

Český průmysl míří pod nulu

- CZ24 News | 11. května 2023

Čínská konkurence přitvrzuje, elektrická auta už tam jsou za hubičku.

Český automobilový průmysl zachraňoval březnovou průmyslovou produkci, když přidal obrovitých 42 procent aut oproti březnu loňského roku. Jenže loňská výroba aut vážila kvůli kritickému nedostatku dovážených součástí, takže celoroční výsledek byl horší než roku 2014. Je to tedy skok z hluboké díry. Jiné obory se do ní sesouvají. Jak informoval Radek Matějka z ČSÚ, ve většině průmyslových odvětví produkce poklesla. Největší pokles zaznamenali statistici v energetice. Pokles pokračoval i v chemickém průmyslu, hutnictví a slévárenství nebo těžbě a dobývání, kde produkce meziročně klesla o pětinu.

Také hodnota nových zakázek klesala, ve výrobě základních kovů, hutnictví a slévárenství o více než pětinu, v kovodělném průmyslu o desetinu a pokles poptávky pokračoval i ve výrobě chemických látek a přípravků. Textilní průmysl zaznamenal dvojciferný pokles zakázek.

<https://www.czso.cz/csu/czso/cri/prumysl-brezen-2023>

Řada průmyslových oborů se tak dostává do zásadních problémů. Za něco může nejdražší energie v EU, jak to zařídila naše drahá vláda, kde to slovo „drahá“ opravdu sedí. Energetika odsává zdroje z ekonomiky, a vedle toho ji oslabuje také inflací, kde rovněž hrdě kralujeme v EU. Vedle poklesu výroby to přináší i pokles životní úrovně, který můžeme sledovat třeba na vývoji maloobchodních tržeb. Ty v březnu klesly meziročně o 8 procent.

Ale je tu ještě další vliv. Začíná prudce přibývat samovýrobci elektřiny, takže domácí trh se zmenšuje. ČEZ letos znovu prodal prakticky veškerou výrobu dopředu na energetické burze. Ti chudáci, a je nás drtivá většina, kdo jsou odkázáni na centrální dodávky, si tedy musí nechat diktovat cenové zhůvěřilosti z lipské burzy, které jsou naprosto odtržené od domácích nákladů výroby. Debaty o tom, že by se měla cena elektřiny odtrhnout od nejdražší elektřiny z plynových zdrojů či jinak přiblížit realitě, tak znovu dosáhnou pouze roztřepení pysku účastníků. Není jiná záchrana než vlastní solár nebo větrník, případně kombinovaná výroba elektřiny a tepla v obecní elektrárně na štěpku.

Pro zajímavost, globální investice do obnovitelných zdrojů a elektromobility tvořily loni drtivou většinu z 1 100 miliard dolarů globálních investic do zelených technologií. Je to pětinasobný růst oproti stavu před deseti lety. Dynamika těchto investic přitom prudce zrychluje. Vpředu jako honící psi slídí po nových příležitostech rizikový kapitál. Soláry a větrníky už jsou komodita, proto loni se nejvíc investovalo do ukládání energie, elektrických aut a taky do potravinářství a zemědělství.

Tam je novým trhákem ukládání uhlíku. Není to až tak raketová věda, když se to dělá jinak, než odsáváním spalin a démonickými kousky, jak ty nepatrné koncentrace oxidu uhlíku zachytit a zneškodnit v nějakém minerálu. Mnohem snáze dosáhneme většího efektu pyrolýzou biomasy, čili výrobou dřevěného uhlí, které se pak rozemele a vpraví do půdy. Tam vytváří příznivé prostředí pro mikroorganismy a živné látky a stabilizuje obsah organické hmoty v ornici. Takže to pomůže jak zamořené atmosféře, tak při rehabilitaci půdy zmrzačené průmyslovým zemědělstvím. Je to postup, který je znám už tisíce let jako „terra preta“ z indiánských sídlišť Střední Ameriky či Amazonie.

Agentura Bloomberg zaznamenává případ podnikatele, který prodal softwarovou společnost za několik miliard dolarů a vrhl se na výrobu biocharu, jak se tomuto produktu také říká. Ovšem ve

velkém, včetně budování potřebného ekosystému. Ani u nás nejsme v tomto oboru zcela bez zkušeností. Dokonce existovala skupina českých biologů a lesníků, která chtěla touto metodou obnovovat neplodnou půdu z vypáleného pralesa někde v Konžské demokratické republice. Nabízí to dvojí výnos – zlepšení úrodnosti a příjem za sekvestraci uhlíku, tedy příjem z obchodů s povolenkami.

Ještě dramatičtější je to v revoluční přeměně automobilismu. Škoda měla v loňské výrobě asi 6 procent elektrických aut, Volkswagen 7 procent. To je prostě málo a bude se to teď řešit na valné hromadě Volkswagenu. V Evropě je nejdál Norsko, kde bylo loni 80 procent prodaných aut elektrických, kraluje Tesla. Ale nejzajímavější je rozhodně Čína, kde elektrické vozy tvoří 25 procent prodejů aut, a přitom hlavně čínských. Modely Tesly tam najdete až na 4. a 8. místě. VW v první desítce není.

Dvě novinky znovu mění situaci. První jsou baterky, které používají místo nedostatkového lithia hojný sodík. Mají sice menší kapacitu, ale to se postupně vylepšuje, a budou mnohem levnější. Druhou novinkou je masová výroba malých lidových vozů. Vedoucí čínský výrobce BYD předvedl na autosalonu v Šanghaji hatchback velikosti fabie pod názvem Seagull, který se bude v Číně prodávat za částku, která v korunách nejde moc přes 200 tisíc. Čínská elektrická Dacia (Renault) je ještě levnější, stejně jako Bingo, vyráběné v Číně ve společném podniku General Motors, SAIC a Wuling Motors. BYD Seagull si zatím zachoval lithiové baterie a nabízí dojezd 300 kilometrů, ale se sodíkovými bateriemi má BYD také zkušenosti.

Čínské novinky vznikají v atmosféře cenové války, kde byly propady cen až o 40 procent. Evropa je zatím od čínských lidových vozítek odstíněna. Až projdou evropskou homologací, ponесou úpravy, které cenu zvednou až o 80 procent, soudí agentura Bloomberg. Čínský trh je však mnohem větší, a kdo chce prodávat tam, má to opravdu těžké.

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-04-22/byd-11-450-ev-hatchback-set-to-reshape-china-s-first-car-market>

Vraťme se k české průmyslové výrobě, která má známky drsné recese. Jak je vidět, ani ty automobilky, která ještě v březnu zachraňovala česká čísla, nejsou z houštin venku. Spíše naopak. Volkswagen zaspal a v Česku to doráží atmosféra nepřátelská k zeleným technologiím. K tlaku drahých energií se tak přidá ještě tlak technologické zaostalosti.

AUTOR: Zbyněk Fiala

[ZDROJ](#)