

DAF w akcji

Magazyn DAF Trucks N.V.

numer 1, 2008

**DAF 1928 - 2008:
80 lat innowacji w
dziedzinie transportu**



**Centrum Testowania
Silników DAF**



**Transport towarów:
Quo Vadis?**

DAF

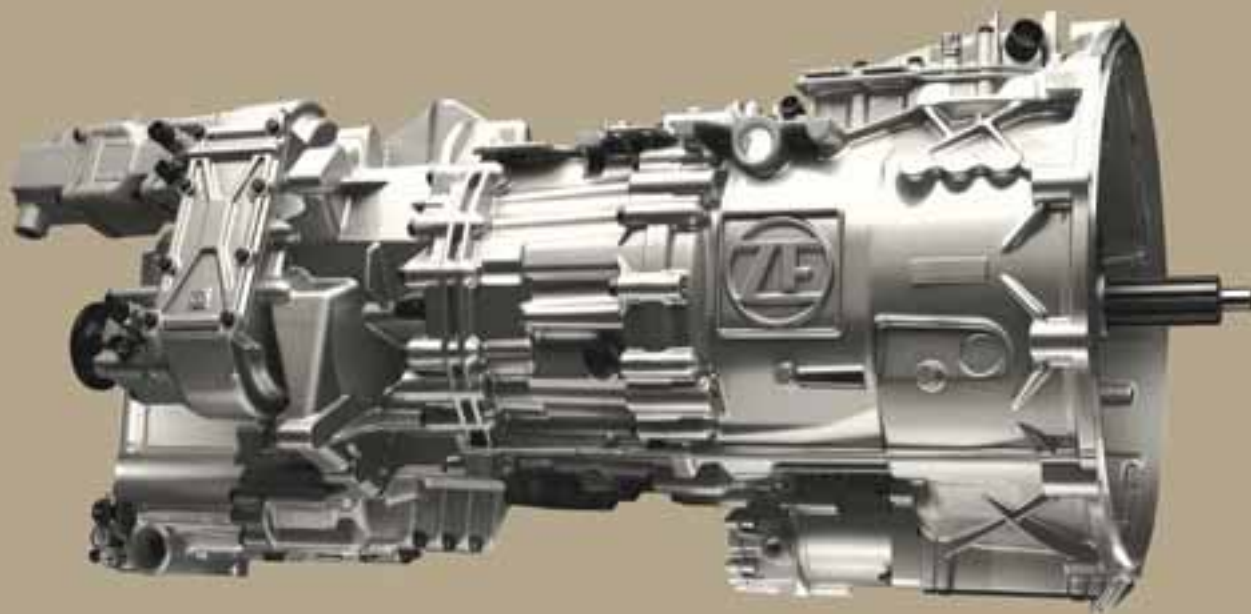
A PACCAR COMPANY



ZF technology –
the intelligent choice.

N°1

Automatically safer
with AS-Tronic.



www.zf.com

For heavy long-distance transport, distribution traffic, or special vehicles – trucks safely drive ahead of the pack with the N°1 automatic transmission. The DAF AS-Tronic helps drivers bring their cargo safely to their destination, as it takes the stress off the driver, enabling him to concentrate on the road. DAF AS-Tronic. Safe to say it's N°1

Driveline and Chassis Technology



- 6. Światowej klasy Centrum Testowania Silników DAF
- 8. Przyszłość należy do silnika wysokoprężnego
- 10. „Pewność wygrywa z kosztami”
- 12. 80 lat innowacji w dziedzinie transportu
- 20. FloraHolland: Wall Street handlu kwiatami
- 23. Nacisk na satysfakcję klienta
- 24. Rozkwit transportu ładunku lotniczego
- 26. Formosa Plastics – podwójna rola
- 28. Transport towarów: Quo Vadis?

80 lat, a nawet więcej...

kwieciana minęło dokładnie 80 lat od kiedy Hub i Wim van Doorne założyli firmę DAF Trucks. Od tego czasu nazwa DAF stała się niemal synonimem innowacji w dziedzinie transportu. Dla firmy DAF podstawą sukcesu było od zawsze oferowanie klientom wartości dodanej. Na stronach 12 i 13 niniejszego wydania magazynu „DAF w akcji” znajdziecie Państwo przegląd 80 lat innowacji w świecie transportu.

W ubiegłym roku minęło dokładnie 50 lat od wyprodukowania przez firmę DAF pierwszego własnego silnika wysokoprężnego. W ciągu tego półwiecza firma DAF była pionierem w wielu dziedzinach związanych z konstrukcją silników, jak np. w przypadku wprowadzenia Intercoolera oraz zaawansowanego systemu doładowania z chłodzeniem międzystopniowym (ang. Advanced Turbo Intercooling, ATI). W tym czasie udało się również zdobyć ogromne doświadczenie. Dzięki dążeniu do produkcji coraz lepszych, bardziej oszczędnych i przyjaznych dla środowiska silników wysokoprężnych marka DAF zajęła czołową pozycję w branży. Obecnie firma DAF ponownie tworzy bieg historii, ponieważ będzie pierwszym producentem samochodów ciężarowych dostarczających kompletną serię pojazdów zgodnych z normą EEV. Pojazdy z silnikiem EEV (ang. Enhanced Environmental Friendly Vehicle - pojazd szczególnie przyjazny środowisku) wytwarzają o 50% mniej cząstek stałych niż niezwykle czyste silniki zgodne z normą Euro 5. Dzięki silnikom wysokoprężnym EEV firma DAF realizuje wartości emisji, które do niedawna uważano za możliwe jedynie w przypadku silników zasilanych gazem. W tym wydaniu magazynu możecie Państwo przeczytać o tym, dlaczego firmy takie jak Jan de Rijk Logistics, przedsiębiorstwo Roteb zajmujące się oczyszczaniem miasta Rotterdam oraz Dobbe Transport inwestują w najczystsze technologie silników wysokoprężnych dostępne na rynku.

Przyjazne środowisku i wydajne silniki wysokoprężne firmy DAF są również doceniane w branży autobusowej. Podczas prestiżowej wystawy „Bus World Asia” odbywającej się w Szanghaju firma DAF otrzymała aż dwie ważne nagrody: „Najlepszy producent silników autokarowych roku” oraz „Najlepszy producent silników autobusowych roku”. Złożone z dziennikarzy branżowych międzynarodowe jury chwaliło opracowane przez firmę DAF i wyprodukowane przez koncern PACCAR silniki PR o pojemności 9,2 litra i MX o pojemności 12,9 litra za najlepszą w branży niezawodność i trwałość, a także niskie zużycie paliwa. Nowoczesna oferta produktowa firmy DAF jest wynikiem lat doświadczenia, a przede wszystkim ciągłego dążenia do oferowania klientom możliwie najlepszych produktów. Po uzyskaniu kolejnego rekordu można się zastanawiać, czy da się osiągnąć jeszcze więcej. Jednak, podobnie jak w świecie sportu, firma DAF uważa, że zawsze można osiągnąć lepszy wynik. I właśnie z takim nastawieniem pracujemy nad kolejnymi dokonaniem, które zaowocują w przyszłości. Przyszłości, która jest pełna nowych wyzwań. Wyzwania te dotyczą transportu towarów ogółem, o czym można przeczytać na stronie 28, a także samej branży transportowej. Z pasją, niezmiennie od 80 lat dostarczamy coraz bardziej wydajne, bardziej przyjazne dla środowiska i bardziej komfortowe ciężarówki.



Aad L. Goudriaan
Prezes firmy



„DAF w akcji”
jest publikacją
DAF Trucks N.V.

Firma Coca-Cola wybiera serię LF

W ramach wymiany floty ośrodka obsługi technicznej firma Coca-Cola Enterprises Nederland B.V. rozpoczęła ostatnio użytkowanie swoich pierwszych pięciu ciężarówek DAF FA LF45 z podwoziem pod zabudowę. Klucze do pojazdów panu Johanowi de Ruyter, Dyktorowi ds. Kompleksowej Obsługi Operacji Sprzedaży w firmie Coca-Cola Enterprises Nederland B.V. wręczył Dyktor ds. Sprzedaży Flot Samochodowych w firmie DAF Nederland, Joep van Aar (po lewej).



Co możecie Państwo zrobić dla środowiska?

DAF
A PACCAR COMPANY

600 ciężarówek DAF dla firmy Giraud

Giraud, działająca na arenie międzynarodowej francuska firma transportowa o flocie składającej się z 1800 ciężarówek i 3000 nacze, posiadająca 50 zakładów produkcyjnych w 15 krajach, rozpoczęła w 2007 roku największą w swojej historii odnowę floty. Firma planuje w okresie jednego roku zakupić 900 nowych ciężarówek, w tym 600 modeli DAF XF105 Space Cab. W ramach realizacji zamówienia firma DAF w ciągu 10 miesięcy wyśle swoje pojazdy do 10 różnych krajów.

Na zdjęciu od lewej: Roland Louedoc (Dyrektor ds. Sprzedaży Flot Samochodowych, DAF France), Jan van Keulen (Dyrektor ds. Sprzedaży Flot Samochodowych i Używanych Samochodów Ciężarowych, DAF Trucks), Stefan Burkle (Dyrektor ds. Zakupów, Giraud International), Ron Bonsen (Członek Zarządu i Dyrektor ds. Marketingu i Sprzedaży, DAF Trucks), Tarek Hosni (Dyrektor Generalny, Giraud International), Dick Leek (Dyrektor Zarządzający, DAF France) oraz Thierry de Veyrac (Dyrektor Finansowy, Giraud International).



DAF

DAF W AKCJI | 4

Wskazówki dotyczące ekonomicznej jazdy

Firma DAF wydała pomocną broszurę zawierającą wskazówki dla kierowców dotyczące ekonomicznej jazdy. Informacje te uświadamiają, w jaki sposób styl prowadzenia pojazdu oraz prędkość jazdy wpływają na zużycie paliwa, a także jak ważna jest właściwa regulacja spojlerów i utrzymywanie odpowiedniego ciśnienia w oponach. Broszura jest dostępna w lokalnych punktach dealerskich firmy DAF.



Kamień milowy dla firmy Leyland Trucks

8. kwietnia 300-tysięczny samochód ciężarowy opuścił linię montażową zakładu Leyland Trucks w Lancashire w Wielkiej Brytanii. To ważny kamień milowy w 30-letniej historii zakładu w Lancashire.

Samochód ciężarowy, model XF105 Super Space Cab, dostarczono do firmy Mark Armstrong Transport Limited, specjalizującej się w przewozie ciężkich maszyn i urządzeń. Zarówno Mark Armstrong, jak i kierowca John Todd byli we wtorek, 8. kwietnia, obecni w zakładzie montażowym, aby zjechać modelem XF105 z linii produkcyjnej przy aplauzie wielu osób z grupy 1400 pracowników.

Najszybszy rozwój

Aby sprostać rosnącemu popytowi na samochody ciężarowe firmy DAF, produkcja w firmie Leyland Trucks podczas ostatnich kilku miesięcy znacząco wzrosła. Zakład Leyland Trucks montuje obecnie pełną gamę modeli DAF (LF, CF i XF105) z prawostronnym układem kierowniczym dla rynku brytyjskiego. Mark Armstrong jasno wyraził swoją opinię na temat pojazdów DAF: „Zawsze preferowałem DAF-y ze względu na ich doskonałą konstrukcję”, powiedział. „Ta firma wyraźnie dostrzega rolę i znaczenie kierowcy oraz zapewnia wysoki komfort jego miejsca pracy. Dla mnie jednym z najważniejszych czynników decydujących o wyborze marki DAF jest również doskonałe wsparcie, jakie uzyskuje od sieci dealerskiej dostarczającej pojazd”.

Wielki zaszczyt dla Hermana Santensa



Pan **Herman J.H. Santens** – członek rady nadzorczej firmy DAF Trucks N.V. od 1993 roku aż do grudnia 2006 roku – został uhonorowany tytułem Oficera Orderu Króla Leopolda, najwyższym państwowym odznaczeniem Królestwa Belgii, które jest przyznawane za szczególne zasługi. Pan Santens może być bardzo dumny ze swojego imponującego przebiegu służby. Miał zaszczyt być na przykład dyrektorem firmy WASE Verspanings-maatschappij N.V., dyrektorem firmy Nutricia Belgia (1983-1999), członkiem rady nadzorczej firmy Macintosh N.V. (1990-2001), dyrektorem firmy Sofinim N.V. Belgia (1993-2001) oraz członkiem komitetu zarządzającego firmy Fortis – Region Północny (1985-2000). Od 1991 do końca 2006 roku pan Santens był również członkiem zarządu firmy DAF Trucks Vlaanderen N.V.



Sieć PacLease w Berlinie

W 2007 roku firma PACCAR przejęła TTCH, wiodącą niemiecką firmę zajmującą się leasingiem, której flota składa się z 1200 ciężarówek i 2400 przyczep. Przejęcie firmy TTCH zbiegło się z uruchomieniem sieci PacLease w Europie. Od 1 marca PacLease ma także swoje przedstawicielstwo w Berlinie, co daje łączną liczbę 11 placówek tej sieci w Niemczech.

