

**List do
Europy.**

Na rzecz

**zrównoważonego,
integracyjnego
i konkurencyjnego
przemysłu
motoryzacyjnego**

LUCA de MEO

Mój list do Europejczyków

Od 6 do 9 czerwca Europejczycy będą wybierać swoich przedstawicieli do Parlamentu Europejskiego na kolejnych pięć lat. Niedługo potem w Brukseli rozpocznie urzędowanie nowa Komisja. To niezwykle istotny moment w demokratycznym życiu naszego kontynentu. Poprzez podejmowane decyzje i wprowadzane regulacje Unia Europejska wpływa nie tylko na gospodarkę, ale również na nasze codzienne życie. Decyzje na szczeblu europejskim mają dalekosiężny wpływ na wiele sektorów gospodarki, począwszy od przemysłu motoryzacyjnego, którego jestem przedstawicielem. To właśnie wybrani do Parlamentu posłowie będą przyjmować najważniejsze rozstrzygnięcia na nadchodzące lata.

Pragnę zaznaczyć, że jestem przekonany Europejczykiem i pełniłem w przeszłości funkcje kierownicze w kilku krajach europejskich: w Niemczech, Belgii, Hiszpanii, Francji i we Włoszech. Mocno wierzę w przyszłość europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, który jest silnie zaangażowany w transformację energetyczną.

Jednak to ogromne przedsięwzięcie (250 miliardów euro) wymaga ustanowienia jasnych i stabilnych ram.

W przededniu debat, które napędzać będą kampanię wyborczą, pragnę zabrać głos nie po to, by uprawiać politykę, ale po to, by pomóc w wyborze właściwej polityki. Polityki, która pozwoli naszym firmom stawić czoła dzisiejszym wyzwaniom technologicznym i geopolitycznym. Wierzę, że aby to osiągnąć, konieczne jest podejmowanie wspólnych wysiłków oraz tworzenie partnerstw między sektorem publicznym i prywatnym. Airbus jest świetnym przykładem tego, co Europa jest w stanie osiągnąć. Poprzez wzmocnienie wspólnych inicjatyw będziemy w stanie wprowadzić naszą branżę na nową ścieżkę rozwoju.

Luca de Meo

CEO, Renault Group

Marzec 2024 r.

DIAGNOZA

Przemysł motoryzacyjny, będący filarem europejskiej gospodarki, jest zagrożony przez napływ chińskich samochodów elektrycznych

Przemysł motoryzacyjny zatrudnia 13 milionów osób w Europie, czyli 7% wszystkich pracowników najemnych i 8% pracowników produkcyjnych. Liczby te odzwierciedlają znaczenie gospodarcze sektora, który odpowiada za 8% europejskiego PKB. Branża motoryzacyjna eksportuje więcej niż importuje, a nadwyżka handlowa między Europą a resztą świata wynosi 102 mld euro⁽¹⁾. To kwota zbliżona do poziomu deficytu handlowego Francji w 2023 r. (105 mld euro). Przemysł motoryzacyjny odgrywa ważną rolę w zakresie innowacji i inwestycji, a nakłady na badania i rozwój w tym sektorze wynoszą 59 mld euro, czyli 17% wszystkich wydatków na badania i rozwój, w tym w sektorze publicznym, i 26% nakładów badawczo-rozwojowych sektora przemysłowego. Jednocześnie jedna trzecia inwestycji w Europie realizowana jest przez branżę motoryzacyjną. Bez przemysłu motoryzacyjnego Europa pozostałaby w tyle w wyścigu innowacyjności, ponieważ odsetek PKB przeznaczany na badania i rozwój spadłby poniżej 2%, a różnica w stosunku do Stanów Zjednoczonych (3,4% w 2021 r.) osiągnęłaby dramatycznie wysoki poziom. Samochody są dziś zdecydowanie preferowanym środkiem transportu (80% pasażerów i towarów na kilometr). Badania wskazują, że trend ten prawdopodobnie utrzyma się do 2040 roku. Jednocześnie przemysł motoryzacyjny jest bardzo ważnym źródłem dochodów dla państw, generuje bowiem 392 miliardy euro i ponad 20% wpływów podatkowych w Unii Europejskiej.

Niemniej jednak dostrzegamy narastające oznaki słabości, które mogą stać się źródłem poważnych obaw, jeśli nic nie zostanie zrobione.

⁽¹⁾ ACEA pocket guide 2023-2024 (wszystkie dane liczbowe z wyjątkiem danych dla Francji)

Po pierwsze środek ciężkości globalnego rynku motoryzacyjnego przesunął się do Azji, gdzie obecnie sprzedaje się 51,6% nowych samochodów osobowych. To dwukrotnie więcej niż w Ameryce Północnej i Południowej łącznie (23,7%) oraz w Europie (19,5%) ⁽²⁾.

Modele zelektryfikowane (samochody elektryczne i hybrydy plug-in) zyskują na znaczeniu i odpowiadają za 14% globalnej sprzedaży ⁽³⁾. Chiny szybko rozwijają segment pojazdów całkowicie elektrycznych. Dzięki ogromnemu rynkowi krajowemu (8,5 miliona samochodów elektrycznych sprzedanych w 2023 r. według Chińskiego Stowarzyszenia Samochodów Osobowych, czyli 60% całkowitej globalnej sprzedaży), już w 2022 r. Chiny miały blisko 4% udziału w rynku europejskim. W 2023 r. około 35% samochodów elektrycznych eksportowanych na całym świecie pochodziło z Chin. Logiczną konsekwencją tej sytuacji jest pięciokrotny wzrost europejskiego importu z Chin od 2017 roku. Przyczyniło się to do gwałtownego wzrostu deficytu handlowego między Europą a Chinami: podwoił się on w latach 2020-2022 i obecnie wynosi prawie 400 miliardów euro!

