

Tysiące aut elektrycznych znikną z Paryża. To lekcja dla Polski

11

 Udostępnij (40)

 Udostępnij

 Udostępnij

Drukuj

Ogromny dług, niezadowoleni klienci i w końcu zerwanie umowy – tak kończy się system wynajmu ponad 4000 samochodów elektrycznych w Paryżu. Zdaniem dziennikarzy portalu WysokieNapiecie.pl, którzy testowali auta, porażka systemu Autolib’ to także lekcja dla polskich firm i państwowej Electromobility Poland, która ma zbudować polskiego taniego „elektryka”.

Samochód elektryczny dostępny dla przeciętnej rodziny, produkowany przez krajową firmę z krajowych komponentów – to marzenie nie tylko polskiego rządu, ale i Francuzów. Władze Paryża zaczęły je realizować z rozmachem ponad 7 lat temu. Nad Sekwaną pojawiły się wówczas pierwsze auta elektryczne produkowane na potrzeby miejskiego systemu wynajmu aut na minuty (carsharingu) przez francuski wielobranżowy koncern Bolloré (w Polsce jest współwłaścicielem m.in. Canal+ oraz firmy PR-owej Havas).

Tani samochód elektryczny

Produkowany przez Bolloré samochód pod marką Bluecar to w 100% elektryczne miejskie auto dla czterech osób. Przy dzisiejszej cenie dla francuskich klientów (ok. 52 tys. zł) jest tańsze od najpopularniejszego auta we Francji – Renault Clio. Do tego trzeba jeszcze opłacić wynajem akumulatorów za równowartość 350 zł miesięcznie, a więc porównywalnie lub nawet mniej od kosztów paliwa (we Francji cena benzyny na stacjach zbliża się do 7 zł za litr).

Samochód projektowało włoskie biuro Pininfarina, które ma na swoim koncie m.in. auta takich marek jak Ferrari i Maserati. Bolloré samo produkuje litowo-metalowo-polimerowe akumulatory o pojemności 30 kWh, umożliwiające – wg producenta – pokonanie przez bluecara 250 km na jednym ładowaniu (w zimowych testach ulicznych prowadzonych przez WysokieNapiecie.pl było to ok. 150 km). Całość montuje fabryka we Włoszech, której linie produkcyjne Bolloré wynajął, aby nie budować własnego zakładu od podstaw. Jedną z wersji – elektryczny kabriolet pod nazwą e-Mehari – zaczął nawet sprzedawać Citroen. Brzmi jak przepis na sukces, który chciałby powtórzyć także polski rząd. Niestety po kilku latach bluecar stał się raczej przykładem tego, jak trudno na rynku motoryzacyjnym o sukces.



Bolloré mogło wystartować z produkcją samochodów dzięki umowie, jaką koncern podpisał w 2011 roku z Paryżem i okolicznymi miastami. Firma postawiła od podstaw miejską wypożyczalnię elektrycznych aut na minuty dla mieszkańców i turystów o nazwie Autolib'. Działa podobnie jak system wynajmu rowerów miejskich – auto rezerwuje się przez telefon, odbiera z bazy, płaci za każdą minutę wynajmu i oddaje do bazy. Autolib' to dziś ponad 4 tys. srebrnych bluecarów w wersjach podstawowej (4-osobowej) i czerwonych aut w wersji bagażowej (2-osobowych). Do tego ponad 1 tys. baz, czyli stacji ładowania samochodów, z 6 tys. punktów do ich podłączenia. Liczby imponują zwłaszcza w Polsce. W całym kraju mamy mniej samochodów elektrycznych i punktów do ich ładowania, niż tylko w tym jednym paryskim systemie "aut na minuty".

Zobacz więcej: [10 wad i zalet carsharingu. Jak się jeździ „autem na minuty”?](#)

Największy elektryczny carsharing świata

To największy system elektrycznego carsharingu na świecie. Dla porównania największy w Polsce system w jednym mieście – Panek w Warszawie – ma 600 hybrydowych yarisów, a największy w 100% elektryczny system – Vozilla we Wrocławiu – udostępnia 200 nissanów (osobowych leafów i bagażowych e-NV200).

