

**Vēstule
Eiropai.**

**Ilgtspējīgas,
iekļaujošas un
konkurētspējīgas
autobūves
nozares
aizstāvībai**

LUCA de MEO

Mana vēstule eiropiešiem

No 6. līdz 9. jūnijam ES pilsoņi dosies pie vēlēšanu urnām, lai ievēlētu savu parlamentu nākamajiem pieciem gadiem. Uzreiz pēc šīm vēlēšanām Briselē darbu sāks jauna komisija. Šis ir ārkārtīgi svarīgs notikums kontinenta demokrātiskajā dzīvē. Ar saviem lēmumiem un noteikumiem Eiropa ietekmē ne tikai ekonomiku, bet arī mūsu ikdienas dzīvi. Tās lēmumiem ir tālejoša ietekme uz daudzām darbības nozarēm, sākot ar autobūves nozari, kuras pārstāvis esmu arī es. Un tieši ievēlētie Eiropas Parlamenta deputāti ir tie, kas turpmākajos gados apspriedīs un apstiprinās svarīgākos lēmumus.

Vēlos skaidri pateikt, ka esmu ļoti proeuropeiski noskaņots. Esmu ieņēmis atbildīgus amatus vairākās Eiropas valstīs, piemēram, Vācijā, Beļģijā, Spānijā, Francijā un Itālijā. Es ļoti ticu Eiropas automobiļu rūpniecības nākotnei, kas ir cieši saistīta ar pāreju uz jauniem enerģijas avotiem.

Taču šīm milzīgajām saistībām (250 miljardi eiro) ir nepieciešama skaidra un stabila struktūra.

Pirms sākas vēlēšanu kampaņa un ar to saistītie strīdi, es vēlējos paust savu viedokli, nevis, lai iesaistītos politikā, bet gan palīdzētu pieņemt lēmumu par pareizo politiku. Tādu politiku, kas ļaus Eiropas uzņēmumiem risināt mūsdienu tehnoloģiskās un ģeopolitiskās grūtības. Es uzskatu, ka mēs varam sasniegt savus mērķus, vienojoties kopīgos centienos un partnerībā starp valsts un privāto sektoru. Airbus piemērs jau ir parādījis, ko Eiropa spēj izdarīt. Pastiprinot sadarbības iniciatīvas, mēs virzīsim mūsu nozari uz atdzimšanu.

Luca de Meo

CEO, Renault Group

2024. gada martā

DIAGNOZE

Eiropas ekonomikas pīlārs – autobūves nozare saskaras ar elektroautomobiļu strauju uzbrukumu no Ķīnas.

Autobūves nozarē Eiropā ir nodarbināti 13 miljoni cilvēku – 7 % darbinieku un 8 % ražošanas darbinieku. Šie skaitļi atbilst šīs nozares ekonomiskajai nozīmei – tā veido 8 % no Eiropas IKP. Tā ir nozare, kas vairāk eksportē, nekā importē, un tirdzniecības bilances pārpalikums starp Eiropu un pārējo pasauli ir 102 miljardi eiro⁽¹⁾. Šis skaitlis aptuveni līdzinās Francijas tirdzniecības bilances deficītam 2023. gadā (105 miljardi eiro). Autobūves nozare ir nozīmīgs inovators un ieguldītājs, un tās pētniecības un izstrādes budžets ir 59 miljardi eiro. Šis skaitlis atbilst 17 % no kopējiem izdevumiem pētniecībai un izstrādei, ieskaitot publisko sektoru, un 26 % no nozares izdevumiem. Vienlaikus trešo daļu investīciju Eiropā veic automobiļu rūpniecība. Ja nebūtu autobūves nozares, Eiropa inovāciju sacensībā tiktu apsteigta, jo pētniecībai un izstrādei atvēlētā IKP daļa samazinātos zem 2 %, līdz ar to radot milzīgu atšķirību no Amerikas Savienotajām Valstīm (3,4 % 2021. gadā). Ikdienā automobīlis ir pārliecinoši populārākais transportlīdzeklis (80 % no pārvadāto pasažieru un preču skaita uz kilometru). Pētījumi liecina, ka šī tendence, visticamāk, saglabāsies stabila līdz pat 2040. gadam. Tajā pašā laikā autobūves nozare ir milzīgs valsts ieņēmumu avots, kas Eiropas Savienībā rada 392 miljardus eiro ieņēmumus un veido vairāk nekā 20 % no nodokļu ieņēmumiem.

Tomēr redzam arvien vairāk vājuma pazīmju – tas varētu radīt nopietnas problēmas, ja nekas netiks darīts lietas labā.

⁽¹⁾ Eiropas automobiļu ražotāju asociācijas ACEA kabatas ceļvedis 2023.–2024. gadam (visi skaitļi, neierēķinot Franciju)

Pirmkārt, pasaules automobiļu tirgus smaguma centrs ir pārvirzījies uz Āziju, jo 51,6 % no jaunajiem vieglajiem automobiļiem šobrīd tiek pārdoti šajā pasaules daļā. Tas ir divreiz vairāk nekā Ziemeļamerikā un Dienvidamerikā kopā (23,7 %) un Eiropā (19,5 %)⁽²⁾.

Elektrificētie modeļi (elektriskie transportlīdzekļi un hibrīdautomobiļi) ir vadībā, veidojot 14 % no pasaules pārdošanas apjoma⁽³⁾. Ķīna strauji ienāk pilnībā elektrisko transportlīdzekļu segmentā. Milzīgā iekšējā tirgus (saskaņā ar Ķīnas Vieglo automobiļu asociācijas datiem 2023. gadā tika pārdoti 8,5 miljoni elektroautomobiļu jeb 60 % no kopējā pasaules tirgus apjoma) dēļ 2022. gadā tās tirgus daļa Eiropā jau sasniedza gandrīz 4 %. 2023. gadā aptuveni 35 % no visā pasaulē eksportētajiem elektroautomobiļiem bija ražoti Ķīnā. Šīs tendences loģiskas sekas ir tādas, ka kopš 2017. gada imports no Ķīnas Eiropā ir piekāšojies. Tas ir krasī palielinājis tirdzniecības bilances deficītu starp Eiropu un Ķīnu, kas tagad sasniedz gandrīz 400 miljardus eiro, jo no 2020. līdz 2022. gadam ir divkāšojies!

2023. gada pirmajā pusgadā vislielākais eksports bija MG un BYD zīmoliem. Viņiem sekoja Tesla, kas no savas Šanhajas rūpnīcas uz Eiropu piegādā Model Y.

Pāreja uz elektroautomobiļiem ir milzīgs izaicinājums, kas pilnībā pārveido nozari

Automobiļu ražošanas vērtību ķēde nav mainījies aptuveni 140 gadus. Modeļa izstrādei bija vajadzīgi četri līdz pieci gadi, bet tā izgatavošanai un pārdošanai – septiņi līdz astoņi gadi.

Pašlaik notiekošās krasās pārmaiņas ir radījušas vismaz četras jaunas vērtību ķēdes – elektroautomobiļi, programmatūra, mobilitāte (tostarp finanšu un enerģētikas pakalpojumi) un aprītes ekonomika. To rezultāts ir divreiz lielāks potenciālais mērogs uzņēmējdarbībai – Renault ģeogrāfiskajā darbības zonā nozares iespējas tiek lēstas 200 miljardu ASV dolāru apmērā.

Ražotājiem ir jāiegūst zināšanas šajās jaunajās disciplīnās – katrai no tām ir savi noteikumi un uzņēmējdarbības potenciāls. Jaunā automobiļu pasaule prasa horizontālu, ekosistēmisku pieeju.

Eiropas tirgus dalībnieki šajā nozarē ir pakļauti milzīgam spiedienam. Cīņā par ilgtspējīgu attīstību viņi vienlaikus risina sešus uzdevumus.

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

⁽³⁾ Starptautiskā Enerģētikas aģentūra, pārskats par elektroautomobiļiem pasaulē, 2023. gads (<https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/executive-summary>)

6 izaicinājumi vienlaikus

- **De karbonizācija.** Līdz 2035. gadam Eiropā jāsasniedz nulles neto emisiju līmenis. Nevienā citā nozarē nav šāda mēroga ambīciju. Nepieciešamas lielas investīcijas, un Eiropas autoražotāji no 2022. līdz 2024. gadam ir apņēmušies ieguldīt 252 miljardus eiro⁽⁴⁾.

- **Digitālā revolūcija.** Lai gan šī ir uz aparatūru balstīta nozare, programmatūra arī turpmāk veidos aizvien lielāku daļu no vērtības (20 % no automobiļa izmaksām 2022. gadā). Paredzams, ka līdz 2030. gadam šis rādītājs dubultosies un sasniegs 40 %. Paredzams, ka līdz 2030. gadam mobilitātes programmatūras tirgus trīskāršosies un pārsniegs 100 miljardus ASV dolāru.

- **Regulējums.** Katru gadu tiek ieviestas astoņas līdz desmit jaunas regulas. Automobiļiem ir vienlaikus jāklūst modernākiem, ekonomiskākiem un lētākiem. Tiem jāatbilst jaunajiem standartiem un jaunām vides un sociālajām prasībām, kas ietver virkni testu un pārbažu. Tas jau ir radījis pilnīgi pretēju efektu – vieglie automobiļi tagad ir vidēji par 60 % smagāki. Kopš 20. gadsimta 90. gadiem šī politika objektīvi ir devusi priekšroku augstākās klases modeļiem, tādējādi atstājot novārtā pamata modeļus. Lai pielāgotos šiem ierobežojumiem, ražotāji ir ne tikai pārcēlušies ražošanu (Francijā zaudēti 40 % darbavietu, un līdzīga tendence vērojama arī Itālijā), bet arī palielinājuši automobiļu cenas (+50 %)⁽⁵⁾. Tā rezultātā autoparka vecums pieaug līdz bīstamam līmenim - no septiņiem līdz divpadsmit gadiem⁽⁶⁾. Kopējā oglekļa dioksīda bilance ir nelabvēlīga, un visstraujāk pieaug kravas automobiļu radīto emisiju apmērs (+45 % kopš 1990. gada)⁽⁷⁾.

- **Tehnoloģiskā nestabilitāte.** Jaunas tehnoloģijas ir ļoti dārgas. "Gigarūpnīcas" būvniecība izmaksā no viena līdz trim miljardiem eiro, un jau pēc dažiem gadiem vai – vēl sliktāk – pat pirms atklāšanas tā var izrādīties novecojusi. Akumulatoru tehnoloģija joprojām ir nestabila, ļoti strauji un lielā apjomā ienākot inovācijām.

- **Cenu nestabilitāte.** Mēs esam liecinieki krasām kritisko izejvielu cenu svārstībām. Piemēram, litija cena divu gadu laikā palielinājusies divpadsmit reizes, bet pēc tam samazinājās divas reizes! Iemesls ir vienkāršs – atšķirībā no naftas, kuras cenas regulē OPEC, nav organizācijas, kas pārvaldītu šo tirgu. Nav brīnums, ka šie materiāli tagad veido ievērojamu daļu no kopējām automobiļa izmaksām. Tikai litija cena vien vidusmēra akumulatorā ir līdzvērtīga iekšdedzes dzinēja cenai.

⁽⁴⁾ Lazard pārskats, kas balstīts uz automobiļu ražotāju gada pārskatiem (2022. gada aprīlis)

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

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

⁽⁷⁾ Pārskats "Transport et environnement" "Emissions de CO₂ des automobiles : les faits" / "Transport and environment" "The facts on carbon emissions from cars", 2018

- **Darbinieku apmācība / Darbaspēka pārkvalifikācija.** Digitālās un vides pārmaiņas ietekmē 25 miljonus darba vietu šajā nozarē. Šī iemesla dēļ ātri jāapmāca daudz cilvēku. Šī vajadzība attiecas ne tikai uz automobiļu rūpniecību, bet arī uz citām ar to saistītajām nozarēm. Turklāt te nav pieminētas citas vērtību ķēdes daļas (ieguves rūpniecība, aprītes ekonomika). Francijā iekšdedzes dzinēju ražošanas nozarē ir 50 000 darbavietu (2019. gada aplēses). Visiem šiem cilvēkiem būs jāpārkvalificējas, lai apgūtu jaunas prasmes. Vienlaikus elektrotehnikas nozarē tiks radīti 8000 jaunu darbavietu, savukārt programmatūras nozarē – 4000. Iekšdedzes dzinēju ražošanas nozarē pāreja uz citiem enerģijas avotiem ietekmēs 500 000 darbavietu visā Eiropā un radīs papildu 120 000 darbavietu. Vienlaikus, lai apmierinātu darbaspēka pieprasījumu akumulatoru ražošanas nozarē, līdz 2025. gadam būs jāapmāca 800 000 darbinieku.