Markami najczęściej eksportowanymi w pierwszej połowie 2023 r. były MG i BYD. Do tego dochodzi Tesla, która dostarcza Model Y ze swojej fabryki w Szanghaju do Europy.

Przestawienie się na pojazdy elektryczne to ogromne wyzwanie, które głęboko zmienia branżę

Łańcuch wartości produkcji pojazdów nie zmienił się zasadniczo przez okres 140 lat. Opracowanie modelu trwało od 4 do 5 lat, a jego produkcja i sprzedaż od 7 do 8 lat.

Trwająca obecnie rewolucja doprowadziła do powstania co najmniej czterech nowych łańcuchów wartości: pojazdów elektrycznych, oprogramowania, mobilności (w tym usług finansowych i energetycznych) oraz gospodarki o obiegu zamkniętym. W rezultacie podwoił się potencjał biznesowy: możliwości dla branży szacowane są na 200 miliardów dolarów w zasięgu geograficznym odpowiadającym działalności Renault.

Producenci muszą pozyskać wiedzę specjalistyczną w nowych obszarach, z których każdy rządzi się własnymi prawami i ma własny potencjał biznesowy. W rezultacie nowy świat motoryzacji wymaga horyzontalnego, ekosystemowego podejścia.

⁽²⁾ ACEA, maj 2023 r. (<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>)

6 występujących jednocześnie wyzwań

Europejskie podmioty działające na rynku motoryzacyjnym znajdują się pod ogromną presją. W dążeniu do zrównoważonego rozwoju muszą stawić czoła sześciu wyzwaniom jednocześnie:

- **Dekarbonizacja.** Do 2035 r. emisje z pojazdów w Europie muszą zostać zredukowane do zera. Żadna inna branża nie podlega tak ambitnym celom. Wiąże się to ze znacznymi inwestycjami: w latach 2022-2024 europejscy producenci samochodów zobowiązali się przeznaczyć na ten cel 252 mld euro ⁽⁴⁾.

- **Rewolucja cyfrowa.** Chociaż branża motoryzacyjna opiera się na sprzęcie, to oprogramowanie będzie stanowić coraz większą część wartości (20% kosztu samochodu w 2022 r.) Poziom ten ma się zwiększyć dwukrotnie do 40% do 2030 roku. Przewiduje się, że rynek oprogramowania dla branży mobilności wzrośnie trzykrotnie do ponad 100 mld dolarów do 2030 roku.

- **Regulacje prawne.** Każdego roku wprowadzanych jest od ośmiu do dziesięciu nowych regulacji. Wymaga się, aby samochody były bardziej zaawansowane technologicznie i paliwooszczędne, a jednocześnie tańsze. Muszą być zgodne z nowymi normami i spełniać wymogi środowiskowe i społeczne, co wiąże się z szeregiem testów i kontroli. Przyniosło to efekt całkowicie odwrotny do zamierzonego: samochody osobowe są obecnie średnio o 60% cięższe. Od lat 90. polityka ta wyraźnie faworyzowała modele klasy premium ze szkodą dla bardziej popularnych modeli. Aby dostosować się do tych uwarunkowań, producenci nie tylko przenieśli swoją produkcję (utrata 40% miejsc pracy we Francji i podobna tendencja we Włoszech), ale także podnieśli ceny sprzedawanych pojazdów (+50%) ⁽⁵⁾. W rezultacie flota samochodowa niebezpiecznie się starzeje. Średni wiek pojazdu wzrósł z 7 do 12 lat ⁽⁶⁾. Ogólny bilans CO₂ jest niekorzystny, a emisje z samochodów dostawczych rosną najszybciej (+45% od 1990 r.) ⁽⁷⁾.

- **Zmienność technologiczna.** Nowe technologie pochłaniają duże środki pieniężne. Budowa „gigafabryki” kosztuje od 1 do 3 miliardów euro, a instalacja taka może okazać się przestarzała w ciągu zaledwie kilku lat lub - co gorsza - zanim jeszcze zostanie otwarta. Technologia akumulatorów jest wciąż daleka od stabilności, a innowacje pojawiają się coraz szybciej.

- **Zmienność cen.** Ceny surowców krytycznych (Critical Raw Materials - CRM) zmieniają się w zawrotnym tempie. Przykładem jest cena litu, która w ciągu dwóch

⁽⁴⁾ Badanie Lazard oparte na raportach rocznych producentów samochodów (kwiecień 2022)

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

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

⁽⁷⁾ Raport „Transport i środowisko”, „Emisje CO₂ z samochodów: fakty”, 2018

lat wzrosła dwunastokrotnie, a następnie spadła o połowę! Powód jest prosty: w przeciwieństwie do ropy naftowej, której ceny są regulowane przez OPEC, nie ma organizacji zarządzającej tymi rynkami. Nic więc dziwnego, że surowce te stanowią obecnie znaczną część całkowitego kosztu samochodu. Cena samego litu w przeciętnej baterii jest równoważna cenie silnika spalinowego.

- Szkolenie pracowników. Transformacja cyfrowa i środowiskowa ma wpływ na 25 milionów miejsc pracy w przemyśle. Z tego powodu wiele osób będzie musiało zostać szybko przeszkolonych. Dotyczy to przemysłu motoryzacyjnego, ale także wszystkich sektorów, które z nim współpracują, nie wspominając o całym łańcuchu wartości (wydobycie, gospodarka o obiegu zamkniętym). We Francji sektor silników spalinowych to 50 tysięcy miejsc pracy (szacunki z 2019 r.). Wszystkie te osoby będą wymagały przekwalifikowania w celu zdobycia nowych umiejętności. Jednocześnie powstanie 8 000 nowych miejsc pracy w sektorze elektrycznym i 4 000 w sektorze oprogramowania. W całej Europie transformacja w sektorze technologii spalinowych wpłynie na 500 000 miejsc pracy, a 120 000 nowych miejsc pracy zostanie utworzonych. Ponadto, 800 000 pracowników będzie musiało zostać przeszkolonych do 2025 roku, aby zaspokoić zapotrzebowanie na siłę roboczą w sektorze produkcji baterii.

Zachwianie równowagi konkurencyjnej: zachęty branżowe w Stanach Zjednoczonych, planowanie strategiczne w Chinach i nowe regulacje w Europie

W otwartej gospodarce konkurencyjność mierzy się względną przewagą poszczególnych uczestników rynku. Jedno jest pewne: produkcja w Europie jest droższa. Samochód segmentu C „made in China” ma przewagę pod względem kosztów w wysokości od 6 000 do 7 000 euro (około 25% całkowitej ceny) w porównaniu z równoważnym modelem europejskim.

Jeśli chodzi o finansowanie przemysłu, uważa się, że Chiny przekazują coraz większe dotacje swoim producentom i to w coraz szybszym tempie (według raportu Ecole Polytechnique, do 2022 r. było to od 110 do 160 mld euro). Dzięki ustawie o redukcji inflacji (IRA) uchwalonej w sierpniu 2022 r. Stany Zjednoczone zasiliły swoją gospodarkę kwotą 387 mld euro, głównie w formie ulg podatkowych. Z tej kwoty 40 mld dolarów w postaci ulg podatkowych przyznano na rozwój ekologicznych technologii produkcyjnych⁽⁸⁾. Europa nie posiada takiego systemu.

W ujęciu operacyjnym koszty energii są o połowę niższe w Chinach i trzykrotnie niższe w Stanach Zjednoczonych niż w Europie. Jeśli chodzi o koszty pracy, są one o 40% wyższe w Europie niż w Chinach.

⁽⁸⁾ Raport Blue Green Alliance „Pivotal Clean Manufacturing Investments in the Inflation Reduction Act”, 2022

W globalnej bitwie o rynek pojazdów elektrycznych możemy wyróżnić trzy radykalnie odmienne strategie:

1) Chiny rozpoczęły realizację ambitnej i proaktywnej strategii przemysłowej ⁽⁹⁾

- W 2012 r. rząd w Pekinie postanowił skupić się na samochodach elektrycznych. Jego celem jest zdominowanie globalnego rynku przez chiński przemysł motoryzacyjny.

- Aby to osiągnąć, wprowadzono szereg regulacji zachęcających producentów do poprawy wydajności modeli i zwiększenia sprzedaży. Dając wszystkim firmom dostęp do tego rynku, wspiera się również darwinowską konkurencją między nimi. Firmy, które przetrwają, z pewnością będą bardzo potężne.

- Chiny miały również zainwestować znaczne środki we wszystkie sektory związane z cyklem życia pojazdów elektrycznych, od wydobycia metali ziem rzadkich po recykling akumulatorów.

- Chiny miały zachęcać do definiowania wspólnych standardów w celu zapewnienia suwerenności (większe zachęty dla lokalnych podmiotów w zakresie zamówień) i konkurencyjnych wyników (niższy próg wejścia, ponieważ producenci korzystają z zasobów i technologii, które zostały już opracowane).

- Chiny miały wykorzystywać szereg argumentów, aby zachęcić producentów z innych krajów do zawierania umów partnerskich (na przykład joint venture, transfer technologii) z firmami lokalnymi.

- Ponadto rząd, banki i instytucje finansowe chętnie biorą na siebie ryzyko ponoszone przez start-upy (93% z nich ponosi straty).

Strategia ta przynosi rezultaty: Chiny mają obecnie znaczną przewagę konkurencyjną w całym łańcuchu wartości pojazdów elektrycznych. Kontrolują 75% globalnej zdolności produkcji baterii, 80-90% procesów rafinacji surowców i połowę kopalń produkujących metale ziem rzadkich.

2) Stany Zjednoczone stawiają na zachęty

Program IRA o wartości 387 mld euro wspiera inwestycje. Szczególny nacisk położono na pojazdy elektryczne: jedynie modele montowane w Stanach Zjednoczonych z wykorzystaniem lokalnych zasobów kwalifikują się do dotacji na zakup, co zwiększa sprzedaż.

- Dzięki IRA Stany Zjednoczone wzmacniają swoją bazę przemysłową: moc gigafabryk baterii, które mają zostać ukończone do 2030 roku, wzrosła z 700 gigawatogodzin w lipcu 2002 roku do 1,2 terawatogodziny w lipcu 2023 roku.

- Co więcej, koszt tych fabryk jest niższy. Przed wprowadzeniem IRA gigawatogodzina wymagała inwestycji w wysokości 90 milionów dolarów. Obecnie kwota ta spadła do 60 milionów dolarów ⁽¹⁰⁾. Stawia to USA na równi z

⁽⁹⁾ Raport porównujący amerykańskie, chińskie i europejskie ramy regulacyjne w odniesieniu do przejścia na niskoemisyjną mobilność drogową. Ecole Polytechnique, grudzień 2023

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

Chinami, podczas gdy koszty w Europie pozostają znacznie wyższe: 80 milionów za gigawatogodzinę⁽¹¹⁾.

3) Europa tworzy regulacje w zawrotnym tempie

Europa opracowuje obecnie cały szereg nowych norm i przepisów. W okresie do 2030 r. różne dyrekcje Komisji Europejskiej wprowadzać będą średnio od ośmiu do dziesięciu nowych regulacji rocznie⁽¹²⁾ i to pomimo faktu, że nie istnieje żadna struktura, która zatwierdzałaby harmonogram publikacji tych norm. Stawia to przedsiębiorstwa w bardzo niekorzystnej sytuacji. Często mają one trudności z dotrzymaniem napiętych terminów stosowania nowych przepisów, które wymagają również znacznych zasobów inżynierskich (do 25% działu badawczo-rozwojowego) w celu zbadania sposobu ich wdrożenia.

Celem tych obciążeń regulacyjnych jest uczynienie z Europy lidera w zakresie ochrony środowiska, w nadziei, że przyczyni się to do postępu społecznego na szczeblu globalnym. Problem polega jednak na tym, że inne regiony gospodarcze ociągają się z pójściem w ślady Europy. To z kolei negatywnie wpływa na konkurencyjność europejskich przedsiębiorstw.

W rezultacie Europa stoi w obliczu skomplikowanego zadania. Powinna chronić swój rynek, ale jest zależna od Chin w zakresie dostaw litu, niklu i kobaltu oraz od Tajwanu w zakresie półprzewodników. W interesie Europy jest to, aby uczyć się od chińskich producentów, którzy są o generację do przodu pod względem wydajności i kosztów samochodów elektrycznych (zasięg, czas ładowania, sieć ładowania itp.), oprogramowania i szybkości opracowywania nowych modeli (1,5 do 2 lat w porównaniu z okresem 3 do 5 lat). Konieczne będzie właściwe zarządzanie relacjami z Chinami. Całkowite odcięcie się od nich byłoby najgorszą możliwą reakcją.

⁽¹¹⁾ Analiza ekspercka Ośrodka McKinsey na rzecz przyszłej mobilności

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

ZALECENIA DOTYCZĄCE KONKURENCYJNEGO, NISKOEMISYJNEGO PRZEMYSŁU EUROPEJSKIEGO

Europejski przemysł motoryzacyjny jest zmobilizowany. Unia Europejska musi jednak stworzyć w trybie pilnym warunki niezbędne do powstania prawdziwego ekosystemu niskoemisyjnej mobilności.

Oto kilka konkretnych propozycji działań:

1) Określenie europejskiej strategii przemysłowej, której jednym z filarów będzie przemysł motoryzacyjny. Sektor ten stanowi ponad jedną trzecią europejskiego przemysłu. Europa musi wdrożyć ramy regulacyjne o stabilnej strukturze, ale otwartej zawartości, na wzór modelu chińskiego. Niezbędne jest stworzenie odpowiednich warunków dla powstania nowych europejskich firm pokroju Airbusa, posiadających specjalistyczną wiedzę w zakresie kluczowych technologii.

2) Zapewnienie udziału wszystkich interesariuszy w opracowaniu tej strategii: naukowców, przemysłowców, stowarzyszeń, związków zawodowych i organizacji pozarządowych.

3) Położenie kresu obecnemu systemowi opartemu na ciągłym wprowadzaniu nowych standardów, wyznaczaniu terminów i nakładaniu kar. W przypadku nowych „typów” (nowe modele, nowe technologie) konieczne jest dokonanie

przeгляdu listy norm zaplanowanych na najbliższe sześć lat. Zalecamy ustanowienie jednego punktu kontaktowego, organu, który będzie monitorował i oceniał wszystkie regulacje, analizując ich bezpośredni i pośredni wpływ, a także ich interakcję z innymi normami, zanim zostaną one wdrożone w przemyśle.

4) Przyjęcie podejścia horyzontalnego, a nie tylko wertykalnego. Produkt końcowy (samochód) i technologie nie mogą być jedynymi aspektami branymi pod uwagę. Aby przyspieszyć rozwój korzystania z pojazdów elektrycznych, musimy na przykład upewnić się, że używana energia jest bezemisyjna i dostępna w wystarczających ilościach.

5) Odbudowanie naszej zdolności dostarczania surowców i komponentów elektronicznych, rozwój naszej wiedzy specjalistycznej w zakresie oprogramowania i ustanowienie europejskiej suwerenności w dziedzinie technologii chmury obliczeniowej. Moglibyśmy na przykład stworzyć europejską platformę zakupową dla surowców krytycznych (na wzór tego, co zrobiono w przypadku gazu, czy szczepionek na COVID-19). Moglibyśmy również połączyć zarządzanie zapasami dla różnych podmiotów.

6) W sytuacji, gdy Chiny dążą do dominacji, a Stany Zjednoczone chronią swoją produkcję, Europa musi opracować model hybrydowy. Oznacza to konieczność rozpoczęcia od działań defensywnych, aby zapewnić sobie dobry start, zanim zaczniemy podbijać globalne rynki.

7) Przemysł samochodowy nie kwestionuje Zielonego Ładu ani potrzeby dekarbonizacji sektora mobilności. Dowodem na to jest zainwestowanie 252 mld euro w transformację energetyczną. Apelujemy jednak o ponowne przyjrzenie się warunkom, w jakich wdrażana jest ta globalna strategia.

W jaki sposób? Proponujemy szereg działań, które pozwolą nam podążać w tym kierunku:

Przyjęcie zasady neutralności technologicznej i naukowej. Konkretnie oznacza to zaprzestanie dyktowania przemysłowi wyborów odnośnie technologii. Chodzi o to, aby wyznaczać cele dla przemysłu, ale bez narzucania sposobów ich osiągnięcia. Europa działała wcześniej w taki właśnie sposób, ale zasada ta została niestety zarzucona w przypadku transformacji przemysłu motoryzacyjnego. Warto na przykład przyrzeć się bardzo obiecującemu rozwiązaniu, jakim są e-paliwa. Nasza propozycja opiera się na pomiarze oddziaływania pojazdu w całym

cyklu życia, od montażu po wycofanie z eksploatacji i recykling. Chodzi o to, aby nie skupiać się wyłącznie na zużyciu energii podczas użytkowania. Byłoby to motywującym wyzwaniem dla naszych inżynierów, a jednocześnie zwiększyłoby nasze szanse na sukces w starciu z Chinami i Stanami Zjednoczonymi. W ten sposób wytyczylibyśmy europejski sposób działania.

