

# Ohneme cokoli

## Jak pomocí trubky ovládnout český trh

□ JAN BRABEC / FOTO MATĚJ STRÁNSKÝ

Z jejich dílny nevychází žádný konkrétní výrobek, vlastně je to jen změt zkrouceného železa. Přesto z ní během pěti let dokázali vybudovat firmu s obratem šedesát milionů korun ročně a stali se u nás takřka výlučnými dodavateli. Jednoho dne jim totiž došlo, že tady něco nehraje: přestože dnes skoro všichni (od výrobců automobilů přes nábytek až po dětské prolézačky) používají ohýbané kovové trubky, v Česku zatím neexistuje výrobce, který by je dokázal adekvátně zpracovat. Předmět jejich podnikání proto zní jednoduše – ohýbání trubek „zastudena“. A smyčky a oblouky z firmy Tvarmetal z Vysokého Mýta si dnes mezi jinými objednává třeba i britský výrobce luxusních automobilů Bentley.

### Hra vabank

„Trubky se sice u nás ohýbaly, ale ne v tak široké škále nejrůznějších rozměrů,“ vysvětluje spolujednatel firmy Josef Bárta. Tvarmetal se tak stal ve strojírenském a automobilovém průmyslu takřka jedinou jistotou, že „ohne cokoli do jakéhokoli tvaru“. A počet zájemců o nevšední službu jde do desítek: trubky made in Vysoké Mýto totiž využívají výrobci autobusů, traktorů, osobních automobilů, chladírenských zařízení pro zimní stadiony, kotlů či konstrukcí dětských prolézaček. „Nestačíme vyrábět,“ říká Josef Bárta. Přesto vznik tak jedinečného podnikání nepostrádal dramatickostí: jen pořízení speciálního ohýbacího stroje vyjde minimálně na pět milionů.

Všechno to začalo v osmdesátých letech, tedy v době, kdy Josef Bárta coby malý obdivovatel techniky našel inspiraci v domovském Vysokém Mýtě. Od roku 1885 tady firma Karosárna Sodomka vyráběla kočáry a karoserie a dodávala pro slavné značky jako Aero, Tatra či Praga. Josef Bárta se začal zajímat o „řízení“ firmy a začal hlídat knihy proslulého Tomáše Bati a slavného manažera amerického Fordu a Chrysleru Lida Anthonyho Iaccoci. To už byl ale studentem obchodní akademie, respektive VŠE v Praze, v té době se také začal sám živit. „Byl jsem netrpělivý, chtěl jsem si rychle vydělávat peníze,“ vzpomíná.

Odešel ze školy a nastoupil do liberecké firmy vyrábějící kovové hadice, kde se postupně z brigádníka vypracoval na jejího



„Nestačíme vyrábět.“ (Josef Bárta)

## „Trubky dodáváme třeba i do luxusních aut značky Bentley.“

obchodního zástupce. Tam se také poznal se schopným strojařem a svým současným společníkem Rudolfem Jäntschem. Společně si všimli, kolik obchodních zástupců se ptá, kde a kdo tady ohýbá trubky. A tak jsme do toho šli,“ líčí Josef Bárta. To se psal rok 2006 a jako místo podnikání zvolili právě Vysoké Mýto, kde od města získali za zvýhodněnou cenu tři milionů korun prostory bývalých kasárenských koníren. Nejhorší nervy je ale teprve čekaly – protože potřebné stroje a ohýbací nástroje (dnes si je vyrábějí sami) jdou v tak unikátním oboru doslova do desítek milionů, zažádali banku o úvěr. Jenže v krizi jim nikdo nepůjčil, a tak si napůjčovali od desítek ochotných kamarádů, zrušili stavební spoření a vybrali rodinné úspory. „Byla to hra vabank,“ říká Josef Bárta.

Třeba spočívala v obchodní strategii: sídlo Tvarmetal je ani ne pár set metrů vzdálené od největšího odběratele – výrobce autobusů Karosa, dnes Iveco. „Mohli jsme dolaďovat detaily přímo na místě,“ líčí. Postupně přibývaly jiné zakázky a do dílny další stroje: dnes mají pětáctiřicet zaměstnanců a jejich trubky, ať už se závitěm, rozšířeným hrdlem či v bizarních tvarech (jako jsou třeba výstupy do závodních automobilů), odebírá opravdu kdekdo: kromě místní Škodovky, Zetoru nebo ČKD třeba strojírenské firmy v Rakousku, Německu, Itálii či Dánsku. A díky koncernu Volkswagen získali prestižní zakázku i od zmíněného Bentleye. „Chtěli bychom spustit výrobu nějakého vlastního výrobku a víc expandovat na evropský trh. Přitom si ale udržet status české firmy bez zahraničního kapitálu,“ říká. Prý jde však také o „baťovský“ vzhled rodinné firmy – ve firmě totiž pracují převážně mladí lidé a majitelé znají každého jménem. „Pro mě byl obrovskou vzpruhou můj děda. Celý život chtěl podnikat, a tak si hned po revoluci, když šel do důchodu, založil autodopravu a podnikal až do svých sedmdesátilet. A právě jeho odhodlání a odvaha mě vždycky tlačily dopředu.“ ■