

**Писмо
до Европа.
Подкрепена за
устойчива,
приобщаваща
и конкурентна
автомобилна
индустрия**

Лука де Мео

Моето писмо до европейците

От 6 до 9 юни гражданите на ЕС ще отидат до урните, за да изберат своя парламент за следващите пет години. Веднага след тези избори в Брюксел ще встъпи в длъжност нова комисия. Това е изключително важно събитие в демократичния живот на континента. Със своите решения и директиви Европа влияе не само върху икономиката, но и върху нашето ежедневие. Нейните решения оказват въздействие върху много сектори на дейност, като се започне от автомобилната индустрия, която и аз представлявам. Избраните членове на Европейския парламент са хората, които ще обсъждат и одобряват най-важните решения през следващите години.

Бих искал ясно да заявя, че съм силно проевропейски настроен. Заемал съм отговорни постове в няколко европейски държави като Германия, Белгия, Испания, Франция и Италия. Твърдо вярвам в бъдещето на европейската автомобилна индустрия, която е силно ангажирана с енергийния преход. Но това огромно задължение (в размер на 250 млрд. евро) предполага ясна и стабилна рамка.

Преди началото на предизборната кампания със съпътстващите я дискусии исках моят глас бъде чул, но не за да участвам в политиката, а за да допринеса за вземането на решение за правилната политика. Политика, която ще даде възможност на европейските предприятия да посрещнат технологичните и геополитическите предизвикателства на днешния ден. Вярвам, че можем да постигнем целите си чрез съвместни усилия и партньорства между публичния и частния сектор. С Airbus вече видяхме на какво е способна Европа. Чрез укрепване на инициативите за сътрудничество ние ще изведем нашата индустрия в подем.

Лука де Мео
CEO, Renault Group
Март 2024 г.

ОЦЕНКА

Автомобилната индустрия, която е стълб на европейската икономика, е изправена пред заплахата от нашествието на електрически превозни средства от Китай

В автомобилната индустрия са заети 13 милиона души в Европа: 7% от служителите и 8% от работниците в производства. Тези цифри съответстват на икономическата тежест на този сектор, който представлява 8% от европейския БВП. Това е индустрия, която изнася повече, отколкото внася, с търговски излишък от 102 млрд. евро между Европа и останалия свят ⁽¹⁾. Тази цифра е приблизително равна на търговския дефицит на Франция през 2023 г. (105 млрд. евро). Автомобилната индустрия е основен иноватор и инвеститор, като бюджетът за научноизследователска и развойна дейност възлиза на 59 млрд. евро. Тази цифра се равнява на 17% от общите разходи за научноизследователска и развойна дейност, включително публичния сектор, и на 26 % от разходите на индустрията. В същото време една трета от инвестициите в Европа се дължат на автомобилната индустрия. Без автомобилната индустрия Европа ще бъде изпреварена в надпреварата за иновации, тъй като дялът на БВП, отделян за НИРД, ще спадне под 2 %, увеличавайки разликата със САЩ (3,4 % през 2021 г.) до дълбока пропаст. С всеки изминал ден автомобилът става най-предпочитаното средство за транспорт (80% от превозените пътници и стоки на километър). Проучванията показват, че тази тенденция вероятно ще се запази до 2040 г. В същото време автомобилната индустрия е огромен източник на приходи за правителството, като генерира 392 млрд. евро - над 20% от данъчните приходи в Европейския съюз.

Въпреки това се забелязват все повече признаци на слабост, което може да бъде основание за загриженост, ако не се предприеме нищо.

⁽¹⁾ джобен справочник на АСЕА за 2023-2024 г. (Всички цифри с изключение на Франция)

На първо място, центърът на тежестта на световния автомобилен пазар се премести в Азия, където понастоящем се продават 51,6% от новите леки автомобили. Това е два пъти повече, отколкото за Северна и Южна Америка общо (23,7%) и за Европа (19,5%)⁽²⁾.

Водещи са електрифицираните модели (електромобилите и зареждащите се от електрическата мрежа хибридни автомобили), на които се падат 14 % от световните продажби⁽³⁾. Китай бързо навлиза в сегмента на изцяло електрическите превозни средства. Подкрепян от огромния си вътрешен пазар (8,5 млн. продадени електрически превозни средства през 2023 г., според Китайската асоциация за леки автомобили, или 60% от общия брой в световен мащаб), през 2022 г. Китай вече има пазарен дял от близо 4% в Европа. През 2023 г. около 35% от изнесените в световен мащаб електромобили ще бъдат китайски. Като логичен резултат от тази тенденция европейският внос от Китай се е увеличил пет пъти от 2017 г. насам. В резултат на това рязко се увеличи търговският дефицит между Европа и Китай, който вече възлиза на почти 400 млрд. евро, след като се удвои между 2020 и 2022 г.! Марките с най-голям износ през първата половина на 2023 г. са MG и BYD. Следва ги Tesla, която доставя модел Y за Европа от завода си в Шанхай.

Преминаването към електрически превозни средства е огромно предизвикателство, което напълно променя индустрията

Веригата за създаване на стойност при производството на превозни средства остава непроменена в продължение на около 140 години. Разработването на един модел е отнемало между четири и пет години, а производството и продажбата му - между седем и осем години.

Коренните промени, които са в ход в момента, доведоха до появата на поне четири нови вериги за създаване на стойност: електрически превозни средства, софтуер, мобилност (включително финансови и енергийни услуги) и кръгова икономика. Резултатът е удвояване на потенциалните възможности за бизнеса: възможност за индустрията, оценявана на 200 млрд. долара в географския обхват на Renault.

Производителите трябва да придобият експертен опит в тези нови области, всяка от които има свои правила и бизнес потенциал. Модерната автомобилна промишленост изисква хоризонтален, екосистемен подход.

⁽²⁾ ACEA, май 2023 г. (<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>)

Европейските играчи в този сектор са подложени на огромен натиск. В битката за устойчиво развитие те поемат едновременно шест предизвикателства:

Шест едновременни предизвикателства

- **Декарбонизация.** като е необходимо да се постигнат нулеви нетни емисии в Европа до 2035 г. Някоя друга индустрия не си поставя такива високи цели. Необходимите инвестиции са значителни, като европейските производители на автомобили се ангажират да инвестират 252 милиарда евро между 2022 и 2024 г. ⁽⁴⁾.

- **Цифрова революция.** Въпреки че това е индустрия, базирана на хардуер, софтуерът ще продължи да съставлява все по-голям процент от стойността (20% от стойността на автомобила през 2022 г.). До 2030 г. тази цифра ще се удвои и ще достигне 40%. Пазарът на софтуер за мобилност се очаква да се утрои до над 100 млрд. щатски долара до 2030 г.

- **Режим на регулация.** Всяка година се въвеждат между осем и десет нови регулации. Изисква се автомобилите да бъдат по-усъвършенствани, по-икономични и същевременно по-евтини. Те трябва да се съобразяват с нови стандарти и да отговарят на нови екологични и социални изисквания, включващи различни тестове и проверки. Това вече е довело до изцяло отрицателно въздействие: леките автомобили вече са средно с 60% по-тежки. От 90-те години на миналия век насам тази политика облагодетелства върховите модели в ущърб на по-масовите модели. За да се приспособят към тези ограничения, производителите не само преместиха производството си (40% от работните места във Франция и подобна тенденция в Италия), но също така увеличиха цените на автомобилите си (+50%) ⁽⁵⁾. В резултат на това възрастта на автомобилния парк се увеличава до опасни нива - от седем до дванадесет години ⁽⁶⁾. Общият въглероден баланс е неблагоприятен, като емисиите от микробуси нарастват най-бързо (+45% от 1990 г. досега) ⁽⁷⁾.

- **Нестабилност при технологиите.** Новите технологии изчерпват паричните средства. Построяването на „гигафабрика“ струва между

⁽⁴⁾ Проучване на Lazard въз основа на годишните отчети на производителите на автомобили (април 2022 г.)

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

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

⁽⁷⁾ Доклад "Transport et environnement", "Emissions de CO₂ des automobiles: les faits"/ „Транспорт и околна среда“, „Фактите за въглеродните емисии от автомобилите“, 2018 г.

1 и 3 милиарда евро, а тя може да се окаже остаряла само след няколко години или - още по-лошо - преди да отвори врати. Акумулаторната техника все още не е стабилна, а иновациите все така се появяват начесто и бързо.

- **Нестабилност на цените.** Наблюдаваме големи колебания в цените на критичните суровини (CRM). Да вземем само един пример: цената на лития се увеличи дванадесет пъти за две години, след което спадна наполовина! Причината е проста: за разлика от петрола, чиито цени се регулират от ОПЕК, няма организация, която да управлява тези пазари. Затова не е чудно, че тези материали вече съставляват значителен дял от общата цена на автомобила. Цената само на лития ведна среднотатистическа батерия се равнява на тази на двигател с вътрешно горене.

- **Обучение на служителите.** 25 милиона работни места в промишлеността са засегнати от цифровите и екологичните промени. Поради тази причина много хора ще трябва да бъдат обучени бързо. Тази необходимост засяга не само автомобилната индустрия, но и секторите около нея. И тук не са включени другите части на веригата за създаване на стойност (минно дело, кръгова икономика). Във Франция производството на двигатели с вътрешно горене осигурява 50 000 работни места (оценка за 2019 г.). Всички тези хора ще се нуждаят от преквалификация, за да усвоят нови умения. В същото време в сектора на електротехниката ще бъдат създадени 8000 нови работни места, а в сектора на софтуера - 4000. В сектора на ДВГ преходът ще засегне 500 000 работни места в цяла Европа и ще създаде още 120 000. В същото време до 2025 г. ще трябва да бъдат обучени 800 000 служители, за да се отговори на изискванията за работна ръка в сектора за производство на батерии.

Дисбаланс в конкуренцията: насърчаване на индустрията в САЩ, стратегическо планиране в Китай и нови регулации в Европа

В отворената икономика конкурентоспособността се измерва чрез сравнителните предимства на различните пазарни участници. Можем да започнем с един неоспорим факт: производството на автомобили в Европа е по-скъпо. Автомобил от сегмент С, произведен в Китай, има

предимство по отношение на разходите между 6 000 и 7 000 евро (около 25% от общата цена) в сравнение с еквивалентен европейски модел.

Що се отнася до финансирането на индустрията, смята се, че Китай отпуска все по-големи субсидии на своите производители с все по-бързи темпове. В доклад на университета Polytechnique общата сума за периода до 2022 г. се определя на 110-160 млрд. евро. След приемането на Закона за намаляване на инфлацията (Inflation Reduction Act - IRA) през август 2022 г. Съединените щати са инвестирали в икономиката си 387 млрд. евро, предимно под формата на данъчни облекчения. От тази обща сума 40 млрд. щ.д. под формата на данъчни кредити са били предоставени за разработване на зелени производствени технологии⁽⁸⁾. В Европа не съществува подобна система.

Що се касае до отчетта за приходите и разходите, разходите за енергия са два пъти по-ниски в Китай и три пъти по-ниски в САЩ в сравнение с Европа. В същото време разходите за заплати са с 40% по-високи в сравнение с Китай.

В глобалната битка за електрическите превозни средства се забелязват три коренно различни стратегии.

1) Китай управлява⁽⁹⁾

- През 2012 г. правителството в Пекин реши да се съсредоточи върху електрическите превозни средства. Декларираната цел на китайското правителство е китайската автомобилна индустрия да доминира на световния пазар.

- Смята се, че за да постигне това, то е въвело редица разпоредби, които насърчават производителите да подобрят характеристиките на своите модели и да увеличат продажбите. Предоставяйки на всички компании достъп до този пазар, правителството също така насърчава дарвиновата конкуренция между тях. Тези, които оцелеят, задължително ще бъдат много силни.

- Има сведения, че Китай е инвестирал значителни средства във всички сектори, участващи в жизнения цикъл на електрическия автомобил - от добива на редки метали до рециклирането на батерии.

- Смята се, че Китай е насърчил определянето на общи стандарти, за да се гарантира пълноправност (подобряване на стимулите за местните участници при възлагането на обществени поръчки) и конкурентноспособност (по-ниски разходи за включване, тъй като производителите използват ресурси и технологии, които вече са разработени)

⁽⁸⁾ Доклад на BlueGreen Alliance, „Ключови инвестиции в чистото производство в Закона за намаляване на инфлацията“, 2022 г.

⁽⁹⁾ Доклад, базиран на сравнение на китайската, европейската и американската регулаторна рамка за преход към декарбонизирана пътна мобилност. Ecole Polytechnique, декември 2023 г.

- Смята се, че Китай е използвал редица аргументи, за да насърчи производителите от други държави да сключват споразумения за партньорство (например съвместни предприятия, трансфер на технологии) с местните партньори.

- И най-накрая, смята се, че правителството, банките и финансовите институции щедро поемат рисковете, поети от стартиращите предприятия (93% от тях губят пари).

Тази стратегия даде резултат, тъй като Китай вече има значително конкурентно предимство във веригата за добавена стойност при електрическите превозни средства. Китай контролира 75% от световния капацитет за производство на батерии, 80-90% от капацитет за рафиниране на материали и половината от мините за производство на редки метали.

2) Съединените щати осигуряват стимули

Целта на програмата IRA на стойност 387 млрд. евро е да се насърчат инвестициите. Фокусът е върху електрическите превозни средства: само моделите, сглобени в САЩ с местно участие имат право на субсидии за закупуване като по този начин се стимулират продажбите.

- Програмата IRA помага на САЩ да укрепят промишлената си база: капацитетът на гигафабриките за батерии, които трябва да бъдат завършени до 2030 г., се е увеличил от 700 гигаватчаса през юли 2002 г. до 1,2 тераватчаса през юли 2023 г.

- Нещо повече, себестойността на тези заводи е много по-ниска от преди. Преди въвеждането на програмата IRA за един гигават/час се изискваше инвестиция в размер на 90 милиона щатски долара. Сега тази сума се понижи до 60 млн. щатски долара ⁽¹⁰⁾. По този начин САЩ се изравняват с Китай, докато себестойността в Европа остава далеч по-висока: 80 млн. щатски долара за гигават/час ⁽¹¹⁾.

3) Европа извършва регулация

Европа е в процес на изготвяне на цял набор от нови стандарти и разпоредби. Средно между осем и десет нови регламента ще бъдат въведени всяка година от различните дирекции на Европейската комисия в периода до 2030 г. ⁽¹²⁾, въпреки че не е създадена организация, която да одобрява график за публикуване. Това поставя предприятията в изключително неблагоприятно положение. Те често се затрудняват да спазват кратките срокове за прилагане на новите разпоредби, които изискват и значителни инженерни ресурси (до 25% от отдела за научноизследователска и развойна дейност) за проучване на тяхното прилагане.

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

⁽¹¹⁾ Експертни анализи; Център на McKinsey за мобилност на бъдещето

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

Целта на тази регулаторна тежест е да превърне Европа в шампион по опазване на околната среда с надеждата, че това ще допринесе за социалния напредък на световно равнище. Проблемът е, че другите търговски съюзи не следват примера им достатъчно бързо. Това се отразява негативно на конкурентоспособността на европейските предприятия.

В резултат на това Европа е изправена пред сложна задача. Тя трябва да защитава своите пазари, но е зависима от Китай за доставките на литий, никел и кобалт и от Тайван за полупроводниците. В полза на Европа е също така да се учи от китайските производители, които са много по-напред по отношение на експлоатационните характеристики и разходите за електрически превозни средства (пробег, време за зареждане, мрежа за зареждане и т.н.), както и по отношение на софтуера и скоростта на разработване на нови модели (между 1,5 и 2 години спрямо 3 до 5 години). Отношенията с Китай ще трябва да бъдат управлявани. Пълното затваряне на вратата към тях би било най-лошият възможен отговор.

ПРЕПОРЪКИ ЗА КОНКУРЕНТОСПОСОБНА ЕВРОПЕЙСКА ПРОМИШЛЕНОСТ С НИСКИ НИВА НА ВЪГЛЕРОДНИ ЕМИСИИ

Европейската автомобилна промишленост е мобилизирана. Но тя спешно се нуждае от Европейския съюз, за да създаде необходимите условия за появата на истинска екосистема за мобилност с ниски въглеродни емисии.

Тук са представени конкретни предложения за действие.

1) Разработване на индустриална стратегия за Европа, в която автомобилната индустрия е един от основните стълбове. Този сектор съставлява повече от една трета от европейската промишленост. Европа трябва да въведе регулаторна рамка със утвърдена основа, но с отворено съдържание, по подобие на китайския модел. От съществено значение е да се създадат подходящи условия за появата на нови европейски компании от типа на Airbus, които да разполагат с експертен опит в ключови технологии.

2) Да се съберат на една маса всички заинтересовани страни, за да се разработи тази стратегия: учени, производители, асоциации, синдикати и НПО.

3) Да се сложи край на сегашната система с непрекъснато въвеждане на нови стандарти, фиксирани срокове и заплаха от глоби при неизпълнение. За новите „видове“ (нови модели, нови технологии) е необходимо да се преразгледа списъка със стандарти, планирани за следващите шест години. Препоръчваме да се създаде единствен входен пункт, орган, който да наблюдава и оценява всички нормативни актове, като разглежда тяхното пряко и непряко въздействие, както и взаимодействието им с други стандарти, преди да бъдат приложени в промишлеността.

4) Да се възприеме подход, който е хоризонтален, а не само вертикален. Крайният продукт (автомобилът) и автомобилните технологии не могат да бъдат единствените аспекти, които се вземат под внимание. За да дадем нов тласък на използването на електрически превозни средства, трябва да се уверим например, че използваната енергия е без въглеродни емисии и е достъпна в достатъчно количество.

5) Да се възстанови капацитета за доставка на суровини и електронни компоненти, да се развие експертния опит в областта на софтуера и да се установи европейски суверенитет в облака. Например бихме могли да създадем европейска платформа за закупуване на критични суровини по подобие на това, което вече е направено за доставките на газ или ваксините срещу Covid. Бихме могли също така да обединим управлението на запасите за различните участници.

6) След като Китай управлява, а САЩ осигуряват стимули, Европа трябва да създаде хибриден модел. Това означава да се започне със защитен подход, за да се гарантира едно силно начало, преди опита да се завладеят световните пазари.

7) Автомобилната индустрия не оспорва „Зелената сделка“ или необходимостта от мобилност с ниски въглеродни емисии. Тя доказва това, като инвестира 252 млрд. евро в енергийния преход. Но ние настояваме за нов поглед върху условията, при които се прилага тази глобална стратегия.

Как? Предлагаме редица мерки за постигане на напредък в тази насока:

Приемане на принципа на технологична и научна неутралност; на практика това означава да не продължава да се налага избор на технологии на промишлеността. Това означава да се поставят цели пред индустрията, но не и да се посочва пътя, по който да бъдат

достигнати. Европа следваше този принцип, но за съжаление той беше изоставен при прехода в автомобилната индустрия. Решението за горивата на основата на електроенергия например е многообещаващо и трябва да се проучи допълнително. Нашето предложение е да измерваме въздействието на един автомобил през целия му жизнен цикъл - от сглобяването до края на жизнения му цикъл и рециклирането. Вместо да се съсредоточаваме единствено върху потреблението на енергия по време на употреба. Това ще бъде предизвикателство за нашите инженери, но ще увеличи и шансовете ни за успех срещу Китай и САЩ. Това ще бъде изцяло "Европейски подход".

Включване на най-големите 200 града на Европа в стратегията за декарбонизация на автомобилната индустрия. Това ще доведе до по-бързи и по-осезаеми ползи за широката общественост. Например те биха могли да участват в системите за управление на трафика, местното данъчно облагане и достъпа на превозни средства до градските зони. Един от подходите може да бъде осигуряването на свободен достъп само на малки електрически автомобили или автомобили на водород и микробуси или на автомобили с най-новите типови одобрения. Затова е важно да се работи с кметовете на градовете. Ако всички градове приемат едни и същи мерки едновременно, това автоматично ще доведе до положителен ефект от мащаба за индустрията, която ще получи по-голям пазар.

Учредяване на своеобразна „Шампионска лига“ за различните индустрии чрез система от бонуси и наказания, като шампионите ще бъдат възнаграждавани, а играчите, които не играят играта, ще бъдат наказвани, независимо от сектора на дейност. От съществено значение е системата да не бъде само наказателна.

Създаване на зелени икономически зони, по примера на китайските специални икономически зони. Тези зони ще получават повече субсидии и индустриални инвестиции, данъците и разходите за заплати ще се прилагат с по-ниска ставка за период от десет години, а печалбите от капитала, инвестирани от финансовата система, ще бъдат освободени от данъци. При условия, които предстои да бъдат определени, дивидентите от инвестиции в зелени зони също биха могли да бъдат освободени от данък. Renault даде пример със своя ElectricCity, създаден през юни 2021 г. в Северна Франция. Екосистема, посветена на електрическите превозни средства, която обхваща района около заводите в Дуай, Мобеж и Руиц. За да постигне своите цели за конкурентноспособност, Renault групирала

своите заводи и доставчици в определена географска зона, наподобяваща притегателен център.

Разпределяне на квота от нисковъглеродна енергия на достъпни цени за автомобилната индустрия. Това ще помогне на Renault да произвежда батерии, да управлява облачната си инфраструктура и да насърчава устойчивата мобилност на своите клиенти. Електрификацията е невъзможна без декарбонизиран електроенергиен сектор. Казано с други думи, зеленият преход ще включва масова електрификация на икономиката като цяло. Слонът в стаята е „зелената инфлация“ - структурно увеличение на цените на „продуктите с дългосрочна стойност“. Потребителите не са готови да приемат това. Ето защо цените на електроенергията трябва да бъдат отделени от цените на природния газ, за да се поддържат стабилни в дългосрочен план на разумно ниво. Това е от решаващо значение за нашата конкурентоспособност в средносрочен и дългосрочен план. Без това да бъде постигнато успехът на електрическите автомобили ще бъде компрометиран. Броят на електрическите превозни средства, които ще се движат по пътищата в ЕС-27 (40 милиона до 2030 г.), ще изисква 250 TWh електроенергия. Това ще се равнява на малко под 10% от общото потребление на електроенергия в Европа.

Ускоряване на разработването на интелигентни, хиперсвързани автономни превозни средства. Това е втората стратегическа верига за създаване на стойност, която трябва да бъде реализирана. За да направим сравнение с мобилните телефони - това е все едно да преминете от стара Nokia 6510 към нов iPhone. Начинът, по който потребителите възприемат продукта, е коренно различен при софтуерно дефинираните превозни средства. Както и връзката на автомобила с околната среда. Жизненоважно е да се гарантира европейският суверенитет по отношение на полупроводниковите технологии, облачната инфраструктура и стандартите за киберсигурност. В тази област трябва да се прилага политика, която да подкрепя и стимулира цифровите иновации. За тази цел ще се изискват данъчни стимули и платформи за сътрудничество, които да подкрепят компаниите и стартиращите предприятия в областта на изкуствения интелект, киберсигурността и други цифрови области. Разработените по този начин интелигентни свързани превозни средства ще бъдат полезни по три причини: по-плавен трафик, по-ниско потребление на енергия и по-малко смъртни случаи на пътя... Чрез въвеждането на общи стандарти, вдъхновени от примера на Китай, производителите биха могли да

споделят около 70% от техническото съдържание на автомобилите - тези части, които не са видими за потребителите.