Włączenie 200 największych miast w europejską strategię dekarbonizacji przemysłu motoryzacyjnego. Oznaczałoby to szybsze i bardziej namacalne korzyści dla obywateli. Miasta mają wpływ na systemy zarządzania ruchem, lokalne podatki i dostęp samochodów do obszarów miejskich. Jednym z rozwiązań mogłoby być zezwolenie na wjazd do miast bez opłat tylko małym samochodom elektrycznym lub wodorowym oraz samochodom dostawczym, a także samochodom z najnowszymi homologacjami. Dlatego tak ważna jest współpraca z władzami miejskimi. Jeśli wszystkie miasta przyjmą te same środki w tym samym czasie, automatycznie doprowadzi to do pozytywnego efektu skali dla branży, która zyska większy rynek.

Wprowadzenie swego rodzaju przemysłowej „Ligi Mistrzów” poprzez system premii i kar, nagradzając czempionów i sankcjonując podmioty, które nie grają zgodnie z zasadami, niezależnie od sektora działalności. Ważne jest, aby system nie miał charakteru wyłącznie sankcyjnego.

Utworzenie zielonych stref ekonomicznych na wzór chińskich specjalnych stref ekonomicznych. Obszary te otrzymywałyby dotacje i inwestycje przemysłowe, podatki i koszty pracy byłyby obniżone przez okres dziesięciu lat, zaś zyski z kapitału zainwestowanego przez system finansowy byłyby zwolnione z podatku. Na zasadach, które należy określić, dywidendy z inwestycji w zielonych strefach mogłyby również być zwolnione z podatku. Koncern Renault dał przykład, tworząc na północy Francji ElectricCity w czerwcu 2021 r. Jest to ekosystem poświęcony pojazdom elektrycznym obejmujący obszar zlokalizowany wokół fabryk w Douai, Maubeuge i Ruitz. Aby osiągnąć cele w zakresie konkurencyjności, Renault skupiło swoje zakłady i dostawców w określonym obszarze geograficznym przypominającym strefę gospodarczą o zwiększonej atrakcyjności.

Przydzielenie branży motoryzacyjnej kontyngentu niskoemisyjnej, przystępnej cenowo energii. Pomogłoby to w produkcji akumulatorów, zarządzaniu infrastrukturą chmury obliczeniowej i promowaniu zrównoważonej mobilności dla klientów. Przejście na napęd elektryczny nie będzie możliwe bez dekarbonizacji energii elektrycznej. Innymi słowy, zielona transformacja wymaga masowej elektryfikacji całej gospodarki. Oczywiście problemem, o którym się nie mówi,

jest „zielona inflacja”, czyli strukturalny wzrost cen produktów przyjaznych dla środowiska. Konsumenci nie są gotowi tego zaakceptować. Właśnie dlatego ceny energii elektrycznej powinny być oddzielone od cen gazu, aby utrzymać je na stabilnym poziomie w dłuższej perspektywie. Ma to kluczowe znaczenie dla naszej konkurencyjności w perspektywie średnio- i długoterminowej. W przeciwnym razie sukces pojazdów elektrycznych będzie zagrożony. W Europie 27 państw członkowskich flota samochodów elektrycznych (40 milionów sztuk do 2030 r.) będzie wymagać produkcji 250 TWh energii elektrycznej. Będzie to stanowić niecałe 10% całkowitego zużycia energii elektrycznej w Europie.

Przyspieszenie rozwoju inteligentnych, hiperpołączonych pojazdów autonomicznych. To drugi strategiczny łańcuch wartości, który należy wdrożyć. Porównując to do telefonów komórkowych, to tak jakby zamienić starą Nokię 6510 na nowego iPhone'a. Dzięki tzw. pojazdom definiowanym programowo, czyli Software Defined Vehicles, doświadczenia konsumentów diametralnie się zmienią. Podobne zmiany dotyczyć będą relacji pojazdu z otoczeniem. Niezbędne jest zapewnienie europejskiej suwerenności w zakresie technologii półprzewodnikowych, infrastruktury chmury obliczeniowej i standardów cyberbezpieczeństwa. W tym obszarze konieczne jest wdrożenie polityki wspierającej i stymulującej innowacje cyfrowe. Będzie to wymagało zachęt podatkowych i platform współpracy w celu dostarczenia materii firmom i start-upom w dziedzinie sztucznej inteligencji, cyberbezpieczeństwa i innych obszarów technologii cyfrowych. Opracowane w ten sposób inteligentne, zintegrowane pojazdy przyniosą korzyści na trzy sposoby: poprzez płynniejszy ruch drogowy, niższe zużycie energii i mniej ofiar śmiertelnych na drogach... Dzięki wdrożeniu wspólnych standardów, na wzór tego, co robią Chiny, szacuje się, że 70% zawartości technicznej samochodów, czyli ta część, której konsument nie widzi, mogłaby być współdzielona między producentami.

Zaangażowanie obywateli w zieloną transformację poprzez powrót do fundamentów przemysłu motoryzacyjnego: masowego rozwoju małych samochodów do użytku miejskiego i dostaw na ostatnim odcinku. W ciągu dwudziestu lat średnia cena samochodów miejskich wzrosła z 10 000 euro do 25 000 euro. Z kolei roczny budżet, który konsumenci przeznaczają na mobilność (benzyna, serwis, ubezpieczenie i podatek) wzrósł z 3 500 euro do 10 000 euro. Biorąc pod uwagę, że średnia pensja wzrosła w tym samym okresie o zaledwie 37%, klasa średnia zaczyna rezygnować z samochodów. W Europie sprzedaż spadła z 13 milionów sztuk w 2019 roku do 9,5 miliona w 2023 roku. Poruszanie się na co dzień pojazdem elektrycznym o masie 2,5 tony jest oczywistym nonsensem środowiskowym. Problem polega na tym, że europejskie przepisy

(dotyczące bezpieczeństwa, emisji spalin itp.) wywarły negatywny wpływ na rentowność segmentu małych samochodów, których sprzedaż spadła o 40% w ciągu dwudziestu lat. Aby znaleźć rozwiązanie, powinniśmy czerpać inspirację z koncepcji „kei cars”, japońskich samochodów miejskich. Oddziaływanie małych pojazdów na środowisko od etapu produkcji do wycofania z eksploatacji jest o 75% niższe. Mogą one być sprzedawane po cenie o 50% niższej niż modele średniej klasy. Moglibyśmy szybko odwrócić obecną tendencję dzięki szeregowi niedrogich środków: leasingowi społecznemu, bezpłatnym miejscom parkingowym, preferencyjnym cenom ładowania, niższemu oprocentowaniu kredytów, zachętom dla młodych nabywców itp.

Wdrożenie nowego ładu opartego na współpracy pomiędzy sektorem publicznym i prywatnym w celu szybkiego osiągnięcia masy krytycznej na poziomie europejskim. Transformacja ekologiczna to działanie zespołowe: europejscy producenci, będący pod presją rynków finansowych, często zmuszeni są skupiać się na krótkoterminowych zyskach, zamiast dokonywać inwestycji, które w dłuższej perspektywie są niezbędne, choć nie dają gwarancji zwrotu. Chiny rozwiązały ten problem, mobilizując wszystkie siły, w tym instytucje finansowe, wokół jednego celu. Amerykanie są liderem w zakresie ekosystemów (takich jak Dolina Krzemowa), które zapewniają finansowanie wszystkich projektów. W Europie natomiast nasze podejście pozostaje rozdrobnione i zależy od kraju oraz sektora przemysłu. Mamy również najsurowsze na świecie przepisy antymonopolowe. Płacimy za to wysoką cenę w postaci opóźnienia o całą generację w wielu technologiach i sektorach gospodarki. Co więcej, europejskie firmy są mniejsze od azjatyckich i amerykańskich gigantów. Dlatego też zalecamy wdrożenie dziesięciu dużych europejskich projektów w strategicznych obszarach, łączących wszystkie podmioty publiczne i prywatne w ramach ponadnarodowego i interdyscyplinarnego podejścia. Istnieje wypróbowany i przetestowany model: jest nim Airbus!

10 projektów, które pozwolą Europie nadrobić zaległości

1) Promowanie małych, przystępnych cenowo samochodów europejskich

Pomysł: wspieranie projektów współpracy między producentami w celu opracowania i wprowadzenia na rynek małych, przystępnych cenowo samochodów osobowych i dostawczych produkowanych w Europie. Jednocześnie należy zachęcać konsumentów do zakupu tych pojazdów poprzez oferowanie bonusów i korzyści, takich jak zarezerwowane miejsca parkingowe, tańsze parkowanie, czy zarezerwowane punkty ładowania.

Korzyści i wyzwania dla Europy ⁽¹³⁾: zmniejszenie śladu węglowego pojazdów miejskich: 75% dzisiejszych emisji dwutlenku węgla przeciętnego samochodu, od momentu produkcji do wycofania z eksploatacji. Gdyby wszystkie miejsca parkingowe w Paryżu były dostosowane do małych samochodów miejskich, zaoszczędzona przestrzeń odpowiadałaby 55 stadionom piłkarskim w tym mieście. Pojazdy te znacznie poprawiłyby również jakość powietrza w miastach (co czwarte miasto boryka się z problemem złej jakości powietrza, a 39% emisji pochodzi z ruchu drogowego). Stanowiłoby to również doskonałą alternatywę, aby stawić czoła międzynarodowej konkurencji: samochody kompaktowe są od 20 do 30% tańsze, mogłyby one generować dodatkowy wzrost w Europie (500 mln euro PKB rocznie) i doprowadzić do powstania ponad 10 tys. miejsc pracy w przemyśle.

2) Rewolucja w dostawach na ostatnim odcinku

Pomysł: ustanowienie ram dla nowych europejskich firm specjalizujących się w elektrycznych rozwiązaniach dla dostaw miejskich. Producenci pojazdów i firmy logistyczne współpracowałyby w celu zidentyfikowania najlepszych opcji.

Korzyści i wyzwania dla Europy: jest to kluczowe rozwiązanie dla zmniejszenia wpływu szybkiego rozwoju handlu elektronicznego na emisje dwutlenku węgla: emisje CO₂ z niewielkich pojazdów dostawczych szacuje się w Europie na 74 miliony ton. Przewiduje się, że europejski rynek elektrycznych samochodów dostawczych wzrośnie o 40% rocznie do 2030 r.

⁽¹³⁾ Dane Grupy Renault, projekt nowego Twingo

3) Przyspieszenie odnowienia floty pojazdów

Pomysł: stworzenie europejskiego narzędzia do monitorowania floty samochodowej i produkowanych przez nią emisji. Można by wprowadzić europejski plan Marshalla w celu przyspieszenia wymiany floty, a tym samym zdecydowanego zmniejszenia emisji CO₂. Plan taki mógłby być oparty na europejskim funduszu, który dokonywałby redystrybucji zasobów proporcjonalnie do możliwości każdego kraju. Zasada byłaby taka sama jak w przypadku planu odbudowy po pandemii Covid-19. Na szczeblu krajowym mogłyby zostać wprowadzone zachęty do zakupu nowych lub używanych pojazdów elektrycznych. Aby taki program był skuteczny, musiałby działać przez dziesięć lat.

