

Zákaz spalovacích motorů: Nakonec prohrají všichni

 svobodny-svet.cz/zakaz-spalovacich-motoru-nakonec-prohrají-vsichni

vlkp

22. března 2023



PETR VLK

Evropa má dvě velká témata – ukrajinskou válku a zákaz aut se spalovacími motory. Obojí díky idiocii papalášů z Bruselu, v Europarlamentu a neschopů v národních vládách, kteří plují s oblbnutým davem v proudu stvořeném mediokracií, která si u svých klávesnic myslí, že je povolána řídit svět a všemu rozumí daleko nejlépe.

Web německých průmyslníků – Die Deutsche Wirtschaft komunikuje jiný názor. Ohledně zákazu spalovacích motorů vydal před pár dny toto jasné varování:

Verbrennerverbot: Am Ende verlieren alle

v překladu

Zákaz spalovacích motorů: nakonec prohrají všichni

Ministr dopravy Wissing shodil pro tentokrát v Bruselu zákaz spalovacích motorů! Byla to záchrana na poslední chvíli. Protože situace u dodavatelů jako Bosch nebo Schaeffler dává tušit, co transformace v německém automobilovém průmyslu – odklon od aut se spalovacími motory – znamená nejen pro průmysl, ale pro celou německou ekonomiku. Příznaky signalizují deindustrializaci.

To, co automobiloví ekonomové s mnohaletými skutečnými zkušenostmi léta předpovídali, se nyní děje – transformace německého automobilového průmyslu – odklon od spalovacích motorů k elektromobilitě – stojí desítky tisíc pracovních míst v průmyslu. Národnímu hospodářství dávaly hodnotu a zaručovaly prosperitu.

Zhruba řečeno – znamená konec německého automobilového průmyslu v jeho současné podobě.

Nezůstane kámen na kameni! To se přímo dotkne 800 000 pracovních míst, z toho asi 500 000 v dodavatelském průmyslu a 300 000 u samotných výrobců automobilů. Z makroekonomického hlediska je asi 15 procent všech zaměstnanců, každé 7. pracovní místo, závislých na prosperitě tohoto klíčového odvětví; Ročně zde vzniká 20 procent blahobytu, tedy přidané hodnoty. Ale ani to by nestačilo na každoroční doplňování „zelené“ hojnosti německé sociální péče.

A o této hojnosti rozhodli demokraticky v průběhu legislativního procesu EU (unijního dialogu) emeritní politici všech vrstev, zleva doprava, kteří jsou nyní vysoce dotovaní – včetně zdravotní sestry z Malty, zemědělských dělníků z Rumunska, historiků umění z Řecka, literárních vědců a filozofů. Různých absolventů ze zemí Beneluxu nebo náhodných politiků ze všech zemí EU postrádajících jakoukoliv odbornou praxi, protože nemají žádnou odbornou nebo jinou kvalifikaci. Navíc ze zemí většinou bez vlastního automobilového průmyslu a tudíž nebudou tímto zákazem nijak ovlivněni.

„Pokud budou spalovací vozy v Evropě od roku 2035 zcela zakázány, výrobci pak budou své spalovací motory vyrábět ve starých nebo nových závodech v zahraničí – například v Číně a USA“

To není překvapivé zjištění. V německých spolkových vládách jakékoli sestavy barev byl fosilní spalovací motor odsouzen ideologizovanými klimatickými ochránci na ministerstvech životního prostředí a dopravy již před deseti lety nebo déle a výhradně byla podporována bateriová elektromobilita jako jediná úsporná technologie k záchraně klimatu. . Na podzim roku 2022 pak byl konec spalovacích motorů stanoven na rok 2035 tvrdými, antitechnologickými rozhodnutími z úrovně Bruselu.

Každý, kdo věřil – nebo doufal –, že sociální skupiny přímo postižené zákazem spalovacích motorů, jako zaměstnanci samotných výrobců automobilů nebo u mnoha velkých i malých dodavatelů v zemi, by se proti této technologické politice bez alternativy by pod hrozbou ztráty zaměstnání začali protestovat, byli podvedeni. Zástupci sdružení výrobců v Bruselu a Berlíně a především v německých odborech v poklidu sledovali antispalovací tažení a aktivity. Odbory – z ohleduplnosti ke stranickým kolegům v politice mlčely.

Tento flegmatický postoj výrobců automobilů lze ještě pochopit: V zásadě je jim jedno, jaká auta postaví, zda spalovací nebo elektromobily. Přeměna trakce stojí příjem a místní zaměstnanost, ale hlavní je, že tam jsou. A auta hromadně zdražují, což věci zjednodušuje.

