

TRANSPORT

Przyspieszmy przesiadkę na prąd

Aby udział napędów spalinowych w polskim parku pojazdów topniał szybciej, potrzebne jest większe wsparcie państwa. Dotychczasowe rządowe zachęty do zakupu elektrycznych samochodów osobowych przestają w Polsce wystarczać.

ADAM WOŹNIAK

Korki, brak miejsc parkingowych, opóźnienia miejskiej komunikacji, ale także zanieczyszczenie powietrza – to problemy, z jakimi borykają się mieszkańcy europejskich miast – wynika z badania przeprowadzonego przez Kantar dla Freenow na przełomie sierpnia i września 2023 roku wśród ponad 4 tysięcy osób z Niemiec, Polski, Irlandii, Wielkiej Brytanii, Austrii, Grecji i Hiszpanii. 40 proc. ankietowanych zakłada spadek liczby prywatnych samochodów na ulicach w ciągu najbliższych dziesięciu lat.

Obchodzony 22 września Dzień bez Samochodu to międzynarodowa proekologiczna kampania, mająca zachęcać do rezygnacji z prywatnych aut i przesiadania się do zbiorowej komunikacji publicznej. Jest także zwieńczeniem Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Jednak, o ile w krajach zachodniej części Europy to pojęcie nabiera coraz większego znaczenia, o tyle w polskich warunkach wciąż znajdujemy się na początku drogi.

Rower to za mało

Rezygnację z samochodu trudno sobie wyobrazić przy niedostatkach publicznego transportu. Choć pojawiają się ambitne proekologiczne przedsięwzięcia: Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia uruchamia system Roweru Metropolitalnego, jeden z

największych w Europie, mający połączyć 31 gmin oraz – jak twierdzi jego organizatorzy – zapewnić dostęp do zdrowego i ekologicznego środka transportu. Ale w regionie wciąż brakuje dróg dla rowerów, a ich sieć rozwijana jest zbyt opieszale.

Przesiadka do publicznej komunikacji, jeśli nie będzie zeroemisyjna, też nie rozwiąże ekologicznych problemów miast. Dlatego np. miejskie autobusy elektryczne powinny szybciej wypierać te spalinowe. Są już dobre przykłady: w Zielonej Górze już teraz spośród 85 miejskich autobusów eksploatowanych przez lokalnego przewoźnika aż 55 to pojazdy na prąd. Miasto nie kończy jednak elektryfikacji swojej floty: do końca tego roku napęd elektryczny ma mieć już 80 proc. miejskich autobusów.

W innych miastach też elektryfikowane są autobusowe floty. W pierwszej połowie 2023 r. samorządowi przewoźnicy w całej Polsce zakupili 78 autobusów z napędem elektrycznym. To jedna czwarta wszystkich zarejestrowanych w tym czasie nowych autobusów miejskich.

Cześć przewoźników idzie jeszcze dalej. W tym miesiącu częstochowskie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne podpisało list intencyjny ze spółką PAK-PCE Stacje H2, dotyczący budowy stacji tankowania wodorowych autobusów. Miasto chce mieć 20 takich pojazdów. Wodorowe autobusy – co najmniej 20 sztuk – będą jeździć także na

terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Pierwsze pojazdy mają się pojawić w przyszłym roku. Z kolei w ubiegłym miesiącu do Poznania dojechał pierwszy z 25 wodorowych autobusów zamówionych w ub. roku u Solarisa. Miasto stara się o dofinansowanie zakupu kolejnych dziewięciu pojazdów.

Samochody pod prąd

Jednak kluczowe znaczenie dla poprawy kondycji środowiska będzie miało przesiadanie na prąd ciężkiego transportu drogowego oraz prywatnych samochodów osobowych. Ten pierwszy dopiero będzie zaczął ekologiczną transformację – w 2022 r. sprzedaż elektrycznych ciężarówek w całej UE sięgnęła niespełna 1,7 tys. sztuk. Za to elektrycznych samochodów osobowych przybywa w UE w imponującym tempie.

