5. týden 2023

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

Pokud chcete něco navíc, klikněte sem a stáhněte si jako pdf.

Škoda Auto ČR hodnotila rok 2022

Domácí zastoupení Škoda Auto zhodnotilo rok 2022. S ohledem na problémy ve výrobě považuje celkový počet 62 905 nově registrovaných vozů za odpovídající. Znamená to sice, že podíl na trhu klesl na 33 % z 37 % v roce 2020, ale odpovídá hodnotě z let 2016 až 2019. Z hlediska objemu se český trh stal po Německu druhým největším odbytištěm nových vozů Škoda na celém světě.

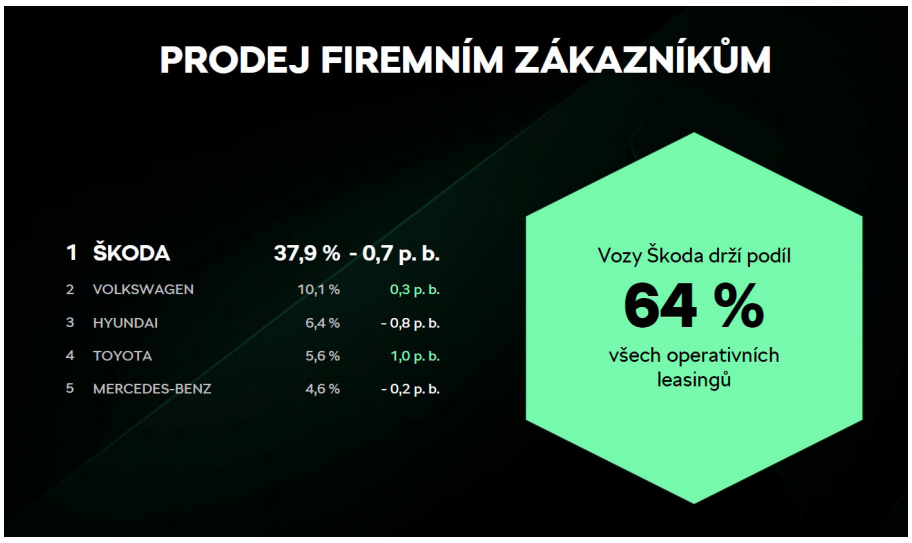
„Rok 2022 byl velmi rozporuplný, ale nejen negativně. Výsledek považujeme s ohledem na úskalí ve výrobě za pozitivní. Situace se zásadně nelepší, takže problémy posledních let budou přetrvávat. Přesto pevně věříme, že rok 2023 bude rokem zkracování dodacích lhůt. Důležité pro nás je, že je po našich vozech stále velká poptávka a stále se objednávají nová auta," zhodnotil uplynulý rok vedoucí obchodní organizace Škoda Auto Česká republika Jiří Maláček.

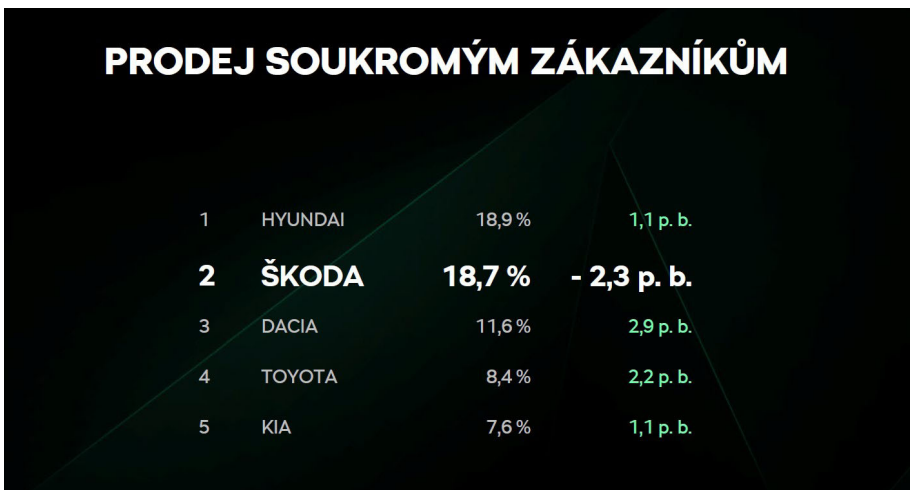
Zatímco ve fleetovém segmentu držela značka Škoda téměř 38% tržní podíl, mezi soukromými zákazníky jí s 18,7 % patřila 2. příčka. *„Soukromí zákazníci jsou citlivější na dlouhé dodací lhůty, zatímco firmy jsou schopny nákup aut plánovat dlouhodobě. V posledním čtvrtletí už jsme zase byli jasnou jedničkou i v dodávkách soukromníkům, což je důvodem k optimismu,"* vysvětluje Jiří Maláček.

I když počet prodaných vozů klesl, prodej elektromobilů vzrostl o 47 %. Ze všech 3892 v ČR prodaných elektricky poháněných vozidel jich 1293 neslo značku Škoda, což představuje tržní podíl 33,2 %.

V síti prodejců ojetých vozů Škoda plus bylo vloni dodáno 42 800 aut, což znamenalo pokles o 30 % proti 55 950 vozům v roce 2021. Z toho bylo 20 % vozů kategorie Roční vozy, tedy ve stáří do 1,5 roku, naprostá většina (51 %) byla auta kategorie Vyzkoušené vozy s průměrným věkem tři roky. Prodej ojetých vozů v síti Škoda plus proto do značné míry souvisí s prodejem nových vozů.

„V dnešní turbulentní době lze těžko činit dalekosáhlé předpovědi, nicméně v letošním roce by měl celkový trh růst alespoň o 5 %. To znamená, že by se v Česku mělo prodat přes 200 000 nových osobních automobilů. Škoda Auto ČR má ambice tento růst minimálně kopírovat," komentuje výhled na letošní rok Jiří Maláček.





více na
www.autoweek.cz

Nissan a Renault revidují alianci a stanou se rovnoprávnými

Společnosti Nissan Motor a Renault SA se dohodly na rozsáhlé reorganizaci své aliance. Společné oznámení završilo téměř čtyři měsíce intenzivních jednání. Dohoda povede k tomu, že Renault sníží svůj podíl ve společnosti Nissan na 15 % ze 43 % a vloží 28 % akcií japonské automobilky do francouzského trustu. Ačkoli Renault před dvaceti lety zachránil Nissan před bankrotem, je z hlediska prodeje menší automobilkou. Nissan a Renault budou nyní mít 15% vzájemný podíl akcií, který Nissanu umožní vykonávat hlasovací práva, což dříve nemohl. Renault plánuje pověřit francouzského správce, aby prodal akcie Nissanu v hodnotě přibližně 4,1 miliardy dolarů podle současných tržních hodnot, pokud to bude pro Renault komerčně výhodné. V rámci dohody se Nissan a Renault zavazují spojit více zdrojů do klíčových projektů v Latinské Americe, Indii a Evropě. Nissan rovněž uvedl, že bude investovat do nové jednotky Renaultu pro výrobu elektrických vozidel Ampere.

Pražská plynárenská chce plnicí stanice na vodík

Celkem tři plnicí stanice na vodík plánuje v Praze vybudovat Pražská plynárenská. První z nich bude v areálu společnosti v Praze 4 – Michli. Další dvě budou na území velkých logistických areálů. Plnicí stanice budou veřejné a vedle osobních vozů umožní čerpání vodíku do nadrží nákladních vozidel a autobusů. Záměrem Pražské plynárenské je nabízet *„zelený"* vodík vyrobený elektrolýzou vody. Plnicí stanice v Michli proto bude využívat zelenou elektřinu ze solárních panelů v tamním areálu.

Nástup vodíkové mobility je zatím v ČR velmi pomalý. Teprve loni v červnu zahájila provoz první veřejná vodíková stanice v Ostravě-Vítkovicích, která zatím

funguje v omezeném režimu. Skupina Orlen Unipetrol se chystala už v roce 2021 zprovoznit první vodíkové stanice. Kvůli protahujícímu se výběru dodavatele a dlouhému schvalování však dodnes nefunguje ani jedna. Plnicí stanice v Praze-Barrandově je již stavebně dokončena, avšak nemá ještě všechna potřebná povolení. V nejbližších týdnech snad zahájí provoz. Následovat má výstavba plnicích stanic v Brně a u litvínovské rafinerie.

Další témata 5. týdne na autoweek.cz

Elektromobily loni načerpaly u ČEZ o 25 % energie víc

Využití sítě E.ON Drive meziročně vzrostlo na dvojnásobek

Silniční dopravci hlásí výrazný úbytek zakázek

500 dobíjecích stanic ČEZ

Životnost elektromobilů od Peugeotu 25 let?

Rozsáhlý program PeugeotE-Lion nepřinese jen progresivní elektrifikaci modelové nabídky značky, ale zahrnuje také snahu o prodloužení životnosti elektromobilů i renovace aut na elektrický pohon.

Už během letošního roku budou všechny prodávané modelové řady značky Peugeot elektrifikované a po uvedení pěti nových vozů budou mít do roku 2025 všechny modely plně elektrickou verzi. Od roku 2030 chce Peugeot v Evropě prodávat jen vozy s elektrickým pohonem.

Již představené elektrické verze e-308 a e-308 SW budou poháněny elektromotorem nové generace s výkonem 115 kW (156 k) a umožní dojezd přes 400 km. Další hvězdou bude třetí generace modelu 3008, která se v elektrické verzi e-3008 představí v druhé polovině roku 2023. Půjde o první model na nové platformě STLA Medium. Nabídne tři motory včetně verze s pohonem všech čtyř kol a má umožnit pozoruhodný dojezd až 700 km. Větší sourozenec e-5008 bude uveden o něco později.

