

List Európe.

**Výzva za
udržateľný,
inkluzívny a
konkurencieschopný
automobilový
priemysel**

LUCA de MEO

Môj list Európanom

Od 6. do 9. júna budú Európania voliť svoj parlament na päťročné obdobie. V rovnakom čase bude v Bruseli zriadená nová Komisia. Je to veľmi dôležitý moment v demokratickom živote kontinentu. Prostredníctvom svojich rozhodnutí a nariadení Európa ovplyvňuje náš každodenný život a hospodárstvo. Jej rozhodnutia majú a budú mať veľký vplyv na mnohé odvetvia, činnosti, počnúc automobilovým priemyslom, ktorého som jedným zo zástupcov. A práve zvolení poslanci Európskeho parlamentu budú v nasledujúcich rokoch rozhodovať a potvrdzovať najdôležitejšie rozhodnutia.

Aby bolo jasné: som presvedčený Európan a zastával som zodpovedné funkcie vo viacerých európskych krajinách, v Nemecku, Belgicku, Španielsku, Francúzsku a Taliansku. Pevne verím v budúcnosť európskeho automobilového priemyslu. Tento priemysel je plne oddaný energetickej transformácii..

Tento obrovský záväzok (250 miliárd EUR) si však vyžaduje zavedenie jasného a stabilného rámca.

Ak chcem, aby bol vypočutý môj hlas v predvečer diskusií, ktoré budú podnetom pre volebnú kampaň, nie je to preto, aby som sa hral na politika, ale aby som pomohol vybrať správnu politiku. Tú, ktorá umožní našim spoločnostiam čeliť všetkým technologickým a geopolitickým výzvam súčasnosti. Na dosiahnutie tohto cieľa verím v spoločné úsilie a partnerstvá medzi verejným a súkromným sektorom. To najlepšie už Európa zažila s Airbusom. Ak budeme spolupracovať čoraz viac, náš priemysel bude na ceste k obnove.

Luca de Meo

CEO, Renault Group

Marec 2024

DIAGNOSTIKA

Automobilový priemysel, pilier európskeho hospodárstva, je ohrozený náporom čínskych elektromobilov

Automobilový priemysel zamestnáva v Európe 13 miliónov ľudí, t. j. 7 % zamestnancov a 8 % európskych pracovníkov. Tieto údaje sú v súlade s jeho hospodárskym významom, ktorý predstavuje 8 % európskeho HNP. Tento priemysel viac vyváža, ako dováža, čím vytvára obchodný prebytok medzi Európou a zvyškom sveta vo výške 102 miliárd EUR ⁽¹⁾. To približne zodpovedá obchodnému deficitu Francúzska v roku 2023 (105 miliárd EUR). Inovuje a intenzívne investuje. Jeho rozpočet na výskum a vývoj predstavuje 59 miliárd EUR (17 % celkových výdavkov na výskum a vývoj vrátane verejného sektora a 26 % výdavkov samotného priemyslu) a jeho investície predstavujú 1/3 celkových investícií na kontinente. Bez automobilového priemyslu by Európa zaostávala v pretekoch v inováciách: percento HDP venované na výskum a vývoj by kleslo pod 2 % a rozdiel oproti Spojeným štátom (3,4 % v roku 2021) by sa stal priepastným. Na každodennej báze je automobil dominantným druhom dopravy (80 % prepravených osôb a tovaru na kilometer). Podľa štúdií zostane tento trend stabilný až do roku 2040. A je hlavným zdrojom príjmov pre vlády: 392 miliárd EUR (viac ako 20 % daňových príjmov Európskej únie).

Príznaky oslabenia sa však množia a budú dôvodom na obavy, ak sa nepodnikne nič na jeho zastavenie.

⁽¹⁾ ACEA pocket guide 2023-2024 (pre všetky číselné údaje okrem Francúzska)

Po prvé, ťažisko svetového automobilového trhu sa presunulo do Ázie. 51,6 % nových osobných automobilov sa predáva v tejto časti sveta. To je dvakrát viac ako v Severnej a Južnej Amerike (23,7 %) a v Európe (19,5 %) ⁽²⁾.

Elektrifikované modely (elektromobily a plug-in hybridy) získali vedúce postavenie a predstavujú 14 % celosvetového predaja ⁽³⁾. Čína sa rýchlo presadzuje v segmente 100 % elektrických vozidiel. Podporovaná obrovským domácim trhom (podľa Čínskej asociácie osobných automobilov sa do roku 2023 predá 8,5 milióna elektromobilov, čo predstavuje 60 % celkového celosvetového predaja) už v roku 2022 zaujala v Európe trhový podiel takmer 4 %. V roku 2023 bude približne 35 % celosvetovo vyvázaných elektromobilov pochádzať z Číny. Logickým dôsledkom je, že európsky dovoz z Číny sa od roku 2017 zvýšil päťnásobne. To prispelo k prudkému nárastu obchodného deficitu medzi Európou a Čínou: v rokoch 2020 až 2022 sa zdvojnásobil a priblížil sa k 400 miliardám EUR!

V prvom polroku 2023 najviac vyvážali značky MG a BYD. Potom je tu spoločnosť Tesla, ktorá zo svojej šanghajskej továrne dodáva do Európy modely Y.