Jak podaje Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów ACEA, w czerwcu 2023 r. cały unijny rynek samochodów czysto elektrycznych zwiększył udział w łącznej sprzedaży nowych samochodów osobowych do 15,1 proc., z 10,7 proc. rok wcześniej. W ten sposób po raz pierwszy elektryki prześcignęły w popularności diesle. W sierpniu udział e-rejestracji wzrósł do 21 proc. W rezultacie od stycznia do sierpnia unijny rynek aut bateryjnych powiększył się o blisko milion sztuk.

Według danych EY i Euroelectric liczba samochodów o na-

padzie elektrycznym wzrosła w 2022 r. na całym świecie do 26,8 mln. Natomiast prognozy zakładają, że w 2023 r. ich sprzedaż wyniesie 14,3 mln sztuk, a do 2030 r. obrót pojazdami bateryjnymi i hybrydami plug-in będzie stanowił ponad połowę sprzedaży wszystkich nowych samochodów na świecie. Nastąpi to trzy lata wcześniej, niż dotąd zakładano, a w Europie sprzedaż elektryków już w 2027 r. może przewyższyć wielkość handlu pojazdami z innymi rodzajami napędu.

Jednak Polsce daleko do poziomu elektryfikacji na za-

chodnich rynkach. Do lipca zarejestrowano 47 tys. samochodów osobowych i dostawczych z napędem czysto elektrycznym. Przez pierwsze siedem miesięcy 2023 r. przybyło 13,4 tys. takich pojazdów. Oznacza to, że całkowita liczba aut elektrycznych wzrosła o 39,4 proc. Jak na duży europejski rynek to za mało.

Aby przyspieszyć przechodzenie na zeroemisyjność, potrzebne jest większe wsparcie państwa. Dotychczasowe rządowe zachęty do zakupu elektrycznych samochodów przestają w Polsce wystarczać.

Limit maksymalnej ceny samochodu, który może być objęty rządową dopłatą, jest już za niski przez wysoką inflację i wzrost cen aut – przekonują branżowe organizacje. Związek Dealerów Samochodów, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego oraz Polska Izba Rozwoju Elektromobilności zaapelowały o zwiększenie limitu ceny kupowanego pojazdu o wartość odzwierciedlającą wzrost średniej ceny samochodu elektrycznego, czyli o 40 proc. – do kwoty 315 tys. zł, z obecnego limitu 225 tys. zł. /e

OPINIA PARTNERA CYKLU



BEATA JACKOWSKA
dyrektorka ds. edukacji,
Fundacja Kierunkowskiz



Przejście na zeroemisyjność to nie tylko kwestia ochrony środowiska, lecz też i komfortu życia społeczeństwa. Fundacja Kierunkowskiz, wraz z UKSW, zrealizowała ambitny projekt studiów podyplomowych „Ekologiczny Transport Przyszłości”. Skierowany do ponad setki studentów, skupiał się on na trendach w zakresie ekologicznego transportu: pojazdach elektrycznych, paliwach alternatywnych, m.in. wodorze, a także Smart Cities, a więc i car sharingu. Aktualnie Fundacja Kierunkowskiz, w kooperacji z Akademią Leona Koźmińskiego, oferuje nowy zrewolucjonizowany program studiów podyplomowych pt. „Zarządzanie Flotą Samochodów Zeroemisyjnych”. Propozycja ta odpowiada na potrzeby rosnącego rynku, przygotowując

specjalistów do zarządzania firmowym zasobem pojazdów elektrycznych, co bezpośrednio wpływa na zmniejszenie emisji i poprawę jakości powietrza. Bardzo wierzymy, że rynek pracy za chwilę się drastycznie zmieni i próbujemy wyprzedzić te zmiany. Pracownicy muszą być świadomi, że w erze elektromobilności mogą często zmieniać stanowiska pracy i przyjmować nowe role o podobnych wymaganiach.

