

Tlačová správa z konferencie Newmatec 2026

4.6.2026 - | Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky

Budúcnosť automobilového priemyslu bude v čase geopolitického napätia, meniacich sa globálnych dodávateľských reťazcov a rastúceho vplyvu Číny a USA závisieť od schopnosti Európy reagovať flexibilne, realisticky a konkurencieschopne.

Európsky automobilový priemysel vstupuje do obdobia, v ktorom bude rozhodovať nielen technologická

transformácia, ale aj schopnosť obstáť v globálnej konkurencii. „Ak chce Európa zostať priemyselnou veľmocou, musí popri klimatických cieľoch rovnako dôsledne riešiť aj konkurencieschopnosť svojich firiem,“ aj tieto témy otvoril vo svojom úvodnom príhovore prezident Zväzu automobilového priemyslu Slovenskej republiky Alexander Matušek na jubilejnom 10. ročníku konferencie NEWMATEC 2026.

Podujatie, ktoré každoročne organizuje Zväz automobilového priemyslu SR (ZAP), sa konalo 26. - 27. mája 2026 v hoteli Partizán na Táloch.

Vo svojom vystúpení **Alexander Matušek** upozornil, že automotive sektor čelí súbehu viacerých výziev - od geopolitického napätia a rastúcej konkurencie čínskych výrobcov až po tlak regulácií a oslabené podnikateľské prostredie. Predaje automobilov na európskom trhu klesli o 2,5 až 3 milióny vozidiel oproti obdobiu pred pandémiou, pričom boj o zákazníka sa výrazne zintenzívňuje.

Riešenia na európskej úrovni musia vychádzať z realistického hodnotenia aktuálnej situácie, automobilový priemysel volá po zjednodušení a flexibilitě regulácií, vyžaduje pragmatickú transformáciu a posilnenie konkurencieschopnosti.

Zástupcovia priemyslu, štátnej správy a expertnej obce sa v rámci diskusií venovaných budúcnosti automobilového priemyslu zhodli, že Európa stojí na kritickej križovatke. Súčasnú geopolitickú situáciu a jej vplyv zhrnul český europoslanec **Ondřej Krutílek**, ktorý pomenoval aktuálne hrozby: Európa vstúpila do éry deglobalizácie a rastúcej geopolitickej rivality, ktorá zásadne mení fungovanie medzinárodného obchodu aj priemyselných reťazcov.

Vo svojom vystúpení zároveň pripomenul, že Európa má stále silné priemyselné know-how, kvalitný výskum aj technologický potenciál. Ako pozitívne signály označil iniciatívy zamerané na podporu konkurencieschopnosti, priemyslu a inovácií vrátane Clean Industrial Deal, Automotive omnibus či opatrenia na zjednodušenie pravidiel pre firmy a startupy.

Na jeho vystúpenie nadväzovala panelová diskusia o konkurencieschopnosti európskeho automobilového priemyslu. Európsky pohľad zastupoval **Juraj Nociar**, veľvyslanec SR pri Európskej únii, štátny tajomník Ministerstva hospodárstva SR **Vladimír Šimoňák** prezentoval pozície slovenskej vlády a za biznis vystúpili prezident ZAP SR **Alexander Matušek** a ekonomický analytik Tatrabanky **Juraj Valachy**.

V debate rezonovala potreba realistickej a technologicky neutrálnej transformácie. Hoci cieľ klimatickej neutrality EÚ do roku 2050 a rozvoj elektromobility nikto nespochybňuje, viacerí rečníci upozornili, že tempo a spôsob regulácie musia reflektovať reálne možnosti priemyslu, trhu aj zákazníkov. Kriticky zaznelo najmä to, že Európa nastavila ambiciózne regulačné ciele bez dostatočného zabezpečenia výrobných kapacít, batériových technológií a podpory dopytu po

elektromobiloch.

Prezident ZAP SR **Alexander Matušek** opätovne poukázal na problémy, ktorým čelí Slovensko: vysoké daňovo-odvodové zaťaženie, transakčná daň, odliv talentov zo Slovenska. Apeloval, že bez podpory rastu, inovácií a kvalifikovanej pracovnej sily nebude možné udržať dlhodobú konkurencieschopnosť slovenského priemyslu. Účastníci diskusie sa zhodli, že nevyhnutným predpokladom európskej konkurencieschopnosti je aj vytvorenie jednotného kapitálového trhu.

