

Zbyněk Fiala: Benzinová auta ochromila nadvýroba

infokuryr.cz/n/2024/04/27/zbynek-fiala-benzinova-auta-ochromila-nadvyroba/

Čínský automobilový průmysl narazil na odbytovou bariéru spalovacích motorů. V největších čínských městech už je překonaly prodeje bateriových vozů a hybridů.

Reportáž amerického listu New York Times z Číny ukazuje obrovský problém současného průmyslu. Vzestup zájmu o elektrická auta umrtvuje velké kapacity automobilek se spalovacími motory. Jedna taková stojí na okraji Čchung-čchingu, největšího města jihozápadní Číny. Komplex šedivých budov společného podniku s jihokorejskou Hyundai má rozlohu téměř kilometr čtvereční. Teď je však zcela prázdný. Tisíce zaměstnanců, kteří zde dříve pracovali, musely odejít.

Bývalý montážní závod a továrna na spalovací motory za 1,1 miliardy dolarů byl otevřen v roce 2017 a byl vybaven roboty a další nejmodernější technologií. Jenže pryč jsou ty časy, kdy se prodalo 28,3 milionu klasických aut, jako když Hyundai svůj komplex v Čchung-čchingu otvíral. V loňském roce už to bylo jen 17,7 milionu takových aut. Je to, jako kdyby najednou vypadl celý loňský automobilový trh Evropské unie nebo celá roční produkce osobních a lehkých nákladních automobilů ve Spojených státech.

Pokud jde o samotnou Hyundai, prodeje této společnosti v Číně se od roku 2017 propadly o zdrcujících 69 procent. Když se pak loni v létě zkoušela ztrátové továrny zbavit, nenašla žádného zájemce v oboru a musela se spokojit s tím, že odprodala aspoň pozemky, budovy a velkou část vybavení zpět městské rozvojové společnosti v Čchung-čchingu. Ale to už bylo jen za pětinu pořizovacích nákladů. Jenže ani městská společnost zatím nenašla nového zájemce.



Jak NYT uvádějí, Čína má asi stovku továren, které jsou schopny vyrobit skoro 40 milionů automobilů se spalovacími motory ročně, jenže to je bohužel dvakrát víc, než kolik jich teď lidé chtějí koupit. A prodej těchto vozů dál klesá, vytlačují je ty elektrické. V březnu letošního roku prodeje bateriových a plug-in hybridních automobilů v 35 největších čínských městech poprvé překonaly prodeje automobilů s benzinovým motorem.

Kdo může, aspoň vyváží. V exportu tvoří auta s benzinovým motorem tři čtvrtiny čínských exportovaných vozů, což samozřejmě děsí zase výrobce v cílových zemích. Vyvážet nemohou všichni, mnoho ohrožených továren se nachází podobně jako Čchung-čching hluboko ve vnitrozemí, odkud se doprava těžkého nákladu do přístavů nevyplatí.

Čína má nadbytečné kapacity i ve výrobě elektromobilů. Je to vidět na pokračující cenové válce. Když srazil ceny jeden z nováčků v oboru, rychle rostoucí Li Auto, zjistil, že Tesla učinila totéž už o den dříve. Krátce na to však Tesla oznámila velký pokles zisku během prvních tří měsíců letošního roku. Společnost BYD, lídr odvětví, snižovala ceny v únoru. Čínské ceny snižovaly i Volkswagen a General Motors.

Ford Motor má v Čchung-čchingu tři továrny, které v posledních pěti letech pracují na nepatrný zlomek kapacity. Ale pracují. Hyundai je jen jednou z mála automobilek, většinou zahraničních, které v některých lokalitách zcela zastavily výrobu.

Dlouhodobě platí, že automobilky vydělávají, jen když pracují na 80 nebo více procent kapacity. Podle čínského Národního statistického úřadu však po otevření nových továren na výrobu elektromobilů kleslo využití kapacity v celém odvětví v prvních třech měsících letošního roku na 65 %, zatímco loni to bylo 75 % a před pandemií 80 % a více.

Mnozí čínští výrobci jsou částečně nebo zcela vlastněni městskými vládami, a tak se zdráhají snižovat výrobu a rušit pracovní místa. Státní automobilka Chang'an má továrnu jen 20 minut chůze od bývalého komplexu Hyundai. Ta zatím stále pracuje, ale i tam je to s prodeji slabší. Mnoho hektarů parkoviště továrny bylo v neděli zcela zaplněno neprodanými vozy.

Města, která jsou obzvláště závislá na výrobě automobilů na benzinový pohon, jako je Čchung-čching, čelí dilematu zaměstnanosti. Montáž elektromobilů vyžaduje podstatně méně pracovníků než výroba automobilů s benzinovým motorem, protože elektromobily mají mnohem méně součástek.

Přesto je v současné době v Čchung-čchingu nesmírně těžké najít nezaměstnané bývalé pracovníky Hyundai, dokonce i v okolí bývalé továrny. Většinou to byli lidé, kteří přišli z venkova a mají jen málo vazeb na města s výrobními závody. Když přijdou o práci, nevdají jim odejít do jiných měst nebo jiných průmyslových odvětví.

Zbyněk Fiala