Включване на гражданите в екологичния преход, чрез връщане към основите на автомобилната индустрия: масовото разработване на малки автомобили за придвижвания в градска среда и доставки „до последния километър“. В рамките на двадесет години средната цена на градските автомобили скочи от 10000 до 25000 евро, а годишният бюджет за мобилност на потребителите (гориво, обслужване, застраховка и данък) нарасна от 3500 на 10 000 евро. Като се има предвид, че средната заплата е нараснала само с 37% през същия период, средната класа се отказва от автомобилите. В Европа продажбите са намалели от 13 млн. броя до 9,5 млн. броя между 2019 и 2023 г. Да се движиш всеки ден с електромобил, тежащ 2,5 тона, очевидно е екологичен абсурд. Проблемът е, че европейските разпоредби (за безопасност, емисии и т.н.) оказват отрицателно въздействие върху рентабилността на сегмента на малките автомобили, като продажбите са намалели с 40% за двадесет години. За да намерим решение, трябва да почерпим вдъхновение от Япония и нейните малки градски автомобили или „kei cars“. От фабриката до края на експлоатацията въздействието на малките автомобили върху околната среда е със 75% по-малко. Малките автомобили могат да се продават на половината от цената на модел от среден клас. Бихме могли бързо да обърнем настоящата тенденция сред цяла евтини мерки: социален лизинг, безплатни места за паркиране, преференциални цени за зареждане, по-ниски лихвени проценти по кредитите, стимули за младите купувачи и т.н.

Изпълнение на нова договореност между публичния и частния сектор за бързо постигане на критична маса на европейско равнище. Екологичният преход е отборен спорт: под натиска на финансовите пазари европейските производители често са принудени да се фокусират върху краткосрочните печалби, вместо да правят необходимите инвестиции в дългосрочен план, без гаранция за възвръщаемост. Китай реши този проблем, като консолидира всички свои сили, включително финансовите институции, около една цел. САЩ са господар на екосистемите (като Силициевата долина), които са в състояние да осигурят финансиране за всички проекти. В Европа нашият подход остава фрагментиран, от една държава или сектор на промишлеността към следващия. Освен това имаме най-строгите антитръстови закони в света. И плащаме цената за това, че сме изостанали с цяло поколение в редица технологии

и икономически сектори. Освен това европейските компании са по-малки от азиатските и американските гиганти. Затова нашата препоръка е да се реализират десет големи европейски проекта в стратегически области, които да обединят всички публични и частни участници в рамките на транснационален и интердисциплинарен подход. Вече разполагаме с изпитан модел: Airbus!

Десет проекта, с които Европа да навакса изоставането си

1) Малки европейски автомобили на достъпни цени

Идеята: насърчаване на производителите да стартират съвместни проекти за разработване и предлагане на пазара на малки достъпни автомобили и микробуси, произведени в Европа. Същевременно да се насърчават потребителите да купуват тези автомобили чрез бонуси и предимства, като например запазени места за паркиране, по-евтино паркиране и запазени точки за зареждане.

Ползи и предизвикателства за Европа ⁽¹³⁾: намаляване на въглеродния отпечатък на градските превозни средства: 75% от въглеродното въздействие на един среднотатистически автомобил днес, от завода до края на експлоатационния му живот. Ако всички места за паркиране в Париж бъдат оразмерени за малки градски автомобили, спестеното пространство ще се равнява на 55 футболни стадиона в същия град. Тези автомобили биха подобрили значително и качеството на въздуха в градовете (всеки четвърти град страда от лошо качество на въздуха, като 39% от емисиите се дължат на автомобилния трафик). Те биха били и идеална алтернатива на международната сцена: компактните автомобили са с между 20 и 30% по-евтини от средните; те биха могли да създадат нарастване на излишъка за Европа (500 млн. евро в БВП годишно) и да създадат над 10 000 работни места в промишлеността.

⁽¹³⁾ Файл „Renault Legend“

2) Революция в доставките до последния километър

Идеята: създаване на рамка за нови европейски компании, специализирани в електрифицирани решения за доставки в градовете. Производителите на превозни средства и логистичните фирми ще работят заедно, за да определят най-добрите варианти.

Ползи и предизвикателства за Европа: това е ключово решение за намаляване на въглеродното въздействие от бурното разрастване на електронната търговия: Емисиите на CO₂ от малките търговски превозни средства в Европа се оценяват на 74 милиона тона. Очаква се европейският пазар на електрически микробуси да нарасне с 40% от настоящия момент до 2030 г.

3) Ускоряване на темпото на обновяване на парковете

Идеята: създаване на европейска система за наблюдение на паркоместата и техните емисии. Може да се изпълни европейски план „Маршал“, за да се ускори обновяването на паркоместата и по този начин драстично да се намалят емисиите на CO₂. Под формата на европейски фонд, той ще преразпределя ресурсите в зависимост от възможностите на всяка страна. Принципът би бил същият като при плана за възстановяване след епидемията от Covid. На национално ниво ще бъдат въведени стимули за закупуване на нови или употребявани електрически превозни средства. За да бъде ефективна, подобна схема би трябвало да се основава на времева рама от десет години.

Ползи и предизвикателства за Европа: премахване на 1 милион тона CO₂ до 2030 г. Целта на Европа е да премахне 310 милиона тона до същата дата. Времето, загубено за постигането на тази цел, още повече ще подчертае резултата.

4) Разработване на инфраструктура за зареждане на електрически превозни средства и на технологията Vehicle-to-Grid (V2G)

Идеята: Ролята на Европейската комисия е да разработи стратегически план за европейската мрежа за зареждане на електрически превозни средства: да се улесни по-бързото разполагане на зарядни точки като част от генерален план, да се приложи рамка за разпределяне на евтмина

декарбонизирана енергия за мрежата за зареждане, да се удължи срокът на концесиите за мрежата за зареждане, за да се привлекат повече оператори и да се осигури по-голяма стабилност на цялата система. Това би насърчило развитието на технологията „Vehicle-to-Grid“ чрез установяване на общи стандарти за бъдещи проекти.

Ползи и предизвикателства за Европа: опростена мрежа с по-голяма плътност, която да стимулира използването на електрически превозни средства. Европа трябва да изгради 6,8 млн. точки за зареждане, за да намали емисиите на CO₂ от леки автомобили с 55% от настоящия момент до 2030 г., в съответствие с целите. За тази цел ще бъде необходима радикална промяна в темпото - от 2000 точки седмично в настоящия момент, до 14 000! На всеки 100 километра път ще са необходими общо 184 зарядни станции. Все още сме далеч от постигането на тази цел: днес в шест европейски държави няма нито една точка за зареждане на всеки 100 километра, а в 17 има по-малко от 5 ⁽¹⁴⁾. Общият размер на инвестициите, необходими за тази мрежа (публични и частни), се оценява на 280 милиарда евро, включително изграждането на допълнителни мощности за производство на енергия от възобновяеми източници. В страна като Обединеното кралство технологията V2G може да спести 268 млн. евро годишно от потреблението на електроенергия до 2030 г. Ако бъде широко прилагана, технологията V2G ще допринесе за управлението на пиковите в консумацията на електроенергия, като по този начин ще намали използването на енергийни източници, които често са по-скъпи и с високи въглеродни емисии.

5) Постигане на независимост на доставките на критични суровини

Идеята: създаване на общоевропейска организация, която да осигурява необходимите доставки на чувствителни суровини чрез преки преговори с държавите производителки. Този подход следва да се прилага и за преработката на материали (хидрометалургия, рециклиране). Разработване на европейска дипломация по веригата на стойността за осигуряване на европейски доставки чрез преговори с редица държави.

Ползи и предизвикателства за Европа: да се отговори на нарастващите нужди на производителите, като същевременно се упражнява по-голям контрол върху цените, като се има предвид, че един електрически автомобил изисква шест пъти повече материали от критично значение

⁽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/>

от един конвенционален автомобил. До 2030 г. само 5% от нуждите ще бъдат задоволени от европейски източници. Китай контролира този сектор, като разполага с 90% от световния капацитет за рафиниране на литий.

6) Повишаване на конкурентоспособността на Европа в областта на полупроводниците

Идеята: да се направят стратегически инвестиции в научноизследователска и развойна дейност (ASML), за да се затвърди позицията на европейския шампион с практически монопол в технологията EUV (Extreme Ultraviolet Lithography). Това дава възможност да се произвеждат по-малки и по-мощни микрочипове. Целта е да се отговори на нуждите на всички индустрии, особено на автомобилния сектор. Европа трябва да използва този модел, за да насърчи появата на нови шампиони в производството на полупроводници - чрез укрепване на съществуващите играчи (STMicroelectronics) или чрез създаване на нови играчи. Промислеността се нуждае от пълна гама полупроводници, не само от най-съвременните, но и от по-традиционните видове.

Ползи и предизвикателства за Европа: европейските компании за полупроводници са средно седем пъти по-малки от своите конкуренти. Но впечатляващото нарастване на потребностите от полупроводници в автомобилната индустрия създава нови възможности за тях. При условие, че доставят висококачествени продукти без дефекти и с дълъг експлоатационен живот.

7) Стандартизиране на софтуерно дефинираното превозно средство (SDV)

Идеята: създаване на условия за производителите на автомобили да разработват софтуерно дефинирани превозни средства на разумни цени чрез обединяване на разработки и определяне на стандарти. По същия начин, както в Китай, компонентите, които са скрити, биха могли да се споделят от производителите.