Konkurences nelīdzsvarotība - nozares atvieglojumi ASV, stratēģiskā plānošana Ķīnā un jaunas regulas Eiropā

Atvērtā ekonomikā konkurētspēju mēra pēc dažādu dalībnieku salīdzinošajām priekšrocībām. Pirmkārt jānorāda uz skaidru faktu – automobiļu ražošana Eiropā izmaksā dārgāk. Ķīnā ražotam C segmenta automobilim ir 6000–7000 eiro (aptuveni 25 % no kopējās cenas) izmaksu priekšrocība salīdzinājumā ar līdzvērtīgu Eiropā ražotu modeli.

Attiecībā uz rūpniecības finansēšanu, domājams, ka Ķīna aizvien straujāk saviem ražotājiem piešķir arvien lielākas subsīdijas. Politehniskās universitātes ziņojumā minēts, ka kopējā summa laikposmam līdz 2022. gadam ir 110 līdz 160 miljardi eiro. Kopš Inflācijas samazināšanas likuma (Inflation Reduction Act – IRA) pieņemšanas 2022. gada augustā Amerikas Savienotās Valstis savā ekonomikā ir iepludinājušas 387 miljardus eiro, galvenokārt nodokļu kredītu veidā. No šīs kopsomas 40 miljardu ASV dolāru nodokļu kredītu veidā ir piešķirti zaļo ražošanas tehnoloģiju attīstībai⁽⁸⁾. Eiropā šādas sistēmas nav.

Attiecībā uz darbības pārskatu enerģijas izmaksas Ķīnā ir divreiz mazākas, bet ASV – trīs reizes mazākas nekā Eiropā. Vienlaikus algu izmaksas ir par 40 % lielākas nekā Ķīnā.

Globālajā cīņā par elektroautomobiļiem mēs redzam trīs radikāli atšķirīgas stratēģijas.

⁽⁸⁾ BlueGreen Alliance ziņojums "Pivotal Clean Manufacturing Investments in the Inflation Reduction Act", 2022. gads

1) Ķīnas noteikumi ⁽⁹⁾

- 2012. gadā valdība Pekinā nolēma pievērsties elektroautomobiļiem. Tā izvirzīja mērķi panākt to, ka Ķīnas autobūves nozare dominē pasaules tirgū.
- Lai to panāktu, domājams, tā ir ieviesusi virkni noteikumu, kas mudina ražotājus uzlabot savu modeļu veiktspēju un palielināt pārdošanas apjomus. Nodrošinot visiem uzņēmumiem piekļuvi šim tirgum, tiek veicināta arī Darvina aprakstītā konkurence starp tiem – izdzīvo stiprākais. Izdzīvojušie noteikti būs ļoti spēcīgi.
- Ir ziņas, ka Ķīna veikusi lielus ieguldījumus arī visās elektroauto aprites cikla nozarēs, sākot ar retu metālu ieguvī un beidzot ar akumulatoru atkārtotu pārstrādi.
- Uzskata, ka tas ir veicinājis vienotu standartu noteikšanu, lai nodrošinātu suverenitāti (uzlabošanas stimulēšana vietējiem dalībniekiem iepirkumu jomā) un konkurētspēju (ienākšana tirgū ir lētāka, jo ražotāji izmanto jau izstrādātus resursus un tehnoloģijas).
- Pastāv viedoklis, ka Ķīna ir izmantojusi virkni argumentu, lai mudinātu citu valstu ražotājus slēgt partnerības nolīgumus (piemēram, kopuzņēmumi, tehnoloģiju nodošana) ar vietējiem partneriem.
- Visbeidzot, tiek uzskatīts, ka valdība, bankas un finanšu iestādes dāsni uzņemas jaunuzņēmumu riskus (93 % uzņēmumu zaudē naudu).

Šī stratēģija ir devusi rezultātus, jo Ķīnai tagad ir ievērojamas konkurences priekšrocības visā elektroautomobiļu vērtību ķēdē. Tā kontrolē 75 % pasaules akumulatoru ražošanas jaudas, 80–90 % materiālu attīrīšanas un pusi raktuvju, kurās ražo retos metālus.

2) Amerikas Savienotās Valstis stimulē

Inflācijasmazināšanas likuma programmas, kurā ir 387 miljardi eirofinansējuma, mērķis ir veicināt ieguldījumus. Īpašs uzsvars tiek likts uz elektroautomobiļiem – tikai ASV salikti modeļi, kuros ir vietējā ražojuma detaļas, var pretendēt uz pirkuma subsīdijām, un tas palielina pārdošanas apjomu.

- Inflācijas mazināšanas likums IRA palīdz ASV stiprināt tās rūpniecisko bāzi – līdz 2030. gadam pabeidzamo akumulatoru gigarūpnīcu gigavatstundu jauda ir palielinājusies no 700 gigavatstundām 2002. gada jūlijā līdz 1,2 teravatstundām 2023. gada jūlijā.

- Turklāt šīs rūpnīcas izmaksā ievērojami mazāk nekā iepriekš. Pirms IRA ieviešanas vienas gigavatstundai iegūšanai bija nepieciešami ieguldījumi 90 miljonu ASV dolāru apmērā. Tagad šis skaitlis ir samazinājies līdz 60 miljoniem ASV dolāru⁽¹⁰⁾. Tādējādi ASV ir vienā līmenī ar Ķīnu, bet Eiropā izmaksas joprojām ir daudz augstākas – 80 miljoni ASV dolāru par gigavatstundu⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Ziņojuma pamatā ir Ķīnas, Eiropas un Amerikas regulējuma salīdzinājums pārejai uz dekarbonizētu autotransporta mobilitāti. Ecole Polytechnique, 2023. gada decembris

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

⁽¹¹⁾ Ekspertu analīze; McKinsey Centre for Future Mobility

3) Eiropa regulē

Eiropa pašlaik izstrādā virkni jaunu standartu un noteikumu. Dažādas Eiropas Komisijas pārvaldes iestādes no šā brīža līdz 2030. gadam katru gadu ievieš vidēji astoņas līdz desmit jaunas regulas⁽¹²⁾, lai gan nav organizācijas, kas apstiprinātu to publicēšanas grafiku. Tas uzņēmumiem rada ļoti neizdevīgus apstākļus. Bieži vien tiem ir grūtības iekļauties jauno noteikumu ieviešanas šajos termiņos. Lai izpētītu to ieviešanu, nepieciešami arī ievērojami inženiertehniskie resursi (līdz pat 25 % no pētniecības un izstrādes nodalījuma).

Šī regulatīvā sloga mērķis ir padarīt Eiropu par līderi vides aizsardzībā, cerot, ka tas veicinās sociālo progresu pasaules mērogā. Problēma ir tāda, ka citi tirdzniecības bloki lēni seko šim piemēram, un tas negatīvi ietekmē Eiropas uzņēmumu konkurētspēju.

Rezultātā Eiropai ir jāatrisina sarežģīts vienādojums. Tai būtu jāaizsargā savi tirgi, taču tā ir atkarīga no Ķīnas, kas piegādā litiju, niķeli un kobaltu, un no Taivānas, kas piegādā pusvadītājus. Eiropai būtu labi arī mācīties no Ķīnas ražotājiem, kuri ir par paaudzi mūs apsteiguši attiecībā uz elektroautomobiļu veiktspēju un izmaksām (sniedzamība, uzlādes ilgums, uzlādes tīkls utt.), kā arī programmatūru un jaunu modeļu izstrādes ātrumu (1,5 līdz 2 gadi salīdzinājumā ar 3 līdz 5 gadiem Eiropā). Attiecībā ar Ķīnu būs nepieciešama pārvaldība. Pilnīga norobežošanās būtu pati sliktākā reakcija.

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

IETEIKUMI KONKURĒTSPĒJĪGAI EIROPAS RŪPNIECĪBAI AR ZEMU OGLEKĻA DIOKSĪDA EMISIJU LĪMENI

Eiropas autobūves nozare ir mobilizēta. Tomēr Eiropas Savienībai ir steidzami jārada vajadzīgie apstākļi, lai izveidotos īsta ekosistēma mobilitātei ar zemu oglekļa dioksīda emisiju.

Lūk, konkrēti rīcības priekšlikumi.

1) Izstrādāt rūpniecības stratēģiju Eiropai, kuras viens no galvenajiem pīlāriem ir automobiļu rūpniecība. Šī nozare veido vairāk nekā vienu trešdaļu Eiropas rūpniecības. Eiropai ir jāizstrādā tiesiskais regulējums ar stabilu pamatu, bet atvērtu saturu līdzīgi, kā tas ir Ķīnas modelī. Ir svarīgi radīt atbilstošus apstākļus tādu Airbus korporācijai līdzīgu jaunu Eiropas uzņēmumu izveidei, kuriem ir zināšanas svarīgāko tehnoloģiju jomā.

2) Pulcināt visas ieinteresētās puses pie viena galda šīs stratēģijas izveidošanai: zinātniekus, ražotājus, asociācijas, arodbiedrības un NVO.

3) Izbeigt līdzšinējo sistēmu, kas paredz nepārtrauktu jaunu standartu ieviešanu, noteiktus termiņus un soda naudu draudus par to nepiemērošanu. Attiecībā uz jauniem "veidiem" (jauniem modeļiem, jaunām tehnoloģijām) ir būtiski pārskatīt nākamajiem sešiem gadiem plānoto standartu sarakstu. Iesakām izveidot vienu kontaktpunktu – iestādi, kas uzraudzītu un novērtētu visus noteikumus, izvērtējot

to tiešo un netiešo ietekmi, kā arī to mijiedarbību ar citiem standartiem, pirms to piemērošanas nozarē.

4) Ievērot arī horizontālu, nevis tikai vertikālu pieeju. Galaprodukts (automobilis) un tā tehnoloģijas nevar būt vienīgie aspekti, kas tiek ņemti vērā. Lai piešķirtu jaunu impulsu elektroautomobiļu izmantošanai, mums ir jānodrošina, piemēram, tas, ka izmantotā enerģija nerada oglekļa dioksīda izmešus un ir pieejama pietiekamā daudzumā.

5) Atjaunot izejvielu un elektronisko komponentu piegādes jaudu, pilnveidojot savas zināšanas par programmatūru un izveidojot Eiropas suverenitāti mākoņtehnoloģiju jomā. Piemēram, mēs varētu izveidot Eiropas iepirkumu platformu svarīgāko izejvielu iegādei līdzīgi, kā tas jau ir darīts attiecībā uz gāzes piegādēm vai Covid vakcīnām. Mēs varētu arī apvienot dažādu dalībnieku krājumu pārvaldību.

6) Ķīna diktē, un ASV stimulē, tāpēc Eiropai ir jāizgudro hibrīda modelis. Tas nozīmē, ka, pirms cenšamies iekarot pasaules tirgus, jāsāk ar aizsardzības pieeju, lai nodrošinātu labu sākumu.

7) Autobūves nozare neapstrīd "Zaļo kursu" vai vajadzību pēc mobilitātes ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni. Tas ir pierādīts, ieguldot 252 miljardus eiro pārejai uz jauniem enerģijas avotiem. Tomēr mēs aicinām no jauna paraudzīties uz nosacījumiem, ar kādiem tiek īstenota šī globālā stratēģija.

Kā? Mēs ierosinām vairākus pasākumus, lai gūtu panākumus šajā virzienā.