Do velké části nabídky (208, 2008, 308, 3008, 5008 a 408) bude uvedena nová hybridní jednotka Hybrid 48V s elektromotorem o výkonu 21 kW a motorem PureTech nové generace s výkonem 74 kW (100 k) nebo 100 kW (136 k).

Peugeot hodlá do roku 2038 dosáhnout cíl uhlíkové neutrality *„Carbon Net Zéro“*. Vicepresidentka Stellantisu pro oběhovou ekonomiku Alison Jonesová upřesnila, co to kromě elektrifikace vozů znamená. U Peugeotu se mj. chtějí zaměřit i na životnost aut a jednotlivých komponent. Znamená to mj. prodloužení celkového životního cyklu elektromobilů na 20 až 25 let, zatímco dnes je u vozů se spalovacími motory 15 let. Poté by mělo být 80 % surovin využito opět ve výrobě nových vozů.

Konstrukce vozidel proto má být odolnější, zejména díky novým platformám STLA skupiny Stellantis, má umožnit renovaci a recyklaci základních komponent, obnovování opotřebitelných dílů a pravidelné aktualizace na dálku zajistí, aby technologie ve voze byly vždy moderní. K tomu se přidá renovace vozidel a jejich zkvalitnění (retrofit) za účelem přestavby stávajících modelů se spalovacími motory na elektromobily aby se prodloužila jejich životnost pokud jejich další provoz bude zakázán.

BYD zvýšil zisk víc než čtyřnásobně

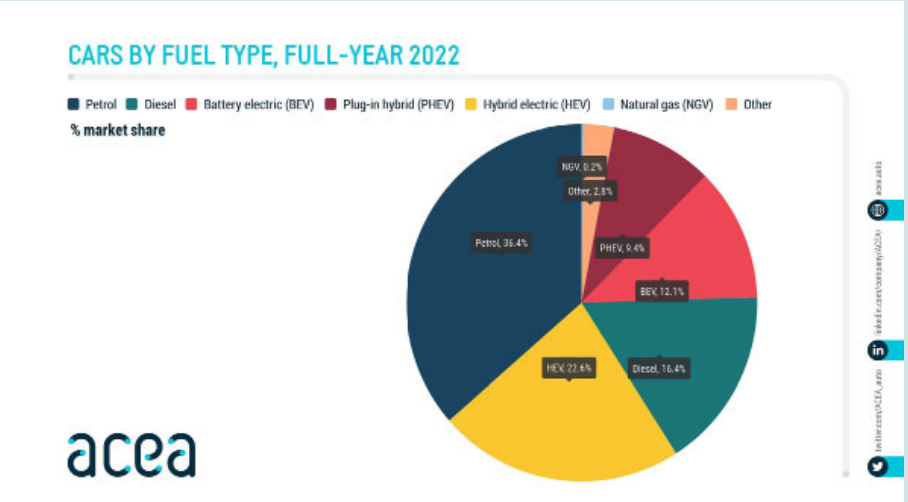
Podle zprávy o hospodaření společnosti BYD dosáhl čínský výrobce elektromobilů a plug-in hybridů v roce 2022 provozní příjem ve výši 420 miliard jüanů (1360 miliard Kč), přičemž čistý zisk dosáhne 16 až 17 miliard jüanů (52 až 55 miliard Kč). To představuje meziroční nárůst na víc

než čtyřnásobek. Společnost uvedla, že dosáhla nejen významný růst prodeje, ale také výrazně zlepšila ziskovost a účinně zmírnila tlak na náklady způsobený rostoucími cenami výchozích surovin.

V roce 2022 BYD prodal celkem 1 863 500 elektromobilů a plug-in hybridů, což představuje meziroční nárůst o 208,64 %. Překonal tak společnost Tesla a stal se celosvětovým šampionem v prodeji elektrifikovaných automobilů. Tesla oznámila celosvětový prodej za rok 2022 rekordních 1,31 milionu vozidel, což znamenalo meziroční navýšení o 40 %. BYD ale stále za Teslou zaostává pokud jde o celosvětový prodej plně elektricky poháněných automobilů o téměř 400 000 vozidel.

