

Konrad Popławski,
Główny Specjalista Zespołu Niemiec i Europy Północnej, Ośrodek Studiów Wschodnich (OSW)

Elektromobilność - zagrożenie dla niemieckiej motoryzacji?

Jesteśmy świadkami rewolucji na rynku motoryzacyjnym, która w ciągu kilkunastu lat może zakończyć wieloletnią dominację silnika spalinowego w produkcji samochodów. Właśnie niemieckie koncerny motoryzacyjne przez długi czas zakładały, że transformacja w kierunku silnika elektrycznego będzie procesem trwającym wiele lat. Nie doceniły one siły przekonań ekologicznych w społeczeństwie oraz tempa zmian technologicznych.

Niemieckie koncerny próbują nadgonić stracony czas i szykują nowe modele aut elektrycznych. Nie jest jednak pewne, czy uda im się osiągnąć tak wysoką konkurencyjność w ich produkcji, jak to im się udało z samo-

chodami spalinowymi. Jeśli transformacja niemieckiej motoryzacji się nie powiedzie, to będzie to niosło poważne konsekwencje nie tylko dla gospodarki Niemiec, ale dla całego europejskiego przemysłu. W obliczu przetarasowań

rynkowych polska gospodarka może uzyskać szansę na zdobycie większej wartości dodanej w produkcji samochodów i części motoryzacyjnych, niż to miało miejsce dotychczas.



■ Problem ekologiczny

Problemy niemieckiej motoryzacji rozpoczęły się od skandalu Volkswagena z silnikami diesla. Koncern ten przyznał się w 2015 r. do montowania w wyprodukowanych przez siebie autach urządzeń do manipulacji emisją spalin. Specjalne oprogramowanie ograniczało osiągi silników w warunkach laboratoryjnego testowania ilości zanieczyszczeń wydostających się z układu wydechowego. Upublicznienie tych informacji wstrząsnęło wizerunkiem Volkswagena, branży motoryzacyjnej, a przede wszystkim silnika diesla, który do tej pory był uznawany za względnie ekologiczny, bowiem dzięki niskiemu zużyciu emitował on mniejszą ilość CO₂. Od czasu skandalu, technologia silnika diesla zaczęła być kojarzona szczególnie w państwach Europy Zachodniej z zatrucaniem powietrza w miastach szkodliwymi tlenkami azotu. Kolejne europejskie miasta zaczęły wprowadzać zakazy wjazdu do centrów dla samochodów z silnikiem starszej generacji (najczęściej dla norm Euro 4 i starszych), ale w perspektywie najbliższych 5-10 lat wiele stolic zapowiedziało całkowity zakaz wjazdu dla diesli. Te tendencje zaniepokoiły konsumentów do tego stopnia, że sprzedaż samochodów tankowanych ropą naftową zaczęła pikować. O ile jeszcze w 2015 r. diesle stanowiły niemal 52% sprzedawanych w UE, to w 2018 r. odsetek ten spadł do 36%. Zaufanie społeczeństwa do producentów samochodów zostało nadwyrężone, gdyż kolejne koncerny przyznawały się do uczestnictwa w manipulowaniu pomiarami spalin. Niewielu wierzyło w zapewnienia, że najnowsze silniki diesla przewyższają swoją ekologicznością silniki benzynowe.

Afera spalinowa postawiła w szczególnie trudnej sytuacji niemiecką branżę motoryzacyjną, która wcześniej przez lata święciła triumfy na rynku globalnym. Koncerny z Niemiec wyspecjalizowały się w produkcji samochodów klasy premium z dużymi jednostkami napędzo-

wymi, dlatego w większości sprzedawały właśnie samochody spalające ropę naftową. Z racji gwałtownego spadku popularności tej technologii, istotna część przewagi rynkowej niemieckich producentów została zniwelowana.



Jeśli transformacja niemieckiej motoryzacji się nie powiedzie, to będzie to niosło poważne konsekwencje nie tylko dla gospodarki Niemiec, ale dla całego europejskiego przemysłu

■ Niegotowi na elektromobilność

Afera spalinowa nie okazała się końcem problemów niemieckiej motoryzacji. Nowym zagrożeniem okazał się przełom w dziedzinie elektromobilności. W ostatniej dekadzie niemieccy producenci eksperymentowali z pojazdami elektrycznymi, jednak produkcja tego typu aut charakteryzowała się niską rentownością ze względu na wysokie ceny i niski popyt. W ostatnich jednak latach amerykańska firma Tesla udowodniła, że samochody elektryczne mogą wykazywać się osiągamiami zbliżonymi do samochodów spalinowych, a do tego ich cena zaczęła stopniowo spadać. Niemieccy producenci spoglądali na te przemiany rynkowe z przymrużeniem oka, ale kolejne sukcesy Tesli udowodniły nawet największym sceptykom, że przyszłości należy do samochodów elektrycznych, gdyż konsumenci oczekują coraz wyższych standardów ekologicznych, także w motoryzacji. Niemiecka gospodarka okazała się nieprzygotowana na to wyzwanie. Okazało się bowiem, że

