

INFRASTRUKTURA WODOROWA KONIECZNA W POLSCE

Już w 2018 roku w Polsce mają powstać pierwsze stacje wodorowe. Dotychczas byliśmy pod tym względem białą plamą w Europie. Ekspertsi podkreślają, że powstanie infrastruktury jest konieczne, by napęd wodorowy miał szansę zaistnieć. Samochody napędzane wodorem są przyszłością motoryzacji. Ze względu na krótki czas ładowania i duży zasięg wygrywają z pojazdami elektrycznymi. Powstają nie tylko samochody osobowe, lecz także autobusy. Produkcyjną wersję autobusu zasilanego ogniwami wodorowymi ma już Ursus.

„Nasz kraj jest w tej chwili ciemną plamą na mapie tej części Europy, stacje wodorowe kończą się na granicy polsko-niemieckiej, z drugiej strony taka stacja wodorowa dostępna jest w Rydze. W Polsce nie mamy szansy zatankować samochodu na zewnętrznej, działającej komercyjnie stacji” – wskazuje w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Robert Mularczyk, PR Manager w Toyota Motor Poland.

Zobacz także: [Wodór może stać się paliwem przyszłości](#)

Jeszcze w 2015 roku w Europie było 40 stacji tankowania wodoru, w 2020 roku ma ich być 200, a w 2025 roku ich liczba przekroczy tysiąc. Najbardziej rozbudowaną infrastrukturę ma Japonia, gdzie znajduje się ok. 100 stacji tankowania wodoru. Powoli doganiają ją jednak kraje europejskie. W Niemczech pierwsza stacja powstała w 2004 roku, obecnie działa ich już kilkadziesiąt. Łącznie do 2030 roku na całym świecie ma funkcjonować 4 tys. stacji. W Polsce mimo różnych zapowiedzi wciąż jeszcze stacji wodorowych brakuje.

„Liczymy na rozwój tej inicjatywy także w Polsce, rozmawiamy z kilkoma podmiotami na temat budowy takich stacji wodorowych, więc jestem pewny, że w 2018 roku pierwsze takie stacje w Polsce powstaną” – zapowiada Mularczyk.

Powstanie infrastruktury jest konieczne, by w Polsce mógł się rozwijać trend samochodów napędzanych wodorem. Dla koncernów motoryzacyjnych to właśnie napędzane wodorem ogniwa paliwowe są przyszłością. Mogą skutecznie konkurować z samochodami elektrycznymi, których na koniec 2016 roku było już ponad 2 mln, a do 2040 roku już blisko 100 mln. Pojazdy napędzane wodorem mogą się sprawdzić przede wszystkim na dłuższych dystansach. Ich przewagą jest krótki czas ładowania, zbliżony do samochodów o tradycyjnym napędzie.

Zobacz także: [„Prototyp elektroauta gotowy w 2018 roku”, czyli polska droga do elektromobilności \[RELACJA\]](#)

„Naładowanie takiego samochodu to czas od 3 do 5 minut, w przypadku elektryków nieosiągalny, także jeśli weźmiemy pod uwagę zasięg do 700 km. To olbrzymia różnica w stosunku do samochodów

elektrycznych, gdzie pracuje się dopiero nad możliwościami 400–450 km. Mamy też łatwo dostępny węgiel, który możemy przetwarzać na paliwo wodorowe, to przetwarzanie jest czystsze. Energia zużytkowana przez taki samochód jest czystsza, więc niewątpliwie państwo powinno zwrócić na tego typu rozwiązania większą uwagę, niż ma to miejsce obecnie” – tłumaczy Adrian Furgalski, wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Wodór jest paliwem znacznie bezpieczniejszym niż benzyna czy LPG, 14 razy lżejszym od powietrza, szybko więc ulatnia się, nie stwarzając zagrożenia dla pasażerów i auta. Co istotne, może być uzyskiwany w sposób nieszkodliwy dla środowiska i nie emituje spalin. Można go pozyskać z różnych źródeł, różnymi metodami, m.in. z wody czy węgla.

„Aby polski rynek był istotnym czy interesującym dla napędów wodorowych, przede wszystkim musi powstać infrastruktura dystrybucyjna dla czystego wodoru. To musi być czysty wodór, ewentualnie odpad, ale oczyszczony. Dopóki tego nie ma – tych stacji jest dopiero około 80 – dopóty pojazdy z napędem wodorowym pozostaną śpiewem przyszłości” – ocenił podczas XXVII Forum Ekonomicznego w Krynicy Maciej Srebro, przewodniczący Rady Nadzorczej Ursus Bus.

Zobacz także: [Elektromobliwość a polityka, czyli co tak naprawdę napędza elektroauta? \[ANALIZA\]](#)

Na rynku dostępne są trzy modele samochodów wodorowych, m.in. Toyota Mirai, której sprzedaż do 2020 roku ma sięgnąć 30 tys. sztuk. Nad samochodami wodorowymi pracują też inne duże koncerny: Honda, Lexus, BMW, Ford, Mercedes, Audi czy Hyundai. Ale pojazdy napędzane wodorem to nie tylko samochody osobowe, lecz także autobusy. W Polsce w lubelskiej firmie Ursus powstał właśnie taki pojazd przeznaczony do użytku w komunikacji zbiorowej zasilany wodorem – City Smile Fuel Cell Electric Bus.

„To autobus, który ma baterie elektryczne, dodatkowo zasilane są ogniwem wodorowym, co powoduje, że taki autobus może całą dzienną pracę przewozową zrealizować na jednym ładowaniu, co jest istotne z punktu widzenia budowy infrastruktury pod autobusy elektryczne, które nie przejadą na jednym ładowaniu całej pracy przewozowej w mieście takim jak Warszawa. W Polsce autobusy wodorowe to alternatywa dość hipotetyczna, brakuje czystego wodoru, natomiast w takich krajach jak Niemcy czy Holandia ten czysty wodór jest dystrybuowany, jest dużo stacji ładowania wodorem, w związku z tym ten rynek jest bardzo interesujący z punktu widzenia naszej obecności” – przekonuje Srebro.

Łącznie po Europie jeździ nawet kilkadziesiąt autobusów napędzanych wodorem. Ich liczba ma dynamicznie rosnąć. Ursus ma produkować ok. 100 autobusów rocznie, w przyszłości produkcja ma sięgnąć kilkuset sztuk.

„Przewagę autobusu elektrycznego z ogniwem wodorowym stanowi to, że jest tańszy w eksploatacji i lżejszy. Na razie jesteśmy na samym początku drogi, te autobusy są drogie, rynki bardziej dojrzałe typu niemiecki czy holenderski są otwarte na tego typu rozwiązania, polski musi jeszcze chwilę zaczekać. Trzeba uruchomić stacje ładowania wodorem, być może przykład Toyoty, która wprowadziła seryjny samochód osobowy napędzany wodorem, to właśnie ten początek drogi, który wymusi budowanie dystrybucji wodorowej w Polsce” – mówi Maciej Srebro.

Zobacz także: [Wiceprezes PGE: Realizujemy elektromobilność pod kątem potrzeb samorządów](#)