Druhy paliv u nových automobilů v EU

Přestože se trh s novými automobily v EU od srpna do prosince 2022 zlepšil, kumulativní počet registrací nových vozidel dosáhl jen 9,26 milionu, což byla nejnižší úroveň od roku 1993. Registrace nových elektromobilů (BEV) ovšem nadále rostly, takže jejich podíl se meziročně zvýšil o 3,0 % na 12,1 % (1,12 milionu BEV). Silný rok to byl také pro automobily s hybridním pohonem (HEV), které dosáhly tržní podíl 22,6 % (2,09 milionu vozidel a nárůst o 8,6 %). Prodej plug-in hybridních vozů (PHEV) vzrostl jen o 1,2 %. Vozy se zážehovými motory na benzin a vznětovými na naftu nadále ztrácely, dohromady však stále tvořily více než polovinu prodeje nových aut v EU. Celoroční registrace vozů s motory na naftu klesly o 19,7 % na 1,5 milionu kusů s tržním podílem 16,4 %. V posledním čtvrtletí roku vozidla s alternativním pohonem (APV) představovala víc než polovinu (53,1 %) trhu. Bylo to poprvé, kdy překonaly tradiční typy vozidel na benzin a naftu.



Premiéři protestují proti Euro 7

Budoucí emisní norma Euro 7 nadále vyvolává kontroverze. Předsedové vlád spolkových zemí Bádensko-Württembersko, Bavorsko a Dolní Sasko Winfried Kretschmann (Zelení), Markus Söder (CSU) a Stephan Weil (SPD) požadují zlepšení plánované emisní normy Euro 7. V dopise kancléři Olafovi Scholzovi (SPD) vyjadřují obavy, že zavedení emisní normy Euro 7 bude mít významný negativní dopad na německý automobilový průmysl.

„Zda další zpřísnění norem povede k dalšímu výraznému zlepšení kvality ovzduší, se nám zdá být spíš diskutabilní. Společenské přínosy a ekonomické náklady musí být v odpovídajícím poměru. Nová emisní norma a s ní spojené testovací podmínky musí být rovněž technicky a ekonomicky proveditelné. Rovněž jsou nutné odpovídající termíny implementace, které zohledňují i vývojové cykly výrobců automobilů," uvádí třístránkový dopis tří premiérů.

V dopise se uvádí, že výrobci automobilů a jejich dodavatelé již nastoupili nevratnou cestu k pohonům s nulovými emisemi. Bádensko-Württembersko, Bavorsko a Dolní Sasko jsou proto toho názoru, že nová emisní norma by neměla vést k tomu, že by *„muselo být vynaloženo nadměrné množství prostředků na optimalizaci technologie, která pravděpodobně nebude od roku 2035 v EU povolena."* S ohledem na konkurenceschopnost firem a ochranu klimatu musí finanční prostředky průmyslu proudit mnohem naléhavěji do nových pohonů šetrných ke klimatu.

Premiéři ve svém dopise kritizovali zejména termíny implementace nové normy – červenec 2025 pro osobní automobily a lehká užitková vozidla a červenec 2027 pro těžká užitková vozidla. Ty jsou podle nich technicky příliš ambiciózní. Navíc existuje skutečné nebezpečí, že nebude možná právně zabezpečená registrace vozidel a že u registračních úřadů vznikne přetlak.

Z pohledu automobilových zemí má spolková vláda při jednáních na úrovni EU zabránit negativním důsledkům pro pracovní místa, tvorbu hodnot a konkurenceschopnost. Pro tři automobilové země, *„v nichž se automobily živí hodně přes milion lidí"*, jde o hodně.

více na
www.autoweek.cz

Autoservis & mobilita
www.autoservismagazin.cz
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

Barvou roku 2023 je Techno Blue

Lakařský koncern Axalta Coating System, v jehož rámci působí i německý výrobce prémiových autoopravárenských laků Standox, již po deváté představil barvu roku *„Global Automotive Color of the Year 2023"*. Průzkum oblíbenosti barev v autoprůmyslu, jež koncern provedl a zveřejnil pod názvem *„Powered by Color"*, vyzdvihuje a zohledňuje generační trendy, měnící se vkus

a pozitivní pohled na svět. Všechny tyto faktory stály za výběrem barvy pro rok 2023. Techno Blue je pulsující barva, která jde s rytmem energické doby. Moderní odstín ztělesňuje přechod z reálného do virtuálního světa. Barva Techno Blue byla vyvinuta s ohledem na široké využití v autoopravárenství a obohacuje rozmanitou paletu barev Axalta. Jakožto přední producent lakovacích materiálů Axalta využívá k určení budoucích barevných trendů své inovativní technologie, pokročilé receptury a přehled o barevných preferencích trhů. Exkluzivní zastoupení pro Českou republiku pro prémiové laky společnosti Standox má společnost Servind.

Tatra Trucks zvýšila výrobu

Automobilka Tatra Trucks v roce 2022 vyrobila a zákazníkům dodala 1326 automobilů, což bylo víc než v předchozích letech. Největší část z dodaných nákladních automobilů putovala na tuzemský trh. Za rok 2022 dosáhla tržby ve výši 7,12 miliardy Kč, což bylo o 10 % víc než plánovala. Pro tento rok plánuje další navýšení výroby. Automobilka také v minulém roce pokračovala v plnění klíčových kontraktů a zahájila vývoj nových generací automobilů svých stěžejních modelových řad i systémů alternativních pohonů. Tyto procesy se zásadním způsobem promítnou do její produkce v následujících letech. Rozběhl se projekt vývoje automobilu s palivovými články, pracuje také na hybridním voze s motorem

Tatra i na elektricky poháněném vozidle se spalovacím motorem v roli range extenderu. Pokračuje rovněž ve vývoji nových generací svých standardních modelů. V loňském roce začaly zkoušky prototypů nové generace modelové řady Force a konstruktéři pracují na nové generaci modelové řady Phoenix. Ty by se mohly dostat do sériové výroby v roce 2024 či 2025.

