

LICZBA ELEKTRYCZNYCH AUT W POLSCE ROŚNIE SZYBCIEJ NIŻ INFRASTRUKTURA ICH ŁADOWANIA

Według danych Licznika Elektromobilności pod koniec kwietnia 2021 roku po polskich drogach jeździło ponad 23,8 tys. elektrycznych aut. W pierwszych miesiącach tego roku ich liczba zwiększyła się o ponad 5 tys. sztuk, czyli o 137 proc. w porównaniu z poprzednim okresem. Infrastruktura stacji ładowania elektryków w Polsce wciąż jednak wygląda ubogo na tle Europy.

Na koniec grudnia 2020 roku dostępne były w Polsce 1364 punkty ładowania pojazdów elektrycznych. Dla porównania w Niemczech jest ponad 35 tys., a do końca 2021 roku ta liczba ma wzrosnąć do 72 tys.

Kompendium wiedzy z zakresu bezpieczeństwa obiektów użyteczności publicznej, w tym infrastruktury krytycznej oraz zagadnień związanych z terroryzmem i antyterroryzmem.

Redakcja naukowa: Barbara Wiśniewska-Paś, Jarosław Stelmach

BEZPIECZEŃSTWO ANTYTERRORYSTYCZNE BUDYNKÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Terroryzm • Strategie zwalczania
Edukacja antyterrorystyczna **TOM I**

Redakcja naukowa: Barbara Wiśniewska-Paś, Jarosław Stelmach

BEZPIECZEŃSTWO ANTYTERRORYSTYCZNE BUDYNKÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Planowanie • Reagowanie
Infrastruktura krytyczna **TOM II**

Difin

Sklep.Defence 24

Reklama

– Obecnie większość elektrycznych samochodów porusza się po miastach, gdzie liczba ładowarek w stosunku do ich liczby jest wystarczająca. Na trasie brakuje jednak często miejsc, gdzie można się naładować – wskazuje w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Innowacje Michał Baranowski, prezes zarządu firmy Elocity. – Budowa sieci stacji ładowania rozwiązałaby wiele problemów w Polsce. Przede wszystkim da dostęp użytkownikom w każdym miejscu – czy to jest miasto, czy trasa.

W Krajowym Planie Odbudowy, wykorzystującym środki unijne na odbudowę gospodarki po pandemii, na niskoemisyjną motoryzację przeznaczono ponad miliard euro. Środki mają zasilić głównie komunikację publiczną i budowę stacji ładowania dla autobusów. Niedawno pojawiła się jednak szansa, że Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) w ciągu najbliższych miesięcy przeznaczy blisko 800 mln zł na budowę sieci ładowania aut elektrycznych.

Pieniądze miałyby trafić m.in. do spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych oraz ogólnodostępnych stacji paliw poza dużymi miastami.

Obecnie budowa jednej szybkiej stacji ładowania to koszt średnio 200 tys. zł. Według Michała Baranowskiego zwrot z takiej inwestycji zależy od lokalizacji stacji. W miejscach, które często odwiedzają klienci, takich jak kluby sportowe, galerie handlowe, restauracje czy hotele budowa takiej stacji może się zwrócić w ciągu około dwóch-trzech lat. Stacjami ładowania elektryków coraz częściej zainteresowane są firmy.

- Widzimy wśród naszych klientów duże zainteresowanie budową sieci stacji ładowania. Budujemy sporo wewnętrznych sieci dla firm, gdzie pracownicy ładują swoje samochody, najczęściej w nocy, ale jeśli potrzeba tego ładowania w ciągu dnia, korzystają z naszej sieci komercyjnej. Sieci ładowania jak najbardziej mają więc uzasadnienie biznesowe dzisiaj w Polsce, zwłaszcza w kontekście rozwiązań flot korporacyjnych - przekonuje Michał Baranowski.

Elocity buduje obecnie wiele sieci dla firm, oferując przy tym flotowe elektryczne karty paliwowe umożliwiające przedsiębiorcom zbiorcze rozliczanie się za tankowanie, podobnie jak w przypadku konwencjonalnych samochodów spalinowych. Płatność odbywa się m.in. poprzez aplikację. Została ona zaprojektowana w taki sposób, aby kierowca nie tracił zbyt dużo czasu na uruchomienie ładowania, a także, aby odbyło się to w intuicyjny sposób.

- Kierowcy podpinają swoją kartę płatniczą pod aplikację mobilną i po ładowaniu ta płatność jest ściągana. Mamy także tzw. rozwiązania prepaidowe, gdzie można przedpłacić za ładowanie i zaoferować komuś kupon np. w formie wsparcia marketingowego bądź bonu lojalnościowego
- wskazuje prezes Elocity.

Kierowca samochodu elektrycznego, który ma aplikację mobilną, może bez trudu znaleźć ładowarkę, zobaczyć, czy jest wolna, i dowiedzieć się, ile kosztuje jedna kilowatogodzina ładowania. Poprzez aplikację również rozpoczyna i kończy proces ładowania, a także otrzymuje fakturę.

- Aplikacja umożliwia jednocześnie komunikację z samochodem. Kierowca wie, ile kilowatogodzin zostało pobrane oraz ile go to kosztowało, Jest również w stanie określić, ile będzie trwało ładowanie. Ma także dostęp do sieci, widzi, gdzie znajdują się stacje na dalszym etapie podróży, i może do nich nawigować - wymienia Michał Baranowski.