



Chiński rynek autobusów miejskich jest bliski nasycenia, dlatego tamtejsi producenci coraz śmielej patrzą na Europę, a jest o co walczyć. Oczekuje się, że globalny rynek autobusów elektrycznych urośnie do 2025 roku do ponad 160 tys. sztuk rocznie. Dla porównania: obecnie na całym świecie jest ok. 400 tys. elektrycznych autobusów, 99 proc. w Chinach, a większość spośród pozostałych - ok. 2,2 tys. jeździ po Europie. Perspektywy są wielkie, a europejscy producenci nie mają zamiaru oddać tak wartościowego rynku bez walki.

Europa będzie rozwijać e-transport

Europejskie stolicy stawiają na ekologiczny transport publiczny. Transformacji tej przewodzi Paryż, stawiając sobie za cel, by do 2025 roku 4 na 5 autobusów było zasilanych prądem. Przekłada się to na ok. 4,5 tys. sztuk elektrycznych pojazdów. Londyn stawia sobie jeszcze dalsze i ambitniejsze cele - zerową emisję z autobusów miejskich do 2037 roku. Bruksela ma taki sam plan, ale pragnie zrealizować go siedem lat wcześniej - do 2030 roku. Co ciekawe, Polska jest na 3. miejscu w Europie pod względem liczebności jeżdżącej oraz już zamówionej elektrycznej floty miejskiej. To bardzo wysoka pozycja i świadczy o dynamice tego rynku w naszym kraju.

Rozwój sektora wspiera podpisana ustawa o elektromobilności, która zakłada, że do roku 2023 udział autobusów zeroemisyjnych ma wynosić nie mniej niż 10 proc. Pierwsze prognozy wskazują, że za cztery lata w kraju będzie jeździć ok. 1 526 e-busów, co oznacza, że co ósmy autobus powinien być wtedy na prąd.

Najwięksi gracze

BYD to lider na rynku chińskim. Firma nie ma najlepszej opinii w Polsce, a to wszystko po nieudanej próbie dostawy do Warszawy 10 elektrycznych autobusów o długości 12 metrów. Odnotowała także znaczny spadek udziału w rynku w 2018 roku w porównaniu z rokiem poprzednim.

E-busy na europejskim rynku

Utworzono: poniedziałek, 29, kwiecień 2019 11:36

Nie można nie wspomnieć o takich producentach, jak Mercedes, MAN i Scania. Pierwsza z firm w 2018 roku zapowiedziała wprowadzenie pierwszego e-busa do seryjnej produkcji. Co ciekawe Mercedes, wraz z nową kategorią pojazdów, zapowiedział powstanie działu Daimler Buses Mobility Solutions, który ma doradzać w sprawie optymalnej konfiguracji pojazdu i precyzyjnego dostosowania autobusu do topografii miasta czy regionu.

MAN założył, że około 2/3 jego autobusów do roku 2030 roku będzie elektryczne. Nowy miejski MAN Lion został zaprezentowany w marcu 2018 roku podczas Międzynarodowego Salonu Samochodowego (IAA) w Hanowerze. W pełni elektryczny układ napędowy ma moc od 160 do 270 kWh. Jest zasilany z modułowych akumulatorów o pojemności 480 kWh (wersja krótka) lub 640 kWh (wersja przegubowa). MAN skorzystał z własnych doświadczeń z technologią akumulatorów. Zarządzanie temperaturą baterii gwarantuje wysoką wydajność niezależnie od pory roku. W ten sposób Lion's City eBus może zapewnić zasięg 200 km podczas pełnego cyklu ładowania baterii.

Chiński producent Yutong też ma potencjał, by zyskać udział w europejskim rynku autobusów elektrycznych. W Chinach oczekuje się spadku zamówień, ponieważ, według najnowszych analiz, rynek elektrycznych autobusów miejskich w tym kraju jest bliski nasycenia. Dziesięć autobusów lotniskowych Yutong ZK6140BD sprzedano do Hiszpanii, a w kwietniu tego roku, do Danii trafiło 20 elektrycznych autobusów Yutong E12. To dopiero początek ekspansji chińskiego producenta, który nie ukrywa apetytu na europejski rynek.

Polska w wyścigu e-busów

Pierwszy polski w pełni elektryczny autobus - Solaris Urbino 8,9 LE electric - został zaprezentowany w 2012 roku. Producent oparł konstrukcję na III generacji rodziny Urbino. Początkowo zasięg pojazdu wynosił jedynie 100 km, wzrósł jednak wraz z postępem technologii.

Autosan i Ursus Bus nadal pracują nad finalną wersją swojego e-busa. Jeśli uda się wypuścić na rynek gotowy produkt, będzie on jednak sprzedawany pod niemiecką marką.

W Polsce swoje fabryki otworzył Man, Scania oraz Volvo. Stajemy się hubem motoryzacyjnym w zakresie produkcji autobusów, co potwierdzają statystyki International Trade Centre: pod względem sprzedaży jesteśmy drugim w Unii Europejskiej oraz piątym na świecie eksporterem autobusów.

Warto wspomnieć tutaj o zupełnie nowym graczu w branży, a mianowicie o RAFAKO E-bus. Firma z Raciborza po raz pierwszy zaprezentowała pojazd ze zbudowanym środkiem podczas niedawnych Targów Transportu Publicznego SilesiaKOMUNIKACJA. Wnętrze pozytywnie zaskoczyło. Już wcześniej poznaliśmy inne parametry polskiego e-busa. Nowatorskie rozmieszczenie baterii pod podwoziem poprawia parametry trakcyjne, a synchroniczny wielofazowy silnik z magnesami trwałymi gwarantuje wysoką sprawność. Zmniejszona dzięki lekkiej konstrukcji masa pojazdu powiększa

E-busy na europejskim rynku

Utworzono: poniedziałek, 29, kwiecień 2019 11:36

zasięg do 10%, a ładowanie baterii do 90% pojemności zajmuje tylko 15 minut. Nie da się ukryć, że pojawienie się e-busa RAFAKO może w dość krótkim czasie przełożyć się na wzrost liczby autobusów elektrycznych na polskich drogach, a patrząc na działania promocyjne firmy - także i tych europejskich.

Źródło: informacja prasowa