

Špicar: V bitvě o elektroauta musíme přidat

Jakub Svoboda

Čínské elektromobily postupně zaplavují Evropu i další trhy. Jsou levnější a přitom srovnatelně kvalitní s evropskými auty. Evropské automobilky proto musí přidat v mnoha oblastech, aby byly schopné čínským výrobcům konkurovat, říká vice-

prezident Svazu průmyslu a dopravy Radek Špicar.

■ **Překonali jsme covid, ale teď na nás dopadá konflikt na Ukrajině, Blízkém východě či v obchodní rovině bitva o trh s auty s Čínou. Jak to na naši ekonomiku působí a jak se jí letos bude dařit?**

Na letošek se díváme s mírným optimismem, zase by měly růst reálné mzdy

Na letošek se díváme s mírným optimismem. Přesto, že platíme korunou, jsme měli jednu z nejvyšších inflací v ce-

lé Evropské unii. Teď už ale naštěstí klesá i u nás. Slibujeme si od toho, že se po dlouhé době opět nastartuje spotřebitelská poptávka. Zase by měly růst reálné mzdy a lidi, až se trochu oklepou, by měli začít nakupovat. Zároveň ale budou přetrvávat faktory, které budou kondici české ekonomiky kom-

plikovat. V porovnání s některými státy EU, jako je třeba Portugalsko a Španělsko, máme pořád drahé energie. To znamená, že spousta investic zahraničních matek teď nebude směřovat do českých dcer jako v minulosti, ale bude přesměrována do zemí s nižšími cenami elektřiny a plynu. Plus bude

hrozit, a už se to bohužel děje, že i české firmy budou přemísťovat výrobu mimo Evropu, a to především do Spojených států.

■ **Děje se tak kvůli levnějším energiím?**

Ano, platí tam za elektřinu a plyn mnohonásobně méně.

(Pokračování na str. 4)

(Pokračování ze str. 1)

Druhý problém, se kterým se tady firmy budou i nadále potýkat, je vyprázdňený trh práce. Částečně pomohli ukrajinští uprchlíci, ale není jich dost. Českému trhu práce chybí minimálně 300 tisíc zaměstnanců. Je to brzda, která neumožňuje ekonomice plně využít její potenciál a je to taky jeden z hlavních důvodů, proč jsme donedávna byli jediná ekonomika v EU, která se ještě nedostala k před-covidové výkonnosti.

Když zahraniční investor zjistí, jak dlouho by trvalo tady něco postavit, skončí jinde

Další velký problém, který bude brzdit možný růst v příštích letech, je délka povolovacích procesů. Často jednám se zahraničními investory, kteří jsou v Česku velmi spokojení. Chtějí se tady rozvíjet a chtějí z montážní výroby, se kterou sem přišli v 90. letech, přejít například ke stavbám technologických center. Když ale zjistí, jak dlouho by jim trvalo je tady postavit, tak nakonec skončí jinde.

Musíme si také uvědomit, že jsme exportně orientovaná ekonomika a daří se nám jen tak dobře, jak se daří našim hlavním obchodním partnerům. A těm když se nedaří, tak nás stahují dolů.

■ To platí především o Německu...

Německo je náš hlavní obchodní partner, směřuje tam třicet procent našeho exportu. A Němcům se v poslední době opravdu nedaří. Tak jako my, i oni byli v mezinárodním tisku v posledních měsících označováni za nemocného muže Evropy. Obě ekonomiky jsou exportně orientované, extrémně otevřené, a konflikty a nestabilita v globálním byznysu je silně poškozují. Válka na Ukrajině Německo oslabilo a tím pádem i nás.

Také hospodářské problémy, kterými teď prochází Čína, mají na Německo významný dopad, protože mnoho sektorů německé ekonomiky je na Číně vysoce závislých. Nepříznivá situace v Číně se tak přes Německo přenáší i k nám.

■ V evropských přístavech se hromadí čínská elektroauta, tamní automobilky už staví továrny v Evropě. Je to hrozba pro náš průmysl?

Automobilový průmysl je páteří evropské ekonomiky. Zaměstnává přímo nebo nepřímo čtrnáct milionů lidí. Představuje téměř deset procent evropského HDP, podobně jako v Česku. Přicházející čínské značky jsou pro evropský a český automobilový průmysl obrovskou výzvou. Nesmíme je v žádném případě podceňovat.

