

enel x

EV DR,

전기차 확산 이후 전력시스템

유연성의 새로운 변수

정책·플릿·기업 전략을 통해 본 단계적 활용 경로



Executive Summary

본 보고서는 전기차 확산 이후 EV Demand Response(EV DR)가 전력시스템 내에서 어떠한 운영적 역할을 수행할 수 있는지를 정책·계통 운영 관점에서 분석한다. 재생에너지 확대와 부하 구조 변화로 유연성 수요가 증가하는 가운데, 전기차는 시간 선택성이 높은 잠재적 유연성 자원으로 주목받고 있다. 최근 정책 기조와 충전 인프라 운영 방식의 변화, 플릿 기반 실증 사례는 EV DR이 차량 제어 이전 단계에서 충전 수요와 운영 구조를 조정하는 수단으로 활용되고 있음을 확인할 수 있다. 기업 전략 차원에서도 EV 기반 자원구조를 선제적으로 구축하려는 움직임이 나타나고 있다.

이에 따라 EV DR은 단일 DR 자원으로 정의되기보다, 기존 유연성자원을 보완하며 전력시스템 운영의 선택지를 확장하는 단계적 활용 수단으로 재해석될 필요가 있다. 그 정책적 과제는 가능 여부의 판단이 아니라, 활용 범위와 적용 조건을 구체화하는 데에 있다.

Author

Hyeonjeong Park, Ph.D.

Enel X Korea

hyeonjeong.park@enel.com

+82 2 6190 5856



EV DR

전기차 정책·인프라, '보급'에서 '운영'으로

그동안 전기차 정책의 중심은 보조금을 통한 보급 확대에 맞춰져 있었으나, 환경부가 발표한 2026년도 전기차 구매보조금 개편 방향 자료는 정책의 강조점이 '운영·전환·관리'로 이동하고 있다[1]. 보도자료에 따르면 이번 개편은 '내연차 전환 촉진'과 '산업기반 강화'를 핵심 방향으로 설정하고 있으며[1], 이러한 기조는 세 가지 제도적 조치를 통해 구체화된다. 첫째(전환), 내연차에서 전기차로의 전환을 직접 유도하는 장치의 도입이다. 보도자료에 따르면 내연차를 폐차하거나 판매한 뒤 전기차를 구매하는 경우 추가로 지원하는 전환지원금(최대 100만 원)이 신설되며, 적용 대상은 최초 출고 이후 3년 이상 경과한 내연차로 한정된다[1]. 또한 가족 간 증여·판매는 제외하는 등 전환의 실효성을 높이기 위한 조건이 함께 제시돼 있다[1]. 둘째(확대), 지원 범위의 상용차 영역 확장이다. 2026년부터 그간 국내 출시 모델이 없었던 소형급 전기승합차와 중·대형급 전기화물차에 대해서도 보조금 지원이 시작되며, 지급 기준으로 소형급 전기승합차 최대 1,500만 원, 중형급 전기화물차 최대 4,000만 원, 대형급 전기화물차 최대 6,000만 원이 반영된다[1]. 이는 전기차 보급의 초점이 개인 승용차 중심에서 벗어나, 운송·물류 등 운행 목적과 활용 방식이 비교적 명확한 영역으로 이동하고 있음을 보여주는 정책적 신호로 해석된다. 셋째(관리), 보급 '양'뿐 아니라 '지속 가능한 운영/사후관리'를 제도적으로 점검하려는 방향이 포함된다. 보도자료는 보급사업 참여 차량뿐 아니라 제작·수입사 등 사업수행자에 대한 평가를 실시하고, 이를 통과한 경우에만 보급사업 참여를 허용함으로써 보조금 수령 이후 국내 사업을 철수하거나 사후관리가 부실한 사업자를 사전에 차단하겠다는 취지를 명시하고 있다[1]. 또한 별도의 업무처리지침(보조금 운영지침)을 통해 보급사업의 운영 기준을 공고하는 방식은, 보조금 정책이 구매 시점에 국한되지 않고 보급 이후의 운영·절차·관리를 포함하는 체계로 정교화되고 있음을 보여준다[2].

정리하면, 2026년 보조금 개편안은 ▲전환 유도(전환지원금), ▲대상 확대(상용차 신설), ▲운영·관리 강화(사업수행자 평가 및 지침 공고)라는 3가지 축을 통해, 전기차를 단순한 구매 지원 대상이 아니라 전환·운영·관리 관점에서 다뤄야 할 정책 대상으로 재정의하고 있다[1][2]. 이러한 정책 환경 변화는 전기차를 보급의 대상이 아닌 운영과 활용을 전제로 한 시스템 구성 요소로 인식하게 만들고 있으며, 그 결과 EV DR 논의 역시 기술 자체보다는 전기차 활용이 실제로 어디에서부터 시작되고 있는가라는 질문으로 확장되고 있다.

충전의 초점이 바뀐다: '얼마나'가 아닌 '언제·어디서'

EV Demand Response(EV DR) 활용은 전기차에 대한 직접적인 차량 제어에서만 출발하지 않는다. 전기차를 '운영 대상'으로 인식하기 시작한 정책 환경 속에서, EV DR은 가장 먼저 충전 수요와 충전 인프라 운영 영역에서 구체화되고 있다. 최근 정책과 실증 사례를 보면, 전기차 충전은 더 이상 '얼마나 충전할 것인가'의 문제가 아니라 '언제, 어디서 충전할 것인가'를 관리하는 운영의 문제로 다뤄지기 시작했다[3]. 이러한 인식 변화 속에서 EV DR은 차량을 개별적으로 제어하는 방식에 앞서, 충전 수요와 충전 인프라 운영을 조정하는 수단으로 활용되고 있다. 이 같은 접근은 환경부가 배포한 「2025년 전기차 충전시설 지원 본격 추진」 보도자료에 따르면, 고정형 충전기 설치가 어려운 지역이나 특정 시기에 충전 수요가 집중되는 구간을 대상으로, 이동식 충전시설을 배치해 수요에 대응하는 구조를 취하고 있다. 이는 충전 인프라를 상시 설치·확충하는 설비 중심 접근에서 벗어나, 수요 발생 시점과 장소에 맞춰 투입되는 운영 자원으로 관리하는 방식을 보여준다.

이와 같은 수요 중심의 충전 운영 방식은 학술 연구에서도 주요한 분석 대상으로 다뤄진다. 전기차 충전을 수요측 관리(Demand-Side Management, DSM)의 관점에서 분석한 연구들은, 충전 스케줄을 전력망 상태·가격·사용자 선호에 따라 동적으로 조정할 경우 피크 부하 완화와 운영 효율성 개선에 기여할 수 있음을 제시하고 있다[5][6]. 이는 전기차 충전이 단순한 소비 행위가 아니라, 운영적으로 조정 가능한 수요라는 점을 학술적으로 뒷받침한다. 해당 보도자료에 따르면, 이동식 전기차 충전서비스는 설·추석 등 명절 기간 고속도로 휴게소를 중심으로 반복적으로 발생해 온 충전 수요 집중 문제를 주요 적용 대상으로 설정하고 있다[3]. 이는 충전 수요를 무작위적 변수가 아니라, 시기·지역·규모 측면에서 일정한 패턴을 갖는 수요로 인식한 결과, 정책과 사업 구조가 설계되고 충전 설비 역시 고정 인프라가 아닌 운영적으로 배치·조정되는 대상으로 다뤄지고 있음을 보여준다. 이동식 전기차 충전서비스는 EV DR을 명시적으로 표방하지는 않지만, 충전 수요를 사전에 파악하고 이에 맞춰 설비를 운영적으로 배치한다는 점에서 EV DR이 '수요·충전 운영 수단'으로 활용되고 있는 사례로 볼 수 있다. 이는 EV DR이 차량 제어 이전 단계에서부터, 충전 수요 관리와 운영 효율화를 중심으로 적용되고 있음을 보여준다. 이러한 충전 운영 중심의 활용은, 전기차가 어느 정도 예측 가능하고 관리 가능한 집합으로 구성될수록 보다 안정적인 형태로 확장될 수 있다.

EV DR 활용의 무게중심이 플릿으로 이동

앞서 살펴본 충전 운영 중심의 활용 방식은, 전기차가 어느 정도 예측 가능하고 관리 가능한 집합으로 구성될수록 보다 안정적인 형태로 확장될 수 있음을 시사한다. 이러한 맥락에서 EV Demand Response(EV DR) 활용 논의가 보다 구체화되는 영역은 개인 승용차보다는 상용차·렌터카 등 플릿 기반 전기차에서 나타나고 있다. 이는 정책 방향과 실증 사례 모두에서 확인되는 공통된 흐름이다[1][7]. 최근 전기차 구매보조금 개편안에서 중·대형 전기화물차와 소형 전기승합차에 대한 지원이 신설·확대된 점은, 전기차 보급의 초점이 개인 승용차 중심에서 운송·물류 등 사업용 차량 영역으로 이동하고 있음을 나타낸다[1]. 이는 운행 목적과 패턴, 충전 특성이 비교적 명확한 차량군을 중심으로 전기차 전환을 가속하려는 정책적 의도를 반영한다. 상용차와 렌터카 등 플릿 기반 전기차는 일정한 운행 구간과 스케줄을 갖는 경우가 많고, 차량의 충전 시점과 운영 방식 역시 개별 이용자의 자발적 선택보다는 사업 운영 계획에 따라 결정되는 특성을 지닌다. 이러한 특성은 전기차를 단순한 이동수단이 아니라, 운영 계획에 따라 관리·조정 가능한 자산으로 다루는 접근을 가능하게 하며, EV DR과 같은 운영 기반 활용 논의를 적용하기에 상대적으로 유리한 조건을 제공한다.

이와 같은 흐름 속에서 제주에서 진행 중인 렌터카 기반 V2G 실증 사업은 EV DR 활용 논의가 개념적 검토 단계를 넘어 실제 운영과 제도 검증 단계로 진입하고 있음을 보여주는 사례다[4]. 해당 실증은 렌터카 차량을 집합해 운영하고, 양방향 충전을 통해 전력시장 참여를 허용하는 구조로 설계돼 있으며, 이를 통해 전기차를 이동수단을 넘어 분산형 에너지 자원으로 활용할 수 있는지를 시험하고 있다[4]. 이 사례의 의미는 EV DR이 아직 신뢰성, 안전성, 운영 기준 등에서 추가적인 검증이 필요하다는 문제의식이, ‘그래서 적용이 어렵다’는 결론으로 이어지지 않고 ‘그래서 실증을 통해 기준을 만들고 검증한다’는 방향으로 대응되고 있다는 점에 있다. 즉, EV DR의 한계가 배제의 근거가 아니라, 제도 설계와 운영 기준을 구체화하기 위한 출발점으로 기능하고 있다. 이러한 맥락에서 플릿 기반 전기차는 EV DR을 단번에 상용화하기보다는, 실험·검증·확장을 단계적으로 진행하기 위한 가장 현실적인 출발점으로 논의되고 있다. 개인 차량 중심의 참여 모델에 앞서, 운영 주체와 차량 특성이 명확한 플릿 영역에서 EV DR 활용 경험을 축적하려는 흐름이 형성되고 있는 것이다.

글로벌 OEM 협력이 보여주는 EV 기반 자원 전략

OEM 협력은 충전 인프라 사업이 아니라, 미래 EV 기반 가상발전소(VPP) 자원을 선점하기 위한 시장 진입 전략으로 이해될 필요가 있다. 글로벌 에너지 기업 Enel의 e-mobility 전략은 이러한 구조를 분명히 보여준다.¹ Enel은 Volkswagen과의 협력을 통해 이탈리아 전역에 고출력 충전 네트워크(Ewiva)를 구축하고 있으며², Toyota³, Volvo⁴, Kia⁵ 등 주요 완성차 기업과 협력하여 차량 판매 단계에서 충전 솔루션을 통합 제공하고 있다.

이러한 OEM alliance는 세 가지 전략적 기능을 수행한다. 첫째, 차량 판매 단계에서 에너지 서비스를 결합함으로써 고객 접점을 선점한다. 둘째, 충전 네트워크 운영을 통해 EV 운행·충전 데이터를 축적한다. 셋째, 축적된 수요를 장기적으로 집합 가능한 자원(pool)으로 전환할 수 있는 기반을 마련한다. 즉, 충전 인프라 구축은 목적이 아니라 수단이다. 인프라를 매개로 EV 이용자를 플랫폼 안으로 편입시키고, 향후 이를 조정 가능한 분산 자원으로 연결하는 구조를 준비하는 것이 전략의 핵심이다. 이는 EV DR이 정책·실증 차원을 넘어 기업 전략 차원에서도 구조적으로 준비되고 있음을 드러낸다.

[표 1] Enel 글로벌 OEM 협력 사례

구분	협력 내용	전략적 의미
Volkswagen	합작법인(Ewiva)을 통한 고출력 충전 네트워크 구축	충전 인프라 자산 확보 → 대규모 EV 데이터 기반 형성
Toyota	EV 구매 고객 대상 통합 충전 솔루션 제공	차량 판매 단계에서 에너지 서비스 결합
Volvo	차량-충전 통합 서비스 개발	EV 이용 행태 데이터 축적
Kia	지역 EV 충전 허브 구축	플릿·신흥시장 기반 수요 집합 구조 확보

위 사례는 Enel의 OEM 협력이 충전 인프라 확장 자체보다, EV 이용자 접점과 운영 데이터를 선점하는 구조에 초점이 맞춰져 있음을 확인할 수 있다. 이는 장기적으로 EV를 집합 가능한 수요 자원으로 전환하기 위한 전략적 기반으로 해석될 수 있다.

¹ Enel. (n.d.). *Corporate profile and e-mobility business overview*.

² Enel. (2022). *Enel X Way and Volkswagen launch Ewiva to build Italy's largest high-power charging network* [Press release].

³ Enel. (2023). *Enel X Way partners with Toyota Motor Italia to develop sustainable mobility in Italy* [Press release].

⁴ Enel. (2020). *Enel X and Volvo develop integrated electric vehicle charging solutions* [Press release].

⁵ Global Fleet. (2023). *Enel X Way and Kia launch EV charging center in Chile*.

EV DR을 '유연성' 자원으로 바라보는 시각

앞서 살펴본 정책 변화와 운영 전환, 플릿 기반 실증, 그리고 글로벌 기업 전략은 EV Demand Response(EV DR)을 단일한 DR 프로그램이나 개별 기술로 한정하기보다, 전력시스템 운영의 선택지를 확장하는 유연성 수단으로 재해석할 필요성을 시사한다. 즉, EV DR은 전력 소비를 직접적으로 줄이는 자원이기보다, 전력 소비의 시점과 패턴을 조정함으로써 시스템 부담을 완화하는 자원으로 인식되기 시작하고 있다. 이러한 관점 전환은 최근 해외 전력시장 분석과 학술 연구에서도 공통적으로 나타난다. 다수의 해외 연구와 전력시장 분석은 EV DR의 가치를 고신뢰 예비력보다는 피크 저감, 시간대 불균형 완화, 잔존 부하 곡선 평탄화와 같은 중·단기 운영 영역에서 평가하고 있다[6][8]. 이는 EV DR이 기존 유연성자원과 동일한 기준으로 경쟁하기보다, 다른 방식의 유연성을 제공하는 자원으로 위치 지워지고 있음을 시사한다.

EV DR이 제공하는 유연성은 어떤 모습인가

EV DR이 유연성자원으로 논의되는 핵심 이유는, 전기차 충전이 본질적으로 시간 선택성이 높은 전력 수요라는 점에 있다. 전기차는 일정 수준의 에너지를 필요로 하지만, 그 에너지를 언제 공급받을 것인지에 대해서는 비교적 넓은 조정 여지를 가진다. 이 특성은 EV DR을 전력 소비의 절대량을 줄이는 수단이 아니라, 소비 시점을 이동·조정하는 유연성 메커니즘으로 이해하게 만든다[5][6]. 이러한 관점에서 EV DR은 단일한 방식이 아니라, 운영 목적과 제도 설계에 따라 여러 형태의 유연성으로 구현될 수 있다. 전력시스템 관점에서 EV DR이 제공할 수 있는 주요 유연성 형태는 아래 [표 2]와 같이 정리할 수 있다.

