

Konec žertů, pokles o pětinu!

- CZ24 News | 12. března 2023

ČESKO: Zahřmělo. „Pětinový meziroční pokles produkce zaznamenala odvětví výroba chemických přípravků a výroba základních kovů, hutnictví a slévárenství, kde je ochlazení produkce znatelné již delší dobu. Tento trend potvrdil i pokles hodnoty nových zakázek,“ konstatuje Veronika Doležalová, vedoucí oddělení statistiky průmyslu ČSÚ nad lednovými čísly českého průmyslu.

Začátek oficiální zprávy ČSÚ o průmyslové produkci v lednu 2023 je celkem vlídný, byla reálně meziměsíčně nižší jen o 2,7 %. Reálně znamená po odečtu inflace. Na první pohled to tedy není tak strašné, snad jen s mírným varováním, že meziročně klesla poprvé od dubna předchozího roku, a sice o mírných 1,4 %.

Jenže první pohled je matoucí. *„Ani dvouciferný růst ve výrobě motorových vozidel nedokázal převážít pokles ve většině dalších průmyslových odvětví. K poklesu také významně přispěla výroba elektriny, plynu, tepla a klimatizovaného vzduchu, kde se projeví nadprůměrně vysoké lednové teploty,“* sděluje Radek Matějka, ředitel odboru statistiky zemědělství a lesnictví, průmyslu, stavebnictví a energetiky ČSÚ.

Ten dvouciferný růst ve výrobě automobilových vozidel nám příště moc nepomůže, když hlavní automobilky stojí, protože nemají čipy. Navíc onen lednový růst automobilové výroby musíme porovnat s několikaletým drastickým propadem. Zatímco roku 2019 se v Česku vyrobilo přes 1,4 milionu osobních aut a lehkých užitkových vozidel, loni to bylo o 200 tisíc méně a rok předtím dokonce o 300 tisíc méně.

S těmi českými auty, což už tržně tolik nejedou, to není nic divného. Je to obecný jev v celém světě. Nejenže už covid zpřetrhal dodavatelské vazby, takže výroba vázne. Odpařuje se však i poptávka, protože koupě auta se spalovacím motorem bude brzy považována za utopenou investici. Jak nyní upozorňuje Bloomberg, vrchol výroby aut se spalovacími motory se nachází dávno před covidem, už v roce 2017. V nejbližších letech se může tradiční automobilová výroba trochu vzpamatovávat, ale k úrovním před pandemií se nevrátí.

Kdo za to může? Jak jinak, čistě elektrická auta. Dokonce ani hybridy si v budoucnu moc neškrtnou. Zvrat nastal v loňském roce a přivedla nás k němu učebnicovou cestou neudržitelně drahá fosilní energie. Přineslo to jak prudký růst zájmu o obnovitelné zdroje, jak je patrné i na českých střeších, tak rozhodnější přístup osvědčenějších vlád k budování ekosystému pro elektromobilitu.

Zatímco český ministr dopravy Martin Kupka se pokouší vytvořit jakousi „spalovací koalici“, která by strčila špricli do kola dějin a zabránila zakazu prodeje nových aut na starém principu od roku 2035, předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová zkouší ve Washingtonu omámit amerického prezidenta Joe Bidena v přesně opačném směru. Chce, aby nás pustil ke svým klimatickým dotacím, které mají ústup Spojených států od fosilu podstatně urychlit. Argumentuje obavou, že evropský průmysl jinak uteče do Ameriky a nám tu zůstane skanzen neprodejně výroby.

Ve skutečnosti je evropská podpora klimatickým opatřením stejná nebo vyšší než v USA, protože probíhá už řadu let, byť je roztržena do různých všeobecných programů. Teď se však v Evropě vyhrotil nákladový šok, průmysl je zasažen vysokými cenami fosilních energií. Způsobili jsme si ho sami střelbou do vlastního kolena, kdy evropské sankce pomohly Rusku a pokládají Evropu. Ekonomicky to však funguje. Není lepší argument pro úprk od fosilu, a je jedno, kdo nás z jařma

materiálově a energeticky náročné výroby s nízkou přidanou hodnotou a nízkými mzdami vyproští. Zda to bude nějaký udatný stratég v čele státu, nebo vlastní blbost, kterou semele vyhlídka bídy a hladu.

Boj za prodloužení práva na život spalovacích motorů, do kterého jsme se s takovým nadšením zapojili, z nás činí znovu chudé žoldnéře cizích velmožů. Racionální důvod pro tento boj mají jen výrobci nejdražších sportáků, jejichž řev dokáže vytáhnout z kapsy miliony (přepočtených) korun těch, kdo na to mají. Bohatým milovníkům zběsilé jízdy nebude vadit ani extrémně drahé syntetické palivo, které by se vyrábělo ze zeleného vodíku a oxidu uhlíku. Ten oxid uhlíku se pak znovu vrátí do vzduchu, takže klimaticky je to stejné, jako když se za války jezdilo na bukové špalíčky. Syntetický benzin proto nejspíš neuteče ani emisním povolenkám.

Pokud to někdy někdo začne vyrábět. Zatím tomu stojí v cestě to, že to nikdo průmyslově neumí, a kdyby uměl, musel by vystavět fabriky o ceně a složitosti dnešních velkých chemiček a rafinérií, aby se to dalo používat v širším měřítku. Jestli tohle zachrání českou automobilovou výrobu, tak jsem panna Oreánská a pletu drátěný košíky (jak zněla zásadní pochybnost za mých mladých let).

Němci a Italové drahé sportáky vyrábějí, proto tvoří základ těch, kdo chtějí konec spalovacích motorů oddálit. Nicméně na německém odhodlání jít do elektromobility to nic nemění. Problém je v překonání nejbližšího období, které je takové změně vysloveně nepřátelské. Podle sdělení VW se v současné situaci baterky v Evropě vyrábět nedají, náklady jsou smrtelné. Nejde to dělat ani v Líních, ani jinde. Proto VW uvažuje o výstavbě gigafactory v USA, kam půjde i Tesla, přestože její výroba baterek v Německu už zahajuje.

Jsme v kleštích mezi USA a Čínou. Čína vyráží nejrychleji vpřed. Nabíjecí auta tam loni činila 26 procent prodaných vozů, hlásí Bloomberg. I celosvětově má výroba elektrických aut dětské začátky za sebou a v loňském roce dosáhla téměř 8 milionů nových vozů. Když připočteme slepou uličku hybridů, prodalo se 10,4 milionu takových aut. Zato výroba aut čistě na fosil je ve světě o pětinu pod vrcholem z roku 2017.

Představa, že po proslé technologii ještě rády sáhnou nějaké zaostalejší země, je podle Bloombergu mylná. Indie už se do elektrických aut pouští také a během pár let zdržení dohoní. Ani v Brazílii nebo Mexiku už prodej aut neroste. Nejdůležitější má být elektrifikace podnikových flotil. Jakmile spustí, už to nikdo nezastaví, tvrdí náš zdroj. Takže máme prý čekat ještě tak tři roky tradiční výroby na současné úrovni, ale pak už to půjde jasně dolů.

Ovlivní to pochopitelně i spotřebu nafty a benzínu, která má být do tří let taky za vrcholem. A baterky už se začínají hrnout i do nákladáků. V Číně se loni prodalo 7 procent užitkových vozů na baterky a 5 procent elektrických těžkých kamionů.

Náš vleklý boj o zachování minulosti skončí jednou v učebnicích jako doklad správné strategie, u které stačilo jen změnit znaménko. Hodnoty takového přístupu si už všiml legendární profesor Parkinsson, když popisoval podnikový poklad v podobě osoby, která se spolehlivě mýlí. Ne někdy, ale vždycky, bezpečně, stopro. Pak stačí udělat první opak a máte vyhráno. Jednou bychom se tím mohli živit jako „mylník“ Evropy.

AUTOR: Zbyněk Fiala

[ZDROJ](#)