Jedną z placówek sieci PacLease jest siedziba firmy dealerskiej DAF Berlin Nutzfahrzeuge w Großbeeren, niedaleko stolicy Niemiec, Berlina. Główną przyczyną, dla której wybrano tę właśnie lokalizację, jest fakt, że daje ona możliwość wykorzystania znakomitej infrastruktury firmy DAF Berlin. Poza tym główną rolę odegrało tu strategiczne położenie miejscowości Großbeeren – jej dobre połączenia z autostradami prowadzącymi na wschód i zachód oraz bliskość ważnych ośrodków dystrybucyjnych.



Najlepszy producent silników autobusowych i autokarowych roku

Na marcowych targach Bus World Asia w Szanghaju – jednej z najbardziej prestiżowych imprez wystawienniczych poświęconych autobusom i autokarom – firma DAF została uhonorowana dwiema głównymi nagrodami: „Najlepszy producent silników autobusowych w roku 2008” oraz „Najlepszy producent silników autokarowych w roku 2008”. Firma DAF otrzymała te nagrody za wyjątkową niezawodność i trwałość produkowanych przez nią silników, a także za niskie zużycie paliwa jednostek PACCAR PR o pojemności 9,2 litra oraz PACCAR MX o pojemności 12,9 litra. „Cechy te czynią z opracowanych i wyprodukowanych przez firmę DAF silników PACCAR idealne jednostki napędowe dla autobusów i autokarów”, powiedział przewodniczący jury Martiaal Benoot. „Kluczową rolę w przyznaniu firmie DAF tych nagród odegrała znakomita reputacja, jaką firma cieszy się w Chinach”. W ubiegłym roku firma DAF otrzymała nagrodę dla „Najlepszego producenta silników autokarowych w roku 2007”.

Rocznice na Półwyspie Iberyjskim



W tym roku mijają dokładnie 50 lat odkąd Grupa Evicar rozpoczęła import ciężarówek DAF do Portugalii, co stało się zaczątkiem udanej współpracy z tym holenderskim producentem samochodów ciężarowych. Przez te 50 lat firma DAF stała się liderem na rynku portugalskim w segmencie ciężarówek o masie całkowitej powyżej sześciu ton. Obecnie firma posiada 17% udziału w rynku.



DAF świętuje w tym roku również jubileusz w Hiszpanii. Firma działa na tamtejszym rynku dokładnie od 25 lat. Pomimo, iż jej obecność w Hiszpanii sięga kilku lat wcześniej, decyzję o otwarciu tam własnych placówek podjęto dopiero w roku 1983. Rozwój firmy DAF na rynku hiszpańskim został zapoczątkowany przez model DAF 2800. Ciężarówka ta już wtedy była liderem pod względem niskiego zużycia paliwa i niezawodności. Przez 25 lat DAF osiągnął w Hiszpanii wiodącą pozycję. Model XF105 jest najlepiej sprzedającą się ciężarówką na tamtym rynku.

Graf dostarcza tysięczną ciężarówkę DAF

Od ponad 30 lat firma Graf Nutzfahrzeugbau AG jest dealerem firmy DAF na terenie Środkowej Szwajcarii. W ramach współpracy dostarczono ostatnio tysięczną ciężarówkę DAF. Trafiała ona do firmy transportowej F. Murph A.G., jednego z pierwszych klientów firmy Graf Nutzfahrzeugbau A.G. 30 lat temu Fridolin Murpf kupił swoją pierwszą ciężarówkę DAF od Ulliego Grafa.

Ultranowoczesne badania ze szczególnym naciskiem na ochronę środowiska

Światowej klasy Centrum



Wybudowanie nowego Centrum Testowania Silników DAF oznacza, że firma DAF posiada jeden z najnowocześniejszych na świecie ośrodków testowania silników. Dzięki 20 zaawansowanym stanowiskom testowym i niezwykle nowoczesnemu sprzętowi testowemu Centrum Testowania Silników DAF odgrywa kluczową rolę w konstruowaniu jeszcze czystszych i wydajniejszych silników wysokoprężnych do samochodów ciężarowych.

Nowe Centrum Testowania Silników DAF jest wyposażone w około 20 komór testowych, które uzupełniają 14 stanowisk w pozostałych ośrodkach testowych firmy DAF. W nowym ośrodku testowym znajdują się stanowiska testowania trwałości, w których silniki pracują przez 7 dni w tygodniu i 24 godziny na dobę w temperaturze otoczenia wynoszącej nawet 50 stopni Celsjusza. Z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii w ośrodku można przeprowadzać testy wytrzymałości w niskich temperaturach (nawet minus 20 stopni Celsjusza) oraz kompletne pomiary hałasu, obciążenia i emisji. Ponadto w centrum można przeprowadzać testy w zmiennych warunkach otoczenia, co pozwala na symulację wysokości aż do 4000 metrów.

Dbłość o środowisko naturalne jest ważną kwestią

Zamiast hamulców wodnych zazwyczaj wykorzystywanych w branży samochodów ciężarowych na stanowiskach testowych używa się elektrycznych systemów hamowania. W czasie testów silniki są poddawane obciążeniom porównywalnym do tych podczas rzeczywistego użytkowania. Jednocześnie służą one jako generatory.

Łącznie systemy hamowania będą w stanie zaspokoić 20% ogólnego zapotrzebowania na energię elektryczną w ośrodku DAF w Eindhoven.

Wiodąca pozycja

„Centrum Testowania Silników pozwoli firmie DAF jeszcze bardziej umocnić pozycję lidera wśród wytwórców silników”, mówi Aad Goudriaan, Prezes firmy DAF Trucks N.V. „Zainwestowanie kwoty ponad 50 milionów euro stanowi również podkreślenie wagi, jaką nasza firma macierzysta, PACCAR, przywiązuje do wiedzy i doświadczenia, które DAF zdobył w ciągu swojej ponad pięćdziesięcioletniej obecności w branży projektowania i produkcji silników”. Poza silnikami do pojazdów DAF firma projektuje także silniki dla firm Peterbilt i Kenworth, pozostałych producentów samochodów ciężarowych będących częścią koncernu PACCAR.

Optymistyczne perspektywy dla silników wysokoprężnych

W swoim przemówieniu Goudriaan wspominał o niezwykłych postępach, jakich w ciągu ostatnich dziesięcioleci dokonano w dziedzinie technologii silników

wysokoprężnych, zwłaszcza w zakresie emisji. „Coraz surowsze przepisy dotyczące emisji spalin zaowocowały produkcją znacznie czystszych silników. Nowoczesny samochód ciężarowy czy autobus z silnikiem Euro 5 wytwarza o 75% mniej NOx (tlenku azotu) i o 94% mniej cząstek stałych niż silniki Euro 1 sprzed 10-15 lat. W przyszłości silniki zgodne z normami Euro 6 będą czystsze odpowiednio o 95% i 97% w porównaniu z normami Euro 1. Uzyskiwane obecnie wartości emisji dla nowoczesnych silników wysokoprężnych jeszcze kilka lat temu były osiągalne tylko w przypadku silników gazowych. Obecnie silniki wysokoprężne są z wielu względów coraz bardziej doceniane. Dlatego nie rozumiemy, dlaczego często władze miejskie i regionalne, ogłaszając przetargi na pojazdy dla sektora transportu publicznego lub sektora służb oczyszczania, wymagają pojazdów z silnikami gazowymi. Firma DAF jest przekonana, że silniki wysokoprężne będą nadal odgrywały w przyszłości kluczową rolę, niezależnie od tego, czy będą używane oddzielnie, czy też w połączeniu z technologią hybrydową, nad którą firma DAF również pracuje”.

wiska naturalnego:

Testowania Silników DAF



Premier Jan Peter Balkenende (po lewej) oficjalnie otwiera supernowoczesne Centrum Testowania Silników DAF. Prezes firmy DAF, Aad Goudriaan, stoi obok niego.

Holenderski premier Balkenende otwiera Centrum Testowania Silników DAF

We wtorek, 23 stycznia 2008 roku, premier Holandii Jan Peter Balkenende w obecności Komisarz Królowej Maij-Weggen, byłego burmistrza Eindhoven Gerrita Braksa i wielu innych dygnitarzy dokonał oficjalnego otwarcia Centrum Testowania Silników DAF. „Moja dziesięcioletnia obecność w Eindhoven to wyraz docenienia kunsztu pracowników firmy DAF w zakresie wdrażania innowacji” oznajmił premier Balkenende.

Premier przyjechał do Centrum Testowania Silników DAF ciężarówką XF105. „W kabinie ciężarówki wyczuwa się wspaniałą tradycję tej firmy”, powiedział premier, odnosząc się do faktu, że w bogatej historii firmy nowatorstwo i ambicje zawsze szły ze sobą w parze. „W świecie biznesu jakość zawsze jest widoczna”.

„Kiedy mowa o międzynarodowych fuzjach i przejęciach, zawsze wspominam o firmach PACCAR i DAF”, powiedział w swoim przemówieniu premier Balkenende. „To kluczowy przykład pomyślnej międzynarodowej fuzji”.



Nowe Centrum Testowania Silników DAF – którego powstanie zapewniło 80 dodatkowych miejsc pracy dla specjalistów – ma trzy poziomy. W piwnicy znajdują się instalacje techniczne. Stanowiska testowe oraz inspekcja mieszczą się na parterze, natomiast na pierwszym piętrze znajdują się urządzenia do oczyszczania powietrza i wody. W ciągu jednej godziny pomieszczenia te umożliwiają recyrkulację 36 000 m³ powietrza na każde stanowisko testowe na potrzeby chłodzenia silników wodą, dostarczania powietrza potrzebnego do procesu spalania i monitorowanego odprowadzania gazów spalinowych wraz z tłumieniem hałasu.



Pierwsze modele DAF CF i XF105 z wyjątkowo czystymi silnikami EEV

Przyszłość należy do silników EEV



Pierwszy model DAF CF75 z silnikiem EEV zostaje dostarczony do firmy Roteb. Od lewej do prawej strony: Pan Aad Goudriaan (Prezes i Dyrektor Generalny firmy DAF Trucks N.V.), Pani Marlin Huygens (Dyrektor ds. Rynków i Przedsiębiorstw firmy Roteb), Pan Peter Witvliet (Kierownik Floty w firmie Roteb) oraz Pan Ron Borsboom (Członek Zarządu DAF Trucks N.V., Dyrektor ds. Doskonalenia Produktów).



Firma DAF jest pierwszym producentem samochodów ciężarowych, który oferuje wszystkie swoje modele z opcją wyposażenia w silnik wysokoprężny EEV. Te przyjazne dla środowiska naturalnego pojazdy emitują ok. 50% mniej cząstek sadzy niż jest to wymagane w przypadku wartości emisji zgodnych z normą Euro 5. Dzięki silnikom wysokoprężnym EEV firma DAF realizuje wartości emisji, które do niedawna uważano za możliwe jedynie w przypadku silników gazowych. Pierwszy pojazd DAF CF z silnikiem EEV został dostarczony do firmy Roteb mieszczącej się w Rotterdamie; z kolei firma Jan de Rijk Logistics z Roosendaal przyjęła dostawę pierwszego modelu XF105 wyposażonego w niezwykle czysty silnik EEV.

ciężarowych CF i XF105 z silnikami EEV. „Uważamy, że władze powinny określać poziomy emisji, a nie technologię”.

Firma DAF może dostarczyć model DAF CF75 z silnikiem PACCAR PR EEV o pojemności 9,2 litra i mocy od 250 do 360 KM. Silnik PACCAR MX EEV o pojemności 12,9 litra i mocy od 360 do 510 KM jest montowany w modelach CF85 i XF105. Ponadto ciężarówka LF przeznaczona do dystrybucji jest również dostępna w wersji EEV. Dzięki niezwykle efektywnemu procesowi spalania model LF45 o mocy 160 KM spełnia niskie wartości emisji EEV nawet bez zastosowania filtra sadzy.

Roteb: najczystsza technologia to obowiązek

Firma Roteb z Rotterdamu posiada pierwszy model CF z silnikiem EEV i wykorzystuje go jako śmieciarkę. „Podczas wymiany samochodu ciężarowego wybieramy najczystsza dostępną technologię”, powiedział Peter Witvliet, Kierownik Floty w firmie Roteb. „Postrzegamy wybór najczystszej technologii jako obowiązek wobec społeczeństwa”. Działalność zatrudniającej ponad 5000 osób firmy Roteb jest zróżnicowana, ale słynie ona przede wszystkim z usług oczyszczania miast.