Konieczne jest skupienie się na podnoszeniu kompetencji i przekwalifikowaniu, zwłaszcza w kontekście dynamicznie rozwijającej się branży eMobility. Dostępność informacji o przyszłych miejscach pracy i wymaganych umiejętnościach stanie się za chwilę bardziej osiągalna. Przygotowujemy dużą kampanię społeczną skierowaną do szkół średnich zawodowych oraz młodszych uczniów: wiedza o elektromobilności przyczyni się do poprawy komfortu życia, dzięki świadomemu wyborowi ekologicznych rozwiązań transportowych. Eksperti Fundacji, wierząc w potencjał gospodarki wodorowej, aktywnie promują też wiedzę na temat wodoru jako paliwa przyszłości. Kreujemy rzeczywistość świadomie i odpowiedzialnie. ■

OPINIA PARTNERA CYKLU



VALERY MUYARD
dyrektor generalny
Renault Trucks Polska



Światowy Dzień bez Samochodu obchodzony corocznie 22 września to dzień, w którym zachęca się obywateli do rezygnacji z korzystania z samochodów na rzecz bardziej ekologicznych środków transportu, takich jak rower, komunikacja publiczna czy piesze spacerki. To także doskonała okazja do podkreślenia znaczenia wszelkich proekologicznych inicjatyw. W Renault Trucks angażujemy się w realizację celów porozumienia klimatycznego z Paryża poprzez redukcję emisji gazów cieplarnianych. Postawiliśmy sobie cele redukcyjne, ustalone w ramach inicjatywy Science Based Target (SBTi). Obejmują one trzy obszary działania: emisje bezpośrednio związane z własną działalnością, emisje pośrednie z zakupionej i zużytej energii oraz wszelkie inne pośrednie emisje gazów cieplarnianych w łańcuchu wartości, z których większość wynika z wykorzystania sprzedawanych produktów. Zmierzamy w stronę dekarbonizacji transportu i postawiliśmy sobie za cel stworzenie floty w 100 proc. wolnej od paliw kopalnych do 2040 r. Zostanie to osiągnięte dzięki pojazdom elektrycznym, które do 2030 r. stanowią będą 50 proc. naszej sprzedaży. W Polsce Światowy Dzień bez Samochodu jest doskonałą okazją do zwrócenia uwagi na potrzebę promowania zeroemisyjnych rozwiązań w sektorze transportowym. W Renault Trucks zaangażowaliśmy się w rozwój pojazdów elektrycznych ponad 10 lat temu, starając się poprawić jakość życia w centrach miast i zmniejszyć emisję CO₂ drogowego transportu towarowego. Renault Trucks oferuje szeroką gamę pojazdów w pełni

elektrycznych od 650 kg do 44 ton do zastosowań w wielu branżach i sektorach gospodarki, a także pełne wsparcie dla naszych klientów w procesie transformacji energetycznej. Przejście na pojazdy elektryczne niesie ze sobą wiele wyzwań, które wymagają uwagi również ze strony władz miast oraz rządzących. Aby pojazdy elektryczne mogły swobodnie poruszać się w miastach oraz realizować transport regionalny, potrzebny jest rozwój infrastruktury ładowania. Jesteśmy częścią joint venture trzech grup producentów samochodów ciężarowych i podjęliśmy zobowiązanie do stworzenia sieci 1700 stacji ładowania elektrycznych samochodów ciężarowych w Europie do 2027 r. Podejmujemy działania zmierzające do podnoszenia świadomości związanej z wykorzystaniem elektrycznych pojazdów użytkowych, niemniej rozwój elektromobilności w Polsce wymaga zaangażowania państwa poprzez uruchamianie finansowych programów wspierających rozwój elektrycznego transportu opartego o pojazdy ciężarowe. Obecnie oferujemy już drugą generację pojazdów w pełni elektrycznych, obejmującą pojazdy dostawcze Renault Trucks Trafic E-Tech, Renault Trucks Master E-Tech, Renault Trucks D i D- Wide E-Tech oraz ciężkie pojazdy ciężarowe Renault Trucks T i C E-Tech. Uzupełnieniem palety produktowej są rowery e-cargo Kleuster Freegones, które pozwalają na dostawę na ostatnim odcinku procesu logistycznego nawet w ścisłych centrach miast. Światowy dzień bez samochodu ma w swojej genzie redukcję emisji spalin w obszarach zurbanizowanych. Zastosowanie pojazdów elektrycznych pozwala nam na lokalne całkowite ograniczenie emisji spalin i poprawę warunków życia obywateli. Zdajemy sobie sprawę, że transformacja ta jest złożonym przedsięwzięciem wymagającym inwestycji, a jej tempo zależy od narzędzi i wsparcia dostępnego dla firm transportowych oraz zaangażowania państwa. ■

