

"אפשר לייצא את כל הגז לסיין - אבל זו גניבה של 250 מיליארד דולר מהציבור"

בכנס הרצליה אמר יו"ר המכון הישראלי לתכנון כלכלי, יוסי הולנדר, כי איסור על יצוא הגז יפחית במחצית את מחירו ■ גיל דנקנר: הזלת הגז היתה מאפשרת כיסוי חובות חברת החשמל ■ מנכ"ל Ten קרא לבעלי ציי רכב להצטרף לניסוי תדלוק במתנול

23:00 12.03.2013 מאת: איתי טרילניק

"מסקנות ועדת צמח הן ניסיון להגדיל את תקבולי המס לממשלה בטווח הקצר לשימושים לא יעילים" אמר יוסי הולנדר, יו"ר המכון הישראלי לתכנון כלכלי, במושב בנושא הגז הטבעי, שנערך היום (ג') בכנס הרצליה. "אפשר לייצא את כל הגז לסיין, אבל אפשר גם להשתמש בגז בתעשייה, להוריד את יוקר המחיה בכ-10 מיליארד דולר בשנה, ולפתח מקומות עבודה חדשים".

על פי חישובי המכון, עדיף למשק להשתמש בגז הטבעי כחומר גלם בתעשייה, וכן להגדיל את השימושים הצפויים בו בתחבורה. "ישראל יכולה לחסוך עד 295 מיליארד דולר עד 2040 בשימוש בגז. ואין סיבה לעצור ב-2040. על פי החישובים שלנו, כל עתודות הגז הצפויות בישראל יסתיימו תוך 35 שנה. לכן אסור לייצא אפילו גרם אחד של גז טבעי. היצוא של הגז הוא גניבה של כ-250 מיליארד דולר מהציבור"

הדוברים במושב הציגו תוכניות שונות לשימוש בגז בתעשייה ובתחבורה, ושללו יצוא של עתודות הגז שיתגלו בישראל, שעליו המליצה ועדת צמח כאמצעי למימון פיתוח מאגרי גז. הוועדה המליצה לשריין גז לשימוש מקומי עד 2040.

הולנדר הוסיף כי איסור על יצוא גז טבעי יזיל את מחירו, וכי מדיניות יצוא גז שנקטה אוסטרליה הביאה למחסור בגז ולייקורו. "באוסטרליה עשו יותר מדי LNG, ולכן אין מספיק גז לתעשייה המקומית. אי אפשר להשיג גז, או שמשיגים אותו במחירים לא ריאליים. המצב דומה גם בישראל. מחיר הטעות באוסטרליה הוא יותר מ-9 מיליארד דולר ל-BCM", אמר הולנדר בהתייחס לעובדה כי עד כה חתמו לקוחות תעשייתיים מעטים מאוד על הסכמי גז.

הוא הוסיף כי "במכון מחקר גרמני אמדו את הערך המוסף לשימושים השונים בגז, והערך הגדול ביותר הוא לא ביצוא אלא בפיתוח לתעשייה. היצוא אולי נותן את הערך המוסף הכי גדול לדלק ולנובל, אבל לא למדינת ישראל".

"מחיר הגז בישראל נקבע על ידי חברת החשמל. החברה חתמה על מחיר עם השותפות במאגר תמר, וזה קבע בנצ'מרק לכל המשק. המחיר שהתקבל הוא פי שניים ממחיר הגז מול שותפות תמר, וזה יגרום לכולנו לשלם מחיר חשמל גבוה מדי" אמר גיל דנקנר, יו"ר דור כימיקלים. "היה אפשר להוריד את מחיר החשמל, או להפנות את הפער להפחתת החוב של חברת החשמל. במקום זה חצים לייצא את הגז, וזה יהיה מנוף להעלאה נוספת במחיר המקומי".

דנקנר, שחברתו מבקשת להקים מפעל לייצור אמוניה ומתנול מגז טבעי, הוסיף כי "הסעודים מקימים כעת עיר במדבר, שתאכלס 100 אלף בתי אב, סביב פרויקטים תעשייתיים מבוססי גז טבעי. יש מעט מאוד מדינות בעולם שמפיקות גז טבעי, ואין בהן תעשיות המשך לגז. ישראל היא לא אנגולה וניגריה שרק מייצאות.

תעשיות גז טבעי קיימות במצרים, בנורווגיה, ובארה"ב". הוא הוסיף כי מחיר הגז שנקבע בישראל, כ-6 דולרים למיליון BTU, גבוה מדי, וצריך להיות כמחצית מכך. "לא ניצר ב-6 דולרים".

