**Motorewolucja napędzana prądem**

**Motoryzacja – obok IT czy sektora militarnego – jest jednym z kół zamachowych gospodarki. Polska nie ma swoich producentów samochodów. A jedno miejsce pracy w przemyśle auto-moto to kilka dookoła: w usługach, edukacji, marketingu. Jesteśmy na początku dużego, coraz bardziej namacalnego, światowego procesu fundamentalnej zmiany w motoryzacji.**

Paradoksalnie możemy z korzyścią wykorzystać tzw. rentę zacofania, trochę analogicznie jak w infrastrukturze sportowej (a zwłaszcza piłkarskiej). Dziesięć lat temu byliśmy w trzeciej lidze europejskiej pod względem jakości obiektów sportowych czy stadionów. Dziś Polska zalicza się do światowej czołówki. Podobnie w motoryzacji łatwiej będzie nam zbudować zupełnie od nowa coś, co przystaje do aktualnych trendów i wymagań rynkowych czy technicznych. O czym mowa? O elektromobilności, która przetacza się przez świat jak fala i na której grzbiet mamy ambicje wskoczyć, zajmując dobre miejsce.

**Elektryczne pojazdy coraz powszechniejsze**

*Elektromobilność jest obecnie jednym z kluczowych obszarów rozwoju branży motoryzacyjnej, co wynika między innymi z troski o środowisko naturalne. Działania branży są stymulowane przez legislację na poziomie krajowym i europejskim* – mówi w rozmowie z Pulsem Biznesu Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (23 kwietnia 2019). Wystarczy rzut oka na wybrane informacje z ostatnich miesięcy, by zorientować się, że mowa o realnie zachodzącej zmianie. O przechodzeniu na pojazdy emitujące mało spalin (tzw. niskoemisyjne) lub nie wypuszczających ich w ogóle do atmosfery (zeroemisyjne). Fakty są takie: samochodem roku 2019 w Wielkiej Brytanii został Jaguar I-Pace – czyli auto o napędzie elektrycznym. Giganci nowych technologii – jak Tesla, Google czy Apple – to gracze widzący w elektro tzw. *window opportunity*. A według Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodowych (ACEA) w 2018 roku sprzedano w UE około 300 tys. aut elektrycznych: najwięcej w Norwegii, Niemczech, Francji i Wielkiej Brytanii.

**Co słychać w Polsce**

Polska jest jednym z liderów starego kontynentu w zakresie liczebności pojazdów elektrycznych w komunikacji publicznej. Według autorów raportu „Elektromobilność w transporcie publicznym – praktyczne aspekty wdrażania” (wspólna praca Polskiego Funduszu Rozwoju i Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych) w 2017 i 2018 roku co szósty w pełni elektryczny autobus w UE jeździł po polskich miastach. Liderująca Holandia ma ich trzy razy więcej. Procentowy udział tych pojazdów w ogólnej liczebności floty nie odbiega od unijnej średniej. Jak można przeczytać w raporcie, w rządowym programie E-bus swój udział zadeklarowały ponad 62 miasta i gminy, które wspólnie zamierzają zakupić około 800 sztuk autobusów do 2020 roku, a 1500 do 2023 roku. Może to dać nawet 12% udział „elektryków” w ogólnej liczbie autobusów. By sprostać tym celom i wspomóc samorządy w asygnowaniu niemałych kwot, rząd w ramach Programu Rozwoju Elektromobilności (PRE), stanowiącego jeden z istotnych elementów Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) premiera Mateusza Morawieckiego, zdecydował o powołaniu do życia Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Zarządzany i obsługiwany przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, dysponujący pokaźną sumą prawie 7 mld PLN, już rozpoczął organizowanie konkursów dotacyjnych dla samorządów. Fundusz ma działać aż do 2027 roku. Oprócz samorządów wspierać będzie chociażby budowę sieci do ładowania czy produkcję biopaliw.

**Co z autami osobowymi?**

Ale co z autami osobowymi, które tak bardzo rozpalają wyobraźnię? *Na koniec 2018 roku ich liczba wynosiła 4134, a wzrost do 5 tys. obecnie zawdzięczamy udanemu pierwszemu kwartałowi.* (…) *Wpływ na to miały m.in. zakupy firmowe, a także dynamiczny rozwój* carsharingu *w Polsce* – powiedział w rozmowie z Pulsem Biznesu Maciej Mazur, dyrektor zarządzający PSPA. Flotę miejską rozwija teraz BMW dla Innogy, a firmy takie jak Tauron, Orlen czy PGE kupują „elektryki” do swoich usług aut na minuty. Po Europie porusza się dziś 1,3 mln takich aut. W Chinach tylko koncern Great Wall Motor sprzedaje swój egzemplarz R1 w liczbie 4 tys. sztuk miesięcznie. Wydaje się, że bez wsparcia na wzór amerykański czy niemiecki, w postaci dopłat lub obniżek podatków, trudno o stworzenie dużego popytu nad Wisłą. Barierą pozostaje cena. A w niej kluczową rolę odgrywa bateria. U naszych zachodnich sąsiadów dopłaty wynoszą około 4 tys. euro, zaś nad Sekwaną nawet 6 tys. euro. Warto przytoczyć w tym miejscu konstatację autorów raportu „Z prądem czy pod prąd? Perspektywy rozwoju elektromobilności w Polsce” pod red. M. Dulaka i P. Musiałka. Brzmi ona następująco: *Z pewnością czynnikiem sprzyjającym rozwojowi elektromobilności w Polsce są specjalne zachęty, np. darmowe parkingi miejskie, wprowadzenie stref czystego transportu, rozwój „elektrycznego” carsharingu czy możliwość skorzystania z buspasów, lecz nie należy oczekiwać, że te narzędzia są w stanie znacząco przyspieszyć naturalne tempo wzrostu liczby „elektryków” na polskich drogach. Doświadczenia innych państw dowodzą dobitnie, że tylko bardzo wysokie subsydia, połączone z dynamicznym rozwojem infrastruktury ładowania, mogą skutecznie zachęcić do zakupu „elektryków” i zmienić oblicze polskiej motoryzacji.*