Transformácia na elektrické vozidlá, obrovská výzva, ktorá zásadne mení priemysel

Počas 140 rokov sa hodnotový reťazec výroby automobilov menil len málo alebo vôbec. 4 až 5 rokov trval vývoj modelu a 7 až 8 rokov jeho výroba a predaj.

Súčasná revolúcia vedú k vzniku najmenej štyroch nových hodnotových reťazcov: elektromobil, softvér, mobilita (vrátane finančných a energetických služieb) a obehové hospodárstvo. Výsledkom je zdvojnásobenie rozsahu potenciálneho podnikania: príležitosť pre priemysel, ktorá sa v geografickej oblasti spoločnosti Renault odhaduje na 200 miliárd USD.

Pre výrobcov sú to nové disciplíny, ktoré musia zvládnuť, pričom každá z nich má svoje vlastné pravidlá a obchodný potenciál. Nový automobilový svet si preto vyžaduje horizontálny a ekosystémový prístup.

⁽²⁾ ACEA, 2023 május (<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>).

Európski hráči v tomto sektore sú pod silným tlakom. V boji za udržateľný rozvoj čelia súčasne šiestim výzvam:

6 výziev

- **Dekarbonizácia.** Do roku 2035 musia v Európe znížiť emisie vozidiel na nulu. Žiadne iné odvetvie nie je také ambiciózne. To znamená značné investície: európske automobilky sa zaviazali v rokoch 2022 až 2024 investovať 252 miliárd EUR ⁽⁴⁾.

- **Digitálna revolúcia.** V tomto odvetví, založenom na hardvéri, bude čoraz väčšiu hodnotu tvoriť softvér (20 % nákladov na automobil v roku 2022). Očakáva sa, že do roku 2030 sa táto hodnota zdvojnásobí na 40 %. Trh so softvérom pre mobilitu by sa mal do roku 2030 zvýšiť trojnásobne na viac ako 100 miliárd USD.

- **Predpisy.** Ročne sa ich objaví 8 až 10. Od automobilov sa vyžaduje, aby boli sofistikovanejšie a úspornejšie a zároveň lacnejšie. Environmentálne a sociálne požiadavky znamenajú množstvo testov a kontrol, ktoré treba absolvovať, a nové normy, ktoré treba dodržiavať. To už má úplne kontraproduktívny účinok: osobné autá sú v priemere o 60 % ťažšie. Od deväťdesiatych rokov táto politika objektívne zvyhodňuje prémiové modely a znevýhodňuje ľudové modely. Aby sa prispôbili týmto obmedzeniam, výrobcovia nielenže presunuli svoju výrobu (40 % zrušených pracovných miest vo Francúzsku a rovnaký trend v Taliansku), ale aj predávali svoje autá za vyššiu cenu (+50 %) ⁽⁵⁾. V dôsledku toho vek vozového parku nebezpečne starne. Zvýšil sa zo 7 na 12 rokov ⁽⁶⁾. Celková bilancia CO₂ je záporná: najrýchlejšie sa zvýšili emisie z dodávkových vozidiel (+45 % od roku 1990) ⁽⁷⁾.

- **Technologická nestálosť.** Nové technológie spaľujú veľa peňazí. Vytvorenie „gigafabriky“, ktorá môže byť o niekoľko rokov zastaraná, alebo ešte horšie, skôr ako bude uvedená do prevádzky, stojí 1 až 3 miliardy EUR. Technológia batérií ešte zďaleka nie je stabilizovaná: inovácie stále prichádzajú rýchlym tempom.

- **Volatilita cien.** Cena kritických surovín (CRM) prudko kolíše. Napríklad za dva roky cena lítia vzrástla dvanásťnásobne a potom klesla na polovicu! A to z dobrého dôvodu: na rozdiel od ropy, ktorú spravuje OPEC, neexistuje žiadna organizácia, ktorá by riadila tieto trhy. Nie je prekvapujúce, že tieto materiály dnes tvoria značnú časť ceny automobilu. Len cena lítia obsiahutého v priemernej batérii sa rovná cene spaľovacieho motora.

⁽⁴⁾ Štúdiá Lazard vychádzajúca z výročných správ automobiliek (apríl 2022)

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

⁽⁶⁾ <https://www.eea.europa.eu/publikacie/ENVISSUENo12/strana031.html>

⁽⁷⁾ Správa « Doprava a životné prostredie » « Emisie CO₂ automobilov : fakty », 2018

- Školenie zamestnancov. Celkovo bude ovplyvnených 25 miliónov pracovných miest v priemysle po oboch transformáciách, digitálnej aj environmentálnej. Rovnaký počet osôb bude potrebné rýchlo zaškoliť na nové zručnosti. Týka sa to automobilového priemyslu, ale aj všetkých odvetví, ktoré pracujú okolo nich. Nehovoriac o celom hodnotovom reťazci (ťažba, obehové hospodárstvo). Vo Francúzsku predstavuje priemysel spaľovacích motorov 50 000 pracovných miest (odhad na rok 2019). Toľko ľudí bude musieť byť vyškolených v nových zručnostiach. Zároveň vznikne 8 000 nových pracovných miest v elektrotechnickom sektore a 4 000 na strane softvéru. V celej Európe bude prechodom ovplyvnených 500 000 pracovných miest v tepelnom sektore a vznikne 120 000 nových pracovných miest. Okrem toho bude potrebné do roku 2025 vyškoliť 800 000 zamestnancov, aby sa splnili požiadavky na pracovnú silu v sektore výroby batérií.

Nevyvážená hospodárska súťaž: Američania stimulujú, Číňania plánujú, Európania regulujú

V otvorenej ekonomike sa konkurencieschopnosť meria komparatívnymi výhodami rôznych subjektov. Jedno je jasné: výroba v Európe je drahšia. Automobil segmentu C „vyrobený v Číne“ má nákladovú výhodu 6 000 až 7 000 EUR (približne 25 % celkovej ceny) v porovnaní s ekvivalentným európskym modelom.

Pokiaľ ide o financovanie, Čína údajne poskytuje svojim výrobcom viac dotácií, a to rýchlejšie (podľa správy Polytechnique to do roku 2022 bude 110 až 160 miliárd EUR). Vďaka programu IRA (Inflation Reduction Act - IRA), ktorý bol prijatý v auguste 2022, Spojené štáty poskytli 387 miliárd, najmä vo forme daňových úľav. Takouto formou bol podporený rozvoj ekologických výrobných technológií poskytnutím 40 miliárd USD vo forme daňových úľav ⁽⁸⁾. Tento mechanizmus v Európe neexistuje.

Pokiaľ ide o prevádzkové náklady a náklady na energiu, tie sú v Číne o polovicu nižšie a v Spojených štátoch trikrát nižšie ako v Európe. Pokiaľ ide o náklady na pracovnú silu, tie sú v Európe o 40 % vyššie ako v Číne.

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

V celosvetovom boji o elektromobil existujú tri radikálne odlišné stratégie:

1) Čína začala realizovať ambicióznú a aktívnu priemyselnú stratégiu ⁽⁹⁾

- V roku 2012 sa pekinská vláda rozhodla zamerať na elektromobily. Jej deklarovaným cieľom je, aby sa jej automobilový priemysel stal svetovým lídrom.
- Na dosiahnutie tohto cieľa údajne zaviedla rad nariadení, aby povzbudila výrobcov k zlepšeniu výkonnosti svojich modelov a zvýšila ich predaj. Tým, že umožňuje všetkým spoločnostiam, ktoré chcú vstúpiť na tento trh, podporuje aj darwinovskú súťaž medzi nimi. Tí, ktorí prežijú, budú nevyhnutne veľmi silní.
- Čína údajne masívne investovala aj do všetkých odvetví, ktoré sa podieľajú na životnom cykle elektromobilu, od ťažby vzácnych kovov až po recykláciu batérií.
- Podporovala by definovanie spoločných noriem, čo by umožnilo zaručiť suverenitu (motivácia k modernizácii miestnych hráčov pri nákupoch) aj konkurencieschopnosť (nižší vstupný poplatok, pretože výrobcovia používajú už vyvinuté zdroje a technológie).
- Využila by celý arzenál argumentov na podporu zahraničných výrobcov, aby podpísali dohody o partnerstve (napríklad spoločné podniky, transfer technológií) so svojimi miestnymi partnermi.
- Napokon, vláda, banky a finančné inštitúcie veľkoryso znášajú riziko začínajúcich podnikov (93 % z nich stráca peniaze).

Táto stratégia prináša ovocie: Čína má teraz veľkú konkurenčnú výhodu v celom hodnotovom reťazci elektromobilov. Kontroluje 75 % svetovej kapacity výroby batérií, 80 - 90 % rafinácie materiálov a 50 % baní na vzácne kovy.

2) Spojené štáty vsadili na stimulačnú kartu

Program IRA (387 miliárd EUR) podporuje investície. Zameriava sa na elektromobily: na dotácie na nákup majú nárok len modely montované a využívajúce miestny obsah v Spojených štátoch, čo zvyšuje predaj.

- Vďaka IRA Amerika buduje svoju priemyselnú základňu: kapacita gigafabriek na batérie, ktoré majú byť dokončené do roku 2030, sa zvýšila zo 700 gigawatthodín v júli 2002 na 1,2 terawatthodín v júli 2023.
- Navyše tieto továrne stoja podstatne menej. Pred zavedením IRA si gigawatthodina vyžadovala investíciu 90 miliónov dolárov. Táto suma teraz klesla na 60 miliónov dolárov ⁽¹⁰⁾. To je v súlade s Čínou, zatiaľ čo Európa zostáva na vyššej úrovni: 80 miliónov dolárov na gigawatthodinu ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Správa o porovnaní amerických, čínskych a európskych legislatívnych rámcov v kontexte prechodu na dekarbonizovanú cestnú mobilitu. Polytechnická škola, december 2023.

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

⁽¹¹⁾ Expertné analýzy; Centrum McKinseyho pre mobilitu budúcnosti

3) Európa reguluje z celej sily

Na starom kontinente sa pripravuje veľké množstvo noriem a pravidiel. Rôzne riaditeľstvá Európskej komisie zavedú do roku 2030 v priemere osem až desať nových predpisov ročne ⁽¹²⁾. A to bez toho, aby akýkoľvek orgán potvrdil harmonogram ich zverejňovania. To je veľmi nevýhodná situácia pre podniky, ktoré sú často nútené prispôbiť sa veľmi krátkemu harmonogramu uplatňovania týchto nových predpisov a ktoré musia mobilizovať značné technické zdroje (až 25 % oddelenia výskumu a vývoja) na preskúmanie ich uplatňovania.

