Przyszłość rynku motoryzacyjnego wobec wyzwań ochrony środowiska

data aktualizacji: 2018.10.10



Alfred Franke, prezes SDCM. fot. Piotr Łukaszewicz

3 października 2018 roku Parlament Europejski w głosowaniu przyjął stanowisko nakazujące obniżenie emisji CO_2 w motoryzacji o 20% w 2025 r. i 40% w 2030 r. Co więcej, producenci pojazdów będą musieli zapewnić, że udział samochodów zero- i niskoemisyjnych (emitujących mniej niż 50 g CO_2 na kilometr) wyniesie 20% sprzedaży nowych pojazdów do 2025 r. i 35% do 2030 r. Dla szeroko rozumianego przemysłu, czyli produkcji samochodów i części motoryzacyjnych, to spore wyzwania.

Zachęcamy do lektury komunikatu Stowarzyszena Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzaycjnych.

Zmiany te wpłyną także na produkcję i handel częściami oraz usługi z tym związane. Już pod koniec 2017 r., gdy Komisja Europejska opublikowała swoje stanowisko dotyczące redukcji emisji CO_2 (15% do 2025 r. i 30% do 2030 r.), przedstawiciele branży w zasadzie jednym głosem twierdzili, iż są to plany zbyt ambitne. Czekamy obecnie na stanowisko Rady Unii Europejskiej i na to co przyniosą w tej sprawie negocjacje trzech ciał ustawodawczych UE (tzw. trialog). Nie ma jednak co liczyć na cuda. Stanowisko Parlamentu Europejskiego i propozycje niektórych państw członkowskich zmieniły ciężar debaty na niekorzyść przemysłu motoryzacyjnego.

Pozostaje więc pytanie nie „czy", tylko „jak". Najważniejsze pytanie brzmi co dalej z polskim przemysłem motoryzacyjnym?

O nowych normach redukcji emisji CO_2, związanych z tym problemach i wyzwaniach, prognozach i kolejnych krokach legislacyjnych w tym zakresie, będzie można usłyszeć podczas dyskusji na Kongresie Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego, który odbędzie się 7 i 8 listopada tego roku w

Warszawie.

Uczestniczyć w niej będą dwie największe organizacje reprezentujące branżę motoryzacyjną w Polsce tj. SDCM reprezentującym producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych, a PZPM działającym w interesie producentów pojazdów. Szykuje się zatem gorąca debata, a może porozumienie ponad podziałami.

Debata w Brukseli – czy nie hamujemy przemysłu motoryzacyjnego w Europie?

Nikt już nie myśli o złagodzeniu i tak ambitnej propozycji Komisji Europejskiej. Na stole pozostały jedynie ambitniejsze projekty. Jednak dodatkowe procenty redukcji CO_2, to w zasadzie sztuczne odchodzenie od technologii silników konwencjonalnych oraz nowoczesnych rozwiązań niskoemisyjnych, które także oferują swój udział w redukcji emisji CO_2, wyłącznie w stronę pojazdów elektrycznych. Kierowcy nie są jednak gotowi, by płacić za droższe rozwiązania bez dotacji, a infrastruktura do ładowania takich pojazdów jest jeszcze w początkowej fazie nie tylko w Polsce, ale i w wielu krajach Europy.

Surowe normy dotyczące CO_2 oznaczają zawirowania w przemyśle motoryzacyjnym, utratę setek tysięcy miejsc pracy i związane z tym problemy socjalne i gospodarcze. To także wizja zniszczenia pozycji jaką wypracował sobie na świecie europejski (i polski) przemysł motoryzacyjny. W naszym kraju producenci części motoryzacyjnych skupieni są w dużej części wokół technologii silnika spalinowego. Ich kondycja ma znaczenie dla wielu powiązanych gałęzi a przez to gospodarki całego kraju. Wartość produkcji części motoryzacyjnych w Polsce wyniosła w 2017 r. ponad 80 miliardów złotych. Producenci części motoryzacyjnych w naszym kraju tworzą 140 tysięcy miejsc pracy i są silnie zaangażowani w tworzenie innowacji przeznaczając 5-10% obrotu na rozwój i innowacje. Stanowi to w sumie co najmniej 4 miliardy złotych.

Debata w Warszawie – co zmiany w Europie oznaczają dla polskiego przemysłu?

Wątek redukcji CO_2 debatowany w Brukseli nie będzie jednak jedynym trudnym tematem poruszonym na Kongresie Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego. Warto pamiętać, że w niedługiej przyszłości na kłopoty z emisją dwutlenku węgla nałożyć się mogą także Brexit czy wojny taryfowe. Na motoryzację wywrą wpływ także megatrendy, jak cyfryzacja i telematyka, przemysł 4.0, pojazdy autonomiczne i elektromobilność. Niosą one za sobą szereg możliwości, jednak lista zagrożeń jest równie długa jeśli nie dłuższa.

O tym wszystkim podczas XIII Kongresu Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego, który odbędzie się w Warszawie w dniach 7-8 listopada 2018 r. Można o nim przeczytać na stronie www.moto-konferencja.pl

Źródło: