

2025

ÎNȚELEGEREA COSTULUI TOTAL DE PROPRIETATE (TCO): 2025 PERSPECTIVE ȘI PĂRGHII STRATEGICE PENTRU GESTIONARE.



SUMAR

Costul total de proprietate (TCO) reprezintă o estimare financiară menită să ajute cumpărătorii și proprietarii să determine costurile directe și indirecte ale unui produs sau serviciu pe parcursul întregului său ciclu de viață. Această prezentare se concentrează pe TCO-ul vehiculelor și flotei.

Din 2020, TCO a înregistrat o creștere dramatică – până la 30%. Această creștere este determinată în principal de presiunile inflaționiste asupra tuturor componentelor TCO: prețurile vehiculelor, energia, forța de muncă, costurile de finanțare etc. În consecință, managerii de flote au intrat într-un nou mediu de costuri, unul care necesită o reevaluare a ipotezelor tradiționale și a structurilor contractuale. Această prezentare oferă o defalcare cuprinzătoare a elementelor fundamentale ale TCO, o viziune bazată pe date asupra evoluției costurilor și echipează factorii de decizie cu pârghii strategice pentru a recâștiga controlul asupra costurilor - continuând în același timp să progreseze în ceea ce privește obiectivele de electrificare.

Scopul este de a oferi următoarele informații cheie:

- O defalcare clară a conceptelor TCO cele mai relevante pentru operațiunile flotei
- O analiză detaliată a evoluției TCO din 2020 până în 2025 folosind datele Arval Consulting
- O comparație de referință a TCO între diferite sisteme de propulsie – în special vehicule electrice cu baterii (BEV) vs vehicule cu motor cu ardere internă (ICE)
- O simulare a evoluției TCO la nivel de flotă pentru a ilustra modul în care modificările costurilor se materializează în timp, în special în lumina ciclurilor de reînnoire a contractelor
- Strategii aplicabile de atenuare și cele mai bune practici

CUPRINS

1/ ÎNȚELEGEREA TCO: CONCEPTE CHEIE PENTRU MANAGEMENTUL FLOTEI	P.04
2/ EVOLUȚIA TCO: FACTORI DIN 2020 PÂNĂ ÎN 2025	P.06
3/ COMPARAȚIE TCO: ICE VS BEV	P.13
4/ SIMULAREA EVOLUȚIEI CHELTUIELILOR FLOTEI	P.15
5/ STRATEGII DE ATENUARE: INSTRUMENTE PENTRU RECĂȘTIGAREA CONTROLULUI ASUPRA TCO	P.17

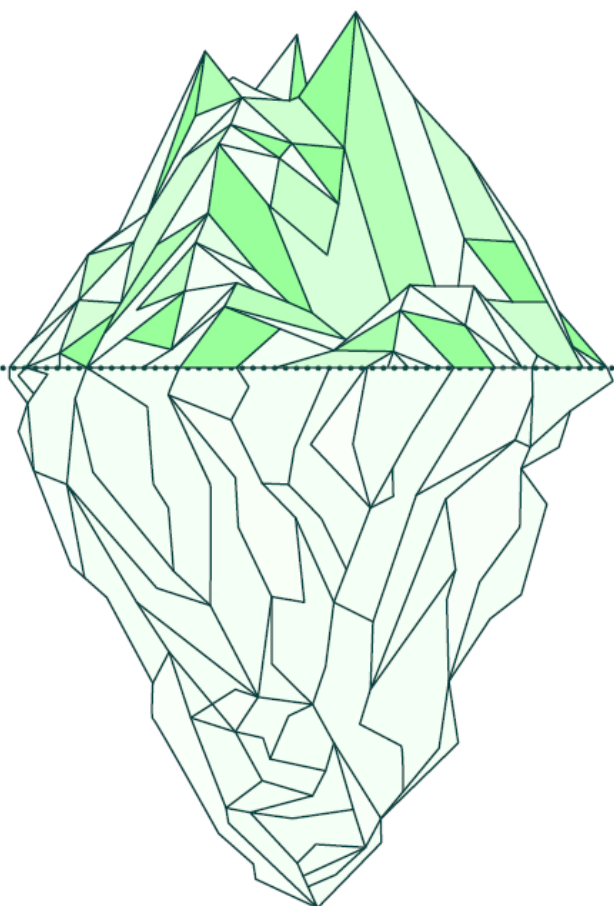
01/ ÎNȚELEGEREA TCO: CONCEPTE CHEIE PENTRU MANAGEMENTUL FLOTEI

TCO Vehicul

TCO reprezintă costurile economice totale asociate cu achiziționarea, operarea și întreținerea vehiculului pe durata de viață sau pe o anumită perioadă de proprietate. TCO al vehiculului oferă o analiză a costurilor pe unitate.

Componentele TCO la nivel de vehicul pot fi reprezentate după cum urmează:

Costuri economice totale



COSTURI FIXE

- Amortizare
- Finanțare
- Servicii (întreținere, asistență, asigurare)

COSTURI VARIABILE

- Consum de energie
- Impozitele
- Taxe de drum
- Bonus și Malus
- Stimulent sau sancțiune de stat
- Fiscalitate

...ȘI MULTE ALTELE

Distribuția componentelor TCO pentru fiecare tip de energie poate fi găsită în Capitolul 3, pagina 13.

În unele țări, impozitele pe profit, cum ar fi TVA-ul nerecuperabil sau amortizarea nedeductibilă, joacă un rol dominant în determinarea TCO. În acest caz, acestea pot fi adăugate la calcul, rezultând costul total de proprietate, inclusiv impozitul pe profit, care oferă o măsură extinsă a costului real pentru organizație.

Combinarea factorilor de mai sus oferă TCO-ul vehiculului, care poate fi reprezentat anual sau lunar. TCO al vehiculului este un indicator cheie care permite factorilor de decizie să facă compromisuri informate între diferitele opțiuni de vehicul și grup motopropulsor.

O componentă cheie a TCO este amortizarea vehiculelor, care se reflectă atât în rata lunară de leasing, cât și în calculul TCO pentru vehiculele achiziționate. Într-un model de leasing, furnizorul de leasing prognozează valoarea reziduală (adică valoarea de revânzare preconizată la sfârșitul contractului). Riscul valorii reziduale este asumat de furnizorul de leasing, mai degrabă decât de administratorul flotei. Acest lucru oferă clienților o predictibilitate îmbunătățită a costurilor și facilitarea accesului la sisteme de propulsie mai noi fără expunere pe termen lung la fluctuațiile valorii de revânzare.

TCO PENTRU FLOTĂ

Gestionarea TCO a flotei implică luarea în considerare a costurilor agregate și adesea mai complexe ale gestionării unui întreg portofoliu de vehicule. Această viziune mai largă introduce noi variabile, cum ar fi costurile administrative și imprevizibilitatea operațională, care sunt esențiale pentru înțelegerea costului real al funcționării unei flote. Aceste taxe sunt suportate pe durata unui contract și sunt dificil de prezis atunci când achiziționați un singur vehicul.

Taxe incluse:

- ✓ **Înlocuirea anvelopelor** în afara contractului (în urma unei pane sau a unui accident).
- ✓ **Costuri de asigurare** excluse din polița de asigurare:
 - Zile pentru închiriere pe termen scurt / vehicul de ajutor
 - Taxe suplimentare care nu sunt acoperite de poliță
 - Repararea daunelor după un accident
- ✓ **Reparații mecanice**, fie din cauza defectărilor tehnice neașteptate sau a utilizării necorespunzătoare a vehiculului, cum ar fi lipsa uleiului, nerespectarea planului de întreținere preventivă, repararea motorului sau din cauza unui produs de alimentare greșit (motorină vs. benzină) etc.
- ✓ **Costuri administrative de gestionare a flotei.**
- ✓ **Uzura neloială a mașinii**, care se traduce prin costuri de recondiționare la returnarea mașinii la sfârșitul unui contract de închiriere sau scăderea valorii de revânzare atunci când vehiculul este achiziționat.
- ✓ **Taxe de kilometraj în exces și alte decontări ale contractului de încetare a contractului de închiriere.**

Parcările și taxele de drum sunt de obicei excluse din TCO al vehiculului, deoarece sunt legate de utilizarea imprevizibilă sau de călătorii. Costurile stației de încărcare sau ale stației de combustibil/benzinărie și taxele de instalare ale acestora sunt, de asemenea, excluse din TCO-ul vehiculului; cu toate acestea, acestea ar trebui luate în considerare într-un plan de tranziție energetică ca un cost suplimentar pentru companie.



Definirea unei strategii de încărcare cu energie (de acasă, de la birou sau public) este esențială pentru a direcționa consumul de energie și a optimiza costurile aferente.

Calcularea TCO îi ajută pe managerii de flote să stabilească KPI-uri, cum ar fi TCO pe kilometru, permițând măsurarea și evaluarea eficienței în toate tipurile de vehicule și cazurile de utilizare.

Dincolo de conceptul de TCO, costul total al mobilității (TCM) extinde măsurarea costurilor prin includerea altor servicii de mobilitate, cum ar fi carsharing, transportul public, leasingul de biciclete etc. TCM susține o definiție mai largă a mobilității dincolo de mașinile individuale. Acesta reprezintă costul "real" sau "estimat" al mobilității pentru o persoană sau un angajat dedicat și ia în considerare costul total al navetei și al mobilității profesionale.

02/ EVOLUȚIA TCO: FACTORI DIN 2020 PÂNĂ ÎN 2025

PREZENTARE GENERALĂ

Între 2020 și 2025, TCO-ul vehiculelor a crescut cu 27% – o creștere semnificativă care a atins un vârf de 30% în 2023. Arval Consulting a observat prin indicele său TCO o creștere structurală a fiecărei componente majore a costurilor, remodelând economia managementului flotei.

Evoluția indicelui TCO în Europa

27% Creșterea TCO al vehiculului în iunie 2025 valoare de referință ian 2020

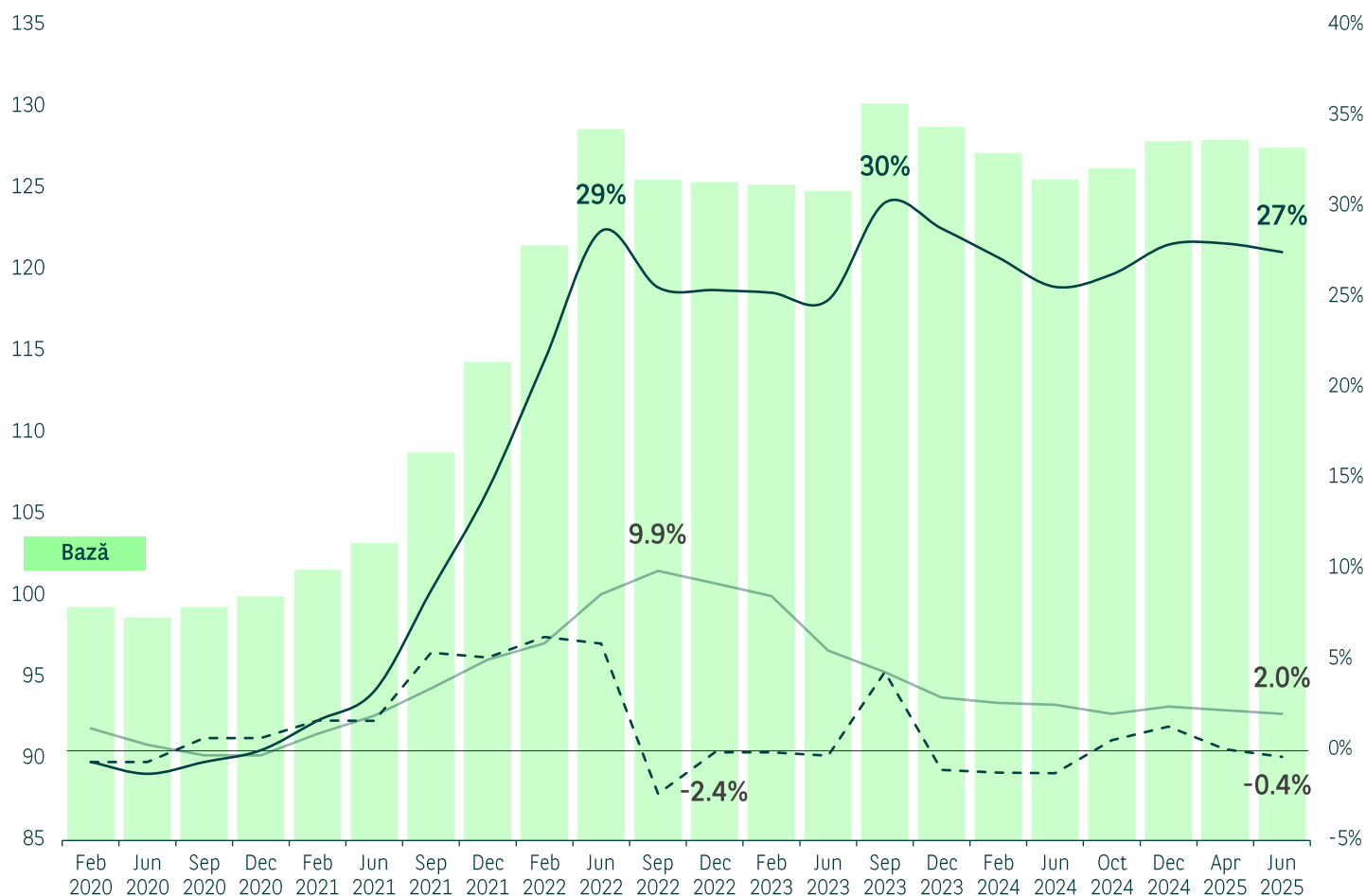
- Analiză trimestrială din februarie 2020 până în iunie 2025
- Zone acoperite: 15 țări din Europa
- Tipuri de vehicule: PC-uri și LCV-uri din toate segmentele
- Pe baza a +50.000 de oferte Arval pe perioadă

TCO al vehiculului (ianuarie 2020 indexat la 100)

Linia de bază a evoluției ianuarie 2020

Evoluția față de trimestrul precedent

Inflație



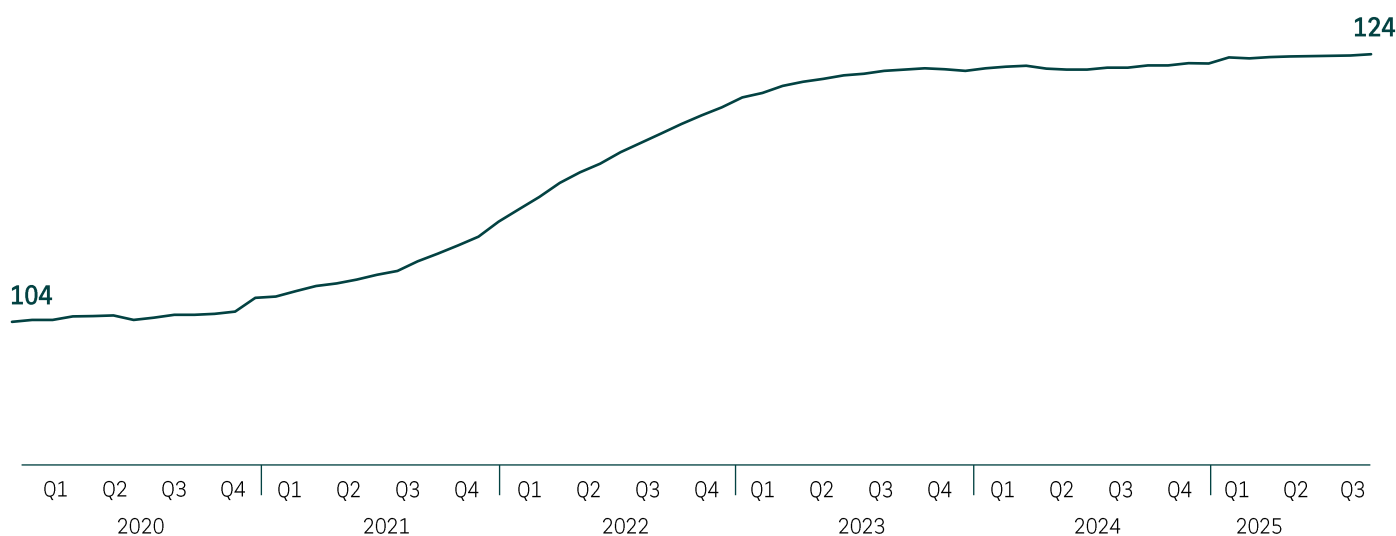
Source: Arval Consulting TCO Index, ediție septembrie 2025 cu date din iunie 2025

TENDINȚE ȘI FACTORI CHEIE

După cum s-a explicat în capitolul 1, TCO este puternic afectat de factori externi. Această secțiune oferă tendințe privind principalele cauze ale creșterii drastice a TCO legate de prețul de catalog al vehiculului, rata dobânzii, precum și prețul energiei atât a combustibilului, cât și a energiei electrice.

