

Warszawa, 4 kwietnia 2018 r.

## Innowacje centralnie planowane

Rządowy program zatytułowany „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” wymienia kilkanaście tzw. projektów flagowych, które „mają dotyczyć określonego produktu/przełomowej technologii”. Projekty te otrzymają publiczne wsparcie w postaci dotacji, finansowania przez publiczne podmioty, specjalnych regulacji i wprowadzane będą w życie przede wszystkim przez przedsiębiorstwa kontrolowane przez państwo. Zdaniem autorów strategii „flagowe projekty” będą innowacyjne, a tworzone w ich ramach produkty i technologie podniosą innowacyjność całej gospodarki.

Wśród owych projektów flagowych znalazły się między innymi:

- projekt „E-bus”, dotyczący taboru komunikacji miejskiej: autobusów elektrycznych i tramwajów;
- projekt „Samochód elektryczny” – stymulowanie technologii, produkcji i rynku samochodów elektrycznych.

Premier Mateusz Morawiecki, uzasadniając wybór tych „projektów flagowych”, mówił w jednym z wywiadów: „Elektromobilność jest przepustką dla polskich firm, by stały się poważnymi globalnymi graczami (...). To pierwsza rewolucja przemysłowa, w której możemy uczestniczyć na pełnych prawach, jako lider, a nie odbiorca technologii”.

Jest to uzasadnienie czysto ideologiczne. Według rządu za dziesięć lat w Polsce będzie milion samochodów elektrycznych, a państwowe spółki energetyczne będą z tego tytułu miały dodatkowe przychody w wysokości 2 mld zł.

Podobne plany snuli w latach 70. XX wieku przywódcy PZPR, mówiąc o nowoczesnych polskich samochodach, elektronice, ciągnikach. I wówczas, i dziś politycy arbitralnie określają, jakie produkty i technologie uważają za nowoczesne, przyszłościowe i dające polskim firmom szanse na skuteczne konkurowanie na rynkach światowych.

Strategię „wybory zwycięzcy” stosowały także niektóre kraje o gospodarce rynkowej. W efekcie powstawały tzw. białe słonie (white elephants) – niezwykle kosztowne projekty, które nie spełniały swojej funkcji i stawały się bardzo drogie w utrzymaniu. Przed dziesięciu laty w USA urzędnicy Baracka Obamy „wybrali zwycięzcę” – firmę Solyndra, która produkowała bardzo innowacyjne panele słoneczne. Otrzymała gwarancje rządowe na kredyty w wysokości 535 mln dolarów, po czym ogłosiła upadłość. Koszty oczywiście obciążą podatników.

Jeżeli „projekty flagowe” Morawieckiego podzielą los Solyndry, wszyscy za nie zapłacimy. Publiczne pieniądze można wydać znacznie sensowniej – choćby na dofinansowanie wymiany przestarzałych pieców, które są głównym źródłem smogu.

**Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR**

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

 /FundacjaFOR •  @FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

## Środowisko nie odetchnie

Porozumienie paryskie w sprawie klimatu z grudnia 2015 r. ustaliło cel ograniczenia wzrostu średniej globalnej temperatury poprzez obniżenie emisji gazów cieplarnianych. Politykę tę wspiera większość rządów krajów rozwiniętych, a od kilku lat także rządy Chin i Indii. Niezależnie od tego, czy emisja CO<sub>2</sub> rzeczywiście ma decydujący wpływ na zmiany klimatyczne, jest bardzo prawdopodobne, że przepisy dotyczące obniżania emisji gazów będą utrzymane, a nawet zaostrzone. Polska, będąc w Unii Europejskiej, musi się do tych reguł stosować.

Rząd, uzasadniając projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (została przyjęta 11 stycznia 2018 r.), powołuje się na regulacje unijne, choć przy innych okazjach przeciwko nim protestuje, uznając węgiel kamienny za najważniejsze źródło energii elektrycznej, także w następnych dekadach.

Według Komisji Europejskiej transport drogowy jest odpowiedzialny za ok. 20 proc. emisji CO<sub>2</sub>. Wprowadzane innowacje zmniejszają emisję gazu w samochodach spalinowych. „New Car CO<sub>2</sub> Report 2015” podaje, że między rokiem 2007 a 2014 średnia emisja CO<sub>2</sub> samochodów spalinowych, zarówno z silnikiem Diesela, jak i benzynowym, zmniejszyła się ze 160 do 125 g/km. W Polsce ze względu na niską jakość samochodów emisja jest większa, a zatem istnieje znaczna przestrzeń do jej obniżania bez gruntownej zmiany modelu transportu drogowego.

Dziś po polskich drogach jeździ ponad 20 mln pojazdów napędzanych etyliną, olejem napędowym lub gazem. 1 mln planowanych przez rząd samochodów elektrycznych będzie zatem stanowiło 5 proc. wszystkich. Z jednej strony to za mało, by zmienić model komunikacji i zmniejszyć uzależnienie Polski od importu ropy naftowej i jej przetworów. Z drugiej – konieczna będzie rozbudowa infrastruktury przystosowanej do zasilania elektrycznego. Samochody zużywać będą rocznie od 1,5 do 2,5 tWh energii, co stanowi ok. 1 proc. całego zużycia. Ponieważ głównym nośnikiem energii elektrycznej jest i jeszcze długo pozostanie węgiel kamienny, ekologiczny walor samochodów elektrycznych będzie wątpliwy. W dodatku produkcja i utylizacja baterii do samochodów jest dla środowiska naturalnego inwazyjna.

## Cele zbyt ambitne

Na całym świecie 95 proc. samochodów elektrycznych sprzedawanych jest tylko w dziesięciu krajach: Chinach, Stanach Zjednoczonych, Japonii, Kanadzie, Norwegii, Wielkiej Brytanii, Francji, Niemczech, Holandii i Szwecji. Dziś samochody na baterie, a także samochody hybrydowe są droższe od spalinowych i bez dodatkowego wsparcia nie sprostałyby konkurencji.

Znamienny jest przykład Danii, gdzie w I kwartale 2017 r. sprzedaż samochodów elektrycznych spadła o 60,5 proc. w porównaniu z I kwartałem roku poprzedniego. W tym samym czasie sprzedaż w sąsiedniej Szwecji wzrosła o 80 proc., a w całej Unii o 30 proc. Duńczycy są zakochani w czystej energii odnawialnej, chętnie też korzystają z rowerów, których liczba jest w tym małym skandynawskim kraju dwukrotnie większa niż we Włoszech. Ale zniechęcili się do zakupów samochodów elektrycznych po tym, jak w 2015 r. rząd duński zapowiedział stopniowe obniżanie przywilejów podatkowych przy nabywaniu tych pojazdów.

Likwidację ulg na zakup samochodów elektrycznych proponował też prezydent Donald Trump w ramach reformy podatkowej. Opowiedział się za tym Senat, ale po obradach w Izbie Reprezentantów ostatecznie ulgi pozostały.

### Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: [info@for.org.pl](mailto:info@for.org.pl) • [www.for.org.pl](http://www.for.org.pl)

[f](https://www.facebook.com/FundacjaFOR)/FundacjaFOR • [t](https://twitter.com/FundacjaFOR)@FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

Dotacje, które są zależne od decyzji rządów i parlamentów, wprowadzają w branży transportu elektrycznego dodatkową niepewność. W przypadku wycofania lub ograniczenia dotacji nakłady inwestycyjne na samochody elektryczne mogą się nie zwrócić. Samochody elektryczne lub hybrydowe (wyposażone są w silnik spalinowy i jeden lub kilka elektrycznych; współpraca z silnikiem elektrycznym umożliwia odzyskiwanie energii elektrycznej podczas hamowania) z uwagi na wysoką cenę są kupowane przez osoby bogatsze i to one otrzymują dotacje, na które składają się wszyscy podatnicy. Łatwo jest więc przekonać wyborców, by przeciwko nim protestowali i wymusili na politykach ich wycofanie. To dodatkowy czynnik ryzyka.

