

Do 2030 roku koszt zakupu elektrycznego auta będzie niższy niż spalinowego

data aktualizacji: 2018.05.10



fot. Piotr Łukaszewicz

Najpóźniej do 2030 roku większość barier dla samochodów elektrycznych zostanie zlikwidowana, a koszt zakupu elektryka będzie niższy niż samochodu spalinowego - wynika z raportu „Samochody elektryczne. Którym pasem zamierzamy jechać?” firmy doradczej EY i ING Banku Śląskiego. Ekspertci szacują, że za pięć lat auta elektryczne będą odpowiadać za ok. 6 proc. ogółu sprzedaży. Rozwój tego rynku zmieni branżę motoryzacyjną, paliwową, elektryczną i transportową, a w niektórych krajach będzie mieć wpływ na zatrudnienie i całą gospodarkę. Ekspertci podkreślają, że Polska musi dobrze przemyśleć, jak odnaleźć swoje miejsce na rynku elektromobilności.

Z opublikowanego raportu „Samochody elektryczne. Którym pasem zamierzamy jechać?”, który powstał przy współpracy firmy doradczej EY i ING Banku Śląskiego, wynika, że samochód elektryczny już dzisiaj stanowi ekonomiczną alternatywę dla spalinowego, pod warunkiem pokonywania nim kilkudziesięciu tysięcy kilometrów rocznie. Przy krótszych dystansach koszt jego użytkowania nie rekompensuje jeszcze ceny nabycia takiego pojazdu.

- Zakładając, że samochodem elektrycznym będziemy jeździć tylko po mieście, do 10 tys. kilometrów rocznie, to do 2023 roku powinno już bardziej opłacać się posiadanie samochodu elektrycznego niż spalinowego. Zakup takiego pojazdu będzie bardziej opłacalny przed 2030 rokiem - mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Jarosław Wajer, partner w dziale doradztwa biznesowego EY.

Analitycy wskazują, że wysokie koszty zakupu samochodów elektrycznych - w dużej mierze

warunkowane kosztem baterii – stanowią dziś jedną z głównych barier dla rozwoju tego rynku.

– Dostosowanie samochodu elektrycznego do potrzeb i możliwości portfela klienta końcowego to największe wyzwanie. Obecnie dużą część ceny, około 50 proc., stanowi bateria. Jednak tutaj obserwujemy szybki rozwój i ta technologia dosyć szybko tanieje – mówi Kazimierz Rajczyk, dyrektor zarządzający sektorem energetycznym w ING Banku Śląskim.

Pozostałe bariery to m.in. mało rozwinięta infrastruktura ładowania, wciąż niewielki zasięg i długi czas ładowania baterii.

Źródło: