



PŘEPRAVA POHONNÝCH HMOT

Hospodárně a spolehlivě k čerpacím stanicím

Společnost PETROTRANS se snaží pracovat v rámci regulí daných všemi souvisejícími zákony a předpisy, a to ať jde o všeobecně platný zákoník práce, anebo o předpisy z oblasti ADR. Jak se toto daří plnit a být přitom jedním z prvních na trhu, na to jsme se zeptali jednatele společnosti Ing. Václava Slavíka, jemuž sekundoval Ing. Radek Nechleba.

Společnost Petrotrans si loni připomněla 10 let od svého vzniku. Jako dlouholetý jednatel společnosti jste „pamětníkem“ událostí, které pro Petrotrans nebyly vždy povzbudivé. Jaké největší překážky musela společnost překonat?

Společnost Petrotrans původně vznikla jako společný podnik dvou ve své době největších společností věnujících se obchodu a distribuci pohonných hmot (PHM) na trhu, následně pak v roce 2000 celý obchodní podíl ve společnosti získala společnost Benzina. Do vínku dostala vozový park

zakladatelů, který jen částečně odpovídal novodobým požadavkům trhu, a to jak z pohledu požadavků na zachování kvality zboží při přepravě, tak z pohledu požadavků na jeho spolehlivost. Jedním z prvních úkolů tedy bylo provozně a technicky eliminovat tento handicap, přičemž v té době již na trhu přepravy rostly konkurenční společnosti, které podobné problémy možná také řešily, nicméně zcela jistě ne v takové míře jako my. Dále bylo třeba proniknout s touto společností na trh přepravy PHL i mimo rozvoz pro mateřské společnosti a průběžně

získávat další zakázky, které by dlouhodobě umožnily společnosti Petrotrans na trhu působit jako jeden z hlavních hráčů a na vysoké úrovni, což se podařilo. Ta cesta nebyla lehká a během ní pochopitelně vznikaly dílčí neúspěchy, jejichž důvody nelze vždy hledat jen u nás a jejichž vliv bylo nutno eliminovat, ale myslím, že pro podobné situace do puntíku platí úsloví „Co tě nezabije, to tě posílí“.

Ze zaměření Petrotransu, jakožto společnosti, která se stará o rozvoz pohonných hmot, lze před-

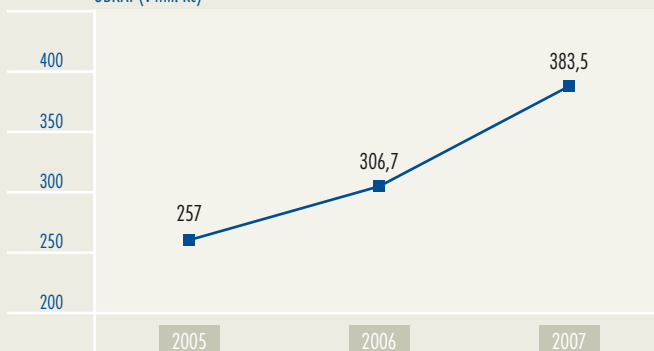


HISTORIE

Společnost byla založena jako akciová společnost v roce 1997. Zakladateli byly společnosti Benzina a České produktovody a ropovody a.s., 50 : 50 %. Úkolem založené akciové společnosti bylo převzít činnost dopravních oddělení obou zakladatelů. Postupně byla zahájena a nadále je i rozšiřována činnost pro další klienty. Záhy společnost Benzina a.s. koupila podíl společnosti Čepro a stala se jediným akcionářem Petrotransu. V roce 1999 byla společnost jako první dopravce v rámci České republiky certifikována dle ISO:9002 (v současné době ISO:9001:2000. V květnu 2007 došlo ke změně právní formy a.s. na s.r.o. V současné době je společnost PETROTRANS, s.r.o.součástí skupiny UNIPETROL.