Mimo, iż norma emisji Euro 5 zacznie obowiązywać dopiero w 2009 roku, firma DAF już teraz dostarcza pełną gamę silników wysokoprężnych, które spełniają te surowe wymagania. Poprzez zastosowanie technologii DAF SCR w połączeniu z inteligentnymi wysokociśnieniowymi układami wtrysku, zaprojektowanymi i wyprodukowanymi przez firmę DAF, silniki PACCAR spełniają niskie wartości emisji zawarte w normie Euro 5 bez potrzeby stosowania filtra sadzy.

50% mniej cząstek stałych

Zamontowanie w silnikach Euro 5 pasywnego filtra sadzy pozwoli na dalsze zmniejszenia emisji cząstek stałych o 50%, do

wartości ok. 0,015 grama/kWu. To nawet ok. 25% poniżej wartości wymaganej przez normę EEV. Oznacza to, że silnik wysokoprężny jest tak czysty, jak silnik gazowy i odznacza się kilkoma nieodłącznymi zaletami: większą wydajnością, większą niezawodnością i trwałością oraz niższymi kosztami eksploatacji.

„Dlatego niezrozumiałym jest dla nas fakt, iż niektóre holenderskie władze miejskie i regionalne władze samorządowe domagają się silników gazowych dla sektora transportu publicznego lub sektora służb oczyszczania”, powiedział Aad Goudriaan, Prezes firmy DAF Trucks N.V., podczas oficjalnego przekazania pierwszych modeli samochodów

dostarczone

silnika wysokoprężnego



Firma Dobbe Transport inwestuje w pojazdy firmy DAF z silnikami EEV: „Trzeba myśleć o przyszłości”

Pierwszy model DAF XF105 z silnikiem EEV zostaje dostarczony do firmy Jan de Rijk Logistics.

Od lewej: Pan Aad Goudriaan (Prezes i Dyrektor Generalny firmy DAF Trucks N.V.), Pan Jan de Rijk (Dyrektor i właściciel firmy Jan de Rijk Logistics), Pan Sjel Wijngaards (Dyrektor Działu Corporate Affairs w firmie Jan de Rijk Logistics) oraz Pan Ron Borsboom (Członek Zarządu DAF Trucks N.V., Dyrektor ds. Doskonalenia Produktów).

Firma Jan de Rijk Logistics:

Pierwszy model DAF XF105 z silnikiem EEV dostarczono do firmy Jan de Rijk Logistics. „Jako międzynarodowa firma przewozowa zdecydowanie wybraliśmy możliwie najczystszy samochód ciężarowy”, wyjaśnił Sjel Wijngaards, Dyrektor działu Corporate Affairs. „Ilekoć przyjmujemy dostawę nowych samochodów ciężarowych, decydujemy się na te, które spełniają wartości emisji zgodne z normą Euro 5. Jeśli emisję cząstek stałych w silniku EEV da się zmniejszyć jeszcze o połowę, oznacza to istotny krok w kierunku uzyskania czystszej środowiska naturalnego, do czego firma Jan de Rijk Logistics chce się również przyczynić”. Jan de Rijk Logistics to wiodąca firma logistyczna zatrudniająca ok. 1100 pracowników oraz posiadająca biura i magazyny w całej Europie. Dysponuje flotą przekraczającą 800 samochodów ciężarowych.

Firma Dobbe Transport z Roelofarendsveen w Holandii przyjęła dostawę dwóch pojazdów firmy DAF serii LF do dystrybucji na terenie miast. Obydwa są wyposażone w wyjątkowo czyste silniki EEV. „To inwestycja w przyszłość”, mówi kierownik ds. logistyki Eric Dobbe.

Wymieniając dwie ciężarówki dystrybucyjne, firma Dobbe Transport zdecydowanie wybrała samochody ciężarowe z technologią najczystszych silników. Kierownik ds. logistyki, Eric Dobbe, wyjaśnia dlaczego: „Okres użytkowania ciężarówki dystrybucyjnej trwa w naszej firmie ok. dziesięciu lat. Mogliśmy zakupić samochód ciężarowy zgodny z wymaganiami normy Euro 4, ale wówczas za kilka lat musielibyśmy prawdopodobnie przystosować go do nowych wymogów prawnych. A to byłoby prawdopodobnie bardziej kosztowne. Jest to już dostrzegalne w przypadku filtrów sadzy, które są obecnie obowiązkowe w wielu miastach. Taka modyfikacja sporo kosztuje. Dlatego wolimy teraz zainwestować w najczystsze dostępne rozwiązanie”.

Firma uzyskała dotację na zakup samochodów ciężarowych przyjaznych dla środowiska. „Była to dla nas zachęta, jednak nie to było powodem ich zakupu. Trzeba myśleć o dniu jutrzejszym”.

Ciężarówki te są „naturalnie” wyposażone w przednie, boczne oraz wsteczne kamery tak, aby kierowca mógł bezpiecznie manewrować, docierając do poszczególnych klientów. Eric Dobbe wskazuje na inne cechy: „Drzwi ładunkowe są zamykane elektrycznie. Kiedy kierowca dostarcza towary do sklepu, nikt nie może dostać się do przestrzeni ładunkowej. To smutne, lecz nauczyliśmy się, że jest to cecha niezbędna na terenie miast”.



Isotank Limited wybiera indywidualne rozwiązanie przygotowane przez

„Pewność wygrywa z kos



Niezwykle atrakcyjny, elastyczny i przede wszystkim kompletny pakiet przedstawiony przez firmy DAF i PACCAR Financial stanowił podstawę zakrojonego na szeroką skalę programu odnowienia floty firmy Isotank Limited, jednego z wiodących przedsiębiorstw transportu specjalistycznego w Wielkiej Brytanii. „Możemy dokładnie planować przepływ gotówki oraz odnowienie floty”.

Firma Isotank Limited specjalizuje się w transporcie, czyszczeniu, magazynowaniu i naprawie zbiorników ISO do transportu materiałów płynnych. Początkowo, z uwagi na mocno rozwiniętą gałąź przemysłu chemicznego w północno-wschodniej części Anglii, firma została założona właśnie tam. Obecnie Isotank posiada sieć 8 magazynów rozproszonych po całej Wielkiej Brytanii. Co roku flota firmowa przewozi tysiące ładunków, z których wiele stanowią substancje niebezpieczne.

Nowoczesna flota

Isotank posiada nowoczesną flotę 75 pojazdów, z czego znaczącą ilość stanowią samochody ciężarowe DAF. Nasza filozofia obejmuje wymianę zdecydowanej części pojazdów po 4 latach pracy, mimo że w

tym czasie większość z nich nie przejeżdża więcej niż 450 000 kilometrów.

„Zapoczątkowaliśmy politykę wymiany co 4 lata ponad 10 lat temu”, mówi Dyrektor Zarządzający Colin Garnett. „Wymaga to dokładnego planowania finansowego, ale jesteśmy przekonani, że nowoczesna i niezawodna flota jest podstawą sukcesu naszej firmy. Nasza polityka zakupów oznacza również, że z góry wiemy, jakie będą koszty eksploatacji ciężarówek.”

Kompletny pakiet

„Kompletny pakiet usług, który przygotowaliśmy wspólnie z firmami DAF i PACCAR Financial został ściśle dopasowany do naszych wymagań”, dodaje Garnett. „Przez 4 lata płacimy miesięcznie stałą kwotę i od razu znamy minimalną wartość trwałą

„Kompletny pakiet usług, który przygotowaliśmy wspólnie z firmami DAF i PACCAR Financial został ściśle dopasowany do naszych wymagań.”

ciężarówki po 4 latach. Z firmą DAF zawarliśmy elastyczną umowę MultiSupport dotyczącą napraw i konserwacji. Ogólnie rzecz biorąc, jest to pakiet finansowania i serwisu, który okazał się dla nas niezwykle korzystny: jesteśmy w stanie dokładnie planować nie tylko nasz przepływ gotówki, ale też wymianę naszych pojazdów”.

Pewność

„Uzyskana w ten sposób pewność co do kosztów pomaga nam finalizować umowy z klientami. Jeżeli koszty pojazdów są stałe, do rozważenia pozostają tylko dwa inne kluczowe zmienne elementy finansowe: wynagrodzenia kierowców i koszty paliwa. W celu utrzymania tych ostatnich na możliwie najniższym poziomie korzystamy z ekonomicznych ciężarówek, takich jak CF85. Z naszymi klientami uzgadniamy podstawową kwotę kosztów paliwa. Na samym końcu dodajemy zmienną dopłatę paliwową. Jest ona obliczana przy pomocy jasnego i prostego wzoru, zaakceptowanego przez naszych klientów”.

Elastyczny

„Współpracowaliśmy z firmą PACCAR Financial odkąd kupiliśmy nasze Fodeny”, mówi Garnett. „PACCAR Financial ma elastyczne podejście. Na przykład ostatnio przedłużyliśmy na krótko nasze umowy z firmą Foden, aby umożliwić płynne wprowadzenie ciężarówek CF85 do naszej floty”.

„W ostatnich miesiącach wymieniliśmy 14 Fodenów na pojazdy DAF. Początkowo były one używane w Teesside, Humberside i północno-wschodnich rejonach Anglii. Wspólnie z lokalnymi dealerami DAF zorganizowaliśmy serwis ciężarówek w okresie najbardziej nam odpowiadającym z operacyjnego punktu widzenia”.

z kami”



Wyzwania

„Transport drogowy dostarcza nam wiele wyzwań”, mówi Garnett. „Aby dalej osiągać sukcesy musimy być stale innowacyjni, na przykład jeśli chodzi o finansowanie. Ciężarówki to bardzo ważna inwestycja kapitału i korzystne finansowanie może okazać się kluczowe w kwestii opłacalności firmy. Firmy PACCAR Financial i DAF pomogły nam znaleźć elastyczne rozwiązania, perfekcyjnie odpowiadające naszym życzeniom i potrzebom. Ponieważ pozwalają nam one na eksploatację nowoczesnej floty, możemy odwdziżyć się, obniżając emisję szkodliwych substancji, a tym samym mieć udział w ochronie środowiska naturalnego. Nasza nowoczesna flota umożliwi nam również rozwiązywanie innego problemu, często napotykanego przez przedsiębiorstwa zajmujące się transportem drogowym – przyciągnięcie i utrzymanie dobrych kierowców. Jest to możliwe, ponieważ oferujemy kierowcom pierwszorzędne warunki pracy”.

Firma DAF oferuje dużo więcej niż tylko ciężarówki

Dla operatora firmy przewozowej ciężarówka stanowi często element systemowego rozwiązania, które pozwala na spełnianie jego potrzeb transportowych w możliwie najbardziej niezawodny, wydajny i tani sposób. Jest to pakiet, w którym usługi, takie jak DAF MultiSupport i usługi finansowe PACCAR Financial, oraz ich świadczenie odgrywają również zasadniczą rolę.

DAF MultiSupport oznacza pełny zestaw umów na naprawy i konserwację, ujednoliconych w całej Europie. Mocną stroną DAF MultiSupport jest fakt, iż usługa ta w pełni koncentruje się na zapewnieniu maksymalnej dostępności pojazdu. Dealer DAF wraz z klientem określa optymalny harmonogram konserwacji dla danego pojazdu i określonego zastosowania. W ten sposób koszty eksploatacji są możliwie najbardziej ograniczane, a dostępność pojazdu pozostaje na optymalnym poziomie. Operator firmy przewozowej wybiera dokładnie, co chce zlecić z całej gamy usług oferowanych przez dealera DAF. Istotną zaletą jest fakt, iż operator firmy przewozowej wie wcześniej, jaki będzie koszt i co ostatecznie przełoży się na zysk w przeliczeniu na kilometr.

W wielu wypadkach po wybraniu określonego typu ciężarówki następuje niemniej ważny wybór: w jaki sposób sfinansować jej zakup? Czy też dokładniej: która forma finansowania będzie miała najbardziej pozytywny wpływ na wyniki firmy transportowej? PACCAR Financial Europe (PFE) zna odpowiedź lepiej niż ktokolwiek, ponieważ wywodzi się z branży produkcji samochodów ciężarowych i z tego względu oferuje produkty finansowe w pełni dopasowane do życzeń i potrzeb przedsiębiorstw funkcjonujących w tej właśnie branży. PFE działa poprzez dealerów DAF, co jest ogromną zaletą dla klienta, ponieważ w miejscu zamówienia samochodu ciężarowego można również zorganizować finansowanie ubezpieczenia. Wszystko pod jednym dachem.

1928 - 2008

80 lat innowacji w dzie



Dokładnie 80 lat temu, 1 kwietnia 1928, bracia Hub i Wim van Doorne położyli fundament pod przyszłą firmę DAF, obecnie część koncernu PACCAR i jednego z wiodących producentów ciężarówek w Europie. W ciągu tych 80 lat firma DAF Trucks zyskała reputację konstruktora, producenta, dostawcy i serwisanta innowacyjnego, wiodącego w branży sprzętu transportowego. Stałe dążenie do konstruowania i produkcji najwyższej jakości rozwiązań transportowych stało się jej znakiem rozpoznawczym. Dostarczanie swoim klientom istotnej wartości dodanej jest wyznacznikiem sukcesu firmy DAF.

