

עולם תחליפי הדלק

חנן פרידמן, טראקנט, מנכ"ל ומייסד

13 באוק' 2020

פריז הראוי לציון, בו מדינות העולם התחייבו, בין היתר, להפחית באופן משמעותי את רמת פליטות גזי החממה הגלובלית. צעד מרכזי באסטרטגיות להשגת יעדי הסכם פריז הוא המעבר משימוש בדלקים פוסיליים לאנרגיות מתחדשות, לרבות אנרגיה גרעינית, והתקדמות לקראת כלכלות דלות פחמן. למותר לציין, סקטור התחבורה מייצר חלק גדול של פליטות גזי החממה.

לחברות משלוחים וכן לקבלני המשנה יש הרבה שיקולים כאשר הם מנסים לגוון את תמהיל מקורות האנרגיה שלהם לתחבורה. זה מעין תרגיל של "שיווי משקל" המחייב לבדוק מספר גורמים כגון השקעה בהון, עלות צריכת אנרגיה, תשתיות, ומטרות של בר קיימא.

אנו מחלקים מנועי בעירה פנימית לשתי קטגוריות: מקור דלק יחיד (הנפוץ ביותר) ומקור דלק מרובה (multi-fuel source). כאן יש שימוש ברכב חשמלי (מצבר), סולארי, ביו-דלק - ביודיזל, אתנול, פחם, גז טבעי דחוס. כלי רכב dual fuel יכולים

רכב בר קיימא הוא סוג שמייצר פחות השלכות שליליות על הסביבה מאשר רכב קונבנציונלי עם מנוע בעירה פנימית. הוא יכול להשתמש בגז טבעי נוזלי (LNG), גז טבעי דחוס (CNG), ביו-דלק ועוד. אולם, רכב ממש ידידותי לסביבה צריך לעמוד בדרישות ספציפיות ויכול לכלול מכונות חשמליות, כלי רכב היברידיים-חשמליים, כלי רכב הפועלים על תאי דלק ועוד. כלי רכב אלה מופעלים על ידי חלופות לדלקים פוסיליים (בנזין, גז טבעי, דיזל) ולא פולטים גזי חממה מהאגזוז.

מדוע אנו זקוקים לדלק חלופי לתחבורה?

שילוב של מספר גורמים משפיע על האופן בו אנו מתייחסים לצורך בדלקים חלופיים. ייתכן בגלל מודעות סביבתית ואקולוגית, חששות לגבי מחירי נפט גבוהים וחוסר ודאות לגבי הזמן בו תפוקת הנפט העולמית תגיע לשיא; הכל משפיע על סדרי העדיפויות שנקבעים על ידי ממשלות ויצרני רכב עבור פיתוח מקורות דלק נקיים יותר ומערכות אנרגיה לכלי רכב.

התוצאה מוועידת האקלים בפריז ב-2015 (21UNFCCC - COP), הייתה אישור הסכם