Pieņemt tehnoloģiskās un zinātniskās neitralitātes principu; praktiski tas nozīmē, ka nozarei vairs nedrīkst diktēt "tehnoloģiskās" izvēles. Tas nozīmē noteikt mērķus nozarei, bet ne to, kā tos sasniegt. Tā savulaik rīkojās arī Eiropa, taču šis princips diemžēl tika atstāts novārtā automobiļu rūpniecības pārejas posmā. Piemēram, e-degvielas risinājums ir ļoti daudzsoļš, un tas būtu jāturpina pētīt. Mūsu priekšlikums ir tāds, ka mums būtu jānovērtē automobiļa ietekme visā tā aprites ciklā, sākot no tā montāžas līdz pat ekspluatācijas beigām un otrreizējai pārstrādei, nevis jākoncentrējas tikai uz enerģijas patēriņu tā lietošanas laikā. Tas būtu izaicinājums mūsu inženieriem, vienlaikus palielinot mūsu izredzes gūt panākumus, sacenšoties ar Ķīnu un ASV. Mēs izgudrosim Eiropas ceļu.

Automobiļu rūpniecības dekarbonizācijas **stratēģijā iesaistīt 200 lielākās Eiropas pilsētas.** Tas nodrošinātu ātrāku un taustāmāku ieguvumu plašākai

sabiedrībai. Piemēram, tās varētu ietekmēt satiksmes pārvaldības sistēmas, vietējos nodokļus un transportlīdzekļu piekļuvi pilsētu teritorijām. Viena no pieejām būtu nodrošināt brīvu piekļuvi tikai maziem ar elektrību vai ūdeņradi darbināmiem automobiļiem un vieglajiem furgoniem, vai automobiļiem ar jaunākā tipa atļaujām. Tāpēc ir svarīgi sadarboties ar pilsētu mēriem. Ja visas pilsētas vienlaikus pieņemtu vienādus pasākumus, tas automātiski nozarei radītu pozitīvu mēroga efektu, kas ļautu iegūt lielāku tirgu.

Ieviest sava veida rūpniecisko "Čempionu līgu", izmantojot bonusu un sodu sistēmu, apbalvojot čempionus un sodot tos spēlētājus, kuri nespēlē šo spēli, neatkarīgi no viņu darbības nozares. Ir svarīgi, lai sistēma nebūtu balstīta tikai uz sodiem.

Izveidot zaļās ekonomiskās zonas pēc Ķīnas īpašo ekonomisko zonu parauga. Šīm teritorijām tiktu piešķirtas lielākas subsīdijas un ieguldījumi rūpniecībai; nodokļi un algu izmaksas desmit gadus tiktu piemērotas ar zemāku likmi; savukārt peļņa no finanšu sistēmas ieguldītā kapitāla netiktu aplikta ar nodokļiem. Saskaņā ar nosacījumiem, kas vēl jādefinē, no nodokļiem varētu atbrīvot arī dividendes no ieguldījumiem zaļajās zonās. Renault ir sniedzis piemēru ar savu ElectricCity, kas 2021. gada jūnijā tika izveidota Francijas ziemeļos. Tā ir elektroautomobiļiem veltīta ekosistēma, kas aptver teritoriju ap rūpnīcām Duē (Douai), Mobēžā (Maubeuge) un Ruī (Ruitz). Lai sasniegtu savus konkurētspējas mērķus, Renault sagrupēja savas rūpnīcas un piegādātājus noteiktā ģeogrāfiskā apgabalā, kas līdzinās tūristu piesaistes teritorijai.

Piešķirt autobūves nozarei kvotu enerģijai ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni un pieņemamu cenu. Tas palīdzētu ražot akumulatorus, pārvaldīt nozares mākoņa infrastruktūru un veicināt ilgtspējīgu mobilitāti klientiem. Elektrifikācija nav iespējama bez dekarbonizētas elektroenerģijas. Citiem vārdiem sakot, pāreja uz vidi saudzējošu enerģiju ietvers ekonomikas masveida elektrifikāciju kopumā. Acīmredzams fakts, ko visi izliekas neredzam, ir "zaļā inflācija" – strukturāls cenu kāpums vidi saudzējošiem produktiem. Patērētāji nav gatavi to pieņemt. Tādēļ elektroenerģijas cenas ir jānodala no gāzes cenām, lai tās ilgtermiņā būtu stabilas un saprātīgā līmenī. Tas ir būtiski, lai nodrošinātu mūsu konkurētspēju vidējā termiņā un ilgtermiņā. Pretējā gadījumā elektromobiļa izredzes uz panākumiem būs apdraudētas. ES 27 valstīs pa ceļiem braucošo elektroautomobiļu skaitam (40 miljoni līdz 2030. gadam) vajadzēs 250 TWh elektroenerģijas. Tas būs līdzvērtīgi nepilniem 10 % no kopējā elektroenerģijas patēriņa visā Eiropā.

Paātrināt viedo, hipersavienoto autonomo transportlīdzekļu izstrādi. Šī ir otrā stratēģiskā vērtību ķēde, kas jāīsteno. Ja salīdzina ar mobilajiem tālruniem, tas ir tāpat, kā pāriet no vecā Nokia 6510 uz jauno iPhone. Patērētāja pieredze programmdefinētā transportlīdzeklī radikāli atšķiras, tāpat kā automobiļa attiecības ar tā vidi. Ir svarīgi nodrošināt Eiropas suverenitāti attiecībā uz pusvadītāju tehnoloģijām, mākoņtehnoloģiju infrastruktūru un kibernetikas standartiem. Šajā jomā ir jāīsteno politika, kas atbalsta un stimulē digitālo inovāciju. Tai būs nepieciešami nodokļu atvieglojumi un sadarbības platformas, lai "lolotu" uzņēmumus un jaunuzņēmumus mākslīgā intelekta, kibernetikas un citās digitālajās nozarēs. Šādi izstrādāti viedie savienotie automobiļi sniegs pozitīvu ietekmi trīs aspektos: būs vienmērīgāka satiksmes plūsma, mazāks enerģijas patēriņš un mazāk bojāgājušo uz ceļiem. Ieviešot kopīgus standartus, kuru izveidošanā izmantotu Ķīnas piemēru, ražotāji varētu kopīgi lietot aptuveni 70 % no automobiļu tehniskā satura – to daļu, ko patērētāji neredz.

