



Česká republika

Automotive

Q2 2026



Sector Risk Rating

3

Sensitive risk

Strukturální nedostatky,
nepříznivý výhled

Klíčová rizika a příležitosti

Výhled poptávky po automobilech v Evropě zůstává vytrvale nejistý. Ani pět let po pandemii se trh stále nevrátil na předkrizovou úroveň – počet nových registrací v EU je stále přibližně o pětinu nižší než na vrcholu v roce 2019. Případné známky oživení navíc narážejí na řadu překážek. Hospodářský růst v hlavních evropských ekonomikách, především ve Francii a Německu, zůstává slabý. Omezená kupní síla domácností drží zájemce o větší investice stranou a spotřebitelé jsou stále zdrženliví při přechodu na elektromobily. To přichází v době, kdy regulatorní požadavky nutí automobilky rozšiřovat nabídku elektrických vozů, což vytváří nákladný nesoulad mezi tím, co výrobci musí prodávat, a tím, co jsou zákazníci ochotni kupovat.

K tomu se přidává nový externí šok: americká cla ve výši 15 % s hrozbou jejich zvýšení až na 25 %, která již vedla k poklesu exportu evropských automobilů do USA zhruba o pětinu. Současně evropské výrobce tlačí Čína ze dvou stran – na čínském trhu vytlačuje evropské značky z dříve velmi ziskového segmentu a zároveň jim konkuruje agresivní cenovou politikou na evropském domácím trhu.

Poptávka sice neklesá dramaticky, ale téměř všechny faktory, které ji dříve podporovaly, se změnilы v překážky růstu.

Elektromobily na bodu zlomu

Pomalé rozšiřování, silnější dynamika v roce 2026.

Evropský plán dekarbonizace, který počítá se snížením emisí o 90 % do roku 2035, přiměl automobilky uvádět na trh elektrické modely rychleji, než jakým tempem byli spotřebitelé ochotni přecházet na elektromobilitu. Pokrok proto zůstával poměrně pomalý. Bateriové elektromobily (BEV) tvořily v roce 2025 pouze 17,4 % prodeje nových vozů v EU, oproti 13,6 % o rok dříve.



Překážky jsou dobře známé: výrazné rozdíly mezi státy, které jsou v adopci elektromobilů na špici, a těmi, které zaostávají. Zatímco v severovýchodních zemích dosahuje podíl elektromobilů na prodejích 80–98 %, v Itálii a Španělsku se stále pohybuje pouze v jednotkách procent. Dalšími brzdami jsou nerovnoměrně rozvinutá dobíjecí infrastruktura a především nestabilní systém nabídek. Nejvýraznějším příkladem je Německo, kde po náhlém zrušení státní dotace na nákup elektromobilů klesly registrace BEV v roce 2024 o 27 %. Tento vývoj potvrzuje zkušenosti Norska a Číny, které ukazují, že dlouhodobá a konzistentní podpora je klíčová pro vytvoření samostatně udržitelného růstu trhu.

Česká republika, která se díky investicím německých a asijských automobilek postupně stává významným výrobním centrem elektromobilů, je na vývoj této poptávky přímo navázána. Výhled pro rok 2026 však působí výrazně příznivěji. Podíl elektromobilů na nových registracích vzrostl v prvním čtvrtletí na 19,4 % z 15,2 % ve stejném období předchozího roku. Růst podporuje především vlna cenově dostupnějších modelů, sílící konkurence čínských výrobců a obnovené programy podpory v některých evropských zemích a také v Německu, kde byly znovu zavedeny podpůrné programy. Dalším impulzem se stal růst cen pohonných hmot po konfliktu s Íránem, který výrazně zvýšil zájem o elektromobily. Zároveň roste důvěra spotřebitelů díky prodlužujícímu se dojezdu vozidel, rychlejšímu nabíjení a dalšímu rozvoji dobíjecí infrastruktury. Ambiciózní cíle a skutečný vývoj trhu se tak konečně začínají přibližovat.

Čínské značky získávají v Evropě stále silnější pozici

Čínské automobilové značky se v Evropě během několika let posunuly z okrajových hráčů mezi významné konkurenty. Jejich souhrnný podíl na trhu EU dosáhl v prvních čtyřech měsících roku 2026 přibližně 6 %, což je téměř dvojnásobek oproti 3,2 % ve stejném období předchozího roku. Na širším evropském trhu, včetně Spojeného království a zemí EFTA, činil jejich podíl přibližně 7,3 %. Za celkovými čísly se však skrývají výrazné rozdíly mezi jednotlivými zeměmi. Na trzích, jako jsou Spojené království nebo Norsko, kde je rozšíření elektromobilů v Evropě nejpokročilejší, překročily čínské značky ve druhém čtvrtletí hranici 10 % podílu na nových registracích vozidel.

Pro Českou republiku představuje tento trend nepřímou hrozbu. Každý vůz vyrobený v Číně a prodaný v Evropě je zároveň vozem, který nebyl vyroben v některém z evropských závodů. Slabší výroba v Evropě se následně promítá do nižší poptávky po komponentech i do menšího objemu zakázek pro montážní závody ve střední Evropě. Výsledkem je tlak nejen na tržby, ale i na již tak nízké marže v celém dodavatelském řetězci. Právě omezení tohoto trendu je jedním z cílů nově připravovaných pravidel EU zaměřených na podporu podílu evropské výroby („Made in EU“), která mají pomoci chránit zmenšující se domácí trh pro automobily vyráběné v Evropě.

Česká republika zatím není hlavním cílem čínských investic

Vlna čínských investic do výroby elektromobilů a baterií v Evropě se České republice prakticky vyhnula a směřovala především do okolních zemí. Největším příjemcem čínských investic v evropském automobilovém sektoru se v období 2016–2026 stalo Maďarsko, které přilákalo přibližně 27 % všech čínských automobilových investic v Evropě, a předstihlo tak dokonce i Německo. Významné investice směřovaly rovněž do Srbska a v posledních letech také na Slovensko, zatímco Česko zůstalo stranou.

Částečně jde o důsledek vědomého politického rozhodnutí. Česká republika dlouhodobě přistupuje k čínským investorům opatrněji a často je vnímá jako potenciální strategické riziko pro domácí ekonomiku. Tato zdrženlivost však má i svou ekonomickou cenu. Bez větších investic do navazujících výrobních kapacit – ať už financovaných čínským, nebo evropským kapitálem – hrozí, že český automobilový průmysl zůstane převážně montážní základnou s omezenou možností

posouvat se k činnostem s vyšší přidanou hodnotou.

Nejviditelnějším příkladem tohoto rizika je zastavení projektu české bateriové gigafactory, který byl odložen kvůli nedostatečné ekonomické návratnosti. Tento případ zároveň ukazuje na prohlubující se rozdíl mezi Českou republikou a některými východoevropskými zeměmi, které k přilákání nových investic přistupují výrazně aktivněji a díky tomu si budují silnější pozici v nově vznikajícím ekosystému elektromobility.



Přehled globálního odvětví

Těžiště automobilového průmyslu se přesouvá do Asie, především do Číny. Globální automobilový trh roste v roce 2025 již třetím rokem po sobě. Prodeje se zvýšily přibližně o 5 %, což představuje zrychlení oproti růstu o 3 % v roce 2024. Hlavním motorem tohoto růstu se však jednoznačně stala Asie.

Dva největší vyspělé trhy vykazovaly pouze omezenou dynamiku. Evropský trh stagnoval, zatímco ve Spojených státech vzrostly prodeje jen o 2 %. Naproti tomu Čína zaznamenala silný růst o 9 %. K celkovému růstu přispěly také Jižní Amerika, Blízký východ a další rozvíjející se ekonomiky. Region Asie a Pacifiku bez Číny a Japonska vykázal umírněnější růst kolem 3 %.

Rozložení sil na světovém automobilovém trhu se tak rychle mění. Samotná Čína dnes představuje přibližně 37 % celosvětových prodejů automobilů, což je o dva procentní body více než v roce 2024 a o osm procentních bodů více než v roce 2019. Naopak podíl Evropy klesl pod 20 % a Severní Ameriky na 21 %, přičemž oba regiony se nacházejí na historicky nízkých úrovních.

Dohromady již Čína a ostatní země regionu Asie a Pacifiku tvoří více než polovinu světového automobilového trhu, přibližně 55 % všech prodejů. Hlavním příběhem roku 2025 proto není pouze růst počtu prodaných vozidel, ale především pokračující přesun těžiště globálního automobilového průmyslu do Asie, a zejména do Číny.

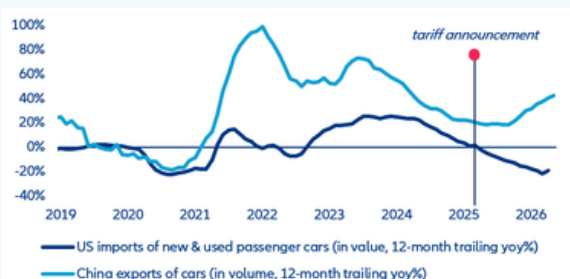
Pravidla hry se změnila: protekcionismus je všudypřítomný a čínská konkurence expanduje na mezinárodní trhy.

Na jedné straně 25% dovozní clo uvalené Spojenými státy výrazně zvýšilo náklady na vstup na nejziskovější automobilový trh světa. To představuje přímý zásah pro japonské a jihokorejské výrobce, kteří podle odhadů generují 30–50 % svých tržeb v USA. Zároveň je nutí řešit zásadní otázky týkající se přesunu výroby a přeskupování dodavatelských řetězců.

Na druhé straně sílí vlna čínského exportu. V důsledku tvrdé cenové konkurence a nadměrných výrobních kapacit na domácím trhu směřují čínské automobilky přebytečnou produkci do zahraničí a hledají nové zdroje růstu. Jejich podíl na evropském trhu se během roku 2025 přibližně zdvojnásobil na zhruba 6 % a na konci roku se již blížil 9 %. Nejrychleji přitom postupují na rozvíjejících se asijských trzích, kde tradičně dominovaly právě japonské a jihokorejské značky.

Nejde o okrajovou hrozbu. Noví hráči kombinují agresivní cenovou politiku s reálným technologickým náskokem v oblasti elektromobilů a softwarově definovaných vozidel. A přicházejí právě v době, kdy se obchodní prostředí zpřísňuje na obou frontách. Protekcionismus už není pouze americkým reflexem, ale stále více i evropským. Evropská unie totiž zavedla na čínské elektromobily cla až do výše 45 %.

Omezený přístup na klíčové trhy, sílící konkurence a rostoucí obchodní bariéry na obou stranách vytvářejí pro zavedené automobilky mimořádně náročné prostředí.



Dovoz automobilů do USA a export automobilů z Číny
(12měsíční klouzavý meziroční růst)

Sources: BEA, China Customs, Allianz Research

Ziskovost tradičního automobilového průmyslu se vytrácí – a cla jsou jen částí příběhu. Pro evropské, americké a japonské automobilky představoval vrchol rok 2022, kdy díky silné cenotvorbě po pandemii dosahovaly dvouciferných provozních marží (EBIT). O tři roky později se však většina z nich pohybuje pouze v nízkých jednotkách procent. Evropské automobilky jsou mnohdy jen těsně nad hranicí ziskovosti a některé se již dostaly do ztráty. Situace je natolik vážná, že manažeři začínají otevřeně hovořit o „křizi“.

Nové obchodní bariéry zvýšily náklady na přístup na zahraniční trhy i na vstupní materiály, tlak na ziskovost je však mnohem širší. Například spor kolem společnosti Nexperia na konci roku 2025 – nizozemsko-čínský konflikt týkající se výrobce velmi levných polovodičových součástek – donutil několik velkých evropských a asijských automobilek omezit výrobu a dočasně zastavit některé výrobní linky. Ukázalo se tak, že i jediná zdánlivě nevýznamná součástka může zastavit celý závod a že narušení dodavatelských řetězců zůstává významným zdrojem nákladových rizik.



Automobilky navíc odepisují část svých dřívějších investic, které nepřinesly očekávané výsledky – od aktivit na čínském trhu až po projekty zaměřené na elektromobilitu. Slabší než očekávaná poptávka po elektromobilech jim zároveň neumožnila dosáhnout potřebného objemu výroby ke snižování nákladů. Rozdíl mezi ziskovými vozy se spalovacím motorem a často ztrátovými elektromobily tak zůstává nadále výrazný.

Evropa navíc čelí dalším překážkám. Poptávka na trhu neposkytuje výrobcům potřebnou podporu, protože objem trhu zůstává přibližně o pětinu nižší než před pandemií v roce 2019. A ani dvě největší evropské ekonomiky – Německo a Francie – zatím nevykazují dostatečně silné oživení, které by automobilovému sektoru pomohlo vrátit se na trajektorii růstu.

Dynamika tržeb a ziskovost podle původu automobilky a roku založení (od roku 2019)



Čína ovládá trh s elektromobily – na obou stranách transakce. Kупuje více elektromobilů než zbytek světa dohromady. Bateriové a plug-in hybridní vozy dnes představují více než polovinu nově prodaných automobilů na domácím trhu, což z Číny činí praktický vzor toho, jak vypadá masová elektrifikace dopravy v praxi.

Zároveň je dokáže vyrábět levněji. Na domácím trhu soupeří více než stovka značek v intenzivní cenové válce, kde přežití vyžaduje minimální marže a neustálou optimalizaci nákladů. Právě tyto schopnosti – efektivita, nízké náklady a schopnost rychle inovovat – si nyní čínští výrobci přináší i na zahraniční trh.

Výsledkem je konkurence, na kterou zavedení západní výrobci jen obtížně hledají odpověď. Čínské automobilky totiž konkurují současně cenou i technologickou vyspělostí.

Tím se dále prohlubuje evropské dilema. Podíl elektromobilů na nových registracích v EU dosáhl v roce 2025 pouze 17,4 %, což je výrazně méně, než by bylo potřeba k naplnění evropského cíle ukončit prodej nových vozů se spalovacím motorem do roku 2035.

To vyvolává nepříjemnou otázku: měla by Evropa více spolupracovat s čínskými partnery, využít jejich kapitál a know-how a urychlit tak rozšíření elektromobility i plnění klimatických cílů? Přínosy jsou zřejmé – levnější vozidla a rychlejší rozvoj trhu. Stejně zřejmá jsou však i rizika. Větší závislost na silném zahraničním konkurentovi by mohla dále oslabit již tak křehký domácí automobilový průmysl a vyměnit environmentální přínos za průmyslovou ztrátu.

Spojené státy se vydaly opačnou cestou. Po zrušení federální daňové podpory ve výši 7 500 USD v září 2025, omezení podpůrných opatření pro elektromobilitu a přibližně polovičním poklesu prodeje elektromobilů se americké automobilky vracejí k vozům se spalovacími motory a hybridním pohonům. Detroit tak fakticky obnovuje dosavadní směřování, které pravděpodobně přetrvá až do doby, než se změní politické priority.

Baterie jsou oblastí, kde otázka průmyslové suverenity nabývá největšího významu – a kde je náskok Číny nejvýraznější. Každý výpadek v dodavatelských řetězcích v posledních letech přinesl stejné poučení: kdo kontroluje výrobu bateriových článků, kontroluje celý automobilový průmysl. A jediné narušení dodávek může zastavit výrobní linky napříč celým kontinentem.

Z tohoto pohledu je Evropa ve zranitelné pozici. Od roku 2018 investovala Čína do výroby baterií přibližně 282 mld. USD, tedy více než dvojnásobek investic Spojených států a Evropy dohromady a zhruba šestinásobek evropských investic, které dosáhly přibližně 44 mld. USD.

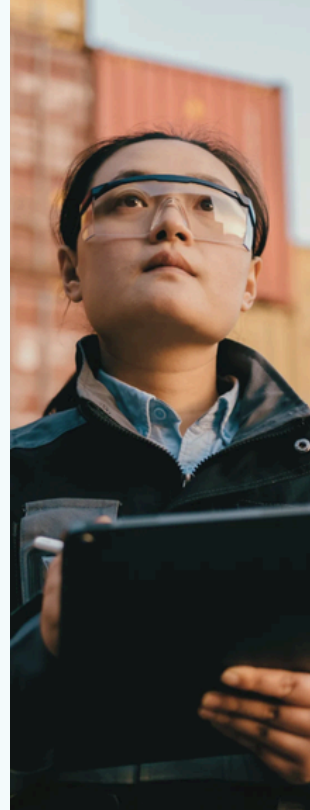
Evropský pokus vybudovat vlastního bateriového šampiona navíc utrpěl vážnou ránu, když klíčový projekt na začátku roku 2025 skončil bankrotem. Tím se ještě více otevřel prostor pro asijské dodavatele. Současná evropská strategie je proto do značné míry kompromisem: místo budování vlastních kapacit se zaměřuje na získání potřebných technologií a know-how ze zahraničí.

Čínští výrobci baterií a automobilů mezitím v Evropě intenzivně investují. Budují nové továrny na bateriové články a gigafactory v hodnotě miliard eur, případně přebírají výrobní závody, které evropské automobilky již nedokážou dostatečně vytižit. Uzavřené továrny znovu spouštějí výrobu, získávají podíly v nevyužívaných závodech a jejich modely se stále častěji vyrábějí přímo na evropských výrobních linkách.

Pro evropské automobilky, které čelí tlaku na snižování nákladů a současně se snaží udržet výrobu i pracovní místa, představuje čínský kapitál vítanou finanční injekci. Právě v tom však spočívá potenciální riziko.

To, co dnes vypadá jako cesta k dosažení klimatických cílů a zároveň jako způsob, jak udržet výrobu v chodu, se může postupně proměnit v trvalou závislost. Historicky významné evropské odvětví by se tak mohlo postupně vyprázdnit zevnitř, zatímco jeho továrny by stále více fungovaly díky zahraničnímu kapitálu, technologiím a obchodním podmínkám diktovaným zvenčí.

Otázkou už není, zda Evropa dokáže vyrábět baterie. Otázkou je, jak velkou část vlastního automobilového průmyslu bude ochotna obětovat, aby je vyráběla.



Dalším klíčovou oblastí bude autonomní mobilita. Automobil se postupně mění z mechanického výrobku na softwarovou platformu. Tento trend je již v běhu a s rozvojem a širším využitím umělé inteligence napříč automobilovými systémy dále nabírá na intenzitě.

Nejvýraznějším projevem této proměny je autonomní řízení. Přestože se tento trh stále nachází v rané fázi komerčního rozvoje, již nyní do něj směřovaly roky investic a během příštích pěti až deseti let by mohl dosáhnout hodnoty desítek miliard dolarů.

I zde je rozložení sil podobné jako v případě elektromobility. Pokud jsou robotická taxi (robotaxi) ukazatelem schopnosti technologie nasadit ve velkém měřítku, Spojené státy a Čína si již vybudovaly výrazný náskok. Největší americký provozovatel dnes uskutečňuje přibližně 500 000 placených jízd bez řidiče týdně v desítkách měst, zatímco největší čínský hráč realizuje zhruba 350 000 takových jízd týdně ve více než dvaceti městech. Obě země navíc začínají expandovat také do Evropy.

Příznačné je, že první služby autonomní přepravy bez řidiče na evropských silnicích zavádějí američtí a čínští provozovatelé, nikoliv evropské společnosti.

Evropa prohrála závod o baterie mimo jiné proto, že reagovala příliš pomalu. V oblasti autonomního řízení si podobné zaváhání nemůže dovolit. Technologie je stále v dostatečně raném stadiu vývoje, takže o výsledku soutěže ještě není rozhodnuto. Okno příležitosti, během něhož si tradiční evropské automobily mohou udržet vedoucí postavení, se však rychle zužuje.

Průměrný odhad komerčního rozšíření autonomních technologií v osobních vozech

Autonomous level (cars)	Europe	North America	China	APAC	Average	Spread vs. 2023 estimate
L3 (highway pilot)	Beyond 2035	2028	2026	2029	2028	
L4 - limited usage on highway / specific urban areas)	2035	2031	2030	2029	2032	+2Y
L4/L5 (robotaxi) in urban areas	2032	2025	2028	2031	2030	+1Y





Přehled sektoru na lokálním trhu

Domácí poptávka po automobilech v České republice se vrátila k růstu, její dopad na místní průmysl však zůstává omezený. Kumulativní počet nových registrací za posledních dvanáct měsíců dosáhl v roce 2025 přibližně 249 tisíc vozidel, což představuje meziroční nárůst o 7,4 % a nejlepší výsledek od rekordního roku 2017. Po propadu v období po pandemii covidu-19 se trend růstu registrací opět jednoznačně obrátil směrem vzhůru.