STATISTIKA

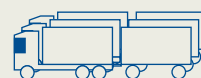
OBRAT (v mil. Kč)



SOUPRAVY:
(trahač + návěs)
68



SÓLO VOZIDLA S VLEKEM:
(podvozek s cisternovou nástavbou)
12



ZAMĚŠTNAVCI:
232



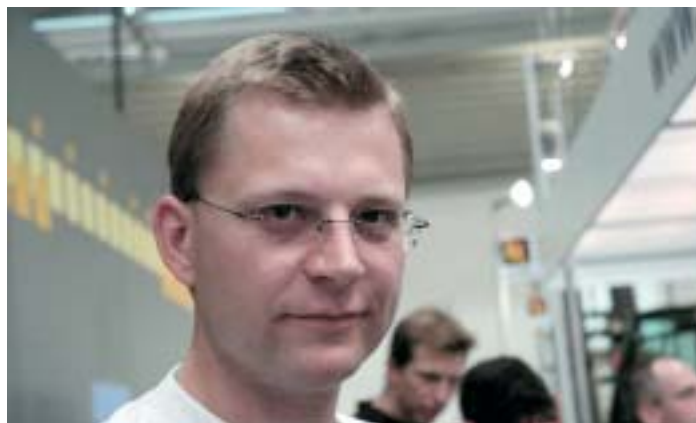
VE ZKRATCE

NEJVYŠŠÍ PŘEDSTAVITEL:	ING. VÁCLAV SLAVÍK - jednatel ING. RADEK NECHLEBA - jednatel
HLAVNÍ SÍDLO:	PETROTRANS, S.R.O. STŘELNÍČNÁ 2221/50, 182 00 PRAHA 8
HLAVNÍ ZEMĚ PŮSOBNÍ:	VNITROSTÁTNÍ PŘEPRAVY V RÁMCI CELÉ ČESKÉ REPUBLIKY, V OMEZENÉ MÍŘE EXPORTY A IMPORTY DO/Z OKOLNÍCH ZEMÍ (SLOVENSKO, NĚMECKO, RAKOUSKO)
INTERNET:	WWW.PETROTRANS.CZ

pokládat, že o Vaši službu je a ještě dlouho bude ze strany odběratelů i dodavatelů paliv zájem, z čehož vyplývá jistý optimismus, alespoň ve výhledu deseti dvaceti let... K tomu musíte nabídnout odpovídající techniku. Jak vypadá moderně vybavená „cisterna“ společnosti Petrotrans?

Rád bych se zaměřil na cisternu specializovanou pro rozvoz zboží na čerpací stanice, kde je charakter možného provozu pochopitelně poněkud odlišný od požadavků, které jsou kladeny na techniku

používanou současně i v distribuci PHL pro velkoobchod. Moderní cisterna pro rozvoz zboží na čerpací stanice (ČS) by měla splňovat pochopitelně veškeré legislativní požadavky, mimo to by měla být vybavena systémem elektronických měrných tyčí, který má pod kontrolou zboží po celou dobu přepravy, systém armatur musí splňovat požadavek bezzbytkového stáčení produktů z komor z důvodu zachování kvality následující dodávky. Z našich podmínek se nám jeví jako nejuniverzálnější samospádová pětikomorová cisterna. Ve specifikaci je nutno se



Hlavní strategickou zásadou již se naše společnost řídí se dá stručně vyjádřit heslem „win - win“.

Ing. Radek Nechleba

prioritně rozhodnout, zda bude v provozu využita převážně na tuzemském trhu, nebo pro přepravu na importu či exportu, protože v sousedních státech EU jsou aplikovány jiné limitní hmotnosti, odlišné od našich. Souprava by dále měla být pod kontrolou systému GPS, měla by být vybavena dalšími zabezpečovacími prvky vázanými na tento systém, které automaticky hlásí mimořádné události. Ve spolupráci z provozovateli sítí ČS je jisté v blízké budoucnosti na pořadu dne automatický přenos dat k jednotlivým dodávkám a aplikace elektronických systémů zabrahujících smíchání zboží.

V Evropě včetně České republiky jsou zhruba dvě desítky společností resp. výrobců, kteří nabízejí cisternové nástavby. Kterého výrobce preferujete?

Nevím přesně, kolik je v Evropě výrobců cisternových vozidel, v zorném poli našeho zájmu jsou pouze ti výrobci, kteří působí, tzn. prodávají a zajišťují servis na území České republiky. Stejně tak jako u jiné techniky posuzujeme