Iesaistīt cilvēkus "zaļajā" pārejā, atgriežoties pie automobiļu rūpniecības pamatiem – masveidā izstrādājot mazos automobiļus, kas paredzēti braukšanai pilsētās un piegādēm "pēdējā kilometrā". Divdesmit gadu laikā vidējā pilsētas automobiļu cena ir strauji pieaugusi no 10 000 eiro līdz 25 000 eiro, un patērētāju mobilitātes gada budžets (degviela, apkope, apdrošināšana un nodokļi) ir palielinājies no 3500 eiro līdz 10 000 eiro. Ņemot vērā, ka vidējā alga šajā pašā laikā posmā ir pieaugusi tikai par 37 %, vidusslāņa pārstāvji atsakās no automašīnām. Eiropā no 2019. līdz 2023. gadam pārdošanas apjoms ir samazinājies no 13 miljoniem vienību līdz 9,5 miljoniem. Braukāšana ar 2,5 tonnas smagu elektroautomobili ikdienā ir acīmredzams ekoloģisks absurds. Problēma ir tā, ka Eiropas noteikumi (par drošību, izmešiem utt.) ir negatīvi ietekmējuši mazo automobiļu segmenta rentabilitāti, un divdesmit gadu laikā to pārdošanas apjoms ir samazinājies par 40 %. Lai rastu risinājumu, mums vajadzētu iedvesmoties no Japānas un tās mazajiem pilsētas transportlīdzekļiem jeb "kei" automašīnām. Maza automobiļa ietekme uz vidi no rūpnīcas līdz ekspluatācijas beigām ir par 75 % mazāka. To var pārdot par divreiz zemāku cenu nekā vidējās klases modeli. Mēs varētu strauji mainīt pašreizējo tendenci, izmantojot virkni lētu pasākumu: sabiedrisko nomu, bezmaksas autostāvvietas, atvieglotas uzlādes cenas, zemākas aizdevumu procentu likmes, stimuli jaunajiem pircējiem utt.

Īstenot jaunu vienošanos starp publisko un privāto sektoru, lai ātri sasniegtu kritisko masu Eiropas līmenī. Pāreja uz ekoloģiju ir komandu sports – finanšu tirgu spiediena ietekmē Eiropas ražotāji bieži vien ir spiesti koncentrēties uz īstermiņa peļņu, nevis veikt ilgtermiņa ieguldījumus, kuriem nav atdeves garantiju. Ķīna ir atrisinājusi šo problēmu, apvienojot visus savus spēkus, tostarp finanšu

iestādes, ap vienu mērķi. ASV ir ekosistēmu (piemēram, Silīcija ielejas) meistari, kas spēj nodrošināt finansējumu visiem projektiem. Eiropā mūsu pieeja joprojām ir sadrumstalota – nodalot vienas valsts vai nozares sektoru no citiem. Mums ir arī pasaulē visstingrākie pretmonopola likumi. Mēs par to dārgi maksājam, jo vairākās tehnoloģiju un ekonomikas nozarēs esam atpalikuši par veselu paaudzi. Turklāt Eiropas uzņēmumi ir mazāki nekā Āzijas un ASV giganti. Tādēļ iesakām stratēģiskās jomās īstenot desmit lielus Eiropas projektus, apvienojot visus publiskā un privātā sektora dalībniekus un īstenojot starptautisku un starpdisciplināru pieeju. Mums jau ir izmēģināts un pārbaudīts modelis – Airbus!

10 projekti, lai Eiropa varētu panākt citus

1) POPULARIZĒT MAZAS, CENAS ZIŅĀ PIEEJAMAS EIROPAS AUTOMAŠĪNAS

Ideja – mudināt ražotājus uzsākt sadarbības projektus, lai izstrādātu un laistu tirgū Eiropā ražotus mazus automobiļus un vieglos furgonus par pieņemamām cenām. Vienlaikus mudināt patērētājus iegādāties šos transportlīdzekļus, piedāvājot bonusus un priekšrocības, piemēram, rezervētas stāvvietas, lētākas autostāvvietas un rezervētus uzlādes punktus.

Eiropas ieguvumi un problēmas⁽¹³⁾ Samazināt pilsētas transportlīdzekļu radīto oglekļa dioksīda emisiju daudzumu – par 75% samazināt oglekļa dioksīda emisijas, ko šodien rada vidusmēra automobilis ciklā no rūpnīcas līdz pat tā ekspluatācijas beigām. Ja visas Parīzes autostāvvietas tiktu pielāgotas maziem pilsētas automobiļiem, ietaupītā platība līdzinātos 55 futbola stadioniem šajā pašā pilsētā. Šie automobiļi arī ievērojami uzlabotu gaisa kvalitāti pilsētās (ceturtajā daļā pilsētu ir slikta gaisa kvalitāte, un 39 % emisiju rada autotransports). Tie būtu ideāla alternatīva arī starptautiskajā arēnā – kompaktie automobiļi ir par 20–30 % lētāki nekā vidējie; tie varētu veidot Eiropas ekonomiskās izaugsmes budžeta pārpalikumu (500 miljoni eiro lielu IKP gadā) un radīt vairāk nekā 10 000 darba vietu rūpniecībā.

⁽¹³⁾ Renault Group dati no jaunā Twingo projekta

2) REVOLUCIONIZĒT PIEGĀDES "PĒDĒJĀ KILOMETRĀ"

Ideja – izveidot sistēmu jauniem Eiropas uzņēmumiem, kas specializējas elektrificētu risinājumu izstrādē piegādēm pilsētas ietvaros. Transportlīdzekļu ražotāji un loģistikas uzņēmumi sadarbotos, lai noteiktu labākos risinājumus.

Ieguvumi un problēmas Eiropai – tas ir svarīgākais risinājums, kas ļautu samazināt e-komercijas uzplaukuma radīto oglekļa dioksīda ietekmi – tiek lēsts, ka mazo komerciautomobiļu radītais CO₂ emisiju apmērs Eiropā sasniedz 74 miljonus tonnu. Paredzams, ka līdz 2030. gadam elektrisko vieglo furgonu tirgus Eiropā pieaugs par 40 %.

