

V rámci snahy o globální dominanci staví Peking v Africe továrny na elektromobily

ET epochtimes.cz/2024/09/21/v-ramci-snahy-o-globalni-dominanci-stavi-pekings-v-africe-tovarny-na-elektromobily

21. září 2024



Darren Taylor

21. 9. 2024



Čína začala po celé Africe stavět továrny na výrobu elektromobilů, což je strategie, která podle analytiků trhu pravděpodobně zaplaví svět levnými elektromobily a umožní čínským společnostem ovládnout světový automobilový průmysl i v budoucnosti.

Výrobci automobilů pod vládou komunistického režimu již nyní využívají obrovských dotací, které vedou k dramatickému nárůstu výroby a umožňují Číně výrazně snižovat ceny elektromobilů vyráběných kdekoli jinde, včetně Spojených států.

Jedna studie ukazuje, že Peking poskytl čínským výrobcům elektromobilů během 15 let, od roku 2009 do konce roku 2023, státní podporu ve výši nejméně 231 miliard dolarů.

Podle společnosti JATO Dynamics, globálního lídra v oblasti automobilových dat, analýz a zpravodajství, je automobilový sektor v pevninské Číně od roku 2008 největší na světě – měřeno podle počtu vyrobených kusů.

Podle Mezinárodní agentury pro energii (IEA) se výrobci automobilů z druhé největší ekonomiky světa podílejí již na více než polovině vyrobených elektromobilů na světě.

„Čína si chce tento náskok udržet tím, že rozšíří své portfolio o Afriku, ale ví, že existují faktory, které nemůže ovlivnit. Například elektromobily vyrobené v Číně jsou v současné době při prodeji v Americe zatíženy stoprocentní daní,“ uvedl Layton Beard, analytik jihoafrické automobilové asociace.

„Nikdy jsem v globálním automobilovém průmyslu neviděl tak proaktivní kroky, jaké vidím u Číňanů; vypadá to, že každý týden chystají něco nového.“

V květnu americký prezident Joe Biden oznámil, že cla na čínské elektromobily se zvýší z 25 % na 100 %.

„Díky rozsáhlým dotacím a netržním praktikám, které vedou ke značnému riziku nadměrné kapacity, vzrostl čínský vývoz elektromobilů v letech 2022 až 2023 o 70 procent – což ohrožuje produktivní investice na jiných místech,“ uvádí se v prohlášení Bílého domu.

„Stoprocentní celní sazba na elektromobily ochrání americké výrobce před nekalými obchodními praktikami Číny.“

V červenci Evropská unie zvýšila cla na elektromobily vyrobené v Číně na téměř 50 procent, protože údaje o prodeji ukázaly, že automobily z Východu se stávají populárními v celé Evropě, protože jsou mnohem levnější.



He Xiaopeng, spoluzakladatel, generální ředitel a předseda představenstva čínské výroby elektromobilů Xpeng, hovoří při představení nového elektromobilu v Pekingu dne 27. srpna 2024. (Pedro Pardo / AFP prostřednictvím Getty Images)

Beard, stejně jako další odborníci na globální obchod s automobily, kteří hovořili s deníkem Epoch Times, se domnívá, že plánované rozšíření výroby čínských elektromobilů v Africe má z velké části

„kompenzovat současné a budoucí ztráty zisků“ způsobené západními obchodními omezeními.

Podle něj Peking připravuje čínské automobilové giganty, včetně společností BYD, Chery, SAIC Motor Corp a Changan Auto, na „agresivní“ vstup na trhy, kterým dříve dominovaly japonské, americké a evropské modely.

V nejnovější zprávě o trhu s automobily, kterou vydala společnost JATO Dynamics, se uvádí, že Čína v roce 2023 vystřídala Japonsko na pozici největšího světového vývozce automobilů a „prokázala, že je schopna vyvinout věrohodné úsilí v oblasti vývozu vozidel navzdory obchodním překážkám“.

Zpráva dodává, že ačkoli čínské elektromobily nejsou na evropských nebo amerických silnicích příliš rozšířené, „jsou stále více na očích“.

Na základě průzkumu názorů tisíců Američanů a Evropanů v roce 2023 dospěla společnost JATO k závěru, že více než polovina respondentů „zná alespoň jednu čínskou značku, včetně BYD, Leap Motor a Nio“.

„Respondenti vesměs uvádějí, že by uvažovali o čínském elektromobilu, pokud by jeho cena byla o 20 % nižší než cena podobného nečínského modelu,“ uvedla společnost JATO.

Společnost JATO uvedla, že v loňském roce čínské automobilky poprvé předčily své americké protějšky, což je „důkazem měnící se dynamiky sil na globálním automobilovém trhu“.

Analýza uvádí, že čínské značky v čele s BYD prodaly v loňském roce 13,4 milionu nových vozidel, čímž překonaly 11,9 milionu kusů dodaných americkými značkami, jako jsou Ford a Chevrolet.

JATO dodala, že tržní podíl čínských výrobců „prudce vzrostl“ na Blízkém východě, v Eurasii a Africe, přičemž společnosti jako SAIC a Geely se „prosadily i na vyspělejších trzích“, jako je Evropa a Austrálie.

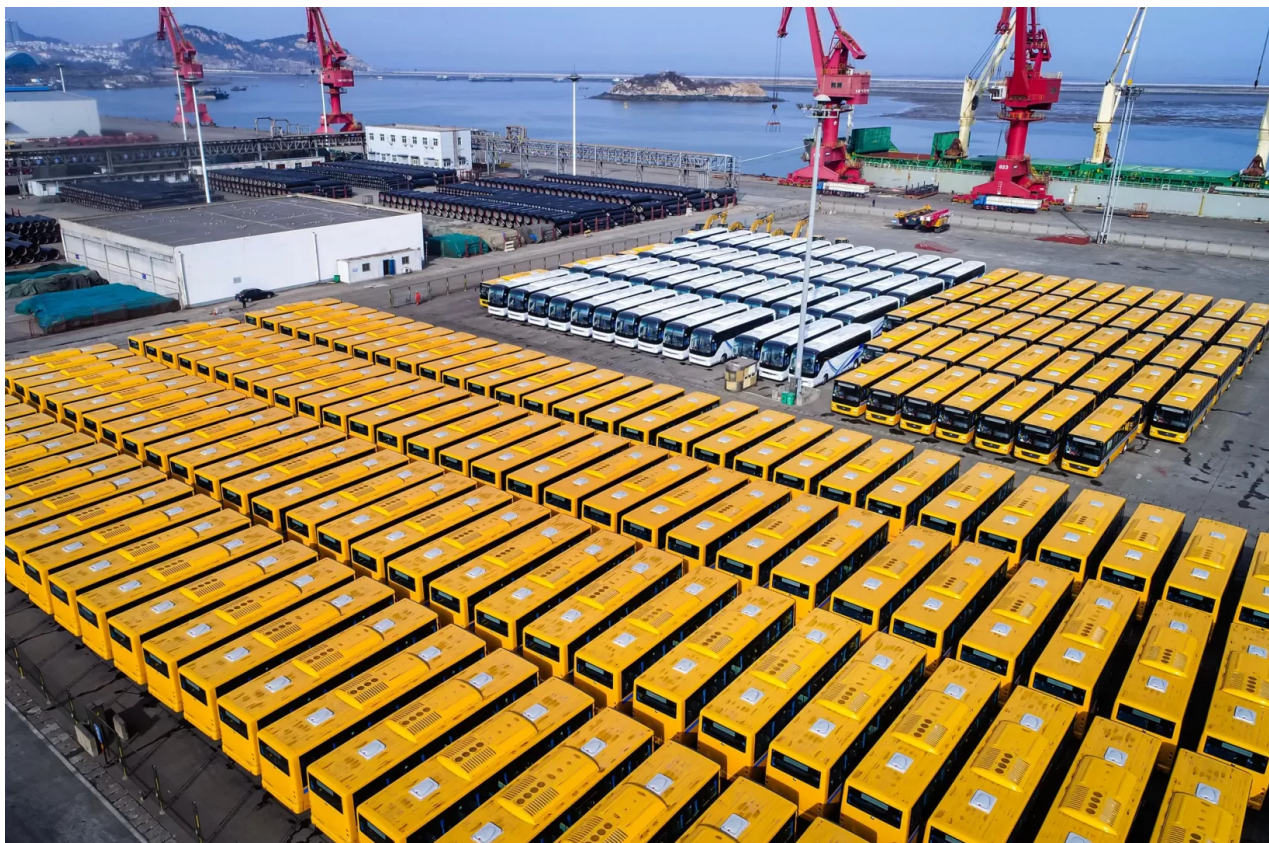
Čínský celní úřad uvedl, že země v roce 2023 vyvezla 5,22 milionu automobilů – což představuje meziroční nárůst o 57 % – z nichž každý třetí byl plně elektrický.

