

Elektromobilność? Trzeba przygotować specjalistów interdyscyplinarnych [FILM]

data aktualizacji: 2018.02.27



fot. Piotr Łukaszewicz

Samochody hybrydowe, elektryczne, a za kilka lat dodatkowo - autonomiczne, które nie będą potrzebowały kierowcy. Tak zmienia się motoryzacja. Jakie wyzwania stoją przed przedstawicielami branży w Polsce? Czy będziemy w stanie im sprostać? Jak do tej rewolucji powinni przygotować się warsztaty?

Dyskutowano o tym podczas debaty klubowej "Electromobility in Tech City", zorganizowanej w Warszawie przez Executive Club. Byliśmy patronem medialnym tego wydarzenia. Tematem, który najczęściej pojawiał się w dyskusji, była przyjęta ustawa o elektromobilności, którą zgodnie określono jako solidny fundament rozwoju.

Zbudować stacje ładowania

- Ustawa zawiera ważne elementy, które likwidują bariery, a także stwarza pewne ułatwienia inwestycyjne. Nie będzie konieczne uzyskanie koncesji dla świadczenia usług ładowania czy dla prowadzenia jako operator takiej stacji. Nie będzie również konieczne uzyskanie pozwoleń budowlanych na ogólnodostępne stacje ładowania - mówi dr Przemysław Zysk, prawnik z Kancelarii Sołtysiński Kawecki & Szlęzak. - To, co jest istotne dla rozwoju sieci, to nie problem techniczny, a problem współpracy z samorządami, które niekoniecznie chcą rozwijać tego rodzaju infrastrukturę - wskazywał prof. dr hab. Wojciech Drożdż, wiceprezes ds. Innowacji i Logistyki w Enea Operator. Obecny w roli gościa honorowego na spotkaniu Michał Kurtyka, podsekretarz stanu w Ministerstwie Energii, zapewniał, że prądu dla aut elektrycznych w Polsce nie zabraknie. Milion aut w 2025 roku wygeneruje potrzebę dodatkowe prądu o wartości 4 Twh. W skali kraju i obecnego zużycia nie jest to znacząca liczba (2016 rok - 164,6 Twh).

- Ustawa o elektromobilności o to wielki krok naprzód. Pojawiają się jednak już teraz głosy o

potrzebie nowelizacji – mówił natomiast poseł Piotr Cieśliński, przewodniczący sejmowej podkomisji do spraw polityki rozwoju inteligentnych miast i elektromobilności. Według szacunków autorów ustawy, w 2025 r. po polskich drogach będzie jeździć milion elektrycznych pojazdów. Ustawa mówi o szeregu ułatwień dla właścicieli takich aut, jak możliwość korzystania z buspasów, bezpłatne parkingi czy zwolnienie z akcyzy przy zakupie. Ale nie są przewidziane już takie ułatwienia dla pojazdów hybrydowych. Część branży brak tego zapisu ocenia jako błąd lub niedopatrzenie. Ale nie wszyscy. Karol Zarajczyk, prezes zarządu URSUS S.A. mówił, że ustawa ma m.in. wspierać polskie firmy działające w sektorze elektromobilności. A Polacy hybryd ani żadnych komponentów do takich aut nie produkują. Nie zgadzał się z nim natomiast Andrzej Szałka z Toyota Motor Poland podkreślając, że ustawa przede wszystkim powinna mieć na celu zachęcania do korzystania z rozwiązań przyjaznych środowisku. Hybrydy do takich rozwiązań należą.

Samochody elektryczne to jedno, a pojawiające się tuż za nimi autonomiczne, to drugie. - *Jeżeli mówimy o systemie miasta i o samochodzie, który jest elektryczny i w dodatku autonomiczny, to niezbędne jest wielotorowe działanie, czyli stworzenie sieci informacyjnej, wykorzystywanie chmury i big data oraz budowa spójnego systemu cyfrowego, który pozwoli na sprawne zarządzanie ruchem* – mówi Sławomir Wontrucki, dyrektor zarządzający, LeasePlan Fleet Management.

Co z warsztatami?

Jednym z gości debaty był prof. dr hab. inż. Stanisław Radkowski, dziekan wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej. Wydział ten jako jedyny w Polsce prowadzi studia na kierunku Inżynieria Pojazdów Elektrycznych i Hybrydowych.

My zapytaliśmy o branżę warsztatową. Czy poradzi sobie z zapowiadaną rewolucją? Odpowiedź w naszej relacji video.

- *Stoimy przed jakościową zmianą techniki, organizacji społecznej życia i oczywiście serwisów. Proszę zauważyć, że do tej pory nikt nie bał się napięcia w samochodzie. Co to jest 12V czy nawet 48? Natomiast w tej chwili, jeśli ktoś ma hybrydę, to mechanik ma do czynienia z 650V. To bardzo poważna sprawa. Jakie stosować technologie? Jakie środki bezpieczeństwa? Jak ludzi do tego przygotować, żeby kontakt warsztatu z samochodem nie skończył się katastrofą?* - mówił prof. Radkowski. - *Z drugiej strony zmienia się technologia. Spójrzmy na przekładnie, wielostopniowe z zaskomplikowanym układzie sprzęgieł. Tę technologię znamy, ale oto pojawia się przekładania o ciągłej zmianie przełożenia, Przysłowiowy wariator uzupełniony o sterowanie elektroniczne plus przekładnia planetarna. To są zupełnie nowe technologie, które będzie trzeba obsługiwać. Jeśli mówimy o samochodach autonomicznych – tu trzeba przygotować specjalistów interdyscyplinarnych, którzy radzą sobie z systemami mechanicznymi, mechatronicznymi, ale też są świadomi zagrożeń cybernetycznych. To bardzo ważny zestaw kompetencji.*

Szkolenie podyplomowe, zdaniem naszego rozmówcy, to najprostszy sposób uzupełnienia wiedzy. Podczas debaty profesor wskazał, że brakuje nam dobrze wykwalifikowanych inżynierów, którzy zrealizują plan wdrożenia odpowiednich systemów infrastruktury. Potrzebna jest dobra współpraca ośrodków związanych z rozwojem i wspieraniem nauki oraz związków partnerskich, związanych przede wszystkim z przemysłem i biznesem.

- *Polskie szkolnictwo na tyle odpowie na te zmiany, na ile będzie miało kontakt z tymi technologiami, wytwórcami, użytkownikami, serwisami. Bez tego związku będziemy ścigać coś, co nam ucieka* – mówił w rozmowie z nami.

Źródło: