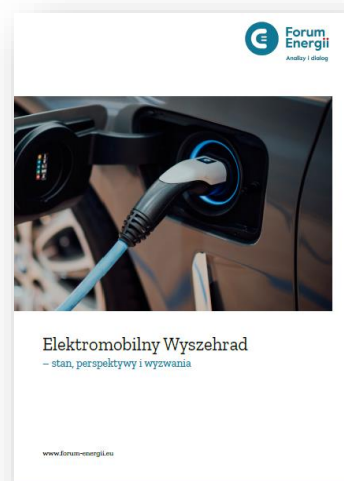


INFORMACJA PRASOWA

Elektromobilny Wyszehrad – jak wykorzystać megatrend elektryfikacji transportu

Transport jest obecnie sektorem o największym udziale emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej i jedynym, którego emisje w ostatnich latach rosły. Cel neutralności klimatycznej oraz ambicje dotyczące redukcji emisji do 2030 r. nie będą możliwe do osiągnięcia bez rewolucji w transporcie, czego potwierdzeniem jest opublikowany przez KE pakiet „Fit for 55”. W państwach Grupy Wyszehradzkiej, biorąc pod uwagę lata braku skutecznych polityk w tym zakresie, wdrażanie odpowiednich działań na rzecz zmniejszania emisji z transportu staje się pilnym wyzwaniem. Megatrendem, w którym trzeba odnaleźć swoją szansę jest elektryfikacja, szczególnie samochodów osobowych.

Produkcja pojazdów jest ważną gałęzią przemysłu w krajach V4. Odpowiednie ukierunkowanie branży motoryzacyjnej w tych państwach może przynieść wymierne korzyści każdemu z nich. W najnowszej analizie przygotowanej w ramach polsko-niemieckiego projektu Int-E-Grid piszemy jak wygląda stan i perspektywy rozwoju elektromobilności w krajach V4, a także jak wykorzystać istniejący potencjał współpracy sektorowej w państwach wyszehradzkich.



Przyszłość transportu to elektryfikacja

Wraz z przyjęciem w UE celu neutralności klimatycznej do 2050 r. i wyznaczeniem wyższych celów redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 roku, dekarbonizacja transportu nieuchronnie przyspieszy. Dla państw Grupy Wyszehradzkiej to ogromne wyzwanie, przede wszystkim ze względu na ciągły wzrost liczby rejestracji używanych, wysokoemisyjnych pojazdów. To jeden z powodów, dla których w Polsce, Czechach, Słowacji i Węgrzech pilnie potrzebne jest stworzenie nowych strategii – na rzecz wspierania elektryfikacji transportu.

Pod wpływem elektryfikacji zmienia się nie tylko pojazdy na ulicach, lecz przede wszystkim sektor producentów pojazdów i ich komponentów. Silnik elektryczny w samochodach znacząco różni się od tradycyjnego silnika spalinowego: jest prosty w budowie, mniej awaryjny, złożony z mniejszej liczby podzespołów i relatywnie tani. W łańcuchu dostaw pojawił się zupełnie nowy, ważny komponent – baterie trakcyjne, produkowane w większości przez poddostawców. Ważnym elementem pojazdu elektrycznego jest także oprogramowanie do zarządzania energią i sterujące pracą wszystkich kluczowych układów. Wszystko to sprawia, że producenci części i akcesoriów samochodowych będą musieli w szybkim tempie dostosować się do zachodzących zmian.

- Dzisiejsza silna pozycja wytwórców pojazdów i komponentów do ich produkcji w państwach V4 może utwierdzać w przekonaniu, że nadchodzące zmiany są jeszcze zbyt odległe, aby podejmować działania już teraz. Ale to krótkowzroczne patwienie. Dotyczy to zwłaszcza mniejszych firm funkcjonujących rozbudowanych łańcuchach dostaw związanych z procesem produkcji pojazdów samochodowych, dla których wycofanie zamówień na konkretne komponenty dotychczas stosowane np. w silnikach spalinowych może oznaczać po prostu niespodziewany koniec działalności. Bez podjęcia działań przez sektor motoryzacyjny oraz świadomej polityki przemysłowej państw, wiele firm motoryzacyjnych w naszym regionie może już wkrótce znaleźć się w bardzo trudnej sytuacji – przekonuje Jacek Mizak z Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych, autor analizy.

Sektor motoryzacyjny – ważny element gospodarek państw V4

Przemysł motoryzacyjny w państwach V4 stanowi ważną część krajowego PKB oraz eksportu. Polska wyróżnia się dużym udziałem sektora produkcji komponentów motoryzacyjnych. Podczas gdy w Czechach, Słowacji i na Węgrzech najważniejszą rolę odgrywają fabryki pojazdów i głównych podzespołów (silniki), Polska specjalizuje się w produkcji części zamiennych i mniejszych komponentów samochodowych.