13,4

MILIONU

Čínské značky prodaly v loňském roce 13,4 milionu nových vozů, čímž překonaly 11,9 milionu vozů dodaných americkými značkami, jako jsou Ford a Chevrolet.





(Nahoře) Elektromobily BYD čekají na naložení pro export v přístavu Yantai v provincii Shandong na východě Číny dne 10. ledna 2024.

(Dole) Více než 500 autobusů čeká na vývoz do Afriky v Lianyungangu v čínské provincii Jiangsu dne 2. ledna 2018. (STR / AFP prostřednictvím Getty Images, Wang Jianmin / VCG prostřednictvím Getty Images).

Společnost Virta Global, nadnárodní společnost poskytující řešení pro nabíjení baterií z obnovitelných zdrojů, ve své analýze mezinárodního automobilového trhu pro rok 2024 uvedla, že poptávka po elektromobilech je poháněna snahou o dekarbonizaci.

„Elektromobily mají hrát ústřední roli v ambiciózním cíli nulových emisí stanoveném pro rok 2050. Trh roste. Roste rychle. A roste všude,“ uvádí společnost Virta.

Podle IEA dosáhl celosvětový prodej elektromobilů v roce 2023 téměř 14 milionů, což je o 35 % více než v roce 2022, a celosvětový vozový park elektromobilů se loni zvýšil na 40 milionů vozů.

Agentura uvedla, že vzestupný trend celosvětového prodeje elektromobilů pokračuje i v roce 2024, neboť v prvním čtvrtletí letošního roku byl prodej o 25 % vyšší než ve stejném období roku 2023.

Virta předpovídá, že do konce roku 2024 se prodá nejméně 17 milionů kusů.

„Elektromobily by do té doby mohly tvořit 20 procent celkového prodeje automobilů,“ uvádí Virta ve své zprávě.

Na nedávném summitu Fóra o čínsko-africké spolupráci (FOCAC) v Pekingu slíbil vůdce čínského režimu Xi Jinping napumpovat do afrických ekonomik v příštích třech letech téměř 51 miliard dolarů.

„Čínští představitelé nám řekli, že velká část těchto peněz bude použita na výstavbu závodů na výrobu elektromobilů pro velké čínské automobilky, což Afričanům poskytne tisíce pracovních míst a také to, že naše silnice budou plné vozidel na čistou energii,“ řekl Joseph Kahama, člen tanzanské podnikatelské delegace, která se FOCAC zúčastnila.

Norman Lamprecht, vedoucí obchodu a výzkumu v Automotive Business Council se sídlem v Johannesburgu, uvedl, že se žádná země „ani zdaleka nepřibližuje tomu, co dělají Číňané, pokud jde o samotné počty, a jsou také mnohem odvážnější, pokud jde o výrobu elektrických vozidel, než kterákoli jiná země“.

„Amerika je stále fixována na výrobu a provoz automobilů poháněných fosilními palivy a v menší míře na hybridní vozidla,“ řekl Lamprecht listu Epoch Times.

Čínské elektromobily jsou stále levnější – začátkem letošního roku uvedla společnost BYD na trh svůj hatchback Seagull s cenovkou pouhých 9 698 USD (218 000 Kč).

„Japonští giganti, Toyota a Nissan, jsou také v oblasti elektrických vozidel mnohem opatrnější než jejich čínští konkurenti a věnují větší úsilí výrobě hybridních modelů.“

Tyto faktory podle něj způsobily, že Japonci a Američané ztratili své pozice v globálním sektoru elektromobilů.

