

Ważne pożytki inteligencji



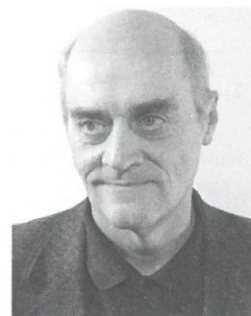
Podczas uroczystej Gali 23 października br. w Centrum Wystawienniczo-Kongresowym w Jasionce k. Rzeszowa poznaliśmy laureatów Polskiej Nagrody Inteligentnego Rozwoju 2017. W kategorii „Człowiek roku” statuetka trafiła do wicepremiera, ministra finansów i rozwoju, Mateusza Morawieckiego, a w kategorii instytucja Roku - do Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, natomiast w kategorii jednostka naukowa do Instytutu Fizyki Plazmy i Laserowej Mikrosyntezy.



Nagrodę Inteligentnego Rozwoju przyznano też w kategorii innowacyjna firma, jednostka samorządu terytorialnego, szkolnictwo wyższe.

Forum Inteligentnego Rozwoju pragnące skupiać wokół swych projektów liderów polskiego postępu cywilizacyjnego podjęło się właśnie trudnego zadania uczynienia naszego rozwoju godnym miana inteligentnego. Ta nowa inicjatywa podjęta została na styku trzech kluczowych filarów polskiej perspektywy inteligentnych specjalizacji: biznesu, samorządu i nauki. A wszystko w tym celu, aby rozwój gospodarczy państwa w maksymalnym stopniu przekładał się na wspólne społeczne, obywatelskie pożytki.

Tak rozumianej idei postępu poświęcono II Forum Inteligentnego Rozwoju, a w 16 panelach tematycznych brało udział ponad 800 samorządowców, parlamentarzystów, naukowców, przedstawicieli biznesu, organizacji pozarządowych, stowarzyszeń naukowo-technicznych oraz mediów. **mb**



Jerzy Bojanowicz

Co nas zmusi do prądochodów

Po wpisaniu „elektromobilność w Polsce” wyszukiwarka Google rekomenduje 297 000 wyników. Na pierwszym miejscu jest odnośnik do strony „19 mld zł na rozwój elektromobilności w Polsce do 2020 r.”, a na drugim „Elektromobilność w Polsce nabiera rozpędu”. Jest ona z czerwca, a tego rozpędu jakoś nie widzę.

Zanim odniosę się do przyjętego w marcu przez polski rząd „Planu Rozwoju Elektromobilności” i zapowiedzi, że w 2025 r. po polskich drogach będzie jeździło milion elektrosamochodów (oczywiście wyprodukowanych w Polsce), to krótka powtórka z... historii.

Przypomnę więc, że w 1971 r. w nowoutworzonym wydziale fabryki samolotów WSK Mielec rozpoczęto seryjną produkcję pojazdów elektrycznych, które szybko opanowały... pola golfowe niemal na całym świecie. Do dziś są zresztą produkowane, a oferta fabryki rozszerzyła się m.in. o kilkuosobowe pojazdy, z których (albo innych firm) możemy zwiedzać jakieś „zabytkowe” miasto, np. Kazimierz nad Wisłą czy Sandomierz. Melexy stały się wizytówką Polski także poza granicami.

Z kolei bywalcy galerii handlowych na pewno widzieli jej ochroniarzy jeżdżących segway’em. Choć jednoosobowy, to miał zrewolucjonizować nasze poruszanie się po mieście. Dziś, wśród normalnych użytkowników coraz popularniejsze są elektryczne hulajnogi i deskorolki. Poręczniejsze (można je złożyć i wziąć pod pachę) i zdecydowanie tańsze.

Najważniejszymi przeszkodami w upowszechnieniu samochodów elektrycznych w Polsce są wysoka cena (nawet ponad pół mln zł), brak odpowiedniej infrastruktury ładowania i ograniczony zasięg. Bo co z tego, że na jednym ładowaniu można przejechać nawet 500 km, a więc tylko nieco mniej niż samochodem z silnikiem benzynowym, gdy później nie będzie gdzie się podłączyć do gniazdka!

Uważam, że samochód elektryczny tak, ale jako drugi-trzeci w rodzinie, wykorzystywany do jazdy z dziećmi do szkoły (i z powrotem), na zakupy, do kina/teatru etc. I takiego chcą też Polacy, czyli - jak wynika z badań ElectroMobility Poland - wyprodukowanego w Polsce, 4-osobowego, o zasięgu 150 km, ładowanego do 2 godz., m.in. na parkingu osiedlowym, stacji benzynowej i w galeriach/centrach handlowych. Jego cena nie powinna przekraczać 60 tys. zł. Oczekiwane są zachęty finansowe i przywileje, jak np. darmowe parkowanie w strefach miejskich.

Nie wiem czy pociechą może być fakt, iż wicepremier Mateusz Morawiecki miał poprzedników, choć ich program był mniej ambitny. Już w 2009 r. niemiecki rząd federalny ustanowił cel dla samochodów elektrycznych: w 2020 r. ich liczba miała osiągnąć milion, ale... „Choć presja na ich rozwój przyspieszyła w 2011 r., planom nie towarzyszyły wystarczające instrumenty wsparcia ani też oczekiwane redukcje emisji. Dopiero w 2016 r. rząd niemiecki wprowadził zachęty finansowe - 4000 euro rabatu przy zakupie samochodu elektrycznego (3000 w przypadku aut hybrydowych, łączących napęd tradycyjny z elektrycznym). Wysoka cena e-aut oraz brak rozwiniętej infrastruktury ładowania powodują, że spośród 45,8 mln samochodów osobowych zaledwie 200 tys. to samochody elektryczne i hybrydowe (tych pierwszych jest mniej niż 80 tys.)” - czytamy w artykule Aleksandry Gawlikowskiej-Fyk „Samochody elektryczne w Niemczech - jazda pod prąd”, opublikowanym w ostatnim „Biuletynie PISM” (nr 105).

Niemcy mają jednak silną motywację, bo samochody stanowią najważniejszą pozycję w ich eksporcie. Sytuacja zaczęła się zmieniać wraz z ujawnieniem w USA oszustw nie tylko Volkswagena, który instalował oprogramowanie fałszujące pomiary emisji spalin. W efekcie zainteresowanie dieslami spadło, a wiele państw rozważyło zakaz ich sprzedaży. Wśród nich są Chiny - największy rynek samochodów elektrycznych i hybrydowych, i największy konkurent Niemiec.

A co nas ma motywować?

Bojan