

Rynek

e-mobilność

w Polsce



ELEKTROMOBILNOŚĆ W POLSCE: DO PEŁNA PROSZĘ

Na całym świecie jest niemal 7 mln samochodów elektrycznych. Do 2025 r. ta liczba prawdopodobnie się podwoi. Kolejne koncerny podają coraz bliższe daty, kiedy zakończą produkcję samochodów spalinowych. Jak grzyby po deszczu, na mapie całego świata, wyrastają kolejne gigafabryki, w których produkowane będą baterie do pojazdów elektrycznych.



Agata Rzędowska
dziennikarka

Europa do rewolucji na drogach przygotowywała się ponad dekadę. Ostatnie pięć lat to intensyfikacja prac nad regulacjami, uruchomienie kolejnych systemów wsparcia dla nabywców. Jak elektromobilność wygląda w Polsce?

Liczba zarejestrowanych „elektryków” rośnie, trudno ocenić tempo tego wzrostu. Jeśli popatrzymy na dane z poszczególnych lat, to widzimy ogromne skoki. Jeśli jednak porównamy liczbę nowo rejestrowanych aut z wtyczką do tych z rurą wydechową, nie ma powodów do zadowolenia. Obecnie w kraju jest zarejestrowanych ok. 20 tys. samochodów w pełni elektrycznych (BEV) i mniej więcej drugie tyle hybryd typu plug-in (PHEV, ładowanych z gniazdka). Przed rokiem BEV było o połowę mniej. Ile w 2021 r. sprzedano nowych samochodów spalinowych? Ponad 440 tys. Mówimy tu zatem wciąż o nieporównywalnej skali.

Są jednak miejsca, gdzie auta elektryczne już się zadowoili. Po 25 latach działania na rzecz upowszechnienia e-aut Norwegia może się pochwalić tym, że w styczniu br. sprzedaż nowych samochodów elektrycznych sięgnęła tam niemal 90 proc. Auta spalinowe są tam od kilku miesięcy na marginesie nowych rejestracji. W całym 2021 r. dwie trzecie sprzedawanych nowych aut stanowiły samochody elektryczne. Co ciekawe, w Norwegii nie ma dopłat do samochodów elektrycznych, są jedynie zwolnienia podatkowe – przede wszystkim zwolnienie z VAT. O takim wsparciu mówi się od kilkunastu miesięcy w Brukseli,



Program „Mój Elektryk” daje możliwość dofinansowania zakupu aut zero-emisyjnych. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej zawarł porozumienie z Bankiem Ochrony Środowiska, na podstawie którego bank zaprosił firmy leasingowe do współpracy przy realizacji programu.

na razie jednak odpowiednich regulacji nie ma. Czy Polska wspiera rozwój elektromobilności dopłatami? Tak, w lipcu 2021 r. wystartował program „Mój elektryk”. Oferuje on dopłaty do zakupu samochodów elektrycznych, zarówno osobowych, jak i dostawczych. Dopłaty, a właściwie refundacje, są dostępne zarówno dla nabywców indywidualnych, jak i firm

i flot. Program został przygotowany przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW). Ma on podpisane umowy z ponad 10 podmiotami, są to banki i instytucje finansowe. Jakiej wysokości są te dopłaty? Dla osób fizycznych posiadających kartę dużej rodziny – 27 tys. zł i brak ograniczeń cenowych. Pozostali kupujący mogą uzyskać maksymalnie 18 750 zł na samochody o wartości do 225 tys. zł. Dla przedsiębiorców dopłaty uzależnione są od deklarowanego rocznego przebiegu, jednak maksymalna cena auta nie może przekraczać 225 tys. zł. Dopłaty obejmują także auta leasingowane.

Dla krajów, a w zasadzie kontynentów, wyzwaniem na najbliższe lata będzie budowa niezawodnej i dostępnej infrastruktury do ładowania aut. Pomimo tego, że pierwsze seryjne egzemplarze mają już ponad 10 lat, nie udało się jeszcze wypracować jednolitych standardów dotyczących rozliczeń za ładowanie. W wielu krajach działają lokalni operatorzy. Ci, którzy oferują usługi ładowania, międzynarodowo proponują usługi roamingu (podobne jak w te-

lefonii). Jednak klienci do dalszych podróży autami z wtyczką muszą się solidnie przygotować, instalując aplikacje do płatności, zamawiając specjalne karty RFID. W niewielu miejscach można za ładowanie zapłacić kartą zbliżeniową w terminalu.

Dokładnie tak wygląda sprawa ładowania aut w Polsce. Przybywa inwestycji w infrastrukturę do ładowania, sieć stacji powoli się zagęszcza. Niestety nadal są na tej mapie „białe plamy”, a wyruszając w trasę, trzeba zadbać o to, by mieć karty i aplikacje do uruchamiania stacji ładowania kilku operatorów. Tylko nie-liczne sieci ze sobą współpracu-

ją. Nie można jednak mówić, że po kraju „elektrykami” jeździć się nie da. Na koniec lutego br. w Polsce było ponad 1,5 tys. lokalizacji, z ponad 3,5 tys. publicznych punktów ładowania – to dane z ogólnodostępnej bazy Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych prowadzonej przez Urząd Dozoru Technicznego. Ile działało w tym czasie stacji benzynowych? Nieco ponad 7,7 tys.

