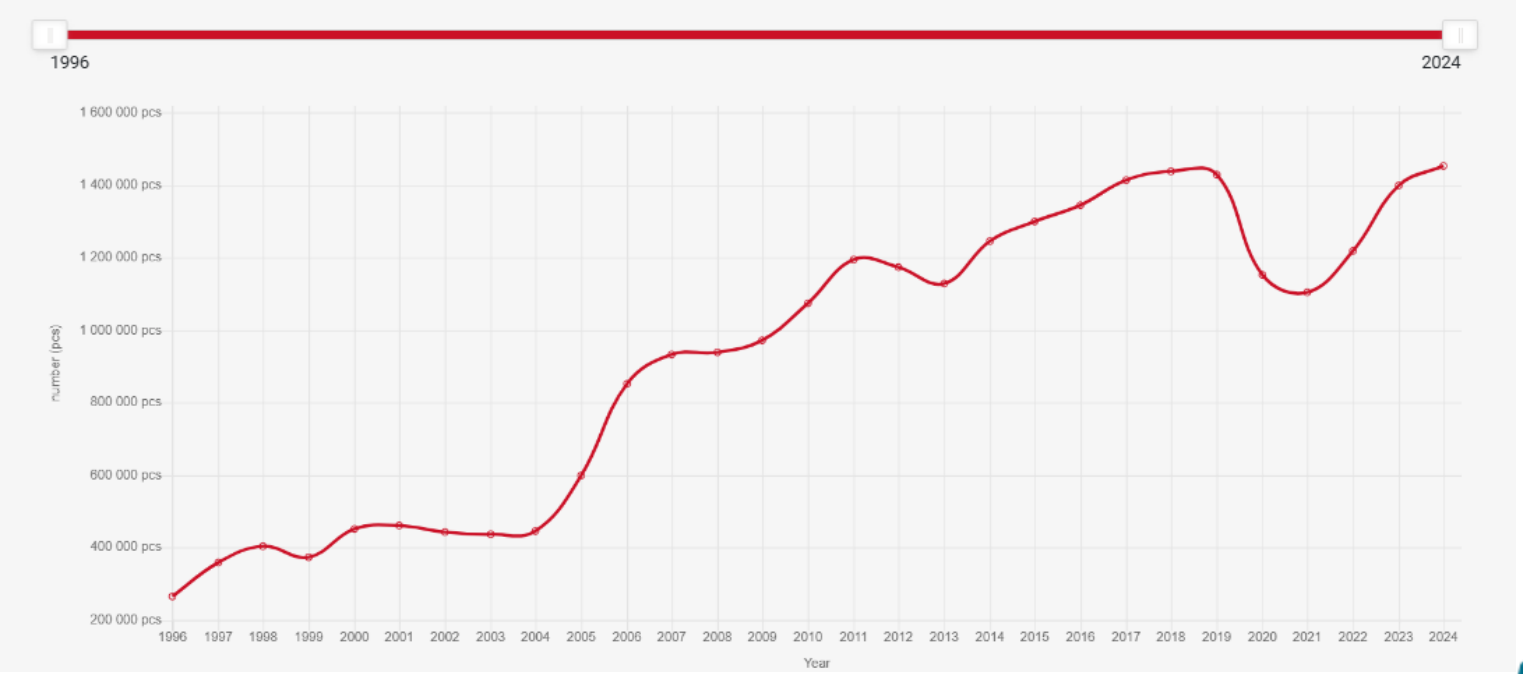
Kam směřuje český automobilový průmysl?

V Praze 27.11.2025

TMA
Turnaround Management Association®
Dedicated to Corporate Renewal

Celková roční výroba motorových vozidel v ČR 1996 – 2024 (dle Auto SAP)



Relativní současná velikost auto sektoru v rámci české ekonomiky (dle Auto SAP)

Current state of the Czech automotive industry

CZECH AUTOMOTIVE INDUSTRY ASSOCIATION

Automotive industry produces
34 % of industrial production
24 % of national exports

Automotive industry employs
180 000
Direct employees

Automotive industry creates
9 % of Czech GDP

Automotive industry employs
~ 500 000
Employees in total incl. indirect jobs

Automotive industry invests
30 % of all industrial R&D investments

Automotive industry brings
~ 80 bil. CZK into the state budget

TMA
Turnaround Management Association®
Dedicated to Corporate Renewal

ANALÝZA

Volkswagen AG + Add to myFT

VW warns of €5bn tariff hit

Europe's largest carmaker

Zprávy » Byznys » Byznys | Rozhovory » Evropu čeká automobilová konsolidace. Skončit může 1...

