

BCG: Auta elektryczne będą tańsze niż spalinowe

Utworzono: środa, 20, wrzesień 2017 10:13



Najbliższe 5 lat ma być czasem skokowych zmian na rynku samochodów elektrycznych i kluczowym momentem, aby zająć na nim znaczącą pozycję. Na początku lat 20. samochody elektryczne mogą stać się tańsze w użytkowaniu niż auta spalinowe. Szansą Polski jest to, że już dzisiaj wytwarzamy 40 proc. komponentów potrzebnych do produkcji e-samochodów.

BCG, międzynarodowa firma doradztwa strategicznego, przewiduje, że rynek aut elektrycznych czekają trzy główne fazy rozwoju: do 2020 r. dominującą pozycję utrzymają samochody spalinowe, następnie zaostrzenie norm emisji CO₂ spowoduje wzrost znaczenia samochodów elektrycznych, a od 2022 r. silniki elektryczne staną się na tyle konkurencyjne w użytkowaniu, że nawet bez subsydiowania zaczną być preferowane przez nabywców.

- Branża motoryzacyjna po raz pierwszy pokazała jak poważnie traktuje samochody elektryczne - mówi Thomas Dauner, szef europejskiej praktyki automotive The Boston Consulting Group, komentując targi samochodowe we Frankfurcie. O tym, że europejska branża motoryzacyjna z pełną powagą szykuje się na nadchodzącą epokę samochodów elektrycznych, świadczą zapowiedzi największych koncernów - Volkswagen deklaruje, że do 2025 r. wypuści 30 modeli elektrycznych, a BMW chce, żeby elektryki odpowiadały za 25 proc. realizowanych wyników sprzedaży.

BCG: Auta elektryczne będą tańsze niż spalinowe

Utworzono: środa, 20, wrzesień 2017 10:13

Zdaniem ekspertów BCG w 2025 r. 24 proc. nowo sprzedawanych samochodów będzie mieć napęd alternatywny, głównie hybrydowy. Europa będzie w awangardzie zmian i w 2030 r. już co drugi samochód sprzedawany na naszym kontynencie będzie miał napęd alternatywny, z czego 20 proc. będą stanowiły „czyste elektryki”.

- Samochody z napędem elektrycznym to szansa dla nowych graczy, w tym potencjalnie dla firm z Polski - mówi Jacek Libucha, partner w BCG, który kieruje zespołem ds. samochodów elektrycznych. Wskazuje, że zachodnie koncerny tracą dominującą pozycję, zbudowaną na know-how w obszarze silników spalinowych. - W świecie samochodów elektrycznych liczą się przede wszystkim koncerny azjatyckie, wyspecjalizowane w produkcji baterii i mające dostęp do ogromnych rynków zbytu, takich jak chociażby Chiny.

Czy Polska ma szansę zdobyć znaczącą pozycję w segmencie samochodów elektrycznych? Nie ma wątpliwości, że polscy użytkownicy w latach 20. będą kupować „elektryki”, gdy tylko ich koszt użytkowania TCO (Total Cost of Ownership) zbliży się do aut spalinowych. Jak zwykle w Polsce, prekursorem będą nabywcy flotowi, którzy kupują 60-70 proc. nowych samochodów. - Nie oczekujemy, że motorem napędzającym rynek aut elektrycznych będą indywidualni konsumenci, bo Polacy bardzo ostrożnie podchodzą do kupowania nowych samochodów - mówi Jacek Libucha.

Jego zdaniem stworzenie polskiego samochodu elektrycznego jest możliwe, choć wymaga niezwykle pragmatycznego podejścia, szybkich decyzji i zaawansowanego zarządzania projektowego. Przypadek Tesli pokazuje, że najbardziej nowatorskie samochody to „składaki”, w których finalny koncern kompiluje części pochodzące od kilkudziesięciu producentów. Tesla w pierwszym modelu samodzielnie wytwarzała 2 komponenty z około 50 podzespołów - napęd i część karoserii.

- Biorąc pod uwagę skalę działalności polskich firm, które produkują na potrzeby zagranicznych koncernów motoryzacyjnych, już teraz mamy w Polsce ok. 40 proc. komponentów potrzebnych do stworzenia auta elektrycznego. Kiedy LG uruchomi u nas produkcję baterii, ten wskaźnik skoczy do 80 proc. - mówi Jacek Libucha. Wskazuje, że warunkiem niezbędnym dla zbudowania polskiego samochodu elektrycznego będzie umiejętność szybkiego zbudowania sieci partnerów biznesowych, zarządzanie współpracą z tymi partnerami i dostawcami oraz przyjęcie rygorystycznego podejścia projektowego we wdrożeniu.

Źródło informacji: BCG, Centrum Prasowe PAP