

Prezentacje i wywiady

2022-03-16

O stanie polskiej elektromobilności, prognozach na przyszłość oraz sposobach przygotowania się do nieuniknionej rewolucji – rozmawiamy z Maciejem Mazurem, Dyrektorem Zarządzającym Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA).



Jaka jest obecnie liczba aut elektrycznych na polskich drogach? Jakie marki wiodą prym w tym aspekcie?

Zgodnie z „Licznikiem elektromobilności”, który PSPA prowadzi wspólnie z PZPM, na koniec 2021 r. w Polsce łącznie zarejestrowanych było 38 001 osobowych oraz 1657 użytkowych samochodów z napędem elektrycznym. Samochody w pełni elektryczne BEV (ang. Battery Electric Vehicles) odpowiadały za 49 proc. (18 795 szt.) tej części parku pojazdów, a pozostałe 51 proc. stanowiły hybrydy typu plug-in PHEV (ang. Plug-in Hybrid Electric Vehicles). W 2021 r. w Polsce zarejestrowano prawie dwukrotnie więcej samochodów osobowych z napędem elektrycznym niż w roku 2020 i niemal czterokrotnie więcej niż w 2019. To jasny sygnał, że elektromobilność rozwija się coraz szybciej. Pod względem liczby rejestracji nowych, osobowych aut elektrycznych jesteśmy obecnie na zbliżonym poziomie, jak np. Hiszpania w 2018 r. i nieco wyższym niż Niemcy, Niderlandy i Wielka Brytania w roku 2014. Liderami polskiego rynku w segmencie BEV są Nissan, BMW, Tesla, Renault, KIA, Volkswagen, Mercedes-Benz, Škoda, Hyundai oraz Fiat.

W jakim tempie będzie zwiększała się liczba samochodów elektrycznych w Polsce?

Jak wynika z raportu PSPA „Polish EV Outlook 2021”, w scenariuszu realistycznym, zakładającym

kontynuację subsydiów w postaci dotacji z NFOŚiGW, polski park samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) w roku 2025 może liczyć nawet ok. 291 tys. pojazdów. Tempo wzrostu mogłoby być szybsze, gdyby nie późne uruchomienie wsparcia przy zakupie aut elektrycznych dla nabywców instytucjonalnych czy kryzys na rynku półprzewodników, który nadal ogranicza podaż EV wybranych marek. Niemniej polska elektromobilność w kolejnych latach będzie rozwijać się coraz dynamiczniej. Oceniamy, że w 2030 r. skumulowana liczba rejestracji BEV w Polsce wyniesie 940 tys. sztuk, zaś PHEV – 668 tys.

A czy szansę na zyskanie popularności w Polsce mają auta z napędem wodorowym?

Zarówno samochody elektryczne (BEV), jak i wodorowe (FCEV – z ang. Fuel Cell Electric Vehicle) wpisują się w definicję elektromobilności, ponieważ napędzane są silnikami elektrycznymi. Różnica dotyczy pozyskania energii elektrycznej do ich napędu. W przypadku BEV są to akumulatory trakcyjne, zaś w FCEV źródłem energii jest ogniwo paliwowe zasilane wodorem. Z punktu widzenia zaawansowania obu technologii, rosnącej liczby punktów ładowania przy praktycznej stagnacji rozwoju stacji tankowania wodoru (w E uropie funkcjonuje blisko 300 tys. punktów ładowania i zaledwie 200 stacji tankowania wodoru, w Polsce – blisko 2 tys. stacji ładowania pojazdów elektrycznych i w dalszym ciągu żadna publiczna stacja tankowania wodoru!), należy oczekiwać, że pojazdy zasilane ogniwami paliwowymi mogą stanowić uzupełnienie mobilności, głównie w segmencie drogowego transportu ciężkiego. Tym bardziej, że z punktu widzenia przeciętnego użytkownika, samochód całkowicie elektryczny możemy naładować ze zwykłego domowego gniazdka, a pojazd wodorowy musi mieć dostęp do dedykowanej stacji. Tymczasem elektromobilność oparta na bateriach trakcyjnych jest prostsza w budowie, wydajniejsza, tańsza w produkcji i eksploatacji, dlatego to ona będzie wiodła prym w najbliższych latach.

Co można powiedzieć więcej o sieci stacji ładowania samochodów elektrycznych w Polsce? Przede wszystkim – ile punktów ładowania znajduje się przy stacjach paliw?

