

Zbyněk Fiala: Je to i boj za svobodu. Co bude se Škodou Auto

- CZ24 News | 24. června 2023

EU: Co se stane se Škodou Auto za 12 let, až v EU skončí auta se spalovacími motory??

Otázka za stovky miliard korun stále není zodpovězena.

Poslední zprávy ze schůze vedení Volkswagenu s hlavními investory, na které se probírala nová strategie, daly příležitost k všelikému ubezpečování, že se nic strašného neděje. Sílí však podezření, že vývoj ve skupině bude nerovnoměrný.

Mateřský koncern Volkswagen ohlásil investice, které mají do roku 2027, tedy za 4 roky dosáhnout 180 miliard euro. Těžko si tu cifru dokáže představit ten, kdo večer před usnutím počítá ovečky. Jedno euro si zhmotním snadno, to je u nás láhev piva. Ale co s cifrou, která má dvanáct míst?

Jediný závěr, které z ní dokážu vyvodit je ten, že pokud ta dvanáctimístná cifra vyjadřuje rozsah investic Volkswagenu do elektromobility, pak ji VW nepovažuje za nějakou přechodnou módu. Když někdo vyždímá ze všech možných zdrojů takovou horu peněz, určitě nejde o bezstarostnou snahu zjistit, zda nešmátrá slepou uličkou. Těžko by někdo s mozkiem v hlavě schválil tak obrovskou investici, srovnatelnou se třemi čtvrtinami HDP ČR (či dvěma českými státními rozpočty), jen aby vyhověl pomíjivému hujerství v prostředí Green Dealu nebo podlehl „stádnosti mainstreamového myšlení“, jak se objevilo na našich stránkách.

<https://vasevec.info/clanky/skodovka-ma-byt-vlajkou-spalovacich-motoru>

Ona velká cifra je jednou z mála věcí, kterou opravdu známe po setkání generálního ředitele Olivera Bluma s investory koncernu Volkswagen nad návrhem nové strategie skupiny. Zbytek je mlha. Nebyli jsme tam, a ani samotný návrh neříká všechno, strategie se má teprve rozpracovávat a upřesňovat. Ani v Mladé Boleslavi zatím nejsou o moc chytřejší. Obecně bylo sděleno, že čtyři hlavní divize koncernu dostanou větší samostatnost, ale jen v tom, jak dosáhnou stanovených cílů ve zvyšování ziskovosti. Jednou z cest je seskupování podobné výroby do společných středisek. U nás by to tedy byly vozy se spalovacími motory.

„Těžko to ale Němci mohli řešit jinak,“ píše k tomu na Seznam Zprávy Zuzana Kubátová, která patří ke spolehlivým pozorovatelům českého průmyslu. „Česká populace – manažery a zaměstnance autoprůmyslu nevyjímaje – je vůči elektromobilitě z velké části skeptická, až přezírává. Stát vývoj v oboru ani trh s elektroauty na rozdíl od jiných evropských zemí výrazně nepodporuje. Česko se nepyšní převratnými elektromobilními inovacemi s globálním potenciálem. Zato v oblasti klasického automotive mají zdejší firmy kompetence, zkušenosti i solidní renomé,“ konstatuje autorka.

<https://www.seznamzpravy.cz/clanek/ekonomika-komentar-cesky-autoland-dostal-jeste-trochu-casu-v-yuzije-ho-232940>

Klasický automotive nezanikne ani po roce 2035. Jen se přestane prodávat v EU, a nejspíš i v dalších částech světa. Někde však ještě nějaký čas zůstane. A jak ta nová auta, tak ta stará budou potřebovat také náhradní díly a servis. Často se argumentuje tím, že odbyt spalovacích motorů vydrží déle například v Indii a Číně. Ale to není zrovna přesvědčivý příklad zemí, které by spoléhaly na dovozy. Z Číny jsme se navíc sami vypoklonkovali nesmyslnými provokacemi českých politiků na Tchajwanu.

Ona otázka za stovky miliard tedy zní, kolik aut se spalovacími motory od nás budou někde

potřebovat a kolik lidí u nás to uživí.

Jinou věcí je, že i kdyby se potvrdila ona zpráva o bezperspektivní specializaci Škody, nevyvolala by zničující veřejný odpor. Ozve se jen pár nejzasvěcenějších lidí z oboru. „Máme dvě možnosti – buď trend dokážeme otočit a některá z těch */elektrických/* aut se tady budou vyrábět, nebo máme 12 let na to, abychom se zbavili závislosti na automobilu, jakou máme dneska,“ uvedl na SZ Tomáš Kolář z představenstva Svazu průmyslu a dopravy ČR.

<https://www.seznamzpravy.cz/clanek/ekonomika-byznys-rozhovory-skoda-auto-ma-vyrabet-postaru-ve-li-vw-z-ceska-se-muze-stat-autoskanzen-232833>

Zmírnění závislosti české ekonomiky na automotive by nebyl koneckonců špatný strategický cíl. Podle informací Sdružení automobilového průmyslu, tento obor dnes tvoří 28 procent českého zpracovatelského průmyslu, 19 procent exportu (2021) a 9 procent HDP. V přepočtu na obyvatele jsme druhým největším výrobcem automobilů na světě (první je Slovensko). Míň by bylo víc.

<https://autosap.cz/zakladni-prehledy-automotive/obecne-zakladni-prehledy/>

Pokud jde o české strategie, situace je dost zmatená. Teď zrovna vydalo Síkelovo ministerstvo průmyslu jednu exportní. „Pracovat chceme zejména s technologickými doménami jako jsou 3D tisk, umělá inteligence, aplikace principů cirkulární ekonomiky či smart řešení využívající digitalizaci. Domény jsou založené na inovacích, které ministerstvo považuje za základ konkurenceschopnosti a vysoké přidané hodnoty. Nadále však platí, že budeme podporovat i tradiční obory,“ dodal ministr. Závislost na automotive už z jeho prohlášení nečísí.

Jinou věcí je, že vizí této exportní strategie je posílení role českých firem v globálních hodnotových řetězcích a jejich úspěšnější uplatnění především na trzích mimo EU. „Tato nová strategie nám pomůže v hledání nových národních šampiónů, inovativních firem a poskytovatelů finálních produktů a služeb s vysokou přidanou hodnotou,“ říká Síkela, jako by vývoj posledních let neukazoval spíše na rozpad globálních dodavatelských řetězců pod tlakem pandemie, inflace, tisíců sankcí a rozvoje převratných technologií, které snižují závislost na dovozu přes půl zeměkoule a umožňují návrat výrob do domovských zemí.

<https://www.businessinfo.cz/clanky/mpo-vlozilo-do-meziuresortniho-pripominkoveho-rizeni-navrh-expo-rtni-strategie-cr-2023-2033/>

Jestliže hledáme v Česku něco jednoznačného, pak je to zaslepená nenávisť k zelené transformaci. Máme tu dva tábory. Zatímco jedni, hnáni klimatem, investují do snižování uhlíku, jiní by jej raději dál bezohledně těžili. Nenávisť ke Green Dealu je u nás srovnatelná jen se zisky uhlobaronů a dalších fosilů.

Nějaká ta elektrická auta má Škoda nadále vyrábět taky – ale nejspíš ne v Česku. I když nakonec to asi nedopadne úplně špatně, VW nejsou typičtí extrémisté. Síla odborů u nás není tak velká jako v Německu, ale není tam daleko a firemní kultura přesahuje hranice. Výsledkem nejspíš bude něco přijatelného. Ostatně změny valí i zevnitř průmyslu, zachytila je Libuše Bautzová, další autorka, která hájí čest novinářského řemesla. Podnikla rozsáhlý průzkum o tom, co školy a firmy dělají pro to, aby měl automobilový průmysl dost kvalifikovaného personálu pro transformaci.

Ptala se, co dělají Bosch, Brose, Continental Automotive, Continental Barum, Hyundai Motor Manufacturing Czech, MOTOR JIKOV Group, Valeo, Vitesco Technologies, ŠKODA AUTO, Tatra Trucks, Toyota Motor Manufacturing Czech Republic, a co ČVUT, ŠKODA AUTO Vysoká škola, Vysoká škola báňská – Technická univerzita v Ostravě, Vysoké učení technické v Brně, Technická univerzita v Liberci, Západočeská univerzita v Plzni.

<https://autosap.cz/aktualita/nove-studijni-programy-spolecne-projekty-povinna-praxe/>

Není toho málo na to, jak málo se dělá pro elektromobilitu v širších politikách státu. Někomu se může zdát, že školy přílišné sepětí s firmami omezuje. Tohle určitě platilo v energetice, kde se dlouho dařilo totálně vynulovat jiný výzkum bezuhlíkových zdrojů než jaderný. Ale firmy a školy z uvedeného seznamu se častěji ocitly na společné perspektivní straně. Absolventi těchto programů budou mít větší šanci svobodně si vybrat kariéru.

Mimochodem, pokud elektromobilita uspěje, nabízí svobodu i spotřebitelům. Určitě těm, kdo mohou nabíjet doma z vlastních zdrojů. Usnadní to novela energetického zákona o komunitní energetice, která konečně právě prošla vládou. Usnadňuje budování společných nabíječek z vlastní výroby elektřiny.

Když to pokročí, technologie spalovacích motorů, petrochemie, centrální zásobování elektřinou, to všechno budou obory, které budou přihlížet zmenšování svého trhu závislostí a zvětšování konkurenčního trhu svobody. Takže je to i boj za svobodu.

Ilustrační foto: Již na počátku minulého století byl vyráběn Laurin & Klement E

AUTOR: Zbyněk Fiala

[ZDROJ](#)