To, co rozpoczęło się w małej firmie konstrukcyjnej i warsztacie kowalskim w 1928 roku, rozwinęło się w 1932 roku w firmę produkującą przyczepy. W 1949 roku w fabryce przyczep wyprodukowano pierwszą ciężarówkę firmy DAF. Rok później wybudowano pierwszą fabrykę ciężarówek i rozpoczęto produkcję podwozi trzy-, pięcio- i sześciotonowych ciężarówek. W pierwszych latach firma DAF stosowała silniki Hercules i Perkins, jednak w latach 50-tych zdecydowano o rozpoczęciu produkcji własnych silników.

Lider wśród konstruktorów silników

Firma zawsze odznaczała się wysokim stopniem innowacyjności w dziedzinie konstrukcji silników. W 1959 roku DAF był jednym z pierwszych europejskich producentów ciężarówek, który zastosował turbodoładowanie w silnikach wysokoprężnych. W 1973 roku firma DAF wyprzedziła o dziesięć lat europejską konkurencję, wprowadzając turbosprężarkę z chłodzeniem międzystopniowym – technologię, która początkowo zaspokoiła popyt na silniki o większej mocy i niższym poziomie zużycia paliwa, a później okazała się również

niezbędna w realizacji polityki niskiej emisji spalin.

W latach 80-tych firma DAF wprowadziła zaawansowaną turbosprężarkę z chłodzeniem międzystopniowym (ATI), która oprócz zmniejszenia poziomu zużycia paliwa zapewniła znaczną poprawę osiągnięć silnika.

Najnowsze osiągnięcia firmy DAF w dziedzinie innowacyjnych technologii to silnik PACCAR MX o pojemności 12,9 litra oraz silnik PACCAR PR o pojemności 9,2 litra, które już teraz spełniają normy emisji Euro 5 wchodzące w życie w Europie w 2009 roku. Wraz z premierą serii zaawansowanych pojazdów przyjaznych dla środowiska naturalnego, znanych jako EEV, firma DAF wprowadziła jeszcze wyższe standardy czystości ciężarówek. Uczestnicząc w globalnym programie napędów hybrydowych firmy PACCAR, firma DAF konstruuje ciężarówkę hybrydową opartą na modelu LF45. Ciężarówka ta wykorzystuje zaawansowany układ napędowy, stanowiący połączenie silnika wysokoprężnego i elektrycznego. Na początku 2008 roku holenderski premier Balkenende oficjalnie

dzinie transportu

otworzył nowe Centrum Testowe Silników DAF w Eindhoven, inwestycję o wartości 50 milionów Euro. Ten najnowocześniejszy zakład dysponuje 20 dodatkowymi komorami testowania silników na potrzeby przyszłych, szeroko zakrojonych projektów konstrukcyjnych firmy DAF.

Nowe standardy

Firma DAF zawsze była liderem w konstrukcji komfortowych kabin. To jeden z pierwszych europejskich producentów, który wprowadził typ kabiny zabudowanej nad silnikiem, jaką można było odchylić w celu obsługi pojazdu. Wraz z wprowadzoną we wczesnych latach 60-tych serią DAF 2600 firma udostępniła pierwszą kabinę przeznaczoną specjalnie do transportu międzynarodowego. Te tradycje są kontynuowane w koncepcji kabiny Super Space Cab, która ponownie ustaliła nowe standardy w zakresie rozmiaru i komfortu dla kierowcy w transporcie międzynarodowym. To tylko kilka przykładów licznych innowacji firmy DAF w dziedzinie transportu w jej 80-letniej historii. Również pod względem konstrukcji podwozi firma DAF może się pochwalić reputacją producenta, który dostarcza nowoczesne rozwiązania w zakresie wszystkich rodzajów konfiguracji osi, pozwalających na dużą różnorodność możliwych zastosowań transportowych.

Firma DAF Trucks dzisiaj

Obecnie firma DAF Trucks N.V. to firma tzw. sektora technologicznego i wiodący producent pojazdów użytkowych w Europie. Jest to spółka całkowicie zależna od koncernu PACCAR Inc, światowego lidera w konstruowaniu i produkcji najwyższej jakości lekkich, średnich i ciężkich pojazdów użytkowych. Koncern PACCAR zapewnia również usługi finansowe, informatyczne i posprzedażne. Firma DAF produkuje swoje wiodące w branży ciężarówki w światowej klasy zakładach znajdujących się w Eindhoven w Holandii, w Westerlo w Belgii i w Leyland w Wielkiej Brytanii. Fabryka silników firmy DAF, fabryka podzespołów, tłocznia oraz końcowa linia montażowa dla modeli CF i XF mieszczą się w Eindhoven. Osie i kabiny są produkowane w Westerlo. Firma Leyland Trucks w Wielkiej Brytanii (należąca do koncernu PACCAR) produkuje lekkie i średnie ciężarówki serii LF, jak również niektóre konfiguracje osi z serii CF i XF105. Produkty firmy DAF są sprzedawane i serwisowane przez sieć ponad tysiąca niezależnych dealerów w całej Europie, na Bliskim Wschodzie, w Afryce, Australii, Nowej Zelandii i Tajwanie. Firma DAF dysponuje pełną ofertą ciężarówek od Dopuszczalnej Masy Całkowitej 7,5 tony do Dopuszczalnej Masy Całkowitej Zestawu 50 i więcej ton. Wszystkie produkty firmy DAF odznaczają się niezrównaną jakością i wszechstronnością dla obsługi różnorodnych zastosowań transportowych. Dzięki dobrej komunikacji ze swoimi klientami firma DAF opracowała fascynującą gamę nowoczesnych produktów, kładąc nacisk na zapewnienie najniższych kosztów eksploatacji na kilometr w branży, doskonałej wydajności transportowej oraz optymalnego komfortu dla kierowcy.

Uczestnicząc w ogólnosiwiatowym programie napędów hybrydowych koncernu PACCAR, firma DAF konstruuje ciężarówkę hybrydową opartą na modelu LF45.

Historia firmy DAF Trucks

- 1928 Założenie firmy „Hub van Doorne Machinefabriek en Reparatie-inrichting” w Eindhoven
- 1933 Rozpoczęcie produkcji przyczep
- 1949 Początek produkcji pojazdów użytkowych
- 1955 Wyprodukowanie 10 000-cznego podwozia samochodu ciężarowego
- 1957 Otwarcie fabryki silników DAF
- 1958 Początek produkcji osi
- 1959 Wprowadzenie do produkcji pierwszego silnika DAF z turbodoładowaniem
- 1964 Wyprodukowanie 50 000-cznego podwozia samochodu ciężarowego
- 1965 Otwarcie zakładu produkującego kabiny i osie w Westerlo (Belgia)
- 1973 Firma DAF jako pierwszy producent ciężarówek wprowadza w silnikach turbosprężarkę z chłodnicą międzystopniową
- 1979 Zakończenie produkcji przyczep
- 1984 Wyprodukowanie 250 000-cznego samochodu ciężarowego
- 1985 Wprowadzenie do produkcji ATi (ang. Advanced Turbo Intercooling - zaawansowane turbodoładowanie z chłodnicą międzystopniową)
- 1987 Wprowadzenie na rynek serii 95
- 1988 DAF 95 „Międzynarodową Ciężarówką Roku 1988”
- 1994 Wprowadzenie pierwszej kabiny typu Super Space Cab
- 1996 Firma DAF Trucks staje się spółką koncernu PACCAR
- 1997 Wprowadzenie serii DAF 95XF
- 1998 95XF „Międzynarodową Ciężarówką Roku 1998”
- 1999 Wyprodukowanie 500 000-cznego samochodu ciężarowego
- 2001 Wprowadzenie serii CF
- 2001 Wprowadzenie serii LF
- 2002 Wprowadzenie serii XF
- 2002 DAF LF wybrany „Międzynarodową Ciężarówką Roku 2002”
- 2005 Wprowadzenie modelu XF105
- 2006 Wprowadzenie modeli LF i CF Euro 4 oraz 5
- 2006 Prezentacja prototypu hybrydowej ciężarówki dystrybucyjnej DAF
- 2007 XF105 nagrodzony tytułem „Międzynarodowej Ciężarówki Roku 2007”
- 2007 Świętowanie 50 lat produkcji i projektowania silników DAF
- 2007 Prezentacja pojazdów DAF przyjaznych dla środowiska naturalnego (EEV)
- 2008 Oficjalne otwarcie nowego Centrum Testowania Silników DAF przez holenderskiego premiera Balkenende



GreenChem

The best availability of AdBlue and AdBlue products throughout Europe!

AdBlue® 4you

Firma GreenChem posiada rozległą sieć dealerów i stacji paliw udostępniających płyn AdBlue na terenie całej Europy. GreenChem uruchomił międzynarodową linię telefoniczną i specjalną stronę internetową dla wszystkich, którzy szukają dostępności AdBlue.



GreenStar Smart XL



GreenStar Drum



GreenStar 3



GreenStar 1



AdBlue cans



GreenStar Smart

Będąc wiodącym dostawcą AdBlue, GreenChem oferuje firmom transportowym oraz przedsiębiorstwom autobusowym 'kompletne rozwiązanie dla AdBlue' w kilku opcjach do wyboru. Systemy są proste w obsłudze, wspomagające jedyną skuteczną technologię pozwalającą na spełnienie przyszłych norm dotyczących emisji spalin, SCR - najbardziej skuteczną i solidną technologią, która spełnia ostatnie normy o emisji spalin, Euro 4 i Euro 5. Dzięki firmie GreenChem i sieci BlueCard tankowanie w drodze jest łatwiejsze. W celu otrzymania bezpłatnie BlueCard i natychmiastowego dostępu do sieci stacji paliw odwiedź naszą stronę internetową www.bluecard4you.com.

W celu uzyskania dalszych informacji o AdBlue i jego produktach, proszę o kontakt: GreenChem Poland Sp. z o.o. Tel. 0 61 848 16 34 lub 0 601 57 31 57
E-mail: polska@greenchem-adblue.com www.greenchem-adblue.com

FREE PHONE: 00800 2007 7002

WWW.ADBLUE4YOU.COM

Sukcesy marki DAF na polskim rynku



Foto: Jacek Janusz

Polskie firmy transportowe, dysponujące bardzo nowoczesnym taborem, niezwykle operatywne i potrafiące elastycznie dopasować się do szybko zmieniającego się rynku transportowego, systematycznie zwiększają swój udział w europejskim rynku transportowym. Nasz kraj staje się zapleczem transportowym Europy, którym dotychczas byli Holendrzy. To właśnie dzięki temu, Polska jest w tej chwili dla firmy DAF piątym rynkiem w Europie pod względem ilości nowych zamówień, zostawiając w tyle Belgię, Włochy i Hiszpanię.

Rok 2007 był szczególnie owocny dla firmy DAF – dostarczyła na polski rynek 3 906 sztuk nowych samochodów ciężarowych. DAF jest najbardziej znany z produkcji doskonałych pojazdów do transportu dalekobieżnego. Wielki sukces, jaki firma odnotowała w minionym roku, to zwycięstwo modelu XF105 w konkursie na „Ciężarówkę Roku 2007 w Polsce” zorganizowanym

wśród czytelników przez redakcję magazynu transportowego „Polski Traker”.

Tak naprawdę DAF wygrał też najważniejsze głosowanie, gdyż model XF105 był najlepiej sprzedającym się autem ciężarowym w Polsce, z wynikiem 3 038 sztuk (wszystkie konfiguracje osi) oraz najchętniej kupowanym ciągnikiem siodłowym z wynikiem 2 911 dostaw. Pozwoliło to marce DAF zająć 1 miejsce w segmencie pojazdów ciężkich (pow. 15 t DMC) z wynikiem 3 712 pojazdów dostarczonych klientom, co daje 19% udział w rynku. W każdym segmencie rynku wzrost ilości dostaw marki DAF do Polski, w porównaniu z rokiem 2006, daleko przekroczył wzrost odnotowany przez cały rynek.

Istotny wzrost firma odnotowała w segmentach specjalistycznych. W roku 2007 firma DAF dostarczyła do polskich klientów ponad dwukrotnie więcej ciężkich podwozi do zastosowań budowlanych (6x4 i 8x4,

w sumie 135 sztuk), niż w roku 2006 (64 szt.). Ponad 200 sztuk pojazdów marki DAF zakupionych zostało w roku 2007 przez klientów sektora komunalnego. Jest to prawie trzykrotny wzrost w porównaniu z rokiem 2006.