Największa sieć ładowania działająca w Polsce należy do Green-Way Polska, druga co wielkości jest sieć Orlen. Swoje stacje ładowania mają też Lotos, Tauron, PGE, Enea, E.on. Działają też sieci niezwiązane z branżą



Obecnie w kraju jest zarejestrowanych ok. 20 tys. samochodów w pełni elektrycznych (BEV) i mniej więcej drugie tyle hybryd typu plug-in (PHEV, ładowanych z gniazdka). Przed rokiem BEV było o połowę mniej. Ile w 2021 r. sprzedano nowych samochodów spalinowych? Ponad 440 tys. Mówimy tu zatem wciąż o nieporównywalnej skali.



Z nowym rokiem firma ZPUE S.A. poszerzyła swoją ofertę o stację ładowania pojazdów elektrycznych. Jakość, moc, szybkość i design to nowoczesna stacja ładowania samochodów elektrycznych EV-C produkcji ZPUE S.A.

energetyczną np. Revnet, Ekoen, Elocity, EV+, Go+, Zepto. Osobno działa sieć Superchargerów Tesli. Po wielu miesiącach oczekiwania pojawiły się też w ostatnich miesiącach stacje Ionity, europejskiego projektu, w który zaangażowane są Audi, BMW, Ford, Hyundai, Mercedes i Porsche. Ionity stawia stacje dużych mocy. Nie każde auto może tę moc wykorzystać. Tam, gdzie konfiguracja auta na to pozwala, postój przy ładowarce

NFOŚiGW uruchomił system wsparcia do budowy infrastruktury ładowania. Do podmiotów stawiających stacje ładowania, tankowania wodoru, ale też instalujących sieci przesyłowe i stacje transformatorowe trafi łącznie ponad 800 mln zł.



może trwać do pół godziny. Ciekawym rozwiązaniem są też huby ładowania. Takie oferuje Ekoen. W jednym miejscu jest kilka urządzeń do ładowania o różnych mocach. Na takiej stacji jest też zaplecze sanitarne i gastronomiczne. Flagowa stacja sieci działa w Zielonej Górze. Wracając do tego, dlaczego tak długo kierowcy musieli czekać na pierwsze stacje w Polsce. Problemy wynikały z zawłościami procesów administracyjnych – te niestety wciąż się nie zmieniają. Wiele czasu zajmuje uzyskanie decyzji, w tym o mocy przyłączeniowej, podłączenie energii, odbiory. Tracą na tym niestety jednakowo operatorzy, których urządzenia nie mogą zarabiać, ale też kierowcy, którzy mają ograniczony dostęp do infrastruktury ładowania. Zasięgi większości dostępnych na rynku europejskim samochodów pozwalają już na jeżdżenie w długie trasy. Auto elektryczne nie jest już drugim, a jedynym samochodem w rodzinie. Zasięgi od 300 do 500 km nie są już dziś rzadkością. Operatorzy sieci ładowania naciskają na ustawodawcę, by ten

pspa.com.pl pzpm.org.pl

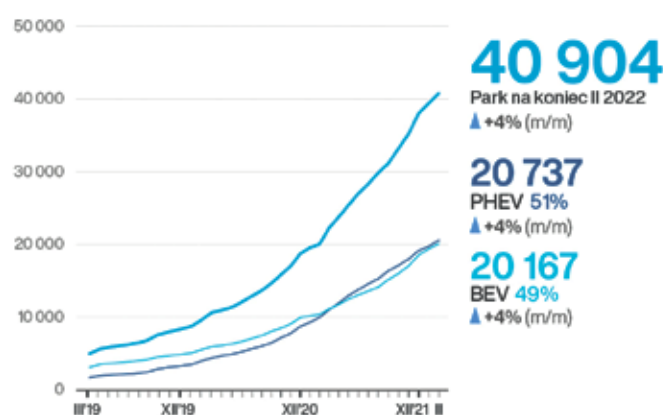
LICZNIK ELEKTROMOBILNOŚCI

LUTY 2022

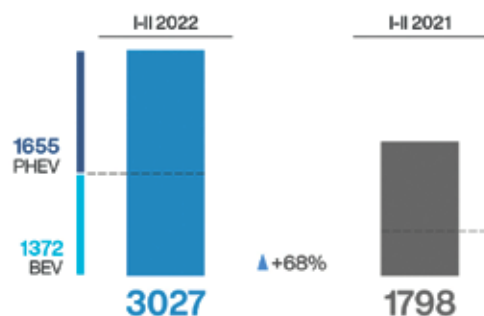
Pojazdy

PARK ELEKTRYCZNYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH, DOSTAWCZYCH I CIĘŻAROWYCH **42 711** ▲+100% (r/r)

ELEKTRYCZNE SAMOCHODY OSOBOWE (szt.)



