

Rynek części po nowemu?

data aktualizacji: 2018.04.20



Od początku roku, w Europie zarejestrowano niemal 47.000 tysięcy samochodów elektrycznych - to 35% wzrost względem tego samego okresu minionego roku. Zdaniem ekspertów branży autoczęści, elektryczna rewolucja może wymusić potrzebę stopniowej zmiany dotychczasowych modeli biznesowych i rozszerzenia zakresu działania warsztatów o zdolność do serwisowania tego typu pojazdów. Nie nastąpi to jednak błyskawicznie.

Głównie dlatego, iż mimo pokaźnych wzrostów sprzedaży elektrycznych pojazdów w Europie, wciąż stanowią one margines całego rynku sprzedaży aut. W 2017 roku odpowiadały za 1,4% ogółu zarejestrowanych samochodów. Ich udział powinien systematycznie rosnąć, także w przypadku elektrycznych pojazdów flotowych oraz aut użytkowych, głównie ze względu na znacznie mniejsze koszty eksploatacji. Mimo to, branża autonaprawy oraz produkcji i dystrybucji części zamiennych patrząc w przyszłość skupia się dzisiaj głównie na hybrydach.

Elektro-perspektywy

Za popularyzacją pojazdów elektrycznych, zwłaszcza w przypadku firm i organizacji skrupulatnie liczących wszystkie koszty utrzymania flot i parków maszynowych, stały będą przede wszystkim koszty eksploatacji. Jak wynika z opublikowanego w jednym z artykułów na brytyjskim The Guardian porównania, całkowity koszt posiadania (TCO - Total Cost of Ownership) jednego auta elektrycznego w skali roku nieznacznie przekroczył 10.000 funtów. W przypadku samochodów zasilanych silnikami benzynowymi oraz wysokoprężnymi wahał się on już w granicach 12.000. Biorąc pod uwagę liczącą wiele pojazdów flotę, różnica ta automatycznie robi się pokaźna. Analiza uwzględniała koszty amortyzacji, podatki, eksploatację, ubezpieczenia, energię elektryczną oraz paliwo. To właśnie za sprawą tego ostatniego parametru, klasycznie napędzane pojazdy nie były w stanie zejść poniżej pewnej granicy kosztów.

Obecnie, nie należy jednak spodziewać się oczywiście rychłej rewolucji – głównie za sprawą wysokich kosztów zakupu pojazdów elektrycznych, niedostatku wystarczającej infrastruktury stacji ładowania baterii czy braku motywujących zachęt podatkowych. Stąd, branża motocykli odkładając „czysto-elektryczną” rewolucję na co najmniej kilka lat, z większą uwagą spogląda na zainteresowanie pojazdami hybrydowymi. Czołowi producenci części zamiennych, tacy jak American Axle & Manufacturing, Magna International, Delphi czy BorgWarner Inc, cytowani na łamach globalnej edycji Business Insidera, uważają, że upowszechnienie użytku w pełni elektrycznych pojazdów to kwestia nie tyle lat, co dekad.

Hybrydowa przyszłość

Magna przewiduje, że będą one stanowiły od 3 do 6% całego rynku co najmniej do 2025 roku. Zamiast znaczących skoków w produkcji pojazdów elektrycznych, zdecydowanie bardziej warto obserwować rozszerzanie tradycyjnej oferty silnikowej o jednostki hybrydowe. Jak twierdzi Kevin Clark, CEO Delphi, w 2025 roku udział nowo zarejestrowanych samochodów elektrycznych nie przekroczy 5%, podczas gdy hybrydy powinny odpowiadać już za 30% rynku.

- Gracze rynku motocykli znajdują się więc obecnie pomiędzy „obecnym popytem a rysującą się przyszłością”, która jednak wciąż jest zbyt odległa, aby inwestować pokaźne środki w prace badawczo-rozwojowe oraz opracowywanie komponentów do pojazdów elektrycznych na szeroką skalę. Producenci aut nie zapomną oczywiście o postępującym zwrocie w stronę elektromobilności, niemniej jednak obecnie skupiają się w głównej mierze na rozwoju tradycyjnych jednostek napędowych. Głównie poprzez osiąganie wyższej mocy z mniejszych pojemności skokowych, ograniczanie zużycia paliwa, nowoczesną elektronikę sterującą pracą silnika czy stopniowe wdrażanie benefitów elektromobilności dzięki jednostkom hybrydowym, wiedząc, że jeszcze długo będzie to podstawowy segment generowania dochodów – twierdzi Karol Prozner, twórca i prezes zarządu platformy Woop Automotive.

Rzeczywiście, jak informuje analiza przeprowadzona przez portal www.best-selling-cars.com, europejski rynek samochodów elektrycznych wzrósł o 38,7% do ponad 280 tysięcy pojazdów zarejestrowanych w 2017 roku. Tymczasem, sektor pojazdów hybrydowych zanotował niemal dwukrotnie większy wzrost, powiększając się w 2017r o ponad 50%, do blisko pół miliona aut.

Eksploatacyjne różnice

Pomimo, iż elektryczna rewolucja jest jeszcze zjawiskiem dość odległym, z punktu widzenia branży autocykli kluczowe jest rozpoznanie różnic w serwisowaniu aut elektrycznych w porównaniu do klasycznych pojazdów. O ile w przypadku samochodów hybrydowych, konstrukcja jednostek silnikowych jest zbliżona do tradycyjnych „benzyniaków” czy diesli, będąc wyposażona o komponenty napędu elektrycznego i więcej elektronicznego osprzętu, o tyle budowa jednostek w pełni elektrycznych to już zupełnie „inna bajka”.

- Eksploatacja oraz serwisowanie aut elektrycznych oczywiście nie sprowadza się jedynie do kontroli oraz wymiany ogniwi, jednak biorąc pod uwagę fakt, iż tradycyjne pojazdy zasilane silnikami spalinowymi mają około 2000 wymiennych części, zaś elektryczne jedynie ok. 200, rynek autonaprawy może w momencie wybuchu elektro-rewolucji wyglądać kompletnie inaczej. W każdym razie, dzisiaj jest to jeszcze pieśń odległej przyszłości – tłumaczy Karol Prozner.

Źródło: