



Резултати от проучване на нагласите към електромобилността и споделената мобилност в София

Кръгла маса “Чисти коли за чист град”



Проектът “Чисти коли за чист град” се изпълнява с финансовата подкрепа на Столична община, Програма Европа 2017 от Фондация “Българска асоциация Електрически превозни средства” (БАЕПС)





Източници:



1. **Непредставително изследване сред фирми, държавни, общински институции и НПО, ангажирани с проблемите на мобилността** *(дълбочинни интервюта – 23 организации)*



2. **Представително изследване сред граждани, живеещи на територията на София** *(онлайн, лично – 215 респондента)*

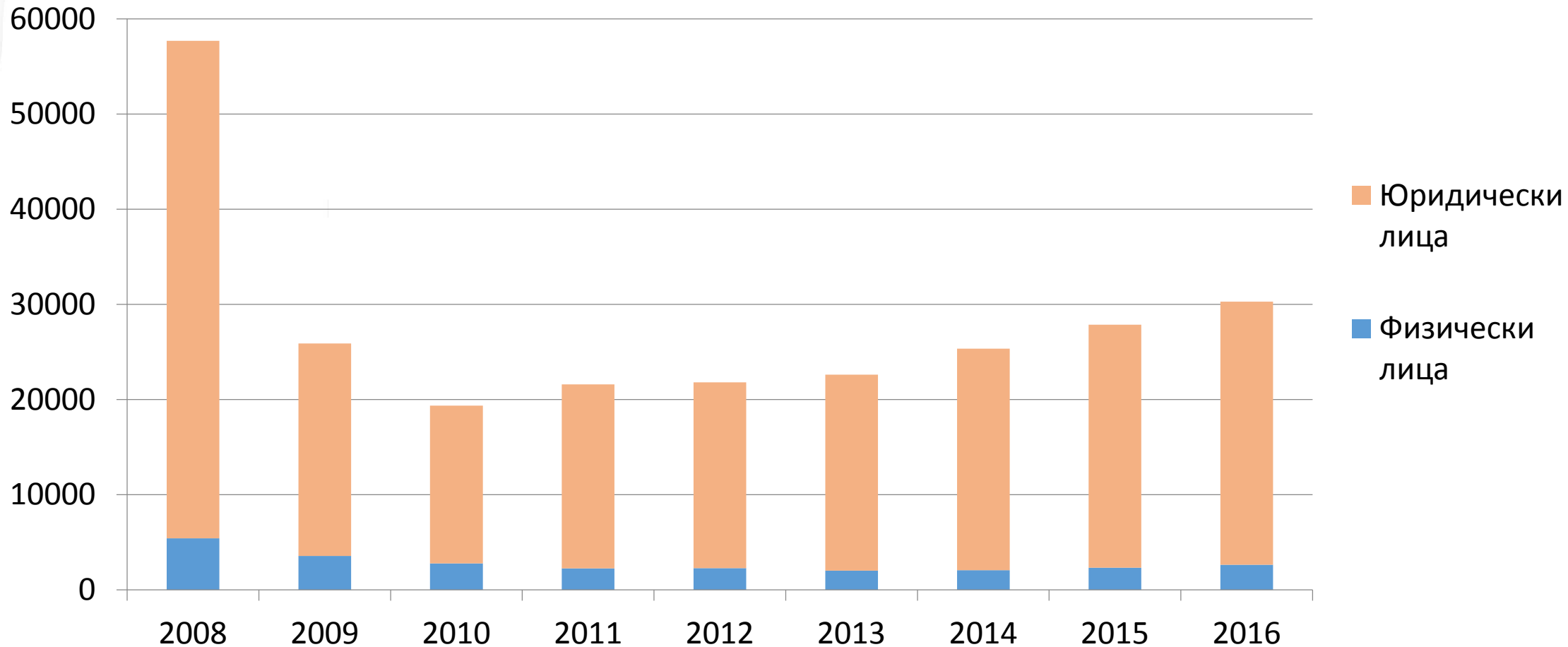


3. **Представително национално изследване сред фирми с 10 и повече служители** *(телефонни интервюта - 3,037 фирми)*

Кой купува нови автомобили в България?

Регистрации на нови автомобили

(леки и лекотоварни M1+N1, по тип собственик)



Източник: НСИ, МВР

След обработка: ~ 15%-20% от новите автомобили се придобиват от физически лица

Навлизане на електромобили + хибриди в служебния автопарк

1. Сред фирмите с 10+ служители, които имат служебни автомобили

2.5% - 3% имат поне един хибрид, ЕПС или ПИ-хибрид

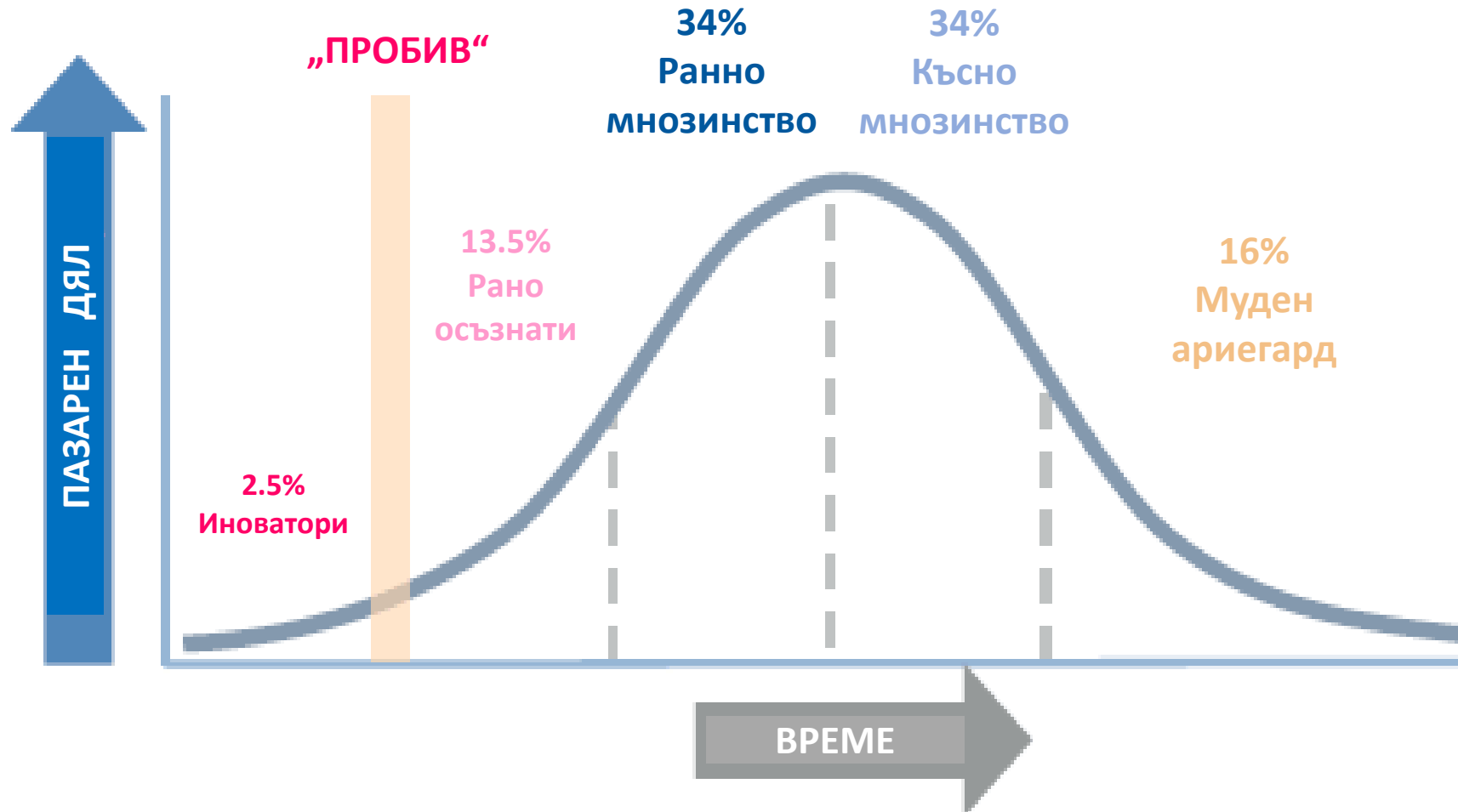
2. Сред фирмите с 10+ служители, които имат служебни автомобили

10% вече са разгледали варианта за придобиване на хибрид, ЕПС или ПИ-хибрид

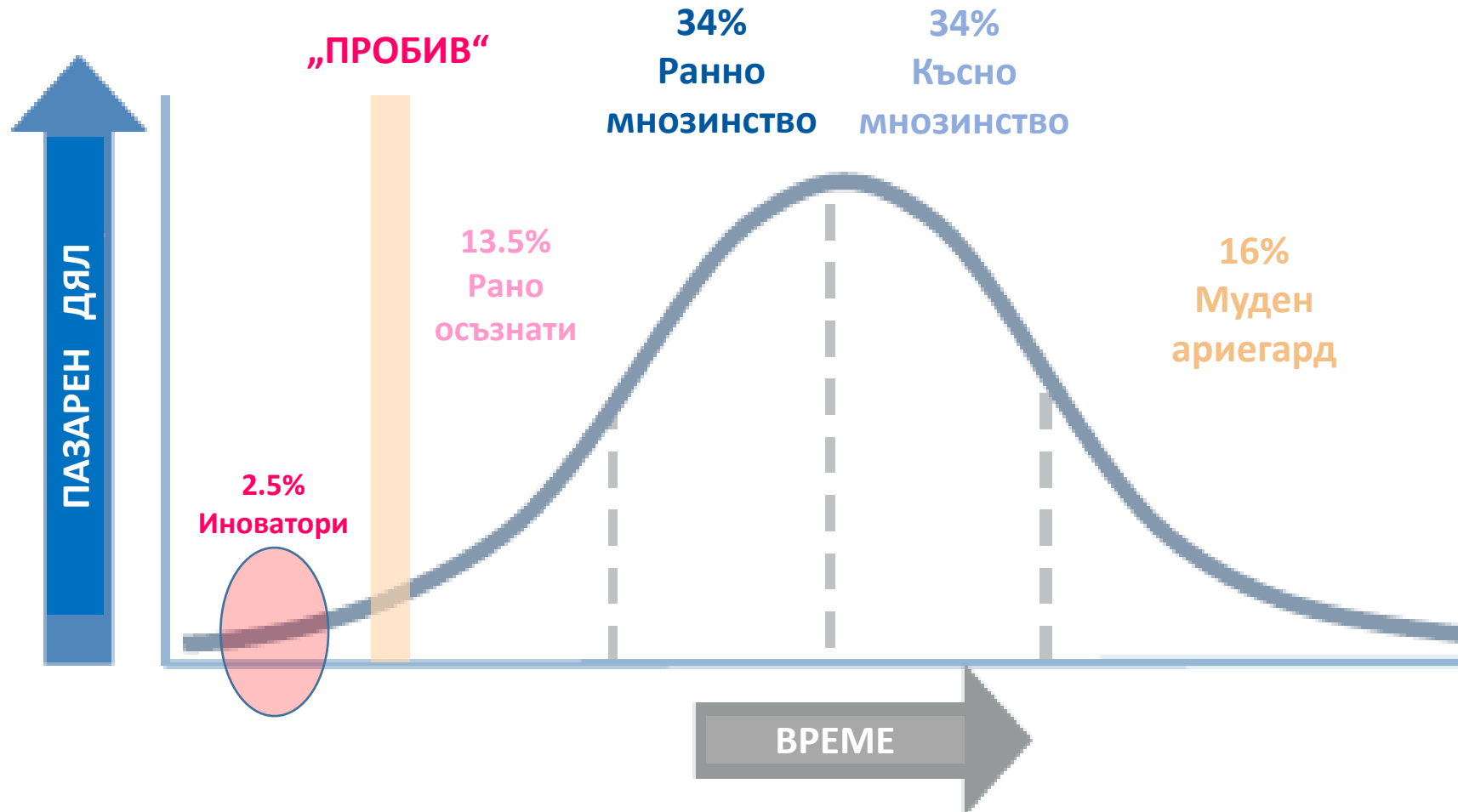
3. Сред фирмите с 50+ служебни автомобили