Co legło u podstaw tak wielkiego sukcesu? Na pewno doskonała gama pojazdów serii LF, CF oraz XF, wprowadzona na rynek w roku 2006, jak również bardzo dobry program usług stowarzyszonych z pojazdami, z których najważniejsze to kontrakty serwisowe DAF Multisupport oraz serwis 24h DAF ITS, obchodzący w 2007 roku swoje 35-lecie istnienia. Wszystko to jednak nie byłoby możliwe bez doskonałej sieci serwisowej. Dla firmy DAF jest to jeden z najważniejszych punktów rozwoju. Inwestycje zrealizowane w roku 2007 przez dealerów DAFa pozwoliły na oddanie 4 najnowocześniejszych obiektów serwisowych w Gdańsku, Poznaniu, Łodzi oraz nowego obiektu do napraw powypadkowych samochodów ciężarowych w Krakowie. Te inwestycje to wynik współpracy z profesjonalnymi dealerami. W roku 2007 dwie nowe organizacje dołączyły do grona dealerów DAF w Polsce. Są to nowe podmioty na rynku polskim, które posiadają już ponad 40-letnie doświadczenie w serwisowaniu pojazdów marki DAF na rynku holenderskim. W chwili obecnej sieć dealerska w Polsce to 22 nowoczesne punkty serwisowe, które sprawiają, że sieć serwisowa DAF jest jedną z najlepszych w Polsce.

Ryftrans kupuje 130 sztuk DAFów XF105

4 lutego 2008 r. w siedzibie firmy DAF Trucks Polska Sp. z o.o. w Wolicy nastąpiło uroczyste podpisanie kontraktu na zakup 130 sztuk ciągników siodłowych DAF FT XF105.460 Space Cab pomiędzy firmą Ryftrans Sp. z o.o. i DAF Trucks Polska. Umowa podpisana została przez Dariusza Szczerbińskiego, Prezesa firmy Ryftrans oraz Cornelisa van der Lee, Dyrektora Zarządzającego DAF Trucks Polska.

Zamówienie w całości realizować będzie DAF Trucks Polska Sp. z o.o. Podpisany kontrakt obejmuje zakup 130 ciągników siodłowych XF105.460 Space Cab w kolorze żółtym. Wszystkie samochody posiadają pneumatyczne zawieszenie. Wydanie kolejnych partii zamówionych ciągników nastąpi w ciągu 2008 roku.

Ryftrans, który zakupił samochody, jest jedną ze spółek Gwarant Grupa Kapitałowa z Katowic. W swojej flocie posiadać będzie tylko ciągniki firmy DAF – wszystkie to modele XF105. Spółka powstała w roku 1994 jako Gwarant Sp. z o.o. Swoją działalność rozpoczęła na terenie Górnego Śląska, na rynkach górniczym i hutniczym. W kolejnych latach następował rozwój Grupy Kapitałowej poprzez zakup kolejnych zakładów na terenie Polski Południowej.



Foto: Mirosław Ganić

Produkty Grupy Kapitałowej Gwarant sprzedawane są do krajów Unii Europejskiej, Norwegii, Islandii, Szwajcarii, Chorwacji, Serbii i Czarnogóry, a także do wielu krajów afrykańskich i azjatyckich.

WRCK Sp. z o.o.



Foto: DBK



Foto: DBK

Firma rodzinna WRCK Sp. z o.o., jeden z ważniejszych partnerów przy budowie autostrady A1, rozszerzając działalność o produkcję i transport betonu, oparła się wyłącznie o pojazdy DAF. Firma odebrała cztery betonomieszarki o pojemności 9 m³ oraz specjalistyczną pompę o wysięgu 36 m oraz pompo-gruszkę o możliwości samodzielnego transportu 7 m³ betonu oraz wysięgu 24 m. Urządzenia te zostały zbudowane specjalnie przez CIFA w Mediolanie w rekordowym terminie 6 tygodni. Firma WRCK oparła wyspecjalizowany transport betonu o najbardziej ekonomiczne podwozia marki DAF.

ERONTRANS



Foto: DBK

Charakterystyczne czerwone, uskrzydłone zestawy z logo ERONTRANS reprezentuje na terenie Unii Europejskiej jedna z największych rodzinnych firm transportowo-logistycznych z Pomorza. O wielkości firmy Erontrans świadczy posiadanie taboru około 100 bardzo nowoczesnych zestawów. W roku 2007 do taboru dołączyło 20 najnowocześniejszych pojazdów DAF XF105. Firma ERONTRANS oprócz wykonywania transportu, spedycji oraz logistyki na terenie całej Unii Europejskiej zajmuje się także serwisowaniem naczeep i pojazdów ciężarowych.

KERAMZYT

Firma KERAMZYT SYSTEM S.C zakupiła kolejny specjalistyczny pojazd pompo-gruszkę na podwoziu DAF FAD CF85.360. Zabudowa składa się z betonomieszarki o pojemności 9 m³ oraz pompy do betonu o wysięgu 28 m, podwozie DAF zostało specjalnie przygotowane do pracy w ciężkich warunkach. Firma KERAMZYT SYSTEM S.C. zajmuje się produkcją oraz transportem materiałów budowlanych, jak i betonu w województwie zachodniopomorskim.



Foto: DBK

Zakład Gospodarki Komunalnej – Ustka



Foto: DBK

Zakład Gospodarki Komunalnej w Ustce wzbogacił się w tym roku o nowy specjalistyczny pojazd DAF FA LF55 SWEEPER z zmiataarką marki JOHNSTON. Tego typu podwozia są idealnie skonfigurowane w fabryce z brytyjską zmiataarką i nie wymagają żadnych modyfikacji na etapie zabudowy pojazdu.

MALTRANS



Foto: DBK

W 2007 r. DBK Sp. z o.o. przekazała pierwsze 4 samochody ciężarowe FT XF105 z silnikiem 410 KM firmie „MALTRANS” z Białegostoku, którą reprezentuje Pan Leon Malinowski. Firma ta ma znaczącą pozycję w branży przewoźników międzynarodowych na terenie Podlasia. „MALTRANS” planuje powiększenie swojej floty w 2008 roku o kolejne 5 sztuk.

Zmiany organizacyjne w firmie ESA



Foto: ESA

Klaas Elema, Członek Zarządu grupy ESA i założyciel ESA Trucks Poznań Sp. z o.o. w Polsce

Z początkiem stycznia 2008 w firmie ESA Trucks Poznań zaszyły zmiany organizacyjne. Pan Klaas Elema, Członek Zarządu grupy ESA i założyciel ESA Trucks Poznań Sp. z o.o., zdecydował się powrócić do Holandii po 2-letnim pobycie w Polsce. Jednocześnie stanowisko Dyrektora Zarządzającego firmy ESA Trucks Poznań Sp. z o.o. objął Pan Jarosław Szymkowiak, dotychczasowy szef działu sprzedaży w województwie wielkopolskim i lubuskim. Będzie on odpowiedzialny za wszystkie bieżące sprawy firmy ESA Poznań, jak również po zostanie szefem działu sprzedaży na obszarze obydwu województw.



Foto: ESA

Jarosław Szymkowiak, Dyrektor Zarządzający firmy ESA Trucks Poznań Sp. z o.o.

REGESTA kupuje 90 ciągników DAF XF105



Foto: Wanicki

Od lewej: Jacek Doroz, Wiesław Wanicki, Zbigniew Kwiecień, Rafał Kwiecień, Maciej Taniewski

26 lutego w siedzibie Firmy Wanicki w Mogilanach w obecności panów Zbigniewa Kwietnia i Rafała Kwietnia – właścicieli firmy Regesta oraz Wiesława Wanickiego – właściciela Grupy Wanicki, Jacka Doroz – Dyrektora Handlowego Firmy Wanicki Sp. z o.o. i Macieja Taniewskiego – National Sales Managera DAF Trucks Polska, miało miejsce wydanie 10 pojazdów DAF XF105, będących integralną częścią kontraktu obejmującego 90 jednostek.

Regesta na rynku istnieje od 1995 r., zajmuje się głównie transportem międzynarodowym. Z DAFem związana jest od 2005 r. W chwili obecnej flota firmy Regesta obejmuje ok. 140 pojazdów.

Dzięki Regeście, 460-konne, bogato wyposażone ciągniki stanowią żywą reklamę DAFa na drogach całej Europy.



Foto: Wanicki

Firma Gastel odbiera ciągnik FTM XF105



Foto: Zbigniew Kotodziełek

27 lutego 2008 r. w siedzibie dealera DAF – TB Truck & Trailer Serwis w Wolicy, firma Gastel z Warszawy odebrała pierwszy ciągnik siodłowy FTM XF105.510 8x4 do przewozów ponadgabarytowych. Samochód odebrał Prezes Zarządu firmy – Pan Tomasz Kwiecieński.

Podpisany kontrakt obejmuje zakup 3 ciągników FTM XF105.510 Space Cab w kolorze czarnym. Kolejne 2 pojazdy zostaną wydane odpowiednio w kwietniu i lipcu 2008 r. Wszystkie samochody wyposażone są w intarder ZF i hamulec silnikowy MX, doposażone w hydraulikę i dodatkowy, 530-litrowy zbiornik paliwa zamontowany za kabiną. Do ciągnika firma Gastel podpinac będzie naczepę o masie całkowitej 129 ton.

Ponadto pojazd posiada dwurefektorowe halogenowe światło przednie z odpornymi na uderzenia kloszami Lexan, regulator poziomu reflektora przedniego oraz lampy dalekosiężne.

Jest to pierwszy samochód DAF zakupiony przez firmę Gastel, która istnieje na rynku od 1999 roku i specjalizuje się m.in. w świadczeniu usług dźwigowych w zakresie do 500 ton i transporcie ponadnormatywnym oraz realizuje obiekty energetyki wiatrowej na zlecenie deweloperów oraz producentów turbin.

Oprócz kontraktu na FTM-y firma Gastel podpisała również umowę na zakup 2 ciągników FTT XF105.460 6x4 oraz 10 podwozi FAD CF85 8x4. Ciągniki 6x4, podobnie jak FTM-y, wykorzystane będą do transportu ponadgabarytowego, a wydane zostaną na przełomie lipca i sierpnia 2008 r. Natomiast już w kwietniu 2008 r. Gastel odbierze pierwsze zamówione podwozia CF85.

W marcu pierwsze pojazdy z serii LF odebrała także Grupa Sobieski.

Nowy serwis WTC w Długołęce czynny od marca 2008



Foto: WTC

11 lipca 2007 r. przy drodze krajowej nr 8, na działce o powierzchni ponad 1,85 ha, został wmurowany symboliczny kamień węgielny pod budowę nowego serwisu DAF. Niespełna 7 miesięcy później WTC może zagwa-

rantować swoim klientom najwyższą jakość usług w nowoczesnym obiekcie serwisowym.

Podwroclawska siedziba WTC działa już od początku marca 2008 r. Nowoczesny obiekt spełnia wszystkie standardy DAF. W serwisie kompleksowo obsługiwane są ciągniki wraz z naczepami oraz autobusy marki BOVA.

Hala serwisowa została wyposażona w cztery przejazdowe, pełnowymiarowe stanowiska o długości 26 m. Na terenie obiektu uruchomiona została myjnia obsługująca ciągnik wraz z naczepą.

W bezpośrednim sąsiedztwie warsztatu znajduje się pomieszczenie dla kierowców, skąd mogą przez szybę obserwować dokonywane naprawy.

Obiekt składa się z dwukondygnacyjnej części biurowej oraz dwukondygnacyjnego magazynu części zamiennych. Do dyspozycji klientów oddany został parking oraz drogi dojazdowe, spełniające wymogi samochodów ciężarowych z naczepami.

Pierwszy DAF wyjechał z Długołęki

3 marca 2008 r. serwis w Długołęce opuścił pierwszy DAF. FT XF105.460 z kabiną Space Cab został odebrany przez Pana Jarosława Juskowiaka, właściciela firmy zajmującej się transportem międzynarodowym. Firma Transport Ciężarowy Jarosław Juskowiak z siedzibą w Jaworze, jest firmą rodzinną istniejącą od 1997 r.



Foto: Jacek Janusz

DBK Sp. z o.o. najbardziej wartościową firmą w województwie warmińsko-mazurskim



Foto: DBK

Podczas siódmej konferencji z cyklu *Forbes Regional Executive Meeting* zorganizowanej 7 lutego 2008 w Olsztynie, firma DBK otrzymała główną nagrodę – „Diament Forbsa” przyznaną za najbardziej dynamiczny wzrost wartości firmy w województwie warmińsko-mazurskim.

Konferencja odbyła się w Hotelu Warmińskim. Przybyło na nią około 90 osób, w tym przedstawiciele sektora publicznego i prywatnego, biznesmeni i nagrodzeni. Przybyłych gości przywitał Redaktor Naczelny – Kazimierz Krupa i Zastępca Prezydenta Olsztyna – Tomasz Szczygłowski. Spółkę DBK reprezentował Dyrektor Zarządzający – Edward Dakszewicz, który odebrał nagrodę.