Korzyści i wyzwania dla Europy: wyeliminowanie 1 mln ton CO₂ do 2030 r. Celem Europy jest wyeliminowanie 310 milionów ton w tym terminie. Jednak w realizacji tego celu pojawiły się opóźnienia, co sprawia, że proponowane rozwiązanie jest tym bardziej interesujące.

4) Rozwój infrastruktury ładowania elektrycznego i technologii Vehicles-to-Grid (V2G)

Pomysł: Rolą Komisji Europejskiej jest opracowanie strategicznego planu rozwoju europejskiej sieci ładowania pojazdów elektrycznych obejmującego ułatwienie szybszego instalowania punktów ładowania w ramach ogólnego planu, wdrożenie ram alokacji taniej, zdekarbonizowanej energii na potrzeby sieci ładowania, wydłużenie okresu obowiązywania koncesji na sieci ładowania w celu przyciągnięcia większej liczby operatorów i zapewnienia większej stabilności całego systemu, a także zachęcanie do rozwoju technologii Vehicle-to-Grid poprzez wyznaczenie wspólnych standardów dla przyszłych projektów.

Korzyści i wyzwania dla Europy: uproszczona sieć o większym zagęszczeniu w celu zachęcenia do korzystania z pojazdów elektrycznych. W Europie trzeba zainstalować 6,8 miliona punktów ładowania, aby osiągnąć cel redukcji emisji CO₂ z samochodów osobowych o 55% do 2030 roku. Będzie to wymagało radykalnej zmiany tempa z obecnego poziomu 2 000 punktów tygodniowo do 14 000! Na każde 100 kilometrów dróg potrzebne będą 184 stacje ładowania. Wciąż jesteśmy daleko od osiągnięcia tego celu: obecnie w sześciu krajach europejskich nie ma punktów ładowania co 100 kilometrów, a w 17 jest ich mniej niż 5 ⁽¹⁴⁾. Szacowana łączna wartość inwestycji (publicznych i prywatnych) koniecznych do stworzenia tej sieci wynosi 280 miliardów euro, wliczając w to stworzenie dodatkowych mocy do generowania energii odnawialnej. W kraju takim jak Wielka Brytania

⁽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/>

technologia V2G mogłaby umożliwić zaoszczędzenie 268 milionów euro rocznie na zużyciu energii elektrycznej do 2030 roku. Jeśli technologia ta zostanie wdrożona na szeroką skalę, pomoże zarządzać szczytowym zużyciem energii, zmniejszając tym samym wykorzystanie źródeł energii, które są często droższe i bardziej emisyjne.

5) Osiągnięcie suwerenności w zakresie dostaw surowców krytycznych

Pomysł: ustanowienie ogólnoeuropejskiej organizacji w celu zabezpieczenia niezbędnych dostaw szczególnie wrażliwych surowców poprzez bezpośrednie negocjacje z krajami produkującymi. Podejście to powinno również dotyczyć przetwarzania surowców (hydrometalurgia, recykling). Należy rozwinąć europejską dyplomację w zakresie łańcucha wartości w celu zabezpieczenia dostaw do Europy poprzez negocjacje z wieloma krajami.

Korzyści i wyzwania dla Europy: zaspokojenie rosnących potrzeb producentów przy jednoczesnym zwiększeniu kontroli nad cenami, biorąc pod uwagę, że samochód elektryczny wymaga sześciokrotnie większej ilości kluczowych surowców niż samochód konwencjonalny. Do 2030 r. jedynie 5% zapotrzebowania będzie zaspokajane ze źródeł europejskich. Chiny obecnie kontrolują ten sektor, dysponując 90% światowych zdolności rafinacji litu.

6) Zwiększenie konkurencyjności Europy w dziedzinie półprzewodników

Pomysł: dokonanie strategicznych inwestycji w badania i rozwój w celu skonsolidowania pozycji europejskiego lidera (ASML) posiadającego faktyczny monopol w zakresie technologii EUV (Extreme Ultraviolet Lithography). Technologia ta umożliwia produkcję mniejszych i bardziej wydajnych mikroprocesorów. Celem ma być zaspokojenie potrzeb wszystkich gałęzi przemysłu, w szczególności sektora motoryzacyjnego. Europa powinna wykorzystać ten model, aby promować powstawanie nowych liderów w dziedzinie półprzewodników albo poprzez wzmocnienie istniejących podmiotów (STMicroelectronics), albo poprzez tworzenie nowych. Sektor przemysłowy potrzebuje pełnej gamy półprzewodników, nie tylko tych najbardziej zaawansowanych, ale także bardziej konwencjonalnych.

Korzyści i wyzwania dla Europy: Europejskie firmy produkujące półprzewodniki są średnio siedem razy mniejsze od swoich konkurentów. Jednak spektakularny wzrost zapotrzebowania na półprzewodniki w przemyśle motoryzacyjnym

stwarza dla nich nową szansę. Warunkiem jest dostarczanie niezawodnych produktów wysokiej jakości o długiej żywotności.

7) Standaryzacja pojazdów definiowanych programowo (SDV)

Pomysł: stworzenie warunków umożliwiających producentom opracowanie przystępnych cenowo pojazdów definiowanych programowo poprzez połączenie szeregu rozwiązań i zdefiniowanie standardów. Podobnie jak w Chinach, niewidoczne komponenty mogłyby być współdzielone przez producentów.

Korzyści i wyzwania dla Europy: zdobycie specjalistycznej wiedzy w zakresie technologii, które do 2030 r. będą stanowić 40% wartości pojazdów. Światowy rynek oprogramowania będzie wart 100 miliardów dolarów w 2030 roku. Współpraca między europejskimi producentami umożliwiłaby osiągnięcie suwerenności i przewagi konkurencyjnej w dziedzinie technologii pokładowych.

8) Promowanie powstania europejskiego lidera w dziedzinie metawersu przemysłowego.

