

Roland Berger lanseaza primul index de electromobilitate din România – Romanian E-mobility Index (REI)

- Studiul ofera o privire de ansamblu asupra factorilor determinanți pentru piața de electromobilitate din România – Cererea/ nivelul de penetrare, oferta disponibila & serviciile de mobilitate, cadrul legislativ și infrastructura de încărcare.
- Se adreseaza unui spectru larg de industrii, de la energie și utilități până la retail, auto, HoReCa sau servicii financiare – Electromobilitatea este un subiect multi-sectorial relevant în multiple arii ale business-ului, atât în mediul privat, cât și în cel public.
- Indexul de electromobilitate este un indicator al gradului de dezvoltare al pieței locale de electromobilitate și valoarea acestuia a fost determinata în baza a 12 indicatori cheie – Prima ediție releva un scor al pieței locale de electromobilitate de 31, raportata la un potențial prognozat de dezvoltare de 100 în anul 2025, iar edițiile viitoare vor monitoriza evoluția indexului
- Studiul va fi realizat semestrial și va include analize recurente pe subiecte cheie pentru piața din România – evoluția înmatricularilor de autovehicule electrice, comparații ale costurilor de exploatare (TCO), evoluția stațiilor de încărcare sau soluții alternative de electromobilitate.
- Pe lângă monitorizarea evoluției indexului și analiza subiectelor cheie, fiecare ediție va aborda o tema speciala, de actualitate pentru perioada analizata – Tema speciala a ediției curente o constituie politicile de reglementare locale; Bucureștii încearca sa se alinieze principalelor capitale ale Europei, însa fara a introduce restricții majore pentru motoarele diesel.

Szabolcs Nemes, *Partener și Managing Director al biroului Roland Berger din București*, declara: "Inițiativa noastră de a lansa primul index de electromobilitate din România se bazeaza pe o metodologie proprie Roland Berger de evaluare a gradului de dezvoltare al sectorului într-un mod sistematic și adreseaza o tema de interes pentru mai multe industrii și care ne așteptam sa creasca în importanța în contextul schimbarii preferințelor consumatorilor, sustenabilității afacerilor și evoluțiilor tehnologice preconizate. Studiul va avea o recurența semestrială și reflecta dorința noastră de a avea un impact semnificativ în mediul de afaceri și în societate".

Dezvoltarea electromobilității presupune evoluția echilibrata a 4 factori

Roland Berger a definit o metodologie de evaluare structurata a segmentului de electromobilitate din România în baza a 4 elemente interdependente, dezvoltarea concurenta a acestora fiind esențiala pentru evoluția pieței:

1. **Cererea/ Nivelul de penetrare** – Creșterea accelerata a numarului de autovehicule electrice înmatriculate pe plan local este rezultatul unei conștientizari îmbunătățite a publicului a beneficiilor acestora din punct de vedere economic si impact asupra mediului. În primul semestru al anului 2019 s-au înmatriculat ~640 autoturisme noi electrice (EV) și hibride plug-in (PHEV), ponderea acestora în totalul auto noi înmatriculate (0.9%) fiind similara valorilor înregistrate în Italia, Spania sau Japonia.
2. **Oferta & Serviciile de mobilitate disponibile** – Varietatea limitata a autovehiculelor electrice disponibile spre vânzare în România este unul dintre principalii factori care pot încetini dezvoltarea pieței de electromobilitate, oferta curenta de auto electrice și hibride plug-in reprezentând doar ~10% din totalul modelelor comercializate. Pe de alta parte, segmentul soluțiilor alternative de electromobilitate a înregistrat o creștere importanta în anul 2019, atât ca numar de jucatori, utilizatori și vehicule din flote, cât și ca diversitate a serviciilor disponibile.
3. **Cadrul legislativ** – Programul Rabla Plus este un pilon esențial al pieței de autovehicule electrice din România, subvențiile obținute prin intermediul acestuia aducând costul total de exploatare (TCO) al modelelor electrice la un nivel similar cu cele bazate pe combustie interna. Cu toate acestea, atingerea în premiera a limitei de

fonduri pentru persoane fizice în sesiunea 2019 va avea ca efect limitarea achizițiilor de autovehicule electrice în perioada următoare, evidențiând dependența pieței de schema guvernamentală. La nivel municipal, inițiativele de restricționare a vehiculelor pe baza de combustie internă sunt aproape inexistente, Bucureștiul fiind primul și singurul oraș din România care va impune restricții de circulație odată cu introducerea taxei Oxigen.