Proč bychom měli utvářet budoucnost a ne regulovat minulost

Generální ředitel skupiny Renault Luca de Meo z pozice presidenta Sdružení evropských výrobců automobilů ACEA vyzval v otevřeném dopise vedoucí představitele evropských institucí k strukturované průmyslové politice, která by pomohla řešit současné problémy automobilového průmyslu EU a vyrovnala se politice ostatních světových regionů.

S přechodem na bezemisní mobilitu se automobilový průmysl nachází v přelomovém období. Evropští politici určili trajektorii a průmysl je odhodlán ji naplnit. Automobilový průmysl je pro Evropu ekonomickou hnací silou a stojí v čele přechodu na mobilitu s nulovými emisemi. Poslední trendy však ukazují, že postupně ztrácí půdu pod nohama ve prospěch svých hlavních světových konkurentů.

Nedávné legislativní návrhy, jako je Euro 7, ukazují, že přístup Evropy spočívá v regulaci cesty k nulovým emisím, zatímco jiné regiony tuto cestu stimulují.

„To, co dnes žádáme, je strategický přístup, otevřená vize, čas a především možnost být partnerem a vnést do debaty hlas automobilového průmyslu. To, co nabízíme, je naše odhodlání dosáhnout dané cíle, transparentnost a přístup založený na faktech spolu s každodenní prací milionů lidí,“ končí dopis.

acea

Open letter to the leaders of the EU institutions, 31 January 2023

Why we should shape the future, not regulate the past

Dear President of the European Commission,

Dear President of the European Parliament,

Dear Ambassadors,

As I start my mandate as President of the European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), I would like to share with you the mindset driving me, as well as my colleagues, the CEOs of the EU auto industry. Because a constructive exchange between policy and industry is more necessary than ever to come up with solutions for preserving this sector, which is so crucial for Europe's economy and society.

Over a 30-year long career, I have had the opportunity to hold executive positions in French, Japanese, Italian, German, and Spanish manufacturers. I had the time to live through several market crises, the transition to new regulations, the arrival of new competitors…

One thing is certain: today, with the transition to zero-emission mobility, this industry is at a turning point. European policymakers have set the trajectory, and the industry is determined to deliver.

Luca de Meo je znepokojen klesající konkurenceschopností průmyslu EU na světové scéně. *„Náš průmysl má již dlouho konkurenční výhodu v celém hodnotovém řetězci vozidel se spalovacími motory. V případě elektricky poháněných vozidel tomu tak již nebude, přinejmenším v krátkodobém horizontu. Naši konkurenti mají v rukou mnoho karet, které my zatím nemáme, a to ve vyšších úrovních dodavatelského řetězce elektromobilů s akumulátory. Navíc jejich podpora ze strany státních a místních orgánů je masivní a v Číně a USA stále roste.“*

„Vidíme, že Spojené státy stimulují svůj průmysl v rámci přechodu na ekologickou výrobu, zatímco přístup Evropy spočívá v regulaci tohoto odvětví. Například návrh normy Euro 7 ukládá průmyslu nerealistická omezení aby zpomalil snahu o dekarbonizaci. Dodržování normy Euro 7 by přineslo zvýšení nákladů, které by mohlo zákazníky odradit od nákupu nových automobilů. To by prodloužilo stáří vozového parku, takže by starší vozy s vyššími emisemi zůstaly na silnicích déle,“ varuje de Meo.

„Tvrdíme, že bychom mohli dosáhnout mnohem lepšího poměru nákladů a přínosů, kdybychom obrovské investice, které si Euro 7 vyžádá, přeorientovali na elektrifikaci, cenově dostupnější elektromobily a vývoj bezemisních technologií pro zlepšení vozového parku,“ vysvětluje de Meo.

více na
www.autoweek.cz

AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z www.autoweek.cz.

Redakce:
Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)
Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)
RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

Technické zpracování:
Anna Rybecká, DiS. (anna.rybecka@seznam.cz)
Luděk Šipla

Partner organizace:

Tento newsletter nelze považovat za obchodní sdělení ve smyslu ust. § 2 písm. f) zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti.

UPOZORNĚNÍ
Redakce AutoTablet.cz nevyužívá žádné osobní údaje těch, kteří mají objednaný odběr magazínu (e-letteru). Redakce AutoTablet.cz nemá k dispozici žádné údaje o odběratelích kromě e-mailové adresy. Tyto e-mailové adresy se nijak dále nezpracovávají, nevyužívají a neposkytují třetím stranám.

Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na
vladimir.rybecky@gmail.com

Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:

Evropské automobilky mají proti Číně slabou obranu

Čínské automobilky ohrožují pozici západních značek na evropském trhu

Expert Toyoty: elektromobily svět nespasí, klíčem je lithium

Náborová krize v dopravě

4Trans poskytuje autodopravcům unikátní služby

Evropské automobilky mají proti Číně slabou obranu

Čína byla dlouho pro západní automobilky husou snášející zlatá vejce. Stále víc se však jeví jako hrozba. Čínské skupiny se zaměřují na zahraniční trhy. Především Evropa se zdá být proti této konkurenci obzvláště zranitelná. Podle poradenské společnosti Inovev měly elektromobily čínských automobilek v roce 2022 v Evropě již 9 % podílu na trhu, což byl téměř dvojnásobek oproti předchozímu roku, a tempo růstu se zrychluje.

V posledních letech západní značky v Číně ztratily podíl na trhu, což domácím výrobcům přineslo větší úspory z rostoucího objemu produkce a vyšší efektivitu. Těží z rozsáhlého domácího dodavatelského řetězce, včetně největších světových výrobců akumulátorů, což jim otevírá přístup k inovativním technologiím.

Zatímco západní automobilky zvyšují náklady za jízdu s akumulátory, čínské skupiny snížily podle poradenské společnosti JATO Dynamics průměrnou cenu elektromobilu od roku 2015 do první poloviny roku 2022 o polovinu na 32 000 eur (760 000 Kč). Jejich vyšší efektivita a nižší náklady znamenají, že výrobci z Číny dokáží vyrobit elektromobil v průměru o 10 000 eur (240 000 Kč) levněji než jejich západní konkurenti.

Evropa se však zdá být mnohem víc ohrožena, protože americké automobilky těží z lásky

řidičů k velkým autům a z vládních dotací na domácí výrobu v rámci zákona o snižování inflace. Pokud chce Evropa do roku 2035 postupně přestat vyrábět vozidla se spalovacími motory, bude potřebovat velkou nabídku levnějších elektromobilů. Jenže průměrnou cenu elektromobilu v Evropě JATO odhaduje na 56 000 eur (1,33 milionu Kč), což je ale pro většinu zákazníků příliš.

Výsledkem může být, že západní automobilky se budou muset přetahovat o menší místo na svých domácích trzích, ale také snižovat ceny, což poškodí jejich ziskovost. Inovev odhaduje, že čínské skupiny by mohly do roku 2030 získat 20 % evropského trhu s elektromobily, zatímco podíl evropských značek na čínském trhu klesne z 66 % v roce 2021 na 45 %.

Podle Čínské asociace výrobců automobilů Čína v roce 2022 vyvezla 3,11 milionu vozidel, což značí meziroční nárůst o 54,4 %, přičemž vývoz elektrifikovaných vozidel vzrostl o 120 %. Jejich výroba vzrostla o 96,9 % na 7,06 milionu vozů a prodej na největším automobilovém trhu světa dosáhl 6,89 milionu vozidel, což představuje nárůst o 93,4 % (v EU to bylo 1,3 milionu vozidel) a podíl 25,6 %.

Čínské automobilky ohrožují pozici západních značek na evropském trhu

Michal Hudec z portálu euractiv.sk shrnul výsledky diskuse o budoucnosti českého a slovenského automobilového průmyslu.

Evropa byla velmocí ve výrobě aut. Sektor se však postupně překlápí od výroby spalovacích motorů k elektromobilům, kde evropští výrobci zatím zaostávají. *„Poptávka po elektromobilech v Evropě je. Pokud ji neuspokojí evropští výrobci, uspokojí ji čínští,"* konstatovala Julia Poliščanova z nevládní organizace Transport&Environment. Poliščanova předpokládá, že bez ochranných opatření pro evropský automobilový průmysl bude podíl čínských značek dále stoupat.

„Pokud jsme mohli říci, že u spalovacích motorů byla Čína marginální, u elektromobilů to už neplatí," dodal ředitel Slovenské asociace pro elektromobilitu SEVA Patrik Križanský. Z deseti největších výrobců elektromobilů na světě je pět čínských a pouze dva evropští – Volkswagen a BMW.

Čínským automobilkám situaci usnadňuje i fakt, že evropské automobilky ustupují od výroby menších modelů. Michaela Hletková-Ploszeková ze Svazu automobilového průmyslu Slovenské republiky (ZAP) tvrdí, že se automobilky pouze přizpůsobují požadavkům spotřebitelů. Analytici nevládních organizací za politikou automobilek zase vidí snahu zvýšit zisk prodejem větších a tedy

dražších modelů. Poliščanova zpochybnila, že na trhu není o malá auta zájem. *„Americké a evropské automobilky se jednoho dne mohou probudit do světa, ve kterém ztratí většinu podílu na trhu,"* dodala Poliščanova.

Konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu nestojí pouze na tom, zda se v Evropě budou či nebudou vyrábět elektromobily. Do velké míry závisí také na výrobě akumulátorů. Ty totiž tvoří 40 % hodnoty vozu. I ve výrobě akumulátorů však v současnosti dominuje Čína. Většina kapacity, kterou bude svět pro pohon elektromobilů do roku 2030 potřebovat, však ještě neexistuje.

V posledních měsících se diskutuje o továrně na výrobu akumulátorů Volkswagenu, která by měla stát ve střední Evropě. Ministr hospodářství SR Karel Hirman nedávno zpochybnil, zda by se Slovensko mělo o takovou investici v době energetické krize ucházet. Výroba akumulátorů je totiž energeticky náročný proces.

Expert Toyoty: elektromobily svět nespasí, klíčem je lithium

Svět nebude v blízké budoucnosti bojovat jen s růstem CO_2 v ovzduší, ale bude se potýkat s nedostatkem lithia potřebného pro výrobu akumulátorů do elektromobilů. Do roku 2040 poptávka po lithiu několikanásobně vzroste a vznikne deficit. Tomu by se podle ředitele výzkumu Toyota Motor Gilla Pratta měly přizpůsobit strategie rozvoje, které by se neměly zaměřovat jen na elektromobily.

Pratt konstatoval, že elektromobily jezdí bez emisí, ovšem jejich potřeba lithia je vysoká. Hybridy a plug-in hybridy jej potřebují také, ale v mnohem menším množství. *„Globální vozový park se musí co nejdříve elektrifikovat. Nemělo by se to však dít pouze jedním způsobem. Výsledný mix by měl vést ke snížení emisí, ale při udržitelné spotřebě lithia,“* uvedl Pratt na světovém ekonomickém fóru v Davosu.

„Je důležité pochopit, že oxid uhličitý zůstává v ovzduší i 100 let. Nejdůležitější proto není, kolik ho vypustíme za rok, nýbrž k jak vysoké koncentraci CO_2 v průběhu času dospějeme. Chceme-li tuto akumulaci minimalizovat, musíme co nejrychleji snížit čisté emise CO_2,“ vysvětlil Pratt.

Pro lepší ilustraci pohledu Toyoty jako příklad srovnal tři způsoby dekarbonizace vozového parku 100 automobilů se spalovacími motory s použitím akumulátorů o kapacitě 100 kWh. Typické průměrné emise CO_2 za životní cyklus automobilu se spalovacím motorem jsou 250 g/km.

Volba elektrického pohonu způsobí, že akumulátor o kapacitě 100 kWh, který je v tomto experimentu k dispozici, bude určen pouze pro jeden vůz s nulovými emisemi. Zbývajících 99 vozidel bude konvenčních s emisemi 250 g/km CO_2 a průměrné emise celého vozového parku se sníží o 1 %.

V případě plug-in hybridních vozů s 18 kWh akumulátorem bude 100 kWh článků stačit na výrobu šesti vozů s průměrnými emisemi CO_2 150 g/km. Průměrné emise vozového parku 94 aut se spalovacími motory a šesti plug-in hybridů budou 244 g/km, což představuje snížení o 2,4 %.

Stejné články o kapacitě 100 kWh postačí k výrobě 90 klasických hybridů s akumulátory o kapacitě 1,1 kWh a průměrnými emisemi CO_2 200 g/km. Výsledkem bude vozový park 90 hybridů a 10 konvenčních automobilů s průměrnými emisemi 205 g/km, což je až o 18 % méně než před obměnou.

Třebaže individuální výsledek hybridního vozu není tak dobrý jako výsledek elektromobilu, kombinovaný výsledek celého vozového parku ukazuje, že hybridy využívají dostupný omezený počet článků do akumulátorů mnohem efektivněji.

více na
www.autoweek.cz

Náborová krize v dopravě

Vítejte u nejnovější přehled zpráv Euractivu o mobilitě z celé Evropy.

Odvětví dopravy prochází krizí náboru zaměstnanců. Neschopnost přilákat mladé pracovníky, zejména ženy, má vážné důsledky – od nedostatku řidičů nákladních aut až po nedostatečný počet zaměstnanců působící chaos na letištích.

Proč tomu tak je? Na tuto otázku se snažila odpovědět Evropská federace pracovníků v dopravě ETF v diskusi u kulatého stolu. Akce se zúčastnili i zákonodárci EU a komisařka pro dopravu Adina Văleanová. Diskusi zahájila generální tajemnice ETF Livia Speraová: *„Současný nedostatek pracovníků v dopravě je důsledek 30 let politiky EU zaměřené na liberalizaci tohoto odvětví.“*

Odboráři chtějí větší regulaci, aby ochránili pracovníky, zatímco pravicoví zákonodárci tvrdí, že naopak větší liberalizace donutí firmy soutěžit o talenty, což povede k vyšším mzdám. *„Pokud máte dobré pracovní podmínky a dobré platy, můžete se vsadit, že najdete lidi, kteří pro vás budou pracovat. Pokud nemáte ani jedno, bude to těžké,“* řekla komisařka Văleanuová.