14% са разгледали варианта за придобиване на хибрид, ЕПС или ПИ-хибрид

Иновациите на пазара: перспектива



Иновациите на пазара: перспектива



Ранен етап, но с бързо ускорение



Как разсъждава бизнесът на тема ЕПС?



*Базова позиция: в обозримо бъдеще – ДВГ автомобили (с различни горива) ще съжителстват **рамо до рамо с ЕПС**, хибриди и други*

=> ЕПС се сравнява с еквивалентната ДВГ-алтернатива (спрямо която засега няма рестрикции) ...

=> С малко изключения („ентусиастични-иноватори“), решения в полза на ЕПС се вземат при обосновка / очакване за икономическа ефективност в конкретния случай / фирма

⇒ Технологията е млада и динамична, опитът - къс, по някои въпроси данни липсват и ... изчакването / отлагането често се приема за най-разумния ход

... В ранния етап, бизнесът може да генерира по-бързо навлизане от широката публика



Урок №1



Към октомври 2017г. всички фирми с нови ЕПС са **„на загуба“** от тях !
(...в сравнение с техния ДВГ еквивалент ...)

Излизане **„на 0“**: предстои в година №5 или №6
(до момента: ~ 4-годишна история)

*Базова цена + Наем на батерия + По-неизгодни лизингови условия +
Разходи за собствени зарядни станции =>*

=> пълна покупна цена ЕПС = 1.92 X цена ДВГ-мпс

(източник: Спиди АД)



**ЕПС става икономически изгодно при мин. 8-10 - годишен
хоризонт на експлоатация**



Уроци 2,3,4



2.Разходи за поддръжка:

ДВГмпс = 4.1 x ЕПС (в гаранция)

ДВГмпс = 3.7 x ЕПС (извън гаранция)

(източник: Спиди АД)

3.Енергийно потребление (гориво / ел.енергия – BGN – на 100км пробег)

ДВГмпс = 4.6 x ЕПС

(източник: Спиди АД)

4.Паркинг в зелена/синя зона*:

ЕПС Спестените паркинг разходи = 1.5 x годишния разход за поддръжка
ДВГмпс

(източник: Спиди АД)



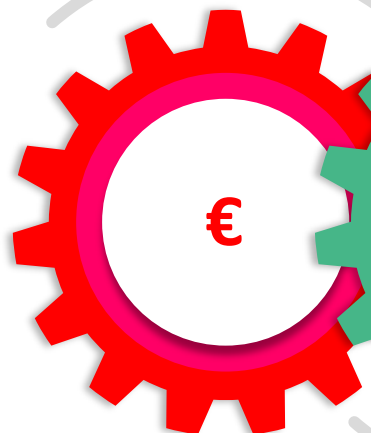
все още крехък баланс на икономическа ефективност



Защо досега ЕПС не са навлезли по-сериозно в корпоративния сектор?