Zobacz więcej: [We Wrocławiu już 190 elektrycznych nissanów „na minuty”](#)

Przejazd bluecarem kosztuje równowartość 1,4 zł za każdą minutę, ale minimalna opłata obejmuje przynajmniej 20 minut wynajmu. Stawki są niższe dla stałych użytkowników płacących abonament (10 euro miesięcznie). Jednak i tak opłaty są wyższe od ofert z polskiego rynku. Za podróż „elektrykami” Vozilli we Wrocławiu zapłacimy 1 zł/min, a wynajem hybryd Panka w Warszawie lub Click2Go w Poznaniu wyniesie nas jeszcze mniej. To daje niższe koszty od taksówek, a przy użytkowaniu auta tylko w mieście, wychodzi też często taniej od zakupu własnego pojazdu.

Dlaczego wynajem aut elektrycznych nie wypalił?

Jednak to nie cena przesądziła o porażce systemu Autolib' w Paryżu i niewielkiej sprzedaży bluecarów na świecie. Winna jest przede wszystkim marna jakość

samochodów i źle funkcjonujący system ich wynajmu.

Cel jako postawił sobie koncern Bolloré – budowa taniego, prostego i niedużego auta elektrycznego (zupełnie jak pomysł polskiego rządu) – nie pozwolił mu na jakikolwiek sukces w sprzedaży bluecarów na świecie. Auta z zewnątrz odstają od projektów Pininfariny. Są nijakie i nie wzbudzają większego zainteresowania. W środku auto wygląda jak Fiat Cinquecento z lat 90. Jediną różnicą jest kolorowy wyświetlacz wskazujący poziom naładowania baterii. Toporne wykonanie miało gwarantować niską cenę, odporność na zniszczenia podczas wynajmu i łatwość wymiany uszkodzonych elementów (przyjęcie takich celów rozważa także Electromobility Poland). Testowane przez portal WysokieNapiecie.pl egzemplarze z przebiegami rzędu 30-50 tys. km wyglądały jednak jakby rzeczywiście zostały wyprodukowane w latach 90. i przejechały dziesięć razy więcej.



Podobnej wielkości auta elektryczne – Renault ZOE (od 132 tys. zł z akumulatorem o pojemności 41 kWh) czy pięciodrzwiowy Smart EQ forfour (od 96 tys. zł z akumulatorem 17,6 kWh) – także są dość skromnie wyposażone, ale prezentują się dużo lepiej i są bardziej funkcjonalne. I chociaż bluecar jest od nich istotnie tańszy, to Vincent Bolloré przyznał w ubiegłym roku, że kierowany przez niego koncern nie będzie w stanie konkurować cenowo przy masowej produkcji z gigantami rynku.

Carsharing słabej jakości

Bolloré wciąż mógłby jednak produkować po 1-2 tys. elektrycznych aut rocznie, gdyby udawało mu się rozwijać sieć miejskich wypożyczalni „elektryków” na minuty. Przez lata funkcjonowania paryskiego Autolib’ koncernowi zdobył jednak niewiele kolejnych umów – otworzył niewielkie systemy w Lyonie i Bordeaux, włoskim Turynie oraz amerykańskim Indianapolis i dwa miesiące temu w Los Angeles, gdzie elektryczny carsharing oparty na bluecarach jest m.in. usługą socjalną dla najbiedniejszych mieszkańców, których nie stać na własne auto. Największym sukcesem jest, działająca od pół roku, wypożyczalnia bluecarów w Singapurze, gdzie docelowo dostępnych będzie tysiąc francuskich „elektryków”.

