

Αγορά για λίγους η ηλεκτροκίνηση; Robo-cars προ των πυλών;

2020/01/02 10:57 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Αυτοκίνητα επικοινωνούν με τεχνητή νοημοσύνη και προειδοποιούν το ένα το άλλο για πιθανό κίνδυνο ατυχήματος. Ηλεκτρικά οχήματα “γράφουν” εκατομμύρια χιλιόμετρα εκτοπίζοντας τους συμβατικούς κινητήρες.

Συλλογικά ταξί εξοικονομούν διαδρομές και εκπομπές ρύπων. Αυτές και πολλές άλλες είναι οι προσδοκίες των καταναλωτών στα επόμενα χρόνια. Αλλά μπορεί και όχι.

Η αβεβαιότητα για το μέλλον της αυτοκινητοβιομηχανίας προκαλεί τριγμούς στα μεγάλα ονόματα του κλάδου. Ήδη καταργούνται χιλιάδες θέσεις εργασίας, όπως μετέδωσε η DW.

Αγορά για λίγους η ηλεκτροκίνηση;

Η προστασία του κλίματος απαιτεί δραστικά μέτρα, όπως η στροφή στην ηλεκτροκίνηση και η αποκήρυξη των ρυπογόνων κινητήρων εσωτερικής καύσης. Στη Γερμανία αυξάνεται συνεχώς ο αριθμός των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, **ωστόσο παραμένει χαμηλό το συνολικό τους μερίδιο στην αγορά.**

Η γερμανική κυβέρνηση έχει θεσπίσει οικονομικά και φορολογικά κίνητρα για να αυξήσει τις πωλήσεις. Πρόκειται για μία θετική εξέλιξη, εκτιμά ο Πέτερ Φους, αναλυτής της εταιρίας συμβούλων EY με ειδίκευση στην αυτοκινητοβιομηχανία. “Κυκλοφορούν συνεχώς νέα μοντέλα που θα κάνουν πιο ελκυστική την ηλεκτροκίνηση”, επισημαίνει.

Σημαντικό **εμπόδιο παραμένει η χαμηλή αυτονομία των οχημάτων.** Η VW υπόσχεται την υπέρβαση με το νέο μοντέλο ID.3 που όχι μόνο είναι σχετικά οικονομικό, αλλά και κινείται αυτόνομα για εκατοντάδες χιλιόμετρα μετά τη φόρτιση.

Παραμένει ωστόσο ένα άλλο πρόβλημα: το **περιορισμένο δίκτυο σημείων για τη φόρτιση των οχημάτων.**

Οι ειδικοί υπόσχονται 50.000 νέα σημεία φόρτισης στα επόμενα δύο χρόνια, μεταξύ άλλων σε πάρκινγκ, υπόγεια γκαράζ και χώρους εργασίας. Αλλά για να γίνει αυτό απαιτούνται σημαντικές τροποποιήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας.

Αλλαγές στην αγορά εργασίας

Η ραγδαία άνοδος της ηλεκτροκίνησης ικανοποιεί τους οικολόγους, αλλά αρχίζει να ανησυχεί τα ...συνδικάτα. Ένας ηλεκτροκινητήρας έχει πολύ λιγότερα εξαρτήματα από τον συμβατικό κινητήρα και απαιτεί λιγότερες- αν και υψηλής εξειδίκευσης- εργατοώρες, άρα λιγότερο εργατικό δυναμικό.

Πρόσφατη μελέτη του Center for Automotive Research (CAR) εκτιμά ότι μέχρι το 2030, μόνο στη Γερμανία, αναμένεται να καταργηθούν σχεδόν 234.000 θέσεις εργασίας στις αυτοκινητοβιομηχανίες και στους προμηθευτές τους. Ήδη έχουν ανακοινωθεί απολύσεις στα εργοστάσια που παράγουν συμβατικούς κινητήρες.

Η Audi καταργεί 9.500 θέσεις εργασίας μέχρι το 2025, αν και υπόσχεται να δημιουργήσει 2.000 νέες θέσεις σε καινοτόμους κλάδους όπως η ηλεκτροκίνηση και η ψηφιοποίηση. Η Daimler καταργεί 10.000 θέσεις εργασίας στα επόμενα τρία χρόνια, ελπίζοντας να μειώσει τη μισθολογική δαπάνη κατά 1,4 δισ. ευρώ. Απολύσεις έχει εξαγγείλει η Bosch, ενώ κινητοποιήσεις αναμένονται στην Continental.

Από την άλλη πλευρά, τα μεγάλα ονόματα του κλάδου προωθούν την καινοτομία. Μόνο ο όμιλος VW διαθέτει 33 δις ευρώ στην ηλεκτροκίνηση μέχρι το 2024. Η BMW, που ήταν ο πρωτοπόρος της ηλεκτροκίνησης στη Γερμανία με το μοντέλο i3, υποστηρίζει ότι έχει ήδη πουλήσει περισσότερα από 500.000 ηλεκτρικά οχήματα και επενδύει στην κινεζική CATL.

Την ίδια στιγμή η αμερικανική Tesla εγκαθίσταται στη Γερμανία και προαναγγέλει ένα κολοσσιαίο εργοστάσιο ηλεκτροκίνησης (gigafactory) στις παρυφές του Βερολίνου με 7.000 νέες θέσεις εργασίας. Από το 2021 η νέα μονάδα της Tesla θα παράγει κινητήρες, μπαταρίες, καθώς και το off road μοντέλο Y.

Οι Γερμανοί κατασκευαστές προσπαθούν να αντιμετωπίσουν με ψυχραιμία τον νέο ανταγωνισμό, λέγοντας ότι **“όλοι επωφελούνται από την καινοτομία”**.

Μία επιπλέον πρόκληση για γερμανικές επιχειρήσεις όπως η Continental είναι η ψηφιοποίηση, που σημαίνει αυτοματοποίηση της παραγωγής, αλλά και διασύνδεση των οχημάτων, τα οποία γίνονται κάτι σαν κινούμενα smartphones.

Robo-cars προ των πυλών;

Η περαιτέρω εξέλιξη και τελειοποίηση της διασύνδεσης θα μπορούσε να καταλήξει σε πλήρη αυτονομία κίνησης και σε οχήματα που κινούνται χωρίς οδηγό.

Εδώ οι Γερμανοί έχουν μείνει πολύ πίσω από αμερικανικές εταιρείες, όπως η Waymo και αυτό τους αναγκάζει να συνάψουν συμμαχίες που φάνταζαν αδιανόητες παλαιότερα.

Έτσι η Daimler συνεργάζεται με τη BMW και η VW με τη Ford. Ήδη Daimler και Bosch δοκιμάζουν ένα δικό τους μοντέλο αυτόνομης οδήγησης στο Σαν Χοσέ των ΗΠΑ.

Ωστόσο, πολλά ερωτήματα παραμένουν αναπάντητα. Θα υπάρξει επαρκής ζήτηση για τη νέα τεχνολογία; Και αν ναι, θεωρείται δεδομένο ότι η αυτόνομη οδήγηση είναι πράγματι πιο ασφαλής;

Μέχρι να απαντηθούν όλα αυτά τα ερωτήματα, οι κατασκευαστές επιδιώκουν άμεσα κέρδη από νέα μοντέλα επιχειρηματικότητας, όπως το Carsharing. **Πολλοί οδηγοί αξιολογούν θετικά τη δυνατότητα να πληρώνουν απλώς για τη χρήση και όχι για την κατοχή του αυτοκινήτου.**

Επιτυχείς θεωρούνται εφαρμογές του κλάδου όπως η Car2Go της Daimler και η DriveNow της BMW, που έχουν πλέον συγχωνευθεί.

Στο παιχνίδι προσπαθεί να μπει και η VW, η οποία μπορεί να εγκατέλειψε την πρώτη απόπειρα με το Quicar στο Ανόβερο της Γερμανίας, αλλά κάνει μία δεύτερη προσπάθεια με την εφαρμογή We Share.