



TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE

Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA), je společný podnik firem Toyota Motor Corporation a PSA Peugeot Citroën postavený v roce 2002 v průmyslové zóně Kolín – Ovčáry. Výroba byla zahájena 28. února 2005 a již v následujícím roce dosáhla plánované roční kapacity 300.000 vozů.

Geneze vzniku firmy TPCA se datuje od roku 2000, kdy společnosti Toyota a Peugeot Citroën, začaly zvažovat spolupráci při výrobě malých automobilů. Tyto úvahy se proměnily ve skutečnost 12. července 2001, kdy byla v Bruselu podepsána smlouva o spolupráci. V prosinci 2001 byly příslušné české úřady informovány, že si společnost vybrala Kolín pro stavbu společného závodu. 8. ledna 2002 byla podepsána smlouva o společném podniku mezi společnostmi PSA Peugeot Citroën a Toyota. Dne 10. dubna



2002 byl v průmyslové zóně Kolín – Ovčáry položen základní kámen tohoto podniku, jehož výstavba byla zahájena v září téhož roku. V listopadu 2004 bylo společnému podniku uděleno povolení IPPC (Integrated Pollution Prevention and Control – Integrovaná prevence

a omezení znečištění) a o měsíc dříve povolení ke zkušebnímu provozu. V lednu 2005 byl v podniku proveden přechod na směnnou pracovní dobu a 28. února 2005 byla zahájena komerční výroba. Následující měsíc, v březnu 2005, byly na autosaloně v Ženevě představeny modely výrobků společného podniku Toyota Aygo, Peugeot 107 a Citroën C1. 31. května 2005 byl závod TPCA slavnostně otevřen. 27. června 2005 přešla výroba na

dvousměnný a 2. listopadu stejného roku na třisměnný provoz. Stotisící vůz byl ve firmě vyroben 19. prosince 2005. V únoru 2006 byla podepsána první kolektivní smlouva mezi TPCA a odbory. Půlmiliontý vůz byl vyroben 23. dubna 2007 a miliontý 1. prosince 2008.

Podle internetových stránek firmy, jiných informací i z osobního zážitku při návštěvě továrny TPCA může kronikář konstatovat, že výroba automobilů, která splní veškerá přání a požadavky zákazníků, je skutečným uměním. V TPCA je za ni zodpovědná Toyota, jejíž výrobní systém TPS (neboli Toyota Production Systém) je v automobilovém průmyslu pojmem a zárukou efektivní výroby. Prioritou je skloubení nekompromisních požadavků na kvalitu a bezpečnost s naprostým respektem k ochraně životního prostředí.

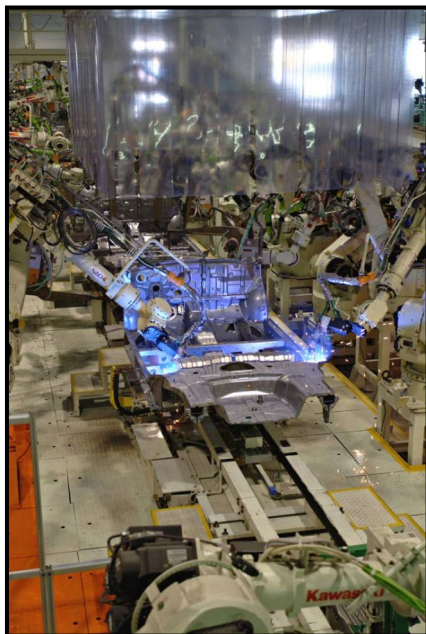
***LISOVNA** – zde začíná život každého vozu. Zde se formují velké karosářské díly jako bočnice, střecha, dveře nebo části podlahy, ze kterých je následně svařena karoserie vozu. Menší karosářské prvky (svařence, výztuhy, bezpečnostní prvky) zajišťují externí dodavatelé. Denní spotřeba lisovny je 180 tun ocelového plechu dodávaného ve svitcích. V souladu s výrobním systémem Toyota je zásoba svitků udržována na minimální úrovni a každý svitek má již předem naplánovanou produkci. Lisovna zpracovává 31 druhů svitků,*



které se liší tloušťkou, šířkou a povrchovou úpravou plechu. Cílem je maximálně přiblížit velikost plechu rozměru výlisku, aby se snížilo množství kovového odpadu na maximálně 1/3. Ocelový plech je nejprve nastříhán na přístřihové lince na požadovanou

velikost a poté přepraven na lisovací linky. Lisovací linky jsou největšími stroji v TPCA. Každá ze dvou linek má čtyři lisy, které vyvinou tlak až 2.600 tun. Listy ocelového plechu jsou mezi lisy předávány automaticky pomocí robotizovaných ramen a lisy pracují rychlostí 14 zdvihů za minutu. Pro vytvoření požadovaného tvaru jsou třeba velké lisovací formy vážící až 30 tun. Jejich výměna na lisovací lince je takřka plně automatizovaná a nezabere víc než 5 minut. Rozloha lisovny je 19.600 m² a pracuje zde na tři směny 100 zaměstnanců.