Evropu čeká automobilová konsolidace. Skončit může 10 značek

338

ZUZANA HODKOVÁ

+ sledovat 648

Klíčové mega trendy v automobilovém průmyslu

Klimatické tlaky

- Zpolitizované regulace a distorze trhů dotacemi
- Tlak regulátorů na přechod na BEV
- Odmítání BEV trhem

Technologie

- SW, konektivita
- a data
- Autonomie vozidel
- Nedostatečná infrastruktura

Fragmentace

- De-globalizace
- Roztříštění výrobních a dodavatelských řetězců
- Weaponizace surovin

Změna biz modelu

- Přechod z produktu na služby
- Přechod na ne-vlastnictví
- Pokles důležitosti HW

Globální projevy

- Nemožnost zaměření R&D na 1 směr, plýtvání zdroji
- Ztráta konkurenceschopnosti EU
- Vysoká nákladová základna (pokuty, regulace, energie)

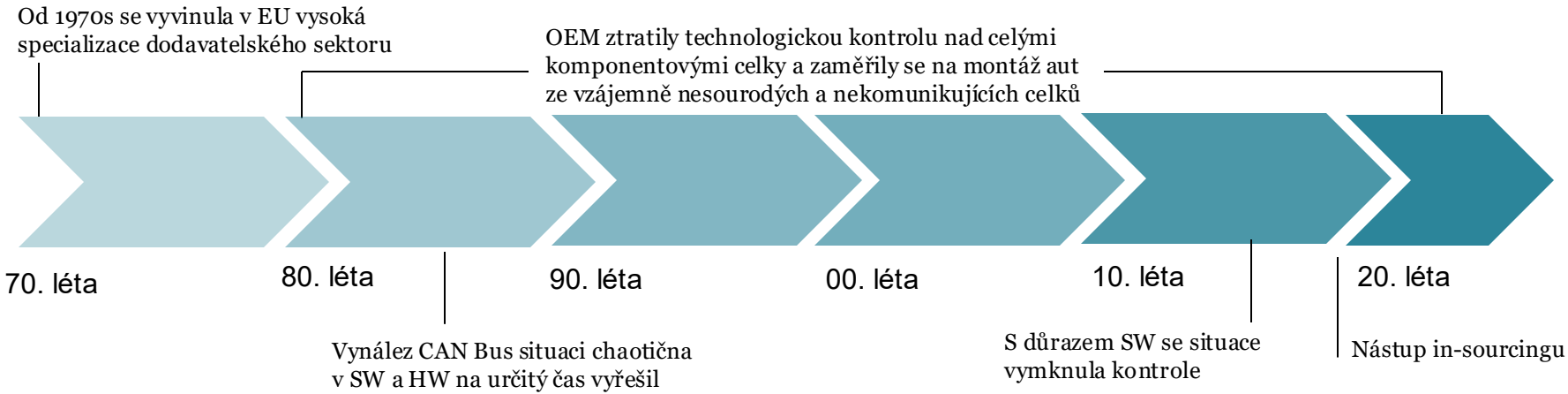
- SW: extrémní nákladovost, nutnost insourcingu v zájmu kontroly a agility
- Data
- UI
- Weaponizace SW

- Geopolitický chaos
- VUCA world
- Nestabilita
- Nákladové neefektivity

- Komoditizace HW i aut
- Přechod z produktu na model služeb
- Zjednodušení HW/nabídky

TMA
Turnaround Management Association®
Dedicated to Corporate Renewal

Bující konflikt: OEMs versus dodavatelé (1)



Bující konflikt: OEMs versus dodavatelé (2)

Historie | **Současnost**

OEMs kladly důraz zejména na:
- mechanickou preciznost
- just in time dodávky
- neustále snižování marží dodavatelů
- TIER 1 se zaměřovaly na stále větší celky

Aktuální situace:
- technologický chaos, není jisté, na jakou technologii pohonu se zaměřit
- Zkracování inovačních cyklů hluboko pod hladinu toho, co je možné v současném roztříštěném modelu

Další technologické změny
- zjednodušování stavby automobilů
- velké lisované celky (průkopník Tesla)
- montáž vozidel z komplexních technologických celků (CATL Bedrock chassis)

Konflikt:
- přetlačovaná mezi OEM a TIER1
- OEM tlačí insourcing
- TIER 1 se naopak snaží uzamknout OEM do závislosti na něm

