Příloha 1 – Přepis osobních rozhovorů

Rozhovor – ČR č. 1

Co si myslíte o globálním oteplování? Věříte v něj?

V globální oteplování věřím, protože si myslím, že ty ledovce tají, a asi ne úplně samovolně. Na druhou stranu si myslím, že spousta lidí to stále silně přeceňuje, že jsou na světě mnohem palčivější problémy než zrovna globální oteplování. Navíc třeba podle mě přelidněnost země jenom vede k tomu globálnímu oteplování, takže si myslím, že to by se mělo řešit jako první, protože nemůžeš řešit následek, pokud nemáš vyřešenou příčinu.

Myslíte si, že k této současné ekologické krizi přispěla automobilová doprava, převážně osobní?

„No jako určitě, samozřejmě přispěla, protože prostě se tam furt spalují nějaká fosilní paliva, kde to spalování není 100%, takže tam nějaké škodliviny vznikají, na druhou stranu, vzhledem k tomu, že jako dělám v tom sektoru, tak se hodně zmiňuje to, že letecká doprava je mnohem horší… nebo nákladní doprava je mnohem horší. A u těch se to neřeší tak agresivně jako u té osobní dopravy, kde asi mají ty vlády pocit, že se to dotýká těch lidí přímo, tak mají pocit, že se něco děje. Možná kontejnerová doprava je nejhorší, jsou obrovský, je jich hodně, a hlavně jezdí na ten mazut.

Myslíte si, že elektromobilita je řešení, jak snížit uhlíkovou stopu?

No, mohla by být, ale myslím si, že hodně malým v tom globální pohledu. Protože furt se ta energie musí někde vyrobit a není každý stát jako Norsko, který má tu energii čistou, takže pokud např. v Česku máš velkou část energie z uhelných elektráren, tak jako ta energie čistá není a může to maximálně přispět k tomu, že to znečištění nebude přímo ve městech a nedotýká se to přímo lidí, ale do toho ovzduší to jde stejně. Pokud by se mělo přejít k jaderné, tak je to jiné. Já jsem teď četl, že Německo chce třeba jádro zařízнout, na druhou stranu, je to složitý, no to jádro rozhodně má obrovský potenciál, protože ta energie, kterou to jádro je schopné vytvořit, je obrovská, a myslím si, že tam je ještě obrovský potenciál pro zlepšení. Na druhou stranu ten radioaktivní odpad není taky žádná výhra a vyřešit ho nakonec bude muset taky někdo, takže to je otázka. Já si myslím, že rozumná podpora by

měla směřovat k těm zeleným zdrojům, ale rozumná, a ne ta fanatická, co někteří lidí předvádí v současnosti.

COVID-19 měl velký dopad na celosvětovou ekonomiku. Jakým způsobem ovlivnil elektromobilitu?

Hodně, ovlivnil celkový automobilový průmysl, ty dodavatelské řetězce byly strašně narušený, tím, že spousta výrobců těch součástek je v Asii, potažmo v Číně, kde ten covid řešili dost agresivně, byli schopni zavřít 10milionové město do absolutní karantény, tak to mělo velký vliv. Tím, že VW Group dost hrál na štíhlou výrobu, kde brali součástky, které nestály na skladě, ale šly hned do spotřeby, tak když se ten řetězec narušil, tak to mělo obrovský dopad.

Myslíte si, že rusko-ukrajinská válka zpomalí ekonomický rozvoj, konkrétně výrobu a vývoj elektromobilů? Především z důvodu nedostatku materiálu?

Já si myslím, že vývoj asi nezpomalí, protože vývoj probíhá hlavně v tom vyspělém světě na západě, ale výrobu určitě. Protože odtud pochází spousta součástek a materiálu, který se využívá při stavbě elektromobilu.

Pokud byste si pořizoval elektromobil, koukal byste na cenu energii?

O pořízení elektromobilu jsem přemýšlel, a kdybych měl hodně peněz, tak si ho rád pořídím, ale v současnosti mám ty priority jinde a vzhledem k cenám těch elektromobilů je to pro běžného občana dost nemyslitelná věc, pokud to fakt není člověk, co je fakt nadšenec do elektromobility. Na cenu bych koukal, ale na druhou stranu ten benzín taky něco stojí, takže si nemyslím, že tohle by byl ten rozhodující faktor. Mně by nevadilo jezdit s elektromobilem za stejný peníze, co jezdím s benzínovým autem, pokud bych jako věděl, že nějakým způsobem přispívám. Pokud bych to auto měl za 2- a 3násobek ceny spalovacího a pak jezdil za stejný náklady, tak to už se mi prostě nevyplatí.

Projevuje se inflace na cenách automobilů? Zaznamenal jste zdražení?

No, to je dobrá otázka, to auto není v globálním spotřebním koši, takže se to nedá úplně lehko měřit, ale určitě nějakým způsobem ty ceny automobilů rostou. Protože ta inflace tlačí na ty mzdy a ty mzdy se promítají do ceny toho auta. Takže určitě ty ceny rostou, i když si myslím, že ne tak rychle jako u nějakých jiných produktů.

Zdražení můžeme vidět i na sekundárním trhu. Hlavně kvůli dostupnosti, protože teď jako když si objednáš auto, tak to trvá minimálně půl roku, když máš štěstí. Pokud je člověk ochotný vzít si bílé auto místo červeného, tak v tom bazaru to můžeš mít druhý den.

Dáváte přednost ekologickým produktům před klasickými?
No, záleží na ceně, pokud je tam ta cena dost podobná, tak ano. Pokud by to měl být ale 2- nebo 3násobek, tak pro mě nehraje zas takovou roli. Myslím si, že jsou jiné způsoby, jak můžu přispět k ekologii, třeba recyklace.

Představte si, že existují dva identické výrobky, ale jeden je „více“ ekologický. Koupil byste si ho?
Pokud by cena byla stejná, tak bych určitě šel do toho ekologického.

Pokud by produkt byl identický, ale stál o 10 % více, vybral byste si ho?
To je takové dost subjektivní pro tu danou chvíli, u jablka nebo u rohlíků, kde bych se měl rozhodovat, jestli si koupím 10 rohlíků za 35 Kč, nebo za 40 Kč, tak to asi není moc o čem mluvit. Kdyby mi někdo řekl, tady to auto vyrobili v Africe vlastníma rukama, dej o půl milionu více a půjde jim to přímo do kapsy, tak to bych asi váhal.

Myslíte si, že iniciativy, které se zavádějí jak v Evropě, tak po celém světě (COP, Zelená dohoda pro Evropu aj.), podporují zdravou adaptaci elektromobilů, nebo spíše dávají nůž na krk automobilkám?
No já si myslím, že spíš je to ta druhá možnost, nůž na krk. Protože lidi, co o tomhle rozhodují, jsou neuvěřitelně odtržení od reality, si myslím. To je ve výsledku vidět i u té politiky, ve výsledku nějaký ministr sociálních věcí, co bere 150 tis. Kč, se zastává chudáků s minimálními dávkami. Takže pro lidi, co v Evropském parlamentu berou 300 tis. Kč měsíčně a můžou si elektromobil koupit za dva měsíční platy, to asi není takový problém jako pro někoho, kdo by na to musel 10 let šetřit. Takže já si myslím, že se to strašně dlouho zanedbávalo a teď najednou mají potřebu, že musí všechno dohnat, takže za mě to není úplně správně.

Kde si myslíte, že se prodá více elektromobilů v přepočtu na obyvatele v ČR a v Číně?

Hm, no, na obyvatele. Tak vzhledem k tomu, že u nás se prodají zhruba 4 tisíce elektromobilů a je nás 10 milionů, tak v Číně, kde jich je miliarda, by se muselo prodat 400 tisíc aut, tak vzhledem k velikosti trhu, tak bych řekl v Číně.

Proč si myslíte, že to tak je?

No, já si myslím, že to tak je, že oni mají hodně obrovských měst, kde ten smog je strašně znát, takže mají větší potřebu to řešit. Vláda je mnohem schopnější něco takého si vynutit na těch zákaznících. U nás je největší Praha, která má milion lidí, tak to tam má kdejaká druhá vesnice. Když si ale vezmu 20milionový Peking, kde člověk nevidí před sebe, tak mají potřebu to vyřešit.

Adaptace tedy v Číně probíhá rychleji. Proč myslíte, že to tak je?

Může tam být velká konkurence, což si myslím, že u těch elektroaut třeba je. Dále jsou schopný se donutit prodávat ty auta za nižší ceny, takže já si myslím, že ty elektromobily tam stojí polovinu toho, co v Evropě. Může to být také daný dostupností energií, ale to se zase vracíme k tomu, co jsme řešili na začátku, že to není úplně ekologické, ale určitě to tak může být. Já si myslím, že v komunistických, socialistických zemích jsou schopni si s určitými věcmi poradit mnohem lépe než kapitalistická demokratická společnost.

Může to být dané kulturou dané země?

No, tak jako, kulturou. Myslím, že jsou technologicky napřed, a ta adaptace na technologie tam probíhá asi rychleji, a i starší lidi umí ovládat telefony, což prostě nemůžeš říct o nás.

Rozhovor – ČR č. 2

Co si myslíte o globálním oteplování? Věříte v něj?

No, věřím na to, vidím to okolo sebe, ale nemyslím si, že se k tomu přistupuje správně. Všechny ty věci okolo, který ty malý spotřebitelé dělají, tak jo, beru to, ale nejvíce k tomu stejně přispívají ty globální korporáty a velká logistika přes celý svět, např. lodní a letecká doprava. Takže tímhle směrem by se to mělo upírat, a ne že by měli být hlavně trestaný normální lidi. Tu zelenou by měli řešit ty společnosti, který z toho mají největší peníze a nedělají skoro nic.

Myslíte si, že k této současné ekologické krizi přispěla automobilová doprava, převážně osobní?

No určitě přispívá, ale nemyslím si, že tak velkým dílem jako právě velký dopravní kontejnerový lodě, trajekty a letadla.

Myslíte si, že elektromobilita je řešení, jak snížit uhlíkovou stopu?

Elektromobily by ji snížit mohly, kdyby se i zeleně vyráběly. Takže já nejsem úplně odpůrce elektromobilů, ale jsem odpůrce toho, jak se to zeleně prezentuje – a zelený to v podstatě je jako spalovací motory, i když ne jako v provozu, to je CO_2 neutrální, ale při výrobě to CO_2 neutrální není. Zaměřují se na to, že by to mělo být do roku 2050 neutrální, ale myslím si, že to stejně tak nebude. Třeba v těch výrobních závodech to bude neutrální, ale ještě předtím, než to tam přijde, tak se to bude stále těžit stejným způsobem. Takže celý logistický řetězec nikdy nemůže být úplně zelený.

COVID-19 měl velký dopad na celosvětovou ekonomiku. Jakým způsobem ovlivnil elektromobilitu?

Myslím si, že ovlivnil. Hodně se to posunulo k poskytování spíš služeb než produktů nebo než prodej toho produktu samotného. Lidé si zvykli být doma a už se jim nechce do starého cyklu, který byl předtím. Takže ty korporáty se přizpůsobily, třeba šly víc do elektromobilů než klasický spotřebitelé a pak vznikly takové ty carsharingové služby. Takže takhle rychlá doba naznačuje, že ten proces je zastaralý. To, že si koupíš vlastní auto, pak ho prodáš, koupíš si nový. Takže už je asi rychlejší a výhodnější, že si vezmeš na zvýhodněný leasing auto, které za rok vyměníš, vezmeš si nový. Sice nemáš vlastní auto, ale je to mnohem jednodušší, finančně nenáročný a máš tam malou spoluúčast a o všechno se ti starají – jako třeba zimní pneu apod. Lidi, co to chtějí mít bezproblémové, půjdou touhle cestou, a těch lidí je hodně.

Myslíte si, že rusko-ukrajinská válka zpomalí ekonomický rozvoj, konkrétně výrobu a vývoj elektromobilů? Především z důvodu nedostatku materiálu?

Myslím si, že určitě. Když to vezmu jako z práce, nebo to nemusím brát ani z práce, to člověk vidí. Všechny ty díly, které šly z východu, tak to tady úplně zastavili a ta

výroba těch aut se trošku změnila. Jak mají málo dílů a čipů a všeho. Tak je raději použijí do dražších aut, i Škoda nebo Volkswagen, kteří dělali auta pro normální lidi, už prostě dělají spíš dražší auta, aby měli profit, aby to prostě nestagnovalo nebo nešlo dolů, a raději vyrábí ty dražší auta. Takže asi ovlivnilo, podle mého názoru.

Pokud byste si pořizoval elektromobil, koukal byste na cenu energií?
No určitě bych koukal, ale já bych se to snažil udělat tak, abych to nabíjel zadarmo. Přijde mi jako nesmysl, když si člověk v paneláku koupí elektromobil a pak ho draze nabíjí někde venku. Když už je člověk v paneláku, tak musí mít garáž s nabíjecím boxem a na střeše mít propojené solární panely. Nějak to prostě udělat, aby si neplatil plnou cenu za elektřinu. Když máš služební auto, i když služební auto si nekupuješ, nabíjet v práci, tak to taky jde. Ale člověk musí znát svoje potřeby, zda jezdí dálky a tak.

Projevuje se inflace na cenách automobilů? Zaznamenal jste zdražení?
No asi na nových autech jo. Nebo takhle, na nových autech negativně. Jsou samozřejmě dražší, ale např. když máš svoje auto, tak jeho cena se zvedla, takže pro tebe je to výhodný, když ho budeš prodávat, ale samozřejmě se zvedla u všech aut. Není to způsobené jenom tou inflací, ale i tím, že se vyrábí dražší auta.

Dáváte přednost ekologickým produktům před klasickými?
Jo, určitě. Hledím na to, snažím se na to hledět, ať už to jsou obaly, nebo samotný produkt. Tak uvnitř sebe mám takový lepší pocit, když koupím něco takhle zelenějšího. Taky se v tom občas vrtám, abych zjistil, jestli to není podvrh, aby to nebylo jen napsaný, občas to využívají k marketingu, i když to tak není.

Představte si, že existují dva identické výrobky, ale jeden je „více“ ekologický. Koupil byste si ho?
Asi jo.

Pokud by produkt byl identický, ale stál o 10 % více, vybral byste si ho?
Zase záleží, co by to bylo, když něco kupuju, tak se v tom hrozně hrabu a jakože nehledím jenom na to, ale hledím i na specifikace. Takže pokud by to splňovalo

všechny specifikace a bude to prostě jenom dražší o 10 % nebo 15 %, tak když to nebude za hodně peněz, tak bych do toho šel.

Myslíte si, že iniciativy, které se zavádějí jak v Evropě, tak po celém světě (COP, Zelená dohoda pro Evropu aj.) podporují zdravou adaptaci elektromobilů, nebo spíše dávají nůž na krk automobilkám?
Dávají jim nůž na krk, a taky zákazníkům, hodně. A jsou do toho hrozně tlačený a přijde mi to strašně nepřirozený. V podstatě teďka je to tak, že každý musí přejít na elektromobily, jinak nesmí do města, jinak nesmí tohle, a je to taková forma diskriminace. Elektroauta můžou parkovat na modrý a tak. Takže je to takový nátlak ze strany Evropský unie. Spíš by se měli zaměřit na ty velký lodě a letadla, které přispívají větším dílem než normální spalovací motory osobních aut.

Kde si myslíte, že se prodá více elektromobilů v přepočtu na obyvatele v ČR a v Číně?
To nevím, asi tady.

Proč si myslíte, že to tak je?
Protože je tady víc možností. Tady jsou vlastně všechny značky, kteří vyrábějí elektromobily. Všechny evropský značky vyrábějí elektromobily – plus i ty zahraniční. A nemyslím, že v Číně je přístup k elektromobilům takový jako tady.

Adaptace tedy v Číně rychleji, proč myslíte, že to tak je?
Myslím si, že to je hodně způsobený tím nátlakem, který v Číně asi tolik není, si myslím, a taky tím, že si lidé můžou vybrat z více aut. Myslím si, že to je tady tou diskriminací a nátlakem – že lidi jsou k tomu hodně vedení.

Může to být dané kulturou dané země?
To asi taky, protože Evropani se cítí být hodně progresivní a takový více adaptabilní. Kdežto Číňani jsou takový více zakřiknutí a neprůbojní.

Rozhovor – ČR č. 3

Co si myslíte o globálním oteplování? Věříte v něj?

Co si myslím o globálním oteplování? Myslím si, že určitě nějaké globální oteplování je. Můžeme to pociťovat extrémními výkyvy počasí, jako bylo tornádo na Moravě nebo změna celkového ročního období, že v létě je extrémní teplo a v zimě není sníh, takže globální oteplování je skutečné.

Myslíte si, že k této současné ekologické krizi přispěla automobilová doprava, převážně osobní?

Myslím si, že k tomu přispěla nejen osobní doprava, ale i její výroba. Také ale jiné věci, jako je nadměrný pěstování surovin nebo chov dobytka. Takže z nějaké části automobilová doprava přispěla. Není to jenom o té autodopravě, ale určitá část z toho určitě ano.

Myslíte si, že elektromobilita je řešení, jak snížit uhlíkovou stopu?

„Tak tímhle si nejsem úplně jistá, prezentuje se to hezky, že elektromobilita by měla snížit uhlíkovou stopu, ale za mě je otázka, jak se to vyrábí? Co se těží? Jak se to těží? Jak se to dále bude zpracovávat? A taky co se týče výstavby infrastruktury, která k tomu taky patří. Takže za mě je to zatím 50/50.

COVID-19 měl velký dopad na celosvětovou ekonomiku. Jakým způsobem ovlivnil elektromobilitu?

Myslím, si, že rozvoj elektromobility to uspíšilo. Nevím, jestli přímo výrobu, ale uspíšil ten proces adaptace a marketingu. Přišlo mi, že lidé v té době hodně tlačili na ty elektromobily. Takže ta komunikace a jednání se celkově velmi urychlily, myslím tím ten proces za tím, výstavbu digitálních procesů, museli začít uvažovat o tom, že stroje fungují i na jiném než jen manuálním principu. Stroje se ovládaly online. Takže teoreticky by se dalo říct, že to celý proces urychlilo. Stejně tak na straně zákazníka, že to potřebuje rychleji všechno.

Myslíte si, že rusko-ukrajinská válka zpomalí ekonomický rozvoj, konkrétně výrobu a vývoj elektromobilů? Především z důvodu nedostatku materiálu?

Myslím si, že určitě měla dopad jak na ekonomiku, tak na elektromobilitu. Ale tomu předcházela spousta věcí: ještě před tou rusko-ukrajinskou válkou jsme už mohli zaznamenat nedostatek zboží, nedostatek čipů třeba. Takže ten nedostatek byl již

předtím – nebo zpomalení – a tahle situace to jenom posílila. Nemyslím si, že to byl hlavní důvod. Ale ten celkový efekt to zesílilo.

Pokud byste si pořizovala elektromobil, koukala byste na cenu energii?
No, určitě bych koukala.

Projevuje se inflace na cenách automobilů? Zaznamenala jste zdražení?
Jo, tak inflaci jsem zaznamenala nejenom na automobilech, kde vidíme, že na sekundárním trhu ten pokles není tak nízký, jako byl dříve, že to vlastně zůstalo skoro na stejné cenové úrovni. Auta, co byla starší než 10 let, by reálně mohla mít menší cenu, ale vzhledem k té inflaci to kleslo pouze o pár procent, takže ano.

Dáváte přednost ekologickým produktům před klasickými?
Dělám si asi určitou analýzu, dávám přednost těm ekologickým, ale musím opravdu vědět, že se jedná o ekologický produkt, nikoliv pouze o marketing.

Představte si, že existují dva identické výrobky, ale jeden je „více“ ekologický. Koupila byste si ho?
Pokud by cena byla stejná, tak bych si určitě koupila ekologický.

Pokud by produkt byl identický, ale stál o 10 % více, vybrala byste si ho?
Nejspíše taky ekologický, ale záleží, o jaký produkt se jedná a co všechno za tím stojí. Ale více se přikláním k ekologickým produktům, bez obalu, bez pytlíku a tak.

Myslíte si, že iniciativy, které se zavádějí jak v Evropě, tak po celém světě (COP, Zelená dohoda pro Evropu aj.) podporují zdravou adaptaci elektromobilů, nebo spíše dávají nůž na krk automobilkám?
Myslím si, že jim dávají nůž na krk. A nejenom automobilkám, ale i zákazníkům, městům, státům a všem možným dalším. Nemyslím si, že by měli jako to podporovat. Oni vlastně podporují jenom výrobu toho elektromobilu, ale tím končí, tím je koncept uzavřen a už nemají širší rozhled. Myslím si, že to je hodně daný trendem. Chtějí se ukázat v dobrém světle, chtějí to hodně propagovat a chtějí nějakým způsobem vystupovat s tím, že elektromobilita je dobrá, a pojďme jí všichni využívat, takže to je spíše marketing než dobrý úmysl.

Kde si myslíte, že se prodá více elektromobilů v přepočtu na obyvatele v ČR a v Číně?
V Číně, určitě v Číně.

Proč si myslíte, že to tak je?
Za prvé si myslím, že to je cílovou skupinou, můžeme porovnat třeba Česko a Norsko: v Norsku jsou tomuto tématu mnohem více otevření. Takže si myslím, že to je tou náturou, tou povahou, jako těch občanů, že nejsme tak přístupní těm novým změnám a bojíme se toho. Také to bude tou komunikací, že není tak důvěryhodná jako v Číně. V Číně řeknou a musí ale zároveň k tomu jdou více naproti, všechno je tam rychlý, rychlé procesy. Když se něco třeba staví, tak je to rychlý, je to hned a je to přesný. Kdežto tady trvá, než se něco rozhodne, pak se to řekne jinak a pak už to zase neplatí. Myslím si, že tady je strašně moc dezinformací, takhle bych to pojmenovala. Člověk se vlastně dneska už nevyzná v tom, co je pravda, co není. Spousta lidí ani neví, o co se jedná, kde se to vzalo, jenom si přečtou titulek a neřeší dál.

Adaptace tedy v Číně rychleji, proč myslíte, že to tak je?
Právě jak už jsem říkala, oni mají jasné sdělení a lidé jsou zvyklí, že když se něco řekne, tak se to dodržuje. Když se vydá zpráva, tak zprávě rozumí. Ta zpráva je jasná, jednoduchá, jde jedním směrem a nejsou tam žádné vnitřní spory.

Může to být dané kulturou dané země?
Ano, určitě. Právě to, jak oni to mají nastavené v té společnosti, něco se řekne, tak to platí.

Rozhovor – ČR č. 4

Co si myslíte o globálním oteplování? Věříte v něj?
Tak určitě v globální oteplování věřím, protože to je opravdová hrozba, a myslím si, že by se měly učinit určité kroky, a ne o tom pořád jen diskutovat – a vlastně tato diskuze probíhá pouze na evropské úrovni, resp. když už učiníme kroky, tak jsou učiněny pouze na území Evropské unie. Jiné kontinenty, jako jsou Afrika, Amerika,

Asie, to pořád malinko upozaďují, nebo minimálně tak to podávají evropská média. Jak je to ve skutečnosti, člověk nikdy nebude vědět přesně, dokud tam nebude žít. Takhle to podávají evropská média a myslím si, resp. to není můj názor, ale já věřím názoru vědců, to znamená, jestliže říkají, že je potřeba opravdu něco začít dělat – jinak se tento trend oteplování nezastaví. Pokud nezačneme ihned jednat. Tak tento názor s nimi sdílím a věřím jim, protože mají mnohem větší kompetence tuto situaci vyhodnotit a mají vypracované různé hluboké studie, poznatky a jiné. Takže ano, věřím na to a myslím si, že je na čase s tím začít něco dělat i za cenu toho, že bychom měli omezit sami sebe jako lidstvo.

Myslíte si, že k této současné ekologické krizi přispěla automobilová doprava, převážně osobní?

Z nějaké části určitě ano, nemyslím si ale, že automobilová doprava tvoří největší část znečišťování, viz třeba kontejnerové lodě, těžký průmysl, hutní průmysl, zemědělství. To jsou jedny z největších znečišťovatelů vůbec a myslím si, že užívání osobního automobilu není takový problém jako třeba jeho výroba. Existují větší zdroje znečišťování, viz třeba kontejnerové lodě, což mi utkvělo v paměti po přednášce finského lektora, který říkal že jedna kontejnerová loď vydá emise na provoz v rozpětí 20–80 milionu dieselových aut. Pokud bychom měli hledět na ekologii jako takovou, tak ano, mělo by se hledět na užívání a emise aut, ale v první řadě bychom měli řešit největší zdroje znečišťování.

Myslíte si, že elektromobilita je řešení, jak snížit uhlíkovou stopu?

Určitě, převážně ve velkoměstech, kde osobní doprava je provozována na úkor lidského zdraví. Ve velkoměstech se drží smog, jak známe Šanghaj a jiné, tam to negativně přispívá ke zhoršení zdraví.

COVID-19 měl velký dopad na celosvětovou ekonomiku. Jakým způsobem ovlivnil elektromobilitu?

Tahle otázka má dvě roviny, jedna je za mě výrobní a ta druhá bude spotřební. Tu výrobní to ovlivnilo hodně, vzhledem k tomu, že jednak se v Evropě uzavíraly všechny výrobní továrny, jednak byly těžce poznamenány dodavatelské řetězce a výrobci čipů, což je problém, který přetrvává dodnes. Tak k tomuhle covid přispěl negativně… Pokud bychom to brali z ekologického pohledu, tak to byl posun

k lepšímu, vzhledem k tomu, že se toho tolik nevyrobilo, ale samozřejmě jako výroba a prodej aut obecně byly hodně ovlivněný. Především elektromobily, které jsou dražší a mnohem náročnější na čipy. Shodou okolností vyhořela obrovská továrna v Americe a poté zavřeli několik továren v Asii a najednou celý svět upadl do nedostatku čipů. Otevřít novou továrnu je velmi náročné, především na lidský kapitál, obecně se říká, že tento proces trvá tři roky a nejde urychlit.

Myslíte si, že rusko-ukrajinská válka zpomalí ekonomický rozvoj, konkrétně výrobu a vývoj elektromobilů? Především z důvodu nedostatku materiálu?
Myslím si, že se výroba určitě zpomalí, vzhledem k tomu, že najít alternativní materiál je možné, ale zabere to mnoho času. A vzhledem k tomu, že auta již mají nastavený určitý kvalitativní standard, tak si výrobce nedovolí za týden změnit důležitého dodavatele, který např. dodává kabelové svazky, baterie či něco jiného do aut. Takže toto je běh na dlouhou trať a pro automobilky to není jednoduchá situace.

Pokud byste si pořizoval elektromobil, koukal byste na cenu energii?
Koukal bych, určitě. Jedna věc by byla, kdybych měl doma solární panely a měl bych jich hodně a většinu vyrobené energie bych prodával zpět do sítě. Tam by to člověka tolik netížilo, ale určitě bych se o cenu zajímal, protože přece jenom, když člověk kupuje auto, tak kouká na ceny benzínu i spotřebu auta, protože to je velká výdajová položka. Tak bych samozřejmě koukal na to, kolik mě to auto bude stát, pokud jde o provoz. Zatím nejsem úplně zorientován, abych věděl, kde se pohybuje průměrná spotřeba elektromobilů, kdežto u spalovacích to mám více zažité. Přece jenom, elektromobily se pohybují cenově mnohem výš než klasické spalovací vozy, tak by bylo dobré to zjistit a dozvědět se o tom něco. Když už koupím elektromobil za milion a pak zjistím, že mě provoz bude stát o 300 % víc nebo míň v závislosti na ceně energie anebo toho benzínu…

Projevuje se inflace na cenách automobilů? Zaznamenal jste zdražení?
Ano, zaznamenal jsem. Nemyslím si, že by tam byl extra razantní posun, řekl bych, že to zhruba kopíruje inflaci. Sice nová auta na primárním trhu víceméně kopírují inflaci, ale možná jsou malinko dražší z důvodu nedostatku čipů, odstávek výroby a jiných. Automobilový průmysl tvoří vysoké dopady na inflaci, i když není ve

spotřebním koši, ale tak věci se od sebe odvíjí. Na sekundárním trhu cena razantně vzrostla. V posledních letech jasně cena šla nahoru z důvodu dlouhých čekacích dob a nedostatku čipů na nová auta. Lidé nebyli ochotni čekat, tak sahali po ojetých vozech a vzrostla poptávka, a tedy se zvýšila cena.

Dáváte přednost ekologickým produktům před klasickými?
Když můžu, tak jo, byl jsem hrubě zklamaný, když jsem třeba kupoval bonboniéru v Lidlu, která zmiňovala, měla na obalu, značku fair-trade a nadále bylo podrobněji popsáno, že bonboniéra obsahuje stopy kakaa z fair-trade, což mě velmi zklamalo. Je to vlastně je marketingový tah. Takže ano, když je možnost, tak se přikloním k ekologickým produktům, ale bohužel někdy je to pouze postavené na marketingu, aby nalákali lidí na ekologický produkt, ale ve výsledku je to stejné nebo horší.

Představte si, že existují dva identické výrobky, ale jeden je „více“ ekologický. Koupil byste si ho?
Pokud by cena byla stejná a kvalita také, resp. kdyby to mělo ty požadované atributy, tak ano.

Pokud by produkt byl identický, ale stál o 10 % více, vybral byste si ho?
Záleží, jaký produkt by to byl, u něčeho samozřejmě ano, ale 10 % na jablku je malinko jiných 10 % za koupi domu, takže ano, jsem ochotný si připlatit, ale jen do určité míry.

Myslíte si, že iniciativy, které se zavádějí jak v Evropě, tak po celém světě (COP, Zelená dohoda pro Evropu aj.) podporují zdravou adaptaci elektromobilů, nebo spíše dávají nůž na krk automobilkám?
Tohle mi přijde jako malinko špatný zaměření uvedených iniciativ, nebo ne špatný, ale neměli by být tak silně upřený na automobilový průmysl, myslím si, že je to v tomhle ohledu spíše nucený přechod na tu elektromobilitu, která ve výsledku ani o tolik ekologičtější není. Nebo možná je, možná ne, o tom se stále vedou velké diskuze. I tak to není tak razantní, že by najednou nebyly žádný emise z výroby nebo z poháněcího ústrojí automobilu, takže za mě je to spíše nucený přechod. Opět, ta energie se bude muset někde vyrobit. V Číně je vysoký podíl uhelných

elektráren, kdežto v Evropě se od uhlí postupně odstupuje a přistupuje se k jádru, které je zelenější. Nebo, je zelené do té doby, dokud se něco stane.