LICZBA NOWO ZAREJESTROWANYCH ELEKTRYCZNYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH (NOWYCH I UŻYWANYCH)



ELEKTRYCZNE SAMOCHODY DOSTAWCZE I CIĘŻAROWE

PARK **1807** LICZBA REJESTRACJI (nowych i używanych)
I-II 2022 **150** I-II 2021 **64** ▲+134%

ELEKTRYCZNE AUTOBUSY DMC > 3,5 t

PARK **665** LICZBA REJESTRACJI (nowych i używanych)
I-II 2022 **14** I-II 2021 **20** ▼-30%

ELEKTRYCZNE MOTOCYKLE I MOTOROWERY

PARK **10 696** MOTOROWERY **9969** MOTOCYKLE **727** LICZBA REJESTRACJI (nowych i używanych)
I-II 2022 **311** I-II 2021 **193** ▲+61%

ELEKTRYCZNE POJAZDY MIKRO I INNE

PARK **454** LICZBA REJESTRACJI (nowych i używanych)
I-II 2022 **13** I-II 2021 **1** ▲+1200%

WODOROWE SAMOCHODY OSOBOWE (FCEV)

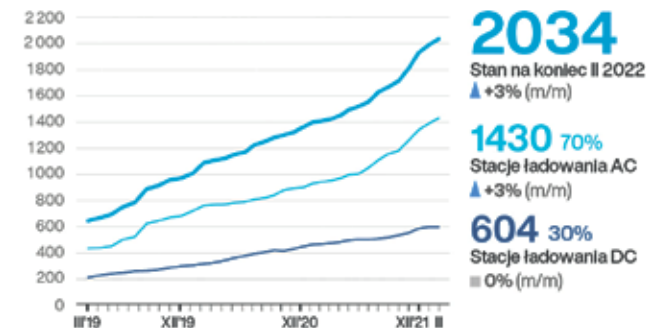
PARK **118** LICZBA REJESTRACJI (nowych i używanych)
I-II 2022 **39** I-II 2021 **2** ▲+1850%

HYBRYDOWE SAMOCHODY OSOBOWE I DOSTAWCZE

PARK **346 324** LICZBA REJESTRACJI (nowych i używanych)
I-II 2022 **20 627** I-II 2021 **18 726** ▲+10%

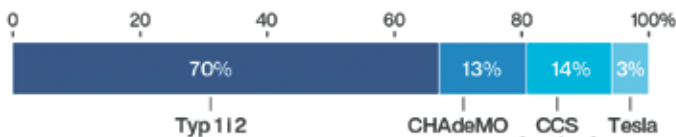
Infrastruktura

LICZBA STACJI ŁADOWANIA W POLSCE (szt.)

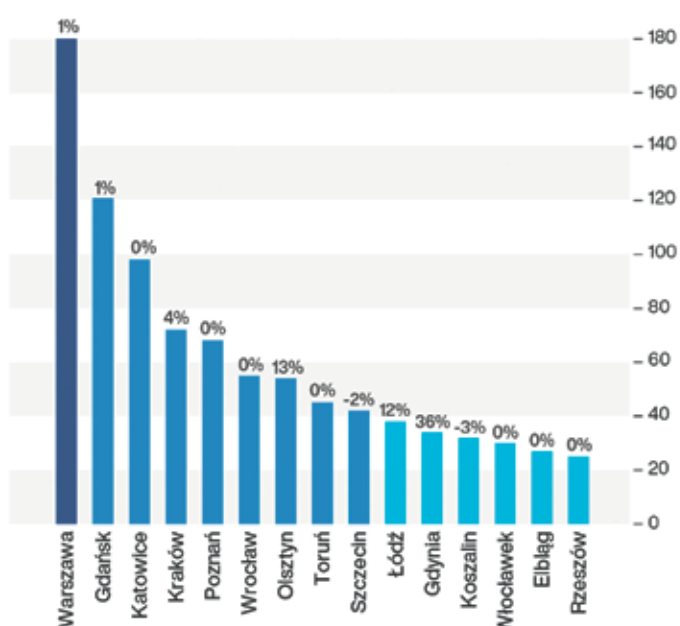


LICZBA OGÓLNODOSTĘPNYCH PUNKTÓW ŁADOWANIA **3963** ▲+2% (m/m)

STRUKTURA OGÓLNODOSTĘPNYCH PUNKTÓW ŁADOWANIA



MIASTA Z NAJWIĘKSZĄ LICZBĄ STACJI ŁADOWANIA (zmiana m/m)



* Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji

** Źródło: złożone analizy danych pochodzących m.in. z Centralnej Ewidencji Pojazdów, a także własne badania i prowadzone ewidencje PZPM i PSPA

przygotował specustawę, która zapewni szybki rozwój sieci i znieśnie część barier administracyjnych.

Przybywa instytucji i firm naciskających na Brukselę, by ta przygotowała jednolite przepisy dotyczące sposobów rozliczeń za ładowanie. Klienci chcieliby, żeby było to tak łatwe, jak płacenie za benzynę. Tego też życzą sobie operatorzy kart płatniczych. Taki apel wystosowała ostatnio Visa. Operatorzy sieci ładowania jednak chcą związać ze sobą użytkowników e-aut i dla nich aplikacje i karty są bardzo wygodne. Producenci stacji ładowania mówią, że są gotowi dostarczać urządzenia z terminalami płatniczymi – takie ma w swojej ofercie m.in. polski producent

Duża moc, szybkie ładowanie, możliwość podłączenia trzech samochodów jednocześnie i nowoczesny design.

Poznaj nową technologię z intuicyjnym interfejsem w ładowarkach samochodowych dla wszystkich typów pojazdów elektrycznych.

