



Tento muž asi navždy zůstane jednou z nejkontroverznějších postav automobilového průmyslu, a i když je jeho osobě přisuzovaní spíše záporná role, tak je v současnosti třeba si položit otázku, která automobilka dnes nepostupuje přesně podle jeho tehdy proklínaných pravidel a co vlastně umožnilo strmou expanzi automobilového průmyslu na přelomu tisíciletí.

Narodil se v malém baskickém městečku Amorebieta na silnici mezi Bilbaem a Guernicou a ve škole mu díky jeho vadě řeči říkali „El Tarta – Kokta“. Byl synem silně věřícího továrního dělníka a dotáhl to až na člena představenstva největších automobilových koncernů. Tichý a zakřiknutý chlapec s nezájmem o fotbal a děvčata vystudoval strojírenskou fakultu a začal svou pracovní dráhu u společnosti Westinghouse a hlavně Firestone, díky které se v roce 1980 dostal ke GM Espana.



V roce 1987 se přestěhoval ze Zaragoza do Rüsselsheimu, kde díky svému nekonvenčnímu přístupu k vyjednávání s dodavateli získal prestiž a přezdívku „řezník“. Jeho chování na jednáních nákupu s dodavateli hraničilo s gestapáckým výsledkem a mnoho zástupců nadnárodních společností dovedlo k slzám, ale i to bylo bezcitnému Lopézovi málo, takže s nadhledem pokračoval ve své brutální hře až do „vítězného“ konce. Je třeba říci, že byl na taková jednání velice dobře připraven a svou dominanci získával pouze drsnými, ale pravdivými argumenty. Na to tehdejší dodavatelský svět automobilového průmyslu nebyl připraven, a proto bylo jednání čistě v jeho režii.

Jeho vyjednávání se neslo v duchu následujících pravidel:

- Radikální využití pozice zadavatele zakázky

- Cenový diktát
- Štvaní jednotlivých účastníků tendru proti sobě
- Požadavky na dodatečné plnění vybraných dodavatelů v rámci původního kontraktu

Někdo by to mohl považovat za nestoudné narušení obchodní etiky, kterým to v tehdejších klimatu dodavatelsko/odběratelských vztahů v usedlém prostředí automobilového průmyslu bezesporu bylo, ale ruku na srdce. Doba se měnila a Evropa se připravovala na převzetí do té doby neznámého pojetí automobilu jako spotřebního zboží, takže se dá říci jen jedno. Bylo to nutné zlo, které umožnilo dlouhodobý růst tohoto odvětví, které očistilo konkurenční prostředí v této oblasti a vytvořilo spoustu pracovních míst, na které si společnost velice rychle zvykla.



Díky těmto skutečnostem se Jose Ignacio Lopez de Arriortua stal viceprezidentem GM a přesunul svoje aktivity do USA, kde mu zanedlouho začali říkat „velký inkvizitor“. Ta přezdívka byla velmi trefná, protože sám Lopez měl za vzor zakladatele jezuitského řádu Ignáce z Loyoly, ale stejně tak to mohl být Niccolò Machiavelli. On sám nazýval své přímé podřízené dle tradice velkého Říma „Centuriony“ a optimalizátory nákladů „bojovníky“. Sám Lopez měl tvrdou disciplínu, kterou vyžadoval u všech svých podřízených. Nepil ani nekouřil a striktně dodržoval kofeinovou dietu, kterou kompenzoval ovocem. Stejně tak přiměl své podřízené k nošení hodinek na pravé ruce, protože na levou si je budou moci dát až v okamžiku, kdy bude „tažení proti nákladům“ dokončeno.

John Francis Smith., Jr.

Hlavním Lopezovým cílem bylo vybudování výrobního závodu v jeho rodném městě, ale to mu GM nemohl slíbit, což byl pro rodilého „basku“ dost velký problém, se kterým se velmi špatně

vyrovnával. Je to zvláštní, ale i v těchto sférách vlivu hrají osobní tužby mnohem větší roli, než by si normální člověk myslel a Lopez byl v první řadě rozený „baska“, který je velmi emotivní a vyznává vendetu, takže nenávist je pro něj to samé jako láska a v tomto směru se vyvíjela jeho další kariéra.

John Francis "Jack" Smith, Jr., který byl tehdy předsedou představenstva GM a Lopezovi bezmezně důvěřoval (dokonce i on nosil hodinky na pravé ruce), se snažil popřít informace o jeho odchodu a dokonce svolal tiskovou konferenci, před jejíž začátkem se ovšem dozvěděl, že Lopez změnil názor. Tou dobou už však Jose Ignacio seděl v letadle Lufthansy, které ho dopravilo do Německa. Ve Wolfsburgu ho čekalo vřelé přivítání Ferdinanda Piecha, který byl fascinován jeho výsledky a díky pětiletému kontraktu za 22 milionů dolarů, který znamenal pětinasobek příjmu samotného předsedy představenstva VW AG, byl teď Lopez v německých službách ([článek o Ferdinandu Piechovi naleznete zde](#)). Jack Smith se při zahajování tiskovky třásl vztekem a k přítomným novinářům prohlásil jen: "Nevím co zamýšlí a ani nevím, kde teď je".

Den na to byla prohledána Lopezova kancelář v GM, ale všechny materiály byly pryč. To byla možná největší chyba, kterou Jose Ignatio udělal, protože se celá trapná událost dostala k soudu a následující pře, o které i Helmut Kohl řekl, že je „mimořádně nechutná“ a tehdejší ministr zahraničí se bál diplomatického konfliktu mezi Německem a USA, nijak nepřispěla ke slibné kariéře Jose Ignacio Lopez de Arriortua. Problémem byly informace o novém prototypu Opelu Maxx, který Lopez údajně ukradl a poskytl VW AG. Ferdinand Piech se později nechal v Der Spiegel slyšet, že to byla prostá vendeta GM a že informace mohly být podstrčené. Burza však na tyto problémy reagovala strmým propadem akcií VW a to nenechalo chladným ani hlavního akcionáře VW AG spolkovou zemi Dolní Sasko, takže bylo co vysvětlovat. GM se drželo americky silné teze: "My toho hajzla dostaneme" a tehdejší německý kancléř Gerhard Schröder nařídil nezávislý audit od společnosti KPMG Deutschland. Audit ale neprokázal žádný podíl společnosti VW AG na průmyslové špionáži GM. V roce 1996 opustil Jose Ignacio Lopez de Arriortua VW AG a musel čelit několika dalším soudním sporům, které však vyšuměly do ztracena. Dopravní nehoda, která se mu přihodila nedaleko Bilbaa v roce 1998, byla ale dost výmluvným gestem. Bylo jen otázkou štěstí, že se po 2 týdnech probudil v nemocnici z komatu a zůstal v ní hospitalizován jen tři měsíce. Ztráta paměti, která ho díky této nehodě postihla, poskytla jeho právníkům dostatečné prostředky pro vyjednání příměří a dnes si Jose Ignacio Lopez de Arriortua užívá poklidného důchodu ve své poradenské agentuře MANAGEMENT ARRIORTUA (www.lopezdearriortua.com).

