

Čo by zjednotená Európa znamenala pre ľudí z autopriemyslu?

Šancu, že najväčší svetový výrobca áut na obyvateľa ním ostane aj o dvadsať rokov. Bitka o elektromobily a batérie sa totiž vedie v meradle kontinentov.



Slovensko vyrobilo vlani vyše milióna áut – na päť a pol milióna obyvateľov svetový rekord. Polovica tržieb priemyslu, vyše štyridsať percent exportu, státisíce výplat od Bratislavy po Košice. Keď sa povie „budúcnosť autopriemyslu“, nerieši sa imidž; rieši sa, z čoho bude žiť celá krajina.

Päť fabrík a jedna otázka

Volkswagen v Bratislave, Stellantis v Trnave, Kia pri Žiline, Jaguar Land Rover v Nitre – a od tohto roka Volvo pri Košiciach, čisto elektrická fabrika s cieľom 250-tisíc áut ročne a 3 300 pracovných miest. Východ krajiny dostáva najväčšiu investíciu za dekády a je symbolické, že je elektrická: nová vlna už nestojí pri dverách, už vošla.

Otázka znie, čo bude s tým, čo tu stojí dnes. Slovenské fabriky a ich dodávatelia sú z veľkej časti naviazaní na spaľovaciu techniku – a elektromobil má o tretinu menej dielov. Prechod, ktorý sa nezvládne, znamená pre krajinu s takouto expozíciou viac než pre ktorúkoľvek inú v Európe.

Odkiaľ fúka vietor

Nie z Bruselu – zo Šen-čenu. Čínsky výrobca má lacnejšie vstupy, obří chránený domáci trh a náskok v batériách; jeho auto je o 20 až 30 percent lacnejšie. To nie je súťaž, ktorú vyhrá Žilina sama, ani Wolfsburg sám. Amerika to pochopila a chráni svoj trh clami aj dotáciami v kontinentálnom meradle. Európa medzitým riešila termíny zákazov – v decembri 2025 napokon úplný zákaz spaľovávok od roku 2035 zmäkčila na 90-percentné zníženie emisií. O tom, či e autá sa v roku 2035 budú predávať, sa však rozhoduje teraz.

Čo by zmenil kontinent, ktorý koná ako celok

Tri konkrétne veci. Batérie a čipy vyrábané v Európe – gigafabrika je investícia, na ktorú má kontinent, nie subdodávateľská krajina. Jedna obchodná politika s chrbtovou kosťou – clá a pravidlá proti dumpingu vymôže len trh so 450 miliónmi zákazníkov, ktorý čínsky výrobca potrebuje. A slovo pri stole: pravidlá prechodu sa písať budú tak či tak; rozdiel je, či ich Slovensko spolupíše s váhou automobilovej veľmoci, ktorou v prepočte na hlavu je, alebo si ich prečíta v preklade.

Časť dnešných miest sa pri akomkoľvek scenári zmení alebo zanikne – technológia sa nevráti. Otázka znie, či nové miesta vzniknú tu, alebo inde. Volvo v Košiciach ukazuje, že vznikáť tu môžu. Sama ich však slovenská vláda neudrží ani nepriťahne; kontinent áno.

Všetky otázky →

ČASTÉ OTÁZKY

Koľko ľudí na Slovensku živia autá?

Približne 180-tisíc ľudí priamo a vyše štvrt milióna s dodávateľmi. Automobilky tvoria polovicu tržieb priemyslu a vyše 40 percent exportu – na jednom odvetví nevisí žiadna európska ekonomika viac.

Je Slovensko naozaj autoveľmoc?

V prepočte na obyvateľa najväčšia na svete: v roku 2025 sa tu vyrobilo vyše milióna áut, takmer 200 vozidiel na tisíc obyvateľov. Päť závodov: Bratislava, Trnava, Žilina, Nitra a Košice.

Čo prinesie Volvo v Košiciach?

Čisto elektrickú fabriku s cieľom 250-tisíc áut ročne a 3 300 pracovných miest do roku 2027. Skúšobná výroba sa rozbieha koncom leta 2026 – najväčšia investícia východu za dekády.

Prečo sú čínske elektromobily lacnejšie?

Nižšie vstupy, obrovský chránený domáci trh, štátna podpora a náskok v batériách. Čínske auto je o 20 až 30 percent lacnejšie – proti tomu nezmôže nič Žilina sama, iba celý kontinent.

Zrušil sa zákaz spaľovacích motorov od 2035?

Úplný zákaz padol: Komisia v decembri 2025 navrhla namiesto 100 % len 90-percentné zníženie emisií a hybridy sa budú predávať aj po roku 2035. Podstata však trvá – svet ide k elektrine a rozhoduje sa, kto tie autá bude vyrábať.

ZDROJE

- ZAP SR / Forbes.sk: výroba 2025 vyše 1 mil. áut, ~200 vozidiel na 1 000 obyvateľov, svetové prvenstvo
- ZAP SR: zamestnanosť ~180 tis. priamo, podiel na exporte 40 %+, ~9 % HDP s dodávateľmi
- Volvo Car Košice / vláda SR: 250 tis. áut ročne, 3 300 miest 2025–2027, skúšobná výroba od leta 2026
- Európska komisia (12/2025): revízia cieľov 2035 – 90 % namiesto úplného zákazu
- Analýzy nákladovej výhody čínskych výrobcov EV (20–30 %)