Jednak system bazowy, gdzie auta wypożycza się i oddaje tylko w wyznaczonych punktach, jest mocno ograniczający klientów. Na świecie, także w Polsce, dużo szybciej rozwijają się systemy swobodne (z angielskiego free floating), w których auto wypożyczamy prosto z ulicy – tam, gdzie zaparkował je poprzedni wynajmujący i zwracamy w dowolnym miejscu na terenie strefy, obejmującej wiele dzielnic miasta. Tymczasem we francuskim Autolib’ nie tylko trzeba znaleźć bazę z wolnymi autami, ale na koniec dojechać także do bazy z wolnymi miejscami. Wynajem kończy się bowiem przez ponowne podłączenie auta. Podczas naszych testów w Paryżu zdarzało się, że w pobliżu miejsca, do którego chcieliśmy dojechać, nie było ani jednej stacji z wolnymi miejscami aby oddać auto. W efekcie parkowaliśmy np. kilometr dalej, płacąc więcej za przejazd. Na blisko dziesięć wypożyczeń mieliśmy ponadto przynajmniej trzykrotnie problemy ze zwrotem auta, a gdy coś szło nie tak system kazał czekać kolejnych 15 minut na możliwość ponownego zarezerwowania miejsca do zwrotu. Oczekiwanie na infolinii zajmowało kolejnych 10 minut.

W nowoczesnych systemach carsharingowych w Polsce nie potrzebujemy też już kart – drzwi otwieramy za pomocą telefonu, a w środku często nie ma już nawet kluczyków – klikamy „start” aby włączyć silnik i jedziemy. We francuskim systemie trzeba mieć przy sobie kartę, a następnie wypożyczyć samochód w automacie przy stacji, co wydłuża całą procedurę. Dodatkowym problemem Autolib’ jest sama jakość systemu – niektóre stacje podczas naszych testów nie działały, auta nie miały płynu do spryskiwaczy, co przy marnej pogodzie utrudniało poruszanie się, często były poobijane z zewnątrz, co zniechęcało do wynajmu, a niektóre po prostu śmierdziały. – Wielu Paryżan brzydzi się do nich wsiadać. Mają opinię lokali na kótkach na przygodny seks albo zażycie narkotyków – tłumaczyła nam mieszkanka francuskiej stolicy.

Utrzymanie ogromnej infrastruktury ładowania i ponad tysiąca stacji wynajmu nie tylko zwiększa awaryjność systemu, ale – przede wszystkim – podnosi koszty jego funkcjonowania. Roczne przychody rzędu 65 tys. zł z każdego auta (wyniki za 2016 rok) nie były w stanie pokryć kosztów działania systemu. W efekcie Autolib' od początku istnienia musiał być dotowany przez Paryż i okoliczne gminy. Data uzyskania przez niego rentowności cały czas była przesuwana.

Zobacz też: [Warszawa traci okazję na 300 aut elektrycznych](#)

Kilka miesięcy temu Vincent Bolloré poinformował, że Autolib' będzie musiał być dotowany do końca umowy wygasającej za pięć lat. Łącznie chodziło o kolejne 233 mln euro subsydiów. To przelało czarę goryczy. Trzy tygodnie temu francuskie samorządy, pomimo walki ze smogiem komunikacyjnym i planów wspierania elektromobilności, zerwały umowę z Bolloré. Autolib' przestanie istnieć 31 lipca. W mieście pozostanie jednak 6 tys. zbudowanych przez koncern punktów ładowania „elektryków”, dostępnych także dla aut prywatnych. Niestety z wtyczkami type 1, podczas gdy większość nowych aut elektrycznych korzysta już z gniazd type 2, które stały się europejskim standardem. Z czasem trzeba będzie je więc zmodernizować.

Lukę w usługach carsharingu wypełni konkurencja, która do tej pory nie miała większych szans w rywalizacji ze wspieranym przez miasto Autolib'. Koncern PSA zapowiedział, że do końca tego roku na ulice Paryża wyjedzie ok. 500 elektrycznych citroenów i peugeotów. Z kolei Renault chce już we wrześniu uruchomić swój system carsharingu. - Przedsięwzięcie to obejmie gamę w 100% elektrycznych samochodów Grupy Renault: ZOE, Twizy, Kangoo Z.E, Master Z.E. Do końca 2019 r. flota będzie liczyć 2000 pojazdów elektrycznych - firma poinformowała w piątkowym komunikacie.