Pomysł: Europa osiągnęła już bardzo wysoki poziom w zakresie produkcji, badań i rozwoju oraz logistyki. Obecnie celem jest dokonanie skokowego przejścia do XXI wieku poprzez standaryzację stosowanego podejścia. W jaki sposób? Poprzez stworzenie europejskiego lidera w dziedzinie metawersu przemysłowego zdolnego do zapewnienia rozwiązań w zakresie wyzwań związanych z cyfryzacją operacji przemysłowych (projektowanie, produkcja, logistyka itp.). Mogłyby zostać ustanowione inicjatywy w zakresie współpracy między producentami a podmiotami technologicznymi posiadającymi wiedzę specjalistyczną w dziedzinie chmury obliczeniowej, rozszerzonej rzeczywistości, sztucznej inteligencji, internetu rzeczy itp. Projekt ten wymagałby od rządów przekierowania wydatków na istniejące europejskie czempiony, aby rozwinąć pulę talentów, stworzyć infrastrukturę chmury obliczeniowej w Europie i określić wspólne standardy cyberbezpieczeństwa.

Korzyści i wyzwania dla Europy: Europa inwestuje pięć razy mniej w badania i rozwój w sektorze technologicznym niż Stany Zjednoczone. W rezultacie przyciąga trzy razy mniej funduszy niż Stany Zjednoczone. O ile Stany Zjednoczone i Chiny dokonały ogromnych inwestycji w technologie zarówno w sektorze dóbr konsumpcyjnych, jak i obronności, Europa musi zintensyfikować swoje wysiłki. Jest to istotne z punktu widzenia suwerenności, dekarbonizacji (zmniejszenia emisji w łańcuchu dostaw o 30% w ciągu dziesięciu lat) i konkurencyjności.

9) Ujednoczenie recyklingu baterii

Pomysł: wspólne zarządzanie odpadami. Będzie to możliwe dzięki rozwojowi współpracy między partnerami przemysłowymi w celu stworzenia liderów recyklingu dla każdej technologii baterii. Konieczne jest ułatwienie rozwoju projektów w zakresie recyklingu baterii, a także rozwój partnerstw w Europie z podmiotami, które dysponują technologiami, w tym z podmiotami chińskimi.

Korzyści i wyzwania dla Europy: Do 2030 r. udział pojazdów elektrycznych w ogólnej sprzedaży samochodów wzrośnie z 8% do 55%. Jednocześnie gwałtownie wzrośnie ilość rzadkich surowców wykorzystywanych w przemyśle motoryzacyjnym - pięciokrotnie w przypadku kobaltu i siedmiokrotnie w przypadku litu. Zapotrzebowanie na nikiel wzrośnie z kolei ośmiokrotnie. Każdego roku 11 milionów pojazdów osiąga koniec okresu eksploatacji. Poddając je recyklingowi, możemy odzyskać wystarczającą ilość stali do produkcji 8 milionów nowych samochodów oraz wystarczającą ilość plastiku i miedzi do produkcji 5 milionów nowych pojazdów.

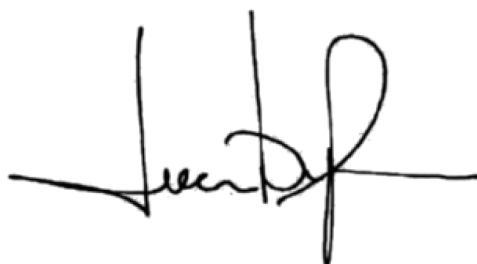
10) Wzmocnienie potencjału wodoru

Pomysł: przyjęcie zasady neutralności technologicznej dla wodoru oraz uwzględnienie mobilności na małą skalę w prowadzonych projektach. Opracowanie centralnego planu identyfikującego najbardziej obiecujące obszary i zapewniającego koordynację działań w całej Europie. Skoncentrowanie wysiłków w najistotniejszych obszarach: połączeń między rurociągami wodorowymi a stacjami paliw (HFS), koordynacji powstawania węzłów wodorowych w pobliżu źródeł zielonej energii. Stworzenie sieci dystrybucji wodoru. Zbliżenie się do potencjalnych nabywców.

Korzyści i wyzwania dla Europy: Napędzane wodorem układy napędowe mogą zapewnić większy zasięg. Wodór szczególnie dobrze nadaje się do samochodów ciężarowych i autobusów oraz ogólnie do wszystkich pojazdów pokonujących duże odległości. Przy takim samym poziomie wydajności wodór umożliwia zmniejszenie rozmiaru akumulatora, a tym samym jego wagi. Przykładem jest nowy elektryczny Renault Master: aby osiągnąć rzeczywisty zasięg 500 kilometrów, system połączenia akumulatora i wodorowego ogniwa paliwowego (typu Hyvia) byłby dwukrotnie lżejszy (775 kg) od konwencjonalnego akumulatora (1427 kg).

PODSUMOWANIE

Propozycje przedstawione w niniejszym dokumencie są ambitne, ale jednocześnie konkretne. Pokazują one, że europejski przemysł motoryzacyjny może szybko stać się rozwiązaniem dla wyzwań stojących przed Europą. Zdajemy sobie sprawę, że będzie to wymagało zmiany paradygmatu. Musimy czerpać inspirację z najlepszych praktyk stosowanych w innych krajach. Współpraca jest kluczowa, zarówno dla konkurujących ze sobą przedsiębiorstw, jak i dla sektorów przemysłowych. Jesteśmy gotowi współpracować ze wszystkimi instytucjami i zainteresowanymi stronami nad realizacją tych pomysłów. Stawką jest dobrobyt naszego kontynentu.



List do Europy

Dostępny również po angielsku, niemiecku, włosku, hiszpańsku, portugalsku, rumuńsku, słoweńsku na: www.renaultgroup.com

**Renault
Group**