Po druhé světové válce jsme se vysmívali japonským automobilkami a podívejte se, kde jsou teď. Podobně jsme se smáli i Korejcům a ti teď pro naše výrobce představují jednu z nejtrhůbších konkurencí. A teď přicházejí Číňané, kteří mají navíc tu výhodu, že bitevní pole, ve kterém jsme vládli světu desítky let a kde jsme byli nedostižní, to znamená vývoj a výroba spalovacích motorů, bylo přenesené na nové bitevní pole elektromobility. Tam Číňané operují už dlouho a tak chytře a strategicky, že nás v mnoha ohledech na tomto novém bojišti poráží.

■ I v zajištění si přístupu ke zdrojům?

Ano, tam především. Zajistili si ve světě přístup ke vzácným kovům a surovinám, které jsou

pro výrobu elektromobilů potřeba. Navíc jsou schopni vyrábět baterie v obrovském množství a mají skvělé softwarové technologie. Je možné, že část jejich úspěchů je daná nedovolenou veřejnou podporou, což je potřeba vyšetřit. Ale neměli bychom si nalhávat, že je to jediný nebo hlavní důvod jejich úspěchu.

Čínská auta jsou v mnoha ohledech plně srovnatelná a v některých parametrech i lepší než mnoho modelů evropských automobilek. Hlavním úkolem evropských výrobců teď je, aby dokázali stejně efektivně a za srovnatelné ceny vyrábět konkurenceschopné vozy. Pokud to nedokážou, budou to mít na trhu hodně těžké.

■ Proč by si ale lidé neměli čínské auto koupit, když stojí o čtvrtinu méně?

Podle poslední statistiky, kterou jsem viděl, je průměrná cena čínského elektromobilu v Číně něco přes 700 tisíc korun. A v Evropě je to přes milion korun. Přitom to není tak, že by nižší cena znamenala nižší kvalitu a nižší nabídku toho, co to auto umí. Evropské automobilky se nad sebou musí hodně zamyslet a přidat v mnoha oblastech, aby byly schopné čínským výrobcům konkurovat.

■ Je šance to zvrátit?

Jsem přesvědčen, že ano. Čínská pracovní síla začíná být drahá. V některých případech srovnatelně s evropskou. Zároveň tak, jak postupuje digitalizace, automatizace a robotizace ve Spojených státech a v Evropě, je možné investice dostat z Číny zpět. Úkolů pro evropské firmy je ale mnohem víc. Číňané třeba skvěle využívají umělou inteligenci. Dokáží tím výrazně zefektivnit výrobu a dramaticky snižovat zmetkovost. To musíme dělat také. Navíc těžko se můžeme dostat na stejnou cenu, když od nich nakupujeme suroviny, které oni mají pod kontrolou. A je to i o semifinálních výrobcích, hlavně bateriích. Pokud je nebudeme schopni sami vyrábět, těžko se dostaneme na jejich cenu.

Toto všechno zatím vychází v náš neprospěch, ale máme šanci to ještě zvrátit. Musíme se však začít chovat vůči Číně podobně asertivně a chytře, jako to umí Amerika díky svému Inflation Reduction Act na podporu nových technologií v domácí ekonomice.

■ Evropa už také reaguje?

Vypadá, že si to začíná uvědomovat. EU nedávno přijala takzvaný Critical Raw Materials Act, který říká, podívejte se, my máme vzácné kovy i na území Evropy a měli bychom je začít využívat, protože tím pádem budeme mít suroviny pro vlastní technologie, pro dekarbonizaci a zbavíme se závislosti na státech, které, jak se ukázalo v souvislosti s Ruskem, se nebojí naší závislosti na nich využít proti nám, když se jim to hodí.

Ale musíme si přestat nalhávat, že těžbu můžeme jednoduše outsourcovat někam jinam, protože je špinavá a my si jí nemáme špinit ruce.