- W Polsce w sektorze motoryzacyjnym pracuje ponad 300 tys. ludzi. W Czechach, na Słowacji i Węgrzech zatrudnienie stanowi ponad 10% zatrudnionych w przemyśle. Konieczne jest zbudowanie nowej strategii dla sektora motoryzacyjnego, aby mógł się dalej rozwijać. Konieczne jest wyznaczenie krajowych celów rozwoju elektromobilności oraz nadanie odpowiednich kierunków ich wdrażania. Istotne będzie wykorzystanie impulsu fiskalnego pochodzącego z krajowych planów odbudowy do rozwoju branży. Aby nie wypaść z rynku, trzeba szybko i elastycznie reagować na zachodzące zmiany w sektorze – wyjaśnia dr Joanna Maćkowiak-Pandera, prezes Forum Energii.

Dobre praktyki

W naszym regionie elektromobilność znajduje się nadal na wczesnym etapie rozwoju, ale i tu możemy znaleźć przykłady dobrych praktyk. W Czechach i Słowacji skuteczne okazało się zlokalizowanie kluczowych punktów dla infrastruktury szybkiego ładowania przy głównych szlakach transportowych i skierowanie wsparcia publicznego na jej budowę. Dzięki temu przemieszczanie się pojazdem elektrycznym po czeskich czy słowackich drogach jest najłatwiejsze spośród wszystkich państw V4.

Na uwagę zasługuje także polski model elektryfikacji transportu publicznego, w którym określono prawnie wiążące cele w zakresie udziału autobusów zeroemisyjnych oraz uruchomiono programy wsparcia ich zakupu. Dzięki temu Polska zdecydowanie wyprzedza pozostałe kraje członkowskie pod względem liczby elektrycznych autobusów i jako jedyna z regionu jest ujmowana w europejskich statystykach i opracowaniach dotyczących rynku zeroemisyjnych autobusów.

Wartym upowszechnieniem rozwiązaniem jest także wdrożenie instrumentów zapewniających krajowe środki finansowania dekarbonizacji transportu. Instrumenty takie zastosowały Polska (opłata emisyjna) oraz Węgry (środki ze sprzedaży uprawnień do emisji). Bardzo dobrym pomysłem, w kontekście budowy świadomości społecznej już na wczesnym etapie edukacji, jest aktualizacja

podstawy programowej w szkołach, jakiej dokonano w Czechach. Do programu nauczania wprowadzono elementy poświęcone znaczeniu przyjaznych dla środowiska i klimatu form transportu i mobilności, co pomaga budować społeczną świadomość oraz akceptację dla zeroemisyjnego transportu.

Potencjalne obszary współpracy

W raporcie pt. *Elektromobilny Wyszehrad* proponujemy projekty flagowe, które, wdrożone wspólnie przez państwa grupy V4, pozwolą wykorzystać istniejący potencjał sektora motoryzacyjnego i wpłynąć pozytywnie na tempo wdrażania ekosystemu elektromobilności. Są to:

- **Stworzenie Elektrycznego Szlaku (EV4 Route).** To plan połączenia stolic państw członkowskich V4 siecią wielofunkcyjnych stacji (hubów) ładowania pojazdów, która umożliwiłaby płynne przemieszczanie się pojazdami elektrycznymi wszystkich typów pomiędzy Warszawą, Pragę, Budapesztem i Bratysławą.
- **Utworzenie Regionalnego Centrum Kompetencji dla Elektromobilności,** które wzmocni potencjał rozwoju elektromobilności nie tylko w państwach V4, ale w całej wschodniej części Unii Europejskiej. Centrum powinno wspierać kształcenie kadry inżynierskiej na nowych kierunkach na uczelniach technicznych, jak również opracować i uruchomić program szkoleń i stażów dla pracowników produkcyjnych. Kluczową rolę w utworzeniu i funkcjonowaniu takiej instytucji mógłby odegrać Fundusz Wyszehradzki.

Wsparcie elektromobilności może przynieść szereg wymiernych impulsów rozwojowych dla gospodarek krajów V4. Aby nie przegapić szansy, państwa Grupy Wyszehradzkiej muszą zareagować już teraz, opracowując nowe strategie rozwoju dla sektora motoryzacyjnego.

Kontakt dla mediów

Aleksandra Dziadykiewicz, aleksandra.dziadykiewicz@forum-energii.eu

Elektromobilny Wyszehrad – stan, perspektywy i wyzwania

Autor analizy:

Jacek Mizak – Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych

Współpraca merytoryczna:

Michał Borkowski – Forum Energii

Data publikacji raportu: 22 lipca 2021 roku

Wszystkie analizy i publikacje Forum Energii są nieodpłatnie udostępniane i mogą być powielane pod warunkiem wskazania źródła i autorów.