Inflația prețurilor de listă a vehiculelor

- Prețul de listă al vehiculelor indexat la 100 în 2015
- Date din T1 2020 până în T3 2025



Sursă: Indicele armonizat al prețurilor de consum (IAPC) – Eurostat, septembrie 2025

Prețurile medii ale vehiculelor au crescut cu 19% din 2020 până în 2025 din cauza mai multor factori, inclusiv inflația globală, trecerea portofoliului OEM de la modelele entry-level la o penetrare crescută a SUV-urilor și integrarea pe scară largă a funcțiilor avansate de siguranță, infotainment și electrificare, cum ar fi prețul bateriilor.

Introducerea unor norme mai stricte CAFE (Corporate Average Fuel Economy) în întreaga Europă a influențat direct mixul de propulsie oferit de OEM. Pentru a atinge obiectivele de CO₂ și pentru a evita sancțiunile de reglementare, producătorii și-au mutat producția către BEV și hibridi plug-in și au redus numărul de modele ICE la prețuri accesibile.

Această schimbare a creat o presiune ascendentă asupra prețurilor de listă ale vehiculelor, deoarece BEV-urile și SUV-urile (cu prețuri de obicei mai mari) reprezintă o pondere tot mai mare a ofertelor de vehicule noi. Pentru managerii de flote, această schimbare contribuie la o creștere structurală a TCO.

19%

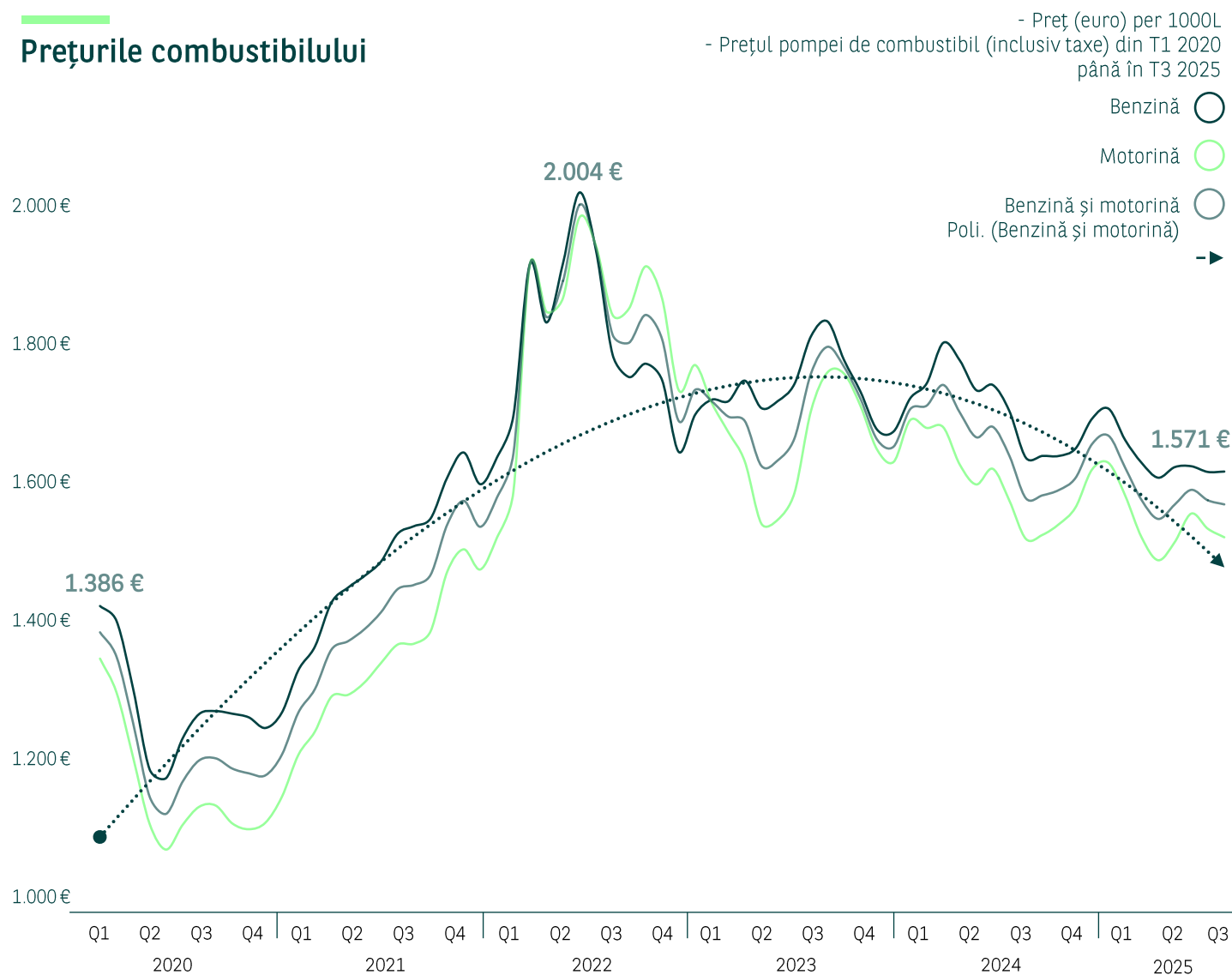
Creșterea prețurilor de listă a vehiculelor din 2020 până în 2025



VOLATILITATEA PREȚURILOR LA ENERGIE

Costurile cu combustibilul pot constitui până la 30% din costul total de proprietate al vehiculelor pentru vehiculele cu combustie internă, în funcție de modelele de utilizare, eficiența consumului de combustibil și prețurile pieței. Șocurile globale de aprovizionare și tensiunile geopolitice au provocat fluctuații semnificative ale prețurilor la combustibili, rezultând o creștere medie de 32% din 2020 până în 2025.

