

Elektromobilność od słów do czynów: czas na działanie!

Kwestia elektromobilności nie schodzi z pierwszych stron gazet i stała się tematem przewodnim całego szeregu konferencji. Elektromobilność, a dokładniej rządowy Program rozwoju elektromobilności w Polsce, stał się zupełnie niepotrzebnie elementem sporu politycznego.

Nie wchodząc w dywagacje polityczne dotyczące zasadności wprowadzenia opłaty emisyjnej, z której mają być finansowane projekty związane z rozwojem elektromobilności, czy realności poruszania się po polskich drogach w 2025 roku miliona aut elektrycznych, należy stanowczo stwierdzić, że Polska nie może zostać obojętna wobec prawdziwej, globalnej rewolucji technologicznej związanej z niezwykle dynamicznym rozwojem e-mobility. Elektromobilność, i szerzej mobilność, nie tylko zmienia patrzenie na rynek transportu indywidualnego i zbiorowego, ale i karze w zupełnie nowy sposób podejść do nawyków konsumenckich i stylu życia setek milionów ludzi na świecie. Wydaje się, że Rubikon został już przekroczony, i elektromobilność nie jest tylko sezonowym chwytem marketingowo-politycznym, ale stała się trwałym punktem odniesienia dla całej polskiej gospodarki i szansą dla nadrobienia zapóźnienia przemysłowego. Pytanie jest czy jako państwo zastosujemy właściwe narzędzia dla wykreowania i wspierania tej nowej gałęzi gospodarki.

Warto pamiętać, że paradoksalnie to właśnie Polacy mają pionierskie zasługi przy tworzeniu pierwszych samochodów elektrycznych. Pionierem w budowie "maszyn elektrycznych" był urodzony w 1861 roku Wacław Kamil Rechniewski, który pod koniec XIX wieku był niekwestionowanym światowym autorytetem w dziedzinie konstrukcji maszyn elektrycznych na prąd stały, a jego maszyny elektryczne - znane pod nazwą systeme Rechniewski - otrzymały w 1889 roku na wystawie powszechnej w Paryżu złoty medal. Nie dość na tym, całkowicie prekursorskie auto napędzane silnikiem elektrycznym konstrukcji Rechniewskiego, wzięło udział w 1895 roku w największym wyścigu automobilowym na trasie Paryż-Bordeaux-Paryż długości 1200 km, dojeżdżając do Bordeaux na rewelacyjnym 7 miejscu. I gdyby nie awaria osi samochodu, pierwszy samochód elektryczny miałby szansę na zajęcie jeszcze lepszej pozycji. Za swoje zasługi w konstruowaniu maszyn elektrycznych i rozwój energetyki we Francji Wacław Kamil Rechniewski dwukrotnie - w 1922 roku i 1924 roku - został odznaczony orderami Legii Honorowej. W Polsce jeszcze zdecydowanie nie czas na przyznawanie orderów, ale warto pamiętać, że jedne z pierwszych "automobili elektrycznych" w Europie były napędzane silnikami elektrycznymi konstrukcji Wacława K. Rechniewskiego.

Po niemal 100 latach znów stoimy przed wyzwaniem technologicznym i cywilizacyjnym. Podczas ostatniej konferencji zorganizowanej przez Eastern Europe Energy Forum w Centrum Naukowym Kopernik padły znamienne słowa, że gdyby ilość słów, które padają na temat rozwoju aut elektrycznych zamienić na roboczo-godziny przy budowie tych samochodów, to Polska byłaby największym producentem pojazdów elektrycznych na świecie... Pomijając tę "lekką złośliwość" panelisty, należy poważnie zastanowić się nad przejściem od słów do e-czynów.

Zgodnie z Raportem przygotowanym przez EY i ING "Którym pasem zamierzamy jechać ?" ([patrz link do pobrania raportu w PDF poniżej](#)) i przedstawionym przez Jarosława Wajera i Kazimierza Rajczyka, już dziś sektor związany z szeroko rozumianą mobilnością jest jednym z najszybciej rozwijających się branż na świecie. Bariery hamujące jeszcze dziś rozwój elektromobilności, takie jak : wysoka cena, słabo rozwinięta infrastruktura ładowania, mały zasięg i długi czas ładowania baterii, mają być zniwelowane najpóźniej do 2030 roku. Ogólnoswiatowe trendy związane z ochroną klimatu spowodują, że pojazdy o napędzie spalinowym będą ustępować miejsca pojazdom napędzanym bateriami elektrycznymi, wodorem lub LNG/CNG. Kraje takie jak Norwegia czy Niemcy planują, że w

latach 2025-2030 w ogóle wstrzymają sprzedaż aut spalinowych. Dodatkowo niezwykle dynamiczny rozwój elektromobilności wspiera rozwój takich trendów jak "connected vehicles", autonomicznych samochodów i zwiększenie liczby flot "car to share". Trendy te wspólnie całkowicie zmieniają znaną nam dziś branżę samochodową. Obecnie Europa wciąż jeszcze należy do miejsc, w których produkuje się największą liczbę aut spalinowych, ale i tu widać bardzo istotną zmianę w polityce największych koncernów samochodowych, choć zgodnie z danymi zawartymi w Raporcie EY i ING sprzedaż aut elektrycznych w 2016 roku stanowiła 0,5% ogółu sprzedanych samochodów. W tym czasie w Chinach odsetek ten stanowił 1,5%, przy czym 40% światowej sprzedaży aut elektrycznych to właśnie rynek chiński.

