

יישום הנעה חלופית במדינת ישראל מזווית ראייה של צי רכב להפצת חלב ומזון



דב באסל, מנהל הגנת סביבה קונצרני תנובה
פברואר 2021

רקע



← תנובה הנה חברת המזון הגדולה בישראל.

← תנובה מפעילה צי רכב של כ-360 משאיות הפצה מדגמים וגדלים שונים המגיעים לכל מרכול ומכולת במדינת ישראל.

← משאיות ההפצה נושאות יחידות קירור ומשקלן מעל 10 טון (רובן המכריע מעל 15 טון).

← משאיות ההפצה של תנובה אינן בבעלות תנובה, אלא משאיות מוחכרות מחברות ליסינג.

← על-אף עובדה זו, הרגולציה של המשד להגנ"ס אינה מושתת על חברות הליסינג או על יבואני המשאיות.



מנצחים כקבוצה



לחשוב מהשטח



בואו נתחיל מ"כן"



אני גורם לזה לקרות



סקרנות ולמידה



היערכות



← עם קבלת הוראות אוויר נקי בנושא מניעת פליטות מצי רכב ב-2017 החלה היערכות בחברה ליישום ההוראות.

← להזכיר, הגדרת "הנעה חלופית" לפי הוראות אוויר נקי לצי רכב של המשרד להגנ"ס הנה אחת מאלה:

- הנעה חשמלית

- הנעה היברידית

- הנעה בגז טבעי דחוס או מונזל

- הנעה בסולר סינטטי GTL או BTL

- הנעה בתערובת של סולר וביודיזל שהופק בישראל מפסולת, שמן משומש או עודפי שומן בעלי חיים, בשיעור של לכל הפחות 20% ביודיזל בתערובת (בהמשך, יצא עדכון של המשרד המתיר גם שימוש בתערובת של 7% ביודיזל).



מנצחים בקבוצה



לחשוב מהשטח



בואו נתחיל מ"כן"



אני גורם לזה לקרות



סקרנות ולמידה



יישום על אף הקשיים והאנומליה של השוק



← מאחר מבין 5 סוגי "ההנעה החלופית" הסוג היחיד שהיה זמין לרשותנו היה ביודיזל, החל היישום.

← תחילה הועבר 1% מצי הרכב, ובהדרגה 2% ו-3%, בהדרגה. התדלוק התבצע בעמדת התדלוק היחידה ב"פז" אשדוד.

← תדלק בעמדה זו היה כרוך בהסטת מסלולי הפצה של המשאיות ממרלו"ג דרום באיזור אופקים, דהיינו בספיגת עלויות ניכרות. עלויות אלה מתווספות לעלויות הסבת המשאיות לביודיזל, המייקרות את סכום הליסינג הנומינלי בכ-10%.

← במקביל, נבחנה ואף קודמה האופציה להקמת תחנת תדלוק פנימית לתדלוק ביודיזל, אך הצפי לקבלת הרישוי לכך הוא 2023 לכל המוקדם (לו"ז משוער של שינוי ייעוד בתב"ע וכו').

← החל מ-2018 תנובה שבה ומתריע בכל פורום ובפני כל רגולטור כי השימוש בביודיזל אינו פתרון סביבתי בר-קיימא, מה-גם שתנאי הרכש והתדלוק מהווים מונופול בלתי סביר בעליל, בייחוד נוכח המחסור בתשתיות הנדרשות. על-אף זאת, לא חל כל שינוי במצב.



מנצחים קבוצה



לחשוב מהשטח



בואו נתחיל מ"כן"



אני גורם לזה לקרות



סקרנות ולמידה



דגש על האנומליה של שוק הביודיזל



TheMarker | אנרגיה ותשתיות

עושק הדלק הירוק: רוצים לנשום אוויר נקי? שלמו על זה ביוקר

חוק אוויר נקי מחייב בעלי ציי אוטובוסים ומשאיות להעביר לפחות 3% מצי הרכב שלהם לאנרגיה מזהמת פחות כמו ביודיזל עד תחילת 2020 ■ ואולם כיום רק חברה אחת, אקולין, משווקת ביודיזל - ללא פיקוח ודרך גוף ריכוזי אחר, פג, שכבר העלה את המחיר

קריאת צ" 20



רכב שנוסע על ביודיזל. יצמצם את שיעור פליטת נגי החממה באופן משמעותי. צילום: ארנס ריבך

איך מדינה יוצרת בנוי ידיה מנופול חדשל היא קובעת רגולציה שרק שחקן מרכזי אחד עונה על דרישותיה — ואז שמה מקלות בגלגלי מתחרים פוטנציאליים. אם לא די בכך, כשהמודל המאולץ הזה מישם בתחום הנגת הסביבה, אפילו הוא לא מסייע לקידום המטרה הסביבתית — כך שבסופו של יום, רק המונופול יוצא נשכר, וכל היתר מפסידים.