Bující konflikt: OEMs versus dodavatelé (3)

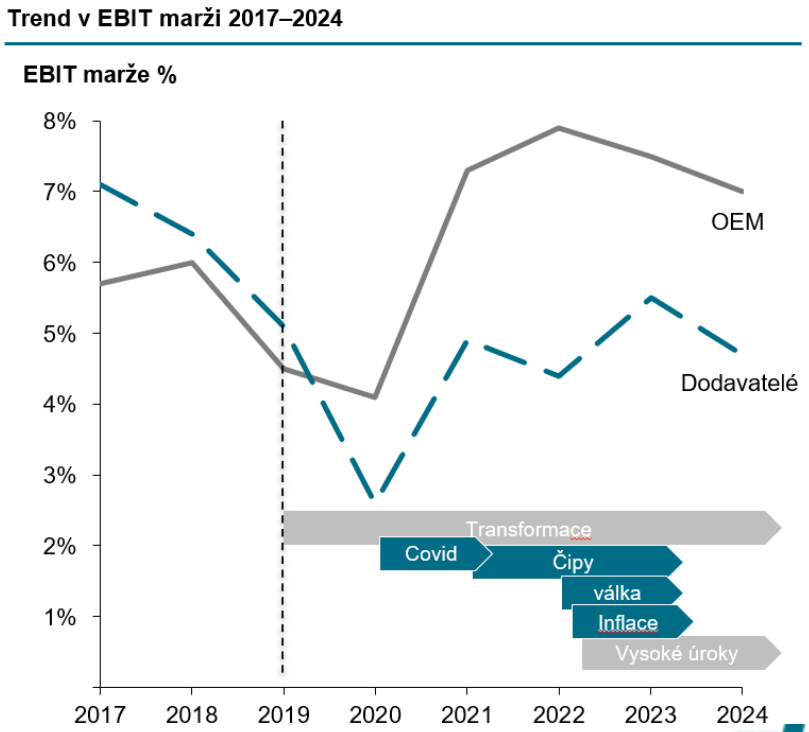
Vliv na dodavatelský řetězec

Pokles poptávky a nadkapacita
- V EU se stále prodává o 3m vozidel méně než v 2019
- Nadkapacita v Číně dosahuje až 50% výrobní kapacity ročně

Změna operativních modelů
- OEM pod tlakem prudkého zkrácení inovačních cyklů insourcují
- Tier 1 dodavatelé kontrují snahou uzamknout OEM do uzavřených ekosystémů
- OEMs v Asii vlastní značnou část svých TIER1 dodavatelů

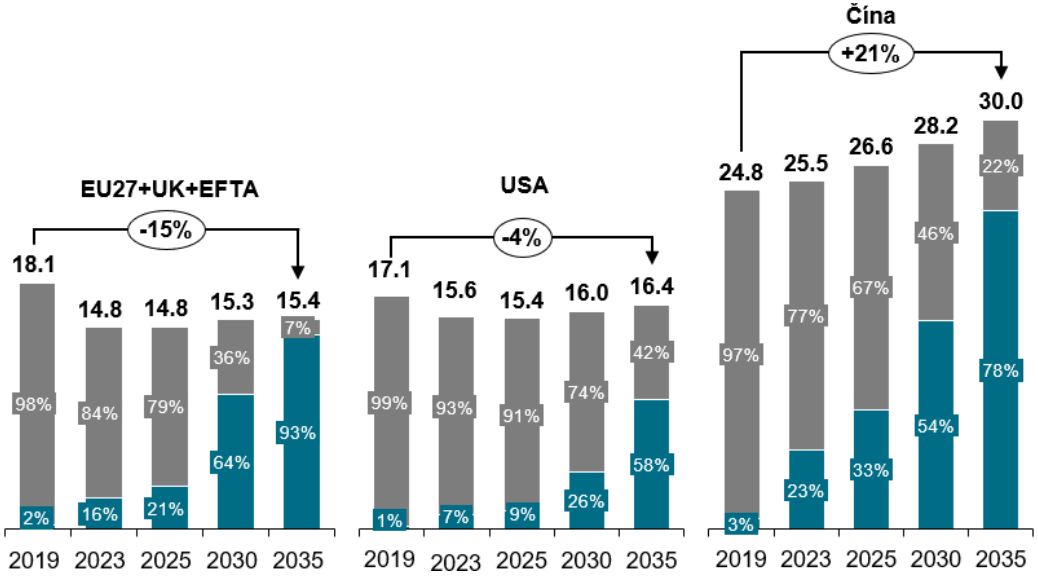
Potenciální rozpad dodavatelského řetězce
- Inovační tlak, princip SW first a potenciálně komoditizace HW mohou úplně změnit dodavatelské řetězce

