

ELEKTROMOBILNOŚĆ: JAK TO ROBIĄ CHIŃCZYCY?

[ANALIZA]

Pod koniec ubiegłego roku rząd przyjął ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ma to być środek do realizacji założeń Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, która zakłada, że do 2025 roku po polskich drogach ma jeździć milion samochodów elektrycznych. Te ambitne plany stają się jeszcze bardziej ambitne, gdy zestawia się je z doświadczeniami Chin na tym polu. Prześledzenie rozwoju branży elektroaut w Państwie Środka może rzucić nowe światło na niedobory i mankamenty polskiej inicjatywy dotyczącej tego segmentu motoryzacji.

Chińska droga do elektromobilności rozpoczęła się w roku 2001 wraz ze startem tzw. **Programu 863**. Była to inicjatywa rządu w Pekinie mająca dać impuls do rozwoju nowoczesnych technologii. Przewidziano w nim środki na rozwój pojazdów elektrycznych i hybrydowych. Całościowy budżet programu był imponujący: wynosił **około 200 miliardów dolarów**.

W roku 2004 chińska Państwowa Komisja Rozwoju i Reform opublikowała dokument o nazwie **Polityka Rozwoju Przemysłu Samochodowego**. Był to przyczynek do utworzenia potężnej grupy kapitałowej złożonej z szesnastu państwowych firm motoryzacyjnych, które miały ujednoczyć standardy techniczne celem zagospodarowania rynku w zakresie elektroaut. Początki nie były łatwe. W 2008 roku w Chinach **sprzedano zaledwie 366 takich pojazdów**.

W roku 2009 władze centralne zaakceptowały **Plan Restrukturyzacji i Rewitalizacji Przemysłu Samochodowego**. Przewidywał on inwestycje sektorowe rządu 1,5 miliarda dolarów. Miał doprowadzić do 5-procentowego udziału elektroaut w całości chińskiej sprzedaży samochodów. Mniej więcej w tym samym czasie, ze względu na **rekordowy skok cen ropy** (za baryłkę tego surowca trzeba było zapłacić nawet 140 dolarów), Chiny zaczęły komunikować, że elektromobilność ma być sposobem na zmniejszenie zależności własnej gospodarki od zewnętrznych dostaw.

Pik cen ropy dał nowe paliwo do rozwoju elektromobilności w ChRL. Aby przyspieszyć ten proces, władze centralne postanowiły przeznaczyć **dodatkowe 3 mld dolarów** na rozwój technologii w zakresie samochodów „na nową energię”. Co więcej, zdecydowano o przyznaniu pilotażowych subsydiów na zakup samochodów o napędzie innym niż konwencjonalny w pięciu aglomeracjach miejskich.

Zobacz także: [Rynek czeka na prototyp pierwszego elektrycznego auta rodzimej produkcji](#)

Również w 2009 roku Chiny **rozpoczęły program „Dziesięciu miast”**, mający zachęcić potencjalnych nabywców do kupna samochodu elektrycznego. W ramach tego projektu, do każdej z dziesięciu wybranych aglomeracji przez trzy lata miało trafić 1000 elektroaut. Zasilały one głównie floty miejskich władz.

Zgodnie z chińskimi danymi, **w roku 2010 ChRL została największym światowym rynkiem**

samochodów, osiągając roczną produkcję rzędu 18,3 mln sztuk. W tym samym czasie, elektromobilność została przez Pekin wpisana na listę projektów priorytetowych w **12. Planie Pięcioletnim na lata 2011-2015**. Zawarty został w nim jasny cel: **w 2015 roku po chińskich drogach jeździć ma milion samochodów elektrycznych**. Dla zrealizowania tego założenia powołano Państwowe Stowarzyszenie Przemysłu Elektromobilnego (State-owned Enterprise Electrical Vehicle Industry Alliance, SEVIA). W jego skład weszli producenci samochodów, baterii i ładowarek oraz koncerny chemiczne. W 2014 roku powstał z kolei Chiński Komitet Samochodów Elektrycznych, zwany China EV100.

ChRL nie podeszła do tematu samochodów elektrycznych jednotorowo. Zamiast stworzyć jedną politykę, zdecydowano się przeprowadzić symultanicznie szereg mniejszych projektów. Dlatego też nad chińskim programem elektromobilności czuwa szereg instytucji. Kluczową rolę odgrywa Ministerstwo Przemysłu i Informatyki. Jest ono bezpośrednio odpowiedzialne za rozwój branży samochodowej. Rolę pomocniczą pełni Ministerstwo Nauki i Technologii, które zleca i finansuje krajowe projekty badań i rozwoju. Funkcję koordynacyjną pełni Państwowa Administracja Standardów.

Władze w Pekinie rozumiały, że samo stworzenie chińskiego samochodu elektrycznego będzie tylko połową sukcesu. Należało też przekonać do nowego produktu konsumentów. W tym celu zdecydowano się na szerokie subsydiowanie zakupu elektroauta.