dopravní prostředky nejen z pohledu užitkové hodnoty a ceny, ale zejména také z pohledu kvality servisu. U nás ve firmě zastáváme názor, že každá sebelepší technika se v provozu, a na českých silnicích zejména dříve či později porouchá, proto operativnost a kvalita servisu je jeden z hlavních parametrů, který posuzujeme při nákupu techniky, a to bez ohledu na to, zda se jedná o tahač nebo cisternové vozidlo. V nedávné minulosti se nám přihodilo, že u dodávky čtyř vozidel prakticky ihned po uvedení do provozu došlo u dvou k závadě, která je vyřadila z provozu prakticky na celý měsíc. Vzhledem k tomu, že vina za pozdní dodání náhradního dílu byla na straně zahraničního výrobce, a nikoliv na straně tuzemského zastoupení, které se nám snažilo maximálně vyjít vstříc, nerad bych jmenoval o jakou značku se jednalo. Byť šlo v tomto případě o vozidla uznávané značky, nicméně vyšla v námi provedeném výběrovém řízení bezkonkurenčně nejlevněji. Vzhledem k tomu, že jednalo již o několikátý případ v pořadí, došli

jsme i my k názoru, že „nejsme tak bohatí, abychom kupovali ty nejlevnější věci“. V cisternové technice spolupracujeme s belgickým výrobcem L.A.G, jehož velkokapacitní cisterny s elektronickými měrnými tyčemi mají v našem vozovém parku největší zastoupení. Velmi dobré zkušenosti máme také s německou firmou Willig a rakouskou společností Schwarzmüller. V oblasti menších cisternových nástaveb do 20 tisíc litrů již několik roků spolupracujeme s tuzemskou společností Kobit s.r.o. z Jičína.

Díky technickému vybavení moderními motorovými i přípojnými vozidly jste schopni aktuálně reagovat na potřeby Vašich obchodních partnerů a zákazníků. Jaká je působnost Petrotransu a s jakými obchodními partnery spolupracuje?

Petrotrans působí plošně jako dopravce na celém území České republiky, provádí import a export v sousedních státech EU. Mezi naše největší obchodní partnery patří Benzina, Unipetrol RPA,

Shell, Čepro a UNIRAF Sk. Dále zabezpečujeme přepravu i pro další majitele čerpacích stanic a velkoobchodní zákazníky.

Vozový park je nutné obnovovat a pořizovat – jak žádají předpisy - vozidla stále ekologičtější. Při nákupu nových motorových vozidel budete preferovat tahače v emisním provedení Euro 4 nebo již zvolíte dražší Euro 5 a proč?

Naší doménou je zejména zásobování čerpacích stanic PHL. Při dnešních cenách pohonných hmot se prodejci mimo jiné snaží trvale udržovat hladinu zásob jednotlivých produktů, s přihlédnutím k denním prodejům, na optimální hranici. Proto se dá naše práce pro tyto zákazníky nazvat zásobováním „just in time“. Toto pochopitelně klade mimo jiné zvýšený důraz na maximální spolehlivost nejenom lidí, ale i techniky. Proto jsme nuceni udržovat flotilu tahačů relativně mladou. Větší počet tahačů máme trvale pořízený formou operativního leasingu od společnosti Pema a zejména na těchto vozech dosahujeme poměrně vysokých

SLOŽENÍ

■ VOZOVÝ PARK

Iveco Strallis AT

■ PŘÍPOJNÁ TECHNIKA

LAG, Willig, Schwarzmüller, Kobit

■ DODAVATELÉ TECHNIKY

Pema spol. s r.o.

Scania

Renault Trucks

■ DODAVATELÉ POHONNÝCH HMOT A MAZIV

Benzina, s.r.o.

■ PRŮMĚRNÉ STÁŘÍ TAHAČŮ

2 roky (významná obměna na přelomu let 2007/2008)

■ PRŮMĚRNÉ STÁŘÍ PŘÍPOJNÝCH VOZIDEL

4,5 roku

■ PRŮMĚRNÉ UJETÉ KILOMETRY ZA ROK

150 000 km, u některých vozidel v nepřetržitém provozu až 220 000 km



projezdů. I z těchto důvodů není provedení Euro 4 nebo Euro 5, resp. určitý cenový rozdíl mezi nimi tím hlavním parametrem při pořizování tahačů.

S cisternovým rozvozem jsou spojeny i další služby. Které to jsou a jaký „nadstandard“ v oblasti služeb nabízíte?

Mezi další služby, které naše společnost může nabídnout, patří zejména kompletní správa zásob na čerpacích stanicích dle předem se zákazníkem dohodnutých pravidel. Toto se řekne poměrně snadno, ale jestliže váš dispečink denně obhospodařuje na celém území České republiky několik set čerpacích stanic, z nichž každá má jiné denní prodeje, jiná povolená minima a maxima zásob produktů a např. různé otvírací doby, pak věřte, že máte neustále co řešit. Mezi další služby patří např. vyčerpávání a převozy PHL servisními vozidly a doplňková aditivace PHL zákazníkům.