Zdobądź więcej informacji o EVAC



ZPUE

Koronea group

Sprawdź pełną ofertę na

www.zpue.pl



– Dzięki coraz większej liczbie firm leasingowych, które podpisały umowy z BOS Bankiem, dystrybuującym dopłaty ze środków NFOŚiGW, liczba beneficjentów programu „Mój Elektryk” systematycznie rośnie. Mimo że procedura udzielania wsparcia mogłaby być krótsza i wbrew coraz trudniejszej sytuacji na rynku motoryzacyjnym, zarówno w styczniu, jak i w lutym procentowy wzrost sprzedaży rok do roku samochodów całkowicie elektrycznych (objętych dofinansowaniem) był znacznie wyższy niż w segmencie hybryd typu plug-in oraz zwykłych hybryd. W kolejnych tygodniach i miesiącach rosnące ceny paliw staną się kolejnym argumentem przemawiającym za zakupem pojazdu zeroemisyjnego, wpływając na jeszcze szybsze wyrównanie TCO (całkowitego kosztu posiadania) modeli elektrycznych i spalinowych – mówi **Maciej Mazur, dyrektor zarządzający, PSPA.**



– Pozyskanie nowych inwestorów pozwoli nam znacząco przyspieszyć proces rozbudowy publicznej infrastruktury ładowania. Zamierzamy również pogłębić współpracę z biznesem i stać się partnerem pierwszego wyboru dla firm, które zamierzają przejść na elektromobilność i potrzebują kompleksowego wsparcia, aby skutecznie przeprowadzić tę transformację – mówi **Rafał Czyżewski, CEO w GreenWay Poland.**

stacji Ekoenergetyka Polska i zagraniczni producenci. Za dostępną technologią nie nadąża natomiast prawo. Powstaje pytanie: co z paragonami i fakturami? Być może uda się wprowadzić podobne wyjątki jak w przypadku biletomatów i parkomatów. Prace nad takimi rozwiązaniami trwają. To ostatnia chwila na rozmowy w tej sprawie. NFOŚiGW uruchomił system wsparcia do budowy infrastruktury ładowania. Do podmiotów stawiających stacje ładowania, tankowania wodoru, ale też instalujących sieci przesyłowe i stacje transformatorowe trafi łącznie ponad 800 mln zł. Polska w krótkim czasie stała się silnym ośrodkiem produkcji baterii. Są tu ulokowane najważniejsze europejskie inwestycje baterijne, w tym gigafabryka LG Energy Solutions w Kobierzycach. Rośnie fabryka separatorów SK Innovations w Dąbrowie Górniczej. Rusza budowa fabryki folii miedzianych SK Nexilis w Stalowej Woli. Działa już zakład produkcji przekładników wstępnego ładowania KET Poland w Zabrze. Rozbudowuje się fabryka zestawów baterii Northvolt w Gdańsku. Rozpoczęła się budowa fabryki elektrolitów Capchem w Śremie i zakładu recyklingu baterii Elemental Strategic Metals w Zawierciu, a podobny zakład powstaje w Brzegu Dolnym – inwestorem jest SungEel HiTech. Niebawem ruszą prace w Kobierzycach, tam z kolei powstanie zakład produkujący sole litowe, za tym projektem stoi Enchem Poland.

W 2021 r. baterie odpowiadały za niemal 2 proc. polskiego eksportu. Produkcja baterii jest jednak domeną firm zagranicznych. Polskie przedsiębiorstwa produkują stacje ładowania, zestawy baterii do autobusów, zajmują się także montażem i serwisem infrastruktury do ładowania. Polska jest też niekwestionowanym liderem produkcji elektrycznych autobusów. Powstają tu zarówno pojazdy baterijne, jak i wodorowe. Dodatkowo jesteśmy jednym z nielicznych krajów, gdzie wciąż produkuje się trolejbusy. Najprężniej działa Solaris. Firma od kilku lat ma zagranicznego właściciela, ale zakłady produkcyjne wciąż w Polsce. O przetrwanie walczy Autosan. Pojawił się też nowy gracz – ARP e-Vehicles. Powstają w Polsce też autobusy zagranicznych marek, m.in. Volvo. Niebawem będą nad Wisłą produkowane też samochody elektryczne. Na razie możemy się pochwalić tym, że Volkswagen ulokował tu produkcję dostawczego e-Craftera. Niebawem ruszy produkcja elektrycznego Jeepa w Tychach. Jest też szansa na stworzenie rodzimej marki – Izera. Spółka odpowiedzialna za ten projekt przekonuje, że ruszy z produkcją w 2024 r. Na razie przygotowuje się do pozyskania gruntów pod fabrykę. Na

„
Od elektromobilności już nie ma odwrotu. Napędy alternatywne w najbliższych latach zastąpią paliwa kopalne. Znikają kolejne bariery rozwoju: wysokie ceny zakupu pojazdów, małe zasięgi, nieliczne punkty ładowania. Świadomość zagrożeń wynikających z dalszej eksploatacji pojazdów spalinowych powoduje, że rewolucja na drogach przyspiesza.

lokalizację wybrano Jaworzno.

Jednak na elektromobilność powinno się patrzeć nieco szerzej. Rezygnacja z paliw kopalnych, w przypadku krajów unijnych zawarta w propozycji regulacyjnej „Fit for 55”, dotyczyć będzie wszystkich środków transportu. Obejmie zarówno łodzie, jak i samoloty. Czeka nas renesans kolei. Powrócą nocne połączenia międzynarodowe. Do 2035 r., zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej, redukcja emisji z samochodów osobowych i dostawczych osiągnie 100 proc. Co to w praktyce oznacza? Że przestaną być produkowane nowe samochody spalinowe po tej dacie.