ВИСОКА ЦЕНА НА ПРИДОБИВАНЕ

~2+ ПЪТИ ПО-ВИСОКА
от еквивалентната ДВГ алтернатива



МАЛКО ЗАРЯДНИ СТАНЦИИ

+ несъвместими
СТАНДАРТИ



ПРЕДПАЗЛИВОСТ

от страна на
ПРОИЗВОДИТЕЛИ и ДИЛЪРИ



КЪС ПРОБЕГ С ЕДНО ЗАРЕЖДАНЕ

ИЗКЛЮЧВА
свободното извънградско
приложение

ОТЛАГАНЕ НА РЕШЕНИЕТО

..“засега“ стимулирано от
ДИНАМИЧНОТО РАЗВИТИЕ
в сектора



ИНФРАСТРУКТУРА ИЛИ СУБСИДИЯ?



пред хипотетичния бинарен избор: подкрепата от страна на местна/държавна власт да бъде 100% в зарядна инфраструктура, или 100% в субсидиране на цената на електромобили:

9 от 10 от ангажираните по темата бизнеси / организации / автопаркове биха избрали

ЗАРЯДНА ИНФРАСТРУКТУРА



ЗАРЯДНА ИНФРАСТРУКТУРА



Субсидията: „примамлива“ за отделната фирма, но неустойчива мярка, която изкривява пазара

Липсата на достатъчна инфраструктура – обрича целия сектор

достатъчно наситена

прецизно ситуирана

в публично-частни партньорства

спонсорирана от авто-марки и/или от търговски вериги

на най-добрите паркоместа

без злоупотреби от ДВГмпс

с унифицирани щепсели или адаптери,

с лесно достъпна информация (къде са станциите, каква мощност, колко са заети)

...-“нека потребителят да не свиква на „безплатен“ ток ...“ (цена/начин на плащане)



ЕПС в съзнанието на масовия потребител



1. Преобладава: **неразбиране**, недоверие, в някои случаи насмешка дори сред софийска аудитория (над 80% вишисти) *43% се самоопределят като «слабо запознати» или «изобщо незапознати» с електромобили*
2. Сред частните собственици на ЕПС:
иноватори/ентусиасти + «зелени» + техничари + хора, които държат да са на гребена на **модата** (ЕПС ~ „лайфстайл фактор“)
3. **Физическият досег** с ЕПС (тест-драйв) е способен да направи чудеса: променя мироглед, поведение
пасивният допир – напр. ползване на електрическо такси – също помага
4. Като желани мерки за стимулиране на ЕПС водят: данъчна тежест 69% (2012г. 60%), ценова субсидия 60% (2012г. 64%), бесплатно паркиране 37% (2012г. 53%)



