

W POLSCE PRZYBYWA "ZIELONYCH" AUTOBUSÓW

Sprzedaż ekologicznych autobusów miejskich dynamicznie rośnie. W ubiegłym roku na drogi polskich aglomeracji wyjechało 317 ekoautobusów, w tym 63 elektryki i 200 hybryd - w połączeniach między miastami udział tych pojazdów jest niewielki, bo trudno je wykorzystywać na dalekich trasach - mówi Bogdan Kurys, wiceprezes firmy Sindbad. Jednak flota autokarów także staje się coraz bardziej ekologiczna. - Potrzeba wymiany sprzętu jest wymuszona, inaczej nie moglibyśmy realizować połączeń międzynarodowych - ocenia Kurys.

- Norma Euro 6 to obecnie jedyna norma, która pozwala wjechać do dużych aglomeracji miejskich na Zachodzie. To wymusza wymianę sprzętu, bo inaczej nie moglibyśmy realizować połączeń międzynarodowych. To też będzie następowało w Polsce, w związku z tym inwestycje, które są czynione, idą w kierunku ekologii. Bardzo dużo jest rejestrowanych autobusów elektrycznych, hybrydowych i realizują połączenia miejskie i podmiejskie - podkreśla w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Bogdan Kurys, wiceprezes firmy Sindbad.

Rok 2018 był najbardziej ekologicznym w całej historii dla rynku autobusów miejskich. Dane PZPM i JMK wskazują, że ciągu roku pojawiło się 317 autobusów z alternatywnymi napędami, w tym 200 z napędem hybrydowym, 63 elektrobusy i 54 pojazdy z napędem gazowym. Łącznie od początku 2019 roku na ekonapęd jeździły 43 pojazdy (12 proc. z 351 wszystkich nowych autobusów). Dla porównania w 2016 tylko 2,2 proc. pojazdów miało alternatywny napęd, rok później - 7 proc., a w najlepszym pod tym względem 2018 roku - 11,7 proc.

Z danych PZPM i JMK wynika, że tylko od maja 2015 do stycznia 2019 roku liczba zarejestrowanych autobusów elektrycznych w Polsce sięgnęła 178 pojazdów. Obecnie portfel zamówień na autobusy elektryczne obejmuje 274 pojazdy, zarówno na etapie dostaw, jak i produkcji. Najwięcej autobusów elektrycznych jest zarejestrowanych w Zielonej Górze (45) Warszawie (31). Krakowie (26) i Jaworznie (24). Ich liczba będzie stopniowo rosła. Jak podkreślają eksperci, wśród autobusów turystycznych, jak i międzymiastowych oraz minibusów dominuje napęd diesla i w najbliższym czasie raczej się to nie zmieni.

Rozwojowi tej części rynku będą sprzyjać zapisy w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Zakładają one, że samorządy mają zlecać świadczenie usług komunikacji miejskiej takim firmom, w których udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów sięgnie co najmniej 5 proc. od 2021 roku.

- Miasta poczyniły duże inwestycje, kupują autobusy ze środków unijnych na potrzeby komunikacji miejskiej, ale również komunikacja podmiejska i dalekobieżna dynamicznie się rozwija - podkreśla Bogdan Kurys. - W związku z tym, jeśli 2018 rok był rokiem rekordowym pod względem rejestracji nowych pojazdów czy inwestycji w nowe autokary, to możemy też wnioskować, że wciąż istnieje zapotrzebowanie na te pojazdy.

Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekty ustaw, które mają odbudować efektywny system lokalnych połączeń autobusowych we wszystkich regionach Polski.

- Ubiegły rok był rekordowy pod względem rejestracji nowych autobusów w Polsce. To było ponad 2,7 tys. sztuk, z czego 370 pojazdów to były autokary turystyczne, a pozostałe to autokary miejskie, podmiejskie – mówi Bogdan Kurys.

Ubiegłoroczny wynik był o ponad 18 proc. wyższy niż przed rokiem. W tym roku było już nieco gorzej, ale w kwietniu – po czterech miesiącach spadków – rynek urósł o 5,8 proc. W rankingu marek (za okres styczeń – kwiecień 2019) przoduje Mercedes-Benz, MAN i Solaris.

- Wolelibyśmy kupić polski produkt, jednak żaden polski producent nie produkuje autokarów turystycznych na trasy międzynarodowe spełniających nasze oczekiwania. Produkcja krajowa jest ukierunkowana na autokary miejskie, jesteśmy jednym z potentatów w tym zakresie. W związku z tym korzystamy z produktów zachodnich, to głównie autokary Setra – podkreśla wiceprezes firmy Sindbad.

Polską specjalnością eksportową stają się również miejskie autobusy elektryczne. Według danych Eurostatu, podawanych przez Polski Instytut Ekonomiczny, udział krajowych producentów w eksporcie tych pojazdów wyniósł w ubiegłym roku 36 proc. Druga Belgia ma niecałe 30 proc. Sprzedaliśmy za granicę 131 autobusów o napędzie elektrycznym za łączną kwotę 231,8 mln zł. Dla porównania, w 2017 roku były to 24 pojazdy warte niecałe 40 mln zł. (Newseria)