Mimo dotacji nie udaje się w większości krajów osiągnąć zapowiadanych wcześniej ilości sprzedanych samochodów elektrycznych. Prezydent Obama w przemówieniu o stanie państwa w 2011 r. zapowiedział, że USA będą pierwszym krajem, w którym do roku 2015 będzie jeździło po drogach milion pojazdów elektrycznych.

Aby zapowiedź miała szansę realizacji, administracja obiecała 2,4 mld dolarów federalnych dotacji na wsparcie produkcji pojazdów elektrycznych i akumulatorów nowej generacji. 1,5 mld dolarów dotacji przeznaczono dla producentów wysokowydajnych baterii i ich komponentów, 500 mln na produkcję innych koniecznych komponentów, 400 mln na badania różnych koncepcji elektryfikacji komunikacji samochodowej. Aby zachęcić klientów do kupowania samochodów elektrycznych, przyznano też dla nich dotacje w postaci ulg podatkowych. Ich wysokość zależy od pojemności baterii samochodowej – maksymalnie 7500 dolarów za nowo kupiony samochód.

Dodatkowo ponad 30 stanów ma swoje własne ulgi podatkowe przyznawane użytkownikom samochodów elektrycznych i hybrydowych. Według badań od 30 do 50 proc. klientów twierdzi, że ulgi były główną przyczyną kupna samochodu.

Do końca zeszłego roku w USA sprzedano 542 tys. samochodów elektrycznych, a planowana wielkość 1 mln zostanie uzyskana dopiero w tym roku; według bardziej pesymistycznych prognoz w roku 2020.

W Niemczech łączne ulgi przy zakupie samochodu elektrycznego wynoszą ponad 4 tys. euro i okazały się niewystarczające. Według zapowiedzi rządu niemieckiego sprzed kilku lat w roku 2020 po drogach tego kraju ma jeździć milion samochodów z napędem elektrycznym (nie licząc hybryd). Na razie jest kilkadziesiąt tysięcy, a w roku 2017 sprzedano 21,6 tys.

Jedynym krajem, w którym plany elektryfikacji komunikacji są realizowane z wyprzedzeniem, jest Norwegia. Jest to jeden z najbogatszych krajów na świecie, który od dawna prowadzi politykę proekologiczną, a Norwegowie płacą za to bardzo wysokimi podatkami, które obciążają m.in. ceny samochodów spalinowych. Samochody elektryczne są zwolnione z 25-procentowego VAT-u, a także wielu innych opłat, jakie ponoszą kierowcy samochodów spalinowych, w tym za parking i za wjazd do płatnych stref. W efekcie cena najlepiej sprzedającego się modelu samochodu elektrycznego Nissan Leaf wynosi 240 690 koron (ok. 42 500 USD), podczas gdy cena zakupu Volkswagena Golfa z silnikiem 1,3 l to 238 tys. koron (ok. 42 tys. USD). W Polsce Nissan Leaf kosztuje 139 tys. zł, a Golf połowę tego.

### **Czy elektromobilność to przyszłość?**

Nie można wykluczyć, że niektóre kraje europejskie, a nawet cała Unia wprowadzą regulacje wymuszające elektromobilność. W lipcu 2017 r. rządy Francji i Wielkiej Brytanii ogłosiły, że po roku 2040 nie będą rejestrowane nowe samochody spalinowe, a od 2050 wszystkie samochody poruszające się po brytyjskich drogach będą musiały mieć zerową emisję CO<sub>2</sub>.

**Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR**

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: [info@for.org.pl](mailto:info@for.org.pl) • [www.for.org.pl](http://www.for.org.pl)

[f](https://www.facebook.com/FundacjaFOR)/FundacjaFOR • [t](https://twitter.com/FundacjaFOR)@FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

Jeszcze bardziej ambitne plany ma Norwegia (wszystkie nowe samochody osobowe i dostawcze sprzedawane w 2025 r. powinny być pojazdami o zerowej emisji) i... Indie (każdy pojazd sprzedawany w kraju powinien być zasilany energią elektryczną do 2030 r.). Czy te plany nie zmienią się pod wpływem nowych technologii, nowych zjawisk w gospodarce lub też kampanii na rzecz utrzymania dotychczasowego modelu transportu, nie sposób przewidzieć. Całkowite przestawienie się na pojazdy elektryczne wymagałoby ogromnych nakładów na infrastrukturę.

Popularność samochodów elektrycznych zależeć będzie od cen (w dłuższym okresie dotacje powinny być wycofane) oraz od jakości i ceny baterii elektrycznych. Koszt baterii to ok. 25 proc. ceny całego pojazdu. Cena za energię zawartą w bateriach jest z roku na rok coraz niższa. Od 2010 do 2017 r. cena spadła o 76 proc. Zdaniem Bloomberg New Energy Finance prawdziwy przełom nastąpi w drugiej połowie lat 20. W 2025 r. baterie mogą kosztować ok. 100 dolarów za 1 kWh, co jest uważane za punkt zwrotny w tej branży.

Znaczne nakłady na technologie transportu elektrycznego już zostały dokonane w Chinach. 40 proc. globalnych inwestycji w pojazdy elektryczne ma miejsce w tym wielkim kraju. Produkcją samochodów elektrycznych zajmuje się m.in. wielka chińska korporacja BYD Auto LTD. Chińskie pojazdy sprzedawane są przede wszystkim w kraju, gdzie zyskują popularność dzięki niskim, konkurencyjnym cenom. Jeden z najtańszych – dwudrzwiowy Chery eQ – kosztuje ok. 60 tys. juanów (8 655 USD), uwzględniając dotacje. Bez nich kosztowałby 100 tys. juanów.

Wielkie koncerny zachodnie planują w najbliższych latach przeznaczyć na inwestycje w technologie związane z transportem elektrycznym ponad 100 mld dolarów. W listopadzie 2017 r. zarząd Volkswagena zatwierdził plan zainwestowania 40 mld dolarów w ciągu następnych pięciu lat, aby opracować pojazdy elektryczne, samojezdne samochody i podobne do używanych przez Ubera aplikacje mobilne.

Niemiecki koncern zainwestuje 12 mld euro w budowę elektrycznych samochodów w Chinach, finansując to bezpośrednio z działalności Volkswagena w Chinach. Zakłady w Zwickau we wschodnich Niemczech mają stać się największym producentem samochodów elektrycznych w Europie. Daimler ogłosił, że wyda co najmniej 11,7 mld dolarów na wprowadzenie dziesięciu modeli samochodów elektrycznych i 40 hybrydowych. Zamierza elektryzować całą gamę pojazdów, od samochodów dostawczych do ciężkich samochodów ciężarowych.

Ford zapowiedział inwestycje w samochody elektryczne i hybrydowe w wysokości 11 mld dolarów do roku 2022. Hyundai w styczniu 2018 r. zapowiedział, że zainwestuje aż 22 mld dolarów w technologie elektryczne i w samochody bez kierowców.

Koncerny inwestować będą prywatne pieniądze, choć liczą na wsparcie ze strony państwa. Podejmują ryzyko, że wsparcie to będzie mniejsze od planowanego lub po pewnym czasie zostanie wycofane. Niektóre z inwestycji będą nieopłacalne, a pewne technologie okażą się ślepą uliczką. Decyzje będą podejmować zarządy koncernów, kierując się regułami rynkowymi.

