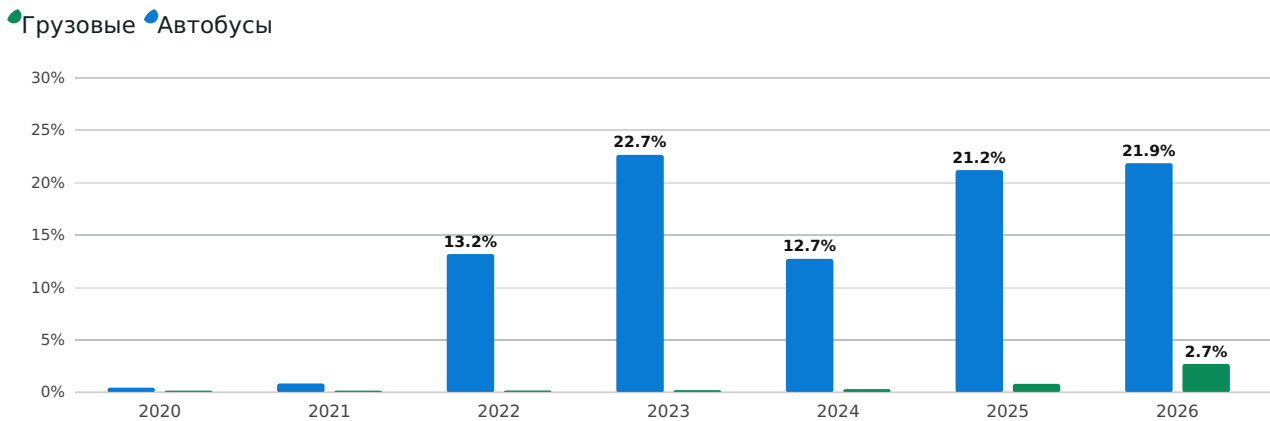
Категория	Всего	Дизель	Бензин	Электро	Водород	Доля эл.
Грузовые	123,563	122,187	871	388	3	0.3%
Автобусы	43,247	37,218	1003	3613	1	8.4%
Пикапы свыше 3.5 т	26,018	19,726	340	5916	—	22.7%
Тракторы	64,716	27,353	37,087	254	—	0.4%
Всего	257,544	206,484	39,301	10,171	4	3.9%

Автобусы электрифицируются, грузовики — пока нет

Доля электрических в годовых поставках автобусов: 0.5% в 2020 году, 13.2% в 2022-м, 22.7% в 2023-м, 21.9% в 2026-м. У грузовых электрических единицы: 19 машин в 2022 году, 25 в 2024-м, 73 в 2025-м и 250 в 2026-м — 2.7% годового ввода. Из 388 электрических грузовых в парке 81.7% — лёгкие, до 7.5 т; больше всего у Farizon и Maxus (64.4%). Резкий рост «электрических грузовиков» в сырой статистике дают тяжёлые пикапы: 3344 из 4339 поставленных в 2026 году (77.1%), но это частные машины, и в итоги главы они не входят. Автобусы двигали тендерные требования к общественному транспорту.

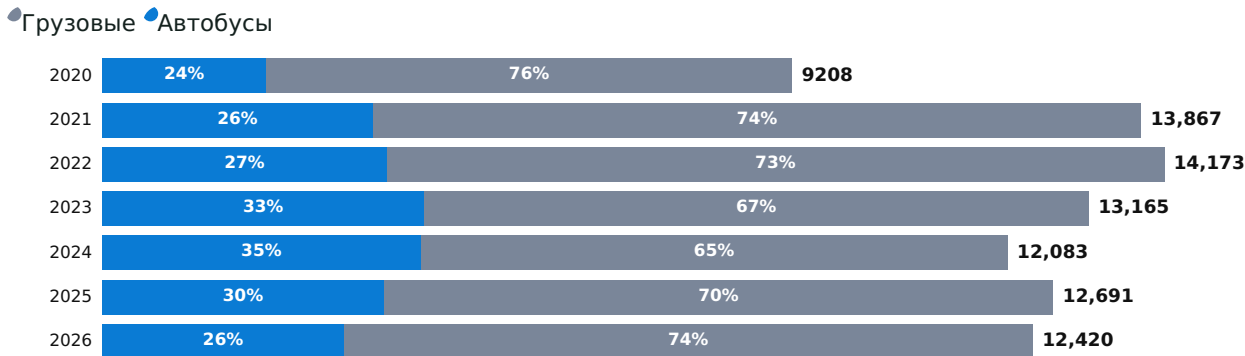
Доля электрических среди новых машин за год, %

