

Vilniuje vykusiame Transporto ir inovacijų forume technologijų ekspertams, verslo ir viešojo sektoriaus atstovams aptariant logistikos srities perspektyvas viena svarbiausių temų buvo veiksmingiausios priemonės, siekiant nulinės taršos. Bendrovės „Scania“ vykdomasis viceprezidentas, pardavimo ir rinkodaros vadovas Alexanderis Vlaskampas atkreipė dėmesį į itin svarbų gamintojų vaidmenį pereinant prie tvaraus sunkiojo transporto.

„Scania“ – pirmoji savo sektoriaus bendrovė, kaip pagrindinį orientyrą pasirinkusi mokslškai pagrįstus tikslus („Science Based Targets“) palaipsniui mažinti anglies dioksido išmetimą į aplinką. Siekiama, kad įmonės veiklos procesuose CO2 pėdsakas iki 2025-ųjų būtų 50 proc. mažesnis, o klientų veikloje – 20 proc.

Orientuojantis į tai, buvo priimami sprendimai, kurioms sritims skirti daugiausia investicijų, todėl iki 2025 m. visų įmonės gaminamų transporto priemonių bendra CO2 emisija turėtų būti 20 proc. mažesnė.

„Tai daugiau, nei per tą patį laikotarpį iš gamintojų reikalauja Europos Komisija, tačiau jei norime būti bendrove, skatinančia svarbias permainas, turime visiems parodyti savo pasiektus rezultatus“, – pabrėžė „Scania“ viceprezidentas.

Prognozuoja sparčius pokyčius

A.Vlaskampo teigimu, technologijų barjero jau seniai nebeliko. „Scania“ serijiniu būdu gamina elektra ir iš tinklo įkraunamosiomis hibridinėmis pavaromis varomus bendrųjų krovinių pervežimo sunkvežimius. Užtikrinti komponentų tiekimą, šiuo metu Södertäljeje (Švedija) statoma nauja baterijų gamykla.

„Scania“ perėjimą prie elektros pavarų geriausiai iliustruoja pastarųjų metų strateginiai sprendimai. 2020-aisiais gamintoja papildomai investavo į ekologiškiausią baterijų gamyklą kitame Švedijos mieste, Šelēfteo, statančią firmą „Northvolt“, kuri energija apsirūpina iš atsinaujinančių išteklių. Iš šios gamyklos bus tiekiamos ličio jonų celės „Scania“ sunkvežimių baterijoms.

A.Vlaskampas jau artimiausioje ateityje prognozuoja spartų elektra varomo sunkiojo transporto pardavimo apimčių augimą. Numatoma, kad iki 2025-ųjų 10 proc. visų Europoje parduodamų „Scania“ sunkvežimių ir autobusų bus varomi elektra, o 2030-aisiais ši proporcija turėtų padidėti iki 50 proc. Pagrindinis įmonės tikslas – iki 2040 m. gaminti vien tik nulinės emisijos transporto priemones.

„Scania“ viceprezidentas taip pat pažymėjo, kad, siekiant Paryžiaus susitarime dėl klimato kaitos mažinimo įvardytų tikslų, reikėtų skatinti spartesnę technikos parko atnaujinimą ir gerokai padidinti iš atsinaujinančių šaltinių gaunamų biodegalų bei gamtinių dujų naudojimą.

Liepos mėnesį Europos Komisija paskelbė itin ambicingą planą, pagal kurį šiltnamio efektą sukelianti dujų emisija, lyginant su 1990 m. lygiu, iki 2030-ųjų turėtų būti sumažinta bent 55 proc.

Verslininkams reikia padrąsinimo

A.Vlaskampas pažymėjo, jog baterijose kaupiama elektra ateityje taps pagrindiniu energijos šaltiniu įvairaus tipo transporto priemonėms. Vieno „Scania“ vadovų teigimu, pereiti nuo dyzelinu prie elektra varomo sunkiojo transporto įmonės klientus paskatintų tinkama infrastruktūra ir mokesčių lengvatos.

„Pereinamuoju laikotarpiu itin svarbus bus biodegalų bei gamtinių dujų naudojimas. Skatinami turėtų būti visi sprendimai, lemiantys mažesnes CO2 išlakas nei eksploatuojant dyzelinu varomą sunkiųjų transportą“, – komentavo įmonės viceprezidentas.

A.Vlaskampas atkreipė dėmesį, kad alternatyvius transporto sprendimus klientai rinksis tik tuo atveju, kai matys, jog tai gali būti pelninga. Gamintojų užduotis – padrąsinti pirmuosius verslininkus, kurie tam ryžtasi, tačiau svarbios valstybinės skatinimo priemonės. Geras pavyzdys, anot „Scania“ viceprezidento, Vokietijoje net 80 proc. elektrinio sunkvežimio vertės siekiančios subsidijos.