Hlavním motorem tohoto vývoje je makroekonomické prostředí. Slábnoucí inflace, která se vrátila přibližně ke 2 %, spolu s růstem reálných mezd, nízkou nezaměstnaností kolem 2,8 % a postupným poklesem úrokových sazeb obnovily důvěru spotřebitelů. Silnější koruna vůči oslabujícímu americkému dolaru navíc pomohla zmírnit náklady na dovoz a výrobní vstupy.

Výrazným pozitivním trendem je také růst poptávky po elektromobilech. V průběhu roku 2025 patřila Česká republika v některých obdobích k nejrychleji rostoucím trhům s elektromobily v Evropské unii, přestože čistě bateriové vozy stále tvoří relativně malou část domácího trhu.

Je však třeba vnímat velikost českého trhu v širších souvislostech. Tuzemský trh absorbuje méně než desetinu produkce českých automobilek, a nemůže proto nahradit vývozní poptávku. Silnější domácí poptávka nicméně představuje vítaný stabilizační prvek. Ačkoliv její přínos zůstává omezený, pomáhá alespoň částečně kompenzovat zpomalující růst exportu v důsledku amerických cel a slabší poptávky na evropských trzích.

Registrace nových osobních automobilů v České republice
– 12měsíční klouzavý součet a dynamika růstu

Sources: ACEA, Allianz Research



Za příznivými výrobními výsledky se skrývá problém trojí závislosti. Zaprvé, Česká republika spotřebuje jen malou část své automobilové produkce – více než 90 % vyrobených vozů směřuje na export.

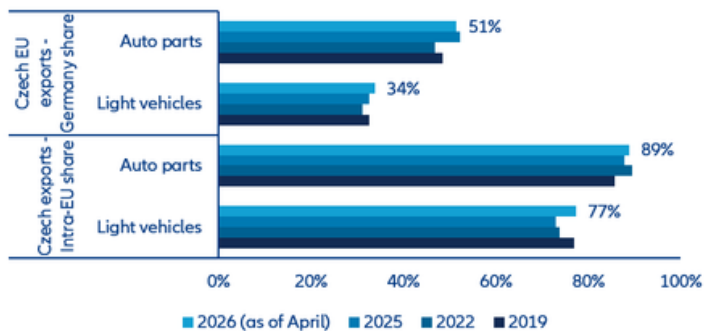
Zadruhé, tento export je silně orientován na evropské trhy. Přibližně 89 % vývozu automobilových dílů a 77 % exportu osobních automobilů zůstává v rámci EU-27. Český automobilový průmysl je tak výrazně závislý na jediném regionálním trhu, jehož růst je v posledních letech spíše utlumený.

Zatřetí – a to představuje největší riziko – je zde silná vazba na Německo. To samo o sobě absorbuje přibližně 51 % českého exportu automobilových dílů a 34 % vývozu osobních automobilů. Tato vysoká koncentrace se od roku 2019 téměř nezměnila.

Právě tato závislost se nyní stává významnou zranitelností. Německé automobilky, včetně koncernu Volkswagen, jehož součástí je i Škoda Auto, čelí poklesu ziskových marží, vysokým nákladům spojeným s přechodem na elektromobilitu, silící konkurenci čínských výrobců a také 15% americkým clům, která již snížila vývoz německých automobilů do Spojených států téměř o pětinu.

Jakékoli omezení výroby v Německu se proto rychle přenáší do celé dodavatelské sítě a dopadá i na české výrobce komponentů. Výkonnost českého automobilového průmyslu je tak do značné míry navázána na kondici německého sektoru. A ten se v současnosti nachází pod značným tlakem.

Export českých automobilů a automobilových dílů v Evropě – podíl exportu do EU-27 a podíl Německa v rámci EU-27
Sources: Eurostat, Allianz Research



Útlum německého automobilového průmyslu hrozí rozšířením negativních dopadů do celé evropské dodavatelské sítě. Provozní marže německých automobilek se propadly z přibližně 14 % v roce 2022 na zhruba 4 % v roce 2026. Tlak na ziskovost se přitom přenesl i na dodavatele, jejichž marže klesly ještě níže, přibližně na 3 %, a vůbec poprvé se dostaly pod úroveň samotných výrobců automobilů.

