

Liczba aut spadnie nawet o 80%?

data aktualizacji: 2018.03.21



Fot. Traficar

W 2017 roku sprzedaż samochodów elektrycznych w Polsce liczona razem z hybrydami typu plug-in przekroczyła raptem tysiąc sztuk, podczas gdy np. w Norwegii czy Niemczech sprzedano ich kilkadziesiąt tysięcy. Mimo przyjętych w nowej ustawie zachęt i spadających cen takich aut, upłynie jeszcze co najmniej kilka lat, zanim elektryki staną się codziennością na polskich drogach. Dużo szybciej może się przyjąć w Polsce trend carsharingu, czyli współdzielenia samochodów. Dzięki temu zapotrzebowanie na własne auta może spaść nawet o 80 proc.

- Na globalnym rynku obserwujemy trendy, które można uznać za kolejne etapy rozwoju motoryzacji. Pierwszym jest elektromobilność, czyli rozwój samochodów z napędem elektrycznym, które będą zastępować te z napędem tradycyjnym. Drugim jest pojawienie się aut w pełni autonomicznych, które zmienią nasze podejście do transportu i współdzielenia samochodów. Jeżeli dojdziemy do etapu, w którym transport będzie traktowany jako usługa, nie będziemy już potrzebowali własnych samochodów. Zapotrzebowanie na nie znacząco spadnie, nawet o 80 proc. - prognozuje w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Radosław Kuczyński, prezes Europejskiego Funduszu Leasingowego.

Samorządy przestają radzić sobie z wyzwaniami, które stwarza rosnąca emisja spalin, brak miejsc parkingowych i korki spowodowane rosnącą liczbą samochodów. Jak wynika z październikowego raportu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz Polskiej Organizacji Branży Parkingowej, od lat 90. liczba aut w polskich miastach zwiększyła się czterokrotnie. W Warszawie, którą zamieszkuje 1,74 mln ludzi, jest ponad 1,6 mln zarejestrowanych pojazdów, co oznacza, że na tysiąc mieszkańców przypada ich ponad dziewięćset. W Sopocie czy Olsztynie liczba zarejestrowanych samochodów jest

większa niż liczba mieszkańców.

Problem po części ma rozwiązać carsharing, czyli współdzielenie pojazdów. To trend, który wyrósł na bazie modnej w ostatnim czasie ekonomii współdzielenia. System wypożyczania aut jest powszechny w wielu krajach Europy, m.in. w Niemczech, Francji i Danii, natomiast w Polsce wypożyczalnie samochodów mają już m.in. Warszawa, Kraków i Trójmiasto.

- Nasza polska mentalność, czyli przyzwyczajenie do własności, moim zdaniem nie będzie przeszkodą w rozwoju carsharingu, bo dotyczy ona raczej generacji ludzi starszych. Obserwując zachowania młodzieży i ich przyzwyczajenia – łatwość, z jaką posługują się takimi usługami, jak Uber czy wypożyczanie samochodów na minuty – widzimy, że oni nie mają już takiej potrzeby posiadania samochodu – mówi Radosław Kuczyński.

Zmiany w pewnym stopniu wpłyną również na branżę leasingową.

- W strukturze finansowania branży będziemy obserwować coraz mniejszy udział samochodów. Z drugiej strony we wszystkich innych branżach będziemy obserwować trend zastępowania człowieka przez maszyny. Zakup tych maszyn ktoś będzie musiał sfinansować – w związku z tym my, jako branża, nie boimy się tych zmian w strukturze finansowania, będzie tam mniej samochodów osobowych, a więcej maszyn i urządzeń – mówi Radosław Kuczyński.

Odpowiedzią na zbyt wysoką emisję zanieczyszczeń są także auta z napędem elektrycznym i rozwój elektromobilności, mocno wspierany w Polsce przez rząd oraz podmioty prywatne (w ubiegłym roku został uchwalony rządowy Plan Rozwoju Elektromobilności, przyjęto nową ustawę w tym zakresie, w toku są też prace nad stworzeniem prototypu polskiego samochodu elektrycznego).

Prezes Europejskiego Funduszu Leasingowego zauważa jednak, że dziś w Polsce wciąż sprzedaje się niewiele samochodów elektrycznych w porównaniu z krajami Europy Zachodniej. W 2017 roku sprzedaż przekroczyła raptem tysiąc elektryków (liczonych z hybrydami plug in), podczas gdy w Norwegii czy Niemczech było to kilkadziesiąt tysięcy. Na polskim rynku udział elektryków i hybryd typu plug-in jest znikomy i oscyluje wokół 0,1 proc

- Jest to przede wszystkim związane z tym, że w Polsce brakuje zachęt do zakupu aut elektrycznych. Wystarczy spojrzeć na to, co się działo na rynkach Europy Zachodniej czy Ameryki. Wszędzie tam, gdzie wystąpiło wsparcie – najczęściej w postaci dofinansowania zakupu aut elektrycznych – były one dużo chętniej kupowane. To jeden z elementów, który na pewno przyspieszyłby w Polsce przejście w kierunku elektromobilności. Musi to być powiązane z rozbudową infrastruktury ładowania, z którą też nie jest u nas najlepiej – mówi Radosław Kuczyński.

W styczniu uchwalona została ustawa o elektromobilności, która wprowadza system zachęt dla nabywców takich aut. Rządowe plany zakładają też, że do końca 2020 roku w całej Polsce ma powstać również sieć 6,4 tys. punktów ładowania energią elektryczną (400 szybkich ładowarek i 6 tys. o normalnej mocy) oraz ponad 100 punktów tankowania gazu CNG/LNG.

Prezes Europejskiego Funduszu Leasingowego zauważa, że na ten moment jedną z barier przy zakupie aut elektrycznych jest również ich stosunkowo wysoka cena. Natomiast zaletą auta elektrycznego jest to, że w użytkowaniu jest ono dużo tańsze niż samochód z napędem spalinowym. Według prognoz Międzynarodowej Agencji Energii, przywołanych w raporcie Cambridge Econometrics i FPPE, pomiędzy 2020 a 2030 rokiem nastąpi wyrównanie całkowitego kosztu posiadania samochodów z silnikiem spalinowym i elektrycznym, biorąc pod uwagę koszt zakupu, serwisu i ich utylizacji.

- Energia elektryczna jest tańsza niż paliwo tradycyjne, a poza tym auta elektryczne są dużo prościej zbudowane. To jest dużo mniej awaryjna konstrukcja. W związku z tym eksploatacja takiego samochodu jest dużo tańsza. Biorąc pod uwagę te dwa czynniki i wykorzystując do sfinansowania takiego zakupu narzędzia typu leasing czy wynajem, okazuje się, że różnica w miesięcznym czynszu za taki samochód już nie jest tak duża. Takie auto, licząc wszystkie koszty eksploatacji, już w tej chwili nie jest dużo droższe niż auto tradycyjne – mówi Radosław Kuczyński.

Źródło: