

Késve zöldül az autópark

Később valósul meg az elektromos kocsikra való átállás

● A lakosság anyagi helyzete, a töltőinfrastruktúra elégtelensége egyaránt hozzájárul ahhoz, hogy más európai országokhoz képest késve „zöldül ki” a romániai autópark egy napokban közzétett jelentés szerint, amely ugyanakkor arra is ráirányítja a figyelmet, hogy nem feltétlenül bizonyult hatékonyak a román kormány autóiipari támogatási stratégiája.

Romániában némileg késni fog az elektromos járművekre való átállás, főként az elégtelen töltőinfrastruktúra miatt – derül ki egy szakértői jelentésből. A 2Celsius Egyesület honlapján közzétett, Az elektromos járművekre való átállás és társadalmi-gazdasági hatásai Romániában című kutatás szerint a Romániában jelen lévő két autóiipari konszern, a Ford és a Renault is bejelentette ugyan, hogy 2030-tól kizárólag tisztán elektromos autókat fognak kínálni Európában, egyértelmű jelek arra mutatnak, hogy Romániában a két vállalat valamivel később készül átállni az elektromos járművek gyártására, mint más európai országokban.

„A Ford 2022-ben eladta a craiovai gyárat a Ford Otosan vegyesvállalatnak. De facto ugyan még romániai Ford-gyárról beszélünk, de az új tulajdonos nem kötelezte el magát amellett, hogy 2030-tól teljesen átálljon az elektromos autókra, mivel elsősorban haszongépjárművek gyártására szakosodott, beleértve a nehéz haszongépjárműveket is, amelyeknél az átállás sokkal később fog megtörténni. Arra azonban számítani lehet, hogy a Puma modell legkésőbb 2030-ra 100 százalé-

ban elektromos meghajtású lesz, és a vállalat illetékesei azt is megerősítették, hogy a 2023–2024-től Craiován gyártandó kisteherautónak is lesz tisztán elektromos meghajtású változata” – idézte az Agerpres hírügynökség a jelentés egyik konklúzióját.

Hozzáteszik: a Dacia esetében a helyzet egy kicsit bizonytalanabb, a Renault vezetősége ugyanis határozottan kijelentette, hogy a Dacia „az utolsó pillanatban” fog áttérni a tisztán elektromos autók gyártására, ebben az árszegmensben ugyanis rendkívül nehéz lenne a gyorsabb átállás. „Ezért a tisztán elektromos autók romániai gyártására vonatkozó előrejelzések viszonylag visszafogottak: 2028-ban körülbelül 97 ezer tisztán elektromos jármű (azaz az összes gépkocsi 16 százaléka) gördül majd le a gyártósorról a craiovai üzemben; az iparág addigra szinte teljesen átáll a hibrid meghajtásra” – olvasható a 2Celsius jelentésében.

Lassúbb ütemben zöldül az autópark

Mivel az Európai Unió gépjárműparkjának átlagéletkora 11,8 év, a szakértők azt valószínűsítik, hogy 2050-re a szennyező járművek túlnyomó többsége eltűnik az utakról.

Mivel a romániai flotta ennél jóval idősebb (átlagéletkora 16,9 év), lesz némi lemaradása az országnak, de az átállás elkerülhetetlen, és műszaki-gazdasági okokból nem lehet túl nagy a különbség más uniós országokhoz képest. Romániában az elektromos járművekre való átállást fékező egyik legfontosabb tényező a magas ár, és erre a villanyautóknak a magas és az alacsony jövedelmű országokban jegyzett piaci részesedése közötti jelentős eltérés is rávilágít. „Portugália az egyetlen olyan ország, ahol az egy főre jutó GDP az uniós átlag alatt van ugyan, de a környezetvédő autók (plug-in hibrid és

Ez 1,3 töltőpontot jelent száz kilométerenként, ami majdnem 50-szer kevesebb, mint Hollandiában.

Fejleszteni kell az infrastruktúrát

A Transport&Environment 2020-ban közzétett tanulmánya szerint 2030-ra Romániában 25 400 töltőpontra lesz szükség, az Európai Autógyártók Szövetségének (ACEA) nemrégiben készült elemzése szerint pedig 2030-ig hetente 130 új töltőpontot kellene létesíteni az országban, míg Belgiumban hatszor ennyit. „Mind ezek alapján két logikus lehetőség van az elégséges infrastrukturális

előtt Románia a foglalkoztatottak számát tekintve az ötödik legnagyobb autóiiparral rendelkező Németszág, Franciaország, Lengyelország és Csehország után. A pandémia előtt mintegy 180 ezer ember dolgozott az autóiiparban Romániában, ami a foglalkoztatottak 2,7 százalékát jelentette. Ha ehhez hozzáadjuk az értékesítési és szervizhálózatokat, a foglalkoztatottak 2019-es száma eléri a 283 ezer főt (az összes foglalkoztatott 5,5 százalékát). Ezek a munkavállalók a világjárvány előtt több mint 6,4 milliárd euró hozzáadott értéket termeltek, ebből 4,4 milliárd eurót az iparban, 1–1 milliárd eurót pedig az értékesítésben és a szervizszolgáltatásokban (a gazdaság teljes hozzáadott értékének 7,7 százaléka).