Budování regionálních výrobních center
- Cla a další bariéry, stejně jako weaponizace surovin a součástek tlačí na budování lokálních výrobních kapacit

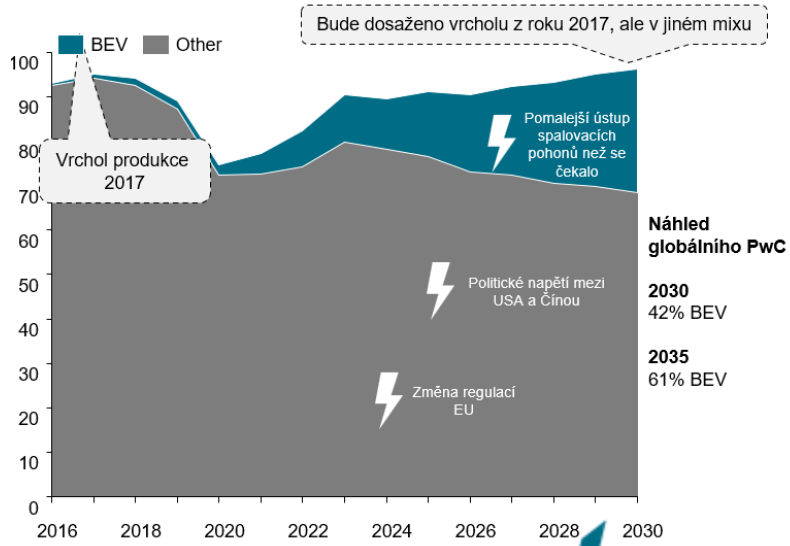


Predikce globálního PwC – globální výroba

Rozdělení produkce automobilů dle regionů



Globální produkce automobilů



Náhled globálního PwC

2030
42% BEV

2035
61% BEV

Čínský automobilový trh roste pomaleji než očekáváno

31,3 mil.
Celkový prodej aut (2024)

12,9 mil.
Prodej „New Energy Vehicles“ (2024)

+3,7%
Meziroční růst (2023 vs. 2024)

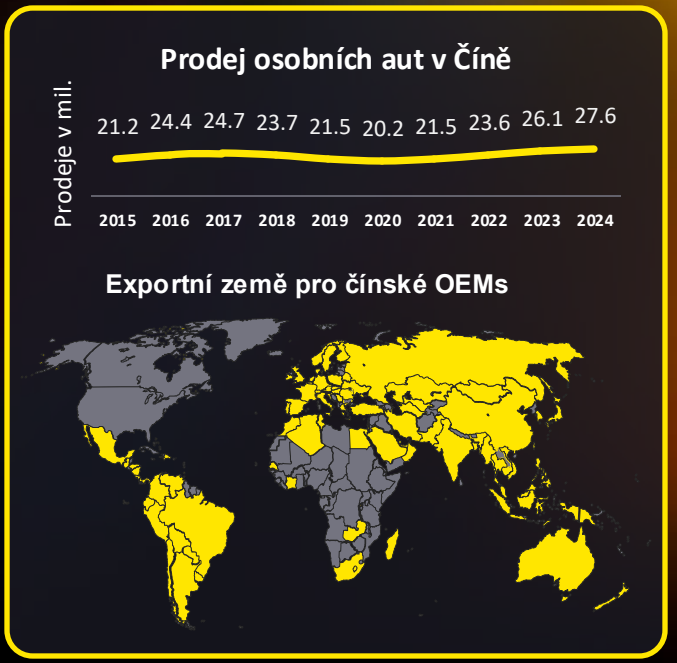
5,86 mil.
Exportované automobily (2024)

Čínský automobilový trh zaznamenal nový **rekord: 99,5% prodaných aut v roce 2024 bylo vyrobeno doma**

Výroba NEV nadále roste s meziročním nárůstem **+34,4% a v roce 2024** tvořila 40,9% všech prodaných aut (60% všech NEV byla čistě elektrická vozidla)

Přestože se čínský automobilový průmysl v prvních dvou kvartálech roku 2024 potýkal se slabší výkonností, silný závěr roku situaci zlepšil, avšak **celkový růst zůstal pod plánovanými 5%**

Čínští výrobci automobilů neustále **exportují více aut** a zaznamenali **meziroční růst 19,3 %** (1,28 milionu NEV +6,7 %)