3) PAĀTRINĀT AUTOPARKU ATJAUNOŠANAS TEMPU

Ideja – izveidot Eiropas sistēmu autoparku un to radīto emisiju uzraudzībai. Lai paātrinātu parku atjaunināšanu un tādējādi krasi samazinātu CO₂ emisiju apmēru, varētu ieviest Eiropas Māršala plānu. Eiropas fonda veidā tas pārdalītu resursus atkarībā no katras valsts iespējām. Princips būtu tāds pats kā atveseļošanas plānam pēc Covid. Valsts līmenī tiktu ieviesti stimuli jaunu vai lietotu elektrisko transportlīdzekļu iegādei. Lai šāda veida shēma būtu efektīva, tās pamatā jābūt desmit gadu termiņam.

Ieguvumi un izaicinājumi Eiropai – līdz 2030. gadam novērst vienu miljonu tonnu CO₂ izmešu veidošanos. Eiropas mērķis līdz šim termiņam ir novērst 310 miljonu tonnu veidošanos. Laiks, kas zaudēts, sasniedzot šo mērķi, radītu vēl iespaidīgāku rezultātu.

4) ATTĪSTĪT ELEKTRISKĀS UZLĀDES INFRASTRUKTŪRU UN V2G TEHNOLOĢIJU

Ideja – Eiropas Komisijas uzdevums ir izstrādāt stratēģisku plānu Eiropas elektromobiļu uzlādes tīklam, lai veicinātu ātrāku uzlādes punktu izvietojumu saskaņā ar ģenerālplānu, īstenotu sistēmu lētas dekarbonizētas enerģijas piešķiršanai uzlādes tīklam, pagarinātu uzlādes tīkla koncesiju termiņu, lai piesaistītu vairāk operatoru un nodrošinātu lielāku stabilitāti visai sistēmai. Tas veicinātu V2G (Vehicle-to-Grid – uzlāde no transportlīdzekļa tīklā) tehnoloģijas attīstību, nosakot kopējus standartus turpmākajiem projektiem.

Ieguvumi un problēmas Eiropai – vienkāršots, blīvāks tīkls, kas veicinātu elektroautomobiļu izmantošanu. Lai atbilstoši izvirzītajiem mērķiem līdz 2030.

gadam samazinātu vieglo automobiļu radīto CO₂ emisiju apmēru par 55 %, Eiropā jāizveido 6,8 miljoni uzlādes punktu. Tas prasīs radikālas tempa izmaiņas – no pašreizējiem 2000 punktiem nedēļā līdz 14 000 punktiem nedēļā! Katros 100 kilometros ceļa būs nepieciešamas 184 uzlādes stacijas. Līdz tam vēl tāls ceļš ejams – šobrīd sešās Eiropas valstīs uz katrām 100 kilometriem⁽¹⁴⁾ ceļa nav neviena uzlādes punkta, savukārt 17 valstīs ir mazāk par pieciem uzlādes punktiem uz 100 kilometriem. Kopējais aplēstais šim tīklam nepieciešamais investīciju apjoms (publiskais un privātais) ir 280 miljardi eiro, ieskaitot būvniecību atjaunojamās enerģijas ražošanai papildu jaudai. Tādā valstī kā Apvienotā Karaliste ar V2G tehnoloģijas palīdzību līdz 2030. gadam elektroenerģijas patēriņā varētu ietaupīt 268 miljonus eiro gadā. Ja to plaši ieviestu, šī tehnoloģija varētu palīdzēt pārvaldīt enerģijas patēriņa maksimuma periodus, tādējādi samazinot nereti dārgāku un lielāku oglekļa emisiju apmēru radošu enerģijas avotu izmantošanu.

5) PANĀKT PIEGĀDES SUVERENITĀTI ATTIECĪBĀ UZ DEFICĪTA IZEJMATERIĀLIEM

Ideja – izveidot Eiropas mēroga organizāciju, kas, risinot tiešas sarunas ar ražotājvalstīm, nodrošinātu vajadzīgās riskanto izejmateriālu piegādes. Šāda pieeja būtu jāpiemēro arī materiālu pārstrādei (hidrometalurģija, otrreizējā pārstrāde). Attīstīt Eiropas vērtību ķēdes diplomātiju, lai nodrošinātu piegādes Eiropā, vedot sarunas ar vairākām valstīm.

Eiropas ieguvumi un problēmas – apmierināt pieaugošās ražotāju vajadzības, vienlaikus labāk kontrolējot cenas, ņemot vērā, ka elektroautomobilim ir nepieciešams sešas reizes vairāk deficīta materiālu nekā parastam automobilim. Līdz 2030. gadam tikai 5 % vajadzību tiks apmierināti no Eiropas avotiem. Ķīna kontrolē šo nozari, jo tai ir 90 % pasaules litija pārstrādes jaudas.

6) PALIELINĀT EIROPAS KONKURĒTSPĒJU PUSVADĪTĀJU JOMĀ

Ideja – veikt stratēģiskus ieguldījumus pētniecībā un izstrādē, lai nostiprinātu Eiropas līderpozīciju (ASML) ar praktisku monopolu EUV (Extreme Ultraviolet Lithography – ekstremālā ultravioletā starojuma litogrāfija) tehnoloģijas jomā. Tas ļauj ražot mazākas un jaudīgākas mikroshēmas. Mērķis būs apmierināt visu nozaru, jo īpaši autobūves nozares, vajadzības. Eiropai būtu jāizmanto šis modelis, lai veicinātu jaunu pusvadītāju ražotāju veidošanos – vai nu stiprinot esošos tirgus dalībniekus (STMicroelectronics), vai izveidojot jaunus. Rūpniecībai ir nepieciešams pilns pusvadītāju klāsts, ne tikai vismodernākie, bet arī parastākie veidi.

⁽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/>

Eiropas ieguvumi un problēmas – Eiropas pusvadītāju uzņēmumi ir vidēji septiņas reizes mazāki par saviem konkurentiem. Taču iespaidīgais pieprasījuma pēc pusvadītājiem pieaugums automobiļu rūpniecībā rada tiem jaunas iespējas, ja vien tie piegādā augstas kvalitātes produktus bez defektiem un ar ilgu kalpošanas laiku.

