ROSTEME A ZLEPŠUJEME SE!

Rozhovor o aktuální situaci, inovacích a výstavbě nové provozovny s Jakubem Rybou z firmy TOTEM BIKES

Text: Ondřej Vysypal, foto: archiv, TOTEM BIKES

Společnost **TOTEM BIKES** je předním tuzemským výrobcem elektrokol a je součástí čínské skupiny Golden Wheel Group. Naposledy jsme s jednatelem firmy Jakubem Rybou dělali rozhovor před pěti lety, kdy už druhým rokem běžela montážní linka v sídle firmy v Dolní Dobrouči na Orlickoústecku. Firma se tehdy rozhodla pro novou strategii – přejít od výroby levných elektrokol se zadními pohony na krosová a horská elektrokola se středovými motory.

Od té doby již opět uplynulo mnoho vody v nedalekém potoku Dobroučka a firma za tu dobu otevřela v České Třebové dvě nové linky a další v podorlickém Těchoníně na výrobu elektrokol. Neustále posiluje, navyšuje výrobní a skladové prostory a nabírá další zaměstnance. Na konci května oslavila desáté výročí svého působení na českém trhu a už netrpělivě vyhlíží termín zahájení stavby svého nového výrobního areálu, který bude současně reprezentativním sídlem. Bude se zde ročně vyrábět až 200 tisíc elektrokol a více než polovina z nich bude určena na export. Sešli jsme se s Jakubem Rybou a snažili se získat pár nových informací v následujícím rozhovoru.

Jakub Ryba hovoří k hostům při oslavách desetiletého výročí působení firmy na trhu s koly a elektrokoly, které se uskutečnily letos v květnu.

Když jsme spolu hovořili v roce 2017, plány na výrobu dvou set anebo sto padesáti tisíc elektrokol ročně mi přišly hodně odvážné. Ale vypadá to, že k tomu máte skutečně nakročeno. Tak začneme otázkou odzadu: Kdy bude otevřena nová hala v Letohradu a v jaké fázi je celý projekt?

Náš původní plán bylo otevírat nové prostory již v roce 2023. Bohužel loňský růst cen stavebních materiálů v kombinaci s pandemií nám celou stavbu zpomalil. Naše cíle však zůstávají stejné, takže jsme se vedle výstavby museli ještě poohlédnout po dalších prostorech, které nám umožní zajistit kapacitu alespoň 150 000 kol ročně. Hotovo bychom měli mít do tří let.

Do kolika provozů a skladů je nyní rozčleněna výroba firmy TOTEM BIKES? A jak náročné je udržovat v chodu více montážních a skladových prostor?

Dnes jsme celkem na pěti místech Pardubického kraje, přičemž ve třech z nich probíhá i výroba. Není jednoduché logisticky zajistit všechny tyto prostory, ale opět máme řešení a letos se chceme stěhovat do nových skladových prostor o velikosti deset tisíc metrů čtverečních, ve kterých budeme mít centrální sklad pro všechny naše výrobní linky.

Přidali jste do celého vašeho výrobního řetězce nějaké nové technologie, jako je například automatické zaplétání kol, lakovna a podobně?

Ano, automatizace výrobních postupů se týká i nás. Nicméně není to pro nás momentálně to nejdůležitější, na čem bychom pracovali. Prioritou pro náš raketový růst je precizní organizace společnosti a řízení kvality. Vysoké požadavky zákazníků na montáž pro koncového spotřebitele nás nutí neustále se zlepšovat.

Nezměnili jste působení vaší firmy a zůstáváte v regionu. Jak se tam vyvíjí situace, zejména v konkurenci místních průmyslových a technologických firem, včetně nedalekého závodu Škoda Auto v Kvasinách?

Naše prvotní strategie byla jednoznačná – zajistit růst společnosti do doby otevření nového závodu v Letohradě prostřednictvím dočasně otevíraných provozů. Nicméně s odstupem času tím, jak rychle roste potřeba trhu, i my jsme museli pracovat s myšlenkou, že vedle nové fabriky v Letohradě budou souběžně v provozu i další provozy. Co je předem jisté, je to, že regionální opravdu zůstaneme.

Jedna z výrobních linek.

Využíváte ve větší míře vlakové nákladní dopravy díky blízkosti důležitého železničního koridoru?