Jak posuzujete novinky české legislativy v oblasti techniky

a provozu motorových vozidel a co Vás nejvíce zaskočilo?

Novinky v legislativě nás nikdy příliš zaskočit nesmí, chceme, a je i naším krédem vždy podnikat v naprostém souladu s platnými zákonnými předpisy. Obecně však lze říci, že stav přijímání změn v legislativě je v některých případech mírně řečeno překotný a uspěchaný, v běžném fungování dopravních společností může způsobit a často působí provozní problémy. Jako jeden z příkladů podobného postupu, kdy bylo velice problematické pružně reagovat na požadavky legislativy bylo zavádění mýtného na českých dálnicích, kdy vzhledem k panujícímu informačnímu vakuu skutečně do poslední chvíle nebylo možno s našimi obchodními partnery projednat technické postupy a zohlednění nově vznikajících nákladů do sazeb přepravy a vozidla v celé společnosti vybavit odpovídajícím zařízením.

Kdybyste měl možnost ovlivnit další vývoj mýtného v ČR, pro jaké řešení byste se rozhodl?

Už před zavedením mýtného jsme vždy preferovali satelitní systém, pokud by tedy nebyla možná cesta zpoplatnění průjezdu jednorázovými platbami na hranicích, či pomocí zvýšení SPD na pohonných hmotách. Současná situace, kdy každý stát Unie řeší tuto problematiku svou vlastní specifickou cestou klade všem zásadní otázku, co je vlastně EU schopna ovlivnit a garantovat v této oblasti. Vozidla projíždějící Evropou musí být v současné době vybavena několika systémy pro platbu mýtného, na náklady a provozní problémy dopravců se mnoho nedbá. Z našeho hlediska je nejdůležitější, aby systém byl unifikován a použitelný stejně ve všech státech Unie. Pravdou však je, že zkušenosti, které máme se současným systémem, který je v ČR již zaveden, jsou pozitivní. Systém zatím funguje bez velkých a zásadních poruch. To však ale v žádném případě nemůže být jediným parametrem pro bilančování. Jako další parametry pro zhodnocení systému je třeba také uvést zejména jeho technické

perspektivy a možnosti unifikace z hlediska dalšího vývoje a zvažít, zda cena za jeho provozování je taková, že systém splní ten nejdůležitější požadavek, tj. že bude maximum takto vybraných peněžních prostředků investováno zpět do dálniční infrastruktury. Zde si nejsme úplně jisti, že tomu tak skutečně u současných systémů je.

Co je podle Vás nejdůležitější při výběru řidičů?

Vzhledem k požadavku vyšší odbornosti související s přepravou kapalného nebezpečného zboží nás tíží kvalita řidičů více než jiné. Před přijetím řidiče do pracovního poměru bedlivě prověřujeme reference od předchozích zaměstnavatelů, všechny poskytnuté osobní údaje včetně čistého trestního rejstříku a v neposlední řadě i jím uvedenou pracovní praxi a platnost všech povinných školení, např. z oblasti ADR.

Děkuji za rozhovor

Vlastislav Tůma

foto: archiv



FLEET MANAGEMENT

SERVIS

Smluvní vztahy s renovanými autorizovanými servis v jednotlivých krajích. Vlastním servisem společnost nedisponuje.

SMLUVNÍ PARTNEŘI (dodavatelé dopravní techniky)

IVECO, SCANIA, Renault, Volvo Truck Czech

FINANCOVÁNÍ

Řeší se individuálně – SG Equipment, AutoLeasing České spořitelny, část vozového parku formou operativního pronájmu od společnosti PEMA, část vozového parku je pořizována z finančních prostředků společnosti.

IT TECHNIKA

Veškerá vozidla jsou opatřena jednotkami systému GPS od společnosti Axitec: Truck Data Memory (TDM). Zařízení umožňuje sledovat pohyb vozidel (historie i aktuální poloha), zároveň palivový modul zobrazuje pohonných hmot v palivové nádrži vozidla. Zařízení také umožňuje sledování dalších veličin, např. dosaženou maximální rychlost, styl jízdy atd. Při dispečerské činnosti využíváme software užitý na míru od společnosti CID International