

## W 2030 roku ponad połowa autobusów w Europie będzie elektryczna

Do 2025 r. Polska będzie w posiadaniu trzeciej co do wielkości floty e-autobusów w Europie, ustępując tylko Francji i Wielkiej Brytanii – wynika z raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego „Jak wspierać elektromobilność?”. Jednak ewolucję przechodzi również transport indywidualny, już 17 proc. aut we flocie mobilności współdzielonej to pojazdy elektryczne. Partnerami raportu są PKN ORLEN oraz KAPE.

*- Zmiana na drogach zaczyna się od zmiany mentalnej. Globalny rynek współdzielenia samochodów w 2017 r. był wart ok. 1,3 mld EUR, a do 2024 r. ma wzrosnąć do ponad 9,2 mld EUR – mówi Łukasz Czernicki. Nowy sposób patrzenia na samochód, bardziej jako narzędzie niż cel sam w sobie, doprowadzi do tego, że już w 2025 r. na świecie liczba współdzielonych aut wyniesie 45 mln, a znaczną część z nich będą stanowiły pojazdy elektryczne – twierdzi Czernicki.*

Elektromobilność się opłaca – już nie tylko pod względem ekologicznym, ale także ekonomicznym. Według prognoz, odpowiadający jeszcze w 2015 r. za niemal 3/5 ceny pojazdu koszt baterii, 10 lat później, tj. w 2025, ma stanowić zaledwie 1/5 ceny pojazdu. Jak pokazują wyliczenia obrazujące całkowity koszt zakupu i eksploatacji pojazdu elektrycznego, już w tej chwili „elektryki” nie ustępują pod tym względem pojazdom spalinowym.

↘ Tabela 1. Porównanie kosztów zakupu i eksploatacji auta spalinowego i elektrycznego

Parametr	Skoda Citigo Elegance, 75 KM	Elektryczna Skoda Citigo-e, akumulator 36,8 kWh, 82 KM
Cena zakupu (PLN)	42 270	72 000
Spalanie (l/100 km)   (kWh/100km)	5,5	16,4
Cena paliwa (PLN/l)   cena prądu (PLN/kWh)	5,19	0,89
Zasięg (km)	1 000	265
Koszty eksploatacji (PLN/rok)	2 057	1 223
Przebieg (km/rok)	15 000	15 000
Czas analizy (lata)	10	10
Całkowity koszt po 10 latach (PLN)	105 658	106 001

Co jest najważniejsze dla ekspansji elektromobilności indywidualnej? W początkowej fazie rozwoju rynku kluczowe są pozafinansowe mechanizmy wsparcia dla nabywców aut elektrycznych, takie jak darmowe parkowanie, możliwość jazdy buspasem czy wjazd do stref niskoemisyjnych. Bardzo ważnym elementem systemowego myślenia o rozwoju e-mobility jest budowa ładowarek przy głównych ciągach komunikacyjnych: drogach krajowych, ekspresowych, autostradach.

## **Transport publiczny napędza rozwój elektromobilności**

Szczególne szanse i wyzwania, jeżeli chodzi o rozwój elektromobilności, stoją przed miastami. To w nich ogromną rolę odgrywa bowiem transport publiczny, z którego korzysta 90 proc. mieszkańców Polski. Przestrzeń na przeprowadzenie elektryfikacji transportu publicznego jest w Polsce znaczna. Flota miejskich autobusów w Polsce w 2018 r. liczyła nieco ponad 12 tys. pojazdów, systematycznie rośnie udział autobusów elektrycznych w całej flocie transportu publicznego. W 2015 r. jeździło ich 8, trzy lata później – około 100; zaś w lipcu 2019 r. – już 198. Ekspertki przewidują, że już w 2030 r. autobusy elektryczne będą stanowiły ok. 52 proc. całej europejskiej floty. Polska będzie w awangardzie tych zmian, przesuując się z 5. na 3. pozycję. Konkurencją dla nas stanowią przede wszystkim Francja i Wielka Brytania, inwestujące w elektromobilny transport zbiorowy. Co więcej, mamy tu spore rezerwy, gdyż pomimo miejsca w czołówce, flota autobusów elektrycznych stanowi ok. 1 proc. wszystkich autobusów w Polsce. Sytuacja ta ulega jednak dynamicznej zmianie. W lipcu br. podpisano umowę na zakup 130 elektrycznych autobusów w Warszawie, a Narodowe Centrum Badań i Rozwoju prowadzi program E-bus, w którym udział zadeklarowały 62 samorzady, planujące zakup prawie 800 autobusów elektrycznych do 2020 r. i aż 1500 do 2023 r.

## **Elektromobilność na świecie – jak rozwój branży wspierają inne kraje?**

Model wsparcia rozwoju elektromobilności na świecie nie jest jednolity. Biorąc pod uwagę szacunkowe środki przeznaczone na rozwój elektromobilności w 2018 r. obecnie liderami w tej dziedzinie są Korea Południowa i Chiny. Rząd Korei Południowej opracował 5-letni plan wydatkowania kwoty 27,7 mld EUR na rzecz elektromobilności. Prawie dwukrotnie mniej niż Korea wydają na rozwój e-mobility kolejne w zestawieniu Niemcy i Wielka Brytania. Ale są przykłady pokazujące, że pieniądze to nie wszystko – Holandia oferując średnio 8 razy mniejsze dofinansowanie na zakup auta elektrycznego niż Wielka Brytania zanotowała prawie 8-krotnie większy udział rejestracji samochodów elektrycznych w całej flocie w 2018r. Analiza strategii wsparcia elektromobilności na świecie prowadzi do wniosku, że nie ma uniwersalnej recepty na sukces, a dużą rolę odgrywa wykorzystanie naturalnych przewag i dźwigni rozwoju oraz mądre przekonywanie ludzi do zalet elektrycznego transportu, niekoniecznie zaś wpompowywanie w sektor gigantycznych pieniędzy.

\*\*\*

**Polski Instytut Ekonomiczny to publiczny think tank gospodarczy, którego historia sięga 1928 roku. Obszary badawcze Polskiego Instytutu Ekonomicznego to przede wszystkim handel zagraniczny, makroekonomia, energetyka i gospodarka cyfrowa oraz analizy strategiczne dotyczące kluczowych obszarów życia społecznego i publicznego Polski. Instytut zajmuje się dostarczaniem analiz i ekspertyz do realizacji Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, a także popularyzacją polskich badań naukowych z zakresu nauk ekonomicznych i społecznych w kraju oraz za granicą.**

**Kontakt dla mediów:**  
Andrzej Kubisiak  
Kierownik Zespołu Komunikacji  
[andrzej.kubisiak@pie.net.pl](mailto:andrzej.kubisiak@pie.net.pl)  
tel. 48 512 176 030