

[Transcript] Vinohradská 12 / Zaplaví Evropu auta z Číny?

Tady je Matěj Skaličský a tohle je Vinohradská 12.
Evropů si prosu expanci vybrali čínské automovilký.
Letos obládli autosalon v Nichově.
Vývající, vývající, bude tak za 10-15 letně čím, co je dnes Katojota nebo Volkswagen.
Čínská auta se valí na Evropu.
Čím chtějí osilnit, nejsou bezpečnostní hrozbou.
A nebo naopak, není to výtaná konkurence Evropským gigantům.
A vůbec vážně se valí, nebo teprve nastartovala.
Na to všechno se ptám boj těch a dobeše motoristického novináře se se dobro finmak.
Dnes je pondělí 11. září.
Ahoj, vítěj, tady u nás ve Vinohradské 12.
Ahoj, díky za pozvání.
Jak často vojto teď podkáž čínské auto na Evropské silnice a ptám se na značky BYD, Chery, NIO, Ly Auto, X-Pank a podobně?
Uprímně asi jediná čínská auta, která vopčas výdám, tak jsou MGZ-S, což je půdnibrycká značka, ale dneska už koupená kompletně vyráběná v Číně, což je takové levné SUE-čko, equivalentní tráda Či Duster.
Občas potkám nějaké testovací nejspíš NIO, nebo něco takového, ale to jsou zamaskoane testovací prototypy a než by si to tady někdo koupil.
Je bych z tady viděl čínská auta v nějaké větší míře, normálně prodávaná, tak si vlastně nevypovu, že bych něco takového potkám.
No, proč se na to ptám?
Za tím, co předlety, kdy jsme ještě oba jezdili nebo já už nejezdím ty stále jezdíš, ale když jsem byl třeba v ženevi nebo ve Frankfurtu na autosalon, tak tam byl vždycky.
Bylo ich tam pár, pár stánků.
Byla to trochu rary, tak kterou všichni motorističní novináři tak jako okukovali, co se tak v číně vyrábí.
A teď je míchovský autosalon plný, plný čínských aut a čínská elektrická auta podle KPMG nebo po radenské společnosti Inovev tvořej, asi deset procent nebo necelých deset procent Prodejí elektrických aut v Evropě a ten podíl roste a růzd dál bude letos stoplu prodejí čínských elektromobilů v Evropě o polovinu a blíží se milionu pro daných aut do zásufky.
Tak začíná podle tebe nějaká větší ofenzíva čínská do Evropě?
Větší ofenzíva očividně začíná.
Čínské automobilky se očividně snaží proníkat všechny trhy kam můžou, ale já jsem trochu skeptický k tomu, jestli ta ofenzíva bude tak razhansně úspěšná, jak oni si představují, protože Evropský trh, speciálně Evropský z všech trhů na světě, je nejcitlivější na, řekně mi, povězd snadčky a její zavedenost na tom trhu.
Je hrozně těžké, jsem proniknout zvlášť s čímkoliv dražím.
Já jsem čítl v novinách The New York Times v americkém deníku, že Čína tedy teď do Evropi masově vyváží tou, jsem ta čísla zmíněl, že jí chybí lodě k přepravě, že kdyby ty lodě měli, tak vyváží ještě mnohem víc.
Čínský eksport během třílet vyroslo čtyři krát.
Je to světový lídr v eksportu out, vyváží do velké Británie hodně,

taky do Belgie Španělska, že to jsou ty velké přístavy,
že to berou jako bránu do Evropské unie.
Proč si myslí, že Evropa je proč jinu zajímavá?
Tak je to jeden z nejbohatších trhů na světě.
Je to poměrně velký trh.
Je to občas zapomínáme, že jsme pořád na počet objevatel
větší trh než trh USA,
a vlastně než celá severní amerika,
oproti v všem ostatním trhum krovně USA,
tak jsme bohatší, takže je logické,
že tady se ta auta prodávají nejlep,
ale jedna věc je ta auta do Vest,
a druhá věc je ta auta Evropanům dokázat prodat.
To si myslím, že bude větší problém,
než je vyrobena do Vest.
No, šev francouzské automobilky Renault,
Lukáde Meo, teď v měchově o čínských autech řekl,
že jsou o generaci před námi,
k učinťí výrobci.
Evropské automobilky by měli dělat víc,
aby číňany dohnali.
Číňy jsou podle tebed down.
Čína má náskok v technologie,
a má náskok v tom,
že jsem mnohem dřív intensivně pustělá do toho,
aby si se hnala zdroje na suroviny,
aby začala na ty baterie stavit továrny.
V tom Evropa zaspala
a dost možná zaspala i v samotné technologie,
kde spousta tady,
když se nám ještět,
když se ještět,
když se ještět,
kde spousta Evropských aut[]
a tak stejně-
teď
když teď
moci write
představit c étan◆
Takže by byla napřed nějak zásadně v něčím jiném, než v těch baterkách.
Jo, o tu generaci to si nemyslíš, co říkal Lukátev.
Možná můžou být o generaci v tom, že co jsem tak viděl, tak mají čínská auta zvlášťat raší.
Velmi intensivní integraci buderných technologií, řekněme, a to obrovské displeje, všechno je
dotykové a tak.