4. **Infrastructura de încărcare** – Numarul stațiilor publice de încărcare a crescut constant în ultimele 12 luni, cu aproximativ 30%, pe semestru. Aceasta evoluție a fost susținută cu precădere de investițiile jucătorilor privați din retail, HoReCa, real estate sau sectorul petrolier, în parteneriat cu firme specializate sau cu companiile de utilități care și-au dezvoltat expertiza în domeniu. Majoritatea stațiilor se regasesc în principalele centre urbane ale țării, în timp ce Bucureștiul concentrează ~25% din totalul stațiilor.

Achiziționarea autovehiculelor electrice devine preferabilă din punct de vedere economic pentru durate de utilizare mai mari de 5 ani

Calculul costului total de exploatare (TCO), ce va fi realizat în fiecare ediție a studiului, evidențiază condițiile în care achiziționarea unui autovehicul electric este preferabilă din punct de vedere economic în raport cu un autovehicul pe baza de combustie internă. Având în vedere investiția inițială, subvențiile disponibile și costurile de operare (în principal combustibil și mentenanța), autovehiculele electrice ating un TCO mai mic după 5 ani de utilizare, la un rulaj mediu anual de 15.000 de kilometri.

Dragoș Fundulea, *Project Manager Senior în cadrul Roland Berger*, a detaliat analiza comparativă: "Principalele economii sunt rezultatul costurilor reduse cu combustibilul, care pot fi cu peste 70% mai scăzute în condițiile nivelului tehnologic actual. În contextul pieței din România, însă, subvențiile obținute prin programul Rabla Plus aduc cea mai semnificativă contribuție – fără acestea, parcursul mediu anual ar trebui să se apropie de 30.000 km pentru ca achiziția unui autovehicul electric din clasa compactă de exemplu să aibă sens din punct de vedere economic."

Conceptul clasic de "benzinărie" nu mai este de actualitate – Accesibilitatea stațiilor și ușurința de încărcare sunt esențiale

Dacă argumentul economic favorizează, din ce în ce mai mult, opțiunea achiziției unui autovehicul electric, nu același lucru se poate spune despre ușurința de utilizare. Rețeaua publică de stații de încărcare va trebui să continue dezvoltarea pentru a asigura confortul și flexibilitatea încărcării pentru conducătorii auto.

Posibilitatea valorificării timpului în care autovehiculele se încarcă este un criteriu decisiv din perspectiva utilizatorilor, motiv pentru care sectoarele retail și HoReCa sunt lideri considerând numărul de stații de încărcare instalate. Viteza de încărcare este, de asemenea, un factor cheie, stațiile de încărcare cu putere mai mare de 22 kW (încărcare rapidă) având ponderea cea mai mare în rândul benzinariilor, ce țin să se apropie de combustibilii clasici din perspectiva timpului de încărcare.

În opinia lui **Szabolcs Nemes**, Partener și Managing Director al biroului Roland Berger din București, instalarea infrastructurii de încărcare poate oferi un avantaj competitiv jucătorilor dintr-o paletă largă de industrii:

"Electromobilitatea va deveni în scurt timp un subiect de importanță strategică și pentru industriile aflate în afara sferelor de transport și energie. Jucătorii din retail, HoReCa sau real estate vor avea un nou instrument prin care vor putea atrage potențiali clienți, însă va trebui identificat acel echilibru între nivelul și gradualitatea investițiilor și potențialele beneficii. Dimensiunile importante în această analiză sunt: costul echipamentelor, viteza oferită, modul de operare și taxare, adeziunea la rețele mature sau interfața cu clienții."

Orașele din România încearcă să se alinieze la direcțiile europene – Implicațiile taxei Oxigen din capitala

Introducerea taxei Oxigen în București începând cu anul 2020 va marca implementarea primei inițiative de restricționare a accesului autovehiculelor pe baza de combustie internă în municipalițiile din România. Măsura vine ca urmare a gradului de poluare accentuat din capitală, inițiative de tipul acesta fiind utilizate la scară largă în Europa de Vest.

Deși se așteaptă ca taxa să aibă efecte pozitive asupra calității aerului, beneficiile acesteia vor fi limitate de o serie de aspecte precum:

- Absența unor ținte clare, asumate, pentru valorile care determină calitatea aerului
- Lipsa diferențierii restricțiilor între autovehiculele pe benzină și autovehiculele diesel, cele din urmă având emisii semnificativ mai mari la nivele de poluare Euro similare
- Lipsa unei strategii integrate de promovare a mobilității "verzi" și reducere a poluării, care să includă susținerea serviciilor alternative de electromobilitate

Studiul [*este disponibil aici*](#).