„Musíme však uznat, že Číňané dostávají od své vlády velkou pomoc, které se ostatním nedostává, a tento polštář umožňuje Číňanům riskovat,“ řekl Lamprecht.



Čínský stavební pracovník (vpravo) dohlíží na stavbu silnice v etiopské Addis Abebě dne 27. dubna 2007. (Simon Maina / AFP via Getty Images)

Analytik společnosti JATO Dynamics Felipe Munoz řekl deníku Epoch Times, že trvale vysoké ceny automobilů u starších světových výrobců, které jsou způsobeny „určitou mírou nedbalosti“, „nechtěně přivedly spotřebitele k cenově dostupnějším čínským alternativám“, zejména v segmentu elektromobilů.

Z výzkumu, který provedl Shiv Shivaraman, analytik automobilového trhu globální finančně poradenské společnosti AlixPartners, vyplývá, že se elektromobily v současné době v Číně prodávají v průměru za 34 400 USD (773 tisíc Kč), což je podstatně méně než průměrná prodejní cena 55 242 USD (1,24 milionu Kč) ve Spojených státech.

A čínské elektromobily jsou stále levnější; na začátku tohoto roku uvedla společnost BYD na trh svůj hatchback Seagull s cenovkou pouhých 9 698 USD (218 tisíc Kč).

„Rozdíl mezi cenami elektromobilů vyrobených v Číně a jinde je dán mnoha faktory,“ řekl Shivaraman deníku Epoch Times.

„Čínští výrobci automobilů mají značnou nákladovou výhodu díky mnohem nižším sazbám za práci, většímu rozsahu, zdravým vládním dotacím a příznivějším nákladům na baterie, protože mnoho baterií nebo komponentů pro elektromobily na světě pochází z Číny.“

Beard uvedl, že Čína si zachová, a „pravděpodobně i zvýší“, své výhody, které má v oblasti výroby elektromobilů na domácím trhu, když se její automobilky „usadí“ v Africe.

Komunistická strana Číny je úzce spojena s politickými elitami ve většině afrických zemí, které jsou největšími producenty vzácných zemin nebo kritických nerostů.

„Můžete se vsadit, že čínská vláda se svými africkými protějšky, s nimiž Peking obchoduje již desítky let, připravuje velmi výhodné podmínky pro investice a podnikání v Africe,“ řekl.

„Náklady na pracovní sílu budou v Africe také nízké.“

Podle Lamprechta je hlavním důvodem, proč se čínské automobilky chystají „zamířit do Afriky“, jejich snaha vyrábět přímo u zdroje mnoha minerálů a kovů nezbytných pro elektromobily a baterie.

Komunistická strana Číny je úzce spojena s politickými elitami ve většině afrických zemí, které jsou největšími producenty vzácných zemin nebo kritických minerálů a kovů, jako je kobalt, měď, lithium a mangan.

Lauren Johnstonová, profesorka Centra čínských studií na univerzitě v Sydney, řekla deníku Epoch Times, že navrhované investice Pekingu do továren na výrobu elektrických vozidel v Africe by mohly být „rozšířením jeho strategie“, jejímž cílem je ovládnout výrobní prostředky technologií obnovitelných zdrojů energie, od větrných turbín přes solární panely až po baterie pro elektrická vozidla.



Zaměstnanci pracující na montážní lince automobilů v továrně Beijing Automotive ve městě Qingdao ve východočínské provincii Shandong dne 14. ledna 2023. (STR / AFP prostřednictvím Getty Images)

Johnstonová uvedla, že čínská těžební přítomnost v Africe se soustřeďuje do pěti zemí: Guineje, Zambie, Jihoafrické republiky, Zimbabwe a Demokratické republiky Kongo (DRK).

„Mezi nimi jsou DRK, Zambie a Zimbabwe klíčovými zeměmi nového závodu o zelenou energii v Africe. Nachází se v nich měděný pás Afriky a mají největší zásoby lithia, mědi a kobaltu,“ uvedla.

