

Do miliona elektryków brakuje nam ... 997 tysięcy aut

data aktualizacji: 2019.03.08



Mija rok od wejścia w życie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Co się zmieniło na polskich drogach? Czy powinniśmy pochować już Diesle? Czy „elektryki” opanują nasze ulice? Czy pozycja Polski w produkcji wodoru może oznaczać wzrost atrakcyjności pojazdów wodorowych w naszym kraju? I jak będzie wyglądała przyszłość motoryzacji. To pytania, które coraz częściej zadają sobie Polacy bardziej lub mniej związani z motoryzacją.

Czytaj także:

[Samochód elektryczny okiem praktyka. Opowiada właściciel firmy taksówkarskiej](#)

Rządy prześcigają się w coraz śmielszych planach związanych z elektromobilnością. Z upływem czasu, plany te są weryfikowane i korygowane nawet przez takie kraje jak Niemcy, gdzie pierwszy milion pojazdów elektrycznych miał pojawić się na niemieckich drogach już w 2020 roku. Teraz – mimo ewidentnego przyspieszenia w rozwoju technologii EV oraz mimo oferowania przez Berlin atrakcyjnych dopłat do zakupu elektryków – niemiecka kanclerz Angela Merkel przyznała finalnie, że celu tego najpewniej nie uda się zrealizować. Przewiduje się, że dopiero w 2022 będzie to możliwe.

W Polsce milion elektryków ma pojawić się na drogach w 2025 r. Na razie do osiągnięcia celu brakuje nam około 997 tysięcy.

Trudno przewidzieć kiedy uda nam się założony cel spełnić. Polski rząd bezsprzecznie przywiązuje do elektromobilności dużą wagę, widząc w niej potencjał dla polskiej branży motoryzacyjnej. Pomóc miała ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, tworząca podwaliny pod rozwój infrastruktury dla napędów niskoemisyjnych. Zachętą mogą także okazać się zapowiedziane dopłaty do pojazdów elektrycznych w wysokości do 36 tysięcy złotych za zakup pojazdu elektrycznego. Kwota, nawet jak na warunki europejskie, budząca wrażenie. Ekspertsi przewidują jednak, że nawet

w najbardziej optymistycznych scenariuszach rozwój elektromobilności będzie przychodzić powoli. Nie ma mowy o „rEVolucji”. Bardziej prawdopodobna będzie stopniowa ewolucja.

Jeszcze przez wiele lat transport będzie opierać się na napędach konwencjonalnych przy coraz większym udziale hybryd, a dopiero później elektryków. Czy na nich zakończy się ewolucja motoryzacji? Mam co do tego wątpliwości. Do budowy baterii zasilających pojazdy elektryczne wykorzystać trzeba obecnie około pół tony rzadkich surowców, których cena będzie systematycznie rosła. Dlatego, patrząc dalekosięźnie, warto przyglądać się rozwojowi pojazdów elektrycznych napędzanych ogniwami paliwowymi (FCEV), czyli mówiąc w skrócie pojazdów wodorowych - mówi Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

Elektromobilność to także wodór

Elon Musk z lekceważeniem odnosi się do technologii wodorowych, określając je jako „oszałamiająco głupie”. Chyba jednak wynika to z faktu inwestycji w konkurencyjny odłam elektryków niż z obiektywnych powodów. Zalet wodoru jest dużo więcej niż tylko brak zależności od dostępności np. kobaltu. Kolejną niemniej ważną kwestią jest szybkość tankowania, zbliżona do tej jaką mamy obecnie na stacjach paliwowych. Odpada tutaj zatem problem czasochłonnego ładowania baterii znanego w przypadku pojazdów czysto elektrycznych.

Mówiąc jednak o tankowaniu dochodzimy do kwestii problematycznej zarówno dla pojazdów czysto elektrycznych jak i wodorowych - braku infrastruktury. Co prawda, sieć stacji tankowania wodoru na świecie rozrasta się, ale w Europie to dopiero początki, choć słysząc zapowiedzi, że wkrótce będą ich setki. W Polsce na pierwszą stację tankowania wodorem jeszcze trochę poczekamy. Podobnie jak przy stacjach ładowania pojazdów elektrycznych również w odniesieniu do pojazdów wodorowych potrzeba ogromnych inwestycji w infrastrukturę.

Pojazdy wodorowe napędzają nie tylko inwestycje Japończyków. Do walki w tym obszarze coraz mocniej włączają się Chiny. Według Amerykańskiego Centrum Studiów Strategicznych i Międzynarodowych, Chiny w ciągu ostatnich 10 lat zainwestowały około 60 miliardów dolarów w dofinansowanie rozwoju pojazdów elektrycznych oraz technologie baterii. Co ważne, Chiny wycofają w 2020 wsparcie dla czystych elektryków, a dla pojazdów wodorowych będzie ono trwało do 2025 r. Pekin do 2030 roku planuje wypuszczenie na chińskie drogi ponad 1 milion pojazdów napędzanych wodorem. Być może zatem, znaczne inwestycje spowodują upowszechnienie się technologii FCEV także w Europie.

Jest to oczywiście jeszcze pieśń przyszłości, ale być może to właśnie ten rodzaj pojazdów elektrycznych finalnie wygra wyścig o napęd przyszłości. Pojazdy wodorowe mogą być szczególnie atrakcyjne dla Polaków i polskich władz. Polska jest liderem w produkcji wodoru. Roczna ilość wodoru produkowana w Polsce już dziś, mogłaby posłużyć do zasilania około 5 milionów pojazdów. Jest to jedna z dróg dla polskiego przemysłu motoryzacyjnego oraz innych gałęzi przemysłu.

Źródło: