



Nie możemy się opierać wyłącznie na jednej technologii, na technologii bateryjnej. Trzeba brać pod uwagę wszystkie dostępne technologie, a nie patrzeć na elektromobilność wyłącznie jako na pojazdy zasilane baterią – ocenia Michał Wekiera, dyrektor wykonawczy PZPM.

Łącznikiem na drodze do zeroemisyjności są pojazdy z napędem hybrydowym, a przyszłością mogą się okazać te zasilane paliwem wodorowym. Do rozwoju samochodów elektrycznych niezbędne jest natomiast zbudowanie całej infrastruktury, wraz z siecią ładowarek, której w Polsce wciąż nie ma.

- Dzisiejsza technologia nadal nie pozwala nam na pokonywanie dużych dystansów samochodem elektrycznym, dlatego bardzo ważną kwestią jest infrastruktura. Bez infrastruktury, która na dzisiaj wciąż jest niewystarczająca, elektromobilność może się rozwijać niezbyt szybko. Mamy pojazdy, które są produkowane już w Polsce, natomiast infrastruktura jest ciągle w trakcie budowania – mówi w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Innowacje Michał Wekiera, dyrektor wykonawczy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Brak infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych to jedna z głównych barier dla rozwoju tego rynku. W tej chwili jest w Polsce kilkaset ładowarek do takich aut, głównie w największych miastach. Jednak użytkownicy i potencjalni nabywcy elektryków oczekują większej liczby miejsc do ich ładowania, co pozwoli na swobodne przemieszczanie się i ładowanie pojazdu zarówno w mieście, jak i na trasie. Z badania przeprowadzonego przez ING Bank Śląski w Holandii wynika też, że prawie 75 proc. kierowców oczekuje, że ładowanie baterii będzie trwać maksymalnie 15 minut (raport „Którym pasem zamierzamy jechać”, opracowany przez EY i ING Bank Śląski).

Przyjęta na początku tego roku ustawa o elektromobilności wprowadziła zarówno

system zachęt dla nabywców elektryków, jak i plan rozbudowy publicznej infrastruktury do ich ładowania. Zakłada on, że do 2020 roku ma powstać już 400 szybkich ładowarek o mocy ok. 50 kW oraz 6 tys. punktów ładowania o normalnej mocy. W infrastrukturę do ładowania samochodów elektrycznych inwestują też koncerny paliwowe, przedsiębiorstwa energetyczne czy motoryzacyjne. Dla przykładu na początku tego roku Grupa PKN Orlen wystartowała z pilotażowym projektem instalowania szybkich ładowarek do samochodów elektrycznych na swoich stacjach paliw.

- Ładowarki zaczynają się już pojawiać, chociażby w zajezdniach w transporcie miejskim. Natomiast w przypadku autobusów, w których źródłem energii będzie wodór, w tej chwili nie mamy właściwie żadnej stacji ładowania, poza jednym punktem dostępnym w Polsce - mówi Michał Wekiera.

Obok infrastruktury problemem jest też wysoka cena samochodów elektrycznych. Jak wynika z majowego raportu „Którym pasem zamierzamy jechać”, opracowanego przez firmę doradczą EY i ING Bank Śląski - za połowę kosztu zakupu takiego auta odpowiada w tej chwili cena baterii. Jednak zdaniem ekspertów, nowe technologie produkcji baterii litowo-jonowych spowodują spadek cen, a z drugiej strony pozwolą na swobodne przejechanie takim autem nawet 600 km.

Według IEA (International Energy Agency) pojemność akumulatorów do EV w 2030 roku ma wzrosnąć do ok. 70-80 kWh. Natomiast łączna pojemność akumulatorów umieszczonych w elektrycznych samochodach osobowych i hybrydach typu plug-in w 2030 roku ma wynieść już ok. 775-2250 GWh, co w porównaniu z ubiegłym rokiem (68 GWh) oznacza kilkunastokrotny wzrost.

Z danych ICCT (International Council of Clean Transportation), przytaczanych przez specjalistyczny magazyn branżowy Flota, wynika, że czołówkę producentów akumulatorów stanowi obecnie pięciu producentów (Panasonic, LG, Samsung/SDI oraz producenci z Chin - CATL i BYD), którzy łącznie zapewniają 2/3 światowej podaży, przy czym wszyscy producenci z Chin dostarczają jej połowę. Spośród 13 największych producentów akumulatorów na świecie, którzy dostarczają 94 proc. ich całkowitej pojemności, aż siedmiu pochodzi z Chin.

Dlatego dyrektor wykonawczy PZPM Michał Wekiera podkreśla, że - obok samochodów napędzanych energią elektryczną - należy rozwijać też inne technologie, ponieważ rynek baterii do EV jest wciąż słabo rozwinięty i ma pewne ograniczenia.

- Nie możemy się opierać tylko i wyłącznie na jednej technologii, na technologii bateryjnej, ponieważ niestety mamy tylko kilku producentów baterii na świecie, którzy pochodzą z Chin i Japonii. Drugą kwestią jest to, że do produkcji baterii potrzebujemy metali ziem rzadkich, do których Polska nie ma zbyt dużego dostępu, w związku z czym stajemy się zależni. Trzeba więc brać pod uwagę wszystkie możliwe, dostępne technologie, a nie patrzeć na elektromobilność tylko i wyłącznie jako na pojazdy zasilane baterią. Należałoby brać pod uwagę również pojazdy

hybrydowe czy wodorowe – ocenia Michał Wekiera.

Jak ocenia, ustawa o elektromobilności koncentruje się niemal wyłącznie na pojazdach elektrycznych, zasilanych bateriami litowo-jonowymi. Błędem jest natomiast pominięcie technologii hybrydowych, które mogą być bardzo dobrym łącznikiem na drodze do zeroemisyjności.

– Pojazdy hybrydowe są zdecydowanie tańsze, zdecydowanie bardziej elastyczne. W momencie, kiedy nie mamy jeszcze wystarczająco rozbudowanej infrastruktury ładowania, taki pojazd może być rozwiązaniem, które pozwoli nam dojść do zerowej emisyjności, o jakiej mówimy w przypadku autobusu elektrycznego czy wodorowego. Natomiast na dziś trudno byłoby stawiać na autobusy elektryczne bez odpowiedniej sieci – podkreśla Michał Wekiera.

Z danych instytutu SAMAR wynika, że w pierwszej połowie 2018 roku Polacy kupili 10,2 tys. samochodów hybrydowych (największą popularnością cieszą się modele Toyoty). Natomiast w całym 2017 roku zarejestrowano 16,9 tys. hybryd (wzrost o 68,1 proc.), a ich udział rynkowy wzrósł do 3,5 proc. Natomiast udział elektryków w polskim rynku nadal oscyluje wokół 0,1 proc.

Źródło: Newseria