Автобусы синим, грузовые зелёным; по дате выхода на дорогу



Сколько тяжёлых машин выходит на дорогу за год, штук

Все новые автобусы и грузовики, любое топливо. Это база, от которой считалась доля выше



Водород: первые машины на топливных элементах

Водородных машин в реестре 4: грузовых 3, автобусов 1. Министерство записывает машины на топливных элементах как «электро», поэтому отчёт выделяет их по модели и коду двигателя и в число электрических не включает. Грузовые — Hyundai XCIENT Fuel Cell, на дорогах с июня 2023 года, работают на севере страны. Автобус — Allenbus FSQ6123 FCEV (модель Audace 1050), зарегистрирован в феврале 2026 года; 8 октября 2026 года его передали группе Базан как первый в Израиле междугородний водородный автобус: 53 места, четыре бака водорода под давлением 700 бар, заправка от 5 до 12 минут, запас хода до 600 км, выхлоп — только вода. Проект поддержало Министерство энергетики и инфраструктуры (2.5 млн шекелей); автобус будет возить сотрудников НПЗ Базан между Нагарией и заводом. Водородная заправка в стране пока одна — у развязки Ягур (с 2023 года).

Водородные машины в реестре

Марка	Модель	Категория	На дороге с	Машин
Hyundai	XCIENT	Грузовые	06.2023	3
Allenbus	FSQ6123FCEVZA	Автобусы	02.2026	1

Чем заменяют списанный дизель

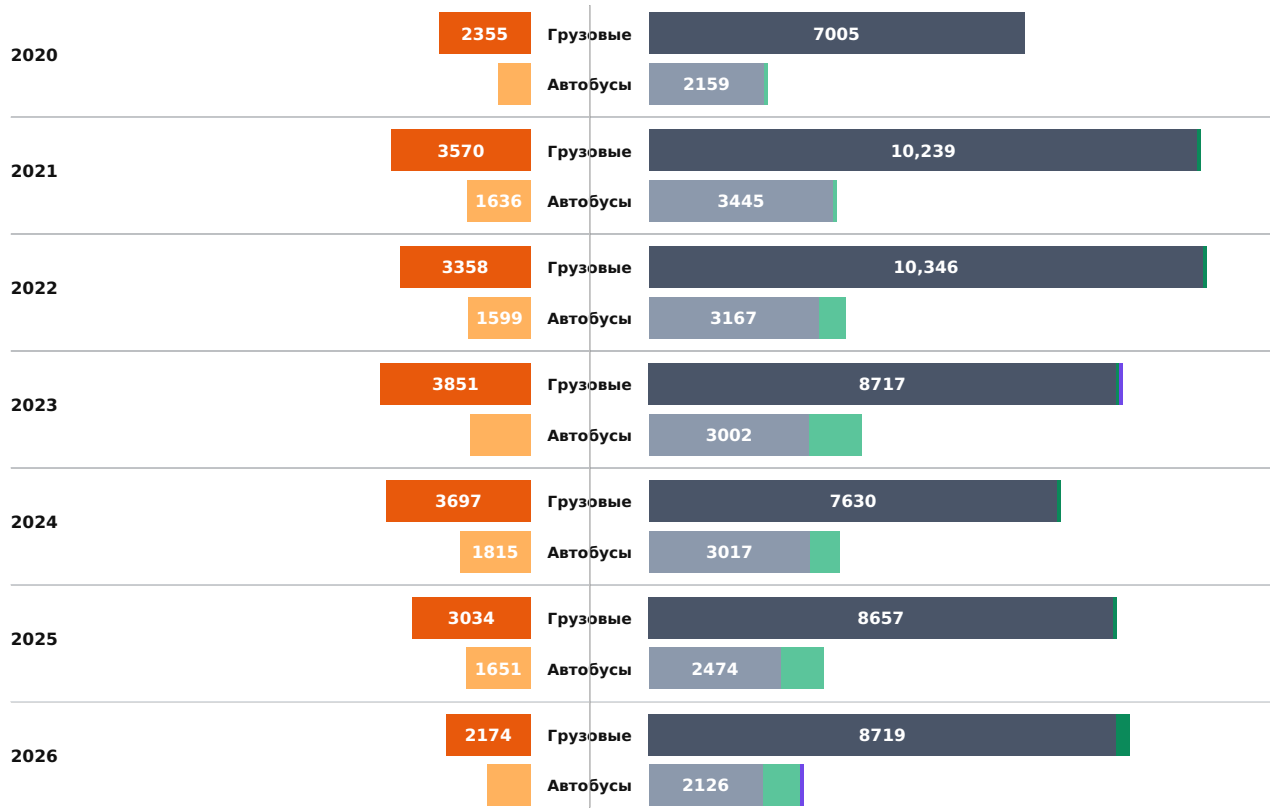
Реестр не связывает конкретную снятую машину с конкретной новой, но поток видно. В 2026 году списано 2174 дизельных грузовиков, а на дорогу вышло 8719 новых дизельных и 250 электрических. У автобусов списано 1111 дизельных против 2126 новых дизельных и 706 электрических. С обеих сторон считаются только машины свыше 3.5 т, тяжёлые пикапы исключены.

