

Zbyněk Fiala: Potíže růstu se mění v růst potíží

- CZ24 News | 22. února 2024

EU: Evropské automobilky včetně naší Škody pocítují stále naléhavěji, jaká rizika připustily, když zaspaly nástup elektromobility. Příští měsíce mají být rozhodující.

Vznikne v Evropě „automobilový Airbus“? Senzační zpráva agentury Bloomberg informuje, že Volkswagen, Renault a Stellantis se snaží o nemyslitelné a zkoumají možnosti spojení se zapříslahlými konkurenty, aby vyráběli levnější elektromobily a odvrátili existenční hrozby.

S evropskými elektrickými auty je to opravdu vážné, a mohou si vybrat, zda je položí americká nebo čínská konkurence. Bloomberg píše o tom, jak čínští konkurenti a Tesla odhalují konkurenční slabiny největších evropských výrobců automobilů pro masový trh. Proto roste pocit naléhavosti a vědomí, že přístup založený na zachování dosavadního stavu nikam nevede.

Prosazuje se “zřetelné zjištění, že společnosti, které nejsou schopny čelit čínské konkurenci, se dostanou do problémů,” konstatuje Carlos Tavares, generální ředitel společnosti Stellantis NV, která vznikla v roce 2021 spojením italského Fiatu a francouzské skupiny PSA. Již dříve uvedl, že pokud se evropský automobilový průmysl nepřizpůsobí, hrozí mu “krvavá lázeň”.

Znamená to, že spojování sil musí pokračovat? Vedoucí představitelé automobilek, kteří jsou tlačeni zpomalením tempa zavádění elektromobilů, diskutují o různých nápadech, od sdružování vývojových zdrojů až po propojování podniků napříč evropskými zeměmi, aby mohli lépe konkurovat v rámci změny, která se odehraje jednou za generaci. Příští měsíce mají být [rozhodující](#).

Čína produkuje auta, která jsou lepší a levnější. Ale je to možná ještě horší, než všichni čekali. Z druhé strany tlačí technologický náskok americké Tesly, který může být trvalý. Český investiční portál Patria zaznamenává rozhovor s americkým špičkovým konstruktérem nástrojů a zařízení pro automobilový průmysl Sandy Munrem, který tvrdí, že Muskova Tesla má desetiletý náskok.

Tesla je podle experta pro konkurenci „pohyblivý cíl“. Pokud se totiž začne zdát, že ji jiné firmy dohánějí, Muskova firma někde opět „odskočí“. Nedá se říci, že její výhoda spočívá konkrétně v několika málo věcech, „je deset let před ostatními“.

Munro v této souvislosti zmínil slova, která údajně pronesl Sun-c, autor Umění války. Podle něj je třeba „bojovat s protivníkem tam, kde není“. Munro míní, že [Tesla](#) se chová stejně a příkladem může být používání napětí 48 V či hliníkových odlitků. Tedy technologií a procesů, kterým se ostatní automobilky z různých důvodů vyhýbaly.

„Teslu je velmi těžké porazit, zejména pokud se držíte starého způsobu přemýšlení,“ míní Munro. Musk dal ostatním automobilkám návod na to, jak používat v autech napětí 48 V, avšak velké automobilky chtějí v mnoha oblastech zachovat stávající stav a procesy. Munro k tomu dodal: „Pokud bych já navrhoval úplně nové auto, zavola bych Elonovi a řekl bych mu, že chci koupit veškerý jeho software. Jeho vývoj totiž zabere tak deset let. A to je pro každého příliš dlouho na to, aby to dělal sám.“

Po návštěvě v jedné z továren Tesly, kde Munro viděl intenzivní stavební práce na dalších výrobních kapacitách, shrnul postoj konkurence následovně:

„[GM](#) nyní říká, že se vrací ke spalovacím motorům. Ford hovoří o návratu k hybridům. [VW](#) neví, co bude dělat, ale říká, že něco udělá... Nemohou se rozhodnout, dělají pochybná rozhodnutí pro současné investory, zatímco [Tesla](#) a Číňani jdou dopředu.“

Munro přitom míní, že se opakuje historie, když americké automobilky ztrácely znatelně podíl [na trhu](#).

Ale ani Musk to nemá snadné. To, co mělo oboru v USA pomoci v podobě rozsáhlé podpory budování domácího průmyslu elektrických aut z programu IRA, má zároveň zabudovánu drsnou brzdu.

Spočívá ve snaze Čínu úplně odstříhnout. Má to zajímavý vývoj.

Pouhých sedm měsíců po vstupu IRA v platnost začala Tesla nakupovat lithium-iontové baterie čínské výroby v tak velkém objemu, že se podle obchodních údajů společnosti IHS Markit stala na čas jejich největším dovozcem do USA. Ke konci roku 2023 však její nákupní horečka skončila stejně náhle jako začala, protože světový automobilový průmysl čekal, jak agresivní bude Biden při vylučování elektrických vozidel s čínskými součástkami a surovinami ze systému daňových úlev IRA.

Dočasné uvolnění pravidel bylo v prosinci uzavřeno novými pokyny ministerstva financí, které Peking fakticky vyřadily z rovnice. To výrobcům automobilů, jejichž pomoc Biden potřebuje, značně ztížilo hledání nečínských dodavatelů kovů nezbytných pro přechod na ekologickou výrobu. Problém je tak velký, že hrozí, že zmaří hlavní cíl, kterým je rozvoj domácího trhu s elektrickými vozidly.

Čína je největším světovým těžařem nebo zpracovatelem více než dvou desítek důležitých kovů a minerálů a v posledním desetiletí ještě posílila svůj vliv na rozsáhlou dodavatelskou síť klíčových složek baterií, od lithia po mangan a kobalt. Naproti tomu Spojené státy zaostávají.

Právě sem má IRA se svým nepřátelstvím vůči Číně zapadnout: jako katalyzátor pro vytvoření alternativní dodavatelské sítě kolem USA a jejich partnerů ve volném obchodu, která se rozprostírá od Austrálie po Chile, Maroko a Jižní Koreu.

Jim Farley, výkonný ředitel společnosti Ford, na průmyslové konferenci uvedl, že až 30 % celosvětových příjmů společnosti může být ohroženo, pokud nebude schopna konkurovat čínským výrobcům automobilů. Přitom až doposud do značné míry spoléhala na čínské technologie, suroviny a [komponenty](#).

Co to znamená pro Česko?

Téma elektromobility pozorně sleduje portál Čistá doprava. Jak uvádí z dostupných statistik, podle aktuálních dat Evropského sdružení výrobců automobilů bylo v zemích Evropské unie v období od ledna do září loňského roku registrováno více než 1,1 mil. nových osobních bateriových elektrických vozů. Meziroční nárůst těchto registrací činil 55 % a jejich podíl na celkových registracích už dosáhl 14 %. V České republice činil tento podíl jen 2,8 %, a tak skončila na předposledním místě mezi zeměmi Evropské unie, před Slovenskem.

Uvedené zastoupení elektrických vozidel na trhu v Česku odpovídá průměru EU v letech 2015–2017. Jsme ve fázi, která v EU předcházela strmému růstu poptávky, ale máme stejně jako Slovensko sedmileté zpoždění. Přitom obě země mají nejintenzivnější automobilovou výrobu na světě měřeno produkcí aut na obyvatele. Neschopnost zachytit trend může být pro český průmysl [zničující](#).

Otázka je, jestli se s tím můžeme vyrovnat tak, že budeme elektromobilitu prostě ignorovat - a půl milionu lidí, s rodinami desetina populace, bude mít po starostech.

Tohle je názor ředitele společnosti Vitesco Technologies Czech Republic Lukáše Rosůlka, jehož cílem

je být průkopníkem elektrifikace hnacích ústrojí vozidel:

„Český automotive nevyrábí díly pro český trh, ale 90-95% celého automotive včetně automobilek se vyváží. Český automobilový průmysl je globální byznys, který je závislý na tom, kolik a jakých vozidel se vyrábí a prodává v určité části světa. Jaký motor se tam skrývá pod kapotou. To znamená, ta změna nespočívá v tom, co děláme v České republice. Probíhá to už několik let vně České republiky a my na to musíme logicky zareagovat tak, abychom udrželi zaměstnanost.

A kdybychom přecejen nedělali nic a dále vyráběli jen to, co umíme? Díly pro spalovací auta? Přejít na elektromobilitu má být až někdy roku 2035, kdy začne platit zákaz registrace spalovacích motorů a stará auta budou jezdit dál a pořád potřebovat náhradní díly. Možná někde ve světě se budou tahle auta ještě vyrábět.

Jenže v Číně už je polovina vozidel nějakým způsobem elektrifikována. Neznačená to, že všude to půjde takhle rychle a že se současných 80 milionů aut, která se ve světě vyrábí ročně, dá rychle převést na baterky. Je mnoho míst, kde pro to nemají energii, ani infrastrukturu. Takže nějakou produkci technologie spalovacího motoru má smysl zachovat, ale uplatnění bude hledat stále častěji mimo Evropu.

Ale neměli bychom se stát skanzenem prošlé technologie. To sice není volný pád do záhuby, ale je to pomalá smrt, varuje Rosůlek a připomíná syndrom vařené žáby. Dlouho to ještě jde, až je pozdě. Když nám tenhle rozjetý vlak ujede, ohrozí to 10 procent našeho HDP a hned celou pětinu vývozu naší exportně orientované země.

Do roku 2020 jsme se tvářili, že se nás to netýká. Od roku 2021 se snažíme dohnat to, co jsme v minulosti zanedbali. V roce 2014 totiž vešly v platnost limity závazné pro automobilky od roku 2020 a následně od roku 2030, včetně zákazu tradičních pohonů v Evropě platného od roku 2035. Výzvou je nepromarnit úspěšných třicet let českého automotive. Příležitostí či povinností pro zachování automotive v České republice je akcelarovat transformaci. Máme na to tři roky, v roce 2026 budou karty kompletně rozdány. Omezením je pouze naše hlava.“

AUTOR: Zbyněk Fiala

[ZDROJ](#)