

Sektor transportu ciężarowego na rozdrożu

Utworzono: piątek, 07, wrzesień 2018 11:31



Europejski sektor transportu samochodowego znajduje się na rozdrożu i musi dokonać wyboru między wzrostem emisji o 10% w ciągu następnej dekady lub pójść drogą w kierunku niższych emisji CO₂, silniejszego wzrostu gospodarczego Europy i większego bezpieczeństwa energetycznego. Droga do transportu drogowego o zerowym poziomie emisji dwutlenku węgla spowodowałaby spadek importu ropy naftowej o 1 mld baryłek ekwiwalentu ropy naftowej do 2030 r., wzmocniłaby PKB i utworzyłaby około 120 tysięcy dodatkowych miejsc pracy w gospodarce.

Oto niektóre wnioski z nowego raportu „Trucking into a greener future” opublikowanego przez konsorcjum podmiotów z sektora energetycznego, sektora transportu drogowego i organizacji pozarządowych, powołane przez Europejską Fundację Klimatyczną. Opracowany przez firmę konsultingową Cambridge Econometrics raport jest wynikiem konstruktywnej i transparentnej wymiany poglądów na temat głównych skutków technicznych, społecznych, środowiskowych i ekonomicznych redukcji emisji CO₂ w ciężkim transporcie drogowym w Europie, z uwzględnieniem technologii wpływających na efektywność paliwową, które można zainstalować w pojazdach ciężarowych.

Przejęcie UE na czysty, bardziej przyjazny środowisku transport już się odbywa, ale musi również obejmować transport ciężarowy o dużej ładowności, który odpowiada za 22% emisji z transportu drogowego w UE, a jednocześnie stanowi mniej niż 5% pojazdów w ruchu drogowym. Komisja Europejska oszacowała, że emisja CO₂ z samochodów ciężarowych wzrośnie o 10% do 2030 r. oraz o 14% do 2040 r. w porównaniu do 2015 r., jeśli nie zostaną po 2021 r. wdrożone standardy dotyczące efektywności paliwowej. Jest to jeden z podsektorów branży transportowej o najszybciej rosnących emisjach CO₂ i zużyciu paliwa. W związku z tym ma kluczowy wkład w dekarbonizację gospodarki europejskiej, jeżeli Europa chce wypełnić swoje zobowiązania wynikające z porozumienia paryskiego.

Sektor transportu ciężarowego na rozdrożu

Utworzono: piątek, 07, wrzesień 2018 11:31

Jednak przejście w kierunku czystego transportu drogowego musi sprostać niektórym wyzwaniom, zanim te korzyści będą mogły być osiągnięte. Ponieważ instytucje UE debatuje obecnie nad propozycją pierwszych w historii standardów dotyczących zużycia paliwa dla nowych samochodów ciężarowych, krajowi i europejscy decydenci polityczni powinni zacząć popierać przyszłościowe strategie, aby pomóc w eliminowaniu ryzyka inwestycji przewoźników i wspierać udane przejście na technologie o zerowej emisji.

Kluczowe wnioski:

- Zależność energetyczna.

Do 2050 r. Europa może zmniejszyć swoje wydatki na import ropy o około 11 mld baryłek ekwiwalentu ropy naftowej w porównaniu z 2015 r.

Obecnie Unia Europejska importuje 89% ropy naftowej, której zdecydowana większość przeznaczona jest na paliwa transportowe. Stosowanie bardziej wydajnych pojazdów ciężarowych z silnikami wysokoprężnymi w połączeniu ze stopniową integracją nowych pojazdów elektrycznych i wodorowych z infrastrukturą, doprowadziłoby do kumulacji redukcji importowanego oleju i produktów ropopochodnych o 1 mld baryłek ekwiwalentu ropy do 2030 r. Według raportu, pojazdy ciężarowe o zerowej emisji mogą zaoszczędzić znacznie więcej ropy: około 11 miliardów baryłek ekwiwalentu ropy łącznie do roku 2050. Dla porównania, zużycie energii w produktach ropopochodnych w całej UE wyniosło 1,98 mld baryłek ekwiwalentu ropy naftowej w 2015 r. (Zgodnie z danymi Eurostatu).