Ale to už taky víme, že i třeba některé Evropské automobilky se teďka začíně odvraca od metody. Dáme všechno ovládání všichni v funcí v interiéru na dotykový displej, protože ono je to se hezké na fotce, ale nepraktické v realném životě a zjistilo se, že zákazníci to vlastně nechtějí.

A zejména s tím, že jakékoliv auto je u ní největší problém taková dotaženost těch věcí, které nejsou napravný pohled vidět.

To, jak dobře to jezdí z ledziska, naladění podvozku, po ergonomii, u vnitr, jak jsou věci tam, kde očekává, tak jak snadno fungují.

Jak jsou ta auto user friendly prostě.

Ano.

Přesně tak, tak když místo auto, které vyrobila automobilka, která vyrábí ta auto už 100 let a mají tohle vychytané,

tak když se sedne auto, kde ten uživatelský interface vyrobila firma, která dělá telefony, tohoto může být hezké, ale pak to nebude fungovat,

tak jak byste úplně si představovali.

Na řada těch čínských automobilek je poměrně mladá mnohody pár let a tystu změňoval tu propojenost. Jak je silná, jak je velká?

Nejsilnější tam ta závislost z ledziska těch baterek, čehož, ale pokud vím se Evropské automobilky snaží co nejvíc zbavit stavbou toho,

čemu se díky Tesla začilo říkat gigafaktorís, takže velkých továren na baterky,

z těch každý větší výrobce snaží teďka mít vlastní tovaru na baterie, příměň moje znalosti nesahy na to, jak je to teďka s těma svojrovina,

protože to je komplexnější problém, to je spíš africká geopolitika a podobně, ale všichni se i snaží najít svojroviny dінде,

než tam, kde to má opšancované čína. Nisměně to propojení je pořád docela zásadní,

teď se začalo i rozslíchat situace, jakože třeba některé automobilky koncernu Volkswagen se domluvili s čínskými automobilkami,

že budou používat jejich platformy, nicméně to vypadá, že tohle se nemá týkat aut pro Evropský trech,

ale jenom pro Tečínsky.

že to budou auta, jenom pro čínu, že to, co bude vyrábět koncern Volkswagen v Evropě,

tak má pořád stát na platformách, které teďka bude to známe, nebo se těchka budou představovat a jsou určitě německé.

Tam je to tříž zajímavý ten příběh toho, jak k tom propojení vlastně že ho v minulosti došlo, protože Evropské automobilky viděli,

tak jak já ten příběh znám, že čínský trech roste.

Chceli tam najít nějaké uplatnění, jenže podle čínských zákonů samozřejmě se museli propojec nějakými čínskými firmami,

aby tam mohli ta auta prodáva. Tím pádem trošku otevřeli vrátka do svého know-how a do svých výrobních procesů čínským firmám,

jenže čínský trech vyrostil tak, že ty Evropské už moc nepotřebuje a Evropské automobilky tam strácejí.

Teďka to tak vypadá, samozřejmě tam je zásadný rozdíl v tom, že na čínském trhu nemají čínské automobilky to stygma, že jsou čínské.

Evropské automobilky tam mají šanci, pokud to jsou premiové značky, pokud nejsou, tak je těžké

toho čínského zákazníka přesvědčit,

proč by si mělo koupit Evropské auto, které je pořád dražší, protože se velká část komponent vždycky bude dovážet z Evropy, což je drahé.

To je třeba problém škodovky, která letos má oznámit zdá se stáhnout čínské automobilky.

Tedka podle posledního rozhovoru s Martinem Jánem, co vyšel tuším, že v E15 tak to vypadá, že tučínu nechávají, že se tam dostali na to, že přestali prodávat,

ale problém pro něj je, že škodovka je výrobně na čínském trhu stejně drahá, nebo dokonce dražší, než Volkswagen a nemá tu váhu té značky, protože Volkswagen už je tam někdy od osubdesátých let tuším,

takže je těžké na tom trhu tu škodovku prodat.

Podobný problém mají větší západní automobilky, protože ta výhodatá image tam není taková, a závazek rozdíl v nákladech je docela výrazný.

A to taky může být klíč k tomu oblíbenému tématu, že ta čínská auta budou strašně levná.

To se často objeví nějaká správa, že ta čínská automobilka představila auto velikosti oktavě, nebo velikosti eniaku, nebo čehokoliv za takovou a takovou cenu,

přičím, že ta cena je obvyklé tak 2,5 krát nižší, než na co jsme zvyklí tady.

Jenom, že potom přijde o kamži, kdy takové auto přijde na český trh, nebo na Evropský trh obecně, vyjde oficiální ceník a ono se na jednou zjistí, že to čínské auto po té, co projde vším, co potřebuje, aby se dalo prodávat v Evropě,

tak není 2 krát levnější, není ani o 3. levnější, ale většinou je tak zbloud o 10% levnější, než ekvivalentní zavězena Evropská značka, což na jednou pro toho zákazníka dost přestává být zajímavé.

Přemom zlediska toho, že na sekundárním trhu s ojetými auty bude vždycky 5 letě čínské auto, téměř bez servisní sítě, bez toho, aby lidi měli přehled o tom, jak jsou ta auta spolehlivá, aby tady bylo zavězeno dodávání náhradní dílu, všichni takhle věci bude mít hrozný propaz ceny, takže vlastně tu nižší cenu na začátku už jenom tohle vyrovná strašně rychle.

A není klíčen k pochopení, možná tě nižší ceny a absence v servisní sítě a toho nějak známého iména právě vytvoření těch partnerství s Evropskými automobilkami. My jsme ještě nezmínili, že Renault se má spojit s čínským Geely

v určitých ohledech bolvo je vlastně ne taky číňany už poslední kolik asi třináct let čínská automobilka Sajak velký státní podnik chce vystavět v Evropě svoj fabriku na výrobu aut.

Tohle je asi v podstatě zatím jediná cesta, jak bužou čínské automobilky úspěšně do Evropy. Mimo tohle bych možná věřil nějakému startlapu jako jo,

které když je čínské, tak určitému typu technologických načensů je možná, je bude přípravo stačně kůl, aby si ho koupili, ale pro tradiční zákazníky v podstatě jediná šanse jsou čínská auta pod Evropskou značkou.

To je ostatně vidět na tom, že co jsem viděl nějakou statistiku, tak na bryckém trhu je jeden z největších podílů čínských aut v Evropě a to téměřně věhnuzelně bude způsobené tím, že MG je tam tradiční domácí značka.

Vždyž si pamatují, že stará MG byla klasické, brycké sportiáky a má to nějakou nostalgickou hodnotu a podobný.

Jednak si myslím, že na kontinentální Evropě bude v Číně vyráběných aut z daleka nejspěšnější Volvo EX30, právě díky tomu, že vlastně nikone napadne, že to je čínské auto, protože je to navržené v Evropě, bude to vypadat poměrně Evropsky i kvalitou zpracování a vším ostatním a bude to takové

jako dobře, tak to vlastní čínaní, no dobře je to vyrobené v Číně, ale je to Volvo.

Pojďme si dostat ještě k jedné věci, totiž Čína je změňována v výročních správách bezpečnostní informační služby jako rozba.

V určitých ledistích tak byla tady velká kauza mobilu Huawei a toho zdaby měla tatočnická firma vystavět v Česku 5G-C v automobilech, které jsou prošpikování modernými technologiemi, ty si o tom sam lovil, tu rozbu nevidíš.

Myslím, že určitě tak nějak jako ze samotného principu většina moderných aut má minimálně online aktualizace softwareu.

Jak s tím začala Tesla dneskou už to mají skoro všichni čínská auta, budou mít určitě taky a vzlem k provázenosti čínských automobilek s čínskou vládou,

tak si dokážu představit různé bezpečnostní hrozby nenovej jako u telefonu, že ty telefony můžou někam posílat nějaká citlivá data.

Ta auto samozřejmě může taky, ale po pravdě řečených mám mnohem míň, protože ten telefon autový, kde jste, ale ten telefon už věděl před tím, takže až s auta vystoupí, takže to je jedno.

Ale dokážu se představit, že to auto se taky může dát na dálku s číni zastavit, kdyby to mělo být stěnul cennou online aktualizací,

co být, že prostě přesta nefungovat něco, a když by to bylo dostatečný podílnout na silnicích, tak v případě, že třeba, že bysme stáli na špatné starané podle nich války s Tajvanem, tak bych to asi radši v těch čínských auto viděl co nejmí.

Teď úplně je sopačné ohledi z kanál pack. Nemohou čínská auta v Evropě zvýšit konkurenci schopnost na tom trhu?

Tak samozřejmě tím, že budou, ale spoň o něco levnější, nebo se o to budou snážit, což teda zatím se jim úplně nedarí.

Tak můžou ty Evropské automovilký tlačit k tomu zejména, třeba u elektromobilu, aby šli dolůž cennou.

Nicméně, při měřevinov, v tuhle chvíli mi přijde, že jestli někdo tlačí Evropské automovilký do toho, aby zlevnili elektrická auta taketo Tesla, a ne čínské automobilky.

Vlastně není tady na trhu žádné čínské auto, které by bylo necestiči čisté ceny, ale cestiči poměru cena a nabízená hodnota, které by bylo na úrovni Tesla Model 3 nebo Y.

Jaká je budoucnost čínských aut v Evropě podle tebe? Já jsem to na začátku změňoval ty podíly tržní, které se pohybují kolem těch 10%,

tak jsou výhledy, že to má být za 2 roky 15%, že ten růst možná bude dal pokračovat.

Já si dokážu představit, že a myslím si, že to je vlastně nevyhnutelné, že ten nástup čínských automobilek bude trochu podobný tomu,

když na západní trhy přišli japonské automobilky někdy v 60. a 70. letech, když začali přicházet korejské od 80. a 90.

a s pořádným úspěchem a že řekneme v posledních 15 letech.

Kdy vždycky na začátku ta auta byla nekvalitní, zejména v takových těch věcech, na které právě Evropan nebo trochu Američan zvyklí,

že jak jsme mluvili o té dotaženosti toho od podvozku po uživatelský interfejs,

a postupně se to naučili a přestali tolik konkurovat cenovat a začali konkurovat kvalitou.

A třeba to, že ti a Hyundai se dostali vývojem aut právě v tédlech,

jakoby soft kvalitách, už opravdu na úroveň evropských aut,

tak po těch už desítkách let na Evropském trhu to někdy v průběhu minulé rekády udělali,

[Transcript] Vinohradská 12 / Zaplaví Evropu auta z Číny?

takže si prostě přitáhli více mene celá vývojova a oddělení z Evropských automobilek.
A potom jim ta auta začala fungovat tak dobře.
Čínské automobilky mají oproti třeba těm korejčům v těch 90. letech
a na začátku 100 letí to celá zásadní nevýhodu,
že my máme pořád trochu zafiksované, že Čína je levná
a že má strašně levnou práci a že to můžou vlastně uhrát na ceně díky tomu, že jsou levnou.
Jenom, že ono podle nedávných statistiky, který jsem se týval,
než jsem se vydal sem na poměry ceny práce v Číně a třeba východní Evropě,
Čína už je třeba proti Mexiku, co je důležité pro americký trech,
tak už je Čína průměrnými náklady na dělníka výrazně dražší
a dostává se už tím je náklady někam na úroveň východní části e.u.
Neupelně na naši úroveň, ale může být čistě...
Rumunskou bulharskou.
Rumunskou bulharskou, přesně tak.
Ty jsou třeba teďka zrovnatelně drahé z tu rozvinutější části Číny
a zase v té levné části Číny úplně nepostaví té automobilku
a nesežené tam kvalifikované lidi.
Takže o nich už předtím vlastně než se na ten Evropský trech pořádně vydali,
tak stratili tu největší výhodu.
No rozumím tom, takže cenová politika bude tím zásadním,
co rozhodne zdá Čínská auta na koniec zaplaví Evropu?
Já si myslím, že právě koli to mŕdle nehrozí to zaplavení,
a já se jako nevyhnutelný, protože čína začíná vyrábět auta,
je to obrovská země s potenciálně obrovským podílem na trhu,
tak určitě získá nějaký trždní podíl,
ale bude ho zjistět získávat podobně dlouho a podobně náročně,
jako to měli Japonci a Korejci před nimi.
Nebude to za pět letel, bude to třeba zapotráť?
Bude to trvat dlouho a myslím si, že budou to mít třeba mnohem snasší
na sobě bližších trzích i hový chodní ázie,
kde spoustal lidí si bude kupovat svoje první auta,
protože v těch se někdy běžní auta moc neměli
a budem jedno, že si koupí čínské auto, protože je to auto.
A tam nic tam nemají tak náročné,
bezpečnostní a ekologické předpisy,
jako tady z spoustovců, která ta auta prodraží,
takže tam budou moc třeba, že ta opravdu levná auta,
ale na Evropském a medickém trhu to budou mít nohem těšší,
protože jsou v konkurenci zavedený značek,
ty podmínkám auta zdraží, takže nebude to tak rychle, jak to vypadá.
Moz, díky, že jsme to tady společně mohli probrat.
Díky za pozvání.
Tohle už je všechno z Vinohradské 12.
z pravodejského podkástu Českého rozhlasu.

[Transcript] Vinohradská 12 / Zaplaví Evropu auta z Číny?

Dnes s Vojtěchem Dobešem, motoristickým novinářem,
zese do vrufinmak, bavili jsme se o čínských autech,
zdali nezaplaví v dohledné době Evropské silnice.
Nový týden je tu, s ním i pět nových epizod,
tohle byla první, ty další se chystají.
Aby vám neunikli, tak nás začnete odebírat
sme ve všech podkástových aplikacích.
Naslišenou zítra.