

Przyszłość to elektropojazdy z wymienną baterią

23 czerwca 2021

Budowa gęstej sieci stacji ładowania to droga donikąd. Jedyną receptą na powszechną elektromobilność jest stworzenie pojazdu, w którym rozładowaną baterię będzie się natychmiast zastępować pełną.

Pod koniec maja 2021 r. po polskich drogach jeździło 25 407 elektrycznych samochodów osobowych.

Pojazdy w pełni elektryczne (BEV, ang. battery electric vehicles) stanowiły 49 proc. (czyli 12 432 szt.) tej części parku pojazdów, a pozostałą część (51 proc.) tworzyły hybrydy typu plug-in (PHEV, ang. plug-in hybrid electric vehicles) – 12 975 szt. Przypomnijmy, że napęd hybrydowy plug-in umożliwia ładowanie baterii samochodu także przy użyciu wtyczki podłączonej do sieci – w odróżnieniu od klasycznej hybrydy, której bateria ładuje się wyłącznie podczas jazdy. Park elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych liczył zaś 966 szt.

W dalszym ciągu rośnie też flota elektrycznych motorowerów i motocykli, która na koniec maja składała się z 10 105 szt. Natomiast liczba autobusów elektrycznych w Polsce wzrosła do 526 szt. Od stycznia do maja 2021 r. flota elektrobusów powiększyła się o 94 pojazdy. W porównaniu z takim samym okresem 2020 r., kiedy zarejestrowano 31 takich autobusów, oznacza to wzrost o aż 203 proc. Ponadto w maju tego roku zarejestrowano 46 pojazdów o napędzie wodorowym i obecnie ich liczba w Polsce wynosi 53 sztuki. Takie dane podaje Licznik Elektromobilności Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego i Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych.

Wraz ze wzrostem liczby pojazdów z napędem elektrycznym, rozwija się również stopniowo infrastruktura ładowania. Pod

koniec maja 2021 w Polsce funkcjonowało 1 495 ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych (2 897 wtyczek). Tylko 33 proc. z nich stanowiły szybkie stacje ładowania prądem stałym (DC), a 67 proc. – wolne ładowarki prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW. W maju uruchomiono 39 nowych, ogólnodostępnych stacji ładowania (59 wtyczek). – W okresie od czerwca 2019 do maja 2020 w Polsce zainstalowano 479 ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych, natomiast w ciągu kolejnych 12 miesięcy – już tylko 322. Tempo rozbudowy sieci ładowarek wyraźnie spadło. Jednocześnie wzrasta liczba samochodów osobowych z napędem elektrycznym przypadających na jeden ogólnodostępny punkt ładowania. W maju 2019 r. ten współczynnik wynosił 4,4, rok później 5,3, zaś obecnie – już 8,8. W pierwszym kwartale 2021 r. liczba ogólnodostępnych punktów w Polsce względem końca 2020 r. wzrosła o zaledwie 5 proc., podczas gdy w Niemczech – aż o 10 proc. To przepaść, zwłaszcza biorąc pod uwagę fakt, że sieć ładowarek ładowania za naszą zachodnią granicą jest nieporównanie bardziej rozbudowana – przekroczyła 40 tys. punktów – mówi Maciej Mazur, dyrektor PSPA.

Jak widać, pod panowaniem Prawa i Sprawiedliwości infrastruktura mająca służyć pojazdom elektrycznym rozwija się coraz wolniej. Dlatego nawet nie warto już przypominać bajek na temat elektromobilności, opowiadanych swego czasu przez Mateusza Morawieckiego. – Wciąż mamy nadzieję, że liczba samochodów z napędem elektrycznym będzie sukcesywnie rosnąć, jednak trzeba podkreślić, że popyt na te pojazdy zależy od dwóch czynników – objęcia ich systemem dopłat oraz zapewnienia infrastruktury ładowania. Branża z niecierpliwością czeka na kolejny program dopłat do zakupu samochodów niskoemisyjnych, a także dopłat do systemu wsparcia budowy infrastruktury ładowania i tankowania – z programu rządowego, jak też ze środków pochodzących z Krajowego Planu Odbudowy. Brak deklaracji dotyczących planów wsparcia hamuje nastroje zakupowe zarówno klientów indywidualnych jak też firmowych, dlatego jak najszybsze ogłoszenie szczegółów obu programów ma

tak duże znaczenie – oświadcza Jakub Faryś, prezes PZPM.

W tym kontekście trzeba jednak zauważyć, że teoretycznie, nasze zapóźnienie technologiczne w dziedzinie elektromotoryzacji mogłoby stanowić nawet pewien atut. Wiadomo przecież, że budowa kolejnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych to na dłuższą metę droga donikąd. Powszechny rozwój elektromobilności zapewni bowiem tylko stworzenie takich aut elektrycznych, w których rozładowane baterie będzie się w ciągu kilkunastu sekund wymieniać na baterie w pełni naładowane. Czyli, zamiast parugodzinnego ładowania baterii – jej szybka wymiana i jazda dalej.

W tym celu nie potrzeba budować kolejnych stacji ładowania baterii, które w przyszłości będzie się zamieniać na stacje wymiany rozładowanych baterii na pełne. Polska ma mniej stacji ładowania niż większość znaczących krajów Europy, więc jest w lepszej pozycji wyjściowej do budowy w przyszłości stacji wymiany baterii. A zamiast rojeń o milionie aut elektrycznych, polscy naukowcy i przedsiębiorcy mogliby się zabrać za stworzenie konstrukcji auta elektrycznego, w którym można by szybko wymieniać baterię. Takie rozwiązanie zapewniłoby naszemu krajowi autentyczną dominację technologiczną w ważnej dziedzinie gospodarki.

Cóż, łatwo pomarzyć... Wiadomo jednak, że Polacy ani nie będą w stanie opracować i wdrożyć koncepcji auta elektrycznego z szybko wymienianą baterią, ani nie dadzą rady zorganizować sieci stacji wymiany baterii. Zrobią to w przyszłości inne państwa – a my jak zawsze zostaniemy w tyle i będziemy tradycyjnie skazani na naśladownictwo.

Autorstwo: Andrzej Leszyk

Źródło: Trybuna.info