7) STANDARTIZĒT PROGRAMMDEFINĒTU AUTOMOBILI

Ideja – apvienot vairākas izstrādes un noteikt standartus, lai transportlīdzekļu ražotāji varētu izstrādāt programmdefinētus automobiļus par saprātīgu cenu. Tāpat kā Ķīnā ražotāji varētu kopīgi izmantot slēptās sastāvdaļas.

Eiropas ieguvumi un problēmas – paplašināt zināšanas jomās, kas līdz 2030. gadam veidos 40 % transportlīdzekļu vērtības. Līdz 2030. gadam globālā programmatūras tirgus vērtība sasniegs 100 miljardus ASV dolāru. Eiropas ražotāju sadarbība ļautu panākt suverenitāti un konkurētspēju automobiļu tehnoloģiju jomā.

8) VEICINĀT EIROPAS LĪDERA PARĀDĪŠANOS RŪPNIECĪBAS METAVERSĀ

Ideja – Eiropā jau tagad tiek ievēroti augsti ražošanas, pētniecības un izstrādes, un loģistikas standarti. Tagad mūsu mērķis būs mesties iekšā 21. gadsimtā, standartizējot savu pieeju. Kā? Izveidojot Eiropas līderi rūpniecības metaversā, kas spēj piedāvāt risinājumus rūpniecisko darbību (projektēšana, ražošana, loģistika u.c.) digitalizācijas problēmām. Varētu izveidot sadarbības iniciatīvas starp ražotājiem un tehnoloģiju nozares dalībniekiem, kuriem ir pieredze mākoņa, papildinātās realitātes, mākslīgā intelekta, lietu interneta u.c. jomās. Šis projekts liktu valstīm novirzīt savus izdevumus līdzšinējiem Eiropas līderiem, lai attīstītu talantu kopumu, izveidotu mākoņtehnoloģiju infrastruktūru Eiropā un izstrādātu kopīgus kibernetikas standartus.

Eiropas ieguvumi un problēmas – Eiropa pētniecībā un izstrādē tehnoloģiju nozarē iegulda piecreiz mazāk nekā ASV. Tādējādi tā piesaista tikai vienu trešdaļu no ASV finansējuma. Ņemot vērā to, ka ASV un Ķīna ir veikušas ievērojamus ieguldījumus gan patēriņa preču, gan aizsardzības nozares tehnoloģijās, Eiropai ir jāpieliek lielākas pūles. Tas ir svarīgi, lai nodrošinātu suverenitāti, dekarbonizāciju (desmit gadu laikā samazinot piegādes ķēžu emisijas par 30 %) un konkurētspēju.

9) VIENOTA AKUMULATORU PĀRSTRĀDE

Ideja – vienota atkritumu apsaimniekošana. Tas tiks panākts, attīstot sadarbību starp rūpnieciskajiem partneriem, lai izveidotu pārstrādes līderus katrā akumulatoru tehnoloģijā. Veicināt akumulatoru pārstrādes projektu izstrādi. Izveidot partnerattiecības Eiropā ar dalībniekiem, kam pieder šīs tehnoloģijas, tostarp ar ķīniešiem.

Eiropas ieguvumi un problēmas – līdz 2030. gadam elektroautomobiļi veidos 55 % no automobiļu pārdošanas apjoma; salīdzinājumam – pašlaik 8 %. Šajā pašā laikposmā automobiļu rūpniecībā izmantoto reto materiālu īpatsvars strauji pieaugs – kobalta īpatsvars pieaugs piecas reizes, bet litija – septiņas reizes. Mums vajadzēs astoņas reizes vairāk niķeļa nekā pašlaik. Katru gadu 11 miljoni automobiļu kļūst nelietojami. Tos pārstrādājot, mēs varam atgūt pietiekami daudz tērauda, lai izgatavotu astoņus miljonus jaunu automobiļu, un pietiekami daudz plastmasas un vara, lai izgatavotu piecus miljonus jaunu automobiļu.


10) KĀPINĀT ŪDEŅRAŽA POTENCIĀLU

Ideja – pieņemt tehnoloģisko neitralitāti attiecībā uz ūdeņradi; projektos iekļaut maza mēroga mobilitāti. Izstrādāt ģenerālplānu, kurā tiktu noteiktas daudzsološākās jomas un koordinēti pasākumi visā Eiropā. Koncentrēt centienus uz vissvarīgākajām jomām – saskaņot ūdeņraža cauruļvadus un degvielas uzpildes stacijas, koordinēt ūdeņraža centrmezglu veidošanu, kas jāizveido netālu no videi draudzīgas enerģijas avotiem. Izveidot ūdeņraža sadales tīklus. Pārvietoties tuvāk potenciālajiem pircējiem.

Eiropas ieguvumi un problēmas – ar ūdeņradi darbināmas piedziņas var nodrošināt lielāku sniedzamību. Ūdeņradis ir īpaši piemērots smagajiem kravas automobiļiem un autobusiem, kā arī principā visiem transportlīdzekļiem, kas veic ļoti lielus attālumus. Nodrošinot līdzvērtīgu veiktspējas līmeni, ūdeņradim nepieciešamais akumulators ir mazāks un tāpēc vieglāks. Renault jaunais elektriskais Master ir viens no piemēriem – lai nodrošinātu reālu 500 kilometru sniedzamību, divu akumulatoru un ūdeņraža degvielas elementu sistēmas (Hyvia tipa) svars būtu divreiz mazāks (775 kg) nekā parasta akumulatora svars (1427 kg).

SECINĀJUMI

Šajā dokumentā izvirzītie priekšlikumi ir ambiciozi, tomēr praktiski. Tie parāda, ka Eiropas autobūves nozare varētu strauji kļūt par risinājumu problēmām, ar kurām saskaras šis kontinents. Mēs apzināmies, ka tam nepieciešama paradigmas maiņa. Nākamais posms – paraugam izmantot citu valstu labāko praksi. Konkurentiem un rūpniecības nozarēm ir ļoti svarīgi sadarboties. Lai šīs idejas īstenotu, esam gatavi sadarboties ar visām iesaistītajām iestādēm un ieinteresētajām pusēm. Uz spēles ir likta Eiropas labklājība.



Vēstule Eiropai

Pieejama arī itāļu, spāņu, portugāļu, rumāņu, slovēņu u.c.

valodās vietnē www.renaultgroup.com

**Renault
Group**