Rumunský zákonodárce Marian-Jean Marinescu odmítl výzvy k větší regulaci: *„Některé příběhy o vykořisťování, které odbory uvádějí, připomínají rétoriku proti kapitalismu v období komunismu.“* Bulharský poslanec Petar Vitanov reagoval: *„Vykořisťování v kapitalismu není jen*

komunistická propaganda. Vidím to i nyní ve vykořisťování pracujících.“

Pokud jde o podporu vstupu více žen do odvětví (pouze 20 % zaměstnanců jsou ženy), velkým faktorem je podle prezidenta ETF Franka Moreelse agrese, kterou pracovnice v dopravě zažívají.

Pro úspěšný přechod ke klimatické neutralitě bude třeba naplánovat, povolit a postavit tisíce infrastrukturních projektů. Aby se emise rychle snížily, je třeba, aby plánování a povolování – včetně možných soudních sporů proběhlo rychle. Podle německých liberálních a konzervativních politiků to vyžaduje také urychlení povolovacích řízení pro nové dálniční projekty. *„Urychlením plánování můžeme snížit emise CO_2, zbytečně produkované dopravními zácpami a objížďkami, pokud budou dálnice lépe rozvinuté a propojené,“* napsal šéf FDP Christian Lindner, který je i ministrem financí. Zelení naopak trvají na omezení rychlosti na dálnicích, což by údajně ušetřilo dvakrát víc uhlíku, než se dosud předpokládalo, tedy víc než šestinu rozdílu v plnění emisního cíle země v oblasti dopravy.

více na
www.autoweek.cz

4Trans poskytuje autodopravcům unikátní služby

Jaroslav Ton se svým startupem 4Trans zaměřuje na financování malých a středních podniků v logistice prostřednictvím faktoringu.

Můžete blíž specifikovat do jaké velikosti firmy nebo výše faktur přijímáte zakázky?

„Specializujeme se primárně na autodopravu a máme jak klienty s jednou dodávkou, tak větší logistické firmy s vozovým parkem s až 30-40 kamiony. Co se týká faktur, tak neklademe žádné nároky na frekvenci nahrávání nebo výši faktury. Historicky nejmenší proplacená faktura byla v hodnotě 50 eur, naopak nejvyšší měly hodnotu přesahující 100 000 eur. Naše portfolio tvoří jak firmy, které jezdí mezinárodní zakázky, tak menší hráči, kteří se naopak soustřeďují na vnitrostátní přepravu. Tím, že jsme profinancovali přes 70 000 faktur, máme v databázi přes 12 000 ověřených odběratelů, za nimiž byly tyto faktur vystaveny. Už jsme proplatili faktury do všech zemí EU."

V jaké fázi uzavíráte smlouvu se svými klienty – před tím, než oni uzavřou smlouvu, na jejímž základě budou fakturovat, nebo až když fakturují?

„Obojí je možné – klienti přichází s potřebou proplatit fakturu jak za odběratelem, kterého dobře znají, tak když chtějí teprve obchodní vztah navázat (často třeba se zahraničním odběratelem). V druhém případě jim značně pomáhá naše tržní know-how, díky kterému si mohou nové odběratele před uzavřením smlouvy prověřit."

Odmítáte nějaké zakázky nebo klienty?

„Při uzavření smlouvy klienta prověřujeme, podobně jako faktury, které bude nahrávat. Převážnou většinu faktur jsme schopni pojistit. Ve chvíli, kdy se faktura pro nás tváří jako vysoce riziková, tak informujeme klienta a společně hledáme cesty, jak obchodní vztah „uzdravit". K tomu nám pomáhá databáze prověřených odběratelů. Jelikož nabízíme bezregresní faktoring a klientům se snažíme všechny odkoupené faktury pojišťovat, tak mají s námi větší jistotu, že o své peníze nepřijdou."

Jak se podle vašich zkušeností vyvíjí v posledních měsících platební morálka?

„Čistě dle našich dat jasně vidíme, že se zhoršuje. Průměrná doba splatnosti faktury za rok 2022 byla 54 dnů, ale průměrná doba zaplacení se vyšplhala na 64. Rozdíl, tedy 10 dní po splatnosti, představuje více než třetinové navýšení oproti roku 2021. Pokud naše data srovnáme s trhem, tak je patrné, že se tento rozdíl prohlubuje v neprospěch malých a středních podnikatelů. Proto jsme rádi, že jim můžeme zkrátit splatnost faktury na pár minut."