### **Państwo to wprowadzi. Na pewno dobry pomysł?**

Ustawa o elektromobilności zakłada, że do końca 2020 r. w Polsce powstanie m.in. 6 tys. punktów ładowania samochodów elektrycznych. Gminy będą mogły ustanowić strefy czystego transportu (co będzie się wiązało ze specjalną opłatą), a same pojazdy elektryczne zostaną zwolnione z akcyzy. Podobne, często bardziej agresywne zachęty dla zakupu samochodów elektrycznych stosuje wiele

**Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR**

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

 /FundacjaFOR •  @FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

krajów europejskich, lecz liczba sprzedanych samochodów elektrycznych jest tam wciąż niższa od zakładanej.

Nawet jeżeli samochody elektryczne w Polsce zaczną masowo jeździć po polskich drogach, to powstaje pytanie – co to będą za samochody, kto je wyprodukuje i ile zarobi lub straci?

W październiku 2016 r. spółki skarbu państwa – PGE, Energa, Enea oraz Tauron – powołały spółkę ElectroMobility Poland o kapitale zakładowym 10 mln zł. Żaden z udziałowców nie ma doświadczeń i kompetencji potrzebnych do produkcji samochodów. Niewielkie środki (porównajmy to z zapowiedziami inwestycyjnymi światowych koncernów) wystarczają na rozpisanie konkursu na prototyp polskiego samochodu elektrycznego. Pod koniec zeszłego roku spółka rozstrzygnęła konkurs na wizualizację nadwozia. Wygląda to mało poważnie. To trochę tak, jakby dać utalentowanej młodzieży szkolnej zadanie narysowania wymarzonego samochodu przyszłości. Zaletą tej zabawy jest to, że na razie mało kosztuje.

Niestety, koszty będą szybko rosły i nie pokryją ich udziałowcy ElectroMobility Poland. Rząd przyjął projekt ustawy wprowadzającej dodatkową opłatę do ceny paliwa, czyli kolejny podatek. W skład ceny paliwa ma wejść opłata emisyjna w wysokości 8 groszy od litra. Wraz z doliczeniem podatku VAT podwyżki mają wynieść ok. 10 gr za jeden litr. Może to dać rządowi dodatkowy dochód w wysokości ok. 1,7 mld zł rocznie, z czego 85 proc. trafi do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), a 15 proc. do Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (FNT). Przeciętny kierowca zapłaci rocznie dodatkowo ok. 120 zł. Pieniądze będą przeznaczone na budowę i rozbudowę infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną oraz infrastruktury dla innych paliw alternatywnych.

Polska jest dużym producentem samochodów osobowych. Jak podał GUS, w roku 2017 wyprodukowano w Polsce 515 tys. sztuk samochodów osobowych i 170 tys. samochodów ciężarowych. Zarejestrowanych jest ponad 2,7 tys. podmiotów produkujących wyroby motoryzacyjne. Swoje zakłady mają wielkie międzynarodowe korporacje: Fiat Chrysler Automobiles, General Motors, Volkswagen. Z 30 największych globalnych producentów części samochodowych i akcesoriów dwie trzecie ma swoje fabryki w Polsce. Silniki produkuje Toyota, a Daimler AG wkrótce będzie produkował.

Jeżeli światowe koncerny uznają, że produkcja samochodów elektrycznych jest opłacalna, zapewne niektóre swoje zakłady ulokują w Polsce. Zaczną też rozbudowywać infrastrukturę konieczną do ładowania baterii, jeśli ocenią, że inwestycja ta się opłaci.

Ale rząd Morawieckiego chce, by samochody produkowała polska firma i by miały polską markę. Oprócz elektrycznych samochodów osobowych mają być też produkowane elektryczne autobusy. Już je produkuje Solaris Bus & Coach – działająca od ponad 20 lat firma rodzinna, odnosząca sukcesy także na rynkach zagranicznych. Nowy Solaris Urbino 12 electric został wybrany „Autobusem Roku 2017”. Będzie wspaniale, jeśli uda się jej zwiększyć sprzedaż i pozyskać nowe kontrakty, ale do tego nie trzeba pomocy państwa. Trzeba też zauważyć, że Solaris nie produkuje silników i baterii – a to elementy, które zadecydują o przyszłości samochodów elektrycznych.

