

KDO ZASPÍ, NECHYTNĚ SE

VÝROBA ELEKTROMOBILŮ, KTERÁ SE PO ROCE 2020 VÍCE ROZJEDE V CELÉ EVROPĚ, VYTVÁŘÍ TLAK NA DODAVATELE KOMPONENTŮ. NĚKTERÉ DÍLY DO AUT SE SPALOVACÍMI MOTORY VŮBEC NEBUDOU POTŘEBA.

Petr Zenkner
petr.zenkner@economia.cz

Nástup elektromobility tlačí ke změnám také výrobce automobilových dílů a doplňků. Pokud se naplní odhady, že elektromobily budou do deseti let představovat minimálně třetinu všech nově vyrobených vozidel, může to už pro část tuzemského „autolandu“ představovat problém, na který musí zareagovat. V Česku se minulý rok vyrobilo přes 1,4 milionu vozidel se spalovacím motorem. S autoprůmyslem je spojena asi tisícovka firem zaměstnávajících kolem 200 tisíc lidí. Jen výrobci autodoplňků, pro které pracuje více než polovina z nich, mají roční tržby přes 400 miliard korun.

„Do pěti až deseti let se některé továrny spojené s výrobou pro auta se spalovacími motory mohou dostat na kritickou mez, protože nebudou mít takový objem výroby, aby se vyplatilo továrnu udržet,“ uvedl Petr Knap, vedoucí oddělení pro automobilový sektor v poradenské firmě EY. Nástup elektromobility je zároveň podle Knapa relativně dlouhodobý a pozvolný trend, který není třeba dramatizovat. „Dodavatelé se mohou připravit a řada automobilek navíc kromě čistých elektromobilů bude vyrábět i hybridní auta, kde je konstrukce podobná a tolik dílů nevypadne,“ dodal.

Potvrzuje to třeba společnost Koyo Bearings, která v Olomouci vyrábí ložiska pro konvenční spalovací motory. „Dopad na výrobu bude pozvolný, v naší analýze počítáme do roku 2030 s výpadkem ve výši přibližně 20 procent,“ řekl Petr Novák, generální ředitel Koyo Bearings. Ložisek je v elektroautech potřeba o polovinu méně než u tradičních vozidel se spalovacími motory. Podle Nováka nyní Koyo Bearings usiluje o nové zakázky spojené s elektroauty. Skupina také zvažuje, že případné negativní dopady může řešit přesunem části výroby ze západní Evropy.

Nástup elektromobilů

Podle studie EY pro Sdružení automobilového průmyslu je v Česku něco přes osmdesát podniků vyrábějících autodíly, které budou pod větším tlakem v případě mohutného nástupu elektromobility. Od výfuků přes ložiska a systémy spalovacích motorů po dodavatele chlazení a vytápění. Podle odborníků jsou asi nejvíce ohroženi dodavatelé převodovek, v elektromobilech také vůbec nebudou potřeba katalyzátory.

„Pro dodavatele dílů bude klíčový rok 2020, kdy se začnou nové modely elektromobilů vyrábět ve velkém. Zatím firmy hlavně připravovaly a dohadovaly výrobní programy, které se rozjedou,“ uvedl Zdeněk Petzl, ředitel Sdružení automobilového průmyslu. Podle něj má český autoprůmysl potenciál nástup elektromobility zvládnout. Není proto potřeba z toho dělat politické téma a vymezovat se vůči jejímu nástupu negativně. Tvrdí, že lepší variantou je podporovat rozvoj automatizace a digitalizace výroby, tak aby Česko nadále zůstalo atraktivním místem pro investice.

1,4
milionu

automobilů se minulý rok vyrobilo v České republice. Nástup elektromobilů vytváří na automobilky i dodavatele tlak, protože některé důležité díly nebudou vůbec potřeba.



Spalovací motory nekončí I přes předpokládaný masivní nástup elektroaut tu klasické motory ještě dlouho budou. Foto: Shutterstock

Například francouzský koncern Valeo postaví ve střednědobém Žebráku za 450 milionů korun továrnu, která ještě letos začne vyrábět chlazení pro elektromobily. Firma očekává, že vyrobí 1,2 milionu kusů ročně.

Na druhou stranu – velkou automobilovou investici letos udělal také dodavatel katalyzátorů Cataler, jejíž majetkově ovládá japonská automobilka Toyota Motor. Na konci března zahájil v Týništi nad Orlicí ve východních Čechách stavbu první továrny v Evropě. Katalyzátory jsou přitom komponentem, který je spojený výhradně se spalovacími motory. Firma ale vyrábí i elektrody palivových článků.

Plus pro výrobce baterií

Kromě firem, které řeší, jak se vyrovnat s budoucím propadem výroby, jsou v Česku i obory, jimž nástup elektromobility pomůže. Jedním z nich jsou třeba výrobci kabelů, kterých je v elektroautech potřeba mnohonásobně více než u tradičních vozů.

Úplně nový trh se vytváří pro dodavatele lithiových baterií, které jsou základem elektroaut. V Česku se o vývoj vlastních baterií a článků snaží firma Olife Energy bývalého ředitele Českých drah Petra Žaludy. Významné investice přilákal rovněž projekt společnosti HE3DA, která chce výrobu baterií rozjet v Horní

Suché u Havířova. Zároveň v Česku existuje už několik funkčních továren, které vlastní zahraniční koncerny. V Ostravě začala vyrábět lithium-iontové baterie čínská firma AI23 Systems. Do roku 2021 jich Číňané chtějí vyprodukovat 1,8 milionu ročně. Japonská společnost Central Glass zase začala v Pardubicích vyrábět elektrolyt do baterií pro elektrické vozy. Roční produkce továrny je 20 tisíc tun.

Firemní nákupy elektromobilů

Používání elektroaut se v Česku týká zatím hlavně velkých firem. Jednou z nich je Moneta Money Bank, která chce do roku 2022 kompletně obměnit svoji firemní flotilu asi 400 aut na elektromobily. „Máme zatím 68 elektroaut, vybudovali jsme v naší centrále také vlastní nabíječky a infrastrukturu,“ uvedla manažerka Monety Bank Martina Lambert. Pro banku jsou důvody přechodu na elektromobily hlavně ekologické, je to součástí jejího závazku snížit svoji emisní stopu. Bance se ale vyplatí také ekonomicky. Náklady na jejich provoz jsou třetinové a při větším množství vozů se Moneta elektromobily vyplatí do pěti let. Elektromobily loni testovala i rozvázková služba Dáme jídlo. Pro účely testování si jich pronajala 35. Firma uvádí, že díky nim uspoří na provozních nákladech desítky tisíc korun ročně.