Zobacz także: [Przełomowy rok dla polskiej elektromobilności?](#)

W ramach wprowadzonego w 2009 roku Planu Restrukturyzacji i Rewitalizacji Przemysłu Samochodowego, rząd Chin zawarł możliwość wypłacania **dotacji na zakup samochodów elektrycznych**. Pilotażowy program dofinansowywania zakupu elektroaut ze środków państwowych pojawił się w roku 2010. Swym zasięgiem obejmował pięć chińskich miast: Szanghaj, Sjenzhen, Hangzhou, Changchun i Hefei. W ramach pilotażu, indywidualni nabywcy samochodów elektrycznych mogli liczyć na **dofinansowanie rzędu ok. 30 000 złotych**. Jednakże, koszt zakupu chińskiego elektroauta wynosił wtedy ok. 180 tysięcy złotych. Nawet przy dofinansowaniu ze środków budżetowych cena ta była zbyt wygórowana. Dlatego też, poszczególne aglomeracje wprowadziły **własne mechanizmy wsparcia**, które miały promować samochody produkowane w lokalnych fabrykach.

Dzięki miejskim rabatом połączonym z państwową dotacją, chińscy obywatele zainteresowani kupnem elektroauta mogli liczyć na **dofinansowanie sięgające nawet 70% ceny pojazdu**. Według informacji podawanych przez Financial Times, w ubiegłym roku średnie łączne dofinansowanie na zakup elektroauta w Chinach wynosiło **ok. 60 tysięcy złotych**. Lepsze wsparcie elektromobilności ze strony państwa istnieje tylko w Norwegii. W latach 2015-2020 Chiny mają wydać na subsydia dla elektromobilności około **60 mld dolarów**.

Co więcej, nabywcy elektroaut mogą skorzystać też z ulg podatkowych. W zależności od wartości samochodu, mogą odliczyć od podatku **od 20 do 40 tysięcy złotych**.

Dotacje i ulgi to jednak nie jedyny sposób na wsparcie elektromobilności w ChRL. Dodatkową zachętą jest **system przyznawania tablic rejestracyjnych**. Właściciele samochodów z silnikiem spalinowym mogą dostać tablice w ramach loterii, aukcji bądź po opłaceniu wysokiej opłaty rejestracyjnej. Z kolei właściciele elektroaut zostali zwolnieni z tych rygorów w sześciu chińskich aglomeracjach. Co ciekawe, **kierowcy najmniejszych elektryków nie potrzebują prawa jazdy**.

Zobacz także: [Ustawa o elektromobilności zagrożeniem dla rosyjskich interesów? \[KOMENTARZ\]](#)

Władze centralne wdrożyły też odpowiednie narzędzia wspierające elektromobilność w sektorze

produkcji. Od kilku lat w Państwie Środka działa coś, co można porównać do europejskiego systemu zielonych certyfikatów. Producenci samochodów o napędzie konwencjonalnym **muszą wykupywać „zezwolenia” na produkcję każdego auta** od producentów samochodów elektrycznych.

Tak potężne mechanizmy wsparcia są jednak dużym obciążeniem dla państwa. Pekin ma świadomość, że subsydiowanie aut elektrycznych nie może trwać wiecznie. W związku z tym, od 2016 roku dotacje są stopniowo wycofywane. **Całkowicie wygasnąć mają w roku 2021**. Efekty redukcji wsparcia finansowego widać już teraz. W pierwszych miesiącach 2017 roku sprzedaż elektroaut spadła o 20%. Popyt na niektóre modele obniżył się o 62%.

A jak mają się sprawy w Polsce? W roku 2018 powstać ma dokumentacja i **pierwsze wersje prototypów polskiego elektroauta**. Zwycięski prototyp zostanie wyłoniony przez komisję, która weźmie pod uwagę m.in. rynkowy potencjał i możliwości masowej produkcji. Ma to być typowo **miejski samochód**, który na jednym ładowaniu ma przejechać co najmniej 150 kilometrów. Za przygotowanie tego przedsięwzięcia odpowiada specjalnie powołana spółka – **ElectroMobility Poland**. Auto ma trafić do małoseryjnej produkcji już w roku 2019. Pierwsze egzemplarze mają trafić m.in. do spółek energetycznych i Telewizji Polskiej. Konsumencką sprzedaż polskiego elektroauta ma wesprzeć ustawa o elektromobilności, która m.in. zwolni te pojazdy z akcyzy.

Choć w roku 2016 w Państwie Środka sprzedano **507 tysięcy samochodów elektrycznych** (co było najlepszym wynikiem na świecie), to wciąż nie wiadomo, na ile wynalazek ten zakorzenił się na chińskim rynku. Świadczy o tym m.in. spadek zainteresowania tymi pojazdami po wycofaniu części subsydiów. Zmniejszenie presji ze strony rynków ropy sprawiło, że zmiana profilu chińskiej motoryzacji stała się mniej paląca. Jednakże, chińskie doświadczenia mogą być cenne dla krajów takich, jak Polska, które dopiero przygotowują się do rozwoju elektromobilności. Oczywiście polskie i chińskie warunki gospodarcze są nie do porównania, niemniej, działania Pekinu w tej sprawie mogą służyć jako **poligon do przetestowania pewnych rozwiązań wspomagających produkcję i zakup samochodu elektrycznego**. Biorąc pod uwagę przykład Państwa Środka, można zastanowić się, czy wymieniony we wstępie cel- milion samochodów elektrycznych na polskich drogach już w 2025 roku- jest na pewno do zrealizowania.