Autobusy elektryczne mają kupować przede wszystkim spółki komunalne, zapewniające transport miejski. Przeciętnie takie pojazdy kosztują trzy razy więcej niż autobusy z silnikiem spalinowym, więc albo spółki zostaną zmuszone, by autobusy takie kupować (tak czy inaczej koszt obciąży pasażerów i władze miast), albo państwo, a konkretnie podatnicy, będzie je dotować.

**Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR**

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: [info@for.org.pl](mailto:info@for.org.pl) • [www.for.org.pl](http://www.for.org.pl)

[f](https://www.facebook.com/FundacjaFOR)/FundacjaFOR • [t](https://twitter.com/FundacjaFOR)@FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658



Prezes Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej powiedział, że fundusz może przeznaczyć na rozwój technologii elektromobilnych co najmniej 3 mld zł, prezes Polskiego Funduszu Rozwoju deklarował 300 mln zł na wsparcie elektromobilności, a nadzorowane przez wicepremiera Jarosława Gowina Narodowe Centrum Badań i Rozwoju ma na ten cel przeznaczyć 100 mln zł. To spore pieniądze, choć przecież nieporównanie mniejsze od tych, które zamierzają na nowe technologie przeznaczyć międzynarodowe koncerny samochodowe.

Za wizję samochodów elektrycznych mają zapłacić Polacy podwyższonymi podatkami. Autorzy tego programu ani słowem nie wspominają, jakie polskie przedsiębiorstwa (raczej państwowe niż prywatne) mają przewagi konkurencyjne, jakie kompetencje i doświadczenia, które pozwolą konkurować z międzynarodowymi czy też chińskimi gigantami. Ile zamierzają przeznaczyć docelowo publicznych pieniędzy i jakie korzyści z tego ma odnieść polska gospodarka? Rząd planuje wydać wiele miliardów złotych – publicznych pieniędzy – na projekt, który nie jest poparty żadną kalkulacją opłacalności.

### Co to takiego innowacja?

Nie wiem, czy za 10 lub 20 lat samochody elektryczne zdominują transport. Niewykluczone, że inny rodzaj napędu okaże się tańszy i wygodniejszy. Firma Elona Muska Tesla, ikona innowacyjności, jest w poważnych kłopotach finansowych. Od 2016 r. wydaje średnio 8000 dolarów na minutę, ponosząc cały czas straty. Jeśli taki stan się utrzyma, firma będzie niewypłacalna do 6 sierpnia 2018. Katastrofy kilku bezzałogowych samochodów Tesli mogą ostatecznie pogrzebać nadzieje na sukces ekscentrycznego miliardera.

Ale nawet jeśli plany wielu rządów i koncernów dotyczące rozwoju transportu elektrycznego zostaną zrealizowane, nie ma powodu, by polskie państwo miało proces ten subsydiować.

Rząd Morawieckiego błędnie rozumie pojęcie innowacji. Uważa, że jest nią każdy produkt i technologia z branży „nowoczesnej”, czyli takiej, w której aktualnie następują szybkie przemiany. Przy takim sposobie myślenia innowacyjny jest każdy elektroniczny gadżet, a nie jest nim np. instalacja w łazience lub nowa technologia budowania domów.

– Czy jesteśmy w stanie wskoczyć i surfować na tej czwartej fali rewolucji gospodarczej, która jest przed nami? Właśnie to jest ten nasz moment, to jest nasza chwila – mówił Mateusz Morawiecki podczas jednej z konferencji.

Za tymi patetycznymi słowami kryje się rzeczywistość znana osobom pamiętającym PRL. W latach 70. XX wieku aparatczycy PZPR w każdym przemówieniu odmieniali słowo „nowoczesność” przez wszystkie przypadki. A niektórzy „wybitni” naukowcy w referatach uzasadniali, że „nowoczesność musi kosztować”.