Ползи и предизвикателства за Европа: придобиване на експертен опит в аспектите, които до 2030 г. ще съставляват 40% от стойността на превозните средства. До 2030 г. световният пазар на софтуер ще

Възлиза на стойност 100 милиарда щатски долара. Сътрудничеството между европейските производители би позволило да се постигне независимост и конкурентно предимство в областта на бордовите технологии.

8) Насърчаване на появата на европейски шампион в индустриалната метавселена

Идеята: Европа вече отговаря на високи стандарти в областта на производството, научноизследователската и развойната дейност и логистиката. Сега целта е да направим скок в 21-ви век, като стандартизираме подхода си. Как? Чрез създаване на европейски шампион в индустриалната метавселена, който да може да предлага решения на предизвикателствата, свързани с цифровизацията на индустриалните операции (проектиране, производство, логистика и др.). Биха могли да се създадат инициативи за сътрудничество между производителите и технологичните играчи с експертиза в областта на облачните технологии с опит в областта на разширената реалност, изкуствения интелект, интернет на нещата и т.н. Този проект ще изисква от правителствата да пренасочат разходите си към съществуващите европейски шампиони, за да се развие резерв от талантиливи кадри, да се създадат облачни инфраструктури в Европа и да се установят общи стандарти за киберсигурност.

Ползи и предизвикателства за Европа: европейските инвестиции в научноизследователска и развойна дейност в технологичния сектор са една пета от тези в САЩ. В резултат на това технологичният сектор привлича само една трета от финансирането, отпускано в Съединените щати. Докато Съединените щати и Китай инвестират огромни суми в технологии както за потребителски стоки, така и за отбранителния сектор, Европа трябва да увеличи усилията си. Това е важно за суверенитета, декарбонизацията (намаляване на емисиите по веригата на доставки с 30% за десет години) и конкурентоспособността.

9) Обедняване на рециклирането на батерии

Идеята: обедняване на управлението на отпадъците. Това ще бъде постигнато чрез развитие на сътрудничеството между индустриалните партньори с цел създаване на шампиони в

рециклирането във всяка технология за батерии. Улесняване на разработването на проекти за рециклиране на батерии. Развиване на партньорства в Европа с участниците, които притежават технологиите, включително с китайците.

Ползи и предизвикателства за Европа: до 2030 г. електрическите превозни средства ще представляват 55% от продажбите на превозни средства в сравнение с 8% днес. През същия период делът на редките материали, използвани от автомобилната индустрия, ще се увеличи рязко, като употребата на кобалт ще нарасне пет пъти, а на литий - седем пъти. Освен това ще се нуждаем от осем пъти повече никел в сравнение със сегашните нужди. Всяка година 11 милиона автомобили достигат края на експлоатационния си живот. Чрез рециклирането им можем да извлечем достатъчно стомана за производството на осем милиона нови автомобили и достатъчно пластмаса и мед за пет милиона нови автомобили.

10) Увеличаване на потенциала на водорода

Идеята: възприемане на технологичен неутралитет за водорода; включване на мобилността в малки мащаби в проектите. Разработване на генерален план, в който да се определят най-перспективните области и да се координират действията в цяла Европа. Насочване на усилията към най-подходящите области: съчетаване на водородните тръбопроводи и станциите за зареждане с водород (HFS), координиране на изграждането на водородни центрове, които да бъдат създадени в близост до зелени енергийни източници. Създаване на мрежи за доставка на водород. Приближаване до потенциалните купувачи.

Ползи и предизвикателства за Европа: задвижваните с водород задвижващи системи могат да осигурят по-дълъг пробег. Водородът е особено подходящ за тежкотоварни автомобили и автобуси и като цяло за всички превозни средства, които изминават много дълги разстояния. За еквивалентно ниво на производителност батерията, необходима за водородната система, е по-малка и следователно по-лека. Новият електрически автомобил Master на Renault е един от примерите: за да се постигне реален пробег от 500 км, комбинираната система акумулатор-водородна горивна клетка (тип H₂via) ще бъде наполовина по-малка (775 kg) от теглото на конвенционалната акумулаторна батерия (1427 kg).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Предложенията, представени в този документ, са амбициозни, но практични. Те показват, че европейската автомобилна индустрия може бързо да се превърне в решение на предизвикателствата, пред които е изправен континентът. Наясно сме, че това ще изисква промяна на парадигмата. Следващата стъпка трябва да бъде да се вдъхновим от най-добрите практики в други страни. Съвместната работа е жизненоважна както за конкурентите, така и за промишлените сектори. Готови сме да си сътрудничим с всички участващи институции и заинтересовани страни, за да развием тези идеи. Просперитетът на Европа е заложен на карта.



Писмо до Европа

Налично също на френски, английски,
немски, италиански, португалски,
румънски, словенски език,...
на www.renaultgroup.com.

**Renault
Group**