אורה קורן
 התראות במייל
 01.04.18 3:00

חברות בעלות ציי רכב כבדים ומהמים מחויבות על פי חוק אוויר נקי להפחית זיהום. לצורך כך הן נדרשות בין השאר לעבור לשימוש באנרגיה מזהמת פחות, כמו ביודיזל, נו דחוס, או טעינה תשמלית.

- מחברים ללקוח מחויבים לצמיחה
- מנצחים כקבוצה
- לחשוב מהשטח
- בואו נתחיל מ"כן"
- אני גורם לזה לקרות
- סקרנות ולמידה





מצב זמינות סוגי הנעה חלופית למשאיות ההפצה של תנובה נכון לפברואר 2021

~~■ הנעה חשמלית – לא קיימת זמינות נכון להיום~~

~~■ הנעה היברידית – לא קיימת זמינות נכון להיום~~

~~■ הנעה בגז טבעי דחוס או מונזל – לא קיימת זמינות נכון להיום~~

~~■ הנעה בסולר סינטטי GTL או BTL – לא קיימת זמינות נכון להיום~~

~~■ הנעה בתערובת של סולר וביודיזל שהופק בישראל מפסולת, שמן משומש או עודפי שומן בעלי חיים, בשיעור של לכל הפחות 20% ביודיזל בתערובת (בהמשך, יצא עדכון של המשרד המתיר גם שימוש בתערובת של 7% ביודיזל).~~

לא קיימת זמינות (החל מאוגוסט 2019 ועד היום)



מנצחים כקבוצה



לחשוב מהשטח



בואו נתחיל מ"כן"



אני גורם לזה לקרות



סקרנות ולמידה



חיפוש פתרונות יצירתיים

← תנובה, בשיתוף חממה טכנולוגית, יזמה פיילוט לחסכון באנרגיה ובפליטות גזי חממה ממשאיות הפצה. הפיילוט הוצג בפני המשרד להגנ"ס ונקבעו תנאים להמשך ההתקדמות.



השיטה המולטי-קסקדית

- אמינות גבוהה מאוד
- הגדלת אורך החיים
- שיטות הזנה שונות

ECO-KOR



מכתב המשרד להגנ"ס מיום 22.12.20

מדינת ישראל
המשרד להגנת הסביבה
אגף תחבורה



← על-כן, חרף מצב השוק בו למעשה לא קיימת "הנעה חלופית" זמינה עבור משאיות ציי-רכב כגון של תנובה, התקבל מכתב המשרד להגנ"ס בהפתעה גמורה.

← למעשה, המכתב מתעלם לחלוטין מכל אותן הסוגיות שהועלו על שולחנו בפורומים כאלה ואחרים בשנים האחרונות, כגון סוגיית יבואני הרכב וחברות הליסינג שההוראות אינן חלות עליהם, היעדר ראייה דיפרנציאלית באשר ל"ציי רכב" או "משאיות", והיעדר פתיחות לפתרונות חלופיים יצירתיים.

← במכתב זה המשרד פונה לציי הרכב ומבקש עד ליום 31.3.21 לדווח לו איזו הנעה חלופית בכוונתם ליישם. יובהר שוב, כי להבדיל ממשאיות אשפה או אוטובוסים, במקרה של ציי רכב כגון של חברת תנובה, אין שום הנעה חלופית זמינה.



מנצחים כקבוצה



לחשוב מהשטח



בואו נתחיל מ"כן"



אני גורם לזה לקרות



סקרנות ולמידה





הפתרון - פעילות משותפת

← שולחן עגול שבו תגובש ע"י משרדי הממשלה הרלוונטיים ונציגי ציי הרכב בתעשייה תוכנית אופרטיבית ויעילה לקידום מעבר להנעה חלופית תוך למידה מהניסיון של המדינות המתקדמות בעולם והיכולת של ישראל להעמיד תשתיות בהתאם, ותוך הצבת לו"ז מוסכם ואבני דרך. (תמצית ממכתב התשובה של התאחדות התעשיינים מ-25.1.21)

← מסר לסיכום – חברת תנובה תומכת בפתרונות של "הנעה חלופית" העומדים במבחן של היתכנות טכנולוגית וסבירות כלכלית, ותהיה מוכנה להשתמש במשאיות המתקדמות ו"הירוקות" ביותר הקיימות, ובתנאי כי הן מיובאות לישראל וזמינות בידי חברות הליסינג.



מנצחים כקבוצה



לחשוב מהשטח



בואו נתחיל מ"כן"



אני גורם לזה לקרות



סקרנות ולמידה



תודה על ההקשבה