Většina čínských výrobců automobilů využívá domácí roboty

Plná automatizace výroby je klíčovým cílem čínských výrobců automobilů

Mnoho robotů a výrobních linek je zcela vyrobeno v Číně

Čínští výrobci automobilů těží z vývoje a výroby od základu

51%

Všech průmyslových robotů na světě bylo nasazeno přímo v Číně

SAIC, jeden z nejstarších čínských výrobců automobilů , výrazně investoval do plánu více automatizované výroby

Továrna BYD v Šen-čenu má dokonce vlastní interní systém metra

Domácí konkurence nutí čínské značky soustředit se na Evropu

Čínský automobilový trh je maximu domácí poptávky a v následujících letech se neočekává jeho růst

Faktory přispívající k orientaci čínských výrobců na zahraničí

Extrémní domácí konkurence
- 100+ registrovaných výrobců BEV v Číně

Průmysl není ziskový
- V roce 2024 činila čistá marže průmyslu 0,83 %

Geografická diverzifikace
- Přizpůsobení se měnícímu se geopolitickému prostředí

8+

Plánovaných výrobních lokalit čínských značek v Evropě do konce roku 2027

~10%

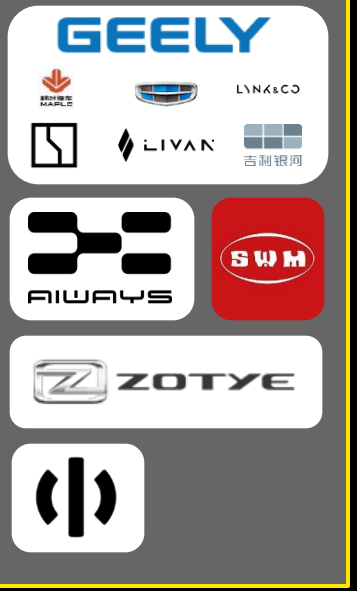
Očekávaný podíl čínských značek na evropském trhu do roku 2030-32

Tvrdá domácí konkurence značek v Číně

Vybraná fakta o čínských OEM

- Do hry vstupují značky zcela neznámé v automobilovém průmyslu (Xiaomi, Huawei)
- Za posledních 5 let zkrachovalo minimálně 15 značek
- 27 značek začalo za posledních 5 let (18 značek za poslední 2 roky)

Soukromé značky



Státem vlastněné značky

Veřejné společnosti

Čínské značky: velké ambice, varování pro Evropu

348k
Registrací nových čínských vozidel (H1 2025)

5,1%
Podíl čínských značek na evropském trhu* (H1 2025)