Tento vývoj dobře ilustruje současnou situaci v odvětví. Automobilky pod tlakem chrání vlastní hospodářské výsledky tím, že od svých dodavatelů vyžadují stále nižší ceny a přísnější podmínky. Dodavatelé ve střední a východní Evropě, kteří jsou úzce navázáni na německé výrobce, tak čelí slabší poptávce, nižším objemům zakázek a rostoucímu tlaku na restrukturalizaci nákladů.

Česká republika je v tomto ohledu vystavena dvojnásobnému riziku. Přibližně dvě třetiny domácí automobilové produkce jsou dnes napojeny na jedinou německou automobilovou skupinu. Současně však disponuje určitou konkurenční výhodou. Náklady práce jsou v Česku přibližně o 55 % nižší než průměr EU-27 a zhruba poloviční oproti Německu. Pokud se tedy německé automobilky rozhodnou přesouvat výrobu za účelem snižování nákladů, Česká republika patří mezi přirozené příjemce těchto investic.

Tato výhoda má ovšem své limity. Ve srovnání s ostatními zeměmi střední a východní Evropy patří Česká republika k nákladově dražším výrobním lokalitám. Maďarsko, Polsko i Rumunsko nabízejí nižší mzdové náklady, a stejná ekonomická logika, která zvýhodňuje Česko vůči Německu, tak naopak znevýhodňuje Českou republiku v konkurenci se sousedními zeměmi regionu.

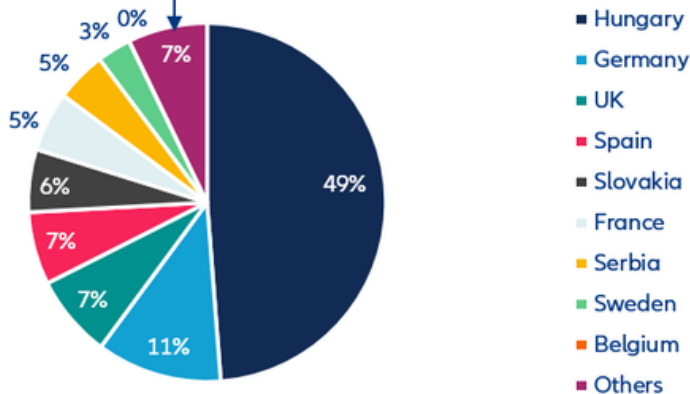


Hrozba průmyslové specializace s nižší přidanou hodnotou V letech 2023–2026 nezískala Česká republika žádnou z čínských přímých zahraničních investic (FDI) směřujících do evropského automobilového průmyslu. Naproti tomu samotné Maďarsko přilákalo 49 % těchto investic a upevnilo si pozici hlavního evropského centra elektromobility s vazbou na čínský kapitál. Nacházejí se zde největší evropské závody na výrobu baterií a elektromobilů. Svůj podíl získaly také Slovensko (6 %), Srbsko (5 %) či Německo (11 %), zatímco Česká republika zůstala zcela stranou. Rizikem je, že český automobilový průmysl uvízne v segmentu s nižší přidanou hodnotou, zaměřeném především na montáž vozidel a výrobu komponentů. Zatímco okolní země mohou díky zahraničním investicím a novým bateriovým technologiím postupovat výše v hodnotovém řetězci, Česko by mohlo ztrácet konkurenceschopnost v perspektivních částech odvětví.

Neochota aktivně přitahovat čínský kapitál, motivovaná zejména strategickými a bezpečnostními obavami, tak může v krátkodobém horizontu působit jako konkurenční nevýhoda. Tento pohled se však může časem změnit.

Evropská debata se stále více zaměřuje na ekonomickou suverenitu, snižování závislosti na Číně a podporu skutečně evropské výroby. Pokud budou nabývat na významu pravidla zvýhodňující produkci s vysokým podílem evropského původu, může se dosavadní obezřetnost České republiky ukázat jako strategická výhoda. Země by pak mohla být lépe připravena přilákat evropský kapitál a splnit přísnější požadavky na obsah produkce označované jako „Made in EU“, právě proto, že svůj průmyslový základ nepropojila ve větší míře s čínskými investory.