Na listę „Diamentów Forbsa” trafiły firmy, które na przestrzeni kilku lat uzyskały największy wzrost swojej wartości. Został on zbadany na podstawie sprawozdań złożonych do KRS w latach 2003-2006. Przedsiębiorstwa przeanalizowane zostały przy użyciu tzw. metody szwajcarskiej, przez redakcję Forbsa oraz analityków i ekspertów wywiadowych Dun & Bradstreet.



Tuningowane DAF-y z DBK O/Gdańsk

„300-stu” z firmy REPIŃSKI TRANSPORT

Firma Pana Repińskiego jest firmą specjalizującą się w transporcie kruszyw. Większość floty liczącej 30 zestawów to ciężarówki DAF, z których najstarsza ma 10 lat. Prawdziwą pasją właściciela firmy jest tuning ciężarówek. Prawie każdy pojazd jest zmodyfikowany i malowany aerografem.

Najbardziej profesjonalnie przebudowanym pojazdem w firmie Repiński Transport jest jeden z trzech ostatnio odebranych modeli DAF XF105 o mocy 460 KM. Auto zostało pomalowane aerografem i dostało zupełnie nowe wnętrze. Motywem przewodnim rysunków są sceny batalistyczne z filmu „300-stu”. Wnętrze przebudowanego pojazdu jest obszyte czerwoną skórą i ałcantarą, na fotelach i kierownicy widoczne są motywy filmowe. Całość została okraszona alufelgami i stelażem TRUX z halogenami dalekosiężnymi. Pojazd został opisany w marcowym numerze TRAILERA – zdaniem redaktora naczelnego ciężarówka może mocno „namieszać” na tegorocznych złotych tunerskich.



Foto: DBK

F1 z firmy BODZIOTRANS

Wspaniałym przykładem na to, jak wdzięcznym pojazdem do tuningu są ciężarówki marki DAF jest świeżo odebrany przez firmę BODZIOTRANS XF105 SSC. Właściciel firmy Bogdan Itrich, to przykład prawdziwego pasjonata ciężarówek i wyścigów F1.

Firma Bodziotrans specjalizuje się w transporcie kontenerów morskich. Całość floty tej firmy stanowią wyłącznie ciężarówki marki DAF, z których połowa to nowe modele XF105 o mocach 410 i 460 KM. Rodzynkiem jest XF105 SSC o mocy 510 KM profesjonalnie przebudowany w STUDIO AEROGRAFU w Olsztynie. Auto zostało dedykowane naszemu kierowcy wyścigowemu Robertowi Kubicy, motywy malunków artystycznych to bolidy i postać Roberta. Wnętrze pojazdu zostało obszyte skórą i upiękzone motywami z toru. Całość jest harmonijna i niepowtarzalna, a co najważniejsze jest to pojazd, obok którego nikt nie przejdzie obojętnie.



Foto: DBK

Akademia Ekonomicznej Jazdy DAF w oddziałach DBK

Pod koniec grudnia minionego 2007 roku klienci DBK zostali zaproszeni do wzięcia udziału w nieodpłatnych szkoleniach, prowadzonych w ramach Akademii Ekonomicznej Jazdy DAF.

Akademia Ekonomicznej Jazdy DAF zajmuje się zagadnieniami, które dotyczą ograniczenia poziomu zużycia paliwa, minimalizacji czasu przestoju wynikającego z nadmiernego zużycia pojazdów oraz zwiększenia bezpieczeństwa kierowcy i ładunku. Nabyte umiejętności mają wiele praktycznych korzyści wpływających na wynik finansowy firm transportowych pod względem rentowności i bezpieczeństwa.

Sesje szkoleniowe zorganizowane zostały dla kierowców zawodowych, jeżdżących ciężarówkami marki DAF. W ciągu kilku tygodni w każdym z pięciu oddziałów należących do DBK w Olsztynie, Gdańsku, Szczecinie, Toruniu i Białymstoku odbyły się spotkania z instruktorem prowadzącym

Akademii, których celem było doskonalenie techniki jazdy.

Podczas kursów kierowcy uczyli się jak zredukować zużycie paliwa, a także świadomej, ekonomicznej i bezpiecznej jazdy. Każdy dzień szkoleniowy rozpoczynał się częścią teoretyczną, podczas której wyjaśniane były podstawowe zagadnienia dotyczące ekonomicznej jazdy, zilustrowane ciekawymi przykładami. Po wykładach wyruszano w trasę, gdzie przy aktywnym udziale instruktora można było wykorzystać zdobytą wiedzę. Rzeczywistą miarą rezultatów szkolenia jest redukcja poziomu zużycia paliwa nawet do 15%, w zależności od umiejętności kierowcy. Ku zadowoleniu organizatorów, wiele osób wypełniających ankietę oceniającą szkolenie, przyznało, że zdobyło wiele cennych wskazówek, które na pewno zostaną wykorzystane w pracy zawodowej.



Ciężarówki Kenworth i DAF w drodze do Queensland.

Kenworth Australia „w trasie”

Firma Kenworth Australia zaprezentowała ostatnio nowe modele Kenworth i DAF w szczególny sposób: poprzez objazdowy konwój. W dwóch konwojach czerwone ciężarówki Kenworth i żółte DAF jechały z jednego krańca Australii na drugi (około 3500 kilometrów). Na trasie konwój odwiedzał dealerów, którzy zorganizowali lokalne atrakcje dla swoich klientów. Obecni byli również dostawcy. Kluczowi klienci i dziennikarze mogli zapoznać się z nowymi ciężarówkami, prowadząc je samodzielnie przez część podróży przez kraj.

„Nagroda sprzedawcy roku Stanu Waszyngton”

W połowie marca, koncern PACCAR otrzymał „Nagrodę sprzedawcy roku 2008” przyznaną przez gubernatora. Nagroda ta jest wręczana co roku firmie w stanie Waszyngton, która w sposób znaczący przyczyniła się do rozwoju handlu międzynarodowego w stanie Waszyngton. Założony w roku 1905 w Seattle koncern PACCAR zatrudnia na całym świecie około 22 000 pracowników, z czego ponad 2500 w stanie Waszyngton. „Uznanie ze strony stanu Waszyngton to wielki zaszczyt”, mówi Jim Cardillo, Wiceprezes Wykonawczy. „Jest to prestiżowa nagroda dla naszych oddanych pracowników, która wzmocni zasłużoną reputację firmy PACCAR jako najwyższej klasy globalnego koncernu”.

Rok 2007 okazał się doskonały dla koncernu PACCAR. Obrót w wysokości 15,2 miliarda dolarów i zysk netto rzędu 1,2 miliarda dolarów to drugi roczny wynik w historii firmy.

PACCAR jest jednym z największych eksporterów dóbr kapitałowych w Ameryce Północnej i sprzedaje produkty w ponad 100 krajach.



Kenworth Clean Power Korzyści dla środowiska oraz coś więcej

Firma Spirit Truck Lines z siedzibą w San Juan, w Teksasie, wprowadziła ostatnio do użytku 50 nowych ciężarówek Kenworth T660, wyposażonych w system Kenworth Clean Power.

Kenworth Clean Power to fabryczny system zarządzania klimatem, który zapewnia ogrzewanie i chłodzenie kabiny. System może zapewnić zasilanie 110 V przez 10 godzin bez konieczności pozostawienia pracującego silnika ciężarówki. System ten jest niezwykle przydatny dla kierowców jeżdżących na długich trasach, którzy podczas przerw chcą korzystać z klimatyzacji lub ogrzewania. Nie muszą już pozostawiać silników włączonych przez wiele godzin, co jest powszechną praktyką w Stanach Zjednoczonych. System Kenworth Clean Power oznacza niższą emisję spalin oraz znaczące oszczędności paliwa. Podczas jazdy moduł akumulatora ładuje się; a następnie dostarcza energię do systemu zarządzania klimatem, kiedy pojazd stoi.

Bezobsługowy

„System Kenworth Clean Power powoduje niewiele hałasu, jest wydajny, prosty w użyciu i nie wymaga konserwacji. Kierowcy przyjęli system niezwykle entuzjastycznie”, mówi David Garza, współwłaściciel firmy Spirit Truck Lines. Wprowadzenie systemu spowodowało zmniejszenie pracy silnika samochodu ciężarowego na obrotach jałowych o 90%; co przy obecnych cenach paliwa przekłada się na spore oszczędności. Garza: „Średnio silniki pojazdów flotowych bez systemu Clean Power pracują na obrotach jałowych przez 40% czasu. Pierwsze ciężarówki z systemem Clean Power pracują na obrotach jałowych tylko przez około 3 do 6% czasu”.

Wall Street handlu kwiatami



Szósta rano: Na dużej hali aukcyjnej handlarze kwiatów wpatrują się w umieszczone wysoko na ścianach trzy „zegary”, które pokazują sprzedawane ilości oraz ceny oraz pozwalają śledzić przebieg aukcji. Oglądają także sprzedawane towary, które są rozwożone wśród kupujących, i jednocześnie z telefonem przy uchu spoglądają na ekrany swoich laptopów. Wyrażenie „wielozadaniowość” mogło równie dobrze powstać właśnie tutaj. Proces aukcji to przede wszystkim wycucie czasu: jeśli złożysz ofertę odrobinę za późno, partia kwiatów trafi do kogoś innego, jeśli złożysz ofertę zbyt wcześnie, przepłacisz. Witamy w FloraHolland Aalsmeer – największej na świecie giełdzie kwiatów ciętych i sadzonek, na której odbywają się największe na świecie aukcje.

To, że odbywa się tutaj giełda kwiatów, widać zanim jeszcze dostaniemy się do Aalsmeer. Choć wszędzie pełno drogowców, to jednak najbardziej rzucają się w oczy niezliczone liczby samochodów ciężarowych sunących przeznaczoną dla nich wąską drogą N201, która prowadzi z giełdy na autostradę. Ciężarówki jadą do miejsc docelowych w Holandii, Belgii, Niemczech, Francji, Wielkiej Brytanii, Włoszech i innych krajach Europy Zachodniej i Wschodniej. „W niektóre dni liczba przyjeżdżających i wyjeżdżających ciężarówek dochodzi do 10 000”, mówi Bernard Piet, kierownik Sierteelt Transport giełdy FloraHolland.

Współpraca

Giełda FloraHolland, której aukcje odbywają się w miejscowościach Aalsmeer, Naaldwijk, Rijnsburg, Bleiswijk, Venlo i Eelde, to spółdzielnia skupiająca 5400 holenderskich hodowców kwiatów i sadzonek. „Można sobie doskonale dawać radę samodzielnie, ale współpraca daje znacznie lepsze efekty”, mówi Piet, promując ideę współpracy między hodowcami, którzy przecież



Fakty i dane liczbowe

- Co roku wartość ozdobnych kwiatów i sadzonek eksportowanych z Holandii sięga kwoty 7 miliardów euro.
- W Holandii uprawa ozdobnych kwiatów i sadzonek zapewnia pełnoetatową pracę około 150 000 osób.
- Na obrocie z eksportu głównie opierają się: Niemcy (29,7%), Wielka Brytania (16,7%), Francja (13%), Włochy (6,9%) oraz Belgia (3,8%). Rynek Europy Wschodniej dynamicznie rośnie.
- Na obrocie z importu głównie opierają się: Kenia (32,6%), Izrael (20,8%), Ekwador (9,2%), Niemcy (6,8%) i Belgia (6,2%).



jednocześnie stanowią dla siebie konkurencję. „Sentencja „silni razem” może wydawać się banał, ale – jak we wszystkich banałach – jest w niej dużo prawdy. Tej postawie zawdzięczamy swoją wiodącą pozycję na światowym rynku ośrodków wiedzy i handlu. Holandia to najważniejszy udziałowiec światowego rynku handlu kwiatami. Zaufanie i poczucie bezpieczeństwa to dla klientów i hodowców z całego świata podstawowe powody, dla których prowadzą swoje interesy właśnie za pośrednictwem giełdy FloraHolland. Hodowcy wiedzą, że dostaną tutaj dobrą cenę za swoje towary, a handlowcy mają pewność, że nie będą musieli przepłacać, a wszystkie procedury finansowe i logistyczne zostaną należycie przeprowadzone. Nikt przed nami nie zdołał stworzyć tak zaawansowanej od strony logistycznej i handlowej giełdy kwiatów i sadzonek”.

Złożona logistyka

Logistyka związana z handlem kwiatami i sadzonkami jest niezwykle złożona: codziennie 10 000 dostawców przywozi rośliny do jednej z sześciu placówek

Skrajna lewa strona: Przebieg aukcji można zobaczyć na zegarach umieszczonych wysoko na ścianach. Po lewej: Bernard Piet: „Holandia to najważniejszy udziałowiec światowego rynku handlu kwiatami.”

Powyżej: hala giełdy w Aalsmeer ma powierzchnię 1 000 000 m². W prawym dolnym rogu: Za pomocą tego zawieszono systemu transportu wahadłowego partie towaru są przewożone z jednego budynku do drugiego.

