

Miliardowe oszczędności możliwe dzięki autonomicznemu transportowi

Automatyzując transport drogowy, można uniknąć kosztów rzędu 51 mld PLN związanych z wypadkami i kolizjami. Do tego dochodzi 2,4 mld PLN rocznie możliwych oszczędności dla branży logistycznej dzięki zredukowaniu kosztów paliwa i wynagrodzeń przy nawet częściowej automatyzacji – wynika z raportu „Autonomiczny transport przyszłości” przygotowanego przez Polski Instytut Ekonomiczny oraz Ministerstwo Infrastruktury. Szacuje się, że branża pojazdów autonomicznych już za 6 lat może być warta 557 mld USD.

Mobilność, multimodalność, współdzielenie, ekologia i autonomia to najważniejsze megatrendy, które kształtują dynamiczne zmiany zachodzące w ostatnich latach w transporcie. W okresie 2011-2016 mogliśmy zaobserwować 42 proc. średnioroczny wzrost liczby patentów w obszarze technologii pojazdów autonomicznych. Zmiany rozbudzają wyobraźnię: 58 proc. Polaków spodziewa się pojawienia się na naszych drogach pojazdów w pełni autonomicznych w najbliższych 15 latach. Zanim jednak do tego dojdzie, czeka nas szereg wyzwań do przewyżnienia: technologicznych, finansowych, ale też i legislacyjnych.

Czas pandemii koronawirusa przyspiesza wiele zmian społecznych związanych z wprowadzaniem nowych technologii, np. w obszarze zakupów online. Czy przyspieszenie jest możliwe także w obszarze automatyzacji transportu? *Choć wiele osób kojarzy autonomiczny transport z samochodami bez kierowców rozwijanymi przez wielkie koncerny z Doliny Krzemowej, automatyzacja transportu to proces ciągły, który postępuje od lat – wyjaśnia Jacek Grzeszak, analityk z zespołu gospodarki cyfrowej Polskiego Instytutu Ekonomicznego. Elementem tego zjawiska są coraz dokładniejsze systemy wspomagania kierowcy, a także intensywny rozwój bezałogowych statków powietrznych obserwowany na polskim niebie. Często umyka naszej uwadze, że większość lotu samolotu pasażerskiego jest wykonywana automatycznie, a autonomiczne wagony metra kursują bez przeszkód w kilkunastu miastach świata. Automatyzacja będzie więc dalej postępować i zmieniać sposoby naszego funkcjonowania, a pandemia może przyspieszyć prace choćby nad autonomicznymi dostawami towarów przez drony lub małe pojazdy.*

Wyzwaniem i kosztem będzie dopasowanie infrastruktury do potrzeb pojazdów autonomicznych, w tym uzbrojenie jej w odpowiednie czujniki, a być może też przebudowa w szerszym zakresie. *Wyposażenie w czujniki wszystkich istniejących dróg twardych o ulepszonej nawierzchni w Polsce kosztowałoby ok. 55 mld PLN, w tym 3,8 mld PLN przypadłoby na drogi krajowe i szybkiego ruchu – wylicza Jacek Grzeszak. Kolejnym wyzwaniem będzie nacisk na obronę przed cyberzagrożeniami, takimi jak możliwość zdalnego przejęcia kontroli nad pojazdem czy cyberszpiegostwo. Ponadto niezbędne będzie stworzenie odpowiednich przepisów, które uregulują kwestię odpowiedzialności za ewentualne szkody, a także zasad wspólnego korzystania z infrastruktury transportowej przez pojazdy różnego typu.*

Na chwilę obecną najbardziej intensywny postęp w obszarze transportu autonomicznego w Polsce dotyczy dronów. W 2018 r. na terenie Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej powstał Centralnoeuropejski Demonstrator Dronów. *To wspólna inicjatywa strony rządowej i metropolii na rzecz rozwoju miejskiego transportu dronowego, w tym także transportu autonomicznego – tłumaczy Małgorzata Darowska, pełnomocniczka Ministra Infrastruktury ds. bezałogowych statków powietrznych i Programu CEDD. W ostatnim*

czasie udało się zapoczątkować zaawansowane testy dronowego transportu medycznego w warunkach miejskich w związku z COVID-19. Na poziomie rządowym odbywa się projekt badawczy dotyczący pojazdów autonomicznych.

Rewolucja w obszarze transportu drogowego może w pierwszej kolejności dotyczyć transportu towarów na długie dystanse. *Polskie firmy mają największy udział w rynku spedycyjnym UE, więc zmiany w tym obszarze będą miały spore przełożenie na polską gospodarkę – zauważa Jacek Grzeszak. Bolączką zgłaszaną przez polski sektor logistyczny są trudności w znalezieniu pracowników. Automatyzacja może być odpowiedzią na ich problemy, jednak na drodze do takiej zmiany będzie stała rozdrobniona struktura sektora. Małe firmy nie mogą sobie pozwolić na wprowadzanie kosztownych, nowych rozwiązań i dlatego znajdują się w gorszej pozycji od ich większych konkurentów.*

Polski Instytut Ekonomiczny to publiczny think tank gospodarczy, którego historia sięga 1928 roku. Obszary badawcze Polskiego Instytutu Ekonomicznego to przede wszystkim handel zagraniczny, makroekonomia, energetyka i gospodarka cyfrowa oraz analizy strategiczne dotyczące kluczowych obszarów życia społecznego i publicznego Polski. Instytut zajmuje się dostarczaniem analiz i ekspertyz do realizacji Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, a także popularyzacją polskich badań naukowych z zakresu nauk ekonomicznych i społecznych w kraju oraz za granicą.

Kontakt dla mediów:
Paweł Leszczyński
Starszy specjalista ds. komunikacji
pawel.leszczynski@pie.net.pl
tel. 48 789 387 682