Czech Rep. = 0%



Výhled českého automobilového průmyslu zůstává nejistý: evropské problémy jsou strukturální, nikoli cyklické.

Podle sektorového výhledu lze očekávat, že výkon českého automobilového průmyslu bude do roku 2030 stagnovat kolem nulového růstu. V důsledku toho by podíl automobilového odvětví na českém HDP měl postupně klesnout ze současných 4,0 % na přibližně 3,1 %.

Příčiny tohoto vývoje jsou především strukturální, nikoli cyklické. Evropský automobilový trh čelí dlouhodobým problémům. Poptávka zůstává pod úrovní před pandemií covidu-19, sektor zatěžují americká dovozní cla a současně sílí konkurence čínských výrobců, na kterou Evropa zatím hledá jen obtížnou odpověď.

Zároveň se zásadně mění samotná podstata automobilového průmyslu. Automobil již není primárně mechanickým výrobkem se spalovacím motorem, jehož konkurenceschopnost stojí na technickém know-how a relativně levné kvalifikované pracovní síle. Stává se z něj nízkoe emisní, softwarově řízený produkt, jehož hodnota se stále více přesouvá do oblastí baterií, polovodičů a softwaru. Právě v těchto segmentech však Evropa ztratila technologický náskok ve prospěch Asie a Česká republika, tradičně orientovaná především na výrobu a montáž, zde disponuje omezenějšími konkurenčními výhodami.

Pro zemi, která významnou část svého hospodářského úspěchu vybudovala jako klíčová výrobní základna německého automobilového průmyslu, je závěr nepříjemný, ale zřejmý: dosavadní model růstu se postupně vyčerpává.

Úkolem České republiky již není vyrábět více automobilů podle včerejších pravidel, ale najít své místo v automobilovém průmyslu budoucnosti. To přitom nemusí znamenat pouze transformaci samotného automotive sektoru. Větší příležitosti se mohou otevřít také v navazujících odvětvích, kde evropská poptávka rychle roste, zejména v leteckém a obranném průmyslu. Tyto sektory mohou v příštích letech nabídnout nové zdroje investic, inovací i průmyslového rozvoje.

Allianz Trade je obchodní značka určena k označení služeb poskytovaných společností Euler Hermes

PROHLÁŠENÍ

Tento materiál byl vydán pouze pro informační účely a neměl by být považován za poskytování konkrétního poradenství. Příjemci by si měli tyto informace nezávisle posoudit a neměli by svá rozhodnutí nebo kroky činit výhradně na jejich základě.

Tento materiál nesmí být bez našeho předchozího souhlasu používán, uchováván, provozován, kopírován, reprodukován, zpracováván, upravován, překládán, publikován, přenášen, zobrazován ani zveřejňován, a to ani jako celek, ani po částech. Není určen k distribuci v žádné jurisdikci, kde by taková distribuce byla zakázána.

Přestože jsou tyto informace považovány za spolehlivé, nebyly nezávisle ověřeny a Allianz Trade neposkytuje žádná prohlášení ani záruky (výslovné či implicitní) ohledně přesnosti nebo úplnosti těchto informací. Allianz Trade rovněž nenese žádnou odpovědnost za jakékoli ztráty či škody vzniklé jakýmkoli způsobem v důsledku použití těchto informací nebo spoléhání se na ně.

Není-li uvedeno jinak, veškeré názory, prognózy nebo odhady se mohou změnit bez předchozího upozornění.

Euler Hermes SA, organizační složka Voctářova 2497/18, 180 00 Praha 8, zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze pod sp. zn. A 74831, identifikační číslo: 24181161, DIČ CZ683001769,
Tel: +420 232 000 777, klient.cz@allianz-trade.com, www.allianz-trade.cz

Euler Hermes SA, 1000 Brusel, Avenue des Arts 56, Belgické království, společnost je zřízena podle práva Belgického království, zaregistrována pod kódem 418, registrační číslo: 0403248596