Za jak dlouho porazí cena ikonické značky a pryžové tradice?

...

OBOROVÁ KONFERENCE PNEUREVUE

10/09/2026. Subjektivní verze made by I.V.

Porazí cena značku?

Úvaha o obecných jevech konkrétního specifického trhu: Česká republika a nákladní pneumatiky.

- Pro pochopení dnešní situace se musíme vrátit k nedávné historii.
- Přestože český automobilový průmysl od roku 1990 vykazoval pochopitelnou změnu v orientaci zásadních poptávek, technologií a norem z Východu (RVHP) na Západ (EU), trh nákladních pneumatik se vyvíjel s výraznou lokální odchylkou, a to i po vstupu do EU v roce 2004 bez ohledu na:
  - zásadní přítomností Continental v české výrobě už od roku 1993
  - přítomnost značek světové extraligy na trhu včetně jejich konceptů technické podpory atd.

Malá předehra: odchylky nejsou úchylky

- Od roku 1999 se český trh nákladních pneumatik začal orientovat na import radiálních dušových pneumatik ruské výroby. V té době ruské značky v tomto specifickém segmentu eliminovaly životností a hlavně cenou domácí nabídku Barum i Matador.
- Od roku 2010-11 se datuje masivní expanze ruských bezdušových plášťů, které byly vyráběny v Rusku (dva výrobní závody), jedna z místních výrob byla budována s aktivním přispěním Continentalu
- Tyto TBR jsou sice nominálně řazeny do kategorie budget, ale pro český trh byly velmi masivní objemovou alternativou pro všechny doposud dominující prémiové značky. A to cenou v kombinaci s protektorovatelností i celkovou nadstandardní životností.

Škodná nebo požehnání? Jak pro koho.

- V roce 2020 (do covidu) byl celkový import nákladních pneumatik na trhy EU ve výši cca 5,9 milionů kusů. Z toho 400 tisíc z Ruska, tj. necelých 7 %.
- Na českém trhu ale v tomtéž roce evidujeme import 80 tisíc kusů nákladních pneumatik z Ruska, což je 20 % z celkového dovozu na trhy EU.
- Slovensko mělo podobná poměrná čísla a podobnou tržní situaci, rovněž bez ohledu na domácí výrobu.
- Na druhou stranu, všudypřítomnost ruských značek potlačila nadšení českého trhu i importérů cíleně přivádět nové značky asijské.
- Situaci na trhu nákladních pneumatik globálně rozhodil covid, ale kupodivu na českém trhu došlo k zásadní změně až po začátku agrese Ruska na Ukrajině na jaře 2022.

Spadla klec.

- K ráznému ukončení exportu z Ruska do ČR přikročili jak samotní čeští dovozci (i když trh naříkal a smlouval), tak i sankční opatření EU.
- Teprve od roku 2023 pozorujeme na českém trhu nákladních pneumatik to, co zažívá EU od první dekády tohoto století: objemovou expanzi asijských značek, částečně omezenou antidumpingem vůči čínským značkám (2019) a následným logickým přesunem čínského kapitálu a výroby do zemí Pacifiku, hlavně Thajska a Vietnamu, nově i do Kambodže.

Spadla klec.

- Pokud je kusový podíl na českém trhu koncernových značek (EUROPOOL, dnes TYRES EUROPE) s různými odchylkami v čase mezi lety 2020 až 2025 na úrovni cca 200-180 tisíc kusů ročně, aktuální počty importu (Čs. statistický úřad, 2025) jsou u tří rozhodujících lokací tyto:
    - Čína 38400 ks, Thajsko 47000 ks, Vietnam 53000 ks. Celkem 140 000 kusů.
    - Růst importu z těchto tří zemí okamžitě eliminoval výpadek ruských značek.
- A to cíleně opomíjíme importy z lokací, jako je Egypt, Turecko, Kambodža a jiné.

Kdo a kde vyrábí a kam dodává?

- Antidumping (EU, USA) vyhnal čínský kapitál a výrobu do Thajska a Vietnamu, z důvodu hrozby antidumpingu v Rusku proti TBR z TH a VN se nové kapacity od r. 2023 budují v Kambodži. Místní produkce kaučuku a efektivní pracovní síla údernické tempo urychlila.
- Celkem je to už +- 25 zcela nových závodů (technologicky i historicky):
  - Thajsko: 7-9 výrobních závodů po roce 2021
  - Vietnam: 6-8 závodů po roce 2021
  - Kambodža: 6-7 závodů po roce 2023
- U těchto tří států je aktuální podíl exportu do Evropy přibližně **60 % (Thajsko), 38 % (Vietnam), 2 % (Kambodža)** -pozor, Phnomphen je teprve na startu.

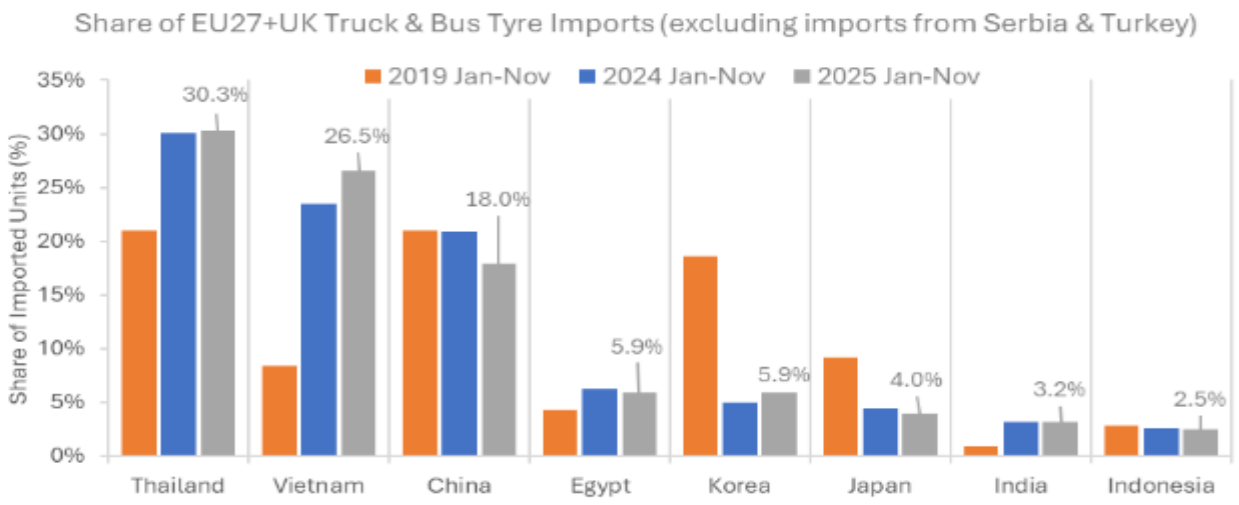
TBR + BUS EU27+UK 2025*** import =6,9 mil. ks.
Výroba členů Tyres Europa 2025*** TBR+BUS = 11 mil. ks.
Objem importu roste...

Thailand and Vietnam continue to drive growth in Europe's TBR tyre imports

Mn Units	Jan - Nov 2019	Jan - Nov 2025
Total*	5.2	6.9
Thailand	1.1	2.1
Vietnam	0.4	1.8
	1.5	3.9
China	1.1	1.2
Egypt	0.2	0.4
Korea	1.0	0.4

* Excludes tyres from Serbia & Turkey

Totals may not add due to rounding



Source: Astutus Research; Eurostat; HMRC

ASTUTUS RESEARCH TYRES EUROPE

Truck and bus (TBR) tyre imports into the EU27+UK from non-European markets rose nearly 10% in the first eleven months of 2025. Shipments from Thailand and Vietnam grew 16% versus the same period in 2024, lifting their combined share to almost 57%. China's position weakened, with import volumes dropping by more than 5%. Egypt remained the fourth-largest source, just ahead of Korea, though its shipments grew only 4%, less than the market. Korean imports jumped almost 30% year on year but remain around 60% lower than in 2019, when the country held an almost 19% share.

Kdo zaplnil díru na CZ trhu. A proč.