W grudniu 2021 r. funkcjonowały 1932 ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych, co łącznie daje 3784 punktów. 30 proc. z nich stanowiły szybkie stacje ładowania prądem stałym (DC), a 70 proc. – wolne ładowarki prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW. W samym grudniu uruchomiono 119 nowych, ogólnodostępnych stacji ładowania (240 punktów). Z naszych analiz, zawartych w raporcie „Polish EV Outlook” wynika, że ponad połowa (54 proc.) wszystkich ogólnodostępnych stacji w Polsce funkcjonuje w miastach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców. Największą liczbę ładowarek ma Warszawa, a następne pozycje zajmują: Katowice, Kraków, Poznań i Gdańsk. 32 proc. ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce znajduje się na publicznych parkingach, 23 proc. w obrębie galerii handlowych, 17,5 proc. na terenach hoteli, a 12 proc. na stacjach paliw. W ostatnim czasie zdecydowanie wzrósł odsetek ładowarek dostępnych odpłatnie. Aktualnie wynosi ok. 85 proc. Obserwujemy także rynkowy wzrost udziału stacji funkcjonujących w ramach sieci 10 wiodących operatorów. Wynosi on już 57 proc., a liderem na rynku pozostaje firma GreenWay Polska. W pierwszej dziesiątce są również PKN Orlen, Tauron, Revnet, EV+, PGE, innogy, GO+EAUTO oraz Energa.

Czy właściciele stacji paliw, którzy chcieliby postawić stację ładowania, mają szansę na otrzymanie dofinansowania do takiej inwestycji?

Owszem. Umożliwia to program „Wsparcia infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”, w ramach którego NFOŚiGW przeznaczył prawie 900 mln zł na dotacje do infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych i stacji tankowania wodoru. Nabór wniosków w ramach tego programu został uruchomiony 7 stycznia 2022 r. Zgodnie z założeniami dofinansowanie do stacji ładowania o mocy od 50 do poniżej 150 kW wynosi 30 proc. kosztów kwalifikowanych (w przypadku niektórych gmin do 45 proc.). Natomiast urządzenia ultraszybkie, zapewniające co najmniej 150 kW mocy, zostały objęte dopłatami na poziomie do 50 proc. kosztów kwalifikowanych.

Czy jako ekspert od elektromobilności uważa Pan, że stacje ładowania na stacji paliw to dobry pomysł na dywersyfikację biznesu?

Oczywiście tak – zwłaszcza w kontekście prognozowanego wzrostu rejestracji samochodów elektrycznych w całej Unii Europejskiej, jak również faktu, że coraz większa liczba kierowców EV nie będzie posiadała możliwości ładowania pojazdu w domu lub w pracy i będzie musiała korzystać wyłącznie z ładowarek ogólnodostępnych. Pamiętajmy, że los silnika spalinowego w państwach członkowskich UE jest już praktycznie przesądzony. Gwarantuje to strategia Unii Europejskiej, której wyrazem jest m.in. zaprezentowany w lipcu ubiegłego roku pakiet legislacyjny *Fit for 55*. I choć stacje paliw nadal będą sprzedawały paliwa kopalniane, to rewolucja wydaje się być nieunikniona i wygra ten, kto lepiej się do niej przygotuje. Największe koncerny paliwowe wiedzą o tym bardzo dobrze i wielu graczy już rozpoczęło dywersyfikację swojego biznesu w kierunku elektromobilności. W Polsce PKN Orlen jest drugim co do wielkości operatorem ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, LOTOS zrealizował projekt „Niebieski Szlak”, w ramach którego uruchomił ładowarki na trasie Warszawa–Gdańsk, natomiast Shell instaluje ultraszybkie (o mocy do 350 kW) stacje ogólnoeuropejskiej sieci IONITY. Uzupełnienie oferty o ładowarki przynosi dodatkowe dochody – z jednej strony wynikające z opłat za usługi ładowania, zaś z drugiej z kupna posiłków i napojów zamówionych na stacji paliw przez kierowców ładujących swoje pojazdy.

Wywiad ukazał się w wydaniu 1/2022 magazynu "Paliwa Płynne"

Źródło:

<https://www.paliwa.pl/paliwa-plynne/czytelnia/prezentacje-i-wywiady/o-stanie-polskiej-elektromobilnosci-prognozach-na-przyszlosc-oraz-sposobach-przygotowania-sie-do-nieuniknionej-rewolucji-rozmawi>