Prețurile combustibilului



Sursa: Buletinul săptămânal al petrolului - Comisia Europeană, septembrie 2025

32%

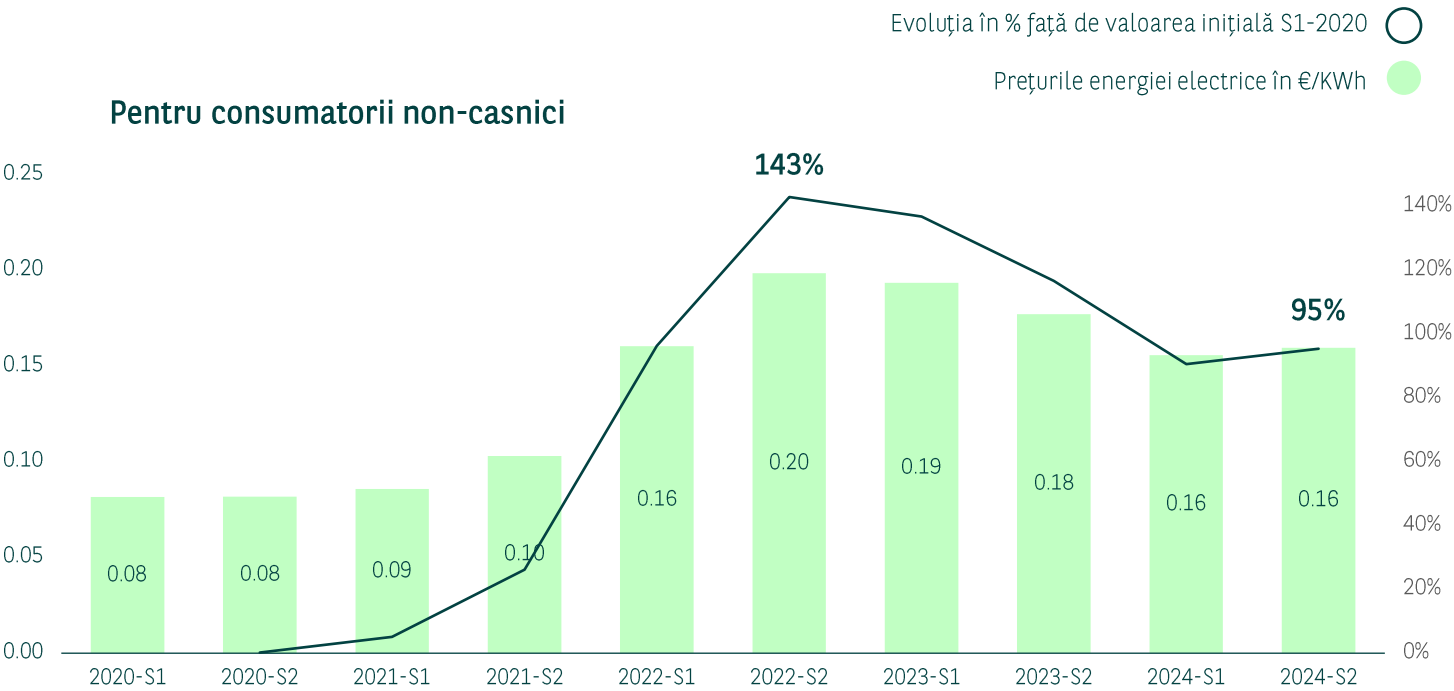
Creșterea prețurilor
medii la combustibil din
2020 până în 2025

Prețurile energiei electrice

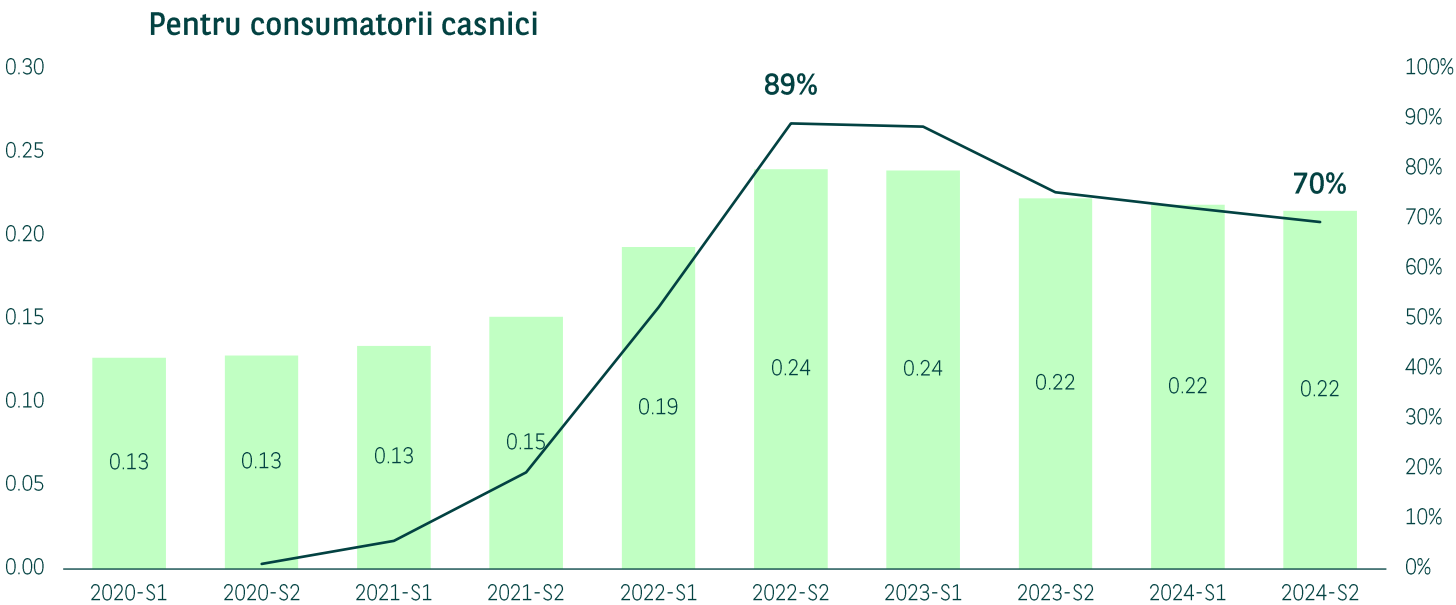
80% Creșterea mediană a prețurilor energiei electrice între consumatorii non-casnici și cei casnici

Prețurile energiei electrice au crescut, de asemenea, semnificativ în multe țări, ceea ce a dus la o creștere de 70% pentru clienții casnici din UE între 2020 și 2024.

- Date semestriale din S1-2020 până în S2-2024
- Zone acoperite: 27 de țări (Europa)



Sursa: Prețurile energiei electrice pentru consumatorii non-casnici - Eurostat, aprilie 2025



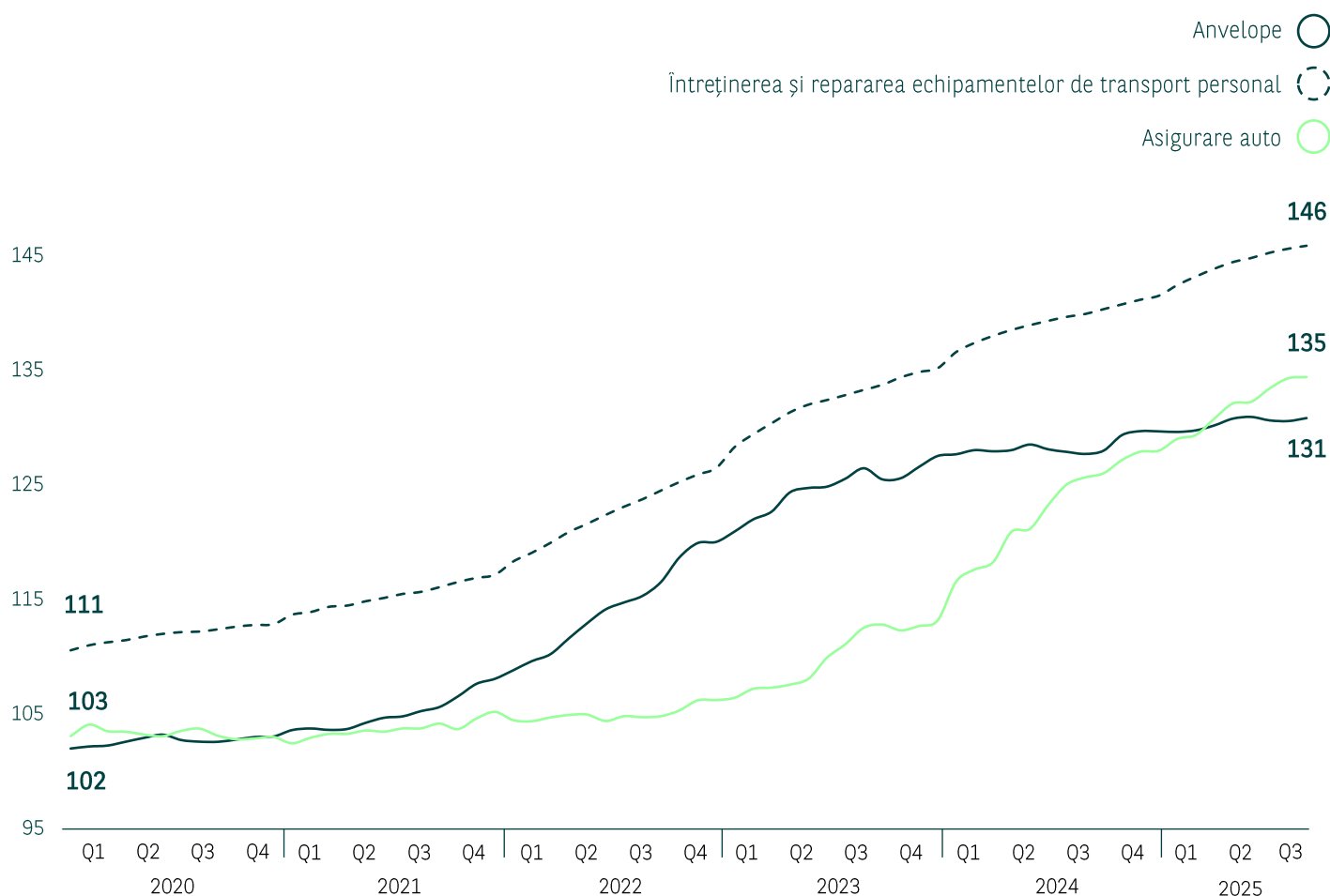
Sursa: Prețurile energiei electrice pentru consumatorii casnici - Eurostat, aprilie 2025

COSTURI OPERAȚIONALE

Costurile de întreținere au crescut cu 29% în medie între 2020 și 2025 din cauza inflației costurilor forței de muncă, a blocajelor lanțului de aprovizionare cu piese de schimb și a complexității tot mai mari a vehiculelor mai noi.

COSTURI OPERAȚIONALE

- Factorii de cost de exploatare a vehiculelor indexați la 100 în 2015
- Date din T1 2020 până în T3 2025



Sursa: Indicele armonizat al prețurilor de consum (IAPC) – Eurostat, august 2025

29%

Creșterea costurilor medii de întreținere din 2020 până în 2025

27%

Creșterea costurilor medii de asigurare a vehiculelor și a anvelopelor din 2020 până în 2025



COSTURI DE FINANȚARE

Creșterile ratelor dobânzilor au dus la creșterea ratelor de leasing, în special pentru contractele pe termen lung semnate după 2022, cu o creștere de 35% a ratelor medii ale dobânzilor din 2022 până în 2025.



Ratele medii ale dobânzii

- Swap-uri pe rata dobânzii pe 3 ani și 10 ani EUR (proxy pentru costurile de finanțare)
- Date din T1 2020 până în T3 2025

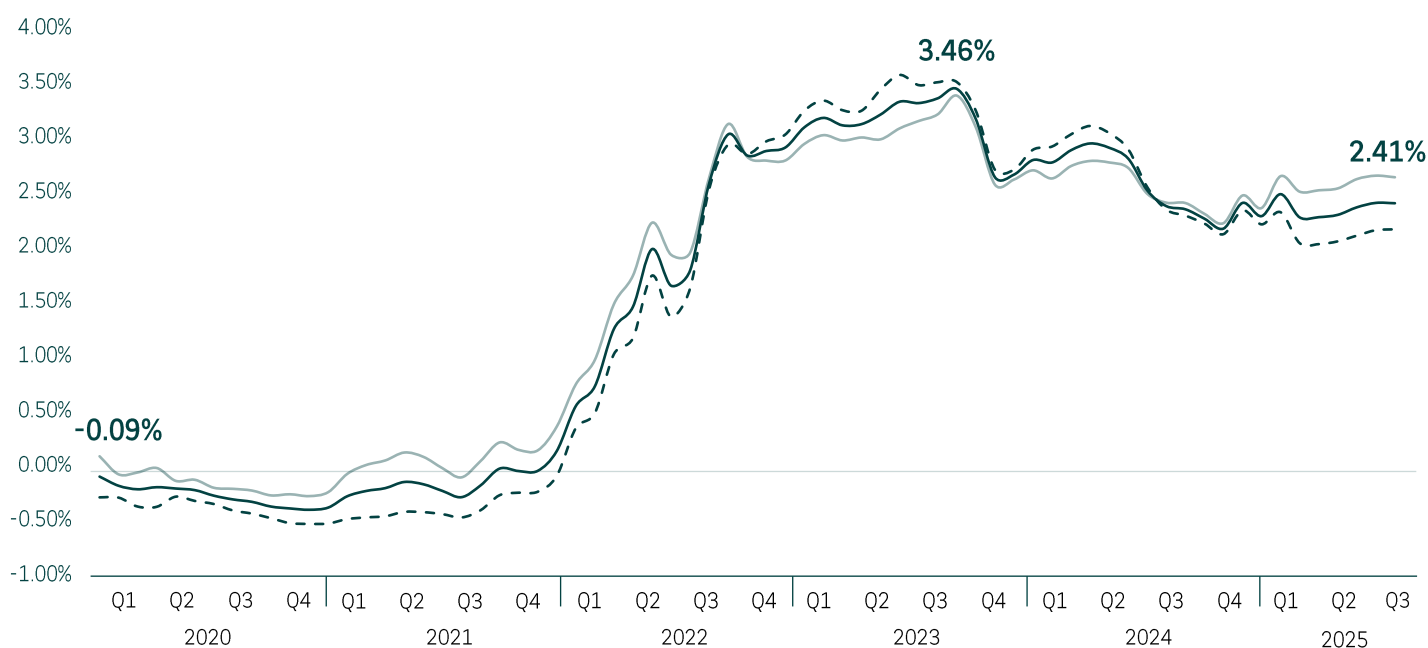
35%

Creșterea ratelor medii ale dobânzilor din 2022 până în 2025 (și impact și mai mare în 2024, cu o creștere de până la 50%)

EUR 3Y

EUR 10Y

AVERAGE EUR 3&10Y



Sursa: Investing.com, septembrie 2025

EVOLUȚIA PIEȚEI MAȘINILOR RULATE

Prețurile mașinilor second-hand au înregistrat o volatilitate ridicată, marcând o creștere uriașă între 2019 și 2022, apoi scăzând constant, înainte de a se stabiliza din 2024.

De exemplu, prețurile mașinilor rulate BEV au fluctuat din cauza preocupărilor legate de durata de viață și degradarea bateriei, eliminarea treptată a stimulentei guvernamentale și evoluția rapidă a tehnologiei. Acest lucru afectează puternic deprecierea și, prin extensie, TCO.

Indicele prețurilor mașinilor second-hand

- Prețurile mașinilor rulate indexate la 100 în 2015
- Din T1 2020 până în T3 2025



Sursa: Indicele prețurilor grupului AUTO1, august 2025

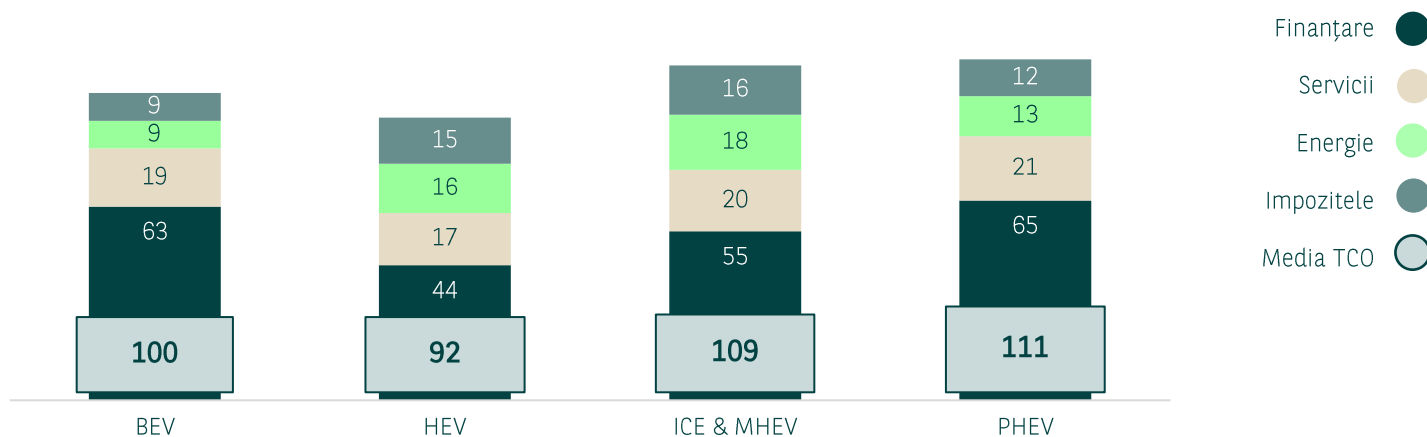


03/ COMPARAȚIE TCO - ICE VS BEV

Odată cu accelerarea electrificării flotelor pe tot globul, managerii de flote evaluează din ce în ce mai mult implicațiile costurilor alegerii între BEV și vehicule ICE. În timp ce prețurile de listă ale BEV-urilor rămân mai mari, costurile lor mai mici de funcționare și întreținere schimbă echilibrul TCO. Pentru a demonstra aceste diferențe, acest capitol evaluează TCO între tipurile de sisteme de propulsie din autoturismele extrem de relevante din segmentele C și D, care reprezintă o mare parte din flotele corporative active.