Kde si myslíte, že se prodá více elektromobilů v přepočtu na obyvatele v ČR a v Číně?
Myslím si, že v Číně.

Proč si myslíte, že to tak je?
Když v Číně dojde k nějaké změně, tak jsou politicky schopní to prosadit a protlačit mnohem dříve než v Čechách. Tady je postupný přechod, aby si na to lidi zvykali atd. Ale v Číně je přece jen komunismus a nějaké věci tam jsou vyloženě nadiktované a politika a vláda si vybírají podniky, které podpoří/nepodpoří, tak samozřejmě tam bude jednodušší a rychlejší implementace.

Adaptace tedy v Číně rychleji. Proč myslíte, že to tak je?
Především je to dané státem, ale myslím si, že roli hraje i cena energie, vzhledem k tomu, že energie tam mají více a nemají na ni emisní výrobní limity, to znamená, že je to dostupnější.

Může to být dané kulturou dané země?
To je dobrá otázka, je možné, že vzhledem k tomu, že Čína je technologicky vyspělejší než Česká republika, tak lidi nový druh automobilu vnímají možná více jako technologii než jako dopravní prostředek. Bohužel jsem v Číně nikdy nebyl, takže v podstatě nevím, jak to v Číně vnímají. Dle mého je technologie stejná jako u spalovacího motoru. Jestli je někdo takový nadšenec, že se mu líbí technologie elektropohonu, tak to bude vnímat pouze malé procento populace. Zde se bavíme asi pouze o early adopter.

Rozhovor – Čína č. 1

Co si myslíte o globálním oteplování? Věříte v něj?
Ano, myslím si, že to je velký problém pro lidi.

Myslíte si, že k této současné ekologické krizi přispěla automobilová doprava, převážně osobní?

Myslím si, že osobní doprava není hlavní faktor, který přispívá ke globálnímu oteplování. Já jsem pracoval v továrně a vím, že spotřeba energie a emise skleníkových plynů v továrnách je pro obyčejné lidi nepředstavitelná. Z toho důvodu si myslím, že emise z vozidel jsou zanedbatelné. Pokud bychom se podívali na tento problém jinak, tak velké továrny jsou většinou na okrajích měst, kdežto osobní doprava napřímo ovlivňuje životy lidí ve velkoměstech. Jak tedy smogem, tak např. hlukem.

Myslíte si, že elektromobilita je řešení, jak snížit uhlíkovou stopu?

Na tuto otázku jsem trošku odpověděl již v předchozím bodě. Elektromobilita sníží uhlíkovou stopu, ale také hluk – a celkově si myslím, že přispěje k lepší kvalitě života, především teda ve městech.

COVID-19 měl velký dopad na celosvětovou ekonomiku. Jakým způsobem ovlivnil elektromobilitu?

COVID-19 omezil cestování lidí, čímž snížil poptávku po nových automobilech, takže si myslím, že to určitý negativní dopad na průmysl elektromobilů mělo.

Myslíte si, že rusko-ukrajinská válka zpomalí ekonomický rozvoj, konkrétně výrobu a vývoj elektromobilů? Především z důvodu nedostatku materiálu?

Rozhodně to zpomalí hospodářský rozvoj.

Pokud byste si pořizoval elektromobil, koukal byste na cenu energií?

Ano, na cenu elektřiny bych koukal, lidé jsou si vědomi cen benzínu/nafty a mají obecný přehled o spotřebě. Tohle zatím u elektromobilů neplatí, ale myslím si, že se to pomalu začíná dostávat mezi lidi.

Projevuje se inflace na cenách automobilů? Zaznamenal jste zdražení?

Ano.

Dáváte přednost ekologickým produktům před klasickými?

Ano.

Představte si, že existují dva identické výrobky, ale jeden je „více“ ekologický. Koupil byste si ho?
Ano.

Pokud by produkt byl identický, ale stál o 10 % více, vybral byste si ho?
Váhal bych.

Myslíte si, že iniciativy, které se zavádějí jak v Evropě, tak po celém světě (COP, Zelená dohoda pro Evropu aj.) podporují zdravou adaptaci elektromobilů, nebo spíše dávají nůž na krk automobilkám?
To první, myslím si, že aktivně podporují zdravou adaptaci na elektromobily. Je důležité si uvědomit, že společnosti fungují za účel vydělat peníze. A pokud by neexistovaly určité restrikce, byli bychom v mnohem horší situaci, než v jaké se právě nacházíme.

Kde si myslíte, že se prodá více elektromobilů v přepočtu na obyvatele v ČR a v Číně?
Více, skutečně se to děje. Podíl elektromobilů na silnici se zvyšuje. Přijde mi, že každý rok je to rychlejší a rychlejší.

Proč si myslíte, že to tak je?
Vláda poskytla mnoho dotací na elektromobily především proto, že chce být lídr na poli technologií, a zřejmě věří, že elektromobily přispívají k lepší kvalitě života ve městech. Také cena ropy se hodně zvýšila.

Adaptace tedy v Číně rychleji, proč myslíte, že to tak je?
Pro Čínu je výroba elektromobilů relativně nové téma a kapitál má o tuto oblast velký zájem. Vláda poskytla mnoho preferenčních opatření a kapitál poskytl automobilkám mnoho finančních prostředků. Vlastně v dnešní době je v Číně tolik výrobců elektromobilů, že kapitál zvažuje spojení několika menších automobilek do pár větších.

Může to být dané kulturou dané země?

Možná, nejsem si jistý. Elektromobily jsou přece jen novější technologie, ke které nemá přístup každý. Ale celkově v Číně vidíte trend nebo skupinu lidí, kteří chtějí mít vždy nejnovější produkty.

Rozhovor – Čína č. 2

Co si myslíte o globálním oteplování? Věříte v něj?

Ano, v globální oteplování věřím. Myslím si, že to je opravdová hrozba pro lidstvo.