SVAROVNA – Výrobní proces ve svařovně začíná výrobou podskupin – menších karosářských celků, jako jsou například dveře, části podlahy nebo střecha. Poměr automatizace při výrobě podskupin je okolo 50 %. Kompletaci velkých celků a kompletaci finální karoserie zajišťují plně automatizované linky pracující s přesností na desetinu



milimetru. Roboti nejprve sváří přední a zadní část podlahy do jednoho celku. Zkompleťovaná podlaha se pak přemístí na zcela revoluční typ výrobní linky zvané global body line, kde jsou na podvozek přivařeny další části – bočnice, palubní deska a střecha. Ve svařovně je přes 200 robotů různých typů. Během svařovacího procesu je na voze provedeno 2.220 svárů metodami bodového a obloukového svařování v ochranné atmosféře. Se sváry provedenými u dodavatelů na jiných dílech, je na voze celkem 3.300 svárů. Když je karoserie zkompleťována a vyrovnána, putuje na hlavní svařovací linku, kde roboti provedou pevnostní sváry,

jež celou karoserii zpevní. Následuje montáž drobných karosářských prvků a montáž dveří a kapoty. Karoserie pak putuje na individuální kontrolu kvality a poté do lakovny. Rozloha svařovny je 19.700 m² a na tři směny zde pracuje zhruba 500 zaměstnanců a cca 200 robotů.

LAKOVNA – perfektní lak, který je vizitkou všech našich vozů, vzniká v lakovně. Největším nepřítelem laku jsou prach a nečistoty a proto se do lakovny vstupuje pouze v antistatické ochranné kombinéze.

Lakovna odebírá karoserie ze svařovny a probíhají zde tyto procesy: odmaštění a očištění karoserie, nanesení protikorozního ED laku, zatěsnění svárů a podvozku, nanesení primárního bezbarvého laku a nanesení barevného laku. Mezi nanášením jednotlivých laků prochází vůz



vypalovací peci. Vzhledem k tomu, že primární lak i ED nátěr jsou ředěné vodou, musí

vypalovací pece vyvíjet teplotu až 190 °C oproti běžným 120 °C u výrobců používajících organická ředidla. Po každé operaci prochází vůz kontrolou kvality a po ukončení lakovacích procesů ještě výstupní kontrolou, při níž je každý vůz důkladně individuálně zkontrolován. Stejně jako ostatní provozy i lakovnu charakterizuje maximální flexibilita a vozy nejsou lakovány po dávkách odpovídajících jedné barvě, jako je tomu u některých jiných výrobců. Díky modernímu cartridgeovému systému lakovacích robotů jsou barvy voleny individuálně, vůz od vozu, podle přání zákazníka, pro kterého je automobil připravován. V lakovně, která má rozlohu 32.000 m² při součtu všech podlaží, pracuje ve třísměnném provozu 400 zaměstnanců.

FINÁLNÍ MONTÁŽ A KONTROLA KVALITY – do provozu finální montáže přijíždějí holé nalakované karoserie a odjíždí kompletní vozy. Finální montáž se skládá ze čtyř hlavních výrobních úseků: TRIM (montáž kabeláže, přístrojové desky, topení a řídicí



jednotky), CHASSIS (montáž motoru, převodovky a podvozku), FINAL 1 a FINAL 2 (montáž ostatních dílů, jako jsou například nárazníky, sedačky, skla, kola a další). Každý vyrobený vůz prochází výstupní kontrolou kvality, protože jedině prvotřídní kvalita je klíčem k úspěchu. V oddělení kontroly

kvality dochází k detailní kontrole funkčnosti, technických a výkonových parametrů, vzhledu a montáže. Vůz je odeslán k zákazníkovi jedině pokud bez problémů prošel sérií přísných zkoušek a testů. V halách finální montáže a kontroly kvality o rozloze 35.100 m² pracuje na tři směny 1.200 zaměstnanců.

Pro zaměstnance firmy bylo městem Kolín postaveno 850 nových bytů v lokalitě Pod Vodárnou. Tato skutečnost je jedním z mála sporných bodů ve vztazích mezi Kolínem a firmou TPCA. Město totiž stále tíží jak nesplněný slib bývalé sociálnědemokratické vlády Miloše Zemana na plnou úhradu výstavby bytových domů pro zaměstnance automobilky, město si na jejich výstavbu muselo půjčit více jak jednu miliardu korun, ale rovněž nedostatečně vysoké nájemné v těchto bytech. I když jsou nájemné v těchto bytech podstatně vyšší než u obecních bytů, přesto je údržba obydlí lidí z automobilky pro město ztrátová a vybraná suma nepokryje náklady na tyto účely městem vynakládané. Přesto, že v záležitostech bytů lze některé požadavky města Kolín považovat za oprávněné, jsou

prakticky neproveditelné. Průběžně navrhované zvyšování nájmu logicky naráží na odpor nebo netečnost firmy TPCA. Obdobně se to má i s návrhy, aby si TPCA koupila domy, v nichž její zaměstnanci bydlí. Zde je nadto nutná dohoda mezi městem, automobilkou a státem, který na výstavbu domů částečně přispěl. Městu samozřejmě vadí, že pracovníci automobilky bydlí v městském bytě i tehdy, přestanou-li být zaměstnanci