Comparație TCO vehicule BEV vs ICE

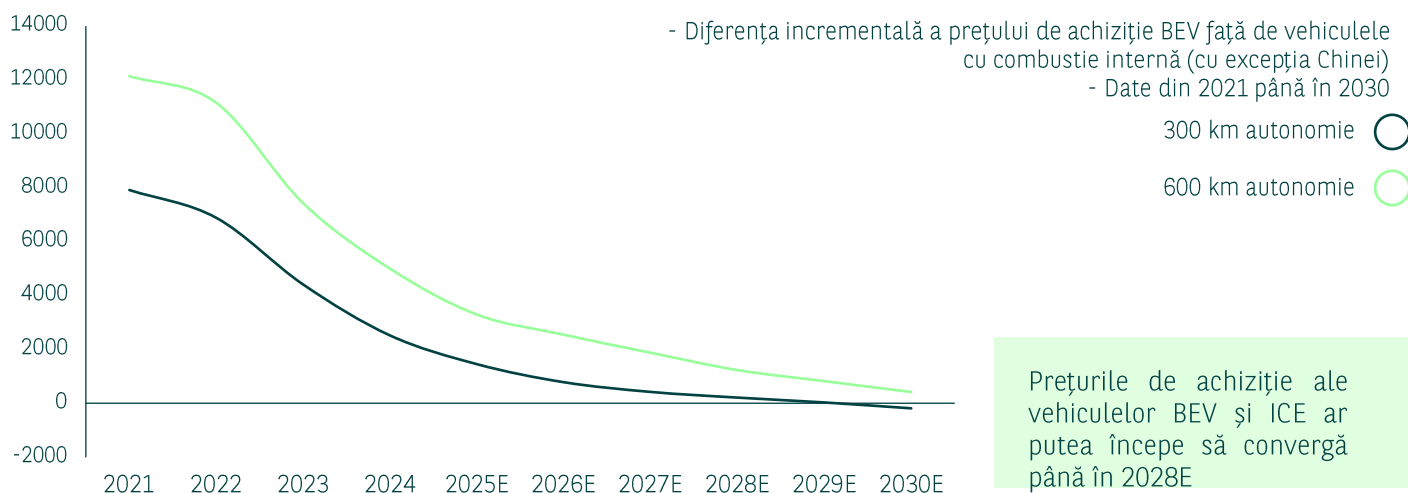
- Valorile sunt indexate la TCO al BEV-urilor ca 100
- Pe baza a 27.000 de oferte Arval de autoturisme din segmentul C & D
- Durata medie a contractului de 46 de luni și kilometrajul de 106.000 km
- Domenii acoperite: 15 țări din Europa



Sursa: Arval Consulting TCO Index, ediția din septembrie 2025 cu date din iunie 2025

Până acum, TCO-ul BEV a fost afectat negativ de prețurile lor, care sunt mai mari decât cele ale ICE. Cu toate acestea, odată cu evoluțiile recente în tehnologiile bateriilor și scalarea capacităților de producție industrială, se așteaptă ca prețurile de achiziție ale BEV-urilor să scadă – atingând potențial paritatea costurilor cu omologii lor ICE până în 2028 (excluzând stimulentele guvernamentale), potrivit BNPP Exane, deși în unele modele această convergență ar putea avea loc mai devreme.

Diferența de preț de achiziție între vehiculele BEV și ICE



Sursa: BNP Paribas Exane, mai 2025

BEV-urile necesită, în general, mai puțină întreținere din cauza absenței componentelor mecanice (cum ar fi motoarele sau ambreiajele) și a pompelor, țevelor și filtrelor legate de ulei, ceea ce duce la economii suplimentare de costuri. Studiile arată că, în primii 50.000 de mile, costurile de întreținere și reparații ale BEV au fost cu 57% mai mici decât cele ale vehiculelor cu combustie internă*. Pe perioade mai lungi, diferența de costuri de întreținere se mărește, ceea ce face ca BEV-urile să fie o alegere mai rentabilă decât ICE pentru operatorii de flote.

Deși prețurile energiei electrice în UE au crescut mai rapid decât prețurile combustibililor între 2020 și 2024, costurile energiei reprezintă de obicei o parte mai mică din costul total de proprietate al vehiculelor în BEV. Aceasta este, în general, în jur de 10-15%, comparativ cu costurile cu combustibilul care reprezintă până la 25-30% pentru vehiculele cu combustie internă. Acest lucru se traduce printr-un cost mai mic al energiei pe kilometru pentru vehiculele electrice. Cu cât distanța parcursă este mai mare, cu atât BEV-urile sunt mai atractive din punct de vedere al costurilor în comparație cu ICE.

* EV.com, iunie 2024- [BEVs vs ICEs: Total Cost Of Ownership / EV.com](#)

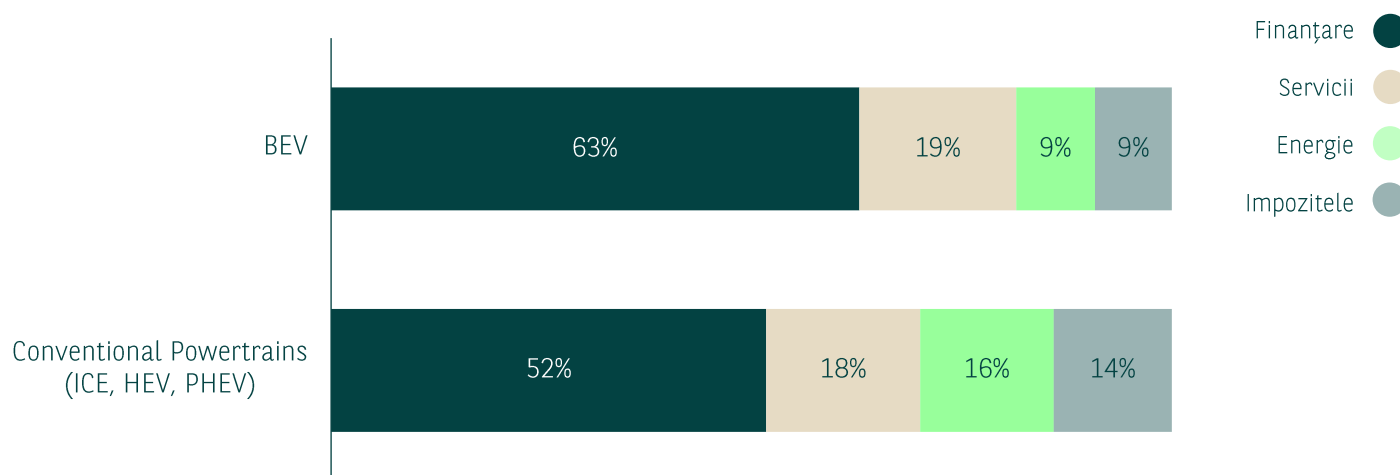
Ideea principală

Decalajul TCO dintre vehiculele BEV și ICE se micșorează rapid, iar în mai multe țări europene, BEV-urile depășesc deja ICE-urile în ceea ce privește costul total al ciclului de viață. Se așteaptă ca TCO BEV să devină și mai favorabil pe măsură ce tehnologia se maturizează și valorile reziduale se îmbunătățesc.

