Szwajcaria, Holandia…, ale kiedy Polska? Ciężarówki na wodór stają się standardem, choć nie nad Wisłą

**Autor: Julia Piątkowska, Kierownik biura marketingu i komunikacji, Respect Energy**

Zrównoważony transport drogowy jest jednym z priorytetów polityki klimatycznej całej Unii Europejskiej, ale tylko niektóre państwa Wspólnoty realnie działają na rzecz m.in. promocji “pojazdów wodorowych”. Ponadto, również rządy państw, które formalnie nie należą do struktur UE, intensywnie rozwijają technologie proekologiczne — jak na razie niedostępne w takiej skali dla regionu Europy Środkowo-Wschodniej. W jaki sposób możemy nadrobić zaległości?

Koreańska technologia na szwajcarskich drogach

Główną bolączką Unii w kontekście zmian klimatu jest ślad węglowy generowany przez transport ciężki. Według szacunków Parlamentu Europejskiego za 26,2 proc. emisji odpowiadają właśnie samochody ciężarowe, które stanowią mniej niż 5 proc. wszystkich pojazdów na drogach. Są to wskaźniki wyższe, aniżeli łączny stopień emisji transportu morskiego i lotnictwa cywilnego. Co więcej, tempo pogłębiania się śladu węglowego sektora może nabrać jeszcze szybszego tempa, ponieważ jak podają analitycy Europejskiej Federacji Transportu i Środowiska, do 2030 roku odsetek udziału jest w stanie sięgnąć aż 41 proc. W dyskusji o problemie emisyjnym zabrali głos zarówno przedstawiciele rządów, jak i sami producenci pojazdów ciężarowych.

Jednym z efektów takiego dialogu jest deklaracja koncernu Hyundai o dostarczeniu 30 TIR-ów całkowicie napędzanych zielonym wodorem na rynek holenderski. Dostawa ma być zrealizowana jeszcze w tym roku, a pełnią funkcjonalności modelu cieszą się już kierowcy ze Szwajcarii. Tam po krajowych drogach poruszają się pojazdy z 19-tonowym podwoziem Xcient Fuel Cell i zasięgiem 400 km oraz mocą silnika elektrycznego rzędu 476 KM. Początkowo Hyundai dostarczył Szwajcarom 7 sztuk, ale jeszcze na jesieni 2020 roku deklarowano dodatkowy rzut rzędu 50 pojazdów. Ponadto, do roku 2025 Koreańczycy chcą, aby do kraju trafiło 1600 pojazdów wodorowych, które mogłyby korzystać z zapowiadanej sieci 100 dedykowanych stacji (w lutym ub. r. działały wyłącznie 4) — a potencjał tego typu podmiotów jest naprawdę spory.

Europa na wodór?

Analitycy z McKinsey twierdzą, że do 2030 roku pojazdy na zielony wodór mogą dorównać kosztami utrzymania ciężarówek na olej napędowy. Takiej prognozie ma sprzyjać założenie, iż napełnianie zbiorników wodorem już teraz trwa od 8 do 20 minut w warunkach szwajcarskich, a liczba stacji ma konsekwentnie rosnąć z sezonu na sezon w całej Europie. Dla przykładu, we wcześniej wspomnianych Niderlandach działa 12 stacji, a według wyliczeń TÜV SÜD z 2018 roku w kraju ma powstać kolejne 17. W sąsiedniej Francji z kolei zapowiada się 12 nowych podmiotów, jednak obecnym rekordzistą są Niemcy z wynikiem 84 aktywnych stacji wodorowych, a celem jest aż 140. Dla porównania Polska jak na razie nie ma żadnej stacji, choć rząd przy okazji Krajowego Planu Odbudowy zapowiada szybkie wzrosty. Pytanie tylko — czy realne?

Dokładnie rządowy projekt „Polska strategia wodorowa do roku 2030 z perspektywą do 2040” przewiduje powstanie 32 dedykowanych stacji. Założenie jest jak najbardziej słuszne, ale aby realnie wpłynąć na krajowy rynek, do współpracy należy zaprosić również podmioty prywatne, co wcześniej zrobiła 12-krotnie mniejsza od nas Holandia. Efekt? Wraz z ITM Power, Phillips 66 Limited i Element Energy Niderlandy mogą liczyć na regularne dostawy wodoru z zielonej elektrolizy nie tylko od krajowych podmiotów, ale i m.in. przedsiębiorców z Danii (nie wspominając o omawianych już kontraktach na pojazdy z koreańskim Hyundaiem). Podobnie postępują Niemcy, a także Austria oraz Norwegia. Jak na razie w polskich realiach mówimy wyłącznie o transporcie wodorowym…, ale w przypadku transportu publicznego.

Autobusy to nie wszystko

Ireneusz Zyska, pełnomocnik rządu ds. OZE deklarował, że w Polskiej Strategii Wodorowej priorytetowym obszarem będzie transport, jednak najprawdopodobniej transport publiczny. W trakcie 13. Forum Gospodarczego TIME poinformowano o zgłoszeniu wniosków na zakup 102 autobusów zasilanych zielonym wodorem. Jest to wiadomość o tyle optymistyczna, że taka flota mogłaby realnie przyczynić się do realizacji idei smart-city, jednak z punktu widzenia całościowego — o wiele bardziej racjonalnym ruchem byłaby inwestycja w infrastrukturę wodorową i właśnie ekologiczny transport ciężki.

W kwestii rozwoju infrastruktury wodorowej takie zdanie podziela prof. Tomasz Szejner z Uniwersytetu Cambridge, który podczas panelu zaznaczył, iż optymalnym kierunkiem jest intensywny rozwój ośrodków i “ekosystemów innowacji”, które mogłyby zaopatrywać kraj w całkowicie zielony wodór, a dopiero później napędzać floty pojazdów transportu publicznego. Jak zaznaczał prof. Szejner, rozwiązania w polskich realiach muszą być spójne z założeniami europejskimi, tak też potraktujmy wodór jako paliwo przyszłości do wykorzystania przy najbardziej palących obszarach gospodarki.

**Nie chodzi jednak o priorytetyzowanie gałęzi, które bardziej lub mniej wymagają zielonego wodoru, ale faktem jest, że najniebezpieczniejsze wskaźniki emisyjne towarzyszą właśnie transportowi ciężkiemu, nie komunikacji publicznej. Potencjał polskiego rynku jest naprawdę spory, tak więc inwestycje w wodór to krok w bardzo dobrym kierunku. Warunkiem jest tylko podążanie za sprawdzonymi wzorami, a nie usilne wytyczanie własnych ścieżek.**