Cieľom tejto regulačnej záťaže je urobiť z Európy šampióna v ochrane životného prostredia v nádeji, že sa stane faktorom sociálneho pokroku pre všetkých obyvateľov planéty. Problémom je, že ostatné bloky sa neponáhľajú nasledovať tento príklad. To má, naopak, za následok zníženie konkurencieschopnosti európskych podnikov.

Za týchto podmienok stojí Európa pred zložitou rovnicou. Mala by chrániť svoj trh, ale je závislá od Číny, pokiaľ ide o dodávky lítia, niklu a kobaltu, a od Taiwanu, pokiaľ ide o polovodiče. Má tiež záujem učiť sa od čínskych výrobcov, ktorí sú o generáciu vpred, pokiaľ ide o výkon a náklady na elektromobily (dojazd, čas nabíjania, sieť dobíjania atď.), softvér a rýchlosť vývoja nových modelov (1,5 až 2 roky oproti 3 až 5 rokom). Vzťahy s Čínou bude potrebné riadiť. Úplné zatvorenie dverí by bolo tou najhoršou možnou reakciou.

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

ODPORÚČANIA PRE KONKURENCIESCHOPNÝ, NÍZKOUHLÍKOVÝ EURÓPSKY PRIEMYSEL

Európsky automobilový priemysel je mobilizovaný. Naliehavo však potrebuje :
aby Európska únia vytvorila podmienky potrebné na vznik skutočného
ekosystému pre nízkouhlíkovú mobilitu.

Tu je niekoľko konkrétnych návrhov na prijatie opatrení.

1) Definovať európsku priemyselnú stratégiu, v ktorej má byť automobilový priemysel jeden z nosných pilierov. Tento sektor predstavuje viac ako tretinu celkového priemyslu Európskej únie. V celej Európe je potrebné zaviesť podľa čínskeho vzoru regulačný rámec, ktorý bude vo svojich kontúrach stabilný, ale obsahovo sa bude vyvíjať. Je nevyhnutné vytvoriť priaznivé podmienky v oblasti kľúčových technológií pre vznik nových európskych Airbusov.

2) Za jeden stôl posadiť všetkých zainteresovaných partnerov s cieľom vypracovania takejto stratégie: vedcov, priemyselníkov, združenia a asociácie, odbory a mimovládne organizácie.

3) Ukončenie súčasného systému hromadenia noriem, stanovovania lehôt a udeľovania pokút. V prípade nových „typov“ (nové modely, nové technológie) je nevyhnutné prehodnotiť harmonogram noriem naplánovaných na nasledujúcich

6 rokov. Sme za vytvorenie jednotnej brány, orgánu, ktorý by monitoroval a posudzoval všetky predpisy, ich priamy a nepriamy vplyv a ich vzájomné pôsobenie s inými normami, a to ešte predtým, ako budú uložené priemyselným subjektom.

4) Prijat' horizontálny prístup, nielen vertikálny. Konečný výrobok (automobil) a technológie nemôžu byť jedinými rozmermi, ktoré sa berú do úvahy. Na urýchlenie používania elektrických vozidiel musíme napríklad zabezpečiť, aby bola používaná energia dekarbonizovaná a dodávaná v dostatočnom množstve.

5) Obnoviť dodávateľské kapacity pre suroviny a elektronické komponenty, rozvíjať odborné znalosti v oblasti softvéru a vybudovať európsku suverenitu v oblasti cloudu. Mohli by sme napríklad vytvoriť európsku nákupnú platformu pre kritické suroviny (podľa vzoru toho, čo sa urobilo v prípade plynu alebo vakcín proti Covidu). Mohlo by sa tiež spojiť manažovanie zásob pre rôzne subjekty.

6) Vzhľadom na to, že Čína sa snaží ovládnuť svet a Spojené štáty si chránia svoje územie, **Európa musí vymyslieť hybridný model.** To znamená začať s defenzívnym prístupom, aby sa zaručili podmienky na dobrý štart, a potom sa vydať na cestu dobývania svetových trhov.

7) Automobilový priemysel nespochybňuje Zelenú dohodu a potrebu dekarbonizácie mobility. Dokazuje to tým, že do tejto transformácie investuje 252 miliárd EUR. Vyzýva však na prehodnotenie podmienok, za ktorých sa táto globálna stratégia realizuje.

Ako? V tomto smere navrhujeme niekoľko opatrení:

Prijat' zásadu technologickej a vedeckej neutrality; konkrétne to znamená, že prestaneme diktovať priemyslu „technologické“ rozhodnutia. Môžeme im povedať, čo musia dosiahnuť, ale nemôžeme im hovoriť, ako sa k tomu dostať. Európa už túto zásadu prijala, ale bohužiaľ sa od nej upustilo v súvislosti s prechodom automobilového priemyslu. Malo by sa preskúmať napríklad veľmi sľubné riešenie v oblasti elektronických palív. Návrh: Merajme vplyv automobilu počas celého jeho životného cyklu, od prvej montáže až po jeho zošrotovanie a recykláciu. A nielen jeho spotrebu energie počas používania. Bude to podnetné pre inžinierov a zvýši to naše šance na úspech v konfrontácii s Čínou a Spojenými štátmi. Týmto spôsobom by sme vytvorili európsku cestu.