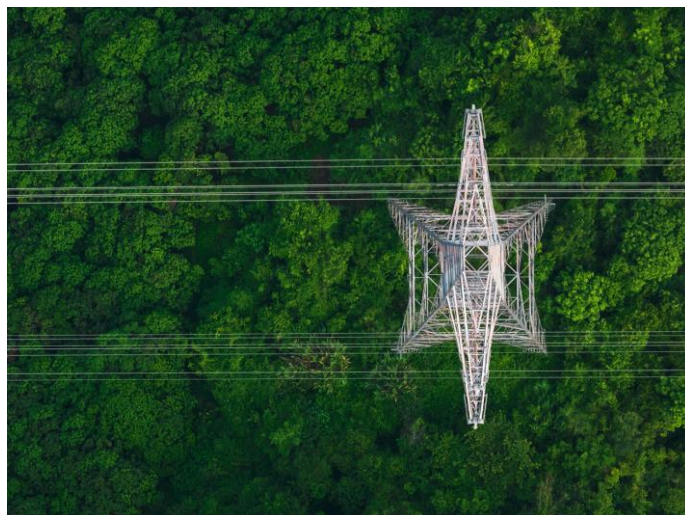
În ciuda costurilor inițiale mai mari, defalcarea TCO arată că BEV-urile beneficiază de cheltuieli mai mici cu energia, întreținerea și taxele, făcându-le, în medie, o alegere mai rentabilă și mai durabilă în timp. De obicei, distribuția acestor costuri între diferite sisteme de propulsie este următoarea:

Defalcarea medie a TCO

- Pe baza a 27.000 de oferte Arval ale autoturismelor din segmentul C & D
 - Domenii acoperite: 15 țări din Europa
- - Durata medie a contractului de 46 de luni și kilometraj de 106.000 km



Sursa: Arval Consulting TCO Index – ediția din septembrie 2025 cu date din iunie 2025



04/ SIMULAREA EVOLUȚIEI CHELTUIELILOR FLOTEI

După cum s-a arătat în secțiunile anterioare, majoritatea componentelor TCO au crescut semnificativ în ultimii ani și multe companii nu au experimentat încă impactul inflaționist din cauza contractelor existente semnate în conformitate cu prețurile anterioare anului 2020. Creșterile de costuri se vor materializa progresiv pe măsură ce aceste contracte vor fi reînnoite.

EVOLUȚIA CHELTUIELILOR TOTALE ALE FLOTEI 2020-2025

Pentru a înțelege mai bine dinamica din spatele evoluției costurilor flotei în această perioadă de tranziție, am simulat două scenarii. Am folosit datele istorice privind TCO ale vehiculelor din 2020 până în 2025 pentru o flotă corporativă virtuală de 3.500 de autoturisme din segmentul C și D*, care operează în 5 țări specifice - Franța, Germania, Italia, Olanda și Marea Britanie:

Scenariul 1: Fără electrificare (flotă de vehicule 100% ICE)

Scenariul 2: Electrificare treptată de la 0% BEV în 2020 la 50% până în 2025 (creștere de ~10% față de anul precedent)

Durata contractului de închiriere: 48 luni

Pentru modelarea scenariilor, am aplicat TCO-ul istoric relevant al vehiculului pentru fiecare contract reînnoit, pe baza ciclului de reînnoire liniară, pentru a simula evoluția TCO-ului flotei. De exemplu, în al doilea scenariu, chiar dacă creșterea medie a TCO a vehiculelor pentru segmentul C&D atât pentru BEV, cât și pentru ICE inițiată în 2020 și reînnoită în 2024 a înregistrat o creștere de 16%, impactul asupra TCO al flotei este mai mic, deoarece în simularea noastră "reînnoim" 25% din flotă în fiecare an (cu 10% BEV și restul ICE).

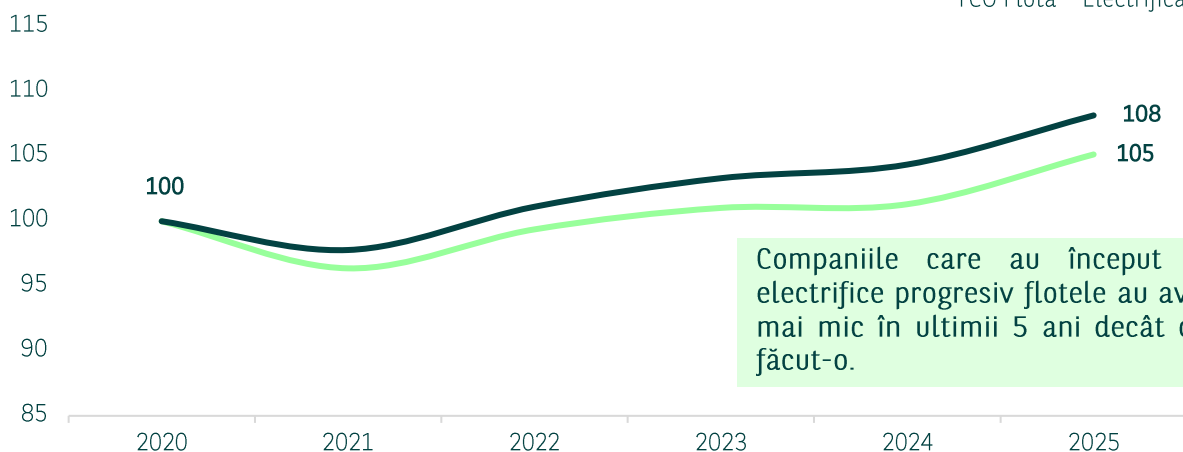
Graficul de mai jos ilustrează evoluția TCO a flotei indexate pentru ambele scenarii în perioada 2020-2025. Ambele scenarii arată o tendință ascendentă comparabilă, flota electrificată depășind ușor flota ICE în ceea ce privește TCO. Acest lucru susține concluzia că creșterile de costuri sunt mai mult o funcție a inflației macroeconomice decât rezultatul electrificării flotei.

În timp, diferența medie de TCO a crescut în favoarea BEV. Acest lucru se explică prin stimulentele guvernamentale favorabile și accelerarea adoptării BEV în flota simulată.

Evoluția TCO al flotei 2020-2025 în %

8%

Creșterea costurilor flotei cu ICE pur față de o creștere de 5% cu adoptarea treptată a BEV din 2020 până în 2025



Companiile care au început devreme să-și electrifice progresiv flotele au avut un TCO mult mai mic în ultimii 5 ani decât cele care nu au făcut-o.

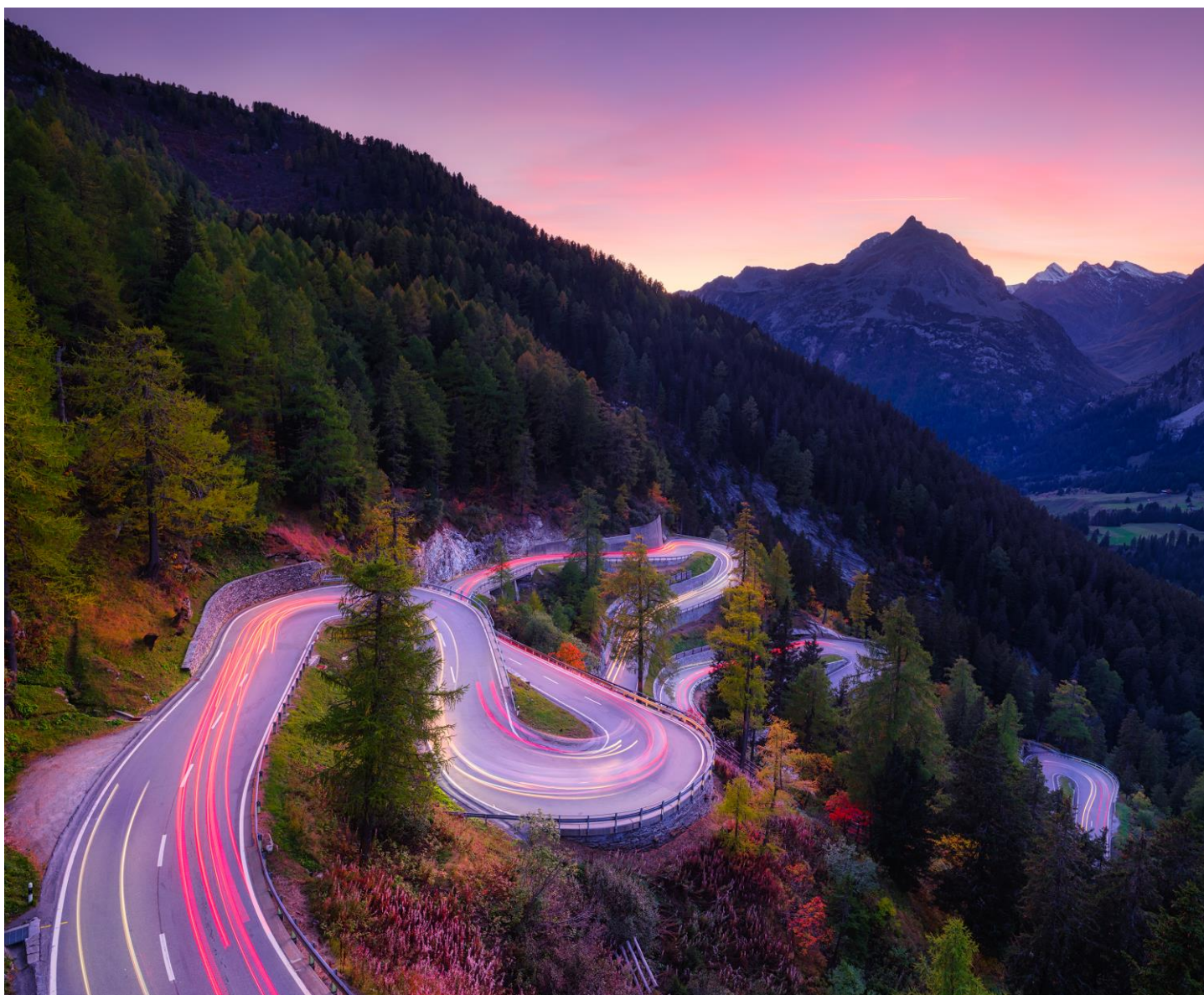
Sursa: Arval Consulting, septembrie 2025