K dispozici máme technologie, které umožní Evropě těžit mnohem šetrnějším způsobem, s dramaticky nižšími emisemi CO₂ a menším dopadem na přírodu, než jsme byli schopni v minulosti. Skvělé je, že tyto technologie mají české firmy, takže na tom může vydělat i naše ekonomika. Například kolínská Draslovka teď revolučně mění světový těžářský průmysl, když dokázala na trh přijít s globálním patentem, který umožňuje nahradit kyanid při těžbě vzácných kovů, jako jsou kobalt, nikl a měď, za glycin, což je netoxická aminokyselina, recyklovatelná a v přírodě odbouratelná. Tohle je cesta, která



Radek Špicar je přesvědčen, že koruna už naši ekonomiku nechrání.

Foto PRÁVO – Petr Horník

nás může zachránit. Evropa má šanci ustát čínský a americký tlak, ale musí začít něco dělat. Musíme začít těžit vzácné kovy na svém území, dělat to díky inovacím šetrně k životnímu prostředí a zkrátit povolovací procesy. Vedle toho se musíme zaměřit na výrobu vlastních baterií do elektromobilů. Vyrábět digitálně, automatizovaně, robotizovaně a využívat umělou inteligenci.

Pomohlo by vytvoření evropského kapitálového trhu

Musíme také lépe využívat osobní data pro vývoj nových technologií. Je jasné, že je musíme chránit, ale v anonymizované podobě je musíme být pro vývoj těchto technologií schopni využívat. Když mají firmy k dispozici osobní data z reálného provozu, se kterými například zlepšovat svoje samoříditelné systémy. Politika ochrany osobních dat je v Evropě momentálně příliš restriktivní a pro firmy je to handicap, který snižuje naši konkurenceschopnost.

Evropě by pomohlo i vytvoření evropského kapitálového trhu, na který by si firmy mohly jít pro peníze od půl miliardy investorů, a těm dát zároveň šanci participovat na výnosech z jejich úspěchu. Touto myšlenkou bychom se rozhodně měli začít zabývat.

■ A co ochrannářské nástroje vůči čínské či americké

ké konkurenci? Hovoří se o clech právě na čínská auta. Některé německé automobilové koncerny jsou ale proti.

Z pochopitelných důvodů. Čína je pro ně významným odbytištěm a obávají se odvety. Pokud by se ukázalo, že konkurenceschopnost čínských elektromobilů je do určité míry daná i nedovolenou veřejnou podporou, potom je namístě uvažovat o odvetných opatřeních, jako je například uvalení cel. Ale nemysleme si, že toto problém vyřeší. Číňané už tuší, že se to může stát, a nechtějí být pouze vývozci svých vozů do Evropy. Už pracují na tom, aby se stali lokálními evropskými výrobci, to znamená, že budou investovat do vlastních výrobních kapacit v Evropě. Cla tak rozhodně problém s čínskou konkurencí nevyřeší. Číňané to prostě dělají dobře a v mnoha případech lépe než my. A podobně jsou na tom i některé americké automobilky. Před týdnem jsem byl na návštěvě v berlínské Tesla gigafactory v Berlíně a i tam bylo zřejmé, že máme co dohánět.

■ Když se vrátíme ke strategickým zdrojům, jak se posunují plány na těžbu lithia v Česku? A nevzbuzuje obavy to, že jeho cena za poslední rok dramaticky klesla?

Dopředu se to posouvá, ale je potřeba zrychlit a dotáhnout to do konce. Všichni víme, že potřebujeme vzácné kovy pro čistou mobilitu, dekarbonizaci, nové technologie, solární panely a tak dále, ale jakmile v Evropě dojde na to, že bychom měli těžit u nás za domem, tak jsme striktně proti. To je velký problém a náš velký handicap. Nejen v Česku, ale i jinde v Evropě.

■ V čem by ještě Evropa měla přidat?

Určitě v posilování soběstačnosti. Nyní jsme na Číně nebo jiných zemích závislí třeba v produkci lékových substancí. A ta závislost je podle mě nebezpečná. Nebo zbrojní výroba. To je to samé. Evropa je prostě slabá, v minulosti si myslela, že může spoustu věcí outsourcovat do třetích zemí, protože to bylo špinavé a ona si tím nechtěla mazat ruce. Teď se ale ukazuje, že to je strategická slabost a zranitelnost, které se musíme zbavit.

■ Co výstavba gigafactory korejské LG na Karvinskou?