FloraHolland. Są one dostarczane z Holandii i z zagranicy samochodami ciężarowymi oraz drogą lotniczą. Po dostarczeniu do placówki FloraHolland do momentu sprzedaży towary są przechowywane w chłodniach. Przed aukcją kwiaty są wyjmowane z pomieszczeń chłodzonych, a sprzedane partie są natychmiast transportowane do chłodni handlowców lub bezpośrednio do

ciężarówek. Taki proces ma miejsce codziennie.

Widziana z góry olbrzymia hala giełdy w Aalsmeer (o powierzchni około 1 000 000 m²) wygląda jak kwietna mozaika, która nieustannie zmienia kształt i kolor. Długie wózki z kwiatami mijają się nawzajem w niewielkiej odległości, a załadowane po brzegi wózki przesuwają się wzdłuż pasa przenośników łańcuchowych i automatycznie skręcają w odpowiednim miejscu. Piet: „Inteligentny system planowania i analiz oraz wydajne procesy logistyczne uzupełniają się tutaj nawzajem. Każdego dnia w Aalsmeer przeprowadza się prawie 50 000 transakcji. FloraHolland nie ma sobie równych, jeśli chodzi o szybkie i wydajne przetwarzanie logistyczne dużych liczb towarów. Niezwykle ważne jest, aby proces chłodzenia kwiatów i sadzonek był przerywany na tak krótko, jak to tylko możliwe. W końcu zajmujemy się tutaj bardzo delikatnym towarem”.

Zarządzanie ruchem

Sprawne poruszanie się wielu ciężarówek po terenie giełdy jest możliwe tylko dzięki

Kluczowe dane liczbowe dotyczące giełdy FloraHolland (z 31 grudnia 2007 roku)

- 5400 członków
- Sześć placówek
- 4700 pracowników
- 4,1 miliarda euro obrotu

Perspektywy giełdy FloraHolland: „Chcemy zarówno na dłuższą, jak i krótszą metę, osiągnąć maksymalny obrót przy możliwie najniższych kosztach sprzedaży, aby zoptymalizować zyski biznesowe naszych członków”.



bardzo dobrej organizacji. „Dobre oznakowania to dla nas najważniejsza kwestia – dzięki nim ciężarówki trafiają tam, gdzie powinny”, mówi Piet. „Kierowcy przyjeżdżający, aby rozładować ładunek, z wyprzedzeniem rezerwują platformę rozładunkową za pośrednictwem sieci Internet, co oznacza, że mogą podjechać wprost do przypisanej platformy. Kierowcy, który nie dokonał rezerwacji z wyprzedzeniem, przydziela się platformę, kiedy przekracza bramkę. Dzięki kamerom nasi „kierownicy ruchu” widzą, które platformy są wolne”. A co z ruchem wychodzącym? „Jest zorganizowany nieco inaczej”, wyjaśnia Piet. „Wielu hurtowników i eksporterów ma swoje własne stanowiska obsługi odbioru kwiatów z własnymi platformami. W takim przypadku organizacją logistyczną ruchu wychodzącego zajmują się samodzielnie”.

Transport lotniczy a transport kontenerowy

Coraz większa liczba kwiatów i sadzonek jest hodowana za granicą (w wielu przypadkach przez hodowców holenderskich), a zwłaszcza w krajach położonych wzdłuż równika. Na przykład 50% róż pochodzi z rynku afrykańskiego, którego liderem jest Kenia. Podstawowe zalety hodowli zagranicznej to dobry klimat i niskie koszty płac. „Koszty transportu roślin z tych krajów do Holandii są jednak stosunkowo wysokie”, mówi Piet. „Wszystko jest transportowane drogą lotniczą. To jedyna metoda

gwarantująca świeżość roślin. Obecnie prowadzimy badania, których celem jest obniżenie kosztów transportu, na przykład dzięki stosowaniu kontenerów do transportu morskiego wyposażonych w systemy chłodzące. Ta metoda transportu zajmuje więcej czasu, ale wykorzystanie chłodzenia oznacza, że kwiaty i sadzonki dłużej zachowują swoją świeżość. Inną zaletą tej metody jest fakt, iż po dostarczeniu do Holandii kontenery można dalej transportować ciężarówkami lub kanałami śródlądowymi. To znaczy, że chłodzenie jest przerywane dopiero w miejscu docelowym. A to korzystnie wpływa na jakość produktów”.

Handel elektroniczny

„Wielu handlowców kwiatów chce zobaczyć towary przed ich zakupem”, mówi Piet. „Jest to takie niepisane prawo. Jednak obecnie można zadać sobie pytanie, czy zawsze jest to konieczne. Wielu handlowców stosowało tę praktykę od 20 lat, przez 200 dni w roku i stąd mają oni olbrzymie doświadczenie. Poza tym wielu z nich ma głębokie zaufanie do hodowców, z którymi współpracują. Oznacza to, że oglądanie towarów na miejscu i potwierdzenie zakupu staje się coraz mniej ważne. Jest to korzystne dla rozwoju handlu elektronicznego. Dzięki niemu hodowcy i handlowcy mają ze sobą bezpośredni kontakt za pośrednictwem sieci Internet. Transakcja i zarządzanie finansami odbywa

się przy pomocy FloraHolland, jednak administracja logistyczna organizowana jest bezpośrednio przez klienta i hodowcę”.

Samochody ciężarowe

Jak do tej pory najpopularniejszą metodą transportu kwiatów i sadzonek są ciężarówki. „Nie ma wydajniejszej metody transportu towarów od drzwi do drzwi niż samochody ciężarowe”, mówi Bernard Piet. „Mimo problemów z infrastrukturą i rosnącymi korkami drogowymi transport drogowy nadal stanowi przyszłość w Europie. Można jednak znacznie poprawić jego wydajność, a firma FloraHolland widzi w ciężarówkach EcoCombi pojazdy przyszłości. Pojazd EcoCombi może przewozić do 30% więcej niż standardowa ciężarówka przy praktycznie takim samym zużyciu paliwa. Obecnie około 12 ciężarówek EcoCombi codziennie przyjeżdża do Aalsmeer po towary, które są następnie rozwożone na terenie Holandii. To niewiele, ponieważ pojazdy EcoCombi są nadal w fazie eksperymentów. Wykorzystanie ciężarówek EcoCombi jest ograniczone, ponieważ na razie nie można ich stosować do transportu międzynarodowego. Takie kraje jak Niemcy czy Belgia nie są jeszcze przekonane co do ich zalet i nie zezwalają, aby jeździły po ich drogach. To wielka szkoda, ponieważ wykorzystanie pojazdów EcoCombi na szerszą skalę byłoby bardzo wydajne i korzystne dla środowiska. Jestem o tym przekonany”.

Sieć niezależnych dealerów firmy DAF

Nacisk na satysfakcję klienta

Kamień węgielny sukcesu firmy DAF stanowi oczywiście jej niezwykle nowoczesna oferta produktów oraz związany z nimi kompletny pakiet usług wsparcia technicznego. Jednak równie ważne jest to, że znacznie poszerzona w ostatnich latach sieć dealerów DAF nieustannie dąży do podniesienia jakości i zwiększenia dostępności usług, zapewniając w ten sposób optymalną obsługę klientów.

Sieć dealerów DAF rozwija się szczególnie intensywnie w Europie Środkowej i Wschodniej, w takich krajach jak Rumunia, Polska, Republika Czeska oraz kraje bałtyckie. W ubiegłym roku tylko w tych krajach rozpoczęło działalność 14 nowych punktów dealerskich. Oznacza to, że firma DAF jest teraz reprezentowana przez ponad 1000 placówek w Europie. Polityka firmy DAF to praca z niezależnymi dealerami, a konkretnie z niezależnymi przedsiębiorstwami działającymi blisko klienta. Zaufanie, jakie z kolei dealerzy pokładają w firmie DAF znakomicie ilustruje fakt, że w ubiegłym roku zainwestowali oni ponad 100 milionów euro w budowę nowych lub renowację istniejących siedzib. Szacują się, że ta wartość tej inwestycji będzie jeszcze wyższa w roku 2008.

Niezawodny partner

Firma DAF nieustannie stara się być najbardziej niezawodnym i atrakcyjnym partnerem dla swoich dealerów. W ścisłej współpracy z nimi firma DAF opracowuje najlepsze systemy, usługi i szkolenia. Jej celem jest ciągle podwyższanie standardów, na przykład w odniesieniu do jakości i usług, a w efekcie nieustanne zwiększanie zadowolenia klientów.

Sondaże poziomu zadowolenia klientów

Poziom zadowolenia klientów na poziomie firmy jest ciągle monitorowany za pomocą

sondaży. Wyniki tych sondaży – w których DAF zazwyczaj wypada bardzo dobrze – pozwalają firmie jeszcze skuteczniej spełniać wymagania klientów.

Z podobnym założeniem sami dealerzy również przeprowadzają sondaże za pomocą narzędzia „Customer Satisfaction Measurement” (Badanie satysfakcji klienta). Punkty dealerskie DAF oraz autoryzowane serwisy DAF listownie lub za pośrednictwem poczty e-mail zapraszają klientów do uczestnictwa w sondażu, który na życzenie może odbywać się anonimowo.

Zaproszenie zawiera specjalny numer użytkownika i hasło, które umożliwia klientowi dostęp do strony internetowej firmy DAF (www.dafcs.com) i kwestionariusza. Dostępne są oddzielne kwestionariusze na temat sprzedaży i dostaw oraz warsztatów i części. Wypełnienie tych kwestionariuszy zajmuje nie więcej niż pięć minut.

Wyniki tych sondaży umożliwiają dealerowi rozpoznanie, w jakich dziedzinach osiąga dobre rezultaty, a w jakich konieczne jest wprowadzenie dalszych usprawnień. Wszystkie te działania mają na celu jedno – ciągle podnoszenie poziomu zadowolenia klientów. Filozofia firmy DAF brzmi: „Co jest dobre dziś, musi być jeszcze lepsze jutro”. To bardzo ważne, ponieważ nasi klienci i ich klienci stawiają coraz wyższe wymagania.



Sieć dealerów DAF intensywnie rozwija się w Europie Środkowej i Wschodniej. W ubiegłym roku tylko w tym rejonie rozpoczęło działalność 14 nowych punktów dealerskich.

Podstawa trwałych relacji z klientami

Klienci, którzy wzięli udział w sondażu przeprowadzonym przez dealerów, zostali także zaproszeni do uczestnictwa w loterii, której zwycięzca został już wyłoniony. Zwycięzcą została włoska firma transportowa Autotrasporti Giorgio Ercoli, która oceniała usługi dostarczane przez warsztat dealera DAF, firmy Dell'Agnello Renzo w Collesalveti. „Mamy bardzo dobre relacje z naszym dealerem i jesteśmy bardzo zadowoleni z jego usług”, mówi Giorgio Ercoli. Słowa te zostały potwierdzone ostatnim zamówieniem nowego pojazdu FAN XF 105.510. Przedstawiciel firmy Dell'Agnello Renzo wyraził zadowolenie pozytywnymi opiniami: „Aby zbudować trwałe relacje z klientami, należy traktować poziom ich zadowolenia jako kwestię kluczową. Wysiłki wszystkich naszych pracowników do tego zmierzają”.

Pan Giorgio Ercoli otrzymuje czek od Willema Jana Poppelaarsa z działu Rozwoju Sieci Dealerskiej firmy DAF Trucks N.V.

**Cordia d.o.o.,
Medvode, Słowenia**



**Neva Západní Čechy s.r.o.,
Pílno, Republika Czeska**



**ESA Trucks Poznań Sp. z o.o.,
Komorniki, Polska**



**Truck Trading Estonia OÜ,
Harjuma, Estonia**



Georgi Transporte, lider na rynku niemieckim:

Rozkwit transportu ładu



Dzięki flocie składającej się z 200 ciężarówek firma Georgi Transporte jest liderem na niemieckim rynku transportu drogowego ładunku lotniczego.

Kierowcy często przebywają po 13 dni poza domem, jeżdżąc po całej Europie w swoich "szerokokadłubowych" DAFach.

Średnio co siedem minut jedna ciężarówka z ładunkiem lotniczym z całego świata opuszcza Lufthansa Cargo Center na lotnisku we Frankfurcie. Łącznie daje to liczbę 250 ciężarówek dziennie. Są wśród nich rzucające się w oczy ciężarówki firmy Georgi Transporte, lidera na rynku niemieckim. Czasy odjazdu są precyzyjnie ustalone, a na listach przewozowych ładunków widnieją numery lotów. Ładunki zazwyczaj składają się z czterech palet z ładunkiem lotniczym, które umieszczane są na naczepach za pomocą elektropneumatycznego przenośnika taśmowego. Ładunek jest dostarczany na lotnisko na bieżąco. Kierowcy następnie robią określoną przez przepisy prawne przerwę i oczekują na swój „ładunek powrotny”.

