

DEKARBONIZACJA TRANSPORTU WYMAGA HOLISTYCZNEGO PODEJŚCIA

Petrochemia i wytwarzanie paliw oparte są na przerobieniu ropy, ale w przyszłości nie musi tak być - mówił podczas Europejskiego Kongresu Gospodarczego dr Adam Czyżewski, Główny Ekonomista PKN Orlen.

Przedstawiciel PKN Orlen zwrócił uwagę, że rozmowa o dekarbonizacji transportu wymaga szerszego spojrzenia na problem, ponieważ jeśli chodzi o emisje w transporcie, to 12% z nich powstaje w procesie wydobywania i transportu ropy, 7% podczas jej przerobu, a ponad 80% w czasie spalania w silnikach samochodowych.

„Oznacza to, że kiedy mówimy o dekarbonizacji transportu, to mówimy o dekarbonizacji rury wydechowej” - dodał.

Doktor Czyżewski podkreślał, że samochód elektryczny jako taki posiada znaczne przewagi nad innymi rodzajami napędów, ponieważ po pierwsze jest bardziej efektywny, po drugie mało skomplikowany, zaś po trzecie wiąże się ze wspomnianą już dekarbonizacją. Zauważył jednakowoż, że „po drodze” mamy taką sytuację, iż funkcjonuje duża flota samochodów spalinowych, która ot tak nie zniknie. „Opcje rozwoju naszego przemysłu uzależnione są od tego, jak szybko będzie zmieniał się przemysł samochodowy” - mówił.

Zauważył również, że paliwa można produkować nie tylko z ropy, ale również z dwutlenku węgla, co otwiera zupełnie nowe perspektywy przed technologiami jego wychwytywania. Niewykluczone, że w przyszłości wykorzystywać będzie je można do produkcji syntetycznych, niskoemisyjnych paliw. W jego opinii ten „recykling CO2 będzie jednak w dużym stopniu zależał od zmian zachodzących w energetyce - „żeby miało to sens, energia także musi być zielona”.

„W przypadku Orlenu, mającego wydłużony łańcuch wartości, tych opcji jest więcej” - kontynuował. Dodał również, że dziś mamy problem z tym, ile biokomponentów możemy dołożyć do paliwa, aby nie zaszkodził silnikom. Pojawiają się koncepcje, aby mieszać olej roślinny z ropą i przepuścić go przez rafinerię.

Zdaniem dr. Czyżewskiego w ciężkim transporcie nie ma jeszcze lekarstwa na realne zastąpienie diesla. Pojawiają się kolejne pomysły i jest to zjawisko pozytywne, ponieważ podstawowym dylematem jest dzisiaj: czy powinniśmy nie robić nic i czekać na pełną elektryfikację transportu ciężkiego (długotrwałą i kosztowną), czy może podejmować aktywne działania i poszukiwać rozwiązań zmniejszających szkodliwość obecnych technologii.

W opinii ekonomisty prędzej czy później spotkamy się z rozwiązaniami podobnymi do podatku węglowego, którego celem będzie obrona konkurencyjności np. Unii Europejskiej. Wiąże się to m.in. z faktem, że paliwa niskoemisyjne są obecnie droższe w produkcji, więc może pojawić się potrzeba, aby

zapobiec „wlewaniu się” do UE paliw mniej ekologicznych

„Chcemy mieć paliwa niskoemisyjne, a one są droższe w produkcji, więc pojawi się konieczność zapobiegania >wlewaniu się< do Europy mniej ekologicznych paliw

W dyskusji udział wzięli również Henryk Kowalczyk, minister środowiska, który na początku oświadczył, że pytanie o to, czy warto było organizować COP24 jest retoryczne. Polska przed szczytem stawiała sobie kilka celów, w tym dotyczących światowej polityki klimatycznej i udało się je zrealizować - łącznie z opracowaniem Katowice Rulebook. W opinii ministra dla naszego kraju był to także „ogromny sukces organizacyjny”.

Szef resortu środowiska wyraził zadowolenie, że zarówno w Polsce jak i na świecie rośnie świadomość znaczenia polityki klimatycznej. „UE w skali globu emituje stosunkowo niewiele dwutlenku węgla. Cieszę się, że do polityki klimatycznej udało się przekonać Chiny. Zaczynają one bardzo aktywnie działać, a to istotne, bo są bardzo dużym emitentem” - zauważył.

„Niezwykle ważnym jest, żeby ambitne cele klimatyczne były równocześnie realistyczne - zarówno na poziomie europejskim, jak i światowym, czy krajowym” - mówił minister. Jego zdaniem tylko takie podejście może sprawić, że poszczególne państwa będą chciały angażować się w działania na rzecz ochrony klimatu.

W podobnym tonie wypowiadał się były premier, a dziś poseł do PE, Jerzy Buzek. „Bardzo trudno mówić o szczycie COP 24 inaczej, niż o sukcesie. Potrzebne było pewne minimum w zakresie monitorowania, raportowania, na które wszyscy się zgodzą. Do ostatej chwili protestowały Turcja i Brazylia” - mówił. Przyczyny były związane z kształtem planów narodowych i tym kto ma zapłacić za ich realizację. „To są kwestie obecne od kilku dekad” - ocenił były premier. „To co wydarzyło się w Katowicach jest dobrym prognostykiem (...) Paryż przed Katowicami właściwie nie istniał” - kontynuował ocenę COP 24.

Były premier zauważył, że pomysł, aby kraje same zgłaszały ile mogą zrobić na rzecz ochrony klimatu, był polski. Jego zdaniem była to jedyna szansa na porozumienie, ponieważ różnice były zbyt duże.

Buzek przypomniał niedawny strajk klimatyczny młodzieży, która apelowała do polityków, aby nie zabierali jej przyszłości. „Musimy potraktować to serio” - apelował. Zauważył również, że jeśli nasza gospodarka ma przetrwać proces transformacji, to musi być potraktowana „lepiej” niż inne, ze względu na jej uwarunkowania.

„W Polsce powinniśmy być zieloni, a w Europie czarni” - zaapelował na koniec były premier, odnosząc się do tego, jak należy rozkładać akcenty w dyskusjach o polityce klimatycznej.