

# Škoda se stahuje z trhu, aby zachránila VW. Otázkou je, co zachrání Škodu

[autozive.cz/skoda-se-stahuje-z-ciny-aby-zachranila-vw](https://autozive.cz/skoda-se-stahuje-z-ciny-aby-zachranila-vw)

6. května 2023

Michal Sztolár

6. května 2023

Vypadá to, že naše největší automobilka definitivně uzná porážku v Číně a raději se stáhne, aby tak pomohla celému koncernu. A zamíří rovnou do země, která od Číny není tak daleko.



i

Kdysi do nebes vychvalovaný čínský trh se jakoby mávnutím kouzelného proutku stal pro Škodu (a potažmo celý koncern VW) noční můrou, to když jejich těžce vydobyté pozice zcela bez výčitek **obsadili domácí „električní tygři“, jimž je osud Škody zcela lhostejný.** Dravý kapitalismus v praxi? V Číně jsme nemohli čekat nic jiného. A jestli si někdo naivně myslel, že Číňané budou respektovat „tradice“ a stále kupovat to, co kupovali ještě včera, tak se zkrátka spletl. Pojďme se na ty zvraty a změny podívat společně.

## Číňanům je zcela jedno, co bylo včera

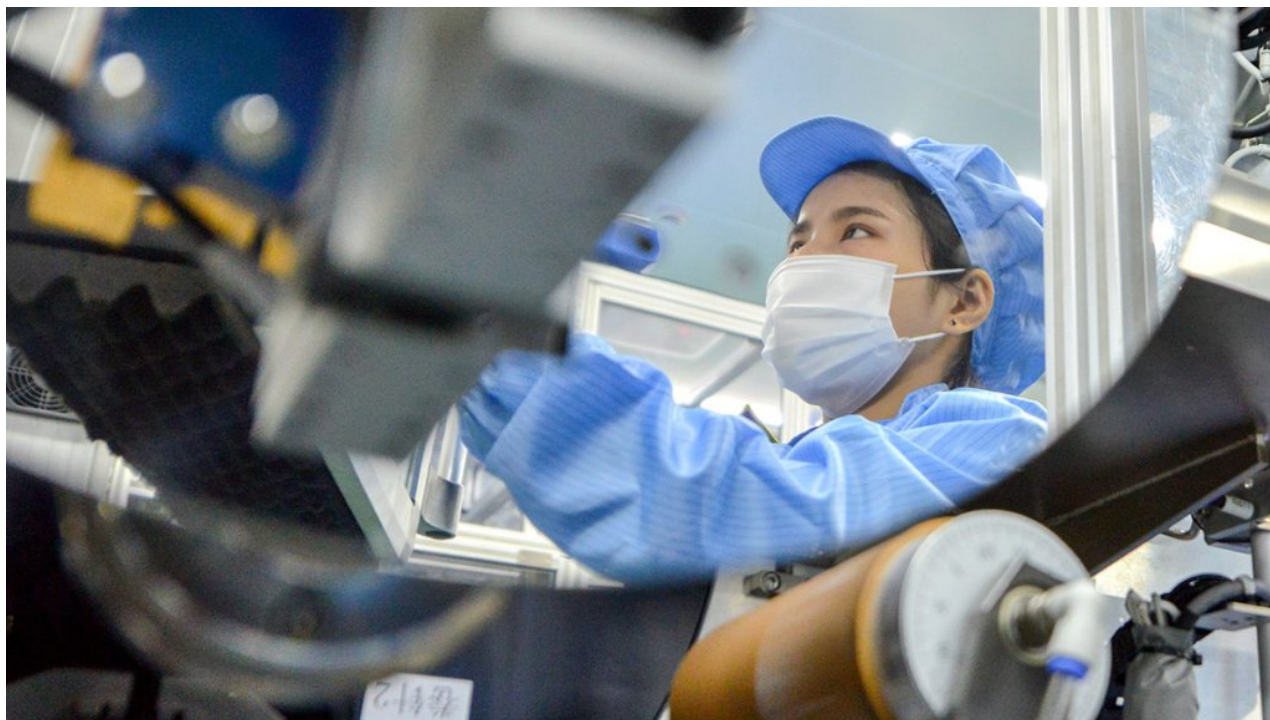
---

Číňany totiž tradice (alespoň v byznysu) naprosto nezajímají, a jestli jim něco opravdu, ale opravdu zásadně chybí, pak je to sentiment. A „úcta ke starším“. V okamžiku, kdy jim desítky jejich vlastních, **čínských značek servírují stovky nových, dokonalých produktů**, hodí bez jakýchkoli výčitek „přes palubu“ vše tradiční a osvědčené a koupí si nejnovější Nio, Geely, Chery nebo BYD – a samozřejmě online. VW pro ně v tu chvíli přestal existovat, se svými (na čínské poměry) drahými produkty. Navíc mají požehnání strany, a to má také svoji váhu.

## Kupujte domácí produkci, jen tak budeme úspěšní

---

Nevím, jestli přesně tohle je ten slogan, který jezdí na pomyslných alegorických vozech při „mávátkovém průvodu“. Nebo jestli něco podobného visí v každé tovární hale Foxconnu (**tam by to bylo pravda extra ironické**) a v každé druhé kanceláři, pravdou nicméně zůstává, že podobný trend Čína začala masivně prosazovat už od třinácté pětiletky vyhlášené v roce 2016. Podobnost s našimi pětiletkami čistě náhodná, pochopitelně. S jedním rozdílem: Číňané přechod ze socialismu na nejdrsnější kapitalismus zvládli zcela hladce, my jsme zůstali tak trochu na půli cesty.



i

Pro Škodu i VW tedy přišlo drsné vystrážlivění, ze 172 000 vozů prodaných ještě před několika lety na zhruba 36 300 za rok 2021 a zcela bezvýznamných (na čínský trh) 9 732 jednotek za rok 2022. Je k tomu ještě třeba něco dodávat? **Klaus Zellmer, předseda představenstva Škody, to pro německý Automotive News Europe Automobilwoche zkusil takto: „Společně s naším čínským partnerem ve společném podniku se podíváme na to, jak tam chceme pokračovat.“**

### **Cesta z Číny „kousek vedle“: do Vietnamu**

---

Člověk nemusí být extra diplomat nebo psycholog, aby obsah této strohé věty rozklíčoval. Odchod z Číny by značně pomohl víc se zaměřit na Indii, za kterou má v rámci koncernu VW odpovědnost. **Škoda chce navíc do Vietnamu, kde existuje značný růstový potenciál.** A kde současně firmy jako Geely nebo BYD nejsou doma. Jinými slovy, jako v Číně před deseti lety. Škoda vidí ve Vietnamu roční prodejní potenciál až na 40 000 vozů, včetně vozů vyrobených z dodaných sad a smontovaných v místní továrně, která má být otevřena v roce 2024.



i

To je už za rok, čili to můžeme brát jako hotovou věc. Byť Škoda zatím diplomaticky mlčí ve stylu „dosud nebyla přijata žádná rozhodnutí o možných změnách naší strategie“. Pochopitelně, „nevyzvoníte“ na sebe **úplně všechno dopředu, pokud nezbytně nutně nemusíte**. Odchod z Číny by VW jako koncernu nepochybně pomohl. Ubyla by mu vlastní konkurence (Octavia/Golf a Superb/Passat) a mohl by se důkladněji věnovat jenom jednomu jedinému. A sice vlastní značce.

### **Škoda pochopila situaci. Je nutné odejít a začít znovu**

---

Škoda je také zodpovědná za ruský byznys koncernu VW, který se po ruské invazi na Ukrajinu zastavil. Místo úplného stažení z Číny by Škoda mohla také uvažovat o prodeji pouze dovážených aut. **Čínské modely značky Škoda jsou aktuálně vyráběny** v továrnách společného podniku VW Group. „*Pokud chceme zaměřit naše úsilí, stojí za to podívat se na scénáře a pak se rozhodnout,*“ řekl Zellmer. Jako pragmatický byznysmen má myslím jasno. Pojďme tam, kde se nebudeme muset denně prát s nízkými cenami konkurence a státní podporou domácích firem.



i

A začněme zase dělat byznys, na jaký jsme zvyklí. Otázkou je, co se stane, až i ve Vietnamu vzniknou elektrické „start-upy“ a Škodě vznikne konkurence stejná, jaká je momentálně v Číně. Možná k tomu nikdy nedojde. **Čína má ohromnou technologickou základnu**, o které se Vietnamu může jen zdát. Kdyby k tomu ale přeci jen došlo: kam půjde Škoda z Vietnamu? Do Ghany? Jak to vidíte vy? Napište nám do diskuse pod článkem, děkujeme!

### Co říkáte na odchod Škody z Číny?

---

Zdroj: [Automotive News](#)

[Diskuze 37](#) [Vstoupit do diskuze](#)

[Sdílet](#)

58 lidí právě čte

Autor článku

#### **Michal Sztolár**

---

Absolvent strojírenské technologie se již od mládí let zajímal o vše, co má čtyři a více kol. Na střední škole uspěl v celostátním kole SOČ s vlastním designem automobilu v systému CAD, od té doby se

problematice aut věnuje na denní bázi. S dlouholetou praxí u jednoho z prodejců automobilů mu rukama prošlo nespočet různých typů automobilů, včetně několika opravdových unikátů. Specializuje se na automotive jako výrobní obor, marketing automobilů stejně jako na aktuální přechod k elektromobilitě.



[Zobrazit další články](#)