

Σχεδόν 100.000 ηλεκτρικά φορτηγά θα πουληθούν το 2025, εκτιμά η ABI Research

2025/03/07 07:30 στην κατηγορία ΟΔΙΚΕΣ

Η αγορά ηλεκτρικών βαρέων επαγγελματικών οχημάτων υπολείπεται τουλάχιστον έξι χρόνια σε σχέση με την αντίστοιχη αγορά ηλεκτρικών επιβατικών, τόσο στην ανάπτυξη όσο και στις υποδομές φόρτισης, σύμφωνα με έρευνα της ABI Research.

Επιμέλεια: Μ. Δημητρίου

Οι στόχοι της απανθρακοποίησης και το ρυθμιστικό πλαίσιο μπορεί να ήταν η αρχική κινητήριος δύναμη της ηλεκτροκίνησης των στόλων βαρέως τύπου, μεταγενέστερα όμως οι εταιρείες ανακάλυψαν τα πλεονεκτήματα κόστους ζωής ενός πλήρως ηλεκτρικού στόλου.

Με **σχεδόν 100.000 ηλεκτρικά φορτηγά που εκτιμάται ότι θα πωληθούν το 2025**, η αγορά αναπτύσσεται γρήγορα, ρυθμού που οφείλουν να ακολουθήσουν και οι υποδομές φόρτισης.

Όπως προβλέπει η ABI Research, η ανάπτυξη θα οδηγήσει σε ταχεία αύξηση των εσόδων που προκύπτουν από τη χρέωση φόρτισης οχημάτων, με ετήσιο συντελεστή ανόδου **(CAGR) 29% σε σχεδόν 21 δισ. δολ. μέχρι το 2035**.

Για να αξιοποιήσουν αυτή τη δυναμική, οι «παίκτες» της αγοράς θα πρέπει να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα «κότας και αυγού» που κληρονόμησαν από τα ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα, καθώς και την πρόκληση της χωρητικότητας δικτύου.

«Το πρόβλημα με την κότα και το αυγό αναφέρεται στο ότι η απορρόφηση των ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτάται από την παρουσία υποδομών φόρτισης, αλλά η εγκατάσταση της εν λόγω υποδομής βασίζεται στην παρουσία μιας εγκατεστημένης βάσης ηλεκτρικών οχημάτων που θα χρησιμοποιείται ώστε να αποδώσει η επένδυση», εξήγησε ο Abu Miah, αναλυτής της ABI Research.

Οι ιδιωτικές εταιρείες πρωτοστατούν στην υποστήριξη ηλεκτρικών οχημάτων βαρέως τύπου με τους δικούς τους σταθμούς φόρτισης, ενώ με δημόσιες επιδοτήσεις εγκαθίστανται φορτιστές για μεγαλύτερα ταξίδια.

Ενώ οι δυτικοευρωπαϊκές χώρες και κυρίως η Κίνα προηγούνται σημαντικά από τη Βόρεια Αμερική στην ανάπτυξη αυτής της υποδομής, υπάρχει επίσης αξιοσημείωτη

πρόδος και στις ΗΠΑ.

Για παράδειγμα, έργα όπως ο διάδρομος Greenlane (με επικεφαλής τις Daimler, Volvo και Navistar), η συνεργασία Maersk-Prologis και η Voltera με 22 σημεία φόρτισης υπογραμμίζουν αυτή την τάση.

Η έλλειψη ισχυρής υιοθέτησης ηλεκτρικών φορτηγών στις ΗΠΑ οφείλεται σε έναν συνδυασμό παραγόντων, από την αβεβαιότητα σχετικά με τη στάση της νέας κυβέρνησης απέναντι στα εμπορικά ηλεκτρικά οχήματα μέχρι την έλλειψη ενθουσιασμού από τους παρόχους στόλου και άλλους ενδιαφερόμενους για τα ηλεκτρικά βαρέα οχήματα.

Καθώς ο κλάδος ωριμάζει και οι MCS φορτιστές (Megawatt Charging System) εισέρχονται στο οικοσύστημα, η πίεση στο δίκτυο θα αυξηθεί με τη ζήτηση **να αναμένεται να φτάσει τις 23 TWh έως το 2030.**

«Οι χρόνοι παράδοσης για σημεία και ακόμη και οι απορρίψεις για χώρους φόρτισης θα αυξηθούν και οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να βρουν έναν άλλο τρόπο για να συνεχίσουν την ηλεκτροδότηση του στόλου βαρέως τύπου. Η on-site παραγωγή, τα συστήματα αποθήκευσης ενέργειας μπαταριών, η εναλλαγή μπαταριών ή η αμφίδρομη φόρτιση έχουν όλα θεωρηθεί ως πιθανές λύσεις, αλλά είτε είναι αμελητέες ως προς την τεχνολογία τους, είτε εφαρμόζονται, είτε αναπτύσσονται. Η βιομηχανία εξαρτάται από συνδυασμένες προσπάθειες δημοσίων και ιδιωτικών φορέων για τον εξορθολογισμό της εμπειρίας φόρτισης και την αναβάθμιση του δικτύου για τη διατήρηση ενός αναπτυσσόμενου ηλεκτρικού στόλου», καταλήγει ο Miah.