

zy nepředstihou. Máme dost vozidel v indické armádě, která je také naším dobrým zákazníkem. Jsou avíza, že dodávky pro tuto armádu mohou pokračovat. Indie hodlá založit společný podnik pro montáž civilních tater, sklápěčů 6x4. Myslíme si, že by se nějaká stovka našich sklápěčů mohla v Indii ročně prodat.

Dále je zájem ze zemí severní Afriky, kde se dělaly zkoušky našich vozidel. Je možné, že tu má vliv náš kontrakt se Spojenými arabskými emiráty, kam jsme dodali 1127 vojenských vozidel. To byl svým způsobem husarský kousek. Tam se snažily uspět všechny renomované firmy, i americké a britské.

Západní Evropa je pro nás velice těžkým trhem. A v ostatních zemích, zejména někdejšího společenství socialistických států, uplatníme několik vozidel v Polsku, Rumunsku a v Maďarsku.

● Čo Južná Amerika?

Jižní Ameriku považujeme za budoucí možný trh. Malé množství vozů jsme prodávali v Bolívii a v Brazílii, byla snažena založit společný podnik na montáž našich vozů. Silně se v tom angažovala Škoda jako majoritní vlastník, ale myslím si, že nebyl zvolen vhodný partner. Momentální stav není dobrý a snažíme se najít vhodnějšího partnera. Ale určitě se pokusíme etablovat. Je to zajímavý trh a má perspektivu.

● Budúci Dakar. Pôjde Tatra do toho oficiálne?

Dakar. Na poradě vedení a na představenstvu padlo rozhodnutí, že se zúčastníme jubilejního ročníku - dvaadväčteho - tedy Dakar 2000. Na tuto soutěž připravíme dvě vozidla. Nebudou úplně nová, uděláme repase na stávajúcich autach, doladíme úspešný vůz, který vlastně dvakrát zvítězil. Pokud Tatra bude mít štěstí a bude pokračovat ve svých aktivitách v spolupráci s dalším vlastníkem a ten bude mít o toto závodění zájem a bude chtít naše dosavadné úspěchy na tomto poli zúročit, tak se nachystáme pro rok 2001 a připravíme úplně nový vůz. Pořadný krok dopredu.

Generálny riaditeľ Ing. Zdeněk Podolský bol po celý deň veľmi zaneprázdený, preto sa nám venoval technický riaditeľ Ing. Petr Pustka. Pán generál sa však chcel naprieck tomu s nami stretnúť a prijal nás až večer o 18,30 hodine. Boli sme naplnení informáciami z priebehu dňa, takže sme mu položili už len niekoľko doplňujúcich otázok.

● Ako to bolo so zrušením výroby osobného automobilu T 700, ktorého vývoj nebol lacný?

V posledních letech výrazne klesla poptávka po osobních vozoch. Jsem presvedčen, že to bylo i celkovou atmosférou, ktorou po roku 1989 začala vytvárať i naše vrcholné orgány, vládní predstaviteli. Jestliže šestsettriňáčka bola prezentována ako pohrobek socialismu a vozidlo komunistických papalás, tak se potom nedivme, že novodobí podnikateľ a politici v době budování kapitalizmu rádi prešli na bavoráky, mercedesy a jiné věhlasné značky.

● Tatra však má aj svoju vlastnú dodávku. Aký osud ju postihol. Vari nie podobný ako T 700?

Pravdepodobně máte na mysli užitkové vozidlo Tatra Beta. Je to v podstatě výrobek našej vnukovské spoločnosti, ktorá bola zriadená našej dcérinou spoločnosťou Tatrou Pribor a Škodou Plzeň. Nerad bych komentoval tyto aktivity vlastníků v oblasti automobilového průmyslu. Výroba není rentabilná a bude nutno urychleně rozhodnout o ďalším osudu „Bety“.

● Takže dáme radšej ľahšiu otázkou, na ktorú nám budeťe môcť odpovedať. Ste presvedčený, že sa Tatra záchráni?

Jsem stoprocentne presvedčen, že se zachrání. Ale s ohľedom na dlouhodobou zadluženosť Tatry (predstavuje to nebezpečné úverové zatížení ve výši čtyř miliard) je Tatra už sedm let potápěná pod hladinu únosnosti. Bez silného strategického partnera to nezvládne. Všichni vlastníci a všichni manage-

měsíců. Tatra v týchto podmínkach v podstatě žije už sedm let.

● Čo bolo dôvodom, že vás vláda nepodporila, neoddížila?

Projekt oddlužení byl ve vládě předložen v první polovině roku 1997. Bohužel na projednávaní se dostal v nevhodnou dobu. Jeho řešení bylo odlo-



Ing. Zdeněk Podolský generálny riaditeľ

menty v minulosti od roku 1992 se přesvědčili o tom, že bez silného partnera, nebo bez státního zásahu Tatra nemůže přežít. To, co všichni děláme posledních sedm let, to není normální podnikání.

Dohromady má skupina Tatra 6500 zaměstnanců v materinském závodě a jedenácti dcériných firmách. Dcériné společnosti mají různé obory podnikání (slévárna, kovárna, náradovna, energetika...). Poměr zaměstnanců k vyráběné produkci není kvůli vysokému podílu Tatry na výrobě všech částí vozů srovnatelný se zahraničním. Na výrobu jednoho vozu připadá 3,25 člověka. To není produktivita porovnatelná se zahraniční výrobou. Nejsme v profitu. Rok 1998 jsme skončili se ztrátou. Podle ekonomických zákonů to není v pořádku. Je to proto, že firma nemá zdroje, neměla je prioritně na provozní finančování, proto jsme v loňském roce nemohli vyrobit více, než patnáct set aut. Od roku 1995 firma pracuje bez nových úverů. Financuje se jenom z provozních zdrojů, to znamená z toho, co se vydělá na konkrétním obchodním případu. Do tohoto stavu se dostala v době státního podniku na přelomu roku 1991 a 1992. Není to krátkodobý vývoj posledních dvanácti, nebo šesti

ženo, a už nikdy nebylo obnoveno. Mezičím byla Česká republika postižena povodněmi, následovaly „ekonomicke balíčky“ výměna vlády, prozatímní vláda, volby a problémy, které byly větší, než problém řešení Tatry.

● Komerční banka robí niečo, aby Tatu zachránila. Aby získala nového majiteľa, ktorý by odkupil 60 % akcií. Akú vidíte šancu, že sa taký partner nájde?

Je to jedna ze dvou hlavních cest na záchrannu Tatry. První je rychlý prodej těchto 60 % akcií přes mandat Komerční banky, který získala od hlavních akcionářů. Dalším je cesta programu revitalizace, vládního programu, ale dnes se ještě stále diskutuje o parametrech a podmínkách toho programu. Nemáme v tom ještě jasno. Já jsem přesvědčen, že vstup do revitalizace je jenom přestupní stanicí před získáním silného zahraničního partnera, pokud se nějaký najde. Ale my věříme, že se najde. Protože jestli Tatra v oblasti nákladáků působí na tomto světě už více než sto let, tak bychom chtěli, aby ještě alespoň dalších sto let působila.

STANOVENEGROŠ

Snímky

H.-G. von der MARWITZ