Polska na tym tle wygląda nader skromnie z 1237 zarejestrowanymi samochodami elektrycznymi w 2016 r., ale i u nas widać bardzo wyraźny wzrost zainteresowania zakupem i użytkowaniem aut elektrycznych. Zgodnie z badaniami Kantar Public z listopada 2017 r. aż 73% polskich kierowców zastanawiało się nad zakupem auta elektrycznego. Zgodnie z tym badaniem najbardziej zachęcającymi czynnikami były niskie koszty eksploatacji (59% wskazań) i ekologia (55% wskazań). Natomiast czynnikiem najbardziej zniechęcającym do zakupu była wysoka cena aut elektrycznych (52% wskazań) i niewystarczająca infrastruktura ładowania, na co wskazało 48% badanych. Kantar Public sprawdziło też jakie zachęty byłyby najistotniejsze dla polskich kierowców przy zakupie auta elektrycznego. I tu aż 63% badanych wskazało, że najważniejszym czynnikiem zachęcającym do kupna byłaby produkcja auta w Polsce. 60% badanych wskazało na zachęty natury finansowej (dopłaty), a 47% na zachęty w postaci darmowego parkowania w strefach miejskich. Jak widać polscy kierowcy najbardziej oczekują, że auto elektryczne będzie polskiej produkcji, a znaczący koszt jego zakupu zostanie sfinansowany w postaci dopłat bezpośrednich lub zwolnień z podatku VAT lub akcyzy. Poza tym polscy kierowcy oczekują, że auto elektryczne będzie autem stosunkowo niedrogim, co spowodowane jest głównie faktem, że nie byłby to jedyny samochód w rodzinie.

W tym też kierunku powinno pójść myślenie osób decydujących o rozwoju elektromobilności w Polsce. Wsparcie państwa powinno być skierowane na projekty związane z masową produkcją polskich, niedużych samochodów elektrycznych. Państwo powinno finansowo wesprzeć - na wzór rozwiązań koreańskich lub japońskich - polskie firmy prywatne, które już mają doświadczenie w zakresie produkcji tego typu pojazdów. Postulat ten dotyczy zarówno aut osobowych, jak i bardzo prężnie rozwijającego się rynku autobusów elektrycznych. W tym zakresie podmiotem, który powinien odegrać czołową rolę jest Polski Fundusz Rozwoju. W polskiej przestrzeni gospodarczej jest wiele firm, które mają potrzebne doświadczenie koncepcyjne, a i często produkcyjne, w zakresie pojazdów elektrycznych, jednak niewystarczający dostęp do kapitałów blokuje ich rozwój. Skupienie się wyłącznie na koncepcji, że tylko koncerny energetyczne są w stanie wspólnie razem wygenerować produkcję aut elektrycznych jest niewystarczające i może stanowić barierę w dynamicznym rozwoju elektromobilności.

Aby móc rzeczywiście mówić o dynamicznym rozwoju rynku aut elektrycznych w Polsce, to oprócz wskazanych wyżej zachęt natury finansowo-fiskalnych dla nabywców i wsparcia dla produkcji polskich aut elektrycznych, konieczne jest szerokie włączenie do Programu rozwoju elektromobilności samorządów i społeczności lokalnych. Samorządy mają bardzo istotne narzędzia dla wykreowania wśród swoich mieszkańców potrzeby posiadania aut elektrycznych. I nie chodzi tu tylko o proste zakazy wjazdu aut spalinowych do centrum miast, czy możliwość poruszania się pojazdów elektrycznych po bus-pasach, ale wykreowania mody na poruszanie się transportem niskoemisyjnym. Edukacyjna rola samorządów to także przekonywanie swoich mieszkańców w każdym wieku, że elektromobilność czy wspieranie innych formuł niskoemisyjności to długoterminowe odpowiedzialne działanie na rzecz

środowiska naturalnego w którym żyjemy. To opowiedzenie się za planetą wolną od szkodliwych substancji wydzielanych przez silniki spalinowe oraz zdrowe życie w przyjaznym klimacie.

Elektromobilność to wielkie wyzwanie cywilizacyjne, ale i znacząca zmiana gospodarcza. Zgodnie z ekspercką analizą Piotra Pieli z EY, całkowite nakłady finansowe związane z rozwojem obszaru elektromobilności w Polsce w perspektywie do 2025 r. to kwota rzędu 180 miliardów złotych. To rzeczywiście duża, ale rozproszona inwestycja, która może pozwolić Polsce zmienić nie tylko stan jakości środowiska naturalnego, ale w znaczący sposób zmienić styl życia Polaków. Warto tę kwotę zmierzyć z nakładami finansowymi planowanymi do poniesienia w przypadku budowy elektrowni jądrowej, które szacowane są od 50 do 70 miliardów złotych. Jednak jestem przekonany, że akurat mądrze wydane pieniądze na elektromobilność to dobra inwestycja nie tylko na naszą rzecz, ale przede wszystkim nasz wkład w zdrowe życie naszych wnuków i prawnuków.

*Jerzy Kurella - ekspert ds. energetycznych
Instytutu Staszica; z-ca przewodniczącego
Sekcji Energetyki SEP*

Pliki do pobrania:

- [Program konferencji Eastern Europe Energy Forum 2018](#)
- [Raport EY i ING "Którym pasem zamierzamy jechać ?"](#)