Myslíte si, že k této současné ekologické krizi přispěla automobilová doprava, převážně osobní?

Myslím, že ano. Pokud se ale nepletu, tak jen pouze malým podílem.

Myslíte si, že elektromobilita je řešení, jak snížit uhlíkovou stopu?

Hm, pokud se ptáš na celkový obraz, tak spíše ne, určitě malou část uhlíkové stopy snížíš, ale furt tu budou větší znečišťovatelé, např. letecká nebo lodní doprava. Myslím, že elektromobilita vyřeší převážně problém ve městech.

COVID-19 měl velký dopad na celosvětovou ekonomiku. Jakým způsobem ovlivnil elektromobilitu?

Jeden z největších dopadů to mělo na cestování, lidé byli zavřeni doma. Další velký dopad to mělo na logistiku a dodávky materiálů a součástek, můj vůz stále čeká na expedici z továrny.

Myslíte si, že rusko-ukrajinská válka zpomalí ekonomický rozvoj, konkrétně výrobu a vývoj elektromobilů? Především z důvodu nedostatku materiálu?

Ano, zde nemám dostatek informací, tak se k tomu nemůžu více vyjádřit. Ale co jsem zaznamenal, tak se výrazně zdražila ropa, a myslím, že to povede ke zvýšení cen v logistice a ceny půjdou nahoru, takže ano, zpomalí. Elektromobilitu by to na druhou stranu mohlo trošku zrychlit – stejný důvod.

Pokud byste si pořizoval elektromobil, koukal byste na cenu energií?

Myslím, že je dobré mít všeobecný přehled, takže ano, koukal bych na cenu energie, na spotřebu, ale také třeba kapacitu a degradaci baterie.

Projevuje se inflace na cenách automobilů? Zaznamenal jste zdražení?
Vzhledem k tomu, že jsem si pořizoval auto, tak v určitou dobu prováděl průzkum trhu a zvýšení cen jsem nezaznamenal. Takže spíš ne.

Dáváte přednost ekologickým produktům před klasickými?
Ano, preferuji ekologické produkty.

Představte si, že existují dva identické výrobky, ale jeden je „více“ ekologický. Koupil byste si ho?
Ano.

Pokud by produkt byl identický, ale stál o 10 % více, vybral byste si ho?
Spíše ne… Pokud by se jednalo o nějakou zanedbatelnou částku, tak proč ne, ale pokud dělám nákup a každý produkt je o trošku dražší, v celkové částce se to načte.

Myslíte si, že iniciativy, které se zavádějí jak v Evropě, tak po celém světě (COP, Zelená dohoda pro Evropu aj.) podporují zdravou adaptaci elektromobilů, nebo spíše dávají nůž na krk automobilkám?
Hm, spíše tu adaptaci. Dle mého byly automobilky bez většího dozoru a profitovaly z toho. Když jim nyní byly stanoveny kvóty, tak se jim to nelíbí, protože již třeba nevydělají tolik peněž. Několik značek se snaží dostat do Evropy s elektromobily a myslím, že se jim to povede, protože se umějí rychleji adaptovat a reagovat.

Kde si myslíte, že se prodá více elektromobilů v přepočtu na obyvatele v ČR a v Číně?
V Číně.

Proč si myslíte, že to tak je?
Stejná odpověď jak v předchozí otázce: myslím, že automobilky se strašně rychle přizpůsobují a automobilový trh roste.

Adaptace tedy probíhá v Číně rychleji. Proč myslíte, že to tak je?

Lidi a kapitál. Kapitál vydal velké množství prostředků na podporu tohoto tématu. V poslední době tu je velká konkurence, mnoho nových značek, někdo se v tom už ztrácí.

Může to být dané kulturou dané země?

Rozhodně, čínský lid je strašně přizpůsobivý a Čína je středobodem nejnovějších technologií. Pokud vyjde nová technologie, všichni ji okamžitě musí mít – občas i na úkor životních podmínek, zdá se mi.

Rozhovor – Čína č. 3

Co si myslíte o globálním oteplování? Věříte v něj?

Globální oteplování se stalo velkým problémem, kterému dnes lidstvo čelí, a stává se čím dál probíranějším tématem. I když to na první pohled nejde vidět, myslím si, že způsobilo mnoho existenčních a environmentálních problému, které lze vidět pouze s odstupem času.

Myslíte si, že k této současné ekologické krizi přispěla automobilová doprava, převážně osobní?

Hm, velký počet automobilů je jednou z hlavních příčin globálního oteplování a zhoršené situace ve městech. Především si myslím, že problém je ve využívání osobních automobilů.

Myslíte si, že elektromobilita je řešení, jak snížit uhlíkovou stopu?

V dlouhodobém měřítku ano, v Číně je přece jenom stále velký podíl uhelných elektráren, i když v poslední době kapitál věnuje velkou pozornost obnovitelné energii, a můj soukromý názor je, že elektromobily mají delší životní cyklus. Pokud se toto spojí, zlepší to celkovou situaci.

COVID-19 měl velký dopad na celosvětovou ekonomiku. Jakým způsobem ovlivnil elektromobilitu?

Nemám tušení. Ale pandemie covidu-19 omezila lidské aktivity, zejména cestování a výrobu. Lidé trávili více času doma a utratili více za energie, což mohlo způsobit

jejich růst. Možná, že rostoucí ceny energie podnítily další vývoj elektromobilů – třeba v oblasti efektivity baterií jako úložišť.

Myslíte si, že rusko-ukrajinská válka zpomalí ekonomický rozvoj, konkrétně výrobu a vývoj elektromobilů? Především z důvodu nedostatku materiálu?
Nedostatek materiálu povede k růstu výrobních nákladů, takže využívání obnovitelných zdrojů energie se stane klíčovým, tudíž trh s elektromobily rychle poroste, protože idea nebo vize elektromobility je postavena na udržitelnosti.

Pokud byste si pořizovala elektromobil, koukala byste na cenu energií?
Samozřejmě, cena elektřiny nemůže být vyšší než cena ropy – vzhledem k tomu, že vývoj obnovitelných zdrojů stále pokračuje –, kdežto ropa je limitována. Dalším velmi důležitým faktorem, který bych zvažovala, je také kapacita baterií.