Tworzone w miastach strefy czystego transportu to szansa na szybką adaptację rozwiązań rowerowych, czyli dostaw ostatniej mili realizowanych przy pomocy rowerów towarowych z napędami elektrycznymi. Tutaj polskie firmy są już gotowe do działania. Takie pojazdy robi Maxpro dla GLS, działa na tym rynku Stork, Urvis, od niedawna też Kross.

Przybywa firm, które oferują usługi ekoekonswersji, czyli zamiany napędu spalinowego na elektryczny. Liderem jest tu rodzinna firma ze Zgorzelca – Innovation AG, która wyspecjalizowała się w ambitnych projektach użytkowych pojazdów elektrycznych. Na koncie ma współpracę z KGHM i Lasami Państwowymi.

Zmiana w napędach samochodowych pociąga za sobą konieczność wytwarzania energii dla nowego typu aut. Energia ta powinna być zielona. W Polsce można powiedzieć, że prąd „zazielenia się” – ok. 70 proc. energii produkuje się wciąż przy użyciu węgla i gazu. Jednak trwają już przygotowania do dużych inwestycji w farmy wiatrowe na Bałtyku. Prawdopodobnie wojna w Ukrainie przyspieszy prace nad regulacjami pozwalającymi w łatwiejszy sposób budować wiatraki na lądzie. Na razie obowiązuje tzw. ustawa odległościowa, która skutecznie

zahamowała rozwój tej branży w Polsce.

Auta z wtyczką, w przyszłości, mają szansę stać się magazynami energii na kołach. Rozwiązania vehicle-to-grid (V2G) są już w niewielkiej skali testowane w Polsce, większe projekty rozwijane są w Holandii, Japonii i USA. Im więcej będzie się pojawiać instalacji prosumenckich (osób wytwarzających energię na własne potrzeby w mikroinstalacjach OZE), tym więcej będzie energii, którą będzie można handlować. Urządzeniem pośredniczącym, w naturalny sposób, stanie się samochód. Może on też odgrywać znaczącą rolę w systemach zabezpieczających nas przed skutkami zmian klimatu. Samochody elektryczne już się sprawdziły podczas awaryjnych sytuacji, kiedy w domach brakowało prądu. W pełni naładowane auto może zasilać jedno gospodarstwo domowe nawet przez kilka dni.

Kolejnym etapem rozwoju elektromobilności będzie autonomizacja. Dla starzejących się mieszkańców dużych miast autonomiczne busy i samochody będą gwarancją niezależności. Autonomizacja wpłynie też pozytywnie na bezpieczeństwo na drogach. Jednak zanim to nastąpi, czeka nas jeszcze jedna poważna zmiana na drogach. Tiry też będą miały niebawem napędy elektryczne. Powstaną dla nich niezależne sieci ładowania. Pojazdy będą tak konfigurowane by podążały za rytmem pracy kierowców, którzy mają ściśle wyznaczony czas pracy i odpoczynku.

Od elektromobilności już nie ma odwrotu. Napędy alternatywne zastąpią paliwa kopalne w najbliższych latach. Znikają kolejne bariery rozwoju: wysokie ceny zakupu pojazdów, małe zasięgi, nieliczne punkty ładowania. Świadomość zagrożeń wynikających z dalszej eksploatacji pojazdów spalinowych powoduje, że rewolucja na drogach przyspiesza. Najbliższa dekada będzie dla branży motoryzacyjnej przełomowa. Wyzwaniem będzie utrzymanie miejsc pracy, z perspektywy Polski to bardzo ważny wątek. Branża motoryzacyjna odpowiadająca za ok. 10 proc. produkcji przemysłowej i blisko 90 mld euro obrotu rocznie. Będzie potrzebowała wsparcia w transformacji.

O autorce

Entuzjastka elektromobilności, autorka kilkuset tekstów o samochodach elektrycznych i ich otoczeniu. Pomysłodawca i redaktor prowadząca książki „Rozmowy o elektromobilności”, pierwszej polskiej publikacji, w której głos zabierają praktycy i obserwatorzy megatrendów pokazując, czym dla nich są elektryczne samochody i do jakich zmian się przyczynią. Prowadzi autorską audycję motoryzacyjną „Szybkie wózki” w radio RDC. O elektromobilności pisze dla miesięcznika My Company Polska i w Green Car Magazine wydawanym przez Fundację Promocji Pojazdów Elektrycznych.