Panelová diskusia zástupcov OEM a Tier 1 dodávateľov sa niesla v znamení hľadania odpovedí na globálne zmeny v automobilovom priemysle. Automobilky zastupovali **Wolfram Kirchert**, zo spoločnosti Volkswagen Slovakia a **Juraj Sabo** z Volvo Car Košice, za stranu dodávateľov vystúpili **Kai Lücke** zo ZF Friedrichshafen a **Miroslav Janota** zo Schaeffler. Diskutujúci sa zhodli, že éra jedného globálneho produktu pre všetky trhy sa končí. Automobilky dnes podľa nich musia prispôsobovať produkty jednotlivým regiónom a budovať lokálne výrobné aj dodávateľské reťazce.

Silnou témou diskusie bola stratégia „**Made in Europe**“ a otázka, ako má automobilový priemysel čeliť rastúcej agresívnej konkurencii z Číny. Hoci sa názory jednotlivých účastníkov líšili, zhodli sa v tom, že Európa potrebuje vytvárať férové podmienky pre výrobcov a podporovať lokálnu výrobu, inovácie a vývoj. Zároveň však zaznelo aj veľké upozornenie: ak sa „Made in Europe“ nastaví príliš protekcionisticky alebo príliš draho, môže to znížiť konkurencieschopnosť európskych áut a zvýšiť tlak na ceny. Preto sa dnes hľadá balans medzi ochranou európskeho priemyslu a otvoreným trhom, aby prílišná regulácia alebo rigidné pravidlá európsky priemysel neoslabil.

Čína už dnes nie je iba najväčším trhom, ale stáva sa technologickým lídrom.

Počas celej konferencie silno rezonovala aj otázka konkurencieschopnosti Európy voči Číne a Spojeným štátom. **Maria Grazia Davino**, regionálna riaditeľka spoločnosti BYD pre viaceré európske trhy, vo svojom vystúpení upozornila, že čínski výrobcovia dnes udávajú tempo technologického vývoja a Európa musí podľa nej reagovať väčšou otvorenosťou voči zmene, vyššou konkurencieschopnosťou a pragmatickejším prístupom.

Spoločnosť BYD predstavila ako globálnu technologickú firmu s viac ako miliónom zamestnancov a silným výskumno-vývojovým zázemím. Zdôraznila, že firma je vertikálne integrovaná - od výroby batérií až po logistiku - čo jej umožňuje rýchlejšie reagovať na potreby trhu a zákazníkov.

Prednáška **Martina Koersa**, profesora technologickej univerzity Šen-čen v Číne priniesla detailné porovnanie nemeckého a čínskeho automobilového priemyslu a upozornila na zásadnú zmenu globálnej rovnováhy síl v sektore automotive. Podľa Koersa boli tradičnými piliermi úspechu nemeckého automobilového priemyslu silné značky, technologické inovácie a otvorené globálne trhy. Dnes však sektor čelí súbehu viacerých transformačných tlakov - dekarbonizácii, digitalizácii, geopolitickým zmenám a nástupu disruptívnych značiek z Číny.

Zarezovala aj téma zmeny charakteru automobilu. Podľa Koersa sa v Číne auto mení na „smartfón na kolesách“, pričom rozhodujúcimi faktormi sa stávajú softvér, digitálne služby a rýchlosť inovácií. Prednáška sa dotkla aj rozdielov v pracovnej kultúre a prístupe k výkonnosti. Koers poukázal na vysoké pracovné tempo a konkurenčné prostredie v Číne, ktoré podľa neho významne prispieva k rýchlosti inovácií a schopnosti čínskych firiem reagovať na trh.

Záverečná prezentácia **Petra Knapa**, seniorného poradcu z EY sa zamerala na to, ako reagovať na nové výzvy v automotive a predstavil viacero odporúčaní. Medzi najdôležitejšie patrí silnejšia orientácia na zákazníka a využitie existujúcich predajných kanálov ako konkurenčnej výhody, posilnenie spolupráce medzi európskymi a čínskymi výrobcami, kontrola nákladov a výrazné

zrýchlenie inovácií a vývoja produktov.

Na stiahnutie
Tlačová správa

<https://zapsr.sk/2026/05/29/tlacova-sprava-z-konferencie-newmatec-2026>