

## Молниеотвод

Климатическое движение взялось за Илона Маска и Tesla. Немецкий автопром откупоривает шампанское.

Представьте себе, что климатическое движение, которое до недавнего времени активно боролось против добычи ископаемого топлива и горячо выступало за скорый отказ от угольной энергетики, сейчас протестует против строительства ветряков, солнечных панелей и линий электропередач. Невозможно представить? На самом деле нечто подобное происходит прямо сейчас. Уже не автомобильная промышленность с дизельными и бензиновыми внедорожниками, а пионер электромобилей Tesla и ее босс Илон Маск стали причиной протестов и кампаний. Как это произошло?

Несколько лет назад климатическое движение справедливо обратило внимание на транспортный сектор, где в последние годы практически не удавалось сократить выбросы CO<sub>2</sub> – прежде всего из-за потребления бензина и дизельного топлива легковыми и грузовыми автомобилями. Активисты по транспортной трансформации объединили усилия и разработали план экологической альтернативы: скорейший отказ от двигателей внутреннего сгорания на ископаемом топливе, сокращение количества автомобилей и индивидуального автомобильного движения, но больше совместного пользования, больше автобусов и поездов, больше езды на велосипеде и хождения пешком. Первый успех нового альянса пришел в 2019 году, когда ему удалось вытеснить Международный автосалон во Франкфурте.

*Электромобили и, в частности, компания Tesla становятся объектами критики*

Сейчас, кажется, ситуация изменилась. Электромобили и, в частности, компания Tesla становятся объектами критики. В призыве к демонстрациям от Ende Gelände, инициативы, которая несколько лет назад выступала против угольной промышленности, устраивая акции гражданского неповиновения и захвата карьеров, теперь указано: «Электромобиль должен

зарекомендовать себя как «зеленая» альтернатива двигателю внутреннего сгорания. Это скорее продолжение индивидуального транспортного ажиотажа другими путями, и он не является ни устойчивым, ни социально приемлемым. И именно поэтому все... против Tesla и расширения гигафабрики в Грюнхайде». Группа, ответственная за поджог опоры электропередач в Грюнхайде, также утверждает, что Tesla является «символом зеленого капитализма», чье производство автомобилей «загрязняет грунтовые воды».

А еще: «Каждая сожженная Tesla разрушает имперский образ жизни»; босс Tesla Илон Маск – «технофашист»; а целью является «полное уничтожение гигафабрики». На одном из мероприятий, организованном Фондом Розы Люксембург, речь шла об угрозе «теслизма». Говорят не только об угрозе «последней стадии капитализма», но и о конце «местной и корпоративной демократии». Поводом для этого стало голосование в общине Грюнхайде, где большинство голосовавших было против расширения территории завода.

В принципе, правильно выступать против автомобильного канона, который независимо от системы привода рассматривает массовую индивидуальную моторизацию как фундаментальное право Глобального Севера. И нет никаких сомнений, что электромобили не решат проблем общества, ориентированного на автомобили. Но почему тогда бороться с Tesla, а не с Volkswagen, Daimler и BMW? Разве не должен действовать принцип «виновник платит»? В прошлом климатическое движение выбрало своим оппонентом угольного гиганта RWE, а не, например, производителя ветровых турбин. А аналогом RWE в транспортном секторе является Volkswagen. В 2019 году два процента мировых выбросов CO<sub>2</sub> приходилось только на эту компанию.

*Климатические цели не будут достигнуты без увеличения количества электромобилей*

За глобальное потепление отвечают не электромобили, а накопленный углекислый газ, который образуется в результате многовекового сжигания ископаемого топлива, особенно в индустриально развитых странах.

Крупнейшее экономическое и экологическое преступление послевоенного периода – скандал вокруг манипуляций с показателями выбросов – приписывают VW, BMW и Daimler. Эти производители продолжают использовать нечестные методы и сегодня. По данным Der Spiegel, новые автомобили все еще потребляют значительно больше дизельного топлива и бензина, чем заявлено производителями. В противоположность этому, Tesla – стартап из Кремниевой долины, который толкает традиционную автомобильную и нефтяную промышленность к непопулярной электрификации, которая, в свою очередь, крайне необходима для предотвращения климатической катастрофы. В любом случае климатические цели не будут достигнуты без увеличения количества электромобилей.

Странный дисбаланс в аргументах также наблюдается, когда речь заходит о воде. Tesla получила разрешение на 1,8 млн кубометров в год и подвергается за это жесткой критике; газета taz даже называет Илона Маска «эко-террористом». Однако пока Tesla использует лишь 0,5 млн кубометров. В то же время не Tesla является крупнейшим потребителем воды в Бранденбурге, а бурогольная компания LEAG, которая потребляет более 100 млн кубометров. Компания по добыче ископаемого топлива фактически ответственна за экологические преступления: в 2020 году, согласно решению Административного суда Котбуса, компания использовала около 114 млн кубометров подземных вод из ныне закрытого карьера Йеншвальде, хотя было разрешено только 42 млн кубометров.

Остальные защитники климата и исследователи мобильности соглашаются с тем, что электромобили необходимы для достижения климатических целей. «Переход на электромобили» рассматривается как необходимый, но отнюдь не достаточный компонент транспортной трансформации.

В Голландии климатическое движение мобилизуется против индустрии ископаемого топлива и субсидий на ископаемое топливо; среди них была Грета Тунберг, которую в начале апреля дважды

брали под стражу. Аналогично во Франции: в Аркашоне происходит протест против строительства нефтяной скважины, а организаторы движения из группы Stop Petrole Bassin d'Arcachon заявляют, что поэтапный отказ от ископаемого топлива должен начаться уже сейчас, с отказа от этого проекта. На улицах Испании к быстрой декарбонизации и климатической справедливости призывает движение под лозунгом «Descarbonización ya!» («Декарбонизация сейчас!»). Акции направлены «против индустрии ископаемого топлива, которая получает сверхприбыли за счет населения планеты, биоразнообразия и безопасного и пригодного для жизни климата». Они призывают положить конец экспансии ископаемого топлива и субсидиям на него.

*В начале тысячелетия  
действительно казалось,  
что мы взяли курс на  
экологическую  
модернизацию,  
энергетический переход  
и электромобильность*

В начале тысячелетия действительно казалось, что мы взяли курс на экологическую модернизацию, энергетический переход и электромобильность. Европейский союз провозгласил Европейский зеленый курс, бывший генеральный секретарь ХСС Маркус Зёдер призвал запретить автомобили с двигателями внутреннего сгорания с 2020 года. Экологическое обновление динамики капиталистического роста выглядело гегемонистским проектом, а электромобильность – центральным компонентом «экологизации автотранспорта», как выразились тогда Ульрих Бранд и Маркус Виссен в своей известной книге Imperiale Lebensweise.

Что из этого вышло? Около 90 процентов всех автомобилей, произведенных в Германии, все еще оснащены вредными для климата двигателями внутреннего сгорания – у Volkswagen этот показатель достигал 93 процентов в 2022 году. Если бы не давление новой конкуренции со стороны Tesla, немецкие автопроизводители не создали бы даже тех электромобилей, которые они имеют на сегодня. Запланированный поэтапный отказ от двигателей внутреннего сгорания в ЕС до 2035 года под вопросом. Германия отстает в Европе, когда речь идет о постепенном отказе от угля до 2038-го. Экономический географ Кристоф Целлер пишет, что гипотеза «зеленого режима накопления» утратила все основания. Напротив, все указывает на то, что ископаемый капитализм «будет продолжать базироваться на ископаемом топливе в ближайшие

десятилетия». Венский политолог Ульрих Бранд также считает, что «зеленый капитализм» потерпел поражение и перешел в оборону как гегемонистский проект: «Ископаемый капитал остается под контролем».

Политические настроения также изменились: вместо экологической трансформации, которой, кажется, нет альтернативы, в последние годы все чаще появляются гегемонистские проекты на основе ископаемого топлива. Не только АдГ, фантазирующая о будущей «экодиктатуре», сопротивляется любым социально-экологическим преобразованиям. СвДП и ХДС выступают за отсрочку экологической трансформации, а коалиция «Светофор» уже смогла протолкнуть льготы для электронного топлива. Вслед за ХДС/ХСС и СвДП альянс Сары Вагенкнехт (BSW) также выступает против запланированного в ЕС поэтапного отказа от двигателей внутреннего сгорания до 2035 года и имеет общие аргументы с АдГ. По словам основательницы партии Сары Вагенкнехт, запланированный на 2035 год поэтапный отказ от двигателей внутреннего сгорания является «серьезной ошибкой экономической политики, которая уничтожит ключевую отрасль и значительную часть благосостояния в Германии». В конце концов, немецкий автопром – это промышленность мирового уровня, когда речь идет о двигателях внутреннего сгорания.

Видим ли мы начало наступления – безусловно, нежелательного для климатического движения – на развитие электромобильности? Если оно сосредоточится на меньшем зле – электромобилях – и выберет своим главным врагом компанию, разбившую немецкую любовь к двигателям внутреннего сгорания – Tesla, то окажется в нежелательной роли: климатическое движение может стать альтернативным левым флангом, прикрывающим отход немецкого автопрома от электромобильности. Когда в Грюнхайде занимали лес, в Вольфсбурге, Штутгарте и Мюнхене наверняка откупоривали шампанское.



## Тимо Даум

Берлин

Тимо Даум (Timo Daum) с 2020 года – научный сотрудник исследовательской группы «Цифровая мобильность и социальная дифференциация» Берлинского научно-исследовательского института социальных наук. Он преподает экономическую информатику и цифровую трансформацию, а также является автором публикаций по этой тематике.



## Андреас Кни

Андреас Кни (Andreas Knie) – руководитель исследовательской группы «Цифровая мобильность и социальная дифференциация» в Берлинском центре исследований социальных наук (WZB) и профессор социологии в Берлинском техническом университете.