

Hospodářské noviny**30.4.2009****Texasan, který spasil českou Tatra**

str. 19

Tony Barb

...1
Česko/svět**EXKLUZIVNĚ V HN**

Řady oranžových, zelených a modrých tatrovek stojí před továrnou výrobce nákladních aut v Kopřivnici, severomoravském průmyslovém městě. Přeplněné parkoviště naznačuje, že tržby společnosti utrpěly silnou ránu.

»Ještě před rokem jsme nezvládali uspokojit poptávku,« říká šéf společnosti Tatra Ronald Adams s pravým texaským přízvukem. »Před třemi měsíci se trh zastavil asi takhle,« přiznává a názorně luskně prsty. Současný ekonomický útlum se přitom nedá ani srovnávat s existenčními krizemi, jimiž si Tatra prošla po pádu komunismu.

Adams přesto pevně věří, že silná pozice na trhu nákladních vozů a známé jméno Tatry pomůže firmě zvládnout i recesi, která dnes zatěžuje celé odvětví.

Firmě chyběl marketing

Na vzniklou situaci ale Tatra reagovat musí. V současnosti snižuje náklady - ze 4400 zaměstnanců zůstalo jen 3100. Každému včetně managementu byl snížen plat o desetinu. Zpomalila se i výroba - místo dřívějších 2600 vozů za rok se nyní vyrábí jen 1600.

Přibližně tolik nákladních aut vyslala společnost na trh v roce 2006, kdy Adams se skupinou investorů koupil českého výrobce za 27 milionů dolarů od firmy Terex, amerického producenta vybavení pro stavebnictví.

Tatru chtěl přitom Adams koupit už v roce 1998 od tehdejšího vlastníka, plzeňské Škody, a.s. »Viděl jsem v ní úžasné odborné znalosti, firmě ale chyběl marketing a zkušenosti s financováním,« vzpomíná Adams. Akvizice mu ale tehdy nevyšla.

Návrat osobních vozů?

Adams nakonec vstoupil do Tatry společně s firmou Terex až v roce 2001, kdy česká vláda rozjela další vlnu privatizace. Po několika vlastnických změnách se nakonec Tatra před třemi lety dostala do rukou samotného Adamse a konsorcia několika investorů. Společně se jim pak podařilo zvýšit produktivitu firmy, rozvinout výzkum a opět začít přijímat nové zaměstnance. Adamsovo zánícení pro firmu je neskrývané. Kromě toho, že se oženil se svojí bývalou firemní sekretářkou a postavil si dům poblíž továrny, je jeho kancelář naplněna všemi modely tatrovek od počátku výroby v roce 1897.

Adams nyní přemýšlí o tom, jak by zvýšil povědomí o značce mezi veřejností. Uvažuje například, že by opět rozjel limitovanou výrobu nejznámějších osobních automobilů, například modelu T603. Osobní vozy přestala firma vyrábět v roce 1998.

Hlavním produktem značky Tatra však byly tradičně nákladní automobily, kterými firma zásobovala celé sovětské impérium. Ty časy jsou ale pryč - tyto trhy vyschly s koncem komunistické éry a Tatra tak dnes musí hledat jiné tržní příležitosti.

»Chceme být globální společností,« líčí své vize Adams, který odhaduje velikost světového trhu nákladních vozů podobných tatrovácké produkci na pět až deset tisíc ročně. Hned v roce 2006 začal Texasan rozhazovat sítě ve světě - na výstavách vojenské techniky, ropného, plynárenského i odpadního průmyslu.

Veškeré zisky firmy přitom plynou zpět na reinvestice a vývoj nových produktů jako třeba vzduchem chlazeného motoru.

Výroba nejen v Česku

Dalším Adamsovým plánem je začít montovat vojenské nákladní vozy přímo v zemích, jejichž vlády si je objednají. Kontrakty jsou totiž často vázané spoluprací s tamními výrobci.

Výroba unikátních kardanových závěsů, které jsou konkurenční výhodou Tatry, zůstanou i nadále v Kopřivnici. Firma už ale úspěšně spolupracuje s indickou Vectrou a v USA montuje kamiony pro potřeby armády Spojených států a Izraele. Adams chce také dovážet na každý kontinent několik výstavních vozů, aby potenciální zájemci nemuseli jezdit až do Česka.

Tyto plány ale nyní, když svět zaplavila krize, mohou být ohroženy. Ani té se však Adams nebojí - věří, že jméno a postavení Tatry ji ochrání před recesí.

Foto popis| DŮVĚRA VE FIRMU. Texaský šéf Tatry Ronald Adams věří, že s tradičními českými »tatrovkami« může dobýt světový trh.

Foto autor| FOTO: HN - MARTIN SVOZÍLEK