TPCA. Nutno však dodat, že nastane-li taková situace, město může s tímto nájemníkem okamžitě ukončit nájemní smlouvu. Na konci roku 2009 přetrvává nemalý dluh na nájemném zaměstnanců TPCA vůči městu. Podle údajů automobilky se jedná maximálně o řád statisíců korun, přičemž byla ze strany TPCA opakovaně deklarována

podpora městu při neprodlužování smluv nájemníkům se špatnou platební morálkou. V této věci byla také zřízena pracovní komise, jejíhož jednání se zástupci automobilky pravidelně zúčastňují. Firma TPCA má s téměř osmi sty zaměstnanci uzavřenou dohodu o srážkách ze mzdy pro případ, že by přestali nájemné hradit. Dlužníci byli ze strany TPCA kontaktováni a důrazně vyzváni k zaplacení dluhu.

Projekt TPCA je podle firmy dlouhodobý. Existence firmy v letech 2004 a 2005 výrazně přispěla ke snížení nezaměstnanosti nejen v Kolíně, ale i na celém okrese. Jak je již uvedeno výše, aktuálně, tedy ke konci roku 2009, ve firmě pracuje necelých 3.600 zaměstnanců, kteří jsou v naprosté většině občany ČR. Zhruba polovina je z Kolína a do

30 km od továrny žije 73 % zaměstnanců. Ve výrobě je průměrná mzda 26.800 Kč bez prostředků z benefitového programu Z-Konto, což je virtuální účet zaměstnance, kam firma každý měsíc zasílá kredit. Ten pak zaměstnanec čerpá na různé zaměstnanecké výhody. TPCA jistě patří



mezi firmy, které poskytují svým zaměstnancům tu nejlepší péči. V závěru letošního roku bylo v prostoru továrny otevřeno Centrum preventivní zdravotní péče, jehož vybudování přišlo firmu na více než 11,5 mil. Kč. Na Kolínsku firma podporuje nebo sama organizuje

řadu kulturních a sportovních akcí. Letošními nejvýraznějšími akcemi byly letní Beat festival a prosincové Vánoce bez hranic. O obou akcích je více uvedeno v kapitole kroniky Události v Kolíně. Přes grantový program Partnerství pro Kolínsko, rozděluje firma každý rok místním spolkům a organizacím čtyři miliony korun. Celkově lze konstatovat, že v rámci již zmíněného grantového programu Partnerství pro Kolínsko a sponzoringem různých kulturních akcí a sportu, věnovala automobilka v letech 2005 až 2009 na podporu Kolínska celkovou sumu 74 mil. Kč.

V listopadu bylo z TPCA oznámeno, že na částce 282.704 Kč skončila ve firmě povodňová sbírka mezi zaměstnanci. Na konečnou částku sbírky přispěli zaměstnanci automobilky prostřednictvím zaměstnaneckého benefitového programu, zřeknutím se finančních odměn za vzornou docházku apod. Sem se tak sešlo 141.352 Kč. Vedení automobilky tuto částku zdvojnásobilo na již uvedenou sumu 282.704 Kč. Spolu s humanitární organizací Člověk v tísni pak bylo rozhodnuto, že vybrané peníze budou rovným dílem rozděleny mezi subjekty postižené letošními povodněmi - pečovatelský dům v Hustopečích nad Bečvou, Základní školu v Bělotině a obec Žulová na opravu mostu.

Zajímavá novinka. V automobilce TPCA začali strážníci v závodní jídelně upřednostňovat před tradičními omáčkovými jídly s knedlíky, vegetariánskou a zdravou stravu. Stalo se tak po zavedení jídelničkového semaforu. Ten zde byl zaveden po konzultaci s odborníky na zdravé stravování a ve spolupráci s firmou Aramark, která ve firmě zajišťuje stravování. Jídla rozdělena do kategorií zelená, oranžová a červená. Zelená znamená lehká jídla, založená na zelenině, kvalitních rybách a drůbeži. Oranžovou kategorii tvoří středně těžké pokrmy a červená znamená smažená, sladká a tučná jídla.

V závěru roku bylo také oznámeno, že od 4. ledna 2004 bude mít TPCA nového prezidenta. Dosavadní prezident společnosti, p. Jasuhiro Takahaši, se po více než třech letech vrátí do mateřské Toyoty. Ve funkci ho vystřídá p. Satoši Tačihara, který se narodil



v říjnu 1955 v prefektuře Čiba v Japonsku. Vystudoval ekonomii na Keio University v Tokiu a v roce 1979 nastoupil do společnosti Toyota Motor Corporation. Svou kariéru začínal v IT divizi, kde se věnoval systémům pro prodejní síť Toyoty v Japonsku. Poté byl zodpovědný za přípravu a spuštění výrobních závodů ve Spojených státech ve státech Kentucky, Indiana a Západní Virginie. Posledních 12 let řídil join-venture projekty Toyoty včetně společného podniku s PSA Peugeot Citroën, tedy TPCA, který díky tomu detailně zná. Satoši Tačihara je ženatý a má dvě děti.