

CYKL REDAKCYJNY

Elektryczne ciężarówki będą bardziej opłacalne od diesli

W Polsce w 2022 r. zarejestrowano zaledwie sześć elektrycznych samochodów ciężarowych. Na razie to pojazdy raczej testujące możliwości elektrycznego transportu przed wprowadzeniem ich do regularnych kursów.



W 2022 r. w całej UE zarejestrowano 1656 elektrycznych ciężarówek, z czego połowę w Niemczech

ADAM WOŹNIAK

Bez podjęcia pilnych działań nastawionych na elektryfikację flot polskie firmy w ciężarowym transporcie drogowym nie zdołają zachować przewagi konkurencyjnej na unijnym rynku przewozów – ostrzegają eksperci. Zławsza za władze UE dążą do przyspieszenia budowy sieci ładowania elektrycznych samochodów ciężarowych. – O dekarbonizacji transportu powinniśmy myśleć w kategoriach utrzymania pozycji europejskiego lidera – uważa Marcin Korolec, prezes Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych (FPPE).

W mieście taniej

Ocenia się, że ciężkie pojazdy elektryczne staną się w niedługiej perspektywie tańsze w eksploatacji od konwencjonalnych. Są coraz bardziej dostępne i mogą zastąpić spaliny na większości tras. BloombergNEF zakłada spadek całkowitych kosztów posiadania elektrycznych ciężarówek o dopuszczalnej masie powyżej 15 ton nawet o 57 proc. do 2030 r. Uwzględniany w analizie całkowity koszt posiadania (TCO) obejmuje wkład finansowy w zakup pojazdu i eksploatację, w tym koszty paliwa i wymiany opon. Efektywność pojazdów elektrycznych jest większa, szczególnie w czasie przerywanej jazdy. Dotyczy to głównie dostaw realizowanych w miastach, charakteryzujących się częstym zatrzymywaniem i ruszaniem. O ile znacząco podnosi to poziom spalania w autach konwencjonalnych, o tyle w mniejszym stopniu zwiększa zużycie energii pojazdów elektrycznych.

Jeszcze szybciej wzrośnie opłacalność pojazdów dostawczych. – Do 2025 r. elektryczne

samochody dostawcze, niezależnie od rozmiaru, będą bardziej konkurencyjne od spalinyowych ze względu na rozwój technologii – informuje w raporcie z czerwca 2023 r. Polski Instytut Ekonomiczny (PIE).

Podkreśla on, że do obniżenia kosztów użytkowania ciężarówek elektrycznych przyczynia się rozwój technologii i malejące ceny baterii. Jednocześnie całkowity koszt utrzymania samochodów spalinyowych rośnie przez regulacje dotyczące emisji. – Trendy te obserwujemy na rynku samochodów osobowych. W transporcie ciężkim ścieżka zmian będzie podobna, choć mniej przewidywalna z uwagi na rozwój technologii bateryjnych i wodorowych, a w konsekwencji malejące koszty ładowania – stwierdza PIE.

Na razie unijny rynek nowych samochodów ciężarowych jest zdominowany przez diesle. Co prawda według Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA w 2022 r. sprzedaż elektrycznych ciężarówek znacznie wzrosła – o jedną trzecią r./r., ale ilościowo wynik nie był imponujący: w całej UE zarejestrowano 1656 sztuk, z czego połowę w Niemczech. – W ubiegłym roku pojazdy elektryczne stanowiły 0,6 proc. unijnego rynku samochodów ciężarowych – podsumowuje ACEA.

