

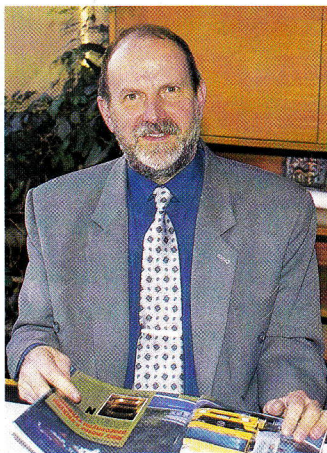
# Prítomnosť a budúcnosť Tatry Kopřivnice

Automobilka Tatra v Kopřivnici sa kedysi nazývala Kopřivnická vozovka. Jej zakladateľ pán Šustala v nej vyrábala najskôr športové i luxusné koče a na sklonku minulého storočia tam vznikol prvý automobil v rakúskom mocnárstve známy Präsident s motorom Benz. Od tých slávnych dní sa život v Kopřivnici rýchlo menil. Príchodom geniálneho konštruktéra Hansa Ledwinka sa provinčná továreň zmenila na známu automobilku, ktorá do vývoja motorov a automobilov vôbec priniesla rad pozoruhodných riešení. Všetko nabralo celkom iný kurz po druhej svetovej vojne, keď Tatra Kopřivnice nútene prešla na výrobu nákladných vozidiel, ktoré sa stali symbolom armád Varšavskej zmluvy a stavieb socializmu. Tretiu etapu histórie druhej najstaršej automobilky v Európe priniesol rok 1990, ktorý znamenal rozpad socialistického spoločenstva (RVHP) i Varšavskej zmluvy a o ťažké terénne automobily značky Tatra prestal byť záujem. Automobilka sa ocitla v hlbokoj ekonomickej kríze, ktorá sa ďalšími rokmi iba prehľbovala. V súčasnosti prežíva existenčnú traumú. Prežije Tatra rok 1999? O týchto a iných problémoch sme sa zhovárali s technickým riaditeľom Tatra, a.s., Ing. Petrom Pustkom.

● Čo vlastne spôsobilo túto neutešenú situáciu Tatry? Rozpad Varšavskej zmluvy a rady RVHP, alebo nesprávne vyhodnotenie situácie tesne po roku 1989?

Tatra je stále považovaná za výrobcu supertěžkých terénnych automobilů kategorie N3, co by mělo zůstat i nadále našim výrobním programem. V minulosti byl podnik díky smlouvě s RVHP koncipován na výrobu 15 tisíc těchto vozidel s určením především na trhy východních zemí - Rusko, a další státy společenství RVHP, Čína a Indie. Po rozpadu RVHP došlo i k rozpadu tradičních trhů Tatry. Ty lze jen velice těžce obnovit. Produkce firmy klesla na počet někdy až 1500 vozidel za rok. To nebyly nesprávné odhady vedení. Myslíme si, že reálný trh s těmito plněpohonnými vozidly Tatra s určením do těžkého terénu, nebo do smíšeného provozu v současné době recese není na více, než okolo 2500 vozů za rok. Takže celý problém tkví v tom, abychom si tento trh, i když se někomu může zdát malý, zachovali, z něho se odrazili a případně zvyšovali další diverzifikací produkce nad těch 2500 až 3000 vozidel.

● Za tých deväť rokov od pádu socializmu u nás Tatra prešla mnohými štádiami



Ing. Petr Pustka  
technický riaditeľ

mi aj vlastníckych vzťahov. Dnes je vlastníkom Tatry Škoda Plzeň. Ale akú máte vlastnú vnútornú štruktúru?

Podnik byl rozdělen na matku a dceřiné společnosti. Matka produkuje nákladní automobily a má zhruba 3000 zaměstnanců. Zabývá se vývojem, výrobou, montáží a prodejem vlastních nákladních vozidel. Dceřiných společností je jedenáct. Vyjmenuji jenom několik základních: slévárna, kovárna, nářadovna s lisovnou, energetika apod. Tyto dceřiné společnosti zaměstnávají kolem 3500 pracovníků. Cílem je, aby

se pozitivně využívaly jejich kapacity.

Jak jste říkal, majitelem 43,5 % akcií Tatry se v roce 1996 stala Škoda Plzeň se snahou sloučit Tatra a Liaz do tzv. Škoda Truck společnosti. Tento záměr byl ve své době progresivní, bylo na něm něco pozitivního, ale neuskutečnil se. Důvodem byla prý dluhová restrukturalizace Tatry, kterou se nepodařilo za celou tu dobu vyřešit. Znamená to období tří let. Současná situace směřuje k tomu, že se intenzivně hledá partner, který by odkoupil 60 % akcií Tatry. Prodejem je pověřena Komerční banka. Existuje harmonogram, podle kterého by měl být znám kupec v polovině tohoto roku.

● Je to odvážne pretože, že keď sa negatívne skončili zasnuby Tatry a Liaza s firmou Daimler-Benz, o túto automobilku prestal byť reálny záujem.

Věřte, že kandidáti na koupi jsou. My ale nejsme podrobně informováni Komerční bankou, která oslovila celou řadu potencionálních zájemců. Je zpracováno informační memorandum, které se zaslalo desítkám firem v zahraničí, a teď nastává období výběru partnera.

● Vie sa, že vás navštívili aj

zástupcovia Renault VI, ale z tohto mraku nazapršalo.

Tuto iniciativu inspiroval ministr Grégr, který jistým způsobem zatlačil na Renaulta. Nic víc a nic míň. Zatím s Renaultem nemáme žádnou spolupráci, ani v minulosti jsme žádnou neměli. Pouze jsme se vzájemně informovali, co můžeme nabídnout a co by případně Renault mohl od Tatry očekávat. Naše slévárna je velkým dodavatelem brzdových bubňů pro Renault. Jejich počty se trvale zvyšují. Takže to je celé, co má s Renaultem Tatra nyní společného.

● Keď sme pri tom, ako je to vlastne s vaším niekdajším partnerom v Bánovciach nad Bebravou?

Tatra Bánovce byla původně pobočným závodem Tatry Kopřivnice. Tam jsme kdysi delimitovali základ našich vozů, tedy podvozek, nápravy, roury a příčnický, celou nosnou soustavu. V uplynulých letech došlo k výraznému snížení počtů odebíraných kusů náprav, což samozřejmě působilo kolaps také Tatry Bánovce. Přemýšleli jsme i o tom, zda se tato výroba nemá vrátit zpátky do Kopřivnice. Současná situace je taková, že Tatra Kopřivnice má jakousi omezenou možnost výroby vlastních náprav ve vlastních výrobních prostorech, ale i nadále počítáme pro nejbližší roky s dodávkami náprav z bánovské produkce. V minulosti jsme tam poskytli dokumentaci, podle které v Bánovcích vyrábějí nápravy podle našich posledních vývojových projektů. Bánovce pro nás nadále zůstávají významným dodavatelem důležitých komponentů.

● Keďže sa trh zúžil, nevieme si vysvetliť, ako uplatníte váš široký sortiment vozidiel, ktoré ste vyrábali?

Z minulé produkce jsme uvolnili například osobní vůz. Podle mého názoru se to mělo stát už dříve. Osobní vůz byl příčinou vysokých ztrát. Vládla tady nad tímto výrobním programem určitá nostalgie, která jak si myslím, nemá v současné ekonomice u nás místo. Problém je vyřešen, resp. dořešuje se. Tatra se už v budoucnosti osobními vozy