– W tym kontekście warto dodać, że prywatne firmy mogą i powinny odegrać jeszcze większą rolę w transformacji rynku samochodowego w Polsce. Przyczynić się do tego powinien nie tylko błyskawicznie rosnący sektor e-commerce, przechodząc na dostawy zeroemisyjne, ale także wszystkie inne przedsiębiorstwa, zmieniając swoje firmowe floty na elektryczne. Po pierwsze, poprawiłaby się jakość powietrza w polskich miastach, a przy okazji używane samochody służbowe, po kilku latach leasingu, a więc znacznie tańsze, trafiłyby na rynek i do użytkowników prywatnych – zauważa **Anna Zielińska-Rakowicz, Ddyrektor zarządzająca, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych.**



– W Polsce największą barierą dla rozwoju elektromobilności jest brak gęstej i niezawodnej infrastruktury do ładowania. Zarówno w miastach, jak i przy trasach. Brakuje wolnych ładowarek AC w przestrzeni publicznej miast oraz super szybkich ładowarek DC, w szczególności przy autostradach i drogach szybkiego ruchu. Pojedyncze ładowarki nie rozwiążą problemu ładowania, muszą to być kompleksowe rozwiązania składające się z wielu urządzeń, wsparte odpowiednim systemem informatycznym. Ładowanie musi być łatwe. Poza tym kluczowym aspektem jest jakość i niezawodność sprzętu

– wyjaśnia **Katarzyna Sobótka-Demianowska, ekspertka ds. elektromobilności.**

ELIMEN IDZIE PO MILIONY

Polska firma tworząca rozwiązania dla elektromobilności i energoelektroniki chce pozyskać ponad 8 mln złotych na dalszy rozwój i ekspansję rynkową.

Elimen specjalizuje się w projektowaniu i popularyzacji technologii wpisujących się w potrzeby zrównoważonego rozwoju, takich jak napędy elektryczne oraz magazyny energii o różnych mocach. Przykłady projektów realizowanych przez Elimen to m.in. rozwiązania dla transportu komunalnego, branży budowlanej, jak i sportu motorowego. To również magazyny energii, które można łączyć w systemy rozproszone oraz pierwszy na świecie profesjonalny system do diagnostyki, naprawy i balansowania pakietów bateryjnych w pojazdach elektrycznych. Celem firmy jest tworzenie nietypowych rozwiązań w bazie R&D oraz dostosowywanie ich do produkcji masowej u zagranicznych partnerów.

– Elimen Group to zespół ludzi o różnorodnych, uzupełniających się doświadczeniach. Ambicją naszego zespołu jest zdynamizowanie rozwoju polskiej elektromobilności i budowanie zielonej przyszłości dla pokoleń. Projektowane przez nas rozwiązania wpisują się w Cele Klimatyczne ONZ. Era paliw kopalnych jeszcze nie przeminęła, ale niezależność energetyczna budowana w oparciu o odnawialne źródła energii nabiera strategicznego znaczenia zarówno dla klientów indywidualnych, biznesów, jak i całych państw – wyjaśnia **Cezary Klimont, prezes Elimen Group.**

Elimen planuje podwyższenie kapitału o 8 mln zł w formie oferty dla ograniczonej liczby wybranych inwestorów. Środki pozyskane dzięki rozpoczynającej się rundzie finansowania zostaną przeznaczone na skalowanie sprzedaży produktów – zwłaszcza napędów i magazynów energii oraz poszerzenie parku maszynowego i zakup komponentów, co pozwoli skokowo zwiększyć produkcję. Firma inwestuje w wysokiej klasy specjalistów branżowych, dzięki którym możliwy będzie dynamiczny rozwój na rynku krajowym i zagranicznym. Według ostrożnych szacunków, w 2025 roku obroty firmy mają przekroczyć 50 mln zł.

– Rozwiązania dla zrównoważonego rozwoju są nie tylko perspektywiczne, ale także potrzebne tu i teraz. Dodatkowo, Elimen, tworząc autorskie koncepcje, aktywnie współdziała z wieloma polskimi firmami, co pomaga w skutecznym budowaniu siły polskiego biznesu na świecie – komentuje Łukasz Blichewicz, prezes Grupy Assay, która zainwestowała w Elimen Group.

W portfolio spółki znajduje się

szereg gotowych i sprawdzonych konstrukcji własnych, takich jak elektryczne silniki napędowe, systemy sterowania, systemy BMS (Battery Management System) czy przydomowe oraz przemysłowe magazyny energii. Elimen Group tworzy też rozwiązania na zamówienie. Wszystko to dzięki pracy własnego zespołu konstruktorów i zbudowanym łańcuchom dostaw.

– Prototypy tworzone przez nas urządzeń są montowane i testowane w naszym laboratorium oraz w hamowni. Z kolei skalowanie produkcji odbywa się na zasobach zewnętrznych. Współpracując z szeregiem polskich firm, tworzymy produkty najwyższej jakości. Są one w całości oparte o opracowane przez Elimen rozwiązania technologiczne. Taki model działania pozwala nam nie tylko lepiej odpowiadać na potrzeby polskich i zagranicznych kontrahentów, ale też wspierać rozwój rodzimej gospodarki – mówi **Przemysław Rozmysłowicz, Chief Engineer Officer w Elimen Group.**

Po pierwsze: innowacyjne silniki

Motoryzacja jest jedną z podwalin polskiego eksportu – tylko w pierwszej połowie 2021 r. krajowe firmy z sektora produkcji pojazdów samochodowych, przyczep i naczep, sprzedały za granicę towary i usługi o wartości niemal 88 mld złotych. Wzrost sprzedaży o 40 proc. w ujęciu rok do roku był m.in. wynikiem ekspansji Polaków w sektorze elektromobilności.