[표 2] EV DR이 제공할 수 있는 유연성의 유형

구분	운영 방식	전력시스템 관점의 효과
스마트 충전(V1G)	충전 시점·속도 조정	부하 이동, 피크 부하 완화
이벤트 기반 DR	특정 시간대 충전 제어	단기 수요 조정
가격 반응형 충전	TOU·동적요금 반응	간접적 수요 반응
V2G(확장)	양방향 충·방전	유연성 제공 및 예비력 보완

스마트 충전(V1G)과 가격 반응형 방식은, 충전을 중단하거나 방전하지 않더라도 부하의 시간 이동만으로 시스템 운영에 기여할 수 있다는 점에서 EV DR의 가장 현실적인 출발점으로 평가된다[5][7]. 반면 V2G는 방전을 포함하는 확장된 유연성을 제공하지만, 기술·제도·정산 측면에서 추가적인 검증이 필요한 단계로 논의되고 있다[5][8]. 공통적으로 EV 기반 유연성은 주파수 제어와 같은 초단기 대응보다는 피크 관리, 재생에너지 변동성 완화, 시간대별 수급 불균형 조정 등 중·단기 운영 영역에서 의미가 큰 것으로 정리된다[6][5]. 즉, EV DR은 단독으로 전력시스템을 지탱하는

자원이 아니라, 기존 유연성자원을 보완하며 전력시스템 운영의 선택지를 넓히는 수단으로 활용될 가능성이 크다는 점을 시사한다[6]. 다만 계통 운영 관점에서 EV DR은 설비 기반 자원과 달리 가용성과 응답 가능성이 차량 운행 일정과 참여 행태에 영향을 받는 특성을 지닌다. 이로 인해 전력시장에 자원으로 편입될 경우 신뢰도 산정(capacity accreditation) 방식, 가용성 불확실성(availability uncertainty), 참여율 변동성(participation variability)과 같은 요소가 중요한 제도적 변수로 작용한다. 따라서 EV DR의 가치는 고정적·확정적 공급자원으로서의 역할보다는, 일정 범위 내에서 조정 가능한 유연성 풀(pool)을 형성한다는 점에서 평가될 필요가 있다.

기존 유연성자원과 비교했을 때 EV DR의 위치

EV DR의 성격을 보다 명확히 이해하기 위해서는, 기존 유연성자원과의 비교가 필요하다. EV DR은 에너지저장장치(ESS)나 산업용 DR을 대체하기 위한 자원이 아니라, 서로 다른 제약과 강점을 가진 보완적 자원으로 논의된다[5][6]. 대표적인 유연성자원과 EV DR의 특성을 비교하면 그 차이는 [표 3]에서 보다 분명하게 드러난다.

[표 3] 기존 유연성자원 대비 EV DR의 특성

구분	ESS	산업용 DR	EV DR
유연성 제공 방식	충·방전	수요 감축·이동	충전 시점 조정
지속시간	1~4시간	수시간	수시간~ 일 단위
가용성	높음	중간	변동적
투자구조	전용 설비 투자	계약 기반	기존 차량 활용
논의점	신뢰성·정산	참여율·이행	활용 범위·운영 조건

비교 결과에서 보듯, EV DR은 가용성과 신뢰성 측면에서는 기존 자원에 비해 불리한 특성을 갖는다. 특히 시간 해상도(time resolution) 측면에서 보면, 초·분 단위의 즉각적 응답이 요구되는 주파수 제어 영역에서는 제약이 존재한다. 반면 시간 단위의 피크 관리나 일 단위의 잔존부하 조정과 같은 중·단기 운영 영역에서는 비교적 넓은 조정 여지를 갖는다. 즉, EV DR은 모든 시간대의 유연성을 대체하기보다는, 특정 시간 스케일에서 효과적으로 활용 가능한 자원으로 이해하는 것이 타당하다. 충전 가능 여부와 참여 수준이 차량 운행 일정과 이용자 선택에 영향을 받기 때문이다[5][7]. 반면, 별도의 전용 설비 투자 없이도 전기차 보급 확대와 함께 잠재적 유연성 풀을 자연스럽게 확장할 수 있다는 점은 EV DR만의 구조적 강점으로 평가된다[5][7]. 이로 인해 EV DR에 대한 논의의 초점은 ‘얼마나 확실한 자원인가’보다는, ‘어떤 범위까지 활용할 수 있는가’, 그리고 기존 자원과 어떻게 역할을 분담할 것인가로 이동하고 있다[5][6]. 즉, EV DR은 기존 자원을 대체하기보다는 보완하며 운영 선택지를 확장하는 자원으로 검토될 필요가 있다[6].

EV DR, 정의보다 활용을 고민하는 단계

앞선 논의를 종합하면 EV Demand Response(EV DR)은 아직 하나의 완성된 전력자원으로 명확히 정의되기보다는, 전기차 확산과 함께 어떻게 활용할 수 있을지를 중심으로 논의가 축적되고 있는 단계에 있다[3][6][8]. 최근 전기차 정책의 변화, 충전 인프라 운영 방식의 전환, 그리고 플릿 기반 실증 사례들은 EV DR을 특정 기술이나 단일 DR 프로그램으로 규정하기보다, 전기차를 전력시스템 안에서 어떻게 운영하고 포함시킬 것인가라는 질문의 연장선에서 바라볼 필요성을 보여준다. 그동안 전기차 정책의 중심이 ‘얼마나 빠르게 보급할 것인가’에 놓여 있었다면, 이제는 보급된 전기차를 어떤 방식으로 운영하고, 어떤 역할로 시스템에 참여시킬 것인가가 보다 중요한 정책·시장적 과제로 부상하고 있다. 충전 시점 조정과 같은 운영 기반 활용, 플릿 단위의 관리 가능성, 제한적 실증을 통한 기준 수립 과정은 EV DR이 고신뢰 단일자원으로 즉시 기능하기보다는, 기존 유연성자원을 보완하며 전력시스템 운영의 선택지를 점진적으로 확장할 수 있음을 시사한다.

이러한 맥락에서 EV DR의 가치는 ‘가능한가/불가능한가’라는 이분법적 판단보다는, 어디까지 활용할 수 있는지, 어떤 조건과 범위에서 적용하는 것이 현실적인지에 대한 운영적·제도적 검토가 축적되는 과정에서 점차 구체화되고 있다. 이는 EV DR을 기존 자원과 동일한 기준으로 평가하기보다, 서로 다른 제약과 강점을 지닌 보완적 유연성 수단으로 위치 지우는 접근에 가깝다. 결국 EV DR 논의의 핵심은 정의를 서두르는 데 있지 않다. 전기차를 단순한 전력 소비 주체가 아닌, 운영 방식에 따라 유연성을 제공할 수 있는 자원으로 인식하는 관점이 확산될수록, EV DR은 전력시스템 안에서 단계적으로 역할을 확보해 나가는 구성 요소로 정착해 갈 것이다. 이러한 점진적 접근이야말로 전기차 확산 이후 전력시스템이 요구하는 현실적이고 실행 가능한 EV DR 활용 방향이라 할 수 있다.

References

- [1] 환경부. (2026, January 1). *2026년도 전기차 구매보조금, 내연차 전환은 촉진하고 산업기반은 키우는 방향으로 개편* [보도자료].
- [2] 환경부. (2026). *전기차 보급사업 업무처리지침(운영지침)*.
- [3] 환경부. (2025, February 26). *2025년 전기차 충전시설 지원 본격 추진* [보도자료].
- [4] 산업통상자원부, & 국토교통부. (2024). *제주 렌터카 기반 V2G 실증사업 규제샌드박스 승인 자료*.
- [5] BloombergNEF. (2023). *Electric vehicle demand flexibility and grid integration*.
- [6] ENTSO-E. (2022). *Flexibility needs in future power systems*.
- [7] IEA (International Energy Agency). (2024). *Global EV outlook 2024*.
- [8] Sortomme, E., & El-Sharkawi, M. A. (2011). Optimal charging strategies for unidirectional vehicle-to-grid. *IEEE Transactions on Smart Grid*, 2(1), 131-138.

About Enel X

Enel X Global Retail is Enel Group's business line dedicated to customers around the world with the aim of effectively providing products and services based on their energy needs and encouraging them towards a more conscious and sustainable use of energy. A world leader in the field of energy supply, energy management services, and electric mobility to foster **electrification**, it accompanies all of its customers through their **energy transition**, developing value-creating solutions.

Enel X Global Retail offers an **ecosystem** of sustainable, efficient, easy-to-find, personalized products and services built around customer needs. Enel X Global Retail provides electricity, integrated and innovative energy services to more than **54 million** customers worldwide, specifically households, small offices, enterprises, and municipalities. Furthermore, around the world, it offers flexibility services aggregating **9.8 GW** and has installed around **3 million** lighting points as well as **30,500** owned public charging points for electric mobility.



Contacts

Hyeon Jeong Park, Ph.D.
hyeonjeong.park@enel.com

www.enelx.com