Projevuje se inflace na cenách automobilů? Zaznamenala jste zdražení?
Nevím, nemusí mít velký účinek. Naproti tomu zboží denní potřeby je inflací ovlivněno více.

Dáváte přednost ekologickým produktům před klasickými?
Ano.

Představte si, že existují dva identické výrobky, ale jeden je „více“ ekologický. Koupila byste si ho?
Pokud by cena byla stejná a já bych se nevzdávala kvality nebo funkcí, vybrala bych si výrobek šetrnější k životnímu prostředí.

Pokud by produkt byl identický ale stál o 10 % více, vybrala byste si ho?
Záleží na celkové ceně výrobku. Pokud si koupím něco velmi drahého, 10 % pro mě není malá částka, vzdám se nákupu dražšího výrobku. Naopak u levných položek jsem ochotna kupovat ekologicky šetrné produkty.

Myslíte si, že iniciativy, které se zavádějí jak v Evropě, tak po celém světě (COP, Zelená dohoda pro Evropu aj.) podporují zdravou adaptaci elektromobilů, nebo spíše dávají nůž na krk automobilkám?

Ne, myslím, že podporují, protože environmentální problémy jsou problémy, kterým musí všichni lidé věnovat pozornost. Automobilky v minulosti dlouhou dobu profitovaly na úkor energií, takže by se měly také optimalizovat a vyvíjet se s měnící se dobou, aby vyráběly ekologičtější nebo energeticky efektivnější automobily.

Kde si myslíte, že se prodá více elektromobilů v přepočtu na obyvatele v ČR a v Číně?

V současné době se čínský trh s elektromobily hodně rozšiřuje, přijde mi, že každý den vznikne nová automobilka. Prodeje hodně rostou a lidé je přijímají a vnímají jako určité řešení krize. Kapitál také podporuje koupi elektromobilu.

Proč si myslíte, že to tak je?

Zmínila jsem podporu elektromobilů kapitálem a tím, že lidé to berou. Dalším důvodem je, že v Číně se většinou odehrává vývoj nových technologií a lidé tyto nové technologie přijímají rychle.

Adaptace tedy v Číně probíhá rychleji. Proč myslíte, že to tak je?

Obyvatelé Číny jsou zvyklí na neustálý vývoj technologií a velmi rychle se jim umí přizpůsobit. Také si myslím, že technologie jsou tu proto, aby nám ulehčily život nebo zvýšily kvalitu života. Tomu přikládám velký význam.

Může to být dané kulturou dané země?

Ano, je to dané kulturou. Lidé v Číně touží po technologickém rozvoji.

Rozhovor – Čína č. 4

Co si myslíte o globálním oteplování? Věříte v něj?

Ano, globální oteplování je skutečné. Ovšem v poslední době se mi zdá, že se z toho stává až nucené téma. Přitom se můžeme bavit o Paretově pravidle, které v tomto kontextu říká, že 80 % celkového znečištění je způsobeno pouze 20 % největších firem a jiných…

Myslíte si, že k této současné ekologické krizi přispěla automobilová doprava, převážně osobní?

Ano, určitou roli zde hrál vývoj automobilové dopravy.

Myslíte si, že elektromobilita je řešení, jak snížit uhlíkovou stopu?
Ano, koncept elektromobility má snížit uhlíkovou stopu, na druhou stranu, pokud stále budou v provozu uhelné elektrárny, tak ten koncept postrádá smysl. Myslím, že elektromobilita má jiné benefity, jako je snížení hlukové stopy nebo snížení koncentrace emisí ve velkoměstech.

COVID-19 měl velký dopad na celosvětovou ekonomiku. Jakým způsobem ovlivnil elektromobilitu?
COVID-19 hodně ovlivnil cestování, lidi byli zavření doma a pracovali z domova. Je možné, že vzhledem k tomu, že nemohli cestovat, neměli potřebu kupovat si nová auta, takže došlo ke snížení poptávky. Velký úder zažila logistika.

Myslíte si, že rusko-ukrajinská válka zpomalí ekonomický rozvoj, konkrétně výrobu a vývoj elektromobilů? Především z důvodu nedostatku materiálu?
Myslím, že vývoj elektromobility to nezpomalí. Výrobu možná ano, ale elektromobily jsou udržitelnější, automobilky se snaží využívat recyklované materiály atd.. Možná tu vidím příležitost.

Pokud byste si pořizovala elektromobil, koukala byste na cenu energií?
Na cenu elektřiny bych koukala.

Projevuje se inflace na cenách automobilů? Zaznamenala jste zdražení?
Nevím.

Dáváte přednost ekologickým produktům před klasickými?
Ano.

Představte si, že existují dva identické výrobky, ale jeden je „více“ ekologický. Koupila byste si ho?
Ano, obvykle se snažím podporovat tyto iniciativy.

Pokud by produkt byl identický, ale stál o 10 % více, vybrala byste si ho?

Ano, jsem ochotná zaplatit více.

Myslíte si, že iniciativy, které se zavádějí jak v Evropě, tak po celém světě (COP, Zelená dohoda pro Evropu aj.) podporují zdravou adaptaci elektromobilů, nebo spíše dávají nůž na krk automobilkám?

Adaptaci podporují. Sice nevím, zda zdravou, ale iniciativy jsou důležité pro další rozvoj.

Kde si myslíte, že se prodá více elektromobilů v přepočtu na obyvatele v ČR a v Číně?

Myslím, v Číně.

Proč si myslíte, že to tak je?

Vláda v toto téma hodně věří a podporuje jej. Tím vzniká hodně nových společností se zaměřením na elektromobilitu. Konkurence je v Číně veliká.

Adaptace tedy probíhá v Číně rychleji. Proč myslíte, že to tak je?

Myslím, že my jsme hodně dobří v osvojování nových technologií, každý se tu snaží držet s nimi krok. Vláda elektromobilitu hodně podporuje, takže je to kombinace kultury a dobrých vládních opatření.

Může to být dané kulturou dané země?

Haha, ano. Je to dané kulturou, a jak jsem již řekla, jsme dobří v osvojování nových technologií. A lidé si na to velmi rychle zvyknou. Někde jsem dokonce četla, že máme nejvíc uživatelů chytrých mobilních telefonů na světě. Nevím, jak je na tom Česko.