Perspektywy globalne są bardzo obiecujące. Szereg państw postrzega elektromobilność jako kluczowe narzędzie sprzyjające dekarbonizacji transportu. W 2021 r. na drogi całego świata wyjechało ponad 5,5 mln samochodów elektrycznych, a wartość rynku e-mobility osiągnęła 244 mld dolarów. Dynamiczny rozwój globalnej elektromobilności będzie skutkował osiągnięciem poziomu 700 mln zeromisyjnych samochodów już w 2040 r. – wynika z najnowszego raportu, opublikowanego przez Bloomberg New Mobility Finance podczas COP26 w Glasgow. W ten silny trend chce się wpisać Elimen.

– Na co dzień projektujemy systemy napędowe, dla wielu różnych branż – od przemysłu automotive po przemysł budowlany, marynistyczny czy zbrojeniowy. Trzy lata temu podjęliśmy strategiczną decyzję o rozwoju własnych na-



Elektryczny samochód rajdowy wyposażony przez firmę ELIMEN

pędów, ze względu na znikomą dostępność rynkową systemów napędowych, które utrzymują swoje realne parametry w warunkach pracy. Naszym celem jest udostępnienie klientowi danych i modeli symulacyjnych aby podjął właściwą decyzję zakupową – wymienia **Daniel Śliwka, Chief Technology Officer w Elimen Group.**

Elektryczne autobusy, akumulatory do pojazdów elektrycznych, systemy zarządzania bateriami czy sterowania silnikami elektrycznymi – m.in. takie produkty i usługi odpowiadają na zapotrzebowanie zagranicznych kontrahentów, szczególnie w krajach, gdzie szybko rośnie popularność pojazdów napędzanych energią elektryczną.

– Elektromobilność wkracza do świata motorsportu – to fakt. Dla przykładu, od kilku lat rosnącą popularnością cieszy się Formuła E, w której stosowane są wyłącznie pojazdy elektryczne. Elektryczne auta sportowe cechują się nie tylko ekologicznymi walorami, ale również mniejszą zawodnością ze względu na swoją konstrukcję – dodaje Kuba Przygoński, kierowca rajdowy, wicemistrz świata i wielokrotny mistrz Polski, dla którego Elimen przygotował specjalny napęd elektryczny o mocy

1500 KM. – Testowany przeze mnie silnik Elimen przewyższa parametrami inne napędy elektryczne dostępne obecnie na rynku. Jestem zachwycony możliwościami mojego elektrycznego auta – dodaje Przygoński, który jest ambasadorem kampanii „Elektromobilność – zielone światło dla klimatu”.

Po drugie: efektywne magazyny energii

Elimen Group coraz mocniej zaznacza swoją obecność także poza światem elektromobilności, tworząc magazyny energii – zarówno małe, przydomowe urządzenia, jak i wielkie, kontenerowe rozwiązania dla przemysłu czy farm OZE. Ich modułowość pozwala dostosować pojemność magazynów do konkretnych wymogów klienta.

– Projektujemy i budujemy magazyny dla gospodarstw domowych posiadających instalację fotowoltaiczną – dzięki nim mogą regulować poziom zużycia oraz przechowywać wytworzoną energię w celu jej późniejszego wykorzystania. Oferujemy też rozwiązania dla przedsiębiorstw, które potrzebują efektywnego źródła zasilania awaryjnego – jako kontenerowe, modułowe i skalowalne magazyny energii oparte o opracowane przez nas systemy sterowania. Równocześnie pracujemy nad

unikalną koncepcją rozproszonych magazynów energii, która zapewnia bezpieczeństwo energetyczne, przy jednoczesnej optymalizacji zużycia energii pochodzącej z różnych źródeł – mówi Przemysław Rozmysłowicz.

Inżynierowie Elimen Group tworzą też rozwiązania „szyte na miarę”, zapewniając wachlarz usług projektowych, w tym pełną dokumentację. Specjaliści oferują również konsultacje inżynierskie, które pozwalają zdefiniować założenia i kryteria produktowe, tak by tworzyć prototypy produktów odpowiadających na różnorodne potrzeby klientów.

Plany firmy na przyszłość obejmują m.in. licencjonowanie produktów. Stale optymalizując opracowywane technologie, Elimen chce stać się partnerem z zakresu innowacyjnych rozwiązań dla producentów elektromobilności oraz osób poszukujących nowoczesnych rozwiązań z obszaru zarządzania energią.

Rozwój spółki może być znacznie szybszy niż w wielu innych branżach, dlatego, że zarówno rynek elektromobilności, jak i magazynów energii będzie rosnął w tempie niemal geometrycznym. Z analiz Bloomberg NFE wynika, że w 2040 roku aż 80 proc. nowo sprzedawanych samochodów będzie napędzanych elektrycznie. Z kolei według Międzynarodowej Agencji Energetycznej (IEA) globalny wzrost produkcji energii z OZE (odnawialne źródła energii) w 2050 roku będzie wyższy o 250 proc. niż obecnie i będzie to wtedy najważniejsze źródło energii. Część z tej energii będzie składowana w magazynach energii różnej mocy. IEA szacuje, że w ciągu najbliższych 5-ciu lat globalna pojemność magazynów energii wzrośnie o 56 proc. do poziomu 270 GW w 2026 roku.

Elimen chce jak najwięcej uszczknąć z tego biznesowego tortu.