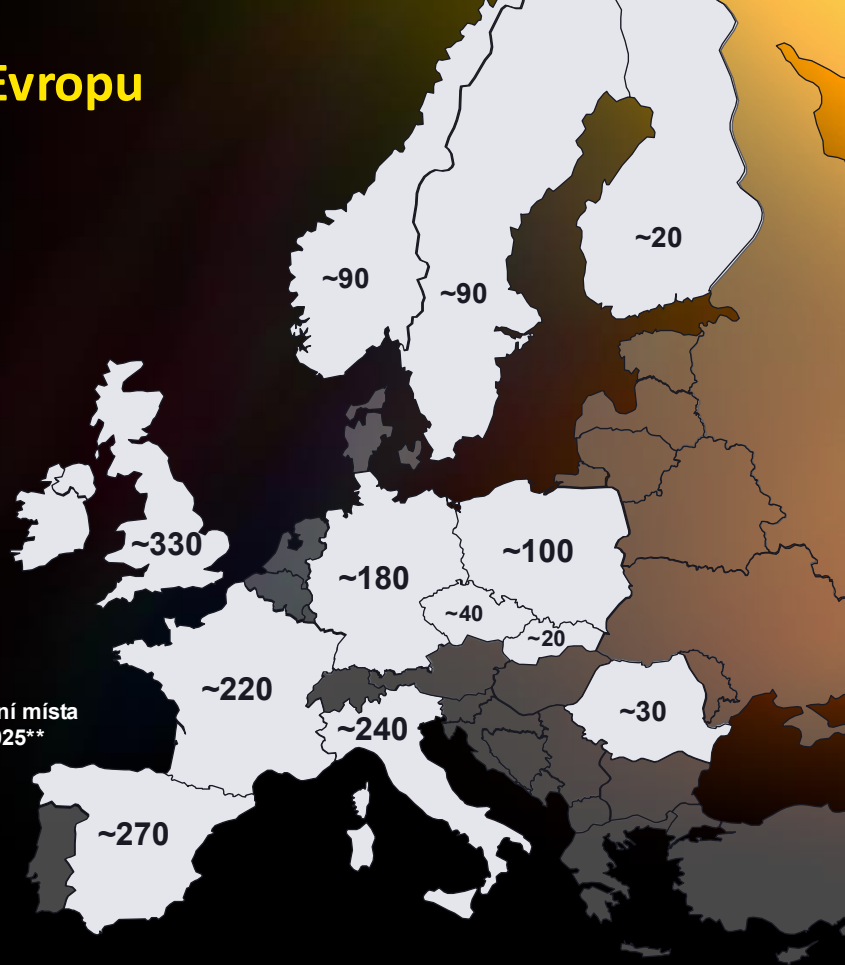
SAIC — 153,000 aut

BYD — 70,500 aut

XPENG — 8,300 aut

12+
Čínské značky aktivně prodávající v Evropě

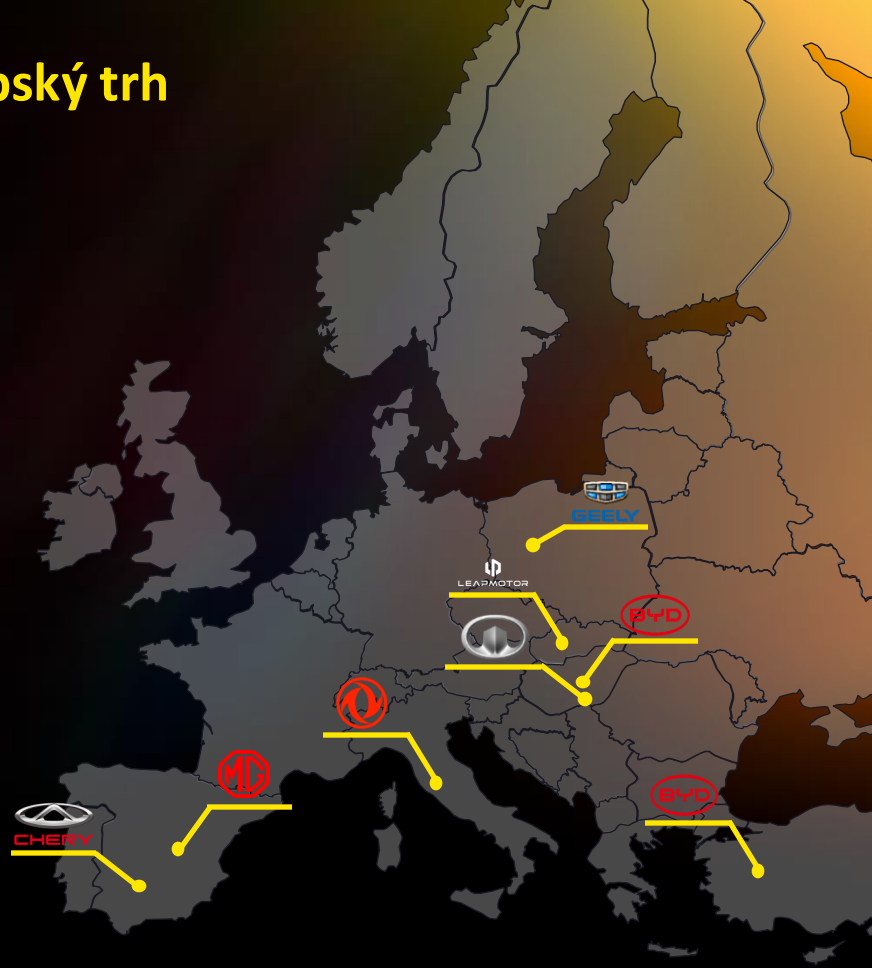
~2 200
Plánovaná celková prodejní místa čínských značek v roce 2025**



*Evropa = EU+EFTA+UK
**Datum výzkumu: červen 2025

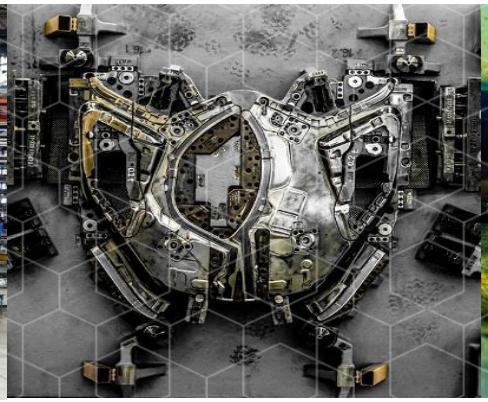
Čínské automobilky dále vstupují na evropský trh

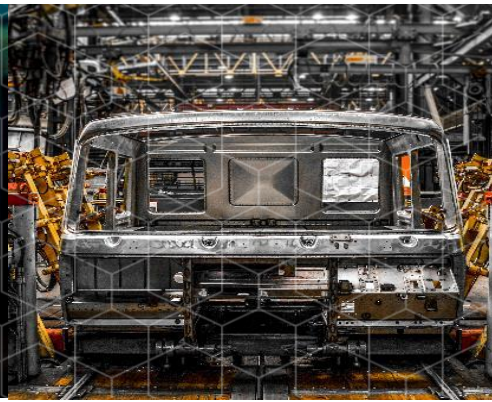
LEAPMOTOR	• Továrna na Slovensku jako společný podnik se společností Stellantis • Diskuse po přesunu výrobních plánů z Polska
BYD	• Maďarská továrna – 200 000 BEV/rok, start koncem 2025 • Turecká továrna – 150 000 EV a hybridů/rok, start koncem 2026
MG	• Španělská továrna – 100 000 vozů/rok, start 2027
CHERY	• Španělská továrna – joint venture se společností EV Motors • Model „Omoda“ začne výrobu později v roce 2024
GEELY	• Polská továrna – joint venture s polskou státní společností Izera • TBD, zda Geely postaví vlastní závod
	• Jednání s maďarskou vládou o prvním závodě v EU • Přestože uzavřela pobočku v Mnichově, neplánuje odchod z Evropy
	• Rozhovory o výstavbě závodu v Itálii • Stále potřebuje zhodnotit perspektivy v Evropě
	• Zkoumá možnost, jak se vyhnout clu EU • GAC plánuje do roku 2030 prodat 500 000 aut v zahraničí



TAWESCO
PROMET GROUP

DESIGN | STAMPING | TOOLING | WELDING | ASSEMBLY





TAWESCO
PROMET GROUP

DESIGN I STAMPING I TOOLING I WELDING | ASSEMBLY

TIER 1 SUPPLIER FOR ŠKODA AUTO, MERCEDES-BENZ, AUDI, PORSCHE, JOHN DEERE, LINDE, FENWICK, STILL, JUNGHEINRICH, CLAAS, HYDREMA, TATRA TRUCKS, ŠKODA TRANSPORTATION, DOOSAN BOBCAT, IVECO BUS, MAGNA

TAWESCO SALES 2020 – 2024

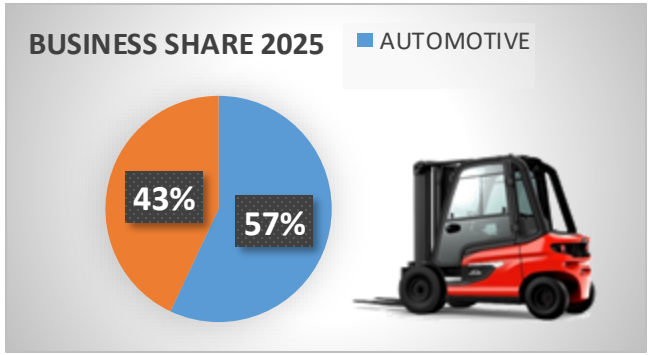
2024 – 117.303.000 €

2023 – 120.944.000 €

2022 – 109.242.000 €

2021 – 87.090.000 €

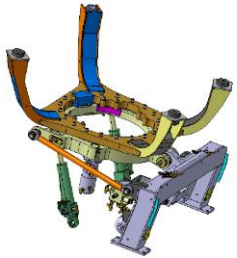
2020 – 70.251.000 €

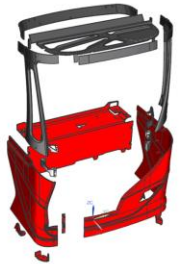
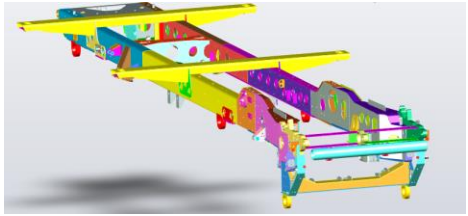


TAVESCO
PROMET GROUP

DESIGN I STAMPING I TOOLING I WELDING | ASSEMBLY

WHAT WE DO...