Голямата промяна в съзнанието на масовия потребител тепърва предстои



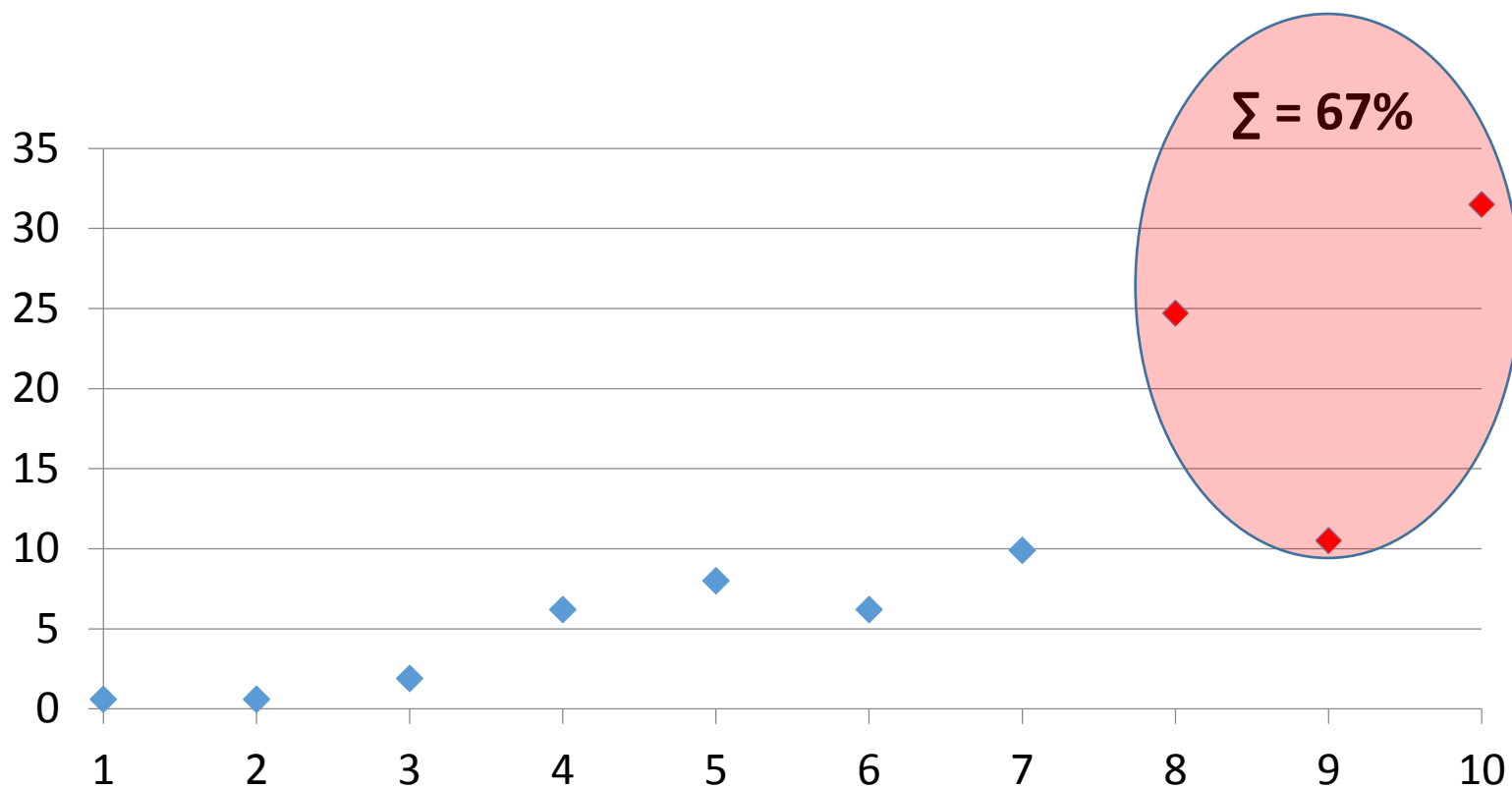
Въздухът в София

(% от живеещи в София)



В: Как оценявате чистотата/замърсеността на въздуха в София?

(1= изключително чист 10 = изключително замърсен)





Кои мерки ще ограничат най-добре замърсяването на въздуха от автомобили, които превишават нормите за изгорели газове? (% от живеещи в София)





Кои мерки ще ограничат най-добре замърсяването на въздуха от автомобили, които превишават нормите за изгорели газове? (позиции на бизнеса / обществените организации)



Цялостна забрана на вноса на най-стари/евтини/замърсяващи автомобили: желана, но със слаби шансове заради:

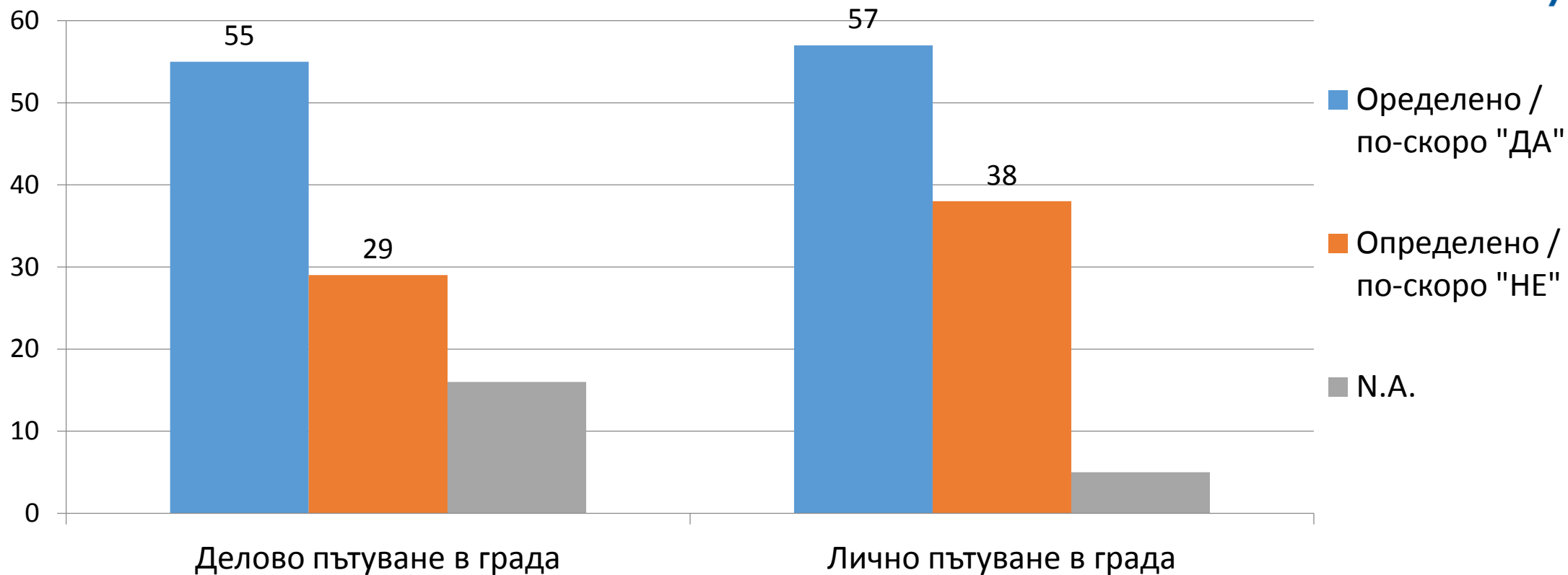
- слаба политическа воля
- недоволство от страна на масовия потребител
- отпор от лобито на вносителите

- ⇒ **Прецизно насочване** към най-големите замърсители на пътя в града (*RSLab + испанския опит*) + Срок за ремонтване -> при липса -> „НЕГОДЕН“ -> Дерегистрация
- ⇒ По-висока обща данъчна тежест за най-старите / големи замърсители с предизвестено бъдещо повишаване
- ⇒ Облекчаване на **данъчната тежест** за най-чистите (*ЕПС, плъгин хибриди, нови ДВГ-мПС*)
- ⇒ Обвързване на „прочистването“ с бъдеща забрана в идеалния център
- ⇒ Преминаване на **пунктовете за ГТП** към АА и затягане на контрола в тях (ААП)
- ⇒ Ако с „принуда“ – то нека е бърза и рязка - на фона на нарастваща обществена нетърпимост, наказателна процедура от ЕК - облечена в положителен PR
- ⇒ Безплатно паркиране и за **ПИ-хибриди**
- ⇒ Свободно движение в автобусната лента за ЕПС и ПИ-хибриди



Нагласа към експеримент с краткосрочен наем на автомобил

(% живеещи в София)



При ЕПС вариант: 85% от респондентите твърдят, че това би увеличило шанса да експериментират с подобно предложение*



Готовност за експеримент е налице



Нагласа към споделено пътуване от/до работното място (бизнес / автопаркове)



Може би **НАЙ-ГОЛЯМ** потенциал: **силен, бърз мултиплициращ ефект**

-приложим при работен режим „9 до 5“

-**женската аудитория**, особено предразположена

-подходяща мярка в условия на „недоволство“ от фирмената политика за служебни автомобили като придобивка

-**IT** секторът, най-отворен досега

-растящ брой експерименти ...

... но, регулаторна неяснота



Изясни, популяризирай, стимулирай



Благодаря за вниманието!