Chiny potęgą na rynku pojazdów elektrycznych

Utworzono: środa, 27, czerwiec 2018 11:49



W ubiegłym roku Chiny pozyskały 21,7 mld euro inwestycji na produkcję pojazdów elektrycznych (EV), podczas gdy Europa jedynie 3,2 mld euro - wynika z publicznych danych europejskich producentów samochodów, opracowanych przez Transport & Environment (T&E).

Chiny produkują o jedną trzecią więcej samochodów niż Europa (23,5 miliona samochodów osobowych wyprodukowanych w 2017 roku, w porównaniu z 17 milionami w Europie), a zatem wielkość rynku nie może wyjaśniać ogromnych różnic w inwestycjach. Chińskie regulacje - wymagające od producentów samochodów produkcji pojazdów elektrycznych na swoim terytorium - są główną siłą napędową inwestycji w takie pojazdy. Takich regulacji obecnie Europie brakuje.

Chińska polityka wspierania pojazdów przyjaznych środowisku (o napędzie elektrycznym i hybrydowym - „new energy vehicle mandate”) ustanowiła dla producentów taki cel sprzedaży EV, który przekładałby się na ok. 4% udział pojazdów o zerowej emisji w rzeczywistej sprzedaży pojazdów w 2020 roku. W listopadzie ubiegłego roku Komisja Europejska zaproponowała nowe cele redukcji emisji CO2 z samochodów: o 15% w 2025 i 30% w 2030 r. Nie wyznaczyła natomiast celu dla sprzedaży pojazdów o zerowej emisji.

Phoca PDF

- Chiny zdecydowanie stawiają na samochody elektryczne i wygrywają wyścig - mówi Julia Poliscanova, dział pojazdów przyjaznych środowisku w T&E. - Zrozumiałe jest, że produkcja podąża za popytem, a popyt jest efektem inteligentnej, ambitnej polityki przemysłowej. A Europa wciąż nie może wyzbyć się tradycji korzystania ze szkodliwych dla środowiska diesli. Ministrowie krajów UE mają dwie możliwości: albo wyznaczą cel sprzedaży EV w celu utrzymania miejsc pracy w Unii, albo pozwolą europejskim producentom samochodów na kontynuowanie sprzedaży szkodliwych diesli w Europie, inwestowanie zysków w produkcję samochodów elektrycznych za granicą i importowanie wyprodukowanych w Chinach samochodów elektrycznych do UE."

Volkswagen, Daimler i Renault-Nissan ścigają się, aby inwestować w chińską produkcję pojazdów elektrycznych. Największy europejski producent samochodów, Grupa Volkswagen, prowadzi w stawce dzięki 10 miliardom euro w joint venture z chińskim Anhui Jianghuai, które w ramach inicjatywy "Roadmap E", planuje zwiększyć sprzedaż pojazdów elektrycznych do 1,5 miliona na całym świecie do 2025 roku.

Nissan zobowiązał się do zainwestowania 8 miliardów euro w joint venture z Renault i Dongfeng, w celu uzyskania dominującej pozycji wśród producentów pojazdów elektrycznych w Chinach. Daimler AG połączył siły z chińskim BAIC w ramach przedsięwzięcia o wartości 1,6 miliarda euro, celem produkcji samochodów Mercedes-Benz w nowym zakładzie w Pekinie.

Dla producentów samochodów było oczywiste, że chińska polityka wspierania pojazdów elektrycznych będzie wymagać inwestycji. Rzecznik VW powiedział Bloombergowi, że ta polityka "idealnie pasuje do naszej, niedawno ogłoszonej mapy drogowej dla pojazdów elektrycznych." Po podjęciu decyzji o wyprodukowaniu elektrycznego Mini w Chinach, BMW stwierdziło, że postępuje zgodnie z kluczowym aksjomatem biznesowym: "produkcja podąża za rynkiem".

- Jako Polska szczególnie powinniśmy zwrócić uwagę na wydźwięk raportu, na to, jak regulacje państwowe potrafią wzmocnić perspektywiczną produkcję, napływ kapitału, jak kreują miejsca praca i jak jednocześnie sprzyjają środowisku - mówi Piotr Skubisz, dział transportu i analiz Instytutu Spraw Obywatelskich INSPRO. - Przykład ten jest również istotny w kontekście przyszłości produkcji autobusów elektrycznych w Polsce, branży tak dobrze się zapowiadającej i już w tej chwili przynoszącej wymierne sukcesy.

Ostatnie badanie przeprowadzone przez Cambridge Econometrics - zatwierdzone przez BMW, Renault-Nissan, Valeo, ABB, związki zawodowe, grupę konsumencką BEUC i pro-środowiskowe organizacje pozarządowe - wykazało, że w UE można stworzyć 206 tysięcy miejsc pracy dzięki przejściu z pojazdów zasilanych paliwami kopalnymi na napędzane energią odnawialną - do 2030 r.

- Regulacje chińskiego rządu wymusiły na koncernach zwiększenie inwestycji, robią to również ze strachu przed utratą możliwości sprzedaży samochodów na

ogromnym rynku - dodaje Skubisz. - Zatem wchodzą we współpracę z lokalnymi producentami i tam tworzą miejsca pracy. Imponujące jest tempo zmian. Chiny raptem rok temu wprowadziły odpowiednie regulacje. Zostaje otwartym pytanie jakie mogą być kolejne posunięcia Chin oraz jaki może mieć to wpływ na plany produkcji EV w Polsce? Czy Unia nie powinna wprowadzić podobnych do chińskich mechanizmów wsparcia EV tak, by później nie importować tych pojazdów masowo z Chin.

- Wyścig pojazdów EV właśnie się rozpoczął - podkreśla Julia Hildermeier, specjalistka ds. elektromobilności T&E. - Chińczycy mają przewagę dzięki ambitnemu celowi dla sprzedaży pojazdów o zerowej emisji. A przecież dopiero w zeszłym roku Chiny wprowadziły odpowiednie prawo. Europa także może szybko nadrobić zaległości. Parlament Europejski i rządy UE mogą to zrobić, ustalając wiążący cel obniżenia emisji CO2 o 20%, w odniesieniu dla normy do 2025 r., w połączeniu z docelowym poziomem sprzedaży pojazdów elektrycznych.

Źródło: INSPRO

Phoca PDF