Dostawy z prądem

W Polsce w 2022 r. zarejestrowano zaledwie sześć elektrycznych ciężarówek. Na razie to auta raczej testujące możliwości elektrycznego transportu przed wprowadzeniem ich do regularnych kursów. Do wykorzystania elektrycznej miejskiej ciężarówki przystąpiła się m.in. sieć Żabka. Z kolei Ikea i Grupa Raben podpisały z jednym z producentów umowę o

współpracy w zakresie bezemisyjnego transportu ciężkiego. Ikea postanowiła wprowadzić pilotażowo elektryczne ciężarówki do transportu w fabrykach w Babimoście i Zbąszynku. Wnioski z pilotażu mają być wykorzystane do elektryfikacji kolejnych operacji transportowych. Elektryczny samochód ciężarowy dołączył także do floty zakładów Volkswagena Poznań, obsługującej codziennie dostawy podzespółów. Ciężarówka wykonywać będzie kursy na trasie łączącej park dostawców w Swarzędzu z zakładem produkcyjnym w Antoninku, przewożąc osie do volkswagena caddy.

Rząd musi pomóc

Dla zwiększenia zainteresowania przewoźników elektrycznymi ciężarówkami konieczne będzie wsparcie państwa. Jest też niezbędne dla rozwoju infrastruktury ładowania. Ale kluczowe znaczenie będzie mieć dla wzrostu inwestycji w e-pojazdy, podobnie jak w przypadku dotowania zakupu elektrycznych samochodów osobowych.

W krajach Europy, gdzie do lutego 2023 r. nastąpił wyraźny wzrost liczby elektrycznych ciężarówek, wprowadzono co najmniej dwa instrumenty wsparcia spośród pięciu kategorii: dotacji na zakup pojazdu, ulg podatkowych, dotacji na inwestycje w stacje ładowania, strategii rozwoju infrastruktury, ułatwień w użytkowaniu. – Polska branża transportowa przynosi duże wpływy do budżetu i zapewnia zatrudnienie blisko milionowi osób. Dlatego w przechodzeniu na napędy zeroemisyjne należy ją wspomagać – uważa Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Przez najbliższe dwa-trzy lata finansowa pomoc państwa

OPINIE



PRZEMYSŁAW RAJEWSKI

prezes Daimler Truck Polska

Nasi przewoźnicy odgrywają dziś wiodącą rolę w Europie, ale aby tę pozycję utrzymać – będą musieli uwzględnić zmiany związane z elektryfikacją i nowymi wymogami wobec transportu. Bez wsparcia rządu,

na wzór rozwiązań w krajach zachodnich, nie będzie to jednak możliwe. Naszym zadaniem natomiast jest przygotowanie nie tylko samochodów, ale całego ekosystemu, który sprawi, że elektryczne floty będą mogły funkcjonować. Jesteśmy przygotowani na różne rozwiązania, bo wierzymy, że zeroemisyjność można osiągnąć na różne sposoby, ale zawsze musi to być ekonomiczne z punktu widzenia Klienta. ■



MAŁGORZATA KULIS

dyrektorka zarządzająca Volvo Trucks Polska

Elektromobilność przyspiesza, widzimy to na innych rynkach, ale też lokalnie. Istotnym akceleratorem elektromobilności byłoby rządowe wsparcie finansowe na dofinansowanie tego rozwoju w segmencie pojazdów

ciężkich. Pokazują to wyniki choćby krajów skandynawskich. Volvo Trucks chce być liderem zrównoważonego transportu w Polsce i na świecie. Mamy wszystko, co trzeba, aby pojazdy elektryczne Volvo oferowały firmom zajmującym się miejskimi dostawami ostatniej mili, komunalnym, budowlanym czy realizującym stałe dostawy regionalne. ■



MICHAŁ WÓJCIK

Zero Emission Business Development Manager, DAF Trucks Polska

Wprowadzenie do eksploatacji elektrycznych samochodów ciężarowych to proces dotyczący wielu, często nowych dla użytkowników, obszarów. Dlatego wczesne wdrożenie zeroemisyj-

nych pojazdów do flot pozwala im na zebranie doświadczeń i przygotowanie na wyzwania przyszłości. Marka DAF i PACCAR wspierają swoich klientów narzędziami do planowania tras, symulacji zużycia energii oraz doradztwem w zakresie strategii ładowania. Ofertę pojazdów uzupełniają także szeroki wybór dedykowanych ładowarek. ■