שגיא דגן, סגן מנהל התוכנית הלאומית להפחתת התלות בנפט לתחבורה, אמר בתגובה כי "הגז בישראל יקר יותר מבחו"ל. הוא מגיע ממאגרים רחוקים מהחוף ועמוקים". הוא הוסיף כי "יש מקום לשינוי תפישה בממשלה", כדי לאפשר הקמת פרויקטי חלוץ בתחום תחליפי הנפט. הוא הוסיף כי "יש גם בעיה של משילות, המשרדים לא תמיד מדברים אלה עם אלה. מבחינתנו, אני לא חושב שיש בעיה עם היצוא". בקשר לשימוש בגז בתחבורה, אמר כי "הנסועה לא גדלה בעולם המערבי, היעילות של המכוניות גדלה, ואנחנו מצפים שצריכת הדלק תרד. יש פתרונות אחרים, גם רכב חשמלי ייכנס בשנים הקרובות".

חלק עליו ד"ר שלמה וולד, המדען הראשי במשרד האנרגיה והמים. "אני לא מסכים את הערכתו של שגיא. לרכב החשמלי צריך לספק חשמל, והוא מיוצר בעיקר בגז בתחנות הכוח. צריך לבחון שוב, מחדש וביסודיות, את הערכות הביקושים בישראל. אין דו"ח שמסקנתו מקובלת כרגע על כל הגורמים. בשביל לספק ודאות ליוזמים, המבקשים להקים מתקנים ניסיוניים לייצור דלקים מגז. אין פגיעה בשוק הפרטי, אם המדינה תיתן ערבות מדינה למתקני חלוץ. כמו שנתנו ערבויות לכביש 6, אני לא רואה סיבה שלא ייתנו ערבויות למתקני חלוץ בתחום". וולד טען כי אינו מאמין בחזון להפסקת התלות בדלקים מבוססי פחמן. "אנחנו מאמינים, בטוחים וסמוכים שהפחמימנים ילוו את האנושות עוד מאות שנים. הם הבסיס לתעשיית הפלסטיקה, אבני הולגו שמהן אפשר לבנות כל חומר שרצים. אי אפשר לומר שדלקים פוסיליים זה דבר רע, כי זה הכרחי. טכנולוגיות גז טבעי יש שער לדברים אחרים, כמו הפקת גז מפסולת אורגנית". בנוסף, אמר וולד כי יש לבחון לעומק את האפשרות להקים מתקן GTL, שהופך גז לדלק נוזלי. "ההשקעה במתקן היא של כ-3 מיליארד דולר, אך התועלות ממנו יהיו עצומות". דני בן-נר, מנכ"ל חברת הדלק Ten, סיפר על הנסויה המתנהלת לתדלוק מכוניות בתערוכת בניזין המהול ב-15% מתנול. הניסוי, בשיתוף דור כימיקלים ומשרד האנרגיה, בוחן את השפעת התערוכת על המכוניות, ובעתיד מתוכננת התערוכת להשתלב בשוק הדלקים. עם זאת, אמר בן-נר כי "כוחות השוק אינם מספיקים להחדרת תחליף דלק לשוק. חייבים לתת תמיכה ממשלתית. נדרש גם יצן רציני לתחליפי דלקים. אנחנו חוצים להתחיל עם תוצאות, עם מכירה בשטח. אפשר לעשות פיילוט ראשוני, עם צי רכב קיים.

"אנחנו קרובים להרחבת הפיילוט לעשרות או מאות רכבים. כאן חואים את המחסום הראשוני, אין אחריות יצן לתדלוק במתנול. קבוצת פישמן (המחזיקה ב-Ten), כחלק מאחריות תאגידית, כבר הסכימה להכניס חלק מהמכוניות שלה לניסוי. אבל אנחנו מחפשים עוד חברות שיסכימו להכניס את צי הרכב שלהן לתוכנית."

ד"ר גלעד פורטונה, עמית מחקר בכיר במוסד שמואל נאמן בטכניון, אמר כי "מאחר שעד כה קיבלנו את הגז ממצרים, ישראל נרדמה בייצור גז משל עצמה, ונהפכה תלותית. על ישראל ליצור תחליפי גז טבעי עבור הייצור המקומי ואחר כך להמשיך את הייצור לשם יצוא. מדובר בנכס ארוך טווח שיאפשר לתעשייה לצמוח".

הוא הוסיף כי "הקצאת הגז עד כה לא הביאה לתחנות, הממשלה צריכה להתערב. המדינה צריכה אולי להתקין את תשתית החלוקה בעצמה. לעולם אין מספיק נפט, אבל גז יש בעולם למאות שנים, לכן צריך להשקיע בתשתית הזאת למען העתיד".