Česká Třebová je i pro nás důležitý dopravní uzel vzhledem k množství vlakových přeprav, ale ve zvýšené míře prozatím vlakovou dopravu nevyužíváme. Nutno také dodat, že jsme rádi konečně i za první kilometry dálnice v Pardubickém kraji, protože se tím zrychlí automobilová doprava.

Předpokládám, že za uplynulých pět let narostl také počet vašich zaměstnanců, je to tak?

Ano, v roce našeho posledního interview tvořilo náš tým zhruba 20 zaměstnanců. V současné době je to už více než stovka šikovných spolupracovníků. A stále vybíráme další v oborech, které jsme dříve nevyužili. Jedná se například o seřizovače, elektrikáře, IT techniky nebo i spolupracovníky pro obsluhu 3D tiskárny.

Dá se nějak odhadnout zastoupení značky elektrokol Totem v celkové produkci elektrokol a výrobě pro ostatní značky?

Vzhledem k vysokému počtu celkově vyrobených kol tvoří výroba Totemu jen malé procento. Nicméně v naší dlouhodobé strategii je plán postupně navyšovat počty kol se značkou Totem, a to nejen pro tržní segmenty ČR a SR, ale také do zemí celé Evropy.

A jaký platí poměr mezi elektrokoly vyrobenými na export a těmi, která zůstávají pro prodej na českém trhu? A do kolika zemí elektrokola smontovaná na Orlickoústecku vyvážíte?

V České republice zůstává zhruba 20 % naší produkce. Zbývajících 80 % exportujeme, v současné době do zhruba 20 zemí, zejména do zemí západní a střední Evropy.

Pokud se loni na českém trhu prodalo zhruba 125 tisíc elektrokol, tak kolik tisícovek – i včetně značky Totem – jich bylo z vaší výroby?

Asi 15 % z uvedeného počtu.

Pro které značky a firmy vyrábíte elektrokola na zakázku?

Bohužel tato informace je obchodním tajemstvím a to je v rámci našeho podnikání jednou ze zásad, kterou ctíme. Zajímavým paradoxem je přitom skutečnost, že více než polovina našich zákazníků aktivně podporuje zimní sporty (rychlobruslení, hokej, biatlon aj.).

Pro elektrokola značky Totem jste za ty roky vytvořili na domácím trhu určité podhoubí, vepsali je do povědomí spotřebitelů a také pomocí elektrokol Totem ukazujete

Populární model Totem Maurice.

Současné hlavní sídlo firmy.

možnosti výroby a implementace pohonů Bafang a Vinka do různých rámů. Jaké jsou tedy hlavní novinky u Totemu?

Značka Totem nabírá druhý dech, a to i díky našemu tuzemskému obchodnímu zástupci, kterým je už delší dobu firma Cyklošvec. I letos prodává několik zajímavých modelů, ale již pro příští rok připravujeme modely nové. Ty budou prezentovány na samostatném stánku Totem na veletrhu Eurobike ve Frankfurtu, který je největší prezentací výrobců kol, elektrokol a souvisejících komponent.

Jak funguje distribuce značky Totem do maloobchodních prodejen v Česku?

Jak už jsem zmínil, na trhu působíme prostřednictvím obchodní spolupráce s firmou Cyklošvec, se kterou máme dlouhodobě velmi dobrou zkušenost. Firma rozšířila svou prodejní plochu v Písku a bude v příštím roce také nabízet kompletní modelovou řadu Totem.

Bude se do budoucna měnit design značky Totem a doplníte sortiment o některé zajímavé a trendy modely?

Design značky bychom rádi udrželi, přeci jen již máme za sebou jednu z nejdelších historií elektrokol v České republice. A novinky? Ty se budou zcela jistě týkat velkokapacitních baterií, špičkových celoodpružených rámů, většího využití širších plášťů na krosových a trekkingových modelech a v plánu je i model autonomního kola.

S jakými značkami motorů nyní pracujete ve výrobě elektrokol a bude se to do budoucna ještě měnit?

Na elektrokolech značky Totem používáme převážně systémy Vinka, Shimano a Bafang. Co se týče montáže, máme zkušenosti se všemi typy motorů (Bosch, Shimano, Bafang a tak dále). Letos bychom měli opět sériově montovat některé OEM modely s motory Bosch.

Můžete v krátkosti shrnout, jak jste se vyrovnali s pandemií covid-19 a jaké problémy pro vás byly nejpalčivější?