*Pentru a rămâne în concordanță cu alte comparații din această lucrare, segmentele C&D sunt utilizate, deoarece sunt foarte reprezentative pentru flotele corporative

Îmbunătățirile viitoare ale tehnologiei BEV și creșterea presiunii de reglementare ar putea duce la deflația costurilor BEV, făcând electrificarea o strategie și mai avantajoasă pe termen lung.

Aceste rezultate se concentrează exclusiv pe cheltuielile operaționale (OPEX). Acestea nu iau în considerare cheltuielile de capital (CAPEX) necesare pentru a sprijini adoptarea BEV – în special costul instalării infrastructurii de încărcare în case sau birouri. În faza inițială de tranziție, aceste investiții pot compensa o parte din beneficiile OPEX ale BEV-urilor. Cu toate acestea, odată ce infrastructura este implementată, BEV-urile își pot debloca întregul potențial de eficiență a costurilor.

Concentrarea doar pe vizibilitatea pe termen scurt poate subestima riscul real de cost care planează asupra următorului ciclu de reînnoire a flotei. Companiile care amână revizuirea strategiei de flotă se pot confrunta cu șocuri neașteptate de costuri în următoarele 12-24 de luni. Fără o intervenție proactivă, aceste reînnoiri pot destabiliza bugetele și planificarea mobilității.



** Aceste proiecții se bazează pe tendințele istorice ale costurilor și pe ipotezele inflației. Evoluția viitoare a TCO poate varia în funcție de volatilitatea viitoare a pieței, de schimbările politicilor fiscale și de evenimentele geopolitice imprevizibile.*

05/ STRATEGII DE ATENUARE: INSTRUMENTE PENTRU RECÂȘTIGAREA CONTROLULUI ASUPRA TCO

O abordare proactivă, bazată pe date, păstrează progresul în ceea ce privește electrificarea și sustenabilitatea, asigurând în același timp eficiența financiară. Această secțiune prezintă cinci strategii cheie pentru a limita TCO fără a compromite obiectivele strategice.

1/ SELECTAREA ȘI REDIMENSIONAREA CORECTĂ A VEHICULULUI

Alegerea vehiculului potrivit pentru fiecare profil de șofer și caz de utilizare este fundamentală. Operatorii de flote ar trebui să evite mai multe specificații prin alinierea segmentelor, modelelor și echipamentelor vehiculelor cu cerințele reale de utilizare. Economii semnificative pot fi făcute prin selectarea segmentului corect al vehiculului, tipul de caroserie, cum ar fi sedanurile în locul SUV-urilor.

2/ OPTIMIZAREA CONTRACTELOR

Adaptarea contractelor de leasing, atât din punct de vedere al duratei, cât și al kilometrajului, poate reduce costurile lunare. Contractele de leasing de 60 de luni sau mai mult au un TCO mai mic, cu economii medii de 5-10% în cazul prelungirii duratei contractului de leasing de la 36 de luni la 60 de luni. În special pentru BEV-uri, investiția inițială mai mare este amortizată mai eficient odată cu utilizarea prelungită. Cheltuielile operaționale mai mici, taxele de drum reduse și economiile de energie contribuie la o mai mare accesibilitate în timp.

3/ IMPACTUL ȘOFERULUI: PROMOVAREA CONDUCERII ECOLOGICE

Comportamentul șoferului are un impact asupra a 60% din componentele TCO și, prin urmare, joacă un rol direct în consumul de combustibil/energie și uzura vehiculului. Companiile ar trebui să investească în formare de conducere ecologică și telematică pentru a monitoriza datele în timp real, pentru a reduce ralantiul și pentru a promova rutarea mai inteligentă. Aceste acțiuni se pot traduce direct în costuri operaționale mai mici și o durată de viață mai lungă a vehiculelor.

4/ STRATEGIA DE ÎNCĂRCARE

O strategie de electrificare bine planificată este atât durabilă, cât și rentabilă. Introducerea treptată a BEV-urilor și PHEV-urilor în segmentele relevante ale vehiculelor, susținută de datele interne privind TCO, poate justifica utilizarea lor acolo unde este viabilă din punct de vedere financiar. Furnizarea de soluții de încărcare la domiciliu și la locul de muncă, împreună cu politici de rambursare echitabile, este esențială pentru a asigura o adoptare fără probleme.

5/ EXPLORAȚI MODELE ALTERNATIVE DE MOBILITATE

Companiile pot testa, de asemenea, modele alternative, cum ar fi bugetele de mobilitate sau contractele de închiriere pe termen flexibil. Aceste alternative ajută la reducerea dependenței de proprietatea tradițională a vehiculelor, sporind în același timp flexibilitatea, eficiența costurilor și sustenabilitatea.

Leasingul de vehicule second-hand ajută, de asemenea, la reducerea costului total de proprietate prin utilizarea costurilor de amortizare mai mici în comparație cu vehiculele noi. Deoarece mașinile second-hand și-au pierdut deja o mare parte din valoarea inițială, închirierile lunare sunt de obicei mai mici. În plus, asigurările și taxele sunt adesea mai mici pentru vehiculele rulate, scăzând și mai mult TCO. În timp ce nevoile de întreținere pot fi mai mari cu vehiculele ICE uzate, selecția atentă și întreținerea proactivă/predictivă pot minimiza aceste costuri.

CONCLUZIE

În peisajul auto de astăzi în transformare rapidă, TCO este, mai mult ca niciodată, un instrument important pentru gestionarea eficientă a flotei. Odată cu creșterea costurilor, schimbarea tehnologiilor de propulsie și evoluția presiunilor de reglementare, înțelegerea TCO nu mai este opțională, ci este esențială.

TCO oferă o imagine cuprinzătoare a costurilor vizibile și ascunse, permițând managerilor de flote să ia decizii strategice în cunoștință de cauză. Permite compromisuri mai bune între alegerile vehiculelor, tipurile de energie, durata contractelor și modelele de utilizare. Pe măsură ce flotele se diversifică, TCO servește ca o busolă fiabilă pentru echilibrarea nevoilor operaționale cu eficiența costurilor pe termen lung.

Această abordare holistică este esențială pentru a naviga prin schimbările profunde prin care trece sectorul auto.

În cele din urmă, TCO nu este doar un calcul, este un activ strategic.

Contacte



LinkedIn



Oana Duma

Head of Arval Mobility Observatory
email : oana.duma@arval.com



LinkedIn



Dan Boiangiu

International Arval Consulting & Arval Mobility
Observatory Director
email : dan.boiangiu@arval.com