Выбытие дизеля против прихода новых машин, штук в год

Каждый год двумя строками: сверху грузовики, снизу автобусы — у автобусов те же цвета, но светлее. Слева от оси списанные дизельные, справа новые: тёмным дизельные, зелёным электрические. Парк растёт, поэтому приход больше выбытия. Фиолетовым — новые водородные. Кнопки над диаграммой — тип машин и топливо, работают вместе: например, «Автобусы» + «Новые электрические».

Грузовые Автобусы

Списано дизельных Новые дизельные Новые электрические Новые водородные



Что это даёт по выбросам

По оценке Минэкологии городской дизельный автобус за срок службы выбрасывает около 765 тонн CO₂. Накопленные 3613 электрических автобусов замещают порядка 2.8 млн тонн CO₂ за срок службы парка. Оценка грубая: она не вычитает выбросы от производства электроэнергии и не учитывает фактический пробег каждой машины.

электрический автобус

30

млн ₪ ущерба

дизельный автобус

86

млн ₪ ущерба

Оценка Минэкологии: разница почти втрое за срок службы одной машины

Вывод: дизельных грузовиков в парке 122,187, дизельных автобусов 37,218 — вместе 159 тысяч двигателей, значительная часть которых работает в городской застройке с пробегами, несопоставимыми с легковыми; тяжёлые пикапы и тракторы в это число не входят. Один дизельный автобус даёт ущерб порядка 86 миллионов шекелей за срок службы против 30 миллионов у электрического — оценка Минэкологии. Поэтому каждая сотня электрических автобусов и грузовиков (956 вышли на дорогу в 2026 году) весит для качества воздуха больше, чем тысячи легковых электромобилей, хотя легковых электромобилей в парке в 62 раза больше, чем электрических грузовиков и автобусов.

Нефть и батарея: чего стоит каждая

Данные: внешние исследования — расход сырья и выбросы за жизненный цикл, мировая статистика сжигания попутного газа, структура генерации в Израиле; доли парка и пробега — из реестра. Полный список источников с цифрами — в разделе «О проекте»

Почему числа «машин 2026 года» разные

Их три, и каждое отвечает на свой вопрос. Складывать и сравнивать их напрямую нельзя.

Регистрации 2026

264,136

Сколько машин купили. Считается по дате постановки на учёт, включает и легковые, и коммерческие. Публикуется раз в месяц, поэтому текущий месяц в нём появляется с задержкой.

Активная когорта 2026

264,842

Сколько из купленных ездит сегодня. Считается по дате выхода на дорогу и берётся из живого реестра, поэтому обновляется ежедневно — но машина, снятая с учёта, из когорты исчезает.

Легковые до года

255,509

То же, но без коммерческого транспорта. Используется там, где речь о частных покупателях.

Разница между первым и вторым — машины, купленные в 2026-м и уже снятые с учёта. Разница между вторым и третьим — коммерческий транспорт.

Отсюда и разные доли заряжаемых. По легковым машинам она 37.9%, вместе с коммерческим транспортом — 36.9%. Причина в самом коммерческом транспорте: заряжаемых там всего 6.9%, и он тянет общую долю вниз. Поэтому на сайте о новых машинах, где коммерческие исключены, доля выше.

Батарея действительно грязная

Производство электромобиля выбрасывает примерно на сорок процентов больше, чем производство обычной машины целиком. Литий выпаривают из подземных рассолов в чилийской Атакаме, самой сухой пустыне планеты, где вода и так в дефиците. Кобальт добывают в Конго, и часть его достают из шахт, где работают дети. Это не выдумка критиков, это правда, и делать вид, что её нет, нельзя.

бензиновая машина

100

% выбросов на производстве

электромобиль

140

% выбросов на производстве

На старте электромобиль в долгу — и это правда

Но посчитайте, что теряется безвозвратно

В батарее среднего электромобиля лежит около 160 килограммов металлов. При переработке большая часть возвращается в оборот, и безвозвратно теряется примерно тридцать килограммов: 1.8 кг лития, 1.4 кг никеля и 400 граммов кобальта. Это размер футбольного мяча. Бензиновая машина за свою жизнь сжигает семнадцать тысяч литров топлива. Поставьте эти бочки одну на другую — получится башня в девяносто метров, двадцатипятиэтажный дом. И это топливо не возвращается никуда: оно улетает в воздух и остаётся там.



17 000 литров топлива

сжигает бензиновая машина за свою жизнь
башня из бочек высотой 90 метров



30 килограммов металла

теряется безвозвратно из батареи после переработки

Разница по весу — в 300-400 раз

Нефть считают чистой по умолчанию

Когда говорят «грязное производство батареи», нефть появляется в рассказе уже готовым бензином на заправке. А между скважиной и заправкой стоит целая индустрия, и её след в сравнение не вписывают. При добыче попутный газ часто некуда девать, и его сжигают факелами. Девять стран дают три четверти всех факелов, производя меньше половины мировой нефти. В Нигерии за один только 2024 год сжигание выросло на двенадцать процентов, а люди в дельте Нигера живут под этими факелами десятилетиями.

Сожжено в факелах при добыче нефти — во всём мире

Годовые мировые величины, а не израильские: реестр таких данных не содержит.



151

млрд м³ газа

сожжено факелами за 2024 год

389

млн тонн CO₂-экв

ушло в атмосферу

46

млн тонн метана

из них несгоревшим метаном

Это больше, чем потребляет газа за год вся Африка

К машинам это относится напрямую: столько теряется при добыче того же топлива, которое потом заливают в бак.