Bardzo dynamiczny rozwój

„W ostatnich latach rynek transportu ładunku lotniczego drogą lądową gwałtownie się

rozwinął”, mówi Hans Jörg Schnorrenberg, który w firmie Georgi odpowiada za sprawy organizacyjne. „Každy, kto chce wysłać towary drogą lotniczą, dostarcza je do wybranego przewoźnika lotniczego, a potem już nie musi się już o nie martwić. Klienci mogą liczyć na efektywną i szybką obsługę obejmującą wszystkie etapy: od zaplanowania transportu, wypełnienia dokumentów celnych i przewozowych do dostarczenia towarów do odbiorcy. Dotyczy to wszystkich towarów: mrożonych, niebezpiecznych, jak

i towarów o dużej wartości”.

Dla kierowców jest to idealna praca: robią to, co lubią najbardziej, czyli nabijają kilometry na liczniku. Zazwyczaj odbywa się to nocą, kiedy nie ma korków, irytujących przestojów, a wysiłek fizyczny jest minimalny. Z tego względu firma Georgi czasami zatrudnia do 12 nowych kierowców w miesiącu. Wielu z nich pracowało wcześniej w firmach, które nie wypłacały wynagrodzenia w terminie, lub w firmach, które zmuszały swoich pracowników do łamania prawa. Nowi kierowcy najpierw przechodzą czterodniowy kurs w Raunheim i dopiero potem są zabierani w trasę przez jednego z dziesięciu instruktorów jazdy.

Elastyczność

Poza nieustannym rozwojem do zatrudniania nowych kierowców zmuszają firmę Georgi także przepisy Unii Europejskiej dotyczące

„W przypadku samochodów ciężarowych DAF współczynnik cena/jakość jest bardzo korzystny. Dla kierowcy ciężarówka to jednocześnie miejsce pracy i wypoczynku. A przestrzeń, jaką zapewniają modele Super Space Cab, daje komfortowe warunki”.

inku lotniczego



©Lufthansa Cargo

godzin pracy oraz okresów prowadzenia i przestoju pojazdu. „Prawidłowe zastosowanie się do wymagań ustawowych oznacza średnio o 20% większe zapotrzebowanie na kierowców”, mówi kierownik ds. logistyki Sven Suhr. Dwudziestoosobowy zespół logistyczny planuje wykorzystanie floty w całej Europie przez siedem dni w tygodniu, a kolejny zespół, składający się z pięciu osób, zajmuje się organizowaniem kierowców.

Obecnie firma zatrudnia około 300 kierowców z całych Niemiec, przy czym około 70% z nich pochodzi z pięciu federalnych landów wschodnich. Pracują oni w wyjątkowym systemie zmian: są w trasie przez 13 z rzędu – naturalnie z uwzględnieniem ustawowych okresów przestoju w czasie weekendów, które obowiązują w niektórych krajach Unii Europejskiej – a potem mają trzy albo cztery dni wolne. W siedzibie w Raunheim można znaleźć przeróżne ciężarówki. Oczywiście wymaga to olbrzymiej elastyczności. Każdy kierowca musi umieć prowadzić każdego rodzaju pojazd.

Zadowoleni kierowcy

„Tylko zadowoleni pracownicy gwarantują dobrą jakość usług”, zapewnia Schnorrenberg. „Z tego powodu czynimy, co w naszej mocy, aby uświadomić

kierowcom, że to oni reprezentują naszą firmę. Staramy się ze wszystkich sił – mimo olbrzymich odległości, jakie nas dzielą – utrzymywać osobisty kontakt z kierowcami. Organizujemy posiłki, pamiętamy o urodzinach i świętujemy rocznice. Jedyna rzecz, jakiej nie możemy zagwarantować naszym kierowcom, to ich własna ciężarówka. Ze względów organizacyjnych to jest niewykonalne”.

Większość kierowców jest zadowolona z takiego układu. Aby uniknąć niezadowolenia, w siedzibie w Raunheim spisuje się protokół, który gwarantuje, że przed wyjazdem w trasę kierowca otrzymuje czysty pojazd w doskonałym stanie technicznym. Georgi udostępnia swoim kierowcom tylko najlepszy sprzęt: np. wszystkie nowe ciężarówki są standardowo wyposażone w klimatyzację. „W przypadku samochodów ciężarowych DAF współczynnik cena/jakość jest bardzo korzystny”, mówi Schnorrenberg. „Dla kierowcy ciężarówka to jednocześnie miejsce pracy i wypoczynku. A przestrzeń, jaką zapewniają modele Super Space Cab, jest niezwykle doceniana”.



Powyżej: Sven Suhr (po lewej) i Hans Jörg Schnorrenberg z Georgi Transporte.

Po lewej: Załadunek MD-11F należącego do Lufthansa Cargo.

Rozkwit sektora transportu ładunku lotniczego

Zgodnie z danymi dostarczonymi przez Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (ang. International Air Transport Association, IATA) liczba kilometrów transportu lotniczego zwiększyła się o 4,3% w 2007 roku w porównaniu z rokiem 2006 (kiedy to liczba ta wynosiła 147,5 miliardów ton na kilometr). Według statystyk IATA 240 stowarzyszonych przewoźników lotniczych miało „najlepszy rok w najnowszej historii globalnego rynku transportu lotniczego”, osiągając zysk w wysokości 5,6 miliarda dolarów. Największe w Europie ośrodki transportu lotniczego znajdują się Paryżu (Charles de Gaulle), Frankfurtcie, Amsterdamie, Londynie i Luksemburgu.

Specjalistyczna flota

Firma założona w 1953 roku przez Siegfrieda Georgi w Burbach (region Siegerland) jest obecnie kierowana przez Jürgena Georgi i zajmuje pozycję lidera na niemieckim rynku transportu ładunku lotniczego drogą lądową. Siedziba firmy Georgi w Raunheim składa się z biur, warsztatu oraz obszaru szkoleniowego. Głównymi klientami firmy są Lufthansa, Air France, DHL, UPS, Schenker, Swiss Cargo, Air Canada oraz Cathay Pacific. Około połowy floty stanowią ciężarówki DAF XF95 i XF105 Super Space Cab z silnikami o mocy od 380 do 410 KM.

Świetny start firmy DAF na Tajwanie:

Formosa Plastics – po



Nowoczesny zakład montażowy firmy FPG



Seiko Chen: „Jesteśmy dumni z tego, co osiągnęliśmy do tej pory”.

Firma DAF weszła na rynek tajwański w 2006 roku i już w ciągu krótkiego okresu produkowane przez nią pojazdy zdobyły sobie znakomitą reputację dzięki swojej niezawodności, komfortowi pracy kierowcy oraz niskim kosztom eksploatacji. Dzięki flocie składającej się ze 100 ciężarówek DAF firma Formosa Plastics Transport Corporation (FPTC) stała się największym na Tajwanie klientem holenderskiego producenta ciężarówek. I nie bez przyczyny...

Ta korporacja transportowa należy do grupy Formosa Plastics Group (FPG), jednego ze światowych potentatów przemysłu petrochemicznego i jednocześnie największego producenta PCV i innych tworzyw sztucznych, takich jak poliester, nylon czy rayon. Firma ta ma swoją własną rafinerię i elektrownię, która zaopatruje w energię całą wyspę. FPG produkuje także mikroukłady i inne komponenty komputerów oraz posiada również flotę 40 statków. Oprócz tego firma Formosa Plastics Group importuje, montuje i sprzedaje ciężarówki DAF. FPG składa się z 50 firm z Tajwanu, Chin, Stanów Zjednoczonych, Filipin i Wietnamu. Liczba pracowników: około

90 000. Roczny obrót: około 70 miliardów dolarów.

37%

Seiko Chen jest Dyrektorem Wykonawczym korporacji transportowej FPTC i to on podjął decyzję, aby ujednoczyć flotę około 600 ciężarówek różnych marek, optując

przy tym za wyborem jednego producenta samochodów ciężarowych: firmy DAF. Jednak Chen pełni podwójną rolę: w firmie macierzystej, Formosa Plastics Group, jest także odpowiedzialny za import, montaż i sprzedaż ciężarówek DAF. „Parę lat temu nawiązaliśmy kontakt z firmą DAF w związku z zamiarem wymiany naszej floty”, wspomina. „Po dokładnej analizie zdecydowaliśmy się związać z tą marką, ponieważ kluczowe cechy ciężarówek DAF to niskie zużycie paliwa i koszty utrzymania. Poza tym nasi kierowcy bardzo dobrze oceniali komfort jazdy oraz wydajność tych samochodów. Jednocześnie zdaliśmy sobie sprawę z tego, że inni klienci również doceniliby te cechy ciężarówek DAF, i dlatego postanowiliśmy zostać autoryzowanym importерem pojazdów firmy DAF. Oznaczało to, że w związku z wysokim, wynoszącym aż 37% cłem przywozowym na ciężarówki wstępnie

Pracownicy zakładów montażowych Formosa Plastics Group zostali przeszkoleni w firmie DAF, a jakość ciężarówek DAF składanych na Tajwanie w naszym nie odbiega od jakości pojazdów DAF produkowanych w Eindhoven czy Leyland.

dwójna rola

Rozwój sprzedaży samochodów firmy DAF jest wspomagany przez szeroką sieć usługową, na którą składa się 17 serwisów. Powyżej: Placówka w Linkou, w północnej części Tajwanu.



zmontowane musielibyśmy sami składać je na miejscu. Jednak dział motoryzacyjny firmy Formosa Plastics Group miał wiele lat doświadczeń z pojazdami innych marek”.

System montażu CKD

Nowoczesne zakłady montażowe FPG obecnie składają tygodniowo od 5 do 10 ciężarówek DAF CF, korzystając z „pakietów CKD” (Completely Knocked Down, czyli całkowicie zdemontowane), które są dostarczane przez firmę DAF Trucks w Eindhoven. Kabina, silnik ze skrzynią biegów oraz osie są dostarczane w postaci złożonej, natomiast reszta elementów pojazdu jest dostarczana luzem. Pracownicy zakładów montażowych Formosa Plastics Group zostali przeszkoleni w firmie DAF, a jakość ciężarówek DAF składanych na Tajwanie w niczym nie odbiega od jakości pojazdów DAF produkowanych w Eindhoven czy Leyland.

Sto z sześciuset ciężarówek używanych w firmie Formosa Plastics Transport Corporation nosi teraz oznaczenia marki DAF. Ciężarówki jeżdżą po całej wyspie, przewożąc różnorodne produkty wytwarzane przez firmę Formosa Plastics Group. Odbywa się głównie to za pomocą zestawów samochód ciężarowy/naczepa. „Za kilka lat cała nasza flota będzie składała się z samochodów ciężarowych firmy DAF”.

Rozwój marki DAF na Tajwanie

Dzięki staraniom firmy FPG inne tajwańskie firmy transportowe także poznały jakość ciężarówek DAF. Odnotowano przy tym znaczący wzrost sprzedaży: przewiduje się, że do końca 2008 po wyspie będzie jeździło około 450 ciężarówek DAF. Rozwój sprzedaży samochodów DAF na Tajwanie jest wspomagany przez sieć usługową, która składa się z 17 warsztatów. „Jesteśmy dumni z tego, co osiągnęliśmy do tej pory”, mówi Seiko Chen, który jest także odpowiedzialny za import i sprzedaż ciężarówek DAF. „Japońskie marki nadal zajmują Iwią część tutejszego rynku, głównie dzięki niskiej cenie sprzedaży. Jednakże nawet na Tajwanie korzystna cena za kilometr staje się coraz ważniejszym czynnikiem brany pod uwagę podczas kupna. A w tej dziedzinie marka DAF ma lepsze wyniki niż konkurencja”.



FPG to jedna z największych firm petrochemicznych na świecie.



Transport na Tajwanie

Wyspa Tajwan (dawniej Formosa) leży na Morzu Wschodniochińskim: na wschód od Chin, na południowy zachód od Japonii i na północny zachód od Filipin. Jej stolicą jest Tajpej. Wyspa jest gęsto zaludniona: około 23 milionów ludzi mieszka na obszarze 35 980 km² (co stanowi około 85% terenu Holandii). Tajwan to wysoko rozwinięty kraj o supernowoczesnym przemyśle, który wytwarza głównie zaawansowane technologicznie produkty. Wyspa ma znakomitą infrastrukturę i dobrą sieć dróg (o łącznej długości około 34 500 kilometrów), która jest ciągle rozbudowywana. Poza tym Tajwan posiada kilka dużych portów. Mają one dużą zdolność przeładunkową, z czego większość obsługuje transport kontenerowy. Transport morski – obejmujący łącznie 274,23 miliony ton w 2006 roku – stanowi największą część międzynarodowego transportu towarów i jest 200 razy większy niż międzynarodowy transport drogą lotniczą. W 2006 roku 89% krajowego obrotu towarowego stanowiły towary transportowane samochodami ciężarowymi. W porównaniu z rokiem poprzednim łączny tonaż towarów transportowanych samochodami ciężarowymi w roku 2006 wzrósł o 5,8%, do ponad 594,21 milionów ton.

(źródło: www.investintