



<https://www.metaforespress.gr>

---

## Η πλειοψηφία των νέων φορτηγών σε Ευρώπη, ΗΠΑ, Κίνα θα είναι ηλεκτρικά ως το 2035, εκτιμά η McKinsey

---

2022/09/22 10:05 στην κατηγορία LOGISTICS

---

Αναμφισβήτητα το μέλλον της αυτοκινητοβιομηχανίας θα είναι ηλεκτρικό. Εκτιμάται μάλιστα ότι εντός των επόμενων 10 ετών τα ηλεκτρικά φορτηγά θα καταστούν “κυρίαρχοι” στις πωλήσεις νέων οχημάτων σε ΗΠΑ, Ευρώπη και Κίνα, με το ποσοστό τους να αγγίζει το 85% επί του συνόλου ως το 2040.

### Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Τα παραπάνω επισημαίνονται σε έκθεση της McKinsey, όπου αναφέρεται ότι όλα τα φορτηγά που ταξινομήθηκαν πρόσφατα στην Ευρώπη, τις ΗΠΑ και την Κίνα θα είναι ηλεκτρικά σε λίγο περισσότερο από 12 χρόνια.

Η έρευνα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι μακροπρόθεσμα, το χαμηλότερο συνολικό κόστος ιδιοκτησίας (TCO) που σχετίζεται με τα ηλεκτρικά οχήματα θα επιταχύνει τελικά την απορρόφηση των ηλεκτρικών φορτηγών.

Η έκθεση της McKinsey, με τίτλο «[Preparing the World for Zero-Emission Trucks](#)», περιέχει προβλέψεις σχετικά με τον βαθμό στον οποίο τα **επαναφορτιζόμενα ηλεκτρικά οχήματα (με μπαταρία) (BEV) και τα ηλεκτρικά οχήματα με κυψέλες καυσίμου (FCEV) θα ενσωματωθούν στους στόλους ως το 2040.**

«Στην αρχή, η μετάβαση θα συνεχίσει να απαιτεί ρυθμιστικές κινήσεις μέσω

επιδοτήσεων και άλλων κινήτρων, αλλά σύντομα, η καλύτερη απόδοση TCO θα τροφοδοτήσει μεγάλο μέρος της απορρόφησης των οχημάτων BEV και FCEV», αναφέρεται στην έκθεση.

Όσον αφορά το αν οι κυψέλες καυσίμου που λειτουργούν με μπαταρία ή υδρογόνο θα επικρατήσουν, η McKinsey εκτιμά ότι και οι δύο κατηγορίες αυτών των οχημάτων μηδενικών εκπομπών θα προσφέρουν οφέλη TCO σε σύγκριση με τα αντίστοιχα ντιζελοκίνητα.

Ωστόσο, δεν διευκρινίζεται ποια εναλλακτική θα είναι πιο δημοφιλής, αντίθετα τονίζεται ότι ανάλογα με την περίπτωση χρήσης στόλων θα καθορίζεται εάν θα αγοράζονται BEV ή FCEV οχήματα.

## By 2035, majority of new trucks will be electric in

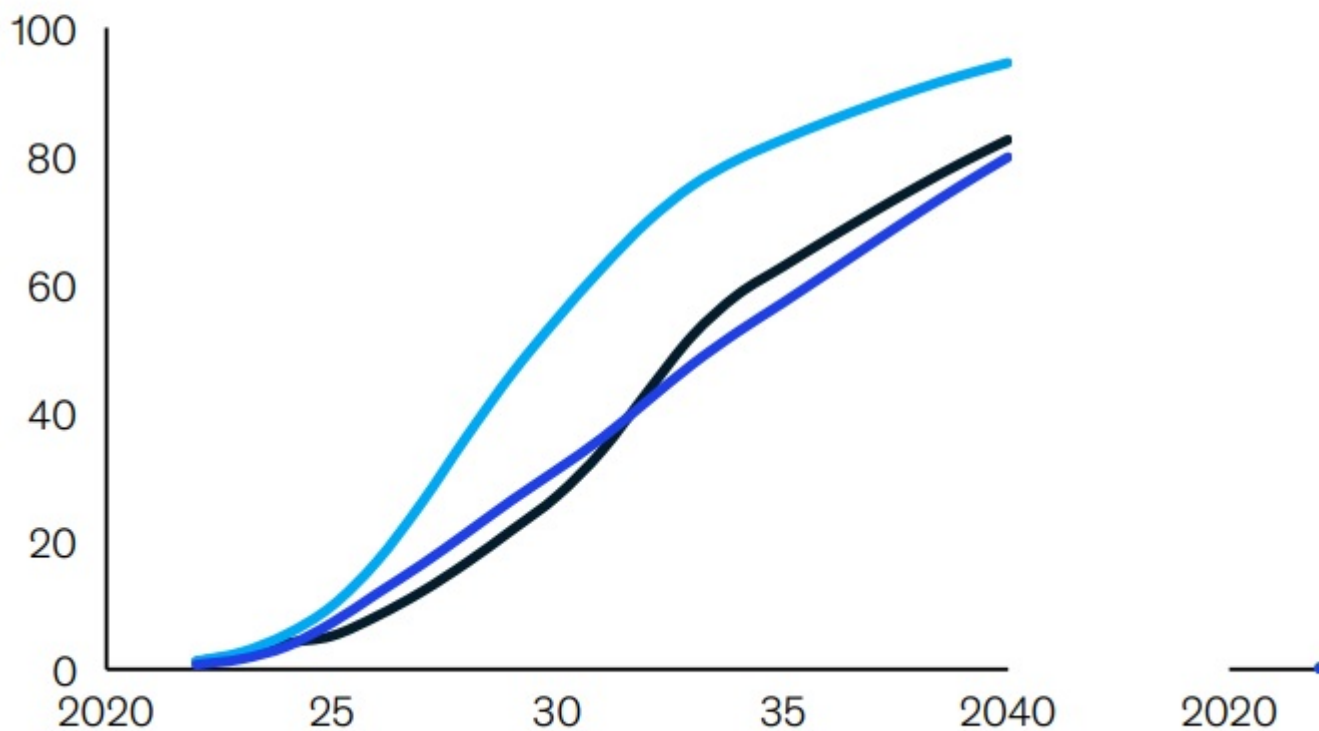
Current Trajectory Scenario

### Sales

BEV & FCEV sales in % of new medium- and heavy-duty truck sales

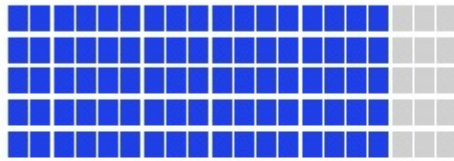
### Parc

BEV & medium



# Medium- and heavy-duty trucks<sup>1</sup>, United States, Europe, China, 2040

Current Trajectory Scenario



**85%**

of new truck sales with  
ZE powertrain<sup>2</sup>, 2040



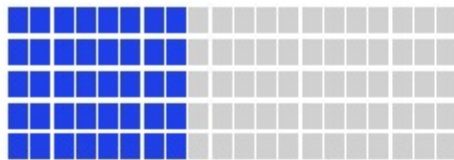
**70+**

zero-emission truck  
models to be available  
by 2024 in Europe  
and US



**10%+**

TCO savings in reach  
within the next  
5-10 years



**40%**

of trucks on the road with  
ZE powertrain<sup>2</sup>, 2040



**12**

Battery giga-factories  
by 2030<sup>3</sup>



**6%**

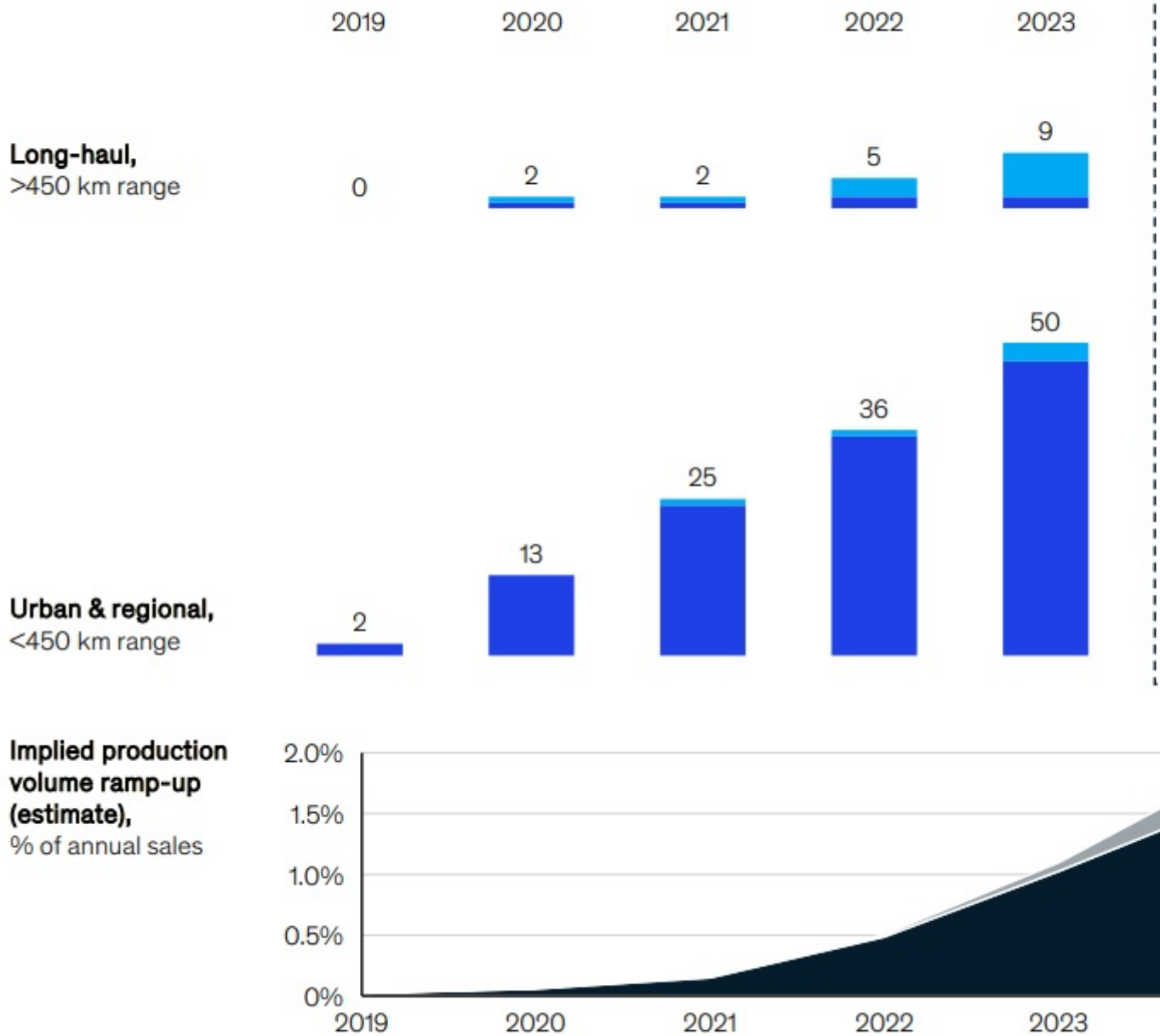
additional electricity  
demand by 2040

1. Weight class definitions: US: HDT: Class 8 (>15t), MDT: Class 4-7 (6-15t); EU: HDT >16t, MDT: 7.5-16t; CN: HDT >14t, MDT: 6-14t
2. ZEVs include BEVs & FCEVs
3. Assumes an average Gigafactory with annual capacity of 25 GWh

Source: McKinsey Center for Future Mobility

# ZEV medium and heavy-duty truck models on the market

Cumulative, # of models available in Europe and North America



1. Models with production volume >100 units p.a.

Οι συντάκτες της έρευνας αναφέρουν ότι τα διαφορετικά προφίλ των BEV και FCEV, μαζί με το κόστος τεχνολογίας, τους επιχειρησιακούς περιορισμούς και τη διαθεσιμότητα υποδομής, θα οδηγήσουν σε μια αγορά όπου τα φορτηγά και οι κινητήρες τους θα είναι πολύ πιο προσαρμοσμένα στις συγκεκριμένες περιπτώσεις χρήσης και στο περιβάλλον ενός στόλου.

«Και οι δύο κατηγορίες οχημάτων θα είναι φθηνότερες στη χρήση από ένα ντιζελοκίνητο φορτηγό. Ωστόσο, θα έχουν διαφορετικά προφίλ σε σχέση με το κόστος τεχνολογίας, τους λειτουργικούς περιορισμούς και τη διαθεσιμότητα υποδομής,

οδηγώντας σε μια αγορά στην οποία τα φορτηγά και οι κινητήρες τους θα είναι πολύ πιο προσαρμοσμένα στις συγκεκριμένες περιπτώσεις χρήσης και στο περιβάλλον ενός στόλου. Τα BEV και FCEV θα διαδραματίσουν συμπληρωματικούς ρόλους σε αυτόν τον πιο περίπλοκο νέο κόσμο, αλλά η ακριβής ισορροπία μεταξύ τους δεν είναι ακόμη σαφής και πιθανότατα θα διαφέρει επίσης ανά περιοχή», επισημαίνεται στην έκθεση.

Όσον αφορά τους κατασκευαστές φορτηγών που παράγουν μοντέλα μηδενικών εκπομπών, οι ερευνητές της McKinsey συμπεραίνουν ότι τέτοιες εταιρείες «θα συναντήσουν νέους συνεργάτες, αλλά και νέο ανταγωνισμό από νεοφυείς OEM έως εταιρείες κοινής ωφέλειας, οι οποίες διεκδικούν μερίδιο της αγοράς φορτηγών μηδενικών εκπομπών».

“Κλειδί” για όλα αυτά, ωστόσο, είναι οι επενδύσεις σε υποδομές, καθώς «θα χρειαστούν **πάνω από 450 δισ. δολ. επενδύσεων για την ανάπτυξη νέων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού** μόνο. Αυτές οι επενδύσεις πρέπει να γίνουν προτού τα φορτηγά μηδενικών εκπομπών μπορέσουν να αναπτυχθούν σε ευρεία κλίμακα, αλλά θα αποδώσουν μόνο όταν τα μεγέθη του στόλου είναι μεγάλα», καταλήγει η έκθεση.