

Automobilový průmysl kvůli zhroucení globálních trhů stíhá další a další rána. Po čipové krizi nastává ještě větší problém. Na konci roku dojde hliník

- CZ24 News | 24. října 2021

Vypadá to, že automobilový průmysl kvůli zhroucení globálních trhů stíhá další a další rána. Zatímco automobilky většinou neúspěšně bojují s nedostatkem čipů, na obzoru už se ukazuje ještě větší problémem a to je nedostatek hliníku. Informuje o tom německý [deník Handelsblatt](#) nebo [server Tagesschau](#). Důvodem není samotný hliník, ale nedostatek hořčíku, který je třeba k výrobě upraveného hliníku používaného k výrobě aut. Surovina má chybět už od ledna. Za velkým problémem na obzoru stojí globální trhy a... Čína. Podle serveru [politico.eu](#) novou hrozbu tento týden na summitu diskutovali premiér Andrej Babiš s odcházející kancléřkou Angelou Merkelovou.

Po měsíce se zdálo, že hlavním výrobním problémem průmyslu je nedostatek čipů. Zejména automobilový průmysl krize velmi zasáhla a řešení není na obzoru. Německé Sdružení pro obchodování s kovy (WM) nedávno vydalo poziční dokument varující před nedostatkem v dodávkách hořčíku – důležité suroviny pro výrobu hliníku. Hliník se pak nachází v mnoha součástkách aut, které jsou vyráběny převážně subdodavateli. Jde například o skříně elektromotorů a výkonové elektroniky, dále o části motorů až po ráfky a různé spony.

Odborníci na dodavatelské řetězce teď bijí na poplach. „Již nyní slyšíme od prvních dodavatelů a subdodavatelů, že jejich zásoby hliníku se v současné době rychle zmenšují,“ říká Lars-Peter Häfele, odborník na suroviny v poradenské firmě Inverto, která se specializuje na dodavatelské řetězce. Od března se celosvětové zásoby hliníku snížily téměř na polovinu.

Za rychle ubývajícím hliníkem je tedy ale jiný kov a to hořčík, na jehož produkci má prakticky monopol Čína. Hořčík je nutný pro výrobu některých slitin hliníku, které se používají mimo jiné v automobilovém průmyslu. V přírodním stavu je hliník pro průmysl nevhodný, protože nemá vlastnosti potřebné pro výrobu automobilů. V každém voze se spotřebuje 150 až 200 kilogramů hliníku.

Při výrobě hliníku neexistuje žádná náhrada hořčíku, zdůrazňuje v analýze Amos Fletcher, odborník na suroviny z Barclays Bank. „Pokud dodávky hořčíku skončí, celý automobilový průmysl může být nucen zastavit výrobu,“ varuje Fletcher. Téměř polovin veškeré spotřeby hliníku v Německu připadá na automobilový průmysl. Nedostatek této suroviny má tudíž potenciál způsobit značné hospodářské škody.

Vedle hořčíku coby suroviny při výrobě potřebného hliníku se hořčík nebo jeho slitiny používají v autech samostatně například v převodovkách, do airbagů, v řízení, v sedadlech nebo dokonce v palivové nádrži.

V rámci úsilí o snížení vlastní spotřeby energie Čína v poslední době drasticky snížila produkci hořčíku. „S podílem 87 procent má Čína téměř úplný monopol na globální produkci hořčíku,“ uvádí list WM. Navíc Čína pokrývá 95 procent potřeby hořčíku v Evropě, takže zde existuje téměř úplná závislost.

“Toto je obrovský problém, kterému v současnosti čelíme,“ [řekl](#) Tim Stappen, mluvčí Sdružení

hliníkového průmyslu serveru tagesschau.de . “Firmy nám říkají, že jejich zásoby hořčíku vydrží jen do konce listopadu.” Hořčík přitom nelze skladovat donekonečna, proto firmy potřebují pravidelné dodávky.

Velký problém se už zmínil na summitu EU tento týden. Zůstal ale zřejmě především mezi zeměmi, které budou nejvíce zasaženy, Českem a Německem. Německá kancléřka Angela Merkelová a český premiér Andrej Babiš – zjevně lídři z předních zemí vyrábějících automobily – toto téma vznesli ve čtvrtek během summitu lídrů EU, podle diplomata obeznámeného s diskusí.

Německá kancléřka Angela “Merkelová řekla, že výroba [hořčíku v Číně] je příliš nákladná kvůli vysokým cenám energie,” uvedl nejmenovaný diplomat serveru [Politico](#) a dodal, že odcházející kancléřka také varovala před dominovým efektem ve výrobě automobilů v Evropě. Babiš byl prý ještě přímější a řekl, že automobilový sektor čelí “katastrofě”. “Po krizi polovodičů teď máme krizi hořčíku,” řekl podle diplomata Babiš na summitu Evropské rady.

Vedle drastického nedostatku hliníků začínají rapidně chybět i další průmyslové kovy, například důležitá měď.

Ani dlouholetí odborníci na trhy toto nikdy nezažili, [píše](#) Handelsblatt. Obchodníci s komoditami během několika týdnů skoupili téměř veškerou měď, kterou má burza London Commodities Exchange (LME) na svých skladech. Zásoby klesly z 240 000 tun na konci srpna na zhruba 14 000 tun na začátku tohoto týdne. To je nejnižší úroveň od roku 1974. Velké množství si podle agentury Bloomberg zajistil zejména švýcarský obchodník s komoditami Trafigura.

Velmi omezené zásoby vyvolávají silné pohyby cen. Měď k okamžité dodávce se od začátku října zdražila o 25 procent. Cena tohoto průmyslového kovu se krátce vyšplhala na více než 11 000 dolarů. Navíc tuna mědi k okamžité dodávce byla nyní o 1 000 dolarů dražší než stejné množství tohoto kovu k dodání za tři měsíce. Obvykle se obě ceny liší jen o pár dolarů.