

Wiadomości

2022-11-30

„Zielony transport. Stan obecny i perspektywy”



Zmiana modelu transportu będzie w najbliższych latach kluczowym wyzwaniem dla Polski, m.in. ze względu na politykę Unii Europejskiej oraz inwestycje firm paliwowych i motoryzacyjnych. Tematowi „zielonej transformacji” poświęcony jest najnowszy raport POPiHN powstały we współpracy organizacji branżowych związanych z sektorem transportu.

Za sprawą rosyjskiej agresji na Ukrainę 2022 r. okazał się jednym z najmniej stabilnych okresów dla branży paliwowej i motoryzacyjnej. – Tegoroczne wydarzenia powinny skłonić nas do dyskusji na temat przyszłości transportu, m.in. sposobu jego zasilania. Rozwiązaniem jest stopniowe odchodzenie od paliw kopalnych na rzecz wykorzystywania napędów niskoemisyjnych – mówi Leszek Wiwala, Prezes-Dyrektor Generalny Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN).

Jego zdaniem argumentem do dyskusji na ten temat będzie wchodzące w życie 5 grudnia 2022 r. unijne embargo na import ropy naftowej z Rosji drogą morską.

Kwestię przyszłości transportu porusza raport pt.: „Zielony transport. Stan obecny i perspektywy” przygotowany przez POPiHN we współpracy z Krajową Izbą Biopaliw, Polską Koalicją Biopaliw i Pasz Białkowych, Polską Izbą Gazu Płynnego, Polską Platformą LNG i Bio-LNG, Polskim Związkiem Przemysłu Motoryzacyjnego, Stowarzyszeniem Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM), Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” oraz Polskim Komitetem Energii Elektrycznej, a także Krajowym Ośrodkiem Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBiZE) oraz Instytutem Nafty i Gazu. Raport przedstawia m.in. trendy związane z „zazielenianiem transportu” w Polsce i na świecie, omawia dostępne technologie i rozwiązania, wskazuje na koszty oraz wyzwania stojące przed gospodarką.

– Pandemia SARS-CoV-2 i wojna w Ukrainie nie zatrzymały zmian, choć w różnych krajach transformacja przebiega inaczej. Na tle Unii Europejskiej w Polsce nie są one wciąż znaczące, ale musimy się przygotować, że wcześniej czy później dotrą także do nas – mówi Maciej Wroński, Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Poza ekologią i ograniczaniem emisji CO₂ argumentem za transformacją transportu jest nie tylko bezpieczeństwo państwa, ale też bilans korzyści. Wysokie ceny paliw kopalnych zwiększają inflację i ograniczają inwestycje. – mówi Michał Wekiera, Dyrektor Wykonawczy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

„Zielona transformacja” w transporcie kojarzy się często głównie z elektromobilnością. W rzeczywistości

istnieje szereg technologii pozwalających na zastąpienie paliw kopalnych alternatywami przyjaźniejszymi środowisku, np. biopaliwa, ogniwa paliwowe wykorzystujące tzw. zielony wodór czy biogaz. Na świecie trwa wyścig technologiczny i nie jest wcale przesądzone, z jakich technologii będziemy korzystać w przyszłości.

Na koniec października 2022 r. w Polsce park elektrycznych samochodów osobowych liczył 56,9 tys. sztuk, w tym z prawie 28,4 tys. pojazdów elektrycznych zasilanych wyłącznie z baterii (BEV). Samochody elektryczne stanowią aktualnie mniej niż 3 proc. wszystkich noworejestrowanych aut w Polsce, podczas gdy w skali całej Unii Europejskiej czterokrotnie więcej. Według informacji Eurostatu udział tzw. zielonej energii w zasilaniu transportu w Polsce wynosił w 2020 r. 6,58 proc., tymczasem w Unii Europejskiej było to ponad 10 proc.

Za odejściem od silników spalinowych przemawia ich niska efektywność, wynosząca średnio 25 procent. Oznacza to, że jedynie niewielka część energii powstającej w wyniku spalania paliwa wykorzystywana jest do wprowadzenia pojazdu w ruch, zaś reszta ulatnia się m.in. w postaci ciepła wydostającego się z rury wydechowej. Pomimo wysiłków inżynierów najbardziej zaawansowane technologicznie silniki spalinowe osiągają jedynie 30 – 40 proc. efektywności. Tymczasem efektywność silników elektrycznych to ponad 85 proc.

– Poza względami ekologicznymi to właśnie efektywność silników jest czynnikiem przemawiającym za zmianami w sposobie zasilania transportu. Na dłuższą metę ludzkość nie może pozwolić sobie na to, aby marnotrawić energię na taką skalę, jak dotychczas – mówi Jacek Nowakowski, Wiceprezes Polskiej Platformy LNG i bio-LNG.

W 2021 r. kierowcy wydali na zakup paliwa na stacjach benzynowych w Polsce 142 mld zł. Łącznie, po uwzględnieniu sprzedaży bezpośredniej do sektora przedsiębiorstw, podatki (VAT, akcyza, opłata paliwowa i opłata emisyjna) uiszczone przez branżę paliwową przekroczyły poziom 75 mld zł. Proces odchodzenia od paliw kopalnych oznacza, że konieczne będzie znalezienie innych źródeł dochodów budżetowych.

– Transformacja transportu będzie największym wyzwaniem, przed jakim stanie w najbliższych latach Polska. Ze względu na gigantyczne koszty niezwykle ważne jest, aby zmiany nie uderzały w najuboższą część społeczeństwa ani nie prowadziły do wykluczenia komunikacyjnego. Nie jest powiedziane, że zielony transport to tylko auta elektryczne. W Polsce musimy poszukiwać i stawiać na rozwiązania uwzględniające specyfikę naszego kraju i wykorzystujące maksymalnie nasze zasoby. Przykładem jest choćby zwiększenie udziału w miksie paliwowym nowoczesnych rodzajów biopaliw, na czym skorzysta także polskie rolnictwo – mówi Tomasz Bęben, Dyrektor Zarządzający SDCM.

Dodaje on, że „zazielenienie transportu” nie będzie też możliwe bez przebudowy, a w zasadzie gigantycznej rozbudowy, systemu energetycznego w kierunku zwiększenia udziału energii ze źródeł odnawialnych. Zamiast pochodzącej obecnie głównie z importu energii z paliw kopalnych pojazdy nisko- i zeroemisyjne będą bowiem napędzane energią z OZE wyprodukowaną w Polsce.

Źródło: POPiHN

Źródło: <https://paliwa.pl/strona-startowa/archiwum/zielony-transport-stan-obecny-i-perspektywy>