

המדינה נכשלה בפיתוח משק הגז

21:07 02/08/2017

הממשלה טרם הצליחה להוציא לפועל את התכניות להרחבת שוק הגז הטבעי. למרות תגליות הגז וההיצע הגדול, ישראל מפגרת אחרי העולם המערבי בתחום ניצול הגז הטבעי. כך עולה מסקירה מיוחדת של **מוסד שמואל נאמן**. אנשי המכון טוענים שהגורם לחוסר ניצול הגז הטבעי הוא מחסור בתשתיות ורגולציה בעייתית.

משרד האנרגיה פועל לקידום הביקוש לגז טבעי בישראל, במטרה לקדם את תעשיית הקידוחים וההפקה של הגז וליצור תחרות בענף. להערכת המשרד ניתן להכפיל את צריכת הגז הטבעי לעומת הצריכה הנוכחית. אולם עד כה לא הושגה התקדמות של ממש בפיתוח השוק, למעט המעבר ההדרגתי לגז בתחום ייצור החשמל.

"לגז"ט יתרונות רבים לשימוש בתחבורה: הוא זול מן הסולר, הינו דלק "נקי" אשר עונה על הדרישות להפחתת פליטת מזהמים באוויר והפחתת רעש, אינו מזהם את הקרקע והמים, קל יותר מהאוויר ועל כן נדיף ובטוח מאוד לשימוש, בשונה מגז"מ (גז פחמימי מעובה). ניתן להסב רכב קיים לעבודה עם גז"ט או בשני דלקים (bi fuel). מרבית היצרנים מציעים כלי רכב שתוכננו במיוחד לשימוש בגז"ט (עד 400 כ"ס)" אומר **פרופ' גרשון גרוסמן** שעומד בראש פורום האנרגיה של **מוסד שמואל נאמן**.

ממשלת ישראל קיבלה החלטה ב-2010 לעודד את השימוש בדלקים חלופיים לתחבורה ובראשם הגז"ט. משרדי הממשלה נרתמו למשימה: משרד התחבורה פרסם כי יעניק כ-150 אלף ש"ח לכל אוטובוס שיונע באמצעות גז"ט (נובמבר 2015). המשרד להגנת הסביבה מקצה משאבים לעידוד צמצום זיהום האוויר בתחבורה הכבדה (אוגוסט 2016). משרד התשתיות הלאומיות מעודד שימוש בגז"ט לתחבורה והוציא מכרז לעידוד הקמת תחנות תדלוק בגז"ט בהיקף של 65 מיליון שקל (אוקטובר 2016). משרד האוצר יקבע את שיעור המס לגז"ט לתחבורה", אומר **פרופ' גרשון גרוסמן**. לדבריו, על אף כל אלה, "משק הגז"ט לתחבורה נתקל בקשיים וחסמים רבים בהיבטים הרגולטוריים, אשר מעכבים את התפתחות משק התחבורה המונעת בגז"ט. בין החסמים ניתן למנות חוסר בתשתיות תדלוק, עלויות הקמה גבוהות לנקודת תדלוק עם בעיות ייחודיות בשל הצורך להתחבר למערכת חלוקת/הולכת הגז, ועלויות הסבת מנועי דיזל לגז"ט. בנוסף, טרם ניתן לקבוע את מחיר הגז לתחבורה בישראל עקב אי-ודאות באשר למיסוי (בלו) אשר יוטל".

בדוח חדש שיצא לאור במסגרת הפורום של **מוסד שמואל נאמן** בהשתתפות מומחים בכירים מהתעשייה ומהממשלה, ניתנות המלצות מדיניות לממשלה, בנוגע למהלכים שעל המדינה לבצע כדי להוביל ליישום מיידי של הטמעת גז טבעי בתחבורה בישראל, שכן בעיית זיהום האוויר, כתוצאה מפליטת מזהמים בגזי פליטה של מנועי רכב, הולכת ומחריפה, בעולם ובארץ - במיוחד במרכזי הערים.

המכון פרסם המלצות לקידום השימוש בגז טבעי:

- קידום הסברה: הממשלה צריכה להירתם לכך בכל הערוצים האפשריים: להקים מוקדי שטח, לדבר עם כל מפעל, עירייה, בעל צי רכב, להסביר ולשווק את היתרונות הכלכליים והסביבתיים שבמעבר לשימוש בגז"ט בתחבורה הכבדה. בנוסף, חשוב להדגיש את ההבדלים המהותיים בין גז"ט לגז"מ.
- הממשלה צריכה להפסיק לתמוך בגז"מ ולשחרר את הכסף לטובת גז"ט. גז"מ, שהינו תזקיף של נפט גולמי, אינו מהווה גיוון במקורות האנרגיה של ישראל ואינו תורם בסוגיה של הפחתת מזהמים.
- נדרשת פעילות ממוקדת להסרת חסמים סטטוטוריים בכדי לאפשר קיצור זמנים הן לפריסת רשת ההולכה והחלוקה של הגז והן להקמת תחנות תדלוק.

- צריך לקחת את כל התמריצים (בלו, הקמת תחנות תדלוק ושדרוג רשתות החלוקה), ולסנכרן אותם אחד עם השני, וכן לסנכרן עם לוחות הזמנים האמתיים, כך שהעלאת הבלו תתרחש לא לפני 2030. זה ייתן למשק אורך נשימה וגם יצור ודאות.
- מומלץ לאשר טכנולוגיות לשימוש בתקופת המעבר, כגון מכלית/תחנות תדלוק ניידת, עד להקמת תחנות תדלוק קבועות.

משתתפי הפורום תמימי דעים באשר לתועלות הצפויות מהסבת התחבורה הכבדה בישראל לגז"ט. גז"ט הינו כלכלי גם למשק וגם לצרכן מסיבות רבות. מדינת ישראל שואפת לעצמאות אנרגטית, כאשר כיום ייצור החשמל בגז"ט מגיע להיקפים של 60%-70% מסך הייצור, ושואפים להגיע למצב דומה גם בתחבורה. בנוסף יש יתרון משמעותי לגז"ט בנושא של פליטת מזהמים.