Zapojenie 200 najväčších miest do európskej stratégie na dekarbonizáciu automobilového priemyslu. Spolu s nimi dosiahneme rýchlejšie a hmatateľnejšie výsledky pre občanov. Môžu napríklad ovplyvňovať systémy riadenia dopravy, miestne dane a prístup automobilov do mestských oblastí. Jednou z možností je povoliť bezplatný vjazd do miest len malým elektrickým alebo vodíkovým vozidlám a dodávkam, ako aj vozidlám s najnovšími typovými schváleniami. Preto je dôležité spolupracovať s ich starostami. Ak všetky mestá prijmú rovnaké opatrenia v rovnakom čase, bude to mať automaticky pozitívny efekt pre priemysel: jeho trh sa zväčší.

Zaviest akúsi priemyselnú „Ligu majstrov“ prostredníctvom systému bonus-malus, ktorý by odmeňoval majstrov a trestal hráčov, ktorí nerešpektujú hru, bez ohľadu na ich sektor. Je nevyhnutné, aby tento systém nebol iba penalizujúci.

Vytvoriť zelené hospodárske zóny podľa vzoru čínskych osobitných hospodárskych zón. V týchto zónach by sa sústreďovali dotácie a priemyselné investície, na desať rokov by sa znížili daňové a mzdové náklady a zisky z kapitálu investovaného finančným systémom by boli oslobodené od dane. Za podmienok, ktoré sa ešte stanovujú, by dividendy z investícií v zelenej zóne mohli byť oslobodené od dane. Renault dal príklad vytvorením ElectricCity v júni 2021 na severe Francúzska. Ide o ekosystém venovaný elektromobilom v okolí závodov Douai, Maubeuge a Ruitz. Na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti konkurencieschopnosti Renault zoskupil svoje továrne a dodávateľov do vymedzenej geografickej oblasti, ktorá sa javí ako atraktívna zóna.

Prideliť automobilovému priemyslu kvótu lacnej nízkouhlíkovej energie. To mu umožní vyrábať batérie, spravovať svoje «cloudy» a pomáhať svojim zákazníkom jazdiť «udržateľne». Elektrifikácia bez nízkouhlíkovej elektriny nemôže fungovať. Inak povedané, ekologická transformácia si vyžaduje masívnu elektrifikáciu celého hospodárstva. Slonom v porceláne je «greenflation» zelená inflácia, štrukturálny nárast cien ekologických výrobkov. Spotrebiteľia to nie sú ochotní akceptovať. Preto musíme oddeliť ceny elektriny od cien plynu. To ich stabilizuje a udrží na primeranej úrovni. Je to otázka konkurencieschopnosti v strednodobom a dlhodobom horizonte. Bez nej bude úspech elektromobilov ohrozený. V Európe 27 si počet elektromobilov (40 miliónov kusov do roku 2030) vyžiada výrobu 250 TWh elektrickej energie. To bude predstavovať necelých 10 % celkovej spotreby elektrickej energie na kontinente.

Urýchlenie vývoja inteligentných, hyperprepojených autonómnych vozidiel.

Ide o druhý strategický hodnotový reťazec, ktorý sa má realizovať. Ak to porovnáme s mobilnými telefónmi, je to ako prechod zo starej Nokie 6510 na iPhone. So softvérovými definovanými vozidlami sa úplne zmení spotrebiteľská skúsenosť. A rovnako sa zmení aj vzťah automobilu s jeho okolím. Je nevyhnutné zabezpečiť európsku suverenitu v oblasti polovodičových technológií, cloudovej infraštruktúry a noriem kybernetickej bezpečnosti. V tejto oblasti je potrebné zaviesť politiku na podporu a stimuláciu digitálnych inovácií. To zahŕňa daňové stimuly a platformy spolupráce, ktoré budú „živíť“ spoločnosti a začínajúce podniky v oblasti umelej inteligencie, kybernetickej bezpečnosti a ďalších digitálnych disciplín. Vývoj prepojeného inteligentného automobilu bude mať tri prednosti: zlepší plynulosť dopravy, zníži spotrebu energie a zníži počet mŕtvych na cestách... Odhaduje sa, že vďaka zavedeniu spoločných noriem inšpirovaných čínskymi riešeniami by mohli výrobcovia zdieľať 70 % technického obsahu automobilov, teda tú časť, ktorú spotrebiteľ nevidí.