Источник: Всемирный банк, Global Gas Flaring Tracker, отчёт 2025 года

Откуда берётся бензин — и куда уходит нефть

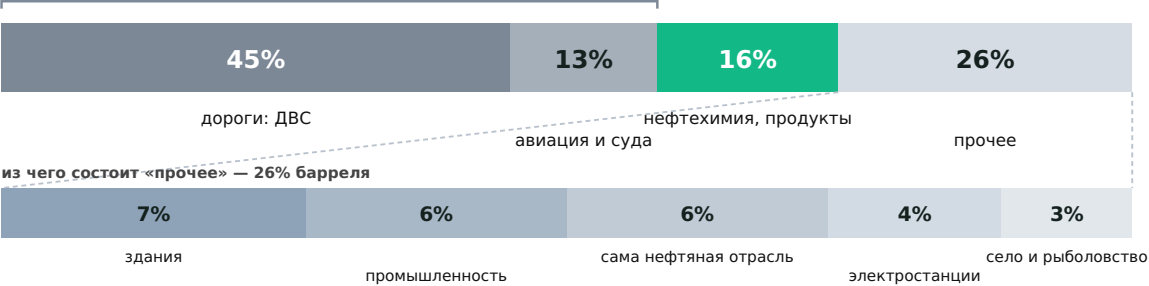
Бензина в скважине нет. Нефть перегоняют, крекируют и очищают, и на это уходит примерно каждый десятый баррель: нефтезавод сжигает собственный газ и кокс — около половины своей энергии, — треть добывает природным газом, остальное электричество и пар. Эта плата берётся с каждого литра, всю жизнь машины. Батарея тоже стоит энергии: на ячейки для 60 кВт·ч уходит порядка трёх мегаватт-часов — сушка электродов, сухие цеха, формовка — плюс выплавка лития, никеля и кобальта. Но эта энергия платится один раз, и чем чище сеть завода, тем меньше след: батарея, собранная на скандинавской или европейской сети, примерно вдвое чище собранной на угольной. Из всей добытой в мире нефти чуть меньше половины сгорает в двигателях на дорогах, ещё около тринадцати процентов — в самолётах и судах; на пластик, волокна, асфальт и смазку идёт примерно шестая часть барреля, и эта доля — единственная, которая растёт. Оставшаяся четверть — не «прочее», а вполне конкретные вещи: газ для кухонь и печное топливо в домах (около 7%), печи и техника промышленности (6%), топливо самих нефтезаводов и энергия добычи (6%), мазутные электростанции и резервные генераторы (4%), тракторы, насосы и рыболовные суда (3%).

Что стоит энергии — и как часто платится



Нефть платит за переработку каждый день; батарея — один раз, и источник можно выбрать

Куда уходит мировая нефть, % добычи

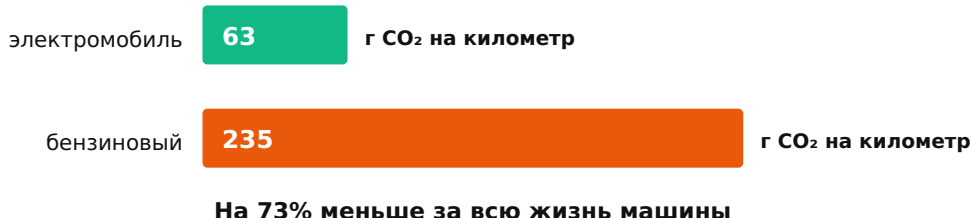


Три пятых барреля сгорает в двигателях; пластик и волокна — шестая часть, и она единственная растёт

Источник: IEA — Oil 2025, Global Energy Review 2025; EIA

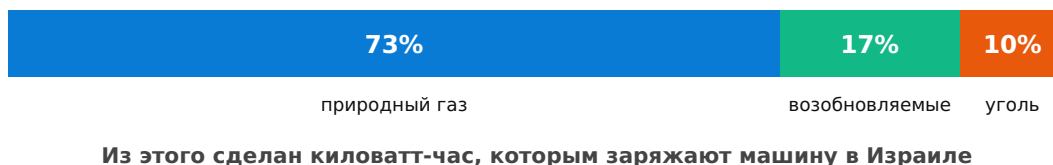
Когда электромобиль отдаёт долг

По анализу ICCT за июль 2025 года электромобиль в Европе за полный жизненный цикл выбрасывает 63 грамма CO₂ на километр против 235 у бензинового — на 73% меньше. Переплата на производстве батареи окупается примерно за семнадцать тысяч километров: год, максимум полтора обычной езды. Всё, что машина проедет дальше, идёт в плюс. Даже в Польше, где сеть работает на угле, преимущество сохраняется — около двадцати двух процентов.



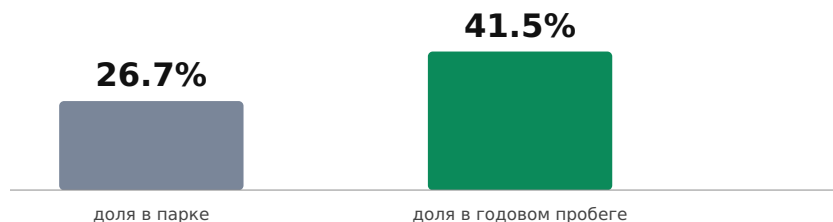
Израильский счёт

Угля в нашей генерации мало: в 2025 году он дал всего 10%, вдвое меньше, чем годом раньше. Основа — природный газ, около 73%, а он примерно вдвое чище угля на киловатт-час. Возобновляемых по итогам 2025 года около 17% (оценка Минэнерго) против европейских 49%. По одному параметру мы лучше среднего, по другому хуже, и окупаемость выходит того же порядка — год, а не десятилетие. Дальше она будет только сокращаться: угольная станция в Хадере доработает до 2029 года, солнечная генерация растёт.



Но для города решает не углекислый газ

Углекислый газ размазан по планете равномерно, ему всё равно, где он выброшен. А выхлоп бензинового двигателя — оксиды азота, мельчайшие частицы, продукты неполного сгорания — попадает в лёгкие человека, который стоит на тротуаре в двух метрах от выхлопной трубы. Здесь наши собственные данные говорят громче любых прогнозов.



Молодые машины гуще всего заполняют утренние улицы — и именно они решают, чем дышит город

Вывод: электромобиль не отменяет добычу — он её переносит и уменьшает. Атакама и Конго платят настоящую цену, и делать вид, что её нет, нельзя. Но сравнивать надо не с идеалом, а с тем, что есть сейчас. Сейчас каждая бензиновая машина на дороге означает башню бочек в двадцать пять этажей, факел в Нигерии и выхлоп на соседней улице. Электромобиль означает футбольный мяч потерянного металла и электростанцию за городом. Разница не в том, что одно чисто, а другое грязно. Разница в порядке величин.

Заключение

Данные: аналитическое резюме по всем главам отчёта; числа обновляются автоматически при каждом обновлении данных

Выводы по главам

Каждая глава отчёта заканчивается собственным выводом. Здесь они собраны подряд — это краткий пересказ всего отчёта.

1 Обзор 2026

За 9 закрытых месяцев 2026 года зарегистрировано 264,136 машин; на дорогах сегодня 264,842 машин 2026 года — активная когорта по реестру, включая текущий месяц.

2 Динамика 2010-2026

Доля заряжаемых машин выросла с 0.0% в 2010 году до 27.1% в 2024-м, 30.9% в 2025-м и 36.9% в 2026-м; на бензин и дизель остаётся 63.1%.

3 По месяцам 2026

По полным месяцам доля заряжаемых машин держится между 30.1% и 46.3% (текущий неполный месяц показывает 30.8%), в среднем 36.9%.

4 По маркам 2026

Лидеры года — Toyota, Jaecoo, Chery.

5 Заряжаемые модели 2026

В заряжаемом сегменте лидируют Jaecoo JAECO07, Jaecoo JAECO08, Chery TIGGO8PRO.

6 BEV-модели по фирмам

Предложение сконцентрировано: Tesla и Deepal продают всего одну-две модели каждая (MODEL Y/MODEL 3; S05/S07).

7 Марки на дорогах

Разрыв между местом в продажах и местом в парке показывает структурный сдвиг: Omoda и другие новые марки стоят в когорте 2026 заметно выше своей позиции в парке — они захватывают долю.