„A román hatóságok eddigi autóiipari politikája éppen olyan hatékonyan bizonyult, mint amennyire kezdetleges volt: állami támogatást



Kevés az e-autó, de egyelőre kevés a töltőállomás is Romániában

▲ FOTÓ: JAKAB MÓNKA

akkumulátoros) piaci részesedése meghaladja a 10 százalékot. Ezt az esetet leszámítva az elektromos autók piaci részesedése délen alacsonyabb, mint északon, keleten pedig a délinél is alacsonyabb. „Romániában az elektromos autók piaci részesedése valamivel magasabb, mint a keleti országokban, ami a rendkívül nagyvonalú támogatási programoknak köszönhető, ezek révén ugyanis akár 10 ezer euróval is csökken egy új elektromos jármű vételára” – emlékeztetnek a jelentés szerzői. Az elektromos járművekre való átállást fékező másik fő akadály az elégtelen töltőinfrastruktúra. A 2Celsius adatai szerint az EU-ban létesített töltőpontok közel fele jelenleg mindössze két országban található: Hollandiában és Németországban. Románia 2021-ben az EU teljes töltőponthálózatának mindössze 0,4 százalékát adta az EU területének 5,8 százalékán.

felkészültség elérésére a 2035-ös határidőig: az egyik a masszív beruházás a 2031–2035 közötti időszakban, a másik pedig a szükséglet drámai visszaesése, konkrétan a járműhasználat jelentős csökkentése Romániában” – mutatnak rá a szakértők. Az ACEA becslése szerint 2030-ig 280 milliárd eurót kellene befektetni az Európai Unió töltőinfrastruktúrájába, beleértve a hálózat korszerűsítését és a további megújulóenergia-kapacitást is. „Ha ezeket a beruházásokat közpénzekből valószínűsítjük meg, az összeg a tagállamok országos helyreállítási terveit finanszírozó Helyreállítási és Ellenállóképességi Eszköz költségvetésének 42 százalékát tenné ki” – olvasható a jelentésben.

Alacsony termelékenység, gyenge bérek

Az EU statisztikai hivatala, az Eurostat adatai szerint a világjárvány

nyújtottak a termelési kapacitás bővítését célzó beruházásokhoz, egyszerű mennyiségi kritériumok, nevezetesen a létrehozott új munkahelyek száma alapján. Ez a megközelítés hozzájárult a beszállóipar gyors növekedéséhez a 2010-es években, és a szükséges beruházások jelentős részét az állam finanszírozta. Románia rövid időn belül Európa vezető autókábelgyártójává vált, az iparág több tízezer embert foglalkoztat az ország több megyéjében. Szigorúan mennyiségi szempontból elkönnyelhető némi siker, az új beruházások azonban csak alacsony termelékenységgel és gyenge bérezéssel munkahelyeket biztosítanak” – értékeli a jelentés szerzői.

Mint ismeretes, 2022. június 29-én az Európai Unió országainak kormányai megállapodtak abban, hogy 2035-ig az EU egész területén megszüntetik a belső égésű motorral szerelt új személygépkocsik és kisteherautók értékesítését.

● RÖVIDEN

Megállapodtak a gázársapkáról

Az európai uniós tagállamok energiaügyi miniszterei Brüsszelben politikai megállapodást kötöttek a holland gáztőzsde, a TTF határidős piacára vonatkozó árplafon bevezetéséről. Mint ismeretes, az egyeztetés több mint 4 hónapon keresztül tartott a tagállamok és az Európai Bizottság között, az uniós testület eredeti javaslata 275 euró/megawatt lett volna a gázársapkára. A megállapodás értelmében az intézkedést csak akkor lehetne aktiválni, ha három egymást követő kereskedési napon 180 euró/megawatt fölé emelkedne a TTF legközelebbi határidős kontraktusának ára, illetve a TTF-árak ugyanezen a három napon 35 euróval magasabbak a cseppfolyósított gáz (LNG) referenciaáránál. A mechanizmus 2023. február 15-ével lép hatályba, miután a tagállamok hivatalosan, írásos úton jóváhagyják. Ideiglenes jellegű lesz, egy évig alkalmazható. A rendelet felfüggesztési mechanizmust tartalmaz arra az esetre, ha az energiaellátás biztonságát, a pénzügyi stabilitást, az EU-n belüli gázáramlást vagy a megnövekedett gázkeresletet veszélyeztető kockázatokat állapítanak meg. A bejelentésre reagált Dmitrij Peszkov orosz elnöki szóvivő, aki leszögezte: az EU gázárplafonról szóló megállapodása ellentmond a piaci elveknek. A szóvivő szerint az orosz válasz kidolgozásához időre van szükség, hogy „gondosan mérlegelni lehessen az előnyöket és hátrányokat”.

Határon átnyúló beruházások

Jóváhagyta az Európai Bizottság a fejlesztési minisztérium javaslatát, 176 millió eurós költségkerettel indul ismét a Románia–Magyarország határon átvivő fejlesztési beruházásokat finanszírozó program – jelentette be Cseke Attila fejlesztési miniszter. Az RMDSZ keddi közleménye emlékeztet: a finanszírozásban Szatmár, Bihar, Arad és Temes, illetve Szabolcs-Szatmár-Bereg, Hajdú-Bihar, Békés és Csongrád-Csanád megye részesülhet. A fejlesztési tárca vezetője elmondta: olyan kezdeményezések nyerhetnek finanszírozást, amelyek elősegítik a két ország együttműködését a megújuló forrásból származó energia területén, továbbá a sürgősségi és egészségügyi rendszerek fejlődésére nyújthat finanszírozást a szaktárca. A program ugyanakkor turisztikai fejlesztésekre, kulturális programokra, illetve környezetvédelmi beruházásokra is támogatást nyújt.