Zastąpienie importowanej ropy naftowej produkowaną w kraju energią poprawi bilans handlowy Europy, ograniczając jednocześnie ekspozycję na zmienność cen ropy naftowej.

- Gospodarka UE zostanie wzmocniona.

Poprawa wydajności silników wysokoprężnych doprowadzi do niewielkiego wzrostu PKB, który zmniejszy się, gdy technologie osiągną granice swoich możliwości, wraz ze stabilizacją importu ropy naftowej. Tylko przejście na technologie pojazdów o zerowej emisji (ZEV) doprowadzi do stałego wzrostu PKB w badanym okresie. Do 2050 r. PKB jest o około 52 - 58 mld euro wyższy we wszystkich scenariuszach ZEV niż w przypadku referencyjnym.

- Więcej miejsc pracy w Europie: do 2030 r. przejście na niskoemisyjne ciężarówki stworzy w Europie ponad 120 000 miejsc pracy.

Analiza pokazuje, że dochody zostaną zmniejszone w sektorach ropy i gazu, ale będą one miały niski wpływ na intensywność zatrudnienia, więc utrata miejsc pracy będzie stosunkowo niewielka i rozłożona na kilka dziesięcioleci. W sektorze motoryzacyjnym, ze względu na większą złożoność bardziej paliwooszczędnych pojazdów z silnikami wysokoprężnymi, do roku 2030 powstanie więcej miejsc pracy. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury doprowadzi do zwiększenia liczby miejsc pracy związanych z produkcją sprzętu elektrycznego, w sektorze budownictwa i usług.

- Transformacja pomoże w walce ze zmianami klimatu i zanieczyszczeniem

Sektor transportu ciężarowego na rozdrożu

Utworzono: piątek, 07, wrzesień 2018 11:31

powietrza.

Oczekiwana poprawa wydajności silników diesla przyniosłaby pewne redukcje w ciągu najbliższych 5-10 lat, co stanowiłoby 30% spadek emisji CO₂ na przejechany kilometr pod koniec lat 2020. Po roku 2030 tylko pojazdy elektryczne lub wykorzystujące ogniwa paliwowe znacznie zredukują emisje. Redukcja będzie wynikała z oczekiwanych zmian w sposobie wytwarzania energii i zwiększonego znaczenia odnawialnych i bezemisyjnych źródeł energii.

- Zmniejszy się całkowity koszt usług transportu drogowego.

Stopniowe wprowadzanie technologii o niskim zużyciu paliwa oraz elektrycznych i wodorowych układów napędowych zwiększy początkowe koszty kapitałowe dla przewoźników, co szybko zostanie zrekompensowane poprzez niższe wydatki na olej napędowy, zmniejszając całkowity koszt usług transportu drogowego. Nawet w przypadku zaawansowanych systemów, takich jak akumulatorowe pojazdy elektryczne (BEV) i pojazdy na ogniwa paliwowe (FCEV), całkowity koszt posiadania (TCO) może być bardzo konkurencyjny w porównaniu do pojazdów z silnikami wysokoprężnymi w perspektywie 5 lat.

- Trzeba pokonać wiele wyzwań przed osiągnięciem tych korzyści.

Analiza ujawnia potrzebę inwestowania w nową infrastrukturę energetyczną - skumulowana suma to od 80 do 240 mld euro do 2050 r., w zależności od scenariusza. Zmieniają się także kompetencje potrzebne do produkcji ciężarówek ZEV i energii niezbędnej do ich zasilania.

Wpływa to na potrzebę inwestowania w szkolenia lub przekwalifikowanie w sektorze paliw i motoryzacji.

Źródło: INSPRO