

Zbyněk Fiala: Výhybka v podobě obří investice

- editor007 | 22. června 2024

ČESKO / SLOVENSKO: Americké čipy z beskydského Rožnova a čínské baterky ze slovenských Šuran urychlí překlopení výhybky automobilového průmyslu našeho regionu od spalovací minulosti.

Česká republika má oficiálně největší odpor k elektromobilitě, což je téma, které zabodovalo i v evropských volbách. Avšak samotný automobilový průmysl, který máme spolu se Slováky v největší koncentraci na světě, uvažuje realističtěji. V rozmezí několika dnů byly v Česku a na Slovensku ohlášeny obrovské americké a čínské investice, které oslovují elektrifikaci dopravy a mají patřit k největším v historii obou zemí.

Napřed to byla americká společnost onsemi (ON Semiconductor), která oznámila, že chce v českém čipovém regionu v Rožnově pod Radhoštěm vyrábět výkonové polovodiče z karbidu křemíku.

Jedná se o součástky, jaké využívají především výrobci elektromobilů k prodloužení dojezdu a rychlejšímu nabíjení.

Na Slovensku se budou zase vyrábět baterky do aut v konsorciu čínské firmy Gotion High-tech a slovenského InoBatu, které bude stavět v Šuranech (90 km východně od Bratislavy).

Česká vláda odmítá podpořit nákupy elektromobilů pro běžné řidiče, podporuje jen podnikatele, a tak se tu elektrické auto skoro nedá prodat. Na druhou stranu, nabíječky se trochu staví, ale aut je tak málo, že i tak na jednu vyjde polovina počtu aut než je běžné západně od našich hranic.

Průmysl však nemůže dát na přelétavé nápady politiků. Škodovka pokračuje v budování nejmodernějších linek, aby dokázala to, co slíbila, že roku 2030 už bude mít polovinu výroby bez spalovacích motorů. Byl jsem v mladoboleslavských halách ŠKODA AUTO při natáčení Nedej se (ČT2) o elektromobilitě a dozvěděl jsem se, že výrobu bateriových paketů zvládli rychleji než v Německu, kde začali stejnou linku budovat o něco dříve.

Ubezpečovali mě, že se nebojí ani čínské konkurence. Konkurenci obecně považují za přínos, protože tlačí na snížení cen a větší dostupnost pro zákazníky. Počítají také s tím, že elektrická auta budou pomáhat stabilizaci elektrické sítě s obnovitelnými zdroji. Tato schopnost už bude do aut zakomponovaná.

Obava, že občasné poskytnutí elektřiny z auta podstatně zkrátí životnost baterky je prý planá, protože provoz auta zatěžuje baterii řádově víc než případné drobné příspěvky zpátky do drátů. Zapojení akumulátorů z aut do energetického systému je dokonce podmínkou rozvoje obnovitelných zdrojů, „aby bylo tu elektřinu ze stále nových stovek megawattů fotovoltaiky kam dávat,“ jak mi řekl předseda Asociace pro elektromobilitu Lukáš Hataš.

Elektrická auta tak usnadní potřebné strukturální změny v zemi a nové americké závody na výroby čipů v Rožnově budou součástí tohoto procesu. Přitom jak americké investice za 2 miliardy dolarů v Česku, tak čínské za 1,23 miliardy eur na Slovensku mohou počítat s investičními pobídkami vlád. O těch slovenských už něco víme. Slováci se budou podílet na čínské investici veřejnými zdroji v rozsahu 214 milionu eur. Z tohoto vládního podílu bude 70 procent v dotacích a 30 procent v úlevě

na dani z příjmu. U americké investice v Česku se bude přístup vlády teprve definovat.

Investiční pobídky jsou norma, berme to tak. Fakticky jde zároveň o investici do rozvoje navazujících oborů a výzkumu. Výroba čipů, bez kterých se elektrická auta neobejdou, může pozvednout úroveň českého průmyslu na žebříčku přidané hodnoty. Nicméně zůstává problém, že výroba v oboru elektromobility v Česku roste, ale domácí poptávka moc ne. Přitom třeba první elektrický model Škodovky Enyaq je docela úspěšný, v Německu to byl vůbec nejprodávanější elektromobil v posledních dvou měsících loňského roku.

V Česku se ho udají jen stovky nebo nízké tisíce. Znovu se tak ukazuje slabina ekonomiky nízkých mezd, protože ty pak nemohou držet krok ani s vývojem nabídky vlastního průmyslu.

Českému trhu elektromobilů vévodí ojetiny za poloviční nebo třetinovou cenu proti většinovým novým vozům. Za nižší cenou se však skrývá nebezpečná past v podobě větších nároků na údržbu a opravy. Ty se odvíjejí od cen nových vozů, a s patřičnou přírůžkou. Někde to fuknete nebo spadne vám do toho drobeček a lítají v tom statisíce.

Elektrická auta se totiž neopravují, pouze se vyměňují díly. Upozornil mě na to Jan Křížka, jeden z organizátorů pelhřimovského Elektrofestu, jednoho z hlavních kontaktních center aktivních uživatelů elektromobility. Uváděl příklady, kdy by stačila výměna jednoho kondenzátoru za pár korun, ale v opravě jsou ochotni vyměnit pouze celý díl a vystaví astronomickou fakturu.

Je to složitá oblast kvalifikace, dostupnosti, odpovědnosti. Třeba pojišťovny raději vyplatí náhradu za poškozené vozidlo, než by ho daly za těchto podmínek opravit. To je výsměch úvahám o cirkulární ekonomice, ve které by se mělo všechno znovu spotřebovat, ale jinak, než že se to rovnou rozemele do pece.

Jan Křížka vidí několik možností, jak tuto situaci řešit. Především je třeba vychovávat jak inženýry, kteří budou řídit výrobu nebo potlačí vývoj dopředu, ale také střední techniky, skutečné opraváře, a nejen domácích a nejnovějších modelů. Technické univerzity v Praze, Brně, Ostravě i jinde už prý tento problém konzultují a jsou připraveny dodávat učitele.

Jakmile budou připraveni technici, můžeme usnadnit udržování vozového parku ojetin i tím, že začneme shromažďovat havarovaná vozidla, která by se mohla nabídnout jako zdroj využitelných součástek. Křížka má vizi centrální haly, kam by se to sváželo a kde by to kvalifikovaný tým rozebíral a znovu nasazoval podle potřeby.

V tom už by sice nelítaly desítky miliard, ale zase by to sloužilo lidem.

AUTOR: Zbyněk Fiala

[ZDROJ](#)