

# Rozhovor s Jiřím Černým

## viceprezidentem pro výrobu TPCA Kolín

### 1) V souvislosti s finanční krizí došlo v Západní Evropě k určitému poklesu poptávky po nových autech, pociťujete také tento pokles zájmu o nové vozy?

Pokles poptávky se netýká všech nových aut. Očekáváme, že poptávka po malých vozech, které vyrábíme, bude i nadále růst jako dosud. Klesající prodeje zasáhly zejména dražší modely. Také pevně věřím, že jde pouze o krátkodobý výkyv prodeje.

### 2) Cena některých značek aut v porovnání s cenou jiných produktů či nemovitostí dlouhodobě klesá, ceny vstupů (zejména materiálu, energií a práce) však trvale rostou. Kde vidíte hranici, kam až mohou tyto protichůdné tendence dojít? Nestane se, že s klesající cenou klesne i kvalita produkce či životnost aut?

To se týká hlavně cenové politiky jednotlivých značek. Pokud se podívám na naše vozy, dokazují, že lze vyrobit kvalitní vůz za relativně nízkou cenu a přitom být stále prosperujícím výrobcem.

### 3) Vaše automobilka má v Kolíně vlastní lisovnu, svařovnu, lakovnu a samozřejmě finální montáž, plánujete v budoucnu rozšíření vlastních výrobních aktivit, či naopak přesun těchto aktivit na subdodavatele?

Zvýšení kapacity, které se uskuteční v příštím roce, umožní investice do současných zařízení. Přesun na subdodavatele neplánujeme.

### 4) Zhruba 80 % procent dílů pochází od domácích subdodavatelů, jaká je zkušenost s těmito subdodávkami? Plánujete v budoucnu větší nákupy v zemích dále na východ?

Vysoký podíl lokálních dodavatelů je výhodou pro systém zásobování just in time.

Samozřejmě tak šetříme i náklady na dopravu, což je nejen ekonomické, ale i ekologické. Nicméně prvořadá je kvalita dodavatelů a spolehlivost dodávek. Dodavatele běžně hodnotíme. V případě, že bychom uvažovali o změně dodavatelů, prioritou by opět byli lokální dodavatelé.



Pan Jiří Černý viceprezident pro výrobu TPCA Kolín

### 5) Co znamená pro vaši společnost a vaše subdodavatele páteční omezení jízdy kamionů s ohledem na váš systém výroby just-in-time?

Další omezení pátečních jízd kamionů je nesystémové. V ČR nemáme dost zachytých parkovišť pro kamiony a omezení vyvolá přesun kamionové dopravy do pátečních dopoledních hodin, což podle našeho názoru zvýší nehodovost. Bude nutné navýšit počet kamionů a s tím i zvýšit počet řidičů, přitom na jejich nedostatek dopravci již dlouhodobě poukazují.

Pro nás konkrétně by to znamenalo dodatečné náklady v řádu desítek milionů korun za nové přepravní boxy, nákup návěsů apod.

### 6) Jaký je Váš názor na velikost podílu automobilového průmyslu na celkové průmyslové výrobě v ČR? Může automobilový průmysl sám o sobě představovat riziko pro hospodářství?

Nemyslím, si, že významný podíl automobilového průmyslu na celkové průmyslové výrobě ČR představuje riziko pro hospodářství. Automobilový průmysl je jedním z nejstabilnějších odvětví. V České republice navíc vyrábíme různé typy automobilů od malých vozů z TPCA až po rodinné vozy od Škody Auto. Jak je vidět podle aktuálních čísel, toto rozložení může kompenzovat změny zákaznických požadavků.

### 7) Spolupracujete s českými partnery (subdodavatelé, školy apod.) i v oblasti vývoje?

Máme velmi dobrou spolupráci s ČVUT či Dopravní fakultou Jana Pernera v Paroubicích v oblasti vývoje nových zařízení pro efektivní výrobu. Ve spolupráci s VŠCHT v Praze připravujeme využití fotokatalytických nátěrů čistících ovzduší. Za vývoj modelů jako takových je však zodpovědné vývojové oddělení Toyoty v Bruselu.

### Děkuji

S přátelským pozdravem

Jiří Klusáček  
šéfredaktor