

CZY KORONAWIRUS ZMIAŹDŹY ELEKTROMOBILNOŚĆ? [KOMENTARZ]

Jak z epoki epidemii koronawirusa radzi sobie rynek samochodów elektrycznych? Podobnie jak w całej branży motoryzacyjnej, kryzys jest widoczny. Nadzieja w długoterminowych trendach, wedle których już za 20 lat ponad połowa aut na drodze ma być napędzana prądem.

Jeszcze w 2019 roku rynek samochodów elektrycznych zanotował wzrost o 10% r/r i osiągnął poziom 2,2 mln egzemplarzy na drogach globalnie. Niewielki wzrost w Chinach, choć Kraj Środka może pochwalić się dosyć dużym udziałem w rynku e-aut – aż 5,2%. Spore wzrosty zanotowała Europa – 38% dochodząc do 3,1% udziału w rynku, a z kolei słabo rozwijał się on w USA, gdzie zanotowano jeszcze w ubiegłym roku spadek o 9% z udziałem w rynku 1,9%.

Z powodu koronawirusa i ogólnego załamania transportu osobowego, eksperci przewidują spadek zakupu pojazdów elektrycznych. BloombergNEF podał niedawno, że pandemia spowoduje spadek sprzedaży aż o 18%. To największa obniżka na tym rynku od dekady. Niemniej jednak, auta o tradycyjnym napędzie czeka jeszcze gorszy los – sprzedaż zmniejszy się prawie o ¼, czyli o 23%.

W Europie sprzedaż samochodów osobowych w marcu w porównaniu z tym samym okresem w zeszłym roku spadła aż o 53%. W Chinach w pierwszym kwartale ten spadek wyniósł 42%. Jednocześnie przedłużono o dwa lata okres dopłat państwowych do samochodów elektrycznych, których sprzedaż spadła o 56%.

W USA branża nie doznała tak katastrofalnych konsekwencji – wolumeny sprzedaży obniżyły się tylko o 13% w pierwszym kwartale.

Co ciekawe, mimo ogólnego spadku liczby kupowanych pojazdów, w pierwszym kwartale 2020 roku urósł ogólny udział samochodów elektrycznych wśród wszystkich pojazdów w UE. Jeszcze w pierwszych trzech miesiącach 2019 r. było to 2,5%, podczas gdy w analogicznym okresie 2020 r. już 6,8%.

Niskie ceny ropy i gazu

Kolejnym ciosem dla samochodów elektrycznych, pośrednim efektem koronawirusa, są niskie ceny ropy i gazu, czyli tradycyjnych paliw samochodowych. Obniża to poziom konkurencyjności elektrycznych samochodów, zwyczajnie o wiele taniej wychodzi kupić auto na tradycyjny napęd, gdy ceny paliw są tak niskie.

Ceny ropy przez długi czas balansowały na poziomie 20-30 dolarów, chwilowo nawet spadając poniżej zera. Konsekwentnie spadają również ceny gazu. Jediną nadzieją na przywrócenie równowagi jest po prostu powrót do cen sprzed koronawirusa. Wraz z częściowym odmrożeniem gospodarki ropa zahacza o rejon 40 dolarów za baryłkę, więc bardzo możliwe, że ten problem elektromobilności nie

będzie trwały. Choć z drugiej strony trudno przewidzieć zachowanie giełd, zwłaszcza, że nie wiemy, czy nie nastąpi nawrót koronawirusa i tzw. druga fala.

Polityka unijna

Elektromobilność zajmuje też ważne miejsce w unijnych planach odnowy gospodarczej po kryzysie koronawirusowym. W dwa lata KE chce przeznaczyć 20 mld euro na dofinansowania do zakupu zeroemisyjnych pojazdów. Clean Automotive Investment Fund ma wydać 40-60 mld euro na inwestycje w bezemisyjne pociągi. KE podwoiła też fundusze na infrastrukturę ładowania samochodów elektrycznych. Celem do 2025 są 2 miliony stacji ładowania na terenie UE. Obecnie to zaledwie 170 tysięcy.

To bardzo ambitne plany wpisujące się w Europejski Zielony Ład. Dopłaty do e-aut z pewnością pomogą w powrocie do poziomów wzrostu sprzed koronawirusa oraz osiągnięcia większego udziału samochodów elektrycznych na drogach.

Obecnie w większości państw UE występuje system dopłat do zakupu e-samochodu. Co ciekawe, największe są w Rumunii – każdy kto zdecyduje się na zakup może liczyć aż na 10 tys. euro dofinansowania. We Francji ta kwota wynosi 6 tys. euro, w Hiszpanii – 5,5 tys., w Niemczech 4 tys. a w Austrii 3 tys. Mimo hucznych zapowiedzi premiera Morawieckiego o rozwoju elektromobilności w Polsce, w naszym kraju nie funkcjonuje jeszcze żaden system dopłat do zakupu e-aut.

Co prawda, co i raz ministerstwo klimatu wychodzi z różnymi propozycjami, ale na razie brak konkretów i dedykowanych przepisów. Ostatnio wiceminister Ireneusz Zyska zakomunikował, że szykowane są ułatwienia prawne dla elektromobilności.

"Rozwój elektromobilności to projekt, którego sukces jest uwarunkowany dokonaniem przeobrażeń w wielu sferach. Wymaga on jednak przede wszystkim wykreowania dynamicznego środowiska, w którym poszczególne podmioty będą wzajemnie wspierały swoje działania" – powiedział.

"Obecnie, wspólnie z sektorem, dokonujemy ewaluacji działań związanych z elektromobilnością, zarówno w sferze regulacyjnej, jak i w kwestii finansowego wsparcia jej rozwoju" - dodał.

Wiceminister Zyska poinformował, że w Ministerstwie Klimatu finalizowane są prace dotyczące ułatwień w zakresie finansowego wsparcia zakupu pojazdów elektrycznych przez osoby fizyczne oraz przedsiębiorstwa, jak i wsparcia dla budowy stacji ładowania.

Przyszłość

Analitycy BloombergNEF przekonują, że w długiej perspektywie rynek aut elektrycznych będzie rosł. W 2041 roku nawet 58% samochodów osobowych ma być na prąd.

Faktycznie, z historycznych danych z ostatniej dekady wynika, że wzrost liczby samochodów elektrycznych na drogach wzrastał niemal w tempie geometrycznym. Najszybciej w liczbach bezwzględnych rosły Chiny, drugie miejsce zajmuje Europa a trzecie Ameryka Północna.

Koronawirus nie zabije rynku elektrycznych samochodów. Może spowolnić jego rozwój, wyhamować impet, z jakim rósł rynek. Unijne polityki oraz trendy konsumenckie najprawdopodobniej sprawią, że ich liczba będzie systematycznie wzrastać.