

Kinek jó?

VISSZHANG - LXVII. évfolyam, 6. szám, 2023. február 10.

Széky János *Aksiland* című írásában (ÉS, 2023/5.) a magyar kormány akkumulátorgyártó nagyhatalmi elképzeléseinek gazdasági és főként politikai motivációit keresi. Széky mondanivalóját erősíti, illetve gazdagítja Robin Harding a *Financial Times*-ben (FT) *Óvakodj a nagy akkumulátoripari megtévesztéstől* című elemzése (2023. február 2.).

A brit napilap szerzője is elismeri, hogy az elektromos járművek terjedése szükségessé teszi az akkumulátorgyártás felfuttatását. Hangsúlyozza ugyanakkor, hogy a termék nyereségtartalma alacsony, tőkeigényes, alacsony szakképzettségű munkaerőt alkalmaz, környezetszennyező, és számottevően a műszaki-technológiai fejlesztés korlátai (például az akkumulátor méretének a csökkentése terén stb.). A vegyipari technológián alapuló gyártáshoz nagy mennyiségben van szükség vízre és két ritkafémre: nikkelle és lítiumra. Az akkumulátorok standardizált részegységekként a vállalatok közötti piacon cserélnek gazdát, ennek következtében nem értelmezhető a márkahűség, és nincs az értékelés utáni szolgáltatásokból származó bevétel sem. A nyereség a termelés volumenéhez, a méretgazdaságossághoz kapcsolódik: bizonyos keretek között a kibocsátás növelésével (amihez egyébként standard technológiát megtestesítő gigaberuházások szükségesek) az egy termékre jutó költség csökken, ez a profit legfőbb forrása.

A tőkeigény, a méret és a költségek alapján - vonja le a következtetést a szerző - a gigagyárak optimális helyszínei a közepes gazdasági fejlettségi szintű országok lehetnek, közülük is elsősorban Kína, ahol a két, világméretben szűkös nyersanyag is rendelkezésre áll. A termék nagy súlya miatt adott esetben szóba jöhet a hazai gyártás máshol is, különösen akkor, ha kereskedelempolitikai akadályok és geopolitikai kockázatok gátolják a Kínából történő importot.

Ami a fejlett országokat illeti, az FT-cikk szerzője szerint elgondolkodtató a nagy brit akkumulátorprojekt összeomlása, valamint az a tény, hogy a japán Panasonic, illetve a dél-koreai Samsung SDI és LG Energy Solution nyereségessége még a fellendülés éveiben is rendkívül alacsony volt, majd a két cég gazdálkodása veszteségbe fordult. Ebből a szempontból a szerző szerint nem sok jóval kecsegtetnek, a napelem- és televíziógyárak szomorú sorsát vetítik előre az USA-ban állami támogatással épített vagy építendő gigagyárak (2025-ig 13 akkumulátorgyártó üzem felállítása van folyamatban vagy tervezés alatt - LM). A végső következtetés: azok az országok, amelyek nagy ráfordítással az akkumulátorgyártásra szakosodnak, lemondanak a jövő járművének az igazi értékéről. Nem marad elegendő forrásuk ugyanis a magasabb hozzáadottérték-tartalmú területek (szoftver, azon belül különösen az automata vezetés, a dizájn, a márka erősítése, a beltér minősége és a biztonság) fejlesztésére.