OPINIA PATRONA CYKLU



JAKUB FARYŚ
prezes Polskiego Związku
Przemysłu
Motoryzacyjnego



Dzień bez Samochodu zwykle przywołuje na myśl fizyczne ograniczenie ruchu samochodowego i rezygnację z poruszania się pojazdem. Jest to możliwe, gdy przesiadamy się z samochodu osobowego do autobusu (choć to też pojazd), jednak trudno sobie wyobrazić rezygnację z użycia samochodu dostawczego czy ciężarowego – czyli z transportu towarów. Na dalekie dystanse możemy wybrać kolej lub samolot, ale transport tzw. ostatniej mili jest realizowany praktycznie przez pojazdy samochodowe. Na marginesie warto dodać, że styczna koncepcja „firy na tory” nie rozwinęła się w stopniu oczekiwanym przez jej pomysłodawców, bo długodystansowy transport kotłowy wciąż jest wielokrotnie szybszy, a także tańszy. Pandemia spowodowała, że radykalnie zmieniły się nasze preferencje zakupowe i coraz więcej towarów dociera bezpośrednio do naszych domów, pod nasze drzwi. Z drugiej strony jedną z najpilniejszych kwestii stała się konieczność ochrony klimatu i – w perspektywie najbliższych lat – drastycznego ograniczenia emisji szkodliwych substancji, szczególnie CO₂. Czy więc jest to efekt błędnego koła? Jak spowodować, by hasło „Dzień bez samochodu” nie było tylko pustym sloganem? Branża motoryzacyjna ma na to prostą odpowiedź – samochody zeroemisyjne. Dla większości z nas hasło „osobowy samochód zeroemisyjny” jest dość oczywiste, podobnie jak zeroemisyjny samochód dostawczy, który jest już coraz popularniejszy, jednak stosunkowo niewiele osób zetknęło się z elektrycznymi czy wodorowymi pojazdami ciężkimi.

Wszyscy producenci bardzo intensywnie pracują nad upowszechnieniem napędów bateryjnych i wodorowych. Celowo użyłem określenia „upowszechnieniem”, bo dziś praktycznie każdy producent samochodów ciężarowych ma już w swojej ofercie pojazdy bateryjne, a niebawem na europejskich drogach pojawią się pojazdy z ogniwami paliwowymi – czyli wodorowe. Jesteśmy w bardzo ważnym momencie, jeśli chodzi o rozwój zeroemisyjności pojazdów ciężarowych. Oprócz tego, że do tej koncepcji trzeba przekonać ich nabywców, czyli firmy transportowe, to wydaje się, że największą barierą pozostaje brak infrastruktury ładowania i tankowania wodorem. Samochody osobowe możemy ładować, używając wallboxów we własnych domach, prądem o stosunkowo niewielkiej mocy, ale w przypadku samochodów ciężarowych moc ładowarki musi wynosić co najmniej 300–800 kW, a optymalnie – 1,5 MW. W Polsce brakuje jakichkolwiek zachęt dla nabywców, tak by opłacało im się zasilać swoje floty samochodami zeroemisyjnymi. Podczas gdy już kilka krajów wprowadziło takie systemy dla pojazdów powyżej 16 ton, my ciągle czekamy na uruchomienie pilotażowego programu dopłat. Zatem proponuję, by w kolejnych latach świętować Dzień bez Samochodu z Silnikiem Spalinowym, szczególnie w odniesieniu do samochodów ciężarowych i dostawczych. Bez tych pojazdów nie jesteśmy w stanie żyć, pracować, wypoczywać. Jeśli w tym dniu możemy zrezygnować z jazdy samochodem i w to miejsce wybrać przejazd środkami komunikacji zbiorowej, to już mleko, bułki, ubrania czy lekarstwa nie mogą być dostarczone tymi środkami komunikacji. Tu musi być zapewniony sprawny, bezpieczny i ekologiczny transport towarów – najlepiej zeroemisyjnym i przyjaznym środowisku samochodem dostawczym lub ciężarowym. ■