Proměna automobilového průmyslu

- Elektromobilita
  - Prodlužování životnosti starých modelů (Octavia 2026/2034)

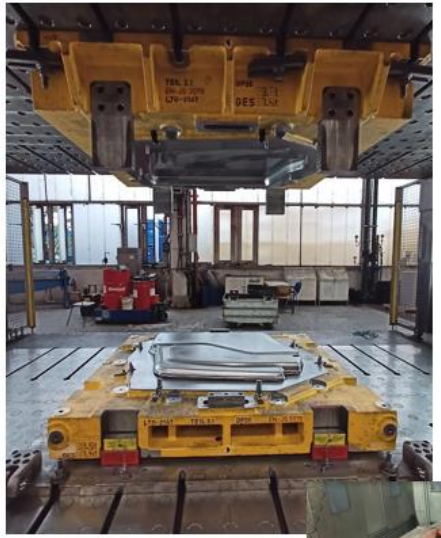
- Tlak na snižování nákladů
  - Méně nových modelových řad /Facelifty
  - Platformová řešení – méně specifických dílů
  - “Carry over” díly
  - Změna hloubky výroby

Proměna automobilového průmyslu

- Evropský protekcionismus – snižování kvót pro dovoz materiálu z Koreje

- Čínské automobilky v Evropě
  - Budování alianci (Stellantis + Leapmotors)
  - Dodavatelská příležitost?
  - Extrémní tlak na výkon, termíny , nehrazení některých standardních nákladů

Nářaďovna = nástrojárna



DIEFFENBACHER
DIEFFENBACHER

TRIMILL

Nářaďovna – přímé dopady

- **Nižší budgety na nástroje i díly u nových generací vozů**
- **Zkracování náběhových cyklů** – kratší čas na dodávky zkušebních dílů VFF, PVS

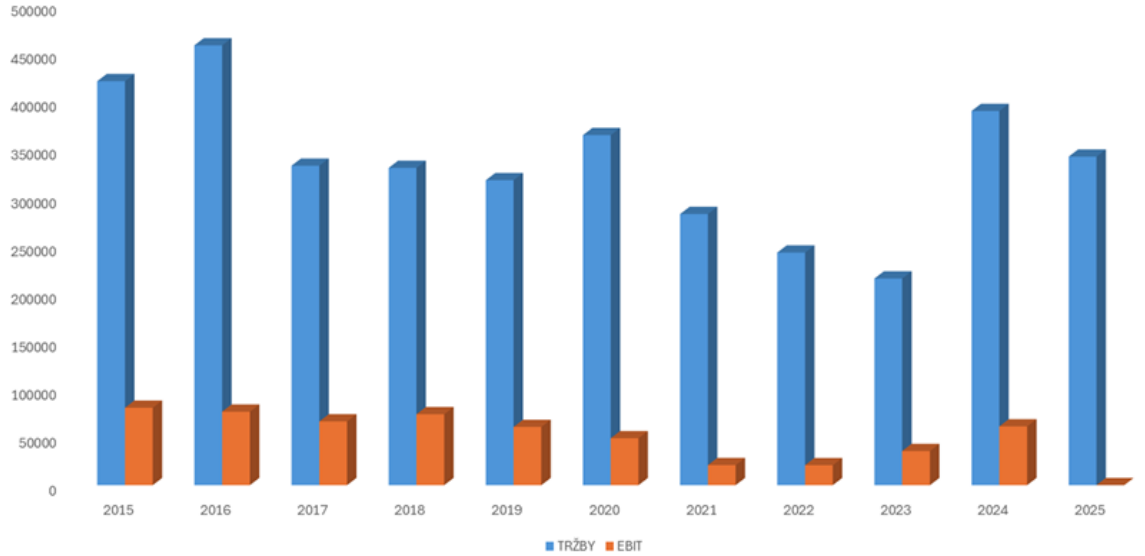
Nářaďovna – přímé dopady

- **Přesun výroby nářadí do levnějších regionů**
  - Korea, Tchaj-wan, Čína, Vietnam
  - Statní dotace
  - Aktuální volné kapacity – nižší ceny

- **Neschopnost evropských nástrojáren konkurovat v nákladech - insolvence nebo ukončení výroby u některých evropských nástrojáren**

- **Menší počet dílů , snižování marží**

Tržba / Ebit Nářaďovna



Kam směřuje český automobilový průmysl?

V Praze 27.11.2025

TMA
Turnaround Management Association®
Dedicated to Corporate Renewal