Více než 70 % světové produkce kobaltu se těží v DRK a Čína vlastní 72 % kobaltových a měděných dolů v DRK.

Podle Centra pro strategická a mezinárodní studia ve Washingtonu v současné době Čína produkuje 60 % světových nerostů vzácných zemin, ale téměř 90 % zpracovává, což znamená, že dováží vzácné nerosty a kovy ke zpracování z jiných zemí, především z Afriky.

„Čína tak získala téměř monopol,“ uvedl think tank.

Čínské těžební společnosti jsou dobře zavedené také v Zimbabwe, kde společnost Prospect Lithium Zimbabwe, dceřiná společnost společnosti Zhejiang Huayou Cobalt, otevřela v roce 2023 závod na zpracování lithia za 300 milionů dolarů.

Společnost Chery staví v Nairobi montážní závod na výrobu 6 000 elektromobilů ročně a slibuje vytvoření 3 000 pracovních míst.

Johnston uvedl, že by „dávalo smysl“, kdyby největší čínské investice do elektromobilů směřovaly do nejrozvinutějších afrických ekonomik, které jsou „technologicky zdravé“ a mají dobrou logistiku.

„Tím jsou pravděpodobnými hostiteli pro čínské výrobce automobilů obvyklí podezřelí; země jako Jihoafrická republika, Maroko, Egypt, Keňa a Nigérie – možná také Ghana a Tunisko,“ řekla.

Beard uvedl, že automobilky SAIC a BYD již začaly prodávat omezené množství elektrických vozidel na několika afrických trzích, včetně Jihoafrické republiky, Tuniska, Rwandy a Maroka.

Parks Tau, jihoafrický ministr obchodu a průmyslu, sdělil deníku Epoch Times, že společnost BYD projevila „silný zájem o spolupráci a investice“ v této africké zemi, která je největším výrobcem a vývozcem vozidel.



Předák se dívá, jak buldozer pracuje na kluzké silnici v dole Arcadia Lithium v Goromonzi v Zimbabwe dne 11. ledna 2022. (Tafadzwa Ufumeli / Getty Images)

„Máme bohaté zkušenosti s výrobou automobilů a těžíme také obrovské množství lithia a manganu, které jsou pro výrobu baterií pro elektromobily nepostradatelné,“ řekl.

V Keni čínský výrobce elektromobilů Chery navázal partnerství s místní společností a investoval 20 milionů dolarů do odvětví elektromobilů v zemi.

Chery staví v Nairobi montážní závod, který bude vyrábět 6 000 elektromobilů ročně, a slibuje vytvořit 3 000 pracovních míst.

V Maroku financuje Čína podle svých slov největší továrnu na výrobu baterií pro obnovitelné zdroje energie na jižní polokouli.

Čínský ocelářský gigant Chinalco je mezi společnostmi, které se chystají rozvíjet největší nevyužitou ložiskovou zásobu vysoké kvality železné rudy na světě v Guineji.

Železná ruda se používá k výrobě oceli, která hraje klíčovou roli v odvětví obnovitelných zdrojů energie v několika směrech, včetně větrných turbín a montážních konstrukcí pro solární panely.

Beard uvedl, že se Čína již připravuje na svět „nasycený“ elektrickými vozidly tím, že zavádí politiku, která má dominovat celosvětovému prodeji ojetých automobilů.

V roce 2019 začal Peking rušit politiku zakazující vývoz ojetých vozidel jakéhokoli druhu. Od tohoto roku vláda udělila 27 městům a provinciím právo vyvážet ojeté automobily.

V roce 2022 bylo podle čínského ministerstva obchodu ze země vyvezeno téměř 70 000 ojetých vozidel, což je výrazný nárůst oproti roku 2021, kdy bylo vyvezeno méně než 20 000 vozidel.

V roce 2023 ministerstvo zveřejnilo návrh politiky vývozu ojetých automobilů, který po schválení umožní vývoz ojetých automobilů ze všech regionů Číny.

Podle společnosti Mordor Intelligence, která se zabývá průzkumem trhu, má Afrika největší trh s ojetými vozidly na světě.

—ete—