Pandemie nás samozřejmě neminula a zasáhla nás z několika směrů. Přestože jsme mnohem dříve, než vyhlásila vláda, přijali řadu preventivních opatření, měli jsme velmi vysokou absenci. Od počátku jsme měli dostatečné zásoby ochranných roušek, poskytovali jsme zaměstnancům zdravotní balíčky, ale i tak absence dosahovala až 40 %. A to už se samozřejmě na celkové produkci muselo projevit. Dalším souvisejícím negativním aspektem byly (a dodnes jsou) zpožděné dodávky komponent. Ale asi nejvíce, a s tím bojujeme dodnes, nás trápí nejasné dodací termíny našich přepravců a drastický nárůst jejich cen. Kde obvykle můžete počítat s tím, že už je zboží v přepravě (na moři nebo ve vlaku), tam se může doba dodání klidně ztrojnásobit – a neuděláte nic. A to nemluvím o současných problémech z hlediska vlakové přepravy z Asie, která samozřejmě vede přes země bývalého Sovětského svazu a Ukrajinu.

Na veletrhu Eurobike má firma vždy obří stánek.

Pociťujete při takovýchto globálních problémech určitou jistotu anebo větší klid díky tomu, že jste součástí čínské skupiny Golden Wheel Group? Znamená to třeba i výhodu při dodávkách dílů pro výrobu?

Naše matka je naší obrovskou jistotou. Výhody giganta na trhu s díly jsou vždy diametrálně odlišné od ostatních. Nicméně i my musíme neustále předvídat a vytvářet bezpečnostní rezervy kritických dílů. A samozřejmě hledat alternativní dodavatele a neustále vyhodnocovat další možná rizika.
Je třeba říci, že určitou výhodu nám poskytuje i členství v cyklo asociacích CONEBI, která reprezentuje evropský cyklistický průmysl, a CBI (česká bicyklová asociace).

Jste aktivní při vyhledávání výrobních zdrojů a dodavatelů komponentů včetně například baterií v Evropě? Bylo by pro vás výhodnější mít evropské dodavatele, anebo z pohledu zásobování větší výpadky nepociťujete?

Musíme si zde znovu připomenout, že naším klíčovým produktem je zákaznické elektrokolo. To je takové, kde si zákazník určuje specifikaci sám. Pouze v případě výpadků dodávek začínáme hledat alternativní zdroje z EU. Nicméně trh s komponenty pro elektrokola není tak pestrý a v mnohých případech moc na výběr nemáme. Někteří zákazníci si nicméně prosazují evropské dodavatele, a to umíme nabídnout.

Osobně jste před několika lety absolvoval pracovní stáž u výrobce Golden Wheel v Číně, který dokáže za rok vyprodukovat přes milion smontovaných kol a elektrokol a vyrábí další miliony rámů a jiných kolařských dílů. Jak si tato firma vede nyní?

Víte, Golden Wheel je velmi specifická a velmi finančně stabilní společnost. V podstatě je to pořád rodinný podnik, který nabízí ve svém výrobkovém portfoliu téměř veškeré komponenty pro kolařský průmysl. V průběhu téměř 35 let existence prošel velmi dynamickým vývojem. Dodává na všechny kontinenty světa a má více než 20 výrobních závodů. Je dobře, že jsme jeho součástí.

V Číně jste tři roky pracoval a žil. Jak se v této zemi změnila situace? A jak se změnil svět? Jste schopen to nějak stručně zhodnotit?

Nejraději bych vám to vysvětlil na osobních pocitech. Nicméně situace s pandemií mi bohužel už dva roky neumožnila znovu Čínu navštívit. Globální situace se mění každým dnem. Zhruba v polovině února kompletně shořela velká fabrika našeho kamaráda v Portugalsku, minulý týden zasáhly rakety našeho dalšího známého na Ukrajině, proto je těžké dělat jakékoliv závěry. Trh s elektrokoly se během posledních let neuvěřitelně rozrostl a ještě minimálně do roku 2030 bude i nadále skokově růst. Pokud vydrží zdroje a logistické cesty zůstanou otevřené, bude mít trh s elektrokoly světlou budoucnost. Elektrokola mají své pevné místo na trhu dopravních prostředků, a to jsme zdaleka ještě nevyužili jejich plný potenciál, ať už hovoříme o segmentech cargo anebo o dojíždění do práce a o drobné elektromobilitě na krátké vzdálenosti.

Děkujeme za rozhovor a už nyní se těšíme na další návštěvu – snad již v novém provozu v Letohradu! ■

A toto je vizualizace budoucího hlavního působiště firmy TOTEM BIKES v Letohradu.