Niemcy utracili w ostatnich dekadach znaczną część kompetencji w dziedzinie elektrochemii i elektrofizyki, a co za tym - nie posiadają konkurencyjnej technologii produkcji ogniw do akumulatorów litowo-jonowych. Jest to kluczowe wyzwanie, bowiem właśnie bateria jest najbardziej kosztowną częścią samochodu elektrycznego. Ponadto w tego typu autach nie wykorzystuje się części, w których niemieccy producenci charakteryzowali się wysokim stopniem specjalizacji, takich jak układ paliwowy, skrzynie biegów, czy układ wydechowy. Transformacja w kierunku elektromobilności oznaczać więc będzie nie tylko konieczność wieloletnich prac w celu wyspecjalizowania się w produkcji baterii, co jest domeną producentów z Chin, Korei Południowej i Japonii. Ponadto Niemcy będą musieli liczyć się z utratą miejsc pracy w przedsiębiorstwach, będących poddostawcami koncernów wyspecjalizowanymi w produkcji komponentów do silnika spalinowego. Jeden z czołowych niemieckich think-tanków Instytut Badań Rynku Pracy i Zawodów prognozuje, że ze względu na rozwój elektromobilności do 2035 r. Niemcy stracą 0,6% PKB i 114 tys. miejsc pracy. Tak duże straty powstaną przy stosunkowo konserwatywnym założeniu, że udział samochodów elektrycznych w rynku będzie stanowił jedynie 23%.

■ Rewolucja cyfrowa

Jeszcze jednym wyzwaniem dla niemieckich koncernów są też postępy w dziedzinie opracowywania systemów autonomicznego poruszania się samochodów. Zaawansowane prace w tej dziedzinie prowadzą producenci ze Stanów Zjednoczonych i Chin, jako że właśnie te dwa kraje posiadają wysokorozwiniętą branżę IT. Jest to kolejna dziedzina, w której Niemcy, a właściwie cała Europa, odstają od czołówki światowej. Niemieckim producentom, takim jak Volkswagen, właśnie prace nad koncepcją samochodu autono-

micznego, spędzają najwięcej snu z powiek. Jeśli bowiem te starania w ciągu kilku lat okażą się sukcesem, to atrybuty samochodu w dzisiejszym rozumieniu, odejdą w zapomnienie. Opracowanie bowiem samochodu w pełni autonomicznego oznaczałoby, że pasażer nie będzie czerpać żadnej satysfakcji w prowadzeniu samochodu, lecz będzie mu zależało na efektywnym dojeździe go w komfortowych warunkach z punktu A do punktu B. Osoba, która do tej pory prowadziła samochód tradycyjny, w samochodzie autonomicznym będzie mogła oddać się pracy, bądź relaksowi. Ta rewolucja byłaby więc kolejnym uderzeniem w kompetencje niemieckich producentów.

■ **Konsekwencje dla europejskiego przemysłu i Polski**

Pomimo że dzisiaj nie wiemy, w jakim tempie i stopniu zarysowane wyżej przemiany zmienią świat motoryzacji, pewne jest jedno. Niemcy - największa

gospodarka UE i jedna czołowych gospodarek świata - jak na razie nie jest wśród pionierów zmian i będzie miała problemy z transformacją w kierunku motoryzacji przyszłości. Wydaje się, że szanse na utrzymanie przez niemiecką gospodarkę dzisiejszego stanu posiadania w motoryzacji będzie ekstremalnie trudne.

Problemy niemieckiej gospodarki będą niosły też konsekwencje dla całej Europy. Niemieckie koncerny motoryzacyjne są jedną z najbardziej umiędzynarodowionych niemieckich branż, która posiada olbrzymie aktywa inwestycyjne na całym świecie. Szczególnie region Europy Środkowej może silnie odczuć osłabienie pozycji niemieckich koncernów samochodowych. Problemy z zachowaniem konkurencyjności mogą mieć Czechy, Słowacja i Węgry, jako kraje, których rozwój w dominującym stopniu opierał się w ostatnich trzech dekadach na przyciąganiu inwestycji motoryzacyjnych z Niemiec. Kryzys niemieckiej branży samochodowej może przynieść nieoczekiwane odmienne

skutki dla polskiej gospodarki. Polska w mniejszym stopniu niż pozostałe państwa Grupy Wyszehradzkiej była zainteresowana agresywnym wspieraniem inwestycji motoryzacyjnych z zagranicy. Stąd koncerny związane z elektromobilnością mogą wciąż znaleźć atrakcyjne lokalizacje na inwestycje. Efektu tego już widać. Polska była w zasadzie głównym wyborem dla takich firm jak koreański LG Chem, belgijski Umicore, koreański SK Innovation i chiński Guotai-Huarong do produkcji komponentów do baterii elektrycznych. LG Chem już od 2018 r. produkuje ogniwa litowo-jonowe, a w ciągu najbliższych lat może stać się największą fabryką ogniwa na świecie. Na paradoks zakrawa fakt, że jedna ojczyzna motoryzacji Niemcy musi poczekać na uruchomienie pierwszej masowej fabryki ogniwa litowo-jonowych do 2021 r., a sam zakład nie będzie należeć do żadnego niemieckiego koncernu, lecz do chińskiego CATL.

Większe opracowanie na ten temat znajduje się na stronie OSW: www.osw.waw.pl

□

” Problemy niemieckiej gospodarki będą niosły też konsekwencje dla całej Europy. Niemieckie koncerny motoryzacyjne są jedną z najbardziej umiędzynarodowionych niemieckich branż, która posiada olbrzymie aktywa inwestycyjne na całym świecie