Lekcja dla Electromobility Poland i koncernów energetycznych

Przykład koncernu Bolloré to ważna lekcja także dla Polski. Po pierwsze pokazuje, że zaczynanie produkcji samochodów elektrycznych od tanich, niskobudżetowych egzemplarzy to niemal pewny scenariusz na niepowodzenie. Oprócz Francuzów, na tanich autach elektrycznych krajowej produkcji – Buddy oraz Think City – przejechali się w ostatnich latach Norwegowie, którzy także chcieli aby subsydia na „elektryki”

zostawały w ojczyźnie. Ich los podzielił też włoski Tazzari Zero.

Jedyny koncern na europejskim i amerykańskim rynku, który przebił się z produkcją wyłącznie aut elektrycznych zaczynał od luksusowej wyścigówki – Tesli Roadster, a następnie ogromnego sedana klasy premium – Tesli S oraz drogiego SUV-a – Tesli X. Dopiero po tych doświadczeniach, i nie bez potężnych problemów, ruszyła produkcja średniej klasy auta kompaktowego – Tesli 3. O produkcji aut z jeszcze niższych segmentów na razie nie ma nawet mowy.

Jak tłumaczył w rozmowie z WysokieNapiecie.pl Piotr Zaremba, prezes Electromobility Poland założonego przez cztery państwowe koncerny energetyczne: PGE, Tauron, Enea i Energa, kierowana przez niego spółka także bardzo poważnie rozważa budowę na początek taniego, prostego auta elektrycznego dedykowanego do wynajmu na minuty w polskich miastach.

Do uruchomienia carsharingu opartego na autach elektrycznych przymierzają się już też same koncerny energetyczne – Tauron podpisał w maju w Katowicach list intencyjny z bankiem ING w tej sprawie. Systemem wynajmu „elektryków” na minuty tworzy już także PGE, a mikroskopijny projekt carsharingu od lat prowadzi w Gdańsku Energa. Pilotażowy projekt na ulicach warszawskich miast zakończyło niedawno Innogy, które być może jeszcze w tym roku uruchomi w stolicy projekt w pełnej skali.

Zobacz więcej: [Przetestowaliśmy wynajem samochodów elektrycznych od Innogy](#)

Wady i zalety carsharingu



Lekcja dla polskich firm carsharingowych

Przykład Bolloré pokazuje, że nie tylko rozpoczęcie produkcji aut elektrycznych od najtańszych modeli, ale także próba tworzenia budżetowego systemu wynajmu tych aut, może być złym początkiem biznesu. Autolib' od samego początku miał być tanią, masową usługą. Konkurował więc o klientów wśród pasażerów gęstej sieci komunikacji miejskiej, a nie posiadaczy własnych samochodów chcących być bardziej eko. Ci pierwsi coraz rzadziej korzystali z usługi, gdy Bolloré podnosiło opłaty, aby zmniejszyć straty. Woleli pozostać przy sprawnie funkcjonującej (poza strajkami) komunikacji miejskiej. Ci drudzy nie zamieniali z kolei własnych aut na tandetne i źle utrzymane bluecary.

Zobacz także: [Warszawa z najtańszym w Polsce wynajmem aut „na minuty”](#)

Polskie firmy carsharingowe (co ciekawe, nad Wisłą nie w tym biznesie jeszcze zagranicznych firm) poszły zupełnie inną ścieżką. Stawiają na samochody ze średniej i wyższej półki, a także wyższą jakość usług i sprawniejsze rozwiązania. Wrocławska Vozilla wynajmuje kompaktowe i dobrze wyposażone elektryczne nissany leafy. Z kolei w Krakowie powstaje system KraCar z setką bardziej luksusowych elektrycznych BMW i3. Prezes spółki Smart City Polska, która buduje krakowską wypożyczalnię tłumaczy, że na wczesnym etapie rozwoju tego rynku łatwiej budować

usługę z wyższej półki. – Doświadczenia paryskie są dziś podstawą do planowania działań. Wśród głównych czynników, które doprowadziły do obecnej sytuacji upatruję przede wszystkim niską jakość świadczonej usługi, brak modernizacji zarówno floty jak i stacji ładowania oraz, jako czynnik podstawowy, oparcie na systemie bazowym. Jest to rozwiązanie zrozumiałe w okresie przejściowym, przy braku odpowiedniej sieci ładowania, ale powinno zostać zastąpione docelowo przez free floating – tłumaczy w rozmowie z portalem WysokieNapiecie.pl Krzysztof Klimczak.

Zobacz także: [W Krakowie pojawi się 100 elektrycznych BMW i3 na minuty](#)

W tym samym kierunku idzie także Innogy. Z informacji WysokieNapiecie.pl wynika, że spółka także oprze swój system wynajmu elektryków w stolicy na BMW i3. Podczas pilotażu projektu na początku roku to właśnie to auto było oceniane przez klientów najlepiej. Najstabilniej wyposażone i najbardziej toporne we wnętrzu Renault ZOE, teoretycznie najlepiej nadające się do carsharingu ze względu na niską cenę i prostotę, zostało ocenione najstabilniej.

Zobacz więcej: [Warszawa będzie mieć elektryczne BMW i3 na minuty](#)

Masowa usługa oparta na tanich autach elektrycznych krajowej produkcji jest jednak marzeniem przynajmniej części polityków, szukających spektakularnego sukcesu narodowego planu rozwoju elektromobilności. Rozwój i upadek projektów Bolloré powinien więc być dla nich obowiązkowym studium przypadku.

Zobacz także: [Car sharing to dzielenie się odpowiedzialnością](#)

Carsharing w 10 punktach – czym jest i jak działa?

- 1) Carsharing to wynajem samochodów na przejazd w mieście z punktu A do B – zwykle na kilkanaście minut, a nie jak w tradycyjnych wypożyczalniach na cały dzień.
- 2) Aby móc wynajmować auta należy ściągnąć aplikację na telefon i zarejestrować się za jej pomocą w systemie, podając m.in. swój adres, numer prawa jazdy i numer karty płatniczej lub kredytowej, z której będzie pobierana opłata za przejazd.
- 3) Po krótkiej weryfikacji możemy odnaleźć najbliższe wolne auto na mapie i

zarezerwować je na 15 minut.

4) Gdy dotrzemy do samochodu otwieramy go za pomocą tej samej aplikacji.

5) W środku czekają na nas kluczyki lub tylko przycisk „start” uruchamiający silnik.

6) Nie płacimy ani za zużytą energię czy benzynę, ani za parkowanie auta w centrum miasta. Samochody są ubezpieczone, chociaż zwykle obowiązuje wkład własny w przypadku szkody (najczęściej 1 tys. zł).

7) W przypadku wynajęcia samochodu w 100% elektrycznego możemy poruszać się po buspasach w każdym z polskich miast.

8) Jeżeli w drodze potrzebujemy się zatrzymać, np. aby wstąpić na zakupy, za zachowanie auta na swoją wyłączność zapłacimy dużo mniej niż za jazdę – zwykle ok. 10 gr/min (6 zł za godzinę).

9) Po dojechaniu do celu parkujemy auto na ulicy i zamykamy, kończąc wynajem za pomocą aplikacji. Zwrot auta możliwy jest na terenie strefy danej firmy carsharingowej, obejmującej zwykle większość miasta. Jej obszar jest widoczny na mapie w aplikacji.

10) Po zwrocie samochodu aplikacja poinformuje nas ile zapłaciliśmy za przejazd (licząc przejechane kilometry i/lub czas wynajmu – w zależności od firmy carsharingowej) i sama pobierze tę kwotę z naszej karty.

Wynajem aut na minuty (carsharing) w Polsce



Dane: WysokieNapiecie.pl | Operatorzy | Lipiec 2018

f Udostępnij (40)

🐦 Udostępnij

in Udostępnij

Tagi: #PGE #Tauron #Energia #Enea #carsharing #Vozilla #Panek #innogy
#ElectroMobility Poland #ceny carsharingu w Warszawie #Autolib #Kra

Partnerzy działu



Odnawiamy zasoby świata

Komentarze