- K dnešnímu dni evidujeme na CZ trhu minimálně 100 značek z Asie a přilehlého okolí
- Proč jsou pro CZ individuální střední a malé individuální importéry tyto značky atraktivní?
- Kvalita již není problematická (o tom dále), spíše naopak.
- Marže je výrazně vyšší (bez ohledu na rizika a financování) než u koncernových značek.
- Cena pořízení i realizace je výrazně nižší než u koncernových značek.
- Importér může samostatně na trhu tvořit a rozvíjet vlastní obchodní model, i geograficky úzce lokální.

Expanze fáze 1: Není důležité trh válcovat, ale obsadit jeho část a opevňovat se.

Parametr	Koncern	Asie	Vítěz
Cena	100%	-30/50%	Asie
Provoz	dálka, reg	reg, stavba	v ČR cena
Valivý odpor	A, B	od C, D k A, B, C	koncern??

(nižší valivý odpor je vyšší životnost...?)

Životnost	100%	od 80% do 120%	v ČR remíza
Protektor	ano	ano, i násobně	Asie
Podpora značky	ano	volný styl	v ČR remíza

Diskuse ZDE nutná! ☺

Technologie, dodržení norem a standardů - Asie.

Na příkladu jedné konkrétní značky XY

- Do roku 2022 – výroba TBR pouze Čína, vývojová generace 0 (levňáček)
- Od 2022 – výroba TBR Vietnam (včetně agro, OTR, PCR) projekt nové generace, který splňuje standardy tzv. **„Lighthouse Factory“** (majákové továrny) a konceptu **Průmyslu 4.0**:
  - Umělá inteligence (AI)
  - Internet věcí (IoT)
  - Robotika a automatizace
  - Cloud computing a velká data
  - Digitální dvojčata

Technologie, dodržení norem a standardů - Asie.

Na příkladu jedné konkrétní značky XY

- Nejedná se tedy o levnou manufakturu, ale o technologickou špičku v oboru.
- Do roku 2022: pouze generace 0 (levňáček)
- Od roku 2022: 1. generace v široké rozměrové řadě a typech užití
- Od 2026 – souběžně generace 0, 1 a 2, akcent na štítkování, EU normy. Winter a highway sortiment. Dezény = moderna.
- Implementace EUDR? Ano. Zvládnou EURO 7 i ESPR (ekodesign)? Ano.
- **Proč si to myslíme?**

Hrozí výrobcům TBR v Evropě double trable jako německému automotive? (sorry, přátelé...)

- Kvalita TBR Evropa x Asie: nůžky se budou zavírat rychleji, než rozdíl v ceně Evropa x Asie
- Antidumping, restrikce, regulace ... jsou dopingem pro rozvoj výroby a technologií v Asii.
- Výrobci z Asie dnes konkrétními nabídkami zasahují na čs. trhu už do fleetů a pneuservisů.
- Na veletrhu Tire Cologne v červnu t.r. nebyly tradiční koncerny zastoupeny v tradičním rozsahu, asijské značky obsadily většinu plochy, giga prezentace ZC Rubber (Westlake, Goodride) nebo Sailun (už v TOP world 10) nešlo minout fyzicky, ani mentálně.
- Pokud evropští výrobci nezmění svoje business, výrobní a marketingové modely a vzorce chování, ujede nám parník.
- A už nejenom cena porazí značky a tradice.

A důkazy, Watsone?

- Nepřímé, ale...
- Úroveň výroby TBR ovlivňuje úroveň výroby a užití heavy trucks a busů
- V roce 2025 tvořil prodej nákladních vozidel s elektro motory přibližně třetinu celkového trhu s těžkými nákladními vozy. Čína se stala hlavním pilířem globálního růstu v tomto oboru.
- 2025 – plně elektrické modely tvoří 30% v prodeji na čínském trhu
- Prodej = 240 tisíc kusů, proti 2024 – dvojnásobek
- Podíl Číny na světovém trhu elektrických heavy trucks = 90%

Věta na závěr.

- Vše zde řečené není adorace Asie a okolí.
- Jsem od Zlína, důsledky neúspěchu domácí výroby se mne dotknou osobně.
- Pozoruji, pracuji, sleduji, stárnu. Hledám řešení a varianty pro akci obnovy.
- A nemám z toho dobrý pocit.
- Howgh!

  Nebo fighting?

  Nebo..?