

Kako bodo avtonomna vozila spremenila svet?

Zdi se, da smo v zadnjih dveh letih priča izrazitemu napredku na področju t.i. avtonomnih vozil (AV), katerih značilnost je, da bodo vozila sama, brez intervencije šoferja. Mediji in nekateri avtomobilski proizvajalci dajejo občutek, da je avtonomno vozilo praktično pred našimi garažnimi vrati, a bomo v nadaljevanju poskusili razložiti, da temu še zdaleč ni tako. Komercialna uporaba AV je še zelo daleč, vsaj 15, še bolj verjetno pa 30 let bomo morali vsaj delno sodelovati pri vožnji avtomobila. Kakšen pa bi lahko bil vpliv AV na svet, ki ga poznamo?

Učinek avtonomnih vozil na gospodarstvo

Pojav AV bo temeljito prevetрил številne gospodarske panoge. Pozitiven učinek bodo AV prinesli predvsem panogi polprevodnikov in transportu. Čeprav danes avtomobilska industrija predstavlja le 10 % povpraševanja po polprevodnikih (vir: BCA Research), se pričakuje, da bo z AV ta delež občutno narasel. Cestni transport bo z AV prinesel opazne prihranke pri stroških dela in povečal učinkovitost izrabe tovornjakov (računalnik ne potrebuje počitka, ni lačen, žejen, ne prejema plačila in hkrati poveča ponudbo dela za znatno bolj produktivna opravila) kot tudi mestnega prevoza (avtobus, taksi). Pričakuje se, da bo prvi AV dejansko tovornjak, na predvidljivi široki avtocesti. Negativen učinek bo imel pojav AV zlasti na zavarovalništvo, kjer naj bi se po ocenah KPMG zbrane premije za avtomobilska zavarovanja do leta 2040 znižala kar za 60 %, prav tako pa se bodo občutno zmanjšali izdatki za zdravstvo, kjer predstavljajo prometne nesreče 12,5 % vseh obiskov urgentnih centrov po svetu (vir BCA Research).

Učinek na avtomobilsko industrijo

Učinek AV na avtomobilsko industrijo ni enoznačen. Pozitiven vpliv bo gotovo imelo dejstvo, da je AV tako velik tehnološki preboj, da se bodo ljudje hitreje odločili za menjavo svojega vozila za AV vozilo. Prvi AV bodo na trgu pobrali tudi ekstra premijo. AV vozila bodo prevozila tudi mnogo več kilometrov in jih bo potrebno menjavati hitreje, po drugi strani pa je vprašanje, če bo posamezna družina še potrebovala več avtomobilov. AV je idealen za t.i. »car sharing«, kjer si ljudje avtomobila ne bodo lastili, temveč ga uporabljali po potrebi in delili z drugimi. Negotov je tudi vpliv AV na premijske znamke. Čeprav so trenutno gonilo razvoja AV in bodo pobrali omenjeno premijo, je vprašanje, če ne bo ravno pojav AV razvrednotil njihovega poslovnega modela in visokih marž. AV bi utegnil postati dobrina, ki bo vedno vozila po omejitvah, ki si ne bo privoščila športno odpeljanega ovinka in ne bo prinašala simfonije osemvaljnega motorja. Omogočala bo učinkovit premik iz točke A v točko B in vprašanje je, če bodo ljudje še pripravljeni odšteti izjemno velike denarje za dejstvo, da vas bo iz točke A v točko B pripeljal BMW ali Mercedes namesto Toyote ali Googla.

Kako bo šel razvoj?

Vsaj 10 let, bolj verjetno pa celo 30 let – celo Googlov šef razvoja AV, Chris Urmson, je nedavno dejal, da široke uporabe AV ne bo še vsaj 30 let – še ne bomo videli pravega avtonomnega vozila. Prva avtonomna vozila v komercialne namene bodo težki tovornjaki, šele kakih 10 – 15 let kasneje bodo sledila prva osebna avtonomna vozila, ki bodo v začetku prihajala s strani premijskih proizvajalcev. Zakaj? Pravi AV, torej takšen, ki v nobenem primeru ne bo terjal poseganja šoferja v svoje delovanje, bo zelo drag. Tu ne govorimo o asistenčnih sistemih, ki so že danes dosegljivi, temveč o laserskih radarjih, povezanih z izjemno zmogljivo programsko opremo in sistemom komunikacije z drugimi udeleženci v prometu in prometno signalizacijo. Praktično spremembo celotne infrastrukture. Stroški, ki jih trenutno uporabniki niso pripravljeni/zmožni nositi.

V razmislek na koncu

Sedaj pa si zamislite prvo nesrečo, ki se bo zgodila prvemu proizvajalcu AV in medijski odziv nanjo. Čeprav vsako leto na cestah umre več kot 1 milijon ljudi, bo prvi žrtvi v AV postavljen spomenik v obliki propadlega projekta in potencialno zelo hude tožbe. Kdo se bo še usedel na sovoznikov sedež AV, če bo verjetnost, da se v njem ubijete? Ta verjetnost bo verjetno 100-krat nižja od verjetnosti, da se jaz ubijem, ko grem danes iz službe domov. Podobno je tudi pri letalskih prevozih. Ker nimamo vpliva, imamo ljudje v letalu mnogo bolj nelagodni občutek kot v avtomobilu, čeprav je verjetnost za nesrečo v avtomobilu mnogo večja. Tako razmišljamo vsi, ki se vsak dan usedemo v avto. Naše življenje je pač v naših rokah. Sedaj pa vprašanje za milijardo dolarjev: bi dali svoje življenje v roke človeku, ki je naredil tale urejevalnik besedil, v katerega pišem in bo vsak hip zmrznil?

Blaž Bračič
Vodja oddelka za
trženje in prodajo

Opozorilo: Ta dokument je pripravila in izdala družba NLB Skladi, upravljanje premoženja, d.o.o., Trg republike 3, Ljubljana, ki je nadzorovana s strani Agencije za trg vrednostnih papirjev, Poljanski nasip 6, Ljubljana. Dokument je bil pripravljen izključno za boljše razumevanje finančnih instrumentov in delovanja trga kapitala in ne pomeni ponudbe oziroma povabila k ponudbi za nakup ali prodajo v dokumentu obravnavanih finančnih instrumentov oziroma kakršnihkoli drugih finančnih instrumentov, povezanih z obravnavanimi finančnimi instrumenti. Dokument prav tako ne predstavlja osebnega priporočila oziroma investicijskega svetovanja po 8. členu Zakona o trgu finančnih instrumentov (Ur.l. RS št. 108/10 s spremembami in dopolnitvami; v nadaljevanju: ZTFI), saj ne upošteva investicijskih ciljev, finančne situacije in specifičnih potreb osebe, ki se je na kakršenkoli način seznanila z delom ali celotno vsebino tega dokumenta. Dokument prav tako ne pomeni naložbenega priporočila iz 389. člena ZTFI. Informacije so bile pridobljene na podlagi javno dostopnih podatkov, za katere avtor meni, da so verodostojne, vendar pa za njihovo natančnost in celovitost ne jamčimo. Informacije ne predstavljajo notranjih informacij po 373. členu ZTFI. Družba NLB Skladi ne prevzema odgovornosti za posledice odločitev, sprejetih na podlagi mnenj in informacij, ki jih vsebuje ta dokument. Omenjeni podatki v tem dokumentu ne pomenijo priporočila za nakup ali prodajo katerihkoli vrednostnih papirjev, finančnih naložb ali naložbenih skupin niti javne ponudbe vrednostnih papirjev, ampak le podatke in ocene, izdelane na podlagi javno dostopnih informacij, namenjene obveščanju zainteresiranih strank. Družba NLB Skladi je in bo sklepala posle z nekaterimi vrednostnimi papirji ali naložbenimi skupinami, ki so navedene v tem dokumentu, in z drugimi vrednostnimi papirji. V te vrednostne papirje in naložbene skupine nalagajo tudi investicijski skladi in portfelji strank gospodarjenja s finančnimi instrumenti, ki jih upravlja družba NLB Skladi, upravljanje premoženja, d.o.o. Oseba, ki v tem dokumentu podaja mnenja in komentarje glede dogodkov na kapitalskih trgih (in/ali z njo povezane osebe), del osebnega premoženja neposredno ali posredno (prek investicijskih skladov) investira tudi v vrednostne papirje izdajateljev iz geografskih območij in/ali gospodarskih panog, v zvezi s katerimi podaja mnenja. Razmnoževanje prispevka, delno ali v celoti, brez izrecnega dovoljenja avtorja ni dovoljeno.