

Polska nie ma rodzimej marki samochodów, ale szansą jest produkcja ekologicznych autobusów, zwłaszcza o napędzie elektrycznym.

Wiele z nich, marki Solaris i Ursus, już jeździ po polskich i europejskich miastach. Rząd stawia na elektromobilność, a branży potrzebne jest instytucjonalne wsparcie.

Przy produkcji autobusów nie potrzeba wielkich inwestycji

– Ten rynek się w Polsce rozwija i jeśli chodzi o pojazdy użytkowe, nasz kraj ma niezwykłą szansę – przyznaje Maciej Srebro, przewodniczący Rady Nadzorczej Ursus Bus.Bo, jak podkreśla, przy produkcji autobusów, nie są potrzebne aż tak duże inwestycje.

Wiele koncernów motoryzacyjnych jeszcze nie przestawiło się na elektromobilność

– Nasze szanse są spore, bo wiele koncernów motoryzacyjnych nie przestawiło jeszcze produkcji w kierunku elektromobilności, nadal muszą odrobić inwestycje chociażby w diesla, z parametrem spalin euro 6, co wymaga czasu, mówi gość radiowej Jedynki.

Leave this field empty if you're human:

Polska nie musi rozpraszać uwagi na inne segmenty

I dodaje, że my ruszamy z pozycji zero i od razu możemy inwestować w tego typu rozwiązania. – I dopóki nie pojawią się duże koncerny zagraniczne, mamy szansę na zagospodarowanie rynku, mówi Maciej Srebro.

Tyle, że wyzwań jest sporo

– Niemniej wiele problemów jeszcze jest – duże wyzwanie stoi przed branżą elektryczną – mówi Michał Beim z Instytutu Sobieskiego.

Najpierw trzeba przebudować infrastrukturę elektryczną w wielu miastach

I wyjaśnia, że aby stworzyć system ładowania i zasilania, trzeba stworzyć i przebudować infrastrukturę elektryczną, która nie we wszystkich miastach mogłaby przyjąć wszystkie autobusy elektryczne. – Dlatego wiele miast zamawia po kilka autobusów elektrycznych, chociaż w perspektywie dekady możemy przyjąć, że autobusów z silnikami diesla nikt nie będzie zamawiał, mówi gość Polskiego Radia.

Skąd wziąć prąd, wtyczki i baterie do autobusu elektrycznego?

– Ale tymczasem jeszcze autobusy elektryczne mają problem z dostępem do prądu – wyjaśnia Roman Kantorski, prezes Polskiej Izby Motoryzacji. Jak podkreśla, ładowarka do szybkiego ładowania autobusu musi mieć moc 100 kilowatów. Ponadto bateria kosztuje 400-500 tysięcy złotych i trzeba pamiętać o różnych wtyczkach do ładowania.

Co z ekonomią elektromobilności?

– Mogą się pojawić inne bariery – uważa Maciej Srebro.
I wymienia dostęp do tzw. metali ziem rzadkich, na bazie których tworzone są baterie.

Nie ma też dobrych rozwiązań dotyczących powtórnego wykorzystania tych baterii po ich zużyciu.

– Ale na szczęście wiele rzeczy rozwiązuje rynek – dzisiaj prąd jest tańszy niż benzyna czy olej napędowy, mówi ekspert.

Dodaje, że trzeba pamiętać, że wiele aut elektrycznych jest dotowanych. Gdy dotacje znikają, tak jak w Danii, liczba kupowanych aut elektrycznych gwałtownie spada. Z problemami natury technicznej branża może się uporać. Ważne, żeby długofalowo sprzyjały jej regulacje prawne.

O działaniach rządu w ramach elektromobilności będzie mowa na zbliżającym się Kongresie 590 w Rzeszowie. 16 i 17 listopada spotkają się na nim przedstawiciele wielkiego i małego biznesu, nauki, polityki oraz administracji publicznej.

Źródło: Polskie Radio. [Posłuchaj audycji...](#)