Zapojiť ľudí do ekologickej transformácie tým, že sa vrátíme k základom automobilového priemyslu: masívnemu rozvoju malých automobilov na mestské použitie a prepravu na posledný kilometer. Za dvadsať rokov sa priemerná cena mestských automobilov vyšplhala z 10 000 EUR na 25 000 EUR. A ročný rozpočet spotrebiteľov na osobnú mobilitu (benzín, údržba, poistenie a daň) sa zvýšil z 3 500 EUR na 10 000 EUR. Keďže priemerná mzda sa za rovnaké obdobie zvýšila len o 37 %, stredná vrstva sa od automobilov odvracia. V Európe klesol predaj z 13 miliónov kusov v roku 2019 na 9,5 milióna v roku 2023. Je to fakt: jazdiť každý deň v elektromobile, ktorý váži 2,5 tony, je ekologická chyba. Problémom je, že európske predpisy (o bezpečnosti, emisiách atď.) majú negatívny vplyv na ziskovosť segmentu malých automobilov. Ich predaj klesol za dvadsať rokov o 40 %. Riešením je inšpirovať sa koncepciou „kei cars“, japonských mestských áut. Malé auto má od jeho zrodu až po šrotovisko o 75 % menší vplyv na životné prostredie. Môže sa predávať o 50 % lacnejšie ako model strednej triedy. Vďaka arzenálu veľmi lacných opatrení môžeme tento trend rýchlo zvrátiť: sociálny lízing, bezplatné parkovacie miesta, zvýhodnené ceny dobíjania, nižšie úroky z úverov, stimuly pre mladých kupujúcich atď.

Realizácia novej dohody medzi verejným a súkromným sektorom s cieľom rýchlo dosiahnuť kritické množstvo na európskej úrovni. Ekologická transformácia je tímový šport: európski priemyselníci sú často zajatcami krátkodobého zdôvodnenia zisku, ktoré im vnucujú finančné trhy, zatiaľ čo by mali investovať dlhodobo, ale bez záruky návratnosti svojich investícií. Číňania tento problém vyriešili tým, že zmobilizovali všetky sily vrátane finančných inštitúcií na dosiahnutie jediného cieľa. Američania sú majstrami ekosystémov (ako

Silicon Valley), ktoré zabezpečujú financovanie všetkých projektov. V Európe zostáva prístup roztrieštený medzi rôzne krajiny a rôzne priemyselné odvetvia a máme najprísnejšie protimonopolné zákony na svete. Dôsledok: vo viacerých technológiách a hospodárskych odvetviach sme o generáciu pozadu. A veľkosť európskych spoločností je menšia ako veľkosť ázijských a amerických gigantov. Preto odporúčame spustiť 10 veľkých európskych projektov v strategických oblastiach, ktoré nadnárodným a interdisciplinárnym spôsobom spoja všetkých verejných a súkromných aktérov. Existuje osvedčený model: Airbus!

10 projektov na dobehnutie zaostávania Európy

1) PODPORA MALÝCH EURÓPSKÝCH « POP » AUTOMOBILOV

Zámer: podporiť projekty spolupráce medzi výrobcami s cieľom vyvinúť a uviesť na trh lacné malé automobily a dodávky vyrobené v Európe. Zároveň povzbudiť spotrebiteľov, aby si ich kupovali, a to prostredníctvom stimulov a výhod, ako sú vyhradené, lacnejšie parkovacie miesta a vyhradené dobíjacie miesta.

Prínosy a výzvy pre Európu ⁽¹³⁾: zníženie uhlíkovej stopy mestských vozidiel: 75 % vplyvu CO₂ od výroby až po zničenie priemerného dnes predávaného automobilu; ak by všetky parkovacie miesta v Paríži boli prispôsobené malým mestským vozidlám, zisk priestoru by sa rovnal 55 futbalovým štadiónom v Paríži; výrazné zlepšenie kvality ovzdušia v mestách (každé štvrté mesto trpí veľmi zlou kvalitou ovzdušia, 39 % emisií spôsobuje cestná doprava); bola by to dokonalá alternatíva, ako odolávať medzinárodnej konkurencii: malé autá sú o 20 až 30 % lacnejšie ako priemerný automobil; prebytok rastu pre Európu (500 miliónov EUR HDP ročne) a viac ako 10. 000 vytvorených pracovných miest v priemysle.

2) REVOLÚCIA V DORUČOVANÍ NA POSLEDNÝ KILOMETER

Zámer: vytvoriť rámec pre vytvorenie európskych spoločností špecializujúcich sa na elektrifikované riešenia pre mestské dodávky. Vytvorila by sa spolupráca medzi výrobcami automobilov a odborníkmi na logistiku s cieľom identifikovať najlepšie možnosti.

Prínosy a výzvy pre Európu: Ide o kľúčové riešenie na zníženie vplyvu elektronického obchodu na emisie CO₂: emisie CO₂ z malých úžitkových vozidiel sa v Európe odhadujú na 74 miliónov ton. Očakáva sa, že európsky trh s elektrickými dodávkovými vozidlami vzrastie do roku 2030 každoročne o 40 %.

3) URÝCHLIŤ OBNOVU VOZOVÉHO PARKU

Zámer: vytvoriť európsky nástroj na monitorovanie vývoja vozového parku a jeho emisií. Mohol by sa zaviesť európsky Marshallov plán, ktorý by urýchlil obnovu vozového parku, a tým výrazne znížil emisie CO₂. Bol by založený na európskom prerozdelení fondov úmernom kapacitám jednotlivých krajín. Podobne ako plán obnovy po skončení Covidovej krízy. Na národnej úrovni by sa zaviedli stimuly na nákup nových alebo ojazdených elektrifikovaných automobilov. Aby bol takýto systém účinný, musel by fungovať desať rokov.

Prínosy a výzvy pre Európu : eliminovať 1 milión ton CO₂ do roku 2030. Cieľom Európy je odstrániť 310 miliónov ton do rovnakého termínu. Oneskorenie dosiahnutia tohto cieľa by však tento výsledok zhoršilo.