Norvegijos pašto tarnyba šiuo metu testuoja vietiniam susisiekimui skirtus elektrinius „Scania“ sunkvežimius, kurie naudojami 1 600 km ilgio maršrute tarp Oslo ir Trumsės. Sunkiasvoriuose montuojamų baterijų talpa siekia 300 kWh, o nuvažiuojamas atstumas – 250 km, todėl dar ganėtinai naujai technologai tai yra rimtas išbandymas.

Technologijoms tobulėjant, nuo 2023-ųjų „Scania“ planuoja gaminti ir ypač sunkius krovininius, galinčius vežti elektrinius sunkvežimius. Bendram sąstato svoriui siekiant 40 tonų, toks vilkikas be sustojimo galėtų būti eksploatuojamas mažiausiai keturias su puse, o 60 tonų – tris valandas.

„Mes jau esame beveik pasiruošę, tačiau tam reikia pritaikyti ir infrastruktūrą. Lengvasis elektromobilis su elektros pavara įprastai kraunamas kartą per dieną. Vilkikų baterijos bus įkraunamos du kartus ir gali pareikalauti iki 1 000 kWh energijos“, – laukiančius iššūkius

ilustravo A. Vlaskampas.

Infrastruktūrą būtina plėsti

Transporto sektoriui būtini našūs ir universalūs sunkiasvariai, tačiau, kaip pastebėjo A. Vlaskampas, ne mažiau reikalinga ir jiems energiją galinti tiekti infrastruktūra. Abejojančius verslininkus pereiti prie elektrinių technologijų galėtų paskatinti išplėtotas didesnėms apkrovoms pritaikytas elektros tinklas ir galimybė gauti elektros energiją iš atsinaujinančių šaltinių. Kitas svarbus klausimas – gerokai didesnis energijos poreikis.

„Vidutinio dydžio logistikos centre, kuriame perskirstomi kroviniai, per dieną apsilanko nuo 500 iki 800 sunkvežimių. Turėkime omenyje, kad tuos atvažiavusius 500 vilkikų teks įkrauti, o kiekvieno jų baterijai prireiks 800 kWh. Nesunku suskaičiuoti, jog iš viso bus sunaudojama 40 megavatų energijos – tiek, kiek vidutinio dydžio mieste. Todėl privalu pasirūpinti, kad būtų paruošti elektros tinklai“, – aiškino įmonės viceprezidentas.

A.Vlaskampas pabrėžė, kad vežėjams svarbu suteikti galimybę dirbti taip, kaip jie buvo įpratę iki šiol. O tam būtinas ne tik pakankamas energijos tiekimas logistikos centrams, bet ir įkrovimo stotelės tarp jų, kad prireikus vairuotojai galėtų papildyti energijos atsargas.

„Esminiai pokyčiai įvyks tuomet, kai atsiras paprastų, tačiau ne pernelyg brangių elektra varomų transporto priemonių baterijų įkrovimo būdų. Logistikos bendrovės turi būti užtikrintos, kad po perėjimo galės dirbuotis taip, kaip buvo įpratusios“, – kalbėjo „Scania“ pardavimo ir rinkodaros vadovas.

Atsisakyti iškastinio kuro, pasak A. Vlaskampo, padėtų didesni mokesčiai už taršą ir lengvatos jos išvengiantiems. Specialisto manymu, įgyvendinant tarptautinio masto tvaraus transporto projektus ir stabdant klimato pokyčius, būtinas glaudus skirtingų industrijų bendradarbiavimas ir aktyvesnis įstatymų leidėjų įsitraukimas.

„Efektyviausias būdas paskatinti permainas – dirbti drauge su partneriais. Mes jau šiandien sudarome strategines sutartis su iš atsinaujinančių šaltinių pagamintos elektros energijos tiekėjais, su mažu CO2 pėdsaku baterijas darančiomis ir netgi plieną be iškastinio kuro lydančiomis įmonėmis“, – kalbėjo „Scania“ viceprezidentas.

A.Vlaskampas įvardijo ir gerą glaudaus bendradarbiavimo pavyzdį. „Traton“ grupė, kuriai priklauso sunkvežimių gamintojai „Scania“ ir MAN, kartu su „Volvo Group“ bei „Daimler Truck“, per artimiausius penkerius metus planuoja investuoti daugiau nei 1 mlrd. eurų ir šalia svarbiausių Europos kelių įrengti mažiausiai 1 700 viešųjų įkrovimo stotelių.

„Scania“ viceprezidentas Vilniuje įvardijo naujus iššūkius, kuriuos teks įveikti pereinant prie elektra varomo sunkiojo transporto