Robert Moreń



Zespół Elimen

Mój elektryk w Banku Ochrony Środowiska

W ciągu pierwszych 4 miesięcy wdrażania programu „Mój elektryk” BOŚ udzielił dopłaty do leasingu ponad 660 pojazdów elektrycznych. Celem programu jest zniwelowanie emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez dofinansowanie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych – zarówno o napędzie elektrycznym, jak i wodorowym. Program jest realizowany przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i według pierwotnych założeń będzie prowadzony do 2026 r.



Marek Szczepański
dyrektor Departamentu
Programów Publicznych
i Projektów Unijnych,
Bank Ochrony Środowiska

Program zakłada dwie możliwości finansowania. Dotacje do zakupu pojazdów udzielane są bezpośrednio przez NFOŚiGW, a dopłaty do kosztów leasingu za pośrednictwem BOŚ. W ścieżce leasingowej programu oferowanej przez BOŚ obowiązuje zasada „jednego okienka”. Oznacza to, że firma, jednostka samorządu terytorialnego, czy

osoba fizyczna składa wniosek o dotację w firmie leasingowej lub oferującej najem długoterminowy pojazdów i to jedyne miejsce, w którym dopełnia formalności. Firma leasingowa przekazuje następnie wniosek w formie elektronicznej do BOŚ. Po weryfikacji wniosku przez bank, zestawienie pozytywnie ocenionych wniosków trafia do akceptacji NFOŚiGW. Dotychczas BOŚ zawarł umowy współpracy z 15 firmami leasingowymi, ich lista jest dostępna na stronie internetowej <https://www.bosbank.pl/moj-elektryk>. Wartość przyznanych dopłat przekroczyła już 21,5 mln zł (stan na dzień 15.03.2022). Dopłaty dotyczą w większości leasingu pojazdów osobowych kategorii M1 (prawie 500 pojazdów). Dopłatami został także objęty

leasing ponad 160 pojazdów dostawczych kategorii N1. Największą grupę odbiorców dopłat do leasingu stanowi przedsiębiorcy, którzy otrzymali dopłaty do 644 pojazdów (stanowi to 97,28 proc. dopłat). Dotacje otrzymały także osoby fizyczne oraz jednostki samorządu terytorialnego. Zasady wdrażania programu, w tym m.in. wzory wniosku o dotację, umowy dotacji, którą klient podpisuje z bankiem oraz proces oceny wniosków zostały określone przez Fundusz. Zasady te są takie same dla wszystkich firm leasingowych współpracujących z BOŚ. Zgodnie z tymi zasadami, cały proces od momentu przekazania przez firmę leasingową do banku poprawnego wniosku, do przyznania dotacji może trwać maksymalnie 20 dni roboczych

(okres ten obejmuje również ocenę wniosku w NFOŚiGW). Po pozytywnym zakończeniu oceny klient ma przyznane finansowanie na dopłatę do leasingu konkretnego typu pojazdu. Kolejnym etapem po przyznaniu dotacji jest podpisanie umowy dotacji klienta z bankiem. Wpłata dopłaty do leasingu może nastąpić w kilka tygodni, a nawet miesięcy od przyznania dotacji do danego pojazdu. Jest ona uzależniona od trzech warunków. Wpłata dotacji może nastąpić dopiero po podpisaniu umowy dotacji przez klienta i bank, ustanowieniu zabezpieczenia zwrotu dotacji (są firmy leasingowe, które biorą ten obowiązek na siebie, udzielając poręczenia, co przyspiesza proces) oraz dostarczeniu do banku protokołu wydania po-

jazdu klientowi wraz z fakturą. Następnie firma leasingowa w ciągu 14 dni występuje do BOŚ o uruchomienie środków dotacji. BOŚ przelewa środki dotacji na rachunek firmy leasingowej – dotacja pokrywa część lub całość opłaty wstępnej. Bank przesłał już do firm leasingowych wypełnione umowy dotacji dla 181 pojazdów. Dopłaty mogą być przyznawane na pojazdy, które dopiero są zamawiane przez dealera. Pojazd musi być wydany klientowi najpóźniej w ciągu 9 miesięcy od przyznania dotacji. Taki mechanizm z jednej strony daje potwierdzenie firmie leasingowej i klientowi, że dopłata została udzielona, a z drugiej – pozwala na uniknięcie sytuacji, w której klient po kilku miesiącach zrezygnowałby z leasingu danego typu pojazdu, a środki publiczne byłyby wypłacone. Stała współpraca BOŚ z firmami leasingowymi i wsparcie szkoleniowe ze strony banku sprawiają, że wpływa do nas coraz więcej wniosków. W najbliższych miesiącach można spodziewać się ich znacznego wzrostu. Współpracując z BOŚ firmy leasingowe deklarują plany sprzedażowe dotyczące leasingu ponad 6 tys. „elektryków” do końca 2022 r.

MATERIAL PARTNERA

POLAND Weekly

Chcesz zwiększyć rozpoznawalność swojej firmy w środowisku międzynarodowym?

Poland Weekly - najlepsze źródło informacji o Polsce dla obcokrajowców

Poland Weekly to anglojęzyczny tygodnik skierowany do międzynarodowego środowiska biznesowego, dyplomatów i liderów opinii zainteresowanych współpracą biznesową, gospodarczą i dyplomatyczną z Polską. Obejmuje zagadnienia gospodarcze, biznesowe, prawne, finansowe, społeczne i lifestyle.

Zapraszamy do współpracy.

sylwia.ziemacka@polandweekly.com

polandweekly.com