Do tych idei wraca Mateusz Morawiecki. Po raz pierwszy od rozpoczęcia transformacji rynkowej centrum polityczne określa, w jakich dziedzinach państwo będzie inwestowało, a nawet jakie produkty i w jakiej ilości zamierza wytwarzać.

Premier i jego doradcy ulegają złudzeniu, że sposobem przyspieszenia innowacyjności jest zwiększenie publicznego finansowania nowych technologii. Także media często narzekają, że polska gospodarka jest mało innowacyjna, gdyż zbyt niskie są publiczne nakłady na badania i rozwój. Takie

#### Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

 /FundacjaFOR •  @FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

myślenie zupełnie nie uwzględnia rynkowych uwarunkowań, a skutkiem wydatków, które nie uwzględniają rynku, zawsze jest strata.

Pięknie to ujęła prof. Deirdre N. McCloskey w pracy „Burżuazyjna godność”: „Bez rynku zalewanie gospodarki kapitałem prowadzi tylko do budowy całej masy idiotycznych tam wodnych i fabryk, nie mających żadnego celu. Przyjrzyj się Ghanie. Przyjrzyj się Polsce przed 1989 r. Za to, jeśli w dobrowolnej wymianie rynkowej pomysły zdadzą test zyskowości, kapitał znajduje się szybko i wzbogaca wszystkie strony” (wyd. polskie 2017, tłumaczenie Jan Lewiński i Marcin Zieliński).

Zdaniem prof. Stanisława Gomułki („Wzrost gospodarczy Polski w perspektywie światowej i długofalowej”, raport FOR „Perspektywy dla Polski. Polska gospodarka w latach 2015-2017 na tle lat wcześniejszych i prognozy na przyszłość”) innowacyjność polskiej gospodarki była w ostatnich 25 latach wysoka, a nie niska. Miarą innowacyjności jest bowiem nie wielkość nakładów na badania i rozwój, ale tempo wzrostu PKB na pracownika lub na roboczogodzinę. Kraje doganiające światową czołówkę technologiczną mają często wyższą stopę innowacji. Zawdzięczają ją nie własnym nakładom, ale absorpcji zasobu innowacji nagromadzonych w krajach czołówki przez dziesięciolecia.

Ta strategia pozwalała Polsce przez blisko trzy dekady doganiać światową czołówkę przy relatywnie niskiej stopie inwestycji. Tymczasem polityka polegająca na państwowym planowaniu innowacyjności i inwestowaniu we wskazane przez polityków cele (przy stopie inwestycji dochodzącej do 35 proc. PKB) realizowana w latach 70. zakończyła się finansową katastrofą. „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” proponuje ten sam model.

**Autor: Witold Gadomski**

Cykl publicystycznych tekstów Witolda Gadomskiego "Wybórczo" ukazuje się co dwa tygodnie na stronie Forum Obywatelskiego Rozwoju: [www.for.org.pl](http://www.for.org.pl) i Gazety Wyborczej: [www.wyborcza.pl](http://www.wyborcza.pl).

\*\*\*



**Witold Gadomski:** od 20 lat publicysta „Gazety Wyborczej”, specjalizujący się w problematyce ekonomicznej. Wcześniej był redaktorem naczelnym Tygodnika „Cash” i „Nowej Europy”. W latach 80. współpracował z pismami opozycyjnymi, był m.in. redaktorem miesięcznika „Niepodległość”. Na początku lat 90. był współzałożycielem Kongresu Liberalno-Demokratycznego. Jest autorem książki „Leszek Balcerowicz” i współautorem „Kapitalizm. Fakty i Iluzje”.

**Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR**

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: [info@for.org.pl](mailto:info@for.org.pl) • [www.for.org.pl](http://www.for.org.pl)

[f](https://www.facebook.com/FundacjaFOR)/FundacjaFOR • [t](https://twitter.com/FundacjaFOR)@FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658