VALÉRY MUYARD

dyrektor generalny Renault Trucks Polska

Unijna polityka klimatyczna ostatnich lat stała się priorytetem ze względu na coraz bardziej palące problemy związane ze zmianami klimatu. Jednym z kluczowych celów jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, a transport ciężarowy jest

jednym z sektorów, które mają wpływ na poziom emisji CO2. Unia Europejska stawia sobie za zadanie promować zeroemisyjny transport ciężarowy. Renault Trucks jako jeden z sygnatariuszy porozumienia paryskiego wspiera te działania poprzez rozwój technologii zeroemisyjnych i produkcję szerokiej palety elektrycznych pojazdów użytkowych. ■



DANIEL WOLSZCZAK

Business Director IVECO Poland & Ukraine

Branża transportowa stanowi jedną z kluczowych gałęzi polskiej gospodarki. Sektor TSL generuje ponad 6 proc. polskiego PKB i zatrudnia prawie 1 mln osób. Dekarbonizacja sektora ciężkiego transportu drogowego jest jednym z priorytetów Unii Europejskiej w celu ograniczenia emisji CO2 o 55 proc. do roku 2030. Jednym z kluczowych

obszarów strategii IVECO jest zrównoważony rozwój. Rozwijamy nasze produkty w oparciu o niskoemisyjne napędy, a drogę dekarbonizacji jest w naszej ocenie wiele. Wybór odpowiedniej zależy od konkretnego zadania transportowego: dla dostaw ostatniej mili pojazdy elektryczne z akumulatorami trakcyjnymi, dla transportu krajowego, międzynarodowego pojazdy zasilane biometanem (gaz pochodzący ze źródeł odnawialnych) lub biopaliwami HVO oraz w niedalekiej przyszłości pojazdy wodorowe z ogniwami paliwowymi. ■



BERNARD WIERUSZEWSKI

dyrektor ds. produktu i sprzedaży ciężarówek, MAN Truck & Bus Polska

Transport neutralny dla klimatu to jeden z europejskich celów na najbliższe lata. Naszym celem jest zapewnienie klientom najlepszego

możliwego wsparcia w ich codziennej pracy. Już teraz oferujemy praktyczne rozwiązania dla potrzeb związanych z rzeczywistym pojazdem elektrycznym w ramach MAN Transport Solutions Consulting. Zakres usług obejmuje interaktywną samoocenę potencjału elektryfikacji, kompleksowe usługi doradcze dla floty pojazdów oraz opartą na danych analizę tras i optymalizację TCO. ■



WOJCIECH ROWIŃSKI

dyrektor generalny Scania Polska S.A.

Jako dostawca nisko- i zeroemisyjnych rozwiązań transportowych musimy stale rozwijać portfolio. Elektryfikacja rynku będzie następowała stopniowo, narastając wraz z ilością instrumentów jej wsparcia i bliskością terminów realizacji celów emisyjnych deklarowa-

nych przez największych nabywców usług transportowych. Pamiętajmy, że choć pojazdy do transportu regionalnego i obsługi miast są już dostępne, to transport długodystansowy jest zależny od rozwoju i dostępu do infrastruktury ładowania. Nasze szacunki zakładają, że w 2030 r. połowę globalnej produkcji Scania będą stanowiły pojazdy z elektrycznym układem napędowym. ■

w zakupie takich pojazdów będzie kluczowa zwłaszcza dla niewielkich polskich firm przewozowych, które zatrudniają do dziesięciu osób. – Utrzymanie czołowej pozycji na europejskim rynku przewozów międzynarodowych i

kabotażowych przez te firmy będzie możliwe wyłącznie dzięki dedykowanym instrumentom wsparcia – podkreśla FPPE.

Z raportu przygotowanego przez Deloitte Polska i Instytut Reform wynika, że spośród

krajów regionu Europy Środkowej i Wschodniej jak dotąd żaden nie podjął szeroko zakrojonych, skoordynowanych działań nakierowanych na zwiększenie rynku dla pojazdów ciężarowych z napędem alternatywnym. /©