A pokud budou spalovací vozy v Evropě od roku 2035 zcela zakázány, výrobci pak budou své spalovací motory stavět ve starých či nových závodech v zahraničí – například v Číně a USA. Kde spalovací motory budou smět jezdit i za 100 let. A ještě musí jezdit na zbývajících dvou třetinách světového trhu, protože elektřinu nedijete z tamní rychlonabíjecí stanice, ale s velkou dávkou štěstí z improvizované zásuvky volně se houpající někde v místnosti. Nebo se země zachvěje nebo zavládne sněhový chaos...

„Dnes to nejsou akcionáři výrobců a dodavatelů, kdo trpí, ale především místní pracovní síla v Kolíně nad Rýnem, Saarlouis, Wolfsburgu, Homburgu nebo jinde.“

Z mikroekonomického hlediska je pro evropského výrobce automobilů a velké dodavatele důležité pouze to, aby jejich jednotlivé prodeje a jejich výdělky rostly. To platí i pro vozy s vysokou cenou, které konstrukčně více zdražují baterii a jsou hodnotnější, jako jsou vozy Daimler a BMW. Především masoví výrobci budou trpět ztrátou prodejů levných spalovacích vozů v segmentech základní třídy a především dodavatelé, kteří postrádají alternativami přechodu a kompenzace mezi spalovacími a elektromobily. Stále však mohou být úspěšní na trzích zemí, které nepodléhají zákazům.

Ale v určitém okamžiku budou trpět všichni, protože celkový trh v Evropě se zmenšuje kvůli konstrukčně dražším elektromobilům. Mobilita, hnací síla růstu v poválečném období, upadá, protože už není dostupná pro každého. Ale to nastane až někdy, ne dnes. V případě pochybností lze zisky vydělat se spalovacími motory v Číně a USA.

Dnes netrpí akcionáři výrobců a dodavatelů, ale především místní pracovní síla v Kolíně nad Rýnem, Saarlouis, Wolfsburgu, Feuerbachu, Homburgu či jinde, pro niž neexistuje alternativní výroba, jejichž pracovní místa kvůli konverzi a/nebo degradaci – padnou za oběť.

Ať už byly a jsou důvody pro tento postoj „klídek- pohoda-tabáček“ průmyslových asociací a odborů, které byly dříve tak agresivní, kvůli ekologické a dopravní politice EU a tažení EU proti spalovacím motorům a kvůli vládě v Berlíně došlo ke kapitulaci. Zejména proto, že za politikou a transformací do elektromobility bezvýhradně stojí nejvyšší vedení německých automobilových gigantů -Volkswagenu a Daimleru, sociálnědemokratický kancléř nedávno dokonce osobně odpovídal na dotazy zaměstnanců na pracovním setkání VW.

Pouze Oliver Brothers z BMW a – po vyhození Diesse – i Porsche se vyhýbali jakémukoli jednostrannému závazku, vždy hledali alternativy pohonu k plně elektrickým autům a propagovaným vodíkovým a syntetickým palivům, pokusně vyráběným Porsche v Chile.

„Příklad společnosti Bosch odhaluje celý problém zaměstnanosti politicky žádoucího přechodu k elektromobilitě namísto zachování technologie spalovacích motorů.“

Zlom v transformaci nastal, když právě ve stejnou dobu, kdy laický dav Evropského parlamentu v pošetile znovu potvrdil konec spalovacích motorů, v Kolíně nad Rýnem tradiční místní společnost Ford oznámila masivní ztrátu pracovních míst v Evropě v důsledku postupného ukončování výroby vozů se spalovacími motory. Nejen obvyklá omezení a racionalizace ve výrobě, ale tentokrát i ve vývoji a administrativě – poslední krok, jasný signál pro odchod Fordu z Evropy. Kvůli elektromobilitě.

O několik měsíců dříve se rozhodnutí Fordu úplně odstavit svůj vysoce efektivní závod v Saarlouis dalo stále vysvětlit jako důsledek konkurence, ale kolínské oznámení o snížení počtu zaměstnanců v důsledku elektromobility a jejích transformačních důsledků už zasáhlo jako bomba.

Samozřejmě méně automobilový svaz VDA a nikoli s ostatními německými výrobci automobilů, ale s pracovními silami hlavních dodavatelů. Od té doby se protestuje a to stále hlasitěji.

Nejhlasitěji to bylo – zcela nečekaně – na druhé straně Brennerského průmysku v Itálii. Itálie už v červnu 2022 na jednání ministrů životního prostředí EU navrhla odložit zákaz spalovacích motorů o pět let na rok 2040, ale tehdy nebyla vyslyšena. Tentokrát Evropský parlament násilně popřel afirmaci o zrušení spalovacího motoru. Itálie je proti.