U těch vyjednávání nejsem, a tak je nemohu komentovat. Obecně ale máme velký problém v tom, že zatímco kdysi jsme byli nejatraktivnější destinací pro zahraniční investory z celé střední a východní Evropy, kromě jiného i díky připravenosti průmyslových zón a podpoře investorů, dnes v tomto zaostáváme. To se ukázalo i v případě výstavby gigafactory v Líních. Tyto investice, důležité pro naši budoucnost, se nám začínají vyhýbat. Když se podíváte, kam dnes směřují investice do výroby baterií, tak je to Polsko, Slovensko, Maďarsko. U nás nic.

Sice stále máme kvalifikovanou pracovní sílu, ale je jí strašně málo. Povolovací procesy jsme také stále nezrychlili, digitalizace stavebního řízení vázne. Přetrvává problém s cenami energií a dramaticky jsme v posledních letech zaostali i ve výstavbě dopravní infrastruktury.

■ Americký koncern onsemi zvažuje investici dvou miliard dolarů, tedy asi 46 mi-

Radek Špicar
 Absolvoval Univerzitu Karlovu a University of Cambridge.
 Byl náměstkem místopředsedy vlády pro ekonomiku i členem vedení Škoda Auto.
 Vedl středoevropskou pobočku Aspen Institute.
 Nyní je viceprezidentem Svazu průmyslu a dopravy.
 Je ženatý, má dvě dcery.

liard korun, do výroby čipů. Uspěje továrna v Rožnově pod Radhoštěm?

V tomto ohledu jsem optimističtější a věřím tomu, že minimálně tato investice vyjde. Je stejně potřebná jako zmíněné baterie. Myslím, že vláda toto nepodcenila, že na tom pracuje velmi intenzivně a jak lokalita, tak investor jsou připraveni.

■ Zelená dohoda neboli Green Deal podle mnohých sráží konkurenceschopnost Evropy. Je nutná revize tohoto dokumentu?

Změna klimatu je faktem. Je to globální problém, kterému musíme čelit s maximálním úsilím. To, že Evropa v tom chce hrát prim, je chvályhodné a je potřeba v tom pokračovat. Nemělo by to ale znamenat, že to budeme dělat tak, že se zcela vyčerpáme, zatímco ostatní nebudou dělat nic a potom nás ekonomicky převálčují. Musíme se chovat udržitelně nejen v oblasti ekologie, ale i ekonomiky a sociální sféry. A v některých parametrech Green Dealu to Evropa prostě přehnal. Upozorňovali jsme na to od samého začátku. Bude proto dobře, když po příštích evropských volbách dojde ke korekci některých konkrétních opatření, ze kterých se Green Deal skládá.

Green Deal by se neměl dělat tak, že se zcela vyčerpáme a ostatní nás převálčují

■ Součástí EU jsme už dvacet let. Jaké hlavní výhody nám to přináší?

Hlavně to je přístup na společný trh, protože jsme silně exportně orientovaná ekonomika. Dotace z Bruselu jsou sice fajn, ale stokrát důležitější je přístup na vnitřní trh bez cel pro naše firmy. To je svatý grál evropské integrace a pro nás to nejdůležitější. Druhá věc je, že se můžeme podílet na přípravě legislativy, která na nás potom dopadá. Za třetí, potřebujeme vyvážet do Japonska, Číny, Austrálie, Indie, a kdybychom s nimi měli vyjednávat dohody o vzájemném obchodu, tak toho s naší velikostí moc nevyjednáme. Když ale vyjednáváme dohody o volném obchodu jako EU, to znamená půl miliardový blok, tak potom můžeme vyjednat mnohem lepší podmínky pro evropské výrobce, včetně těch českých, a to napříč odvětvími.

■ Když jsme vstupovali do EU, tak jsme se zavázali přimout euro. Máme ho zavést?

Sám jsem si říkal, že jestli někdy přijde silná inflační krize, tak se rychle ukáže, jestli nám ta koruna k něčemu je, nebo není. Ta krize přišla a výsledek byl takový, že nám koruna moc nepomohla. A že jsme naopak kvůli ní měli jednu z nejvyšších úrokových sazeb v Evropě, to znamená drahé hypotéky a úvěry pro firmy. A zároveň jsme měli jednu z nejvyšších inflací v EU, výrazně vyšší než v eurozóně. Teď už opravdu není na co čekat. Koruna nás nechrání.