**Szukanie nisz i przewag**

Dlatego, by nie wpaść pułapkę imitacyjną i brnięcie w niemożliwe do zastosowania na zbliżoną skalę zastosowania dostępne w najbardziej rozwiniętych krajach, Polacy starają się znaleźć specjalizacje, na których budować można całe gałęzie przemysłu. A także firm, kooperantów i uczelni dostarczających myśli. To nie przypadek, że bardzo duże pieniądze postanowili zainwestować u nas w fabryki baterii do aut elektrycznych dwaj światowi giganci: z Korei Południowej i Belgii. Niewykluczone, że dzięki tym decyzjom i zbudowaniu relacji tych firm z naszymi dostawcami i naukowcami, staniemy się światowym zapleczem rozwiązań w tej wąskiej, ale kluczowej dla elektro świata dziedzinie. Ograniczony zasięg aut elektrycznych i długi czas ładowania to jedne z głównych barier rozwoju. Na całym świecie. Decyzja LG CHEM o tym, że w Kobierzycach powstanie największa w Europie fabryka baterii litowo-jonowych dla samochodów elektrycznych, oznacza, że – jak mówił podczas wręczania pozwolenia na budowę premier Mateusz Morawiecki – *1 na 9 samochodów elektrycznych jeżdżących w Europie będzie wyposażony w baterie wyprodukowane na terenie naszego kraju*. Kwotowo to największa inwestycja od kilku lat. Tuż po Koreańczykach zbliżone ruchy poczynili Belgowie z firmy Umicore, rzucając na stół 660 mln euro i deklarując zbudowanie fabryki baterii w Nysie. Świat motoryzacji i elektromobilności to widzi i traktuje Polskę dość poważnie w tej wielkiej światowej grze gospodarczej.

Reasumując: nie jest źle. Co więcej, jest wręcz dobrze. Udało się przełamać inercję państwa i dość aktywnie skoordynować pracę wielu instytucji. Zaangażowano też spółki skarbu państwa i samorządy. W obszarze transportu publicznego to inne kraje będą musiały gonić nas. Poszukiwania wysokiej klasy przewagi technologicznej – na przykładzie baterii i akumulatorów – pokazują, że dzięki metodzie *spray and pray* możemy być w przyszłości w czołówce państw rozwijających elektromobilność. Tym, co szybko nie zmieni stanu, jest sytuacja na rynku aut osobowych. Być może nie jest to nam na razie pisane? Najgorsze to przespać rewolucję lub zaangażować się w nią za późno. Na szczęście na razie nam to nie grozi.<p "="">

**PRE – Program Rozwoju Elektromobilności opracowany przez Pana Ministra Michała Kurtykę z Ministerstwa Środowiska i przyjęty przez Radę Ministrów w 2017 roku.**

Administracja publiczna ma w projekcie rozwoju elektromobilności podwójną rolę. Z jednej strony koordynuje całość przedsięwzięcia, dbając o odpowiednie tempo zmian w poszczególnych sferach. Z drugiej strony jest odbiorcą zmian, korzystając z tworzącego się rynku infrastruktury i pojazdów.

PRE wskazuje trzy główne fazy rozwoju elektromobilności:

**• I faza (2017–2018)** miała charakter przygotowawczy: zostały stworzone warunki rozwoju elektromobilności po stronie regulacyjnej oraz ukierunkowane finansowanie publiczne.

**• II faza (2019–2020)** – w wybranych aglomeracjach zbudowana zostanie infrastruktura zasilania pojazdów elektrycznych; zintensyfikowane zostaną zachęty do zakupu pojazdów elektrycznych. Oczekiwana jest komercjalizacja wyników badań z obszaru elektromobilności rozpoczętych w fazie I oraz wdrożenie nowych modeli biznesowych upowszechnienia pojazdów elektrycznych.

**• W III fazie (2020–2025)** zakłada się, że rynek elektromobilności osiągnie dojrzałość, co umożliwi stopniowe wycofywanie instrumentów wsparcia.