Všechny italské strany na všech stranách politického spektra, stejně jako několik ministrů, kritizovaly Evropský parlament za nedávno přijatý zákon a jednomyslně hlasovaly proti zákazu spalovacích motorů. Odůvodnění: Rozhodnutí je „šílené a znepokojivé“, je namířeno zejména „proti italskému a evropskému průmyslu a pracovníkům“ a prospívá čínským společnostem a zájmům, řekl ministr infrastruktury a dopravy Matteo Salvini.

V Německu v protestech vyniká Bosch, kterého se dotýká i uzavření závodu Fordu v Saarlouis s dodavatelským závodem v Sársku.

„Věci se vaří u Bosche“ (Automobilwoche). Představenstvo společnosti Bosch se zjevně rozhodlo vyrábět důležité elektrické komponenty ve východní Evropě. Zaměstnanci německých lokalit výroby pohonných jednotek, kterým mizí jejich práce se zánikem spalovacího motoru, to nechtějí přijmout bez odporu. Volají po rozhovorech o budoucnosti, a to nejen do roku 2025, ale v dlouhodobém horizontu.

Vehementně požadují: „Chceme mít budoucnost a nejen být konfrontováni s rozhodnutími.“ Na posledním pracovním setkání obchodní jednotky Powertrain Solutions s 27 000 zaměstnanci v deseti německých pobočkách, z nichž 17 500 bylo připojeno v továrních budovách nebo prostřednictvím videa, předseda podnikové rady Frank Sell

Pozadím protestu je strategické rozhodnutí vedení, které by mohlo mít vážné důsledky pro zaměstnance Bosche v Německu. Všechny důležité komponenty elektromobility jako e-osa, motor, rotor a stator se mají podle podnikové rady vyrábět ve východní Evropě, podle informací Automobilwoche se pravděpodobně bude jednat o lokalitu v České republice, která je součástí evropské výrobní sítě. Dosud se zde vyráběly především vstřikovací trysky pro naftové a benzinové motory, ale s přibývajícím elektrifikací Škody a spol. výroba odpadne.

Investice na místě má zahrnovat tovární budovy v řádu 40 000 metrů čtverečních. To zhruba odpovídá celé ploše areálu Feuerbach ve Stuttgartu, kde pracuje 13 000 lidí.

A příklad společnosti Bosch odhaluje celý problém zaměstnanosti politicky žádoucího přechodu k elektromobilitě namísto zachování technologie spalovacích motorů, například formou pohonů fosilně neutrálních na bázi vodíku nebo nízkofosilních klimatických paliv, jako jsou e- paliva .

Zatímco závod v České republice má zářnou budoucnost, v německých pobočkách Bosch to vypadá chmurně. Některé z nich, jako Feuerbach nebo Bamberg, přebírají palivový článek jako technologii budoucnosti (Automobilwoche). To ale může kompenzovat jen zlomek zaměstnanosti ohrožené ztrátou komponentů spalovacího motoru. Zaměstnanci se nyní obávají masivního snižování počtu lidí podle demografické křivky. „S vodíkem tady ve Feuerbachu máme perspektivu pro 3000 lidí, ale ne pro 9000,“ uvedla místní podniková rada. Existují dohody o zachování míst, ale platí pouze do roku 2025 bez dalších vyhlídek do budoucna.

| „Nakrmte stroje šetrně ke klimatu, jsou zcela nevinné!“

Analogicky k tomu srovnání s giga factory, kterou BMW plánuje v Dolním Bavorsku pro výrobu baterií. Rozkládá se na 160 000 metrech čtverečních a nabídne 1000 pracovních míst.

Stejně jako mnoho dalších dodavatelů a výrobců je vedení společnosti Bosch vystaveno dilematu. V zásadě nemůže nabídnout plnou náhradu za činnosti ve výrobě spalovacích motorů, které již nejsou dostupné, protože elektrické motory nemohou nabídnout ekvivalentní náhradu ani z hlediska objemu, ani tvorby hodnoty. V politických diskusních pořadech a v nedělních projevech samozřejmě ano, ve skutečnosti ne.

S ohledem na tento neřešitelný problém je vedení společnosti Bosch patřičně zmateno, viz připravené odpovědi na pracovní poradě personálního ředitele Filize Albrechta :

„Chápeme, že naši zaměstnanci mají obavy o své zaměstnání s ohledem na změnu mobility a že to dali najevo na dnešní informační akci se zástupci zaměstnanců. Společně s vedením divize Mobility Solutions děláme vše pro to, abychom zajistili zaměstnání v Německu v maximální možné míře. Stojíme za našimi německými výrobními závody – tvoří páteř naší průmyslové kompetence a inovačního vedení a jsou nedílnou součástí našich aktivit...“

Ale: „Na cestě k mobilitě budoucnosti musíme zůstat konkurenceschopní a zároveň si zajistit pracovní místa. Musíme zůstat na technologické špici a zároveň věnovat pozornost nákladům. Musíme to udělat s vyváženou globální vývojevou a výrobní sítí.“

Společnost jde tam, kde jsou zákazníci, podle zásady „místo pro místní“. Zároveň existuje rovnováha mezi výrobními místy s různou strukturou nákladů, s přihlédnutím k příležitostem a výzvám v příslušných regionech, aby byla zachována mezinárodní konkurenceschopnost. Německé pobočky jsou podle Albrechta také průkopníky v oblasti e-mobility. „Pokračujeme v investicích zde, například v Bamberku, Feuerbachu, Homburgu a Hildesheimu – stejně jako celosvětově“ (citováno z Automobilwoche).

Všichni hlavní hráči v německém automobilovém průmyslu sledují strategii umístění podobnou té u Bosche, tedy nejen dodavatelé, ale také výrobci. Zajištění konkurenceschopnosti v mezinárodním kontextu, zejména ve vztahu k Číně, je nejvyšší prioritou. Schäffler, Audi, BMW, Volkswagen – **ti všichni masivně investují do nových závodů v zahraničí.**

A ještě něco nutí německé obchodní a finanční ředitele k tomu, aby se potili. Známi čínští výrobci automobilů jako BYD nebo Great Wall jsou na německém automobilovém trhu teprve ve startovacích blocích s levnými, malými elektromobily, které němečtí výrobci nemají. Přesouvání výroby do levnějších zemí v zahraničí – pokud není výroba vysoce automatizovaná, jako je výroba baterií – na východ nebo nová výstavba na západ, v poslední době stále více kvůli vysokým dotacím od Bidenovy vlády na investice do elektromobility (IRA = Inflation Reduction Act. USA a Mexiko se stávají na denním pořádku. Tesla proto zrušila svou továrnu na baterie v Grünheide, Joe Biden nabízí výhodnější podmínky. Nebo se přestěhujte do Číny, kde to sice není žádný med, ale automobilový trh bude ještě několik let růst. Příklad Fordu způsobuje vlny.

Zákaz spalovacích motorů v Evropě vedl v krátké době téměř k deindustrializaci Německa jako obchodního místa. Zdravotní sestra z Malty se prosadila, starý klasický automobilový průmysl se spalovacími motory v Německu je dlouhodobě mrtvý, neexistují náhradní pracovní místa a tvorba přidané hodnoty se zmenšuje.

Tragédií tohoto vývoje je, že změna klimatu je globální problém. Regionální zlepšení klimatu v Evropě prostřednictvím zákazu spalovacích motorů nemůže a nezachrání globální klima, ale způsobí trvalé škody evropskému automobilovému průmyslu.

Bude zajímavé sledovat, jak budou reagovat odbory. A možná Winfried Kretschmann navštíví příští pracovní setkání v Mahle, u Schäfflera nebo v ZF.

Ochrana klimatu je nutností, dekarbonizace je nutností! Brusel by měl zakázat používání fosilních paliv, benzínu a nafty, nikoli používání motorů. High-tech průmyslová země, jako je Německo, musí dostat příležitost nabídnout lepší klimatická řešení, než je zakazování strojů, na kterých závisí prosperita a štěstí národa. Krmte stroje šetrné ke klimatu, jsou zcela nevinné!

Obyčejně na závěr cosi dokomentuji. Tentokrát necítím nejmenší potřebu.

Hlavně , že fialu všichni v Bruselu hladili po hlavičce, jak dobře předsedal minulý půlrok té EU... Jak by ne, když jim tam všechno odkýval. Včetně toho ukončení výroby spalovacích motorů do r. 2035 a zavedení emisních povolenek pro vytápění domácností!!! To byl pane úspěch, to byla sláva!!! Sláva mu, on je pašák! Jeho zoufalec než spíše ministr dopravy – Kupka nyní říká, že s tím bruselským rozhodnutím nebudeme souhlasit.... Jak prosím nebudeme souhlasit? Když už je rozhodnuto?

Tohle nám vládne! Ale ono to v Německu, jak jsme právě dočetli, není lepší. Zelené ekoteroristické šílení zachvátilo Evropu! Jak se to liší od muslimského fundamentalismu?

■ ■ ■ ■ ■ (1 votes, average: **5,00** out of 5)

>> Podpora

Svobodný svět nabízí všechny články zdarma. Náš provoz se však neobejde bez nezbytné finanční podpory na provoz. Pokud se Vám Svobodný svět líbí, budeme vděčni za Vaši pravidelnou pomoc. Děkujeme!

Číslo účtu: 4221012329 / 0800

>> Pravidla diskuze

Než začnete komentovat článek, přečtěte si prosím pravidla diskuze.

>> Jak poslat článek?

Chcete-li také přispět svým článkem, zašlete jej na e-mail: redakce (zavináč) svobodny-svet.cz. Pravidla jsou uvedena [zde](#).