4) ROZVOJ ELEKTRICKEJ NABÍJACEJ INFRAŠTRUKTÚRY A TECHNOLOGIE V2G (VEHICLES-TO-GRID)

Zámer : Je na Európskej komisii, aby vypracovala strategický plán pre európsku sieť nabíjacích staníc pre elektromobily; aby uľahčila rýchlejšie zavádzanie nabíjacích miest, čo znamená definovanie hlavného plánu; aby zaviedla rámec, ktorý prideluje nabíjacej sieti nízkouhlíkovú a lacnú energiu; aby predĺžila trvanie koncesií na nabíjacie siete s cieľom prilákať viac prevádzkovateľov, čo zabezpečí väčšiu stabilitu celého systému; aby podporila rozvoj technológie Vehicle-to-Grid definovaním spoločných noriem pre budúce projekty.

Prínosy a výzvy pre Európu : Hustá a zjednodušená sieť podporí používanie elektromobilov. V Európe potrebujeme nainštalovať 6,8 milióna nabíjacích miest, aby sme dosiahli cieľ znížiť emisie CO₂ z osobných automobilov o 55 % do roku 2030. To znamená dramatickú zmenu tempa: v súčasnosti sa inštaluje 2 000 nabíjacích miest týždenne a tento počet je potrebné zvýšiť na 14 000! Na každých 100 kilometrov cesty budeme potrebovať 184 nabíjacích staníc. Ešte stále sme ďaleko: v súčasnosti šesť európskych krajín nemá žiadne dobíjacie body na každých 100 kilometrov a 17 ich má menej ako 5 ⁽¹⁴⁾. Celkové investície do vytvorenia tejto siete (verejné a súkromné) sa odhadujú na 280 miliárd EUR, ak

zahrnieme aj výstavbu dodatočných kapacít na výrobu energie z obnoviteľných zdrojov. V krajine, ako je Spojené kráľovstvo, by technológia V2G mohla do roku 2030 ušetriť 268 miliónov eur ročne na spotrebe elektrickej energie. Široké využívanie tejto technológie by umožnilo efektívnejšie riadiť špičky v spotrebe elektrickej energie, čím by sa znížilo využívanie zdrojov energie, ktoré sú často drahšie a náročnejšie na emisie oxidu uhličitého.

5) DOSIAHNUTIE SUVERENITY DODÁVOK KRITICKÝCH SUROVÍN

Zámer: zriadiť celoeurópsku organizáciu, ktorá bude zodpovedná za zabezpečenie našich potrieb v oblasti citlivých surovín prostredníctvom priamych rokovaní s producentnými krajinami. Tento prístup by sa mal uplatňovať aj na spracovanie materiálov (hydrometalurgia, recyklácia). Zriadiť európsku diplomaciu hodnotového reťazca, ktorej cieľom bude zabezpečiť európske dodávky prostredníctvom rokovaní s určitými krajinami.

Prínosy a výzvy pre Európu : uspokojiť rastúce potreby výrobcov automobilov za kontrolovanejších cenových podmienok (elektromobil spotrebuje šesťkrát viac kritických surovín ako bežný automobil). Do roku 2030 bude len 5 % požiadaviek pochádzať z európskych zdrojov. Čína v súčasnosti ovláda tento sektor (90 % kapacity na rafináciu lítia sa nachádza v Číne).

6) ZVÝŠIŤ KONKURENCIESCHOPNOSŤ EURÓPY V POLOVODIČOCH

Zámer: uskutočniť strategické investície do výskumu a vývoja s cieľom upevniť pozíciu európskeho šampióna (ASML), ktorý má prakticky monopol v oblasti technológie EUV (Extreme Ultraviolet Lithography). Táto technológia umožňuje výrobu menších a výkonnejších mikročipov. Cieľom je uspokojiť potreby všetkých priemyselných odvetví, najmä automobilového priemyslu. Európa by mala využiť tento model na podporu vzniku nových šampiónov špecializovaných na polovodiče. Buď posilnením existujúcich hráčov (STMicroelectronics), alebo vytvorením nových. Potreby priemyslu sa netýkajú len najsofistikovanejších polovodičov, ale aj bežných polovodičov.

Prínosy a výzvy pre Európu : Európske polovodičové spoločnosti sú v priemere sedemkrát menšie ako ich konkurenti. Potreba automobilového priemyslu po polovodičoch však prudko rastie, čo je pre ne príležitosťou. Za predpokladu, že dokážu dodávať vysokokvalitné výrobky s veľmi dlhou životnosťou a nulovou chybovosťou.

⁶⁴⁾ <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/>

7) ŠTANDARDIZÁCIA « SOFTWARE DEFINED VEHICLE » (SDV)

Zámer : Vytvoriť podmienky pre výrobcov automobilov, aby mohli navrhovať « Software-Defined vehicles » - softvérovo definované vozidlá za rozumné ceny, a to prostredníctvom spojenia určitých vývojových trendov a definovania noriem. Podobne ako v Číne by mohli skryté komponenty zdieľať všetci výrobcovia.

Prínosy a výzvy pre Európu : zvládnuť to, čo bude v 2030 predstavovať 40 % hodnoty vozidla. Celosvetový trh so softvérom bude mať do roku 2030 hodnotu 100 miliárd USD. Spolupráca európskych výrobcov automobilov by im umožnila dosiahnuť suverenitu a konkurencieschopnosť v oblasti palubných technológií.

8) PODPORA VZNIKU EURÓPSKEHO ŠAMPIÓNA PRIEMYSELNÉHO METAVERZA

Zámer: Európa už dosiahla veľmi vysokú úroveň v oblasti výroby, výskumu a vývoja a logistiky. Teraz musíme urobiť obrovský skok do 21. storočia štandardizáciou našich prístupov. Ako to môžeme urobiť? Vytvorením európskeho šampióna v oblasti metavýroby, ktorý bude poskytovať riešenia výziev digitalizácie priemyselných činností (dizajn, výroba, logistika atď.). Mohla by sa nadviazať spolupráca medzi výrobcami a rôznymi technologickými subjektmi zapojenými do cloudu, rozšírenej reality, umelej inteligencie, internetu vecí atď. Tento projekt si vyžaduje, aby vlády nasmerovali svoje výdavky na existujúcich európskych šampiónov s cieľom vytvoriť skupinu talentov, umiestniť cloudové infraštruktúry v Európe a definovať spoločné normy kybernetickej bezpečnosti..

Prínosy a výzvy pre Európu : Európa investuje do výskumu a vývoja v technologickom sektore päťkrát menej ako Spojené štáty. V dôsledku toho priťahuje trikrát menej finančných prostriedkov ako Spojené štáty. Zatiaľ čo Spojené štáty a Čína masívne investujú do technológií pre spotrebný tovar aj obranný sektor, Európa musí svoje úsilie zintenzívniť. Je to otázka suverenity, dekarbonizácie (zníženie emisií v dodávateľskom reťazci o 30 % v priebehu desiatich rokov) a konkurencieschopnosti.

9) ZJEDNOTIŤ RECYKLÁCIU BATÉRIÍ

Zámer: spoločné nakladanie s odpadom. To sa dosiahne rozvojom spolupráce medzi priemyselnými partnermi s cieľom vytvoriť šampiónov v recyklácii v každej technológii batérií. Uľahčiť rozvoj projektov recyklácie batérií. Rozvíjať partnerstvá v Európe so subjektmi, ktoré vlastnia technológie, vrátane čínskych subjektov.

Prínosy a výzvy pre Európu : Do roku 2030 sa podiel elektrických vozidiel na predaji automobilov zvýši z 8 % na 55 %. Zároveň sa prudko zvýši podiel vzácnych materiálov spotrebovávaných v automobilovom priemysle: kobalt sa zvýši päťnásobne a lítium sedemnásobne. A niklu budeme potrebovať osemkrát viac ako dnes. Každý rok končí životnosť 11 miliónov vozidiel. Ich recykláciou môžeme získať dostatok ocele na výrobu 8 miliónov nových automobilov a dostatok plastov a medi na 5 miliónov nových automobilov.


10) POSILNENIE POTENCIÁLU VODÍKA

Zámer : Prijat technologickú neutralitu, pokiaľ ide o vodík; zahrnúť do projektov malú mobilitu. Vypracovať hlavný plán, ktorý by určil najslubnejšie oblasti a koordinoval opatrenia v celej Európe. Sústrediť úsilie na najrelevantnejšie oblasti: prepojenie medzi rozvodmi na dodávku vodíka a čerpacími stanicami (HFS), koordinácia vzniku vodíkových uzlov (hubov), ktoré sa majú zriadiť v blízkosti ekologických zdrojov energie. Zriadiť vodíkové distribučné siete. Priblíženie sa k potenciálnym kupujúcim.

Prínosy a výzvy pre Európu : Vodíkové systémy pohonu vozidla môžu zabezpečiť väčšiu autonómiu. Táto energia je výhodná najmä pre nákladné vozidlá a autobusy a vo všeobecnosti pre všetky vozidlá, ktoré musia prekonávať veľmi dlhé vzdialenosti. Pri rovnakom výkone vodík umožňuje znížiť veľkosť batérie, a tým aj jej hmotnosť, ako príklad uveďme nový elektromobil Renault Master: na dosiahnutie reálneho dojazdu 500 kilometrov by systém batéria – vodíkový palivový článok (typ Hyvia) bol dvakrát ľahší (775 kg) ako konvenčná batéria (1427 kg).

ZÁVER

Návrhy, ktoré predkladáme v tejto výzve, sú ambiciózne, ale konkrétne. Ukazujú, že európsky automobilový priemysel sa môže rýchlo stať riešením výziev, ktorým kontinent čelí. Sme si vedomí, že si to vyžaduje zmenu paradigmy. Teraz sa musíme inšpirovať tým, čo sa inde robí lepšie. Spolupráca sa stáva nevyhnutnosťou, a to tak medzi konkurentmi, ako aj medzi priemyselnými odvetvami. Sme pripravení spolupracovať so všetkými relevantnými inštitúciami a zainteresovanými stranami, aby sme tieto myšlienky posunuli vpred. V hre je prosperita nášho kontinentu.



List Európe

Also available in French, English,
Deutsch, Spanish, Italian, Slovenian,...
on www.renaultgroup.com

**Renault
Group**