8 Топливо — срезы

В когорте 2026 года бензиновые и дизельные машины держат 63.1%, подзаряжаемые гибриды — 24.4%, полностью электрические — 12.5%; заряжаемые вместе дают 36.9%.

9 Списания

Из 210,416 полностью электрических машин, проданных с 2023 года, с дорог уже снято 2262 машин той же когорты — 1.1%. За 2026 год в когорту вошло 264,842 машин, а с дорог снято 89,971 — парк вырос на 174,871.

10 Инженерный разрез BEV (когорта-2026)

В когорте-2026 25.0% полностью электрических машин относятся к 800В-классу, 89.4% построены на специальной EV-платформе; батареи LFP стоят на 32.5% машин, NMC — на 14.5%.

11 Прирост за 7 дней

За период публикаций 04.10–11.10 активная когорта выросла на +2263 машин: +434 полностью электрических, +207 подзаряжаемых гибридов и +1422 бензиновых и

полностью электрических, т.е. подзаряжаемых гибридов и т.е. бензиновых и дизельных.

12 Эффекты электрификации: топливо, воздух, шум

Парк на 90.2% бензиновый, но его пополнение уже на 37% заряжаемое, а списание — почти целиком бензиновое: состав меняется с обоих концов.

13 Тяжёлый транспорт: автобусы и грузовики

Дизельных грузовиков в парке 122,187, дизельных автобусов 37,218 — вместе 159 тысяч двигателей, значительная часть которых работает в городской застройке с пробегами, несопоставимыми с легковыми; тяжёлые пикапы и тракторы в это число не входят.

14 Нефть и батарея: чего стоит каждая

Электромобиль не отменяет добычу — он её переносит и уменьшает.

Общая картина

Израильский авторынок проходит быстрый энергопереход: доля заряжаемых машин (полностью электрических BEV и подключаемых гибридов PHEV) в новых регистрациях выросла с 27.1% в 2024 до 30.9% в 2025 и до 36.9% за закрытые месяцы 2026-го; в активной когорте 2026 года заряжаемые держат 36.9%.

Внутри когорты 2026 бензин и дизель (ICE) всё ещё держат 63.1% — это инерция таксопарков, корпоративных закупок и бюджетного сегмента; подзаряжаемые гибриды занимают 24.4%, полностью электрические — 12.5%. Парк на дорогах меняется медленнее розницы: электрифицированных там лишь 9.8% — разрыв в ~3.8 раза — при текущем темпе электрификации парка (+2–3 п.п. в год) он будет сокращаться более десятилетия, что гарантирует зарядной инфраструктуре и сервису долгий рост. При этом в самом парке полностью электрических машин по-прежнему больше, чем подзаряжаемых гибридов: 246,192 против 164,046 — сдвиг продаж к гибридам последних двух лет парк пока не перевернул.

Марки и модели

Пятёрка лидеров года — Toyota, Jaecoo, Chery, Hyundai, Kia: объём удерживают Toyota, Hyundai (ДВС и обычные гибриды), а быстрее всех за период публикаций 04.10–11.10 прибавляют Toyota, BYD, Kia — в основном на бензиновых и обычных гибридах.

Отдельный узел концентрации — группа Chery (Chery + Jaecoo + Omoda): 21.9% всей когорты-2026 и 55.1% всех PHEV, то есть сервис, запчасти и поставки заметной части рынка зависят от одного концерна. Самые продаваемые заряжаемые модели — Jaecoo JAECOO7, Jaecoo JAECOO8, Chery TIGGO8PRO: просторные семейные кроссоверы за разумные деньги. Формула успеха проста: цена ниже европейских аналогов, богатая комплектация и отсутствие «тревоги дальности» у PHEV (экспертная оценка).

Что перспективно

Краткосрочно (2026–2027) быстрее всего в продажах растут китайские PHEV-кроссоверы — они снимают страх перед зарядкой; но месячная доля полностью электрических колеблется вместе с партиями Tesla, и списывать BEV рано. Среднесрочно выигрывают доступные BEV — сейчас это XPeng G6, Geely EX5, BYD ATTO 3 EVO: по мере расширения зарядной сети покупатель всё чаще выбирает чистый электромобиль. Tesla: 15.0% среди новых BEV против 15.3% в накопленном парке — её доля держится.

Прогноз: при годовом объёме ~352 тыс. регистраций (264,136 за 9 мес. × 12/9) паритет 50/50 между ДВС и заряжаемыми ожидается к 2029–2030. Риск рынка — зависимость от одного региона поставок и отставание публичной зарядной инфраструктуры (экспертная оценка) Все

региона поставок и отставание нулевой точки зарядной инфраструктуры (экспертная оценка). Все прогнозы — экстраполяция тренда, не гарантия.

Динамика последних месяцев

Пик полностью электрических машин в 2026 году — в июне, 5085; последний полный месяц (сентябрь) ниже пика на 11%. Три последних месяца: 3097 (август) → 4525 (сентябрь) → 214 (октябрь, месяц неполный и продолжает досылаться); сентябрь выше августа на 46%. Доля полностью электрических среди всех купленных машин: 10.5% → 19.6% → 16.2%. Между партиями Tesla полностью электрический сегмент держат XPeng — в среднем 532 машин в месяц, в первой двойке BEV-марок в 9 из 9 полных месяцев 2026 года, — а также BYD и Deepal. Подзаряжаемые гибриды: 7907 → 6155 → 192; сентябрь ниже августа на 22%. Доля BYD — почти целиком розничной марки — среди новых BEV сжалась с 16% до 9% (август → сентябрь); совокупная доля MG и Geely сжалась с 17% до 10%. Каналы у них разные: MG держит розницу низкой ценой, Geely — лизинговым и корпоративным каналом, где частных покупок меньшинство. Фон — действующий с января 2026 налог на покупку BEV 48% и срезанный потолок «зелёной» льготы: удар пришёлся прежде всего по частным покупателям дорогих BEV; часть спроса ушла в PHEV, часть — в доступные BEV и корпоративные каналы.

Итог

Данные показывают не медленный переход, а уже начавшуюся перестройку рынка: в активной когорте 2026 года 264,842 машин, заряжаемые от сети занимают 36.9% (полностью электрические 12.5%, подзаряжаемые гибриды 24.4%), на бензин и дизель приходится 63.1%. В парке на дорогах заряжаемых пока 9.8%, но именно они дают 54.9% чистого прироста парка — рынок меняется быстрее, чем парк.

Китайские марки держат 43.0% всей когорты и 88.4% заряжаемых машин (72.5% полностью электрических и 96.5% гибридов), то есть их лидерство сформировалось в самой быстрорастущей части рынка.

В продажах 2026 года подзаряжаемых гибридов больше, чем полностью электрических (24.4% против 12.5% когорты): покупатель хочет ездить на электричестве каждый день, но сохранить бензиновый запас для дальних поездок. Это сдвиг продаж, а не перелом рынка: на дорогах полностью электрических по-прежнему больше, а месячная доля BEV заметно зависит от партий Tesla.

Прогноз: китайские марки могут закрепиться на 46–51% новых регистраций, заряжаемые способны подойти к половине рынка раньше базового расчёта, соотношение гибридов и полностью электрических в продажах пока колеблется от месяца к месяцу, и называть победителя рано; сам парк будет меняться намного медленнее из-за миллионов уже существующих бензиновых машин.

Основные риски лежат не в «национальности» машины, а в конкретном производителе и импортёре: это сервисная сеть, запчасти, гарантия, остаточная стоимость и доступ владельца к зарядке.

Новые машины Израиля · возраст парка, привод, оснащение, пробег >

Независимый проект на открытых данных Министерства транспорта Израиля (data.gov.il). Не является государственным сервисом.

[О проекте](#) · [Доступность](#) · [Конфиденциальность](#) · [Условия использования](#)

Владелец: Lilia Sharshukov · drlingvo@gmail.com

