

**Pismo
Evropi
Poziv
k trajnostni,
vključujoči in
konkurenčni
avtomobilski
industriji**

LUCA de MEO

Moje pismo Evropejcem

Od 6. do 9. junija bomo Evropejci volili svoj parlament za nov petletni mandat. Takoj zatem bo v Bruslju ustanovljena nova Evropska komisija. To je zelo pomemben trenutek v demokratičnem življenju naše celine. Evropa s svojimi odločitvami in predpisi vpliva na naše vsakdanje življenje in gospodarstvo. Njene odločitve imajo in bodo imele velik vpliv na številna področja, začenši z avtomobilsko industrijo, katere predstavnik sem tudi sam. Izvoljeni poslanci Evropskega parlamenta so tisti, ki bodo v prihodnjih letih presojali in potrjevali najpomembnejše odločitve. Najjasno povem, da sem prepričan Evropejec. Odgovorne funkcije sem opravljal v več evropskih državah: Nemčiji, Belgiji, Španiji, Franciji in Italiji. Trdno verjamem v prihodnost evropske avtomobilske industrije. Ta se je v zadnjem obdobju zelo zavzeto vključila v energetske prehode. Vendar ogromna zaveza (v višini 250 milijard evrov) zahteva vzpostavitev jasnega in stabilnega okvira.

Preden volilna kampanja preide v vroče soočanje argumentov, želim, da bi bil slišan tudi moj glas, pa ne zato da bi se vmešaval v politiko, pač pa da bi prisepeval k izbiri prave politike. Takšne politike, ki bo našim podjetjem omogočala, da se bodo soočala z vsemi tehnološkimi in geopolitičnimi izzivi današnjega časa. Verjamem, da lahko s skupnimi prizadevanji in partnerstvi med javnim in zasebnim sektorjem to tudi dosežemo. Evropa je z Airbusom že pokazala, kaj zmore. S pospešenimi skupnimi pobudami bomo utrdili našo industrijo na poti še ene preнове.

Luca de Meo
CEO, Renault Group
Marec 2024

UGOTOVITVE

Avtomobilsko industrijo, ki je steber evropskega gospodarstva, ogroža prodor kitajskih električnih avtomobilov

Avtomobilska industrija v Evropi zaposluje 13 milijonov ljudi, kar predstavlja 7 % zaposlenih in 8 % vseh evropskih proizvodnih delavcev. Te številke se skladajo z njenim gospodarskim pomenom, ki predstavlja 8 % evropskega BDP. To je industrija, ki izvažava več, kot uvažava, saj ustvarja trgovinski presežek med Evropo in preostalim svetom v višini 102 milijard evrov ⁽¹⁾. Višina tega zneska je približno enaka trgovinskemu primanjkljaju Francije v letu 2023 (105 milijard evrov). Uvaja in razvija inovacije ter veliko vlaga. Njen proračun za raziskave in razvoj znaša 59 milijard evrov (17 % vseh izdatkov za raziskave in razvoj, vključno z javnim sektorjem, in 26 % izdatkov same industrije), njene naložbe pa predstavljajo 1/3 vseh naložb na celini. Brez avtomobilske industrije bi Evropa v tekmi za razvijanje inovacij zaostala: odstotek BDP, namenjen raziskavam in razvoju, bi padel pod 2 %, zaostanek za ZDA (3,4 % leta 2021) pa bi se močno povečal. Na vsakodnevni ravni avtomobil prevladuje nad vsemi drugimi načini prevoza (80 % prepeljanih potnikov in blaga na kilometer). Glede na raziskave bo ta trend ostal stabilen do leta 2040. Avtomobilska industrija je zelo pomemben vir prihodkov za države: 392 milijard evrov (več kot 20 % davčnih prihodkov Evropske unije).

Vendar pa se simptomi oslabitve množijo, kar je zaskrbljujoče, še posebej, če ne bomo naredili ničesar, da bi jo zaustavili.

⁽¹⁾ ACEA pocket guide 2023-2024 (za vse podatke razen za Francijo)

Prvič, težišče svetovnega avtomobilskega trga se je preselilo v Azijo. 51,6 % novih osebnih avtomobilov se proda v tem delu sveta. To je dvakrat več kot v Severni in Južni Ameriki skupaj (23,7 %) in v Evropi (19,5 %) ⁽²⁾.

Elektrificirani modeli vozil (električni avtomobili in priključni hibridi) so prevzeli vodilno vlogo in predstavljajo 14 % svetovne prodaje ⁽³⁾. Kitajska hitro prodira v segment 100-odstotno električnih vozil. Pri tem jo spodbuja izjemno velik domači trg (po podatkih kitajskega združenja osebnih avtomobilov je bilo leta 2023 prodanih 8,5 milijona električnih avtomobilov, kar pomeni 60 % celotne svetovne prodaje), leta 2022 pa je v Evropi že prevzela skoraj 4-odstotni tržni delež. V letu 2023 je bilo 35 % električnih avtomobilov, prodanih po vsem svetu, kitajskih.

Logična posledica tega je, da se je evropski uvoz iz Kitajske od leta 2017 povečal za petkrat, kar je prispevalo k strmemu povečanju trgovinskega primanjkljaja med Evropo in Kitajsko: ta se je med letoma 2020 in 2022 podvojil in se približal 400 milijardam evrov!

Znamki, ki sta v prvi polovici leta 2023 izvozili največ, sta bili MG in BYD. Tu je še Tesla, ki v Evropo pošilja modele Y, izdelane v svoji tovarni v Šanghaju.

Prehod na električna vozila: velikanski izziv, ki je korenito zamajal industrijo

Vrednostna veriga proizvodnje avtomobilov se je v 14 letih spremenila le malo ali pa sploh ne. Trajalo je 4 do 5 let, da se je model razvil, 7 do 8 let pa, da je bil izdelan in dan v prodajo.

S sedanjimi revolucijami so se izoblikovale vsaj štiri nove vrednostne verige: električno vozilo, programska oprema, mobilnost (vključno s finančnimi in energetskimi storitvami) ter krožno gospodarstvo. Posledica je podvojitev obsega potencialnih poslov ter priložnost za industrijo, ki je na Renaultovem geografskem območju ocenjena na 200 milijard dolarjev.

Za proizvajalce so vse to nove discipline, ki jih morajo obvladati, vsaka pa ima svoja pravila in svoj poslovni potencial. Zato nov avtomobilski svet zahteva horizontalni in ekosistemski pristop.

⁽²⁾ ACEA, May 2023 (<https://www.acea.auto/figure/motor-vehicle-registrations-around-world-share-per-region/>)

⁽³⁾ IEA, Global EV outlook 2023 (<https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/executive-summary>)

Evropski akterji v tem sektorju so pod hudim pritiskom. V boju za trajnostni razvoj se soočajo s šestimi izzivi hkrati:

6 hkratnih izzivov

- **Razogljčenje.** Ddo leta 2035 morajo proizvajalci v Evropi zmanjšati emisije vozil na nič. Nobena druga panoga nima takšnih ambicij, ki pa pomenijo znatne naložbe: evropski proizvajalci avtomobilov so ji med letoma 2022 in 2024 namenili 252 milijard evrov ⁽⁴⁾.

- **Digitalna revolucija.** V tej panogi, ki temelji na strojni opremi, bo vrednost vse bolj ustvarjala programska oprema (20 % cene avtomobila leta 2022). Ta vrednost naj bi se do leta 2030 podvojila in dosegla 40 %. Trg programske opreme za mobilnost naj bi se do leta 2030 potrojil in dosegel več kot 100 milijard dolarjev.

- **Predpisi.** Na leto jih je od 8 do 10. Vozila morajo biti vedno bolj izpopolnjena in varčnejša z gorivom, hkrati pa morajo postati cenejša. Okoljske in družbene zahteve določajo, da je treba opraviti številne teste in preglede ter upoštevati nove standarde. To je že imelo povsem nasproten učinek, saj so osebni avtomobili postali v povprečju za 60 % težji. Od devetdesetih let prejšnjega stoletja je ta politika objektivno dajala prednost premijskim modelom in v slabši položaj postavljala priljubljene modele. Da bi se prilagodili tem omejitvam, so proizvajalci ne le preselili proizvodnjo (40 % izgubljenih delovnih mest v Franciji in enak trend v Italiji), temveč so svoje avtomobile prodajali po višji ceni (+50 %) ⁽⁵⁾. Zato se starost voznega parka nevarno viša. Povečala se je s 7 na 12 let ⁽⁶⁾. Skupna bilanca CO₂ je negativna: najhitreje so se povečale emisije kombijev (+45 % od leta 1990) ⁽⁷⁾.

- **Tehnološka nestanovitnost.** Za nove tehnologije se porabi ogromno denarja. Izgradnja gigatovarne, ki je lahko zastarela že čez nekaj let ali še huje, preden je sploh odprta, stane od 1 do 3 milijard evrov. Baterijska tehnologija še zdaleč ni ustaljena in inovacije si še vedno hitro sledijo.

- **Nestanovitnost cen.** Cene kritičnih surovin (CRM) močno nihajo. Kot primer, v dveh letih se je cena litija podražila za dvanajstkrat, nato pa se je prepolovila! In to z razlogom, saj za razliko od nafte, ki jo upravlja OPEC, ni organizacije, ki bi upravljala te trge. Zato ni presenetljivo, da ti materiali danes predstavljajo precejšen del cene avtomobila. Samo cena litija v povprečni bateriji je enaka ceni motorja z notranjim zgorevanjem.

⁽⁴⁾ Študija Lazard na podlagi letnih poročil proizvajalcev avtomobilov (april 2022)

⁽⁵⁾ <https://www.etui.org/publications/heavier-faster-and-less-affordable-cars>

⁽⁶⁾ <https://www.eea.europa.eu/publications/ENVISSUENo12/page031.html>

⁽⁷⁾ Poročilo «Promet in okolje» «Emisije CO₂ avtomobilov: dejstva», 2018.

- **Usposabljanje zaposlenih:** digitalni in okoljski prehod vplivata na 25 milijonov vseh delovnih mest v industriji. Toliko ljudi bo treba hitro usposobiti. To ne zadeva le avtomobilske industrije, temveč tudi vse sektorje, ki delujejo okoli nje. Da ne omenjamo celotne vrednostne verige (rudarstvo, krožno gospodarstvo). V Franciji industrija motorjev z notranjim zgorevanjem predstavlja 50.000 delovnih mest (ocena za leto 2019). Toliko ljudi bo treba usposobiti za nova znanja in spretnosti. Hkrati bo v električnem sektorju ustvarjenih 8.000 novih delovnih mest, na področju programske opreme pa 4.000. Po vsej Evropi bo prehod v sektorju motorjev z notranjim zgorevanjem vplival na 500.000 delovnih mest, ustvarjenih pa bo 120.000 novih delovnih mest. Da bi zadostili potrebam po delovni sili v sektorju proizvodnje baterij, bo poleg tega treba do leta 2025 usposobiti 800.000 zaposlenih.

Neuravnotežena konkurenca: Američani spodbujajo, Kitajci načrtujejo, Evropejci regulirajo

V odprtem gospodarstvu se konkurenčnost meri s primerjalnimi prednostmi različnih akterjev. Nekaj je jasno in to je, da je proizvodnja v Evropi dražja. Stroškovna prednost avtomobila razreda C, ki je «izdelan na Kitajskem», v primerjavi z enakovrednim evropskim modelom znaša od 6.000 do 7.000 evrov (približno 25 % celotne cene).

Če se osredotočimo samo na financiranje, kaže, da Kitajska svojim proizvajalcem odobri veliko več subvenciji in to še mnogo hitreje. Po poročilu fakultete Polytechnique so subvencije do leta 2022 znašale med 110 in 160 milijardami evrov. Združene države Amerike so zaradi zakona o znižanju inflacije (IRA), ki je bil sprejet avgusta 2022, v svoje gospodarstvo vložile 387 milijard evrov, večinoma v obliki davčnih olajšav. V tem okviru je bilo odobrenih 40 milijard dolarjev davčnih olajšav za razvoj zelenih tehnologij⁽⁸⁾. Gre za shemo, ki v Evropi ne obstaja.

Kar zadeva stroške poslovanja, je cena energije na Kitajskem dvakrat nižja, v Združenih državah Amerike pa trikrat nižja kot v Evropi. Stroški dela so v Evropi za 40 % višji kot na Kitajskem.

V globalni bitki za električni avtomobil se soočajo tri bistveno različne strategije:

1) Kitajska je stavila na ambiciozno in proaktivno industrijsko strategijo⁽⁹⁾

-Leta 2012 se je pekinška vlada odločila, da se bo osredotočila na električne avtomobile. Njen cilj je, da bo kitajska avtomobilska industrija postala vodilna v svetu.

⁽⁸⁾ Poročilo "blue green alliance", «Pivotal Clean Manufacturing Investments in the Inflation Reduction Act», 2022

⁽⁹⁾ Poročilo o primerjavi ameriškega, kitajskega in evropskega regulativnega okvira za prehod na brezogljeno cestno mobilnost. Visoka šola za tehnologijo, december 2023.

- Da bi to dosegla, je Kitajska uvedla vrsto predpisov, s katerimi je proizvajalce spodbudila k izboljšanju učinkovitosti svojih modelov in povečanju prodaje. S tem, ko vsem podjetjem, ki želijo vstopiti na trg, omogoči, da to storijo, spodbuja tudi darvinistično konkurenco med njimi. Tisti, ki bodo preživeli, bodo neizogibno zelo močni.

- Kitajska naj bi prav tako veliko vlagala v vse sektorje, ki so vključeni v življenjski cikel električnega avtomobila, od pridobivanja redkih kovin do recikliranja baterij.

- Spodbujala naj bi opredelitev skupnih standardov, kar bi hkrati omogočilo zagotavljanje suverenosti (spodbuda za uskladitev lokalnih akterjev s standardi za nakupe) in konkurenčnosti (nižja vstopna cena, ker proizvajalci uporabljajo že razvite vire in tehnologije).

- Kitajska naj bi uporabila cel nabor argumentov, da bi tuje proizvajalce spodbudila k sklepanju partnerskih sporazumov (npr. skupna podjetja, prenos tehnologije) z lokalnimi partnerji.

- In končno naj bi vlada, banke in finančne institucije velikodušno prevzele tveganje novoustanovljenih podjetij (93 % jih izgublja denar).

Ta strategija je obrodila sadove: Kitajska ima sedaj veliko konkurenčno prednost v celotni vrednostni verigi električnih vozil. Obvladuje 75 % svetovnih zmogljivosti za proizvodnjo baterij, 80 do 90 % proizvodnje materialov in 50 % rudnikov redkih kovin.

2) Združene države igrajo na karto spodbud

Program IRA (387 milijard evrov) spodbuja naložbe. Osredotočil se je na električne avtomobile, do subvencij za nakup pa so upravičeni le modeli vozil, ki so bili sestavljeni v Združenih državah in v proizvodnjo katerih so bila vključena lokalna podjetja. To spodbuja prodajo.

- Po zaslugi programa IRA Amerika krepi svojo industrijsko bazo: zmogljivost gigatovarn za proizvodnjo baterij, ki bodo dokončane do leta 2030, se je s 700 gigavatnih ur julija 2002 povečala na 1,2 teravatne ure julija 2023.

- Poleg tega so ti obrati precej cenejši. Pred programom IRA je bila za gigavatno uro potrebna naložba v višini 90 milijonov dolarjev. Ta številka se je zdaj znižala na 60 milijonov dolarjev ⁽¹⁰⁾. To je v skladu s kitajsko vrednostjo, medtem ko Evropa ostaja na višji ravni, ki je 80 milijonov dolarjev na gigavatno uro ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ <https://www.energypolicy.columbia.edu/publications/the-ira-and-the-us-battery-supply-chain-one-year-on/>

⁽¹¹⁾ Analize strokovnjakov; Center McKinsey za mobilnost prihodnosti

3) Evropa regulira kot za stavo

Na stari celini je v pripravi cel sveženj standardov in predpisov. Različni direktorati Evropske komisije bodo do leta 2030 v povprečju vsako leto uvedli od osem do deset novih predpisov ⁽¹²⁾, ne da bi katerikoli organ potrdil časovnico za njihovo objavo. To postavlja podjetja v zelo neugoden položaj, saj

⁽¹²⁾ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_en

se morajo pogosto prilagajati zelo kratkim časovnim okvirom za uporabo teh novih predpisov, ob tem pa morajo zagotoviti tudi znatna inženirska sredstva (do 25 % enega oddelka za raziskave in razvoj), da preučijo njihovo izvajanje.

Cilj teh regulativnih bremen je, da Evropa postane prvak na področju varstva okolja v upanju, da bo to dejavnik družbenega napredka za vse prebivalce planeta. Težava je v tem, da drugi deli sveta počasi sledijo temu zgledu, konkurenčnost evropskih podjetij pa se zaradi tega zmanjšuje.

V teh razmerah se Evropa sooča z zapleteno enačbo. Morala bi zaščititi svoj trg, vendar je odvisna od Kitajske pri dobavi litija, niklja in kobalta ter od Tajvana pri polprevodnikih. Prav tako se želi učiti od kitajskih proizvajalcev, ki so generacijo pred njo na področju zmogljivosti in upravljanja stroškov električnih vozil (doseg, čas polnjenja, omrežje za polnjenje itd.), programske opreme in hitrosti razvoja novih modelov (1,5 do 2 leti v primerjavi s 3 do 5 let). Odnos s Kitajsko je nekaj, s čimer bo treba ukvarjati. Popolnoma zapreti vrata bi bil najslabši možen odziv.

PRIPOROČILA ZA KONKURENČNO NIZKOOGLJIČNO EVROPSKO INDUSTRIJO

Evropska avtomobilska industrija je mobilizirana. Vendar nujno potrebuje Evropsko unijo, da vzpostavi pogoje, potrebne za nastanek resničnega ekosistema za nizkoogljično mobilnost. Tukaj so konkretni predlogi za ukrepanje.

1) Opredelitev evropske industrijske strategije, v kateri bo avtomobilska industrija eden od stebrov. Ta sektor predstavlja več kot tretjino celotne industrije Evropske unije. Po vsej Evropi je treba vzpostaviti regulativni okvir, ki bo stabilen v svojih obrisih, vendar se bo po zgledu kitajskega modela vsebinsko razvijal. Bistveno je ustvariti ugodne pogoje za nastanek novih evropskih Airbusov na področju ključnih tehnologij.

2) Za pripravo te strategije je treba za isto mizo zbrati vse zainteresirane strani: znanstvenike, industrialce, združenja, sindikate in nevladne organizacije.

3) Prenehati je treba s sedanjim sistemom nalaganja standardov, določanja rokov in izrekanja glob. Za nove «tipe» (nove modele, nove tehnologije) je treba nujno pregledati časovni razpored standardov, predvidenih za naslednjih 6 let. Zavzemamo se za vzpostavitev enotnega portala, organa, ki bo spremljal in ocenjeval vse predpise, njihov neposredni in posredni vpliv ter njihovo interakcijo z drugimi standardi, preden bodo postali zavezujoči za industrijske akterje.

4) Uporabiti je treba horizontalni pristop, ne le vertikalnega. Končni izdelek (vozilo) in tehnologije ne morejo biti edine dimenzije, ki se upoštevajo. Da bi pospešili uporabo električnih vozil, moramo na primer zagotoviti, da je uporabljena energija nizkoogljična in dobavljena v zadostnih količinah.

5) Obnoviti zmogljivosti za dobavo surovin in elektronskih komponent, razviti strokovno znanje na področju programske opreme in vzpostaviti evropsko suverenost v oblaku. Lahko bi na primer vzpostavili evropsko nabavno platformo za kritične surovine (po vzoru tega, kar je bilo storjeno za plin ali cepiva proti covidu). Prav tako bi lahko združili upravljanje zalog za različne akterje.

6) Ker si Kitajska prizadeva za prevlado v svetu, ZDA pa ščitijo svoj prostor, mora Evropa izumiti hibridni model. To pomeni, da mora začeti z obrambnim pristopom, da se tako zagotovijo pogoji za dober začetek, potem pa se je treba lotiti osvajanja svetovnih trgov.

7) Avtomobilska industrija ne dvomi v «zeleni dogovor» in potrebo po razogljičenju prometa. To dokazuje z vlaganjem 252 milijard evrov v zeleni prehod. Vendar poziva k ponovnemu razmisleku o pogojih, pod katerimi se ta globalna strategija izvaja.

Kako to storiti? Predlagamo več ukrepov, s katerimi bi se lahko premaknili v to smer:

Sprejeti načelo tehnološke in znanstvene nevtralnosti, kar v praksi pomeni, da moramo prenehati narekovati «tehnološke» odločitve industrialcem. Lahko jim povemo, kaj morajo doseči, ne moremo pa jim narekovati, «kako» naj to dosežejo. Evropa je to načelo doslej že sprejemala, vendar ga je žal opustila zaradi preoblikovanja avtomobilske industrije. Raziskati bi bilo treba na primer zelo obetavno rešitev za e-goriva. Predlog: izmerimo vpliv avtomobila v njegovem celotnem življenjskem ciklu, od trenutka, ko je prvič sestavljen, do trenutka, ko je razrezan in recikliran. In ne merimo le porabe energije med uporabo. To bo spodbudno za inženirje in bo povečalo naše možnosti za uspeh v soočenju s Kitajsko in Združenimi državami Amerike. Na ta način bi izumili evropsko pot.

Vključiti 200 največjih mest v evropsko strategijo za razogljičenje avtomobilske industrije. To bi pomenilo hitrejše in bolj oprijemljive koristi za državljane. Lahko bi na primer ukrepali na področju sistemov upravljanja prometa, lokalne

obdavčitve in dostopa avtomobilov do mestnih območij. Eden od pristopov bi bil, da bi v mesta brezplačno vstopali le majhni električni ali vodikovi avtomobili in kombiji ter avtomobili z najnovejšimi homologacijami. Zato je pomembno sodelovati z njihovimi župani. Če bodo vsa mesta hkrati sprejela enake ukrepe, bo to samodejno povzročilo pozitiven učinek na industrijo: njen trg se bo povečal.

Uvesti nekakšno industrijsko «ligo prvakov» s sistemom bonus-malus, ki bo nagrajeval prvake in kaznoval igralce, ki ne igrajo te igre, ne glede na njihov sektor. Bistveno je, da sistem ni le kaznovalni.

Ustvariti zelene gospodarske cone po vzoru kitajskih posebnih gospodarskih con. Na teh območjih bi se koncentrirale subvencije in industrijske naložbe, za deset let bi se znižali davki in stroški dela, dobički iz kapitala, ki bi ga vložil finančni sistem, pa bi bili neobdavčeni. V skladu s pogoji, ki jih je treba opredeliti, bi lahko bile dividende iz naložb v zeleni coni oproščene davka. Renault je dal zgled z ustanovitvijo kompleksa ElectriCity junija 2021 na severu Francije. Gre za ekosistem, namenjen električnim avtomobilom v okolici tovarn v krajih Douai, Maubeuge in Ruitz. Da bi dosegel cilje konkurenčnosti, je Renault svoje tovarne in dobavitelje združil na določenem geografskem območju, kar je ustvarilo privlačno cono.

Dodelitev kvote poceni nizkoogljične energije avtomobilski industriji. To ji bo omogočilo proizvodnjo baterij, upravljanje svojih "oblakov" in nudenje pomoči kupcem pri trajnostni mobilnosti. Elektrifikacija brez nizkoogljične električne energije ne more delovati. Povedano drugače, zeleni prehod zahteva obsežno elektrifikacijo celotnega gospodarstva. «Greenflation» je slon v sobi, strukturno povečanje cen zelenih izdelkov. Potrošniki tega niso pripravljeni sprejeti. Zato moramo ločiti cene električne energije od cen plina. To jih bo stabiliziralo in ohranilo na razumni ravni. Gre za vprašanje srednje in dolgoročne konkurenčnosti. Brez tega bo uspeh električnega avtomobila ogrožen. V Evropski uniji 27-ih bo zaradi števila električnih avtomobilov (40 milijonov enot do leta 2030) treba proizvesti 250 TWh električne energije. To bo predstavljalo nekaj manj kot 10 % celotne porabe električne energije na celini.

Pospešiti razvoj pametnih, hiperpovezanih avtonomnih avtomobilov. To je druga strateška vrednostna veriga, ki jo je treba izpeljati. Če naredimo primerjavo z mobilnimi telefoni, je to tako, kot da bi s starega telefona Nokia 6510 prešli na iPhone. S programsko opredeljenimi vozili se bo potrošniška izkušnja popolnoma spremenila. Prav tako pa se bo spremenil tudi odnos avtomobila z njegovim okoljem. Ključnega pomena je zagotoviti evropsko suverenost nad polprevodniško

tehnologijo, oblako infrastrukturo in standardi kibernetne varnosti. Na tem področju je treba izvajati politiko za podporo in spodbujanje digitalnih inovacij. To vključuje davčne spodbude in sodelovalne platforme, ki bodo «hranile» podjetja in zagonska podjetja na področju umetne inteligence, kibernetne varnosti in drugih digitalnih disciplin. Razvoj povezanega inteligentnega vozila bo imel tri prednosti: izboljšal bo pretočnost prometa, zmanjšal porabo energije in število smrtnih žrtev na cestah ... Zaradi uvedbe skupnih standardov, po zgledu kitajskih rešitev, se ocenjuje, da bi si lahko proizvajalci delili 70 % tehničnih vsebin avtomobilov - dela, ki ga potrošnik ne vidi.

Vključevanje ljudi v zeleni prehod z vrnitvijo k temeljem avtomobilske industrije, ki je obsežen razvoj majhnih avtomobilov za mestno uporabo in dostavo na zadnjem kilometru. V dvajsetih letih se je povprečna cena mestnih avtomobilov povzpela z 10.000 evrov na 25.000 evrov. Letni proračun potrošnikov za osebno mobilnost (bencin, vzdrževanje, zavarovanje in davek) se je povečal s 3.500 evrov na 10.000 evrov. Ker se je povprečna plača v istem obdobju povečala le za 37 %, se srednji razredi obračajo stran od avtomobilov. V Evropi se je prodaja zmanjšala s 13 milijonov enot v letu 2019 na 9,5 milijona v letu 2023. Dejstvo je, da je vsakodnevna vožnja z električnim vozilom, ki tehta 2,5 tone, okoljsko protislovje. Težava je v tem, da so evropski predpisi (o varnosti, emisijah itd.) negativno vplivali na donosnost segmenta malih avtomobilov. Njihova prodaja se je v dvajsetih letih zmanjšala za 40 %. Rešitev je, da se zgledujemo po konceptu «kei cars», japonskih mestnih avtomobilih. Majhen avtomobil ima od rojstva do odlagališča 75 % manjši vpliv na okolje. Prodaja se lahko za 50 % ceneje kot model srednjega razreda. Z naborom zelo poceni ukrepov lahko hitro obrnemo trend: socialni lizing, brezplačna parkirna mesta, ugodne cene polnjenja, nižje obrestne mere za posojila, spodbude za mlade kupce itd.

Izvajanje novega dogovora med javnim in zasebnim sektorjem za hitro doseganje kritične mase na evropski ravni. Ekološki prehod je ekipni šport: evropski industrialci so pogosto ujetniki kratkoročne logike dobička, ki jo vsiljujejo finančni trgi, medtem ko bi morali vlagati dolgoročno, vendar brez zagotovila o donosnosti svojih naložb. Kitajci so problem rešili tako, da so vse sile, vključno s finančnimi institucijami, mobilizirali za en sam cilj. Američani so mojstri ekosistemov (kot je Silicijeva dolina), ki zagotavljajo financiranje vseh projektov. V Evropi je pristop še vedno razdrobljen med različne države in različne industrijske sektorje, poleg tega pa imamo najstrožjo protimonopolno zakonodajo na svetu. Posledica: v več tehnologijah in gospodarskih sektorjih zaostajamo za eno generacijo. Evropska podjetja so manjša od azijskih in ameriških velikanov. Zato spodbujamo uvedbo 10 velikih evropskih projektov na strateških področjih, ki bodo na nadnacionalen in

interdisciplinaren način združili vse javne in zasebne akterje. Obstaja preizkušen model: Airbus!

10 projektov, s katerimi bi Evropa lahko nadoknadila zaostanek

1) SPODBUJANJE MAJHNIH EVROPSKIH «POP» AVTOMOBILOV

Zamisel je spodbujanje projektov sodelovanja med proizvajalci za razvoj in trženje nizkocenovnih majhnih avtomobilov in kombijev, izdelanih v Evropi. Hkrati pa bi bilo treba s spodbudami in različnimi ugodnostmi, kot so rezervirana parkirna mesta, cenejše parkiranje in rezervirane polnilne postaje, spodbuditi potrošnike k nakupu teh vozil.

Prednosti in izzivi za Evropo ⁽¹³⁾: zmanjšanje ogljičnega odtisa mestnih vozil: 75 % vpliva CO₂, ki ga ima od proizvodnje do uničenja povprečen avtomobil, ki se prodaja danes; če bi bila vsa parkirišča v Parizu prilagojena majhnim mestnim avtomobilom, bi bilo povečanje prostora za parkiranje v Parizu enakovredno 55 nogometnim stadionom; znatno izboljšanje kakovosti zraka v mestih (vsako četrto mesto ima zelo slabo kakovost zraka, 39 % emisij povzroča cestni promet); to bi bila odlična alternativa, ki bi se lahko soočila z mednarodno konkurenco: majhni avtomobili so od 20 do 30 % cenejši od povprečnega avtomobila; presežek k rasti BDP za Evropo (500 milijonov evrov BDP na leto) in več kot 10.000 ustvarjenih delovnih mest v industriji.

2) DOSEČI REVOLUCIONARNO DOSTAVO «V ZADNJEM KILOMETRU»

Zamisel je vzpostaviti okvir za ustanovitev evropskih podjetij, specializiranih za elektrificirane rešitve za dostavo v mestih. Proizvajalci avtomobilov in strokovnjaki s področja logistike bi sodelovali pri iskanju najboljših možnosti.

Prednosti in izzivi za Evropo: to je ključna rešitev za zmanjšanje vpliva na emisije CO₂ zaradi razmaha elektronskega poslovanja: emisije CO₂ lahkih gospodarskih vozil so v Evropi ocenjene na 74 milijonov ton. Evropski trg električnih dostavnih vozil naj bi se do leta 2030 povečal za 40 %.

⁽¹³⁾ Podatki Renault Group, Projekt novega Twingo

3) POSPEŠITEV OBNOVE VOZNEGA PARKA

Zamisel je vzpostaviti evropsko orodje za spremljanje razvoja avtomobilskega parka in njegovih emisij. Vzpostavljen bi bil lahko evropski Marshallov načrt, ki bi pospešil obnovo voznega parka in s tem drastično zmanjšal emisije CO₂. Ta načrt bi temeljil na evropskem skladu za prerazporeditev, ki bi bil sorazmeren z zmogljivostmi posameznih držav. Za primer je lahko načrt za obnovo po krizi zaradi covida. Na nacionalni ravni bi uvedli spodbude za nakup novih ali rabljenih elektrificiranih avtomobilov. Da bi bil takšen sistem učinkovit, bi se moral izvajati deset let.

Prednosti in izzivi za Evropo: do leta 2030 odstraniti 1 milijon ton CO₂. Cilj Evrope je do istega roka odstraniti 310 milijonov ton. Ob zamudi pri odstranjevanju količine izpustov CO₂ bi pri doseganju tega cilja imel takšen rezultat zanjo še toliko večji pomen.

4) OMOGOČITI RAZVOJ INFRASTRUKTURE ZA POLNENJE ELEKTRIČNIH VOZIL IN TEHNOLOGIJE V2G (VEHICLES-TO-GRID)

Zamisel: Evropska komisija mora razviti strateški načrt za evropsko omrežje za polnjenje električnih vozil; omogočiti hitrejšo postavitev polnilnih mest, kar pomeni, da je treba glavni načrt opredeliti; uvesti okvir, ki bo omrežju za polnjenje dodeljeval nizkoogljično in poceni energijo; podaljšati trajanje koncesij za omrežja za polnjenje, da bi tako privabili več upravljavcev, kar bo zagotovilo večjo stabilnost celotnega sistema; spodbujati razvoj tehnologije Vehicle-to-Grid z opredelitvijo skupnih standardov za prihodnje projekte.

Prednosti in izzivi za Evropo: gosto in poenostavljeno omrežje bo spodbudilo uporabo električnih avtomobilov. V Evropi je treba namestiti 6,8 milijona polnilnih mest, da bi do leta 2030 dosegli cilj 55-odstotnega zmanjšanja emisij CO₂ osebnih avtomobilov. To pomeni drastično spremembo tempa, saj je trenutno nameščenih 2.000 polnilnih mest na teden, to število pa bo treba povečati na 14.000! Na vsakih 100 kilometrov ceste bomo potrebovali 184 polnilnih postaj. Do tega je še daleč, saj danes šest evropskih držav nima nobene polnilne postaje na 100 kilometrov, 17 pa jih ima manj kot 5⁽¹⁴⁾. Skupne javne in zasebne naložbe v vzpostavitev tega omrežja so ocenjene na 280 milijard evrov, če upoštevamo tudi izgradnjo dodatnih zmogljivosti za proizvodnjo energije iz obnovljivih virov. V državi, kot je Združeno kraljestvo, bi lahko tehnologija V2G do leta 2030 prihranila 268 milijonov evrov na leto pri porabi električne energije. Široka uporaba te tehnologije bi omogočila učinkovitejše obvladovanje konic v porabi električne energije, s čimer bi se zmanjšala uporaba virov energije, ki so pogosto dražji in imajo velik ogljični odtis.

⁽¹⁴⁾ <https://www.acea.auto/press-release/electric-cars-6-eu-countries-have-less-than-1-charger-per-100km-of-road-1-charger-in-7-is-fast/>

5) DOSEGANJE SUVERENOSTI PRI OSKRBI S KLJUČNIMI SUROVINAMI

Zamisel je ustanoviti vseevropsko organizacijo, ki bi bila odgovorna za zagotavljanje naših potreb po občutljivih surovinah z neposrednimi pogajanjmi z državami proizvajalkami. Ta pristop bi moral veljati tudi za predelavo materialov (hidrometalurgija, recikliranje). Vzpostaviti bi bilo treba evropsko diplomacijo vrednostne verige, katere cilj bi bil zagotoviti evropsko oskrbo s pogajanjmi z nekaterimi državami.

Prednosti in izzivi za Evropo: soočenje z naraščajočimi potrebami proizvajalcev avtomobilov pod bolj nadzorovanimi cenovnimi pogoji (električni avtomobil porabi šestkrat več kritičnih materialov kot običajni avtomobil). Do leta 2030 bo le 5 % potreb pokritih iz evropskih virov. Kitajska ta sektor obvladuje, saj je 90 % zmogljivosti za pridobivanje litija na Kitajskem.

6) POVEČANJE KONKURENČNOSTI EVROPE NA PODROČJU POLPREVODNIKOV

Zamisel: izvedba strateške naložbe v raziskave in razvoj za utrditev položaja evropskega prvaka (ASML), ki ima praktično monopol na področju tehnologije EUV (Extreme Ultraviolet Lithography). Ta tehnologija omogoča izdelavo manjših in zmogljivejših mikročipov. Cilj je zadovoljiti potrebe vseh industrijskih panog, zlasti pa avtomobilskega sektorja. Evropa bi morala ta model uporabiti za spodbujanje nastanka novih prvakov na področju polprevodnikov. To bi lahko naredila bodisi s krepitvijo obstoječih akterjev (STMicroelectronics) bodisi z ustvarjanjem novih. Industrija ne potrebuje le najnaprednejših polprevodnikov, temveč tudi običajne, klasične polprevodnike.

Prednosti in izzivi za Evropo: evropska polprevodniška podjetja so v povprečju sedemkrat manjša od svojih konkurentov. Vendar se potrebe avtomobilske industrije po polprevodnikih izjemno povečujejo, kar je zanje priložnost pod pogojem, da lahko dobavljajo visokokakovostne izdelke z zelo dolgo življenjsko dobo in brez pomanjkljivosti.

7) STANDARDIZACIJA PROGRAMSKO OPREDELJENIH VOZIL (SOFTWARE DEFINED VEHICLE - SDV)

Zamisel: z združevanjem določenih razvojnih dosežkov in opredelitvijo standardov bi bilo treba ustvariti pogoje, v katerih bodo proizvajalci avtomobilov lahko oblikovali «programsko opredeljena vozila» po razumnih cenah. Tako kot na Kitajskem bi si lahko skrite komponente delili vsi proizvajalci.

Prednosti in izzivi za Evropo: obvladovanje tistega, kar bo do leta 2030 predstavljalo 40 % vrednosti vozila. Svetovni trg programske opreme bo do leta 2030 vreden 100 milijard dolarjev. Sodelovanje med evropskimi proizvajalci bi jim omogočilo doseči suverenost in konkurenčnost na področju vgrajenih tehnologij.

8) SPODBUJANJE NASTANKA EVROPSKEGA PRVAKA NA PODROČJU INDUSTRIJSKEGA METAVERZUMA

Zamisel: Evropa je že dosegla zelo visoko raven na področjih predelovalne industrije, raziskav in razvoja ter logistike. Zdaj moramo s standardizacijo naših pristopov narediti velik korak v 21. stoletje. Kako lahko to storimo? Z ustanovitvijo evropskega prvaka na področju metaverzuma, ki bo zagotavljal rešitve za izzive, povezane z digitalizacijo industrijskih dejavnosti (oblikovanje, proizvodnja, logistika itd.). Vzpostavilo bi se lahko sodelovanje med proizvajalci in različnimi tehnološkimi akterji, ki se ukvarjajo z oblakom, obogateno resničnostjo, umetno inteligenco, internetom stvari itd. Ta projekt zahteva, da vlade usmerijo svoje izdatke v obstoječe evropske prvake, da bi razvile bazene talentov, locirale infrastrukture oblaka v Evropi in določile skupne standarde kibernetске varnosti.

Prednosti in izzivi za Evropo: Evropa v raziskave in razvoj v tehnološkem sektorju vlaga petkrat manj kot ZDA. Zato pritegne trikrat manj sredstev kot Združene države Amerike. Medtem ko so Združene države Amerike in Kitajska veliko vlagale v tehnologije za potrošniško blago in obrambni sektor, mora Evropa okrepiti svoja prizadevanja. Gre za vprašanje suverenosti, dekarbonizacije (zmanjšanje emisij v dobavni verigi za 30 % v desetih letih) in konkurenčnosti.

9) POENOTENJE RECIKLIRANJA BATERIJ

Zamisel je združevanje ravnanja z odpadki. Z razvojem sodelovanja med industrijskimi partnerji bi lahko ustvarili prvake v recikliranju za vsako baterijsko tehnologijo. Razvoj projektov recikliranja baterij je treba olajšati. V Evropi je treba razviti partnerstva z akterji, ki so lastniki tehnologij, vključno s Kitajci.

Prednosti in izzivi za Evropo: do leta 2030 se bo delež električnih vozil v prodaji avtomobilov povečal z 8 % na 55 %. Hkrati se bo močno povečal delež redkih materialov, ki jih uporablja avtomobilska industrija: kobalt se bo povečal za petkrat, litij pa za sedemkrat. Potrebovali bomo osemkrat večjo količino niklja kot danes. Vsako leto se življenjska doba izteče 11 milijonom vozil. Z njihovo reciklažo lahko pridobimo dovolj jekla za izdelavo 8 milijonov novih avtomobilov ter dovolj plastike in bakra za 5 milijonov novih avtomobilov.


10) POVEČANJE POTENCIALA VODIKA

Zamisel: sprejem tehnološke nevtralnosti, ko gre za vodik; v projekte vključiti mobilnost v majhnem obsegu. Razviti je treba osrednji načrt, ki bo opredelil najbolj obetavna področja in uskladi ukrepe po vsej Evropi. Prizadevanja je treba osredotočiti na najpomembnejša področja: povezave med vodikovodi in polnilnimi postajami (HFS), usklajevanje vzpostavitve vodikovih vozlišč, ki jih je treba postaviti v bližini zelenih virov energije. Vzpostaviti je treba distribucijska omrežja za vodik ter se približati potencialnim kupcem.

Prednosti in izzivi za Evropo: Pogonski sklopi na vodik bodo lahko zagotovili daljši doseg. Ta energija je še posebej koristna za težka tovorna vozila, avtobuse in na splošno za vsa vozila, ki morajo premagovati zelo dolge razdalje. Pri enaki zmogljivosti vodik omogoča zmanjšanje velikosti baterije in s tem njene teže. Vzemimo na primer Renaultov novi električni Master: za doseganje dejanskega dosega 500 kilometrov bi moral biti sistem dvojne baterije in vodikove gorivne celice (tipa Hyvia) dvakrat lažji (775 kg) od običajne baterije (1427 kg).

ZAKLJUČEK

Predlogi, ki smo jih predstavili v tem dokumentu, so ambiciozni, vendar konkretni. Prikazujejo, da lahko evropska avtomobilska industrija hitro postane rešitev za izzive, s katerimi se sooča naša celina. Zavedamo se, da bo za to potrebna sprememba paradigme. Zgledovati se moramo po tem, kar drugje počnejo bolje. Sodelovanje tako med konkurenti kot med industrijskimi sektorji postaja nujnost. Pripravljeni smo sodelovati z vsemi ustreznimi institucijami in zainteresiranimi stranmi, da bi te zamisli uresničili. Na kocki je blaginja naše celine.



Pismo Evropi

Also available in French, English, Italian,
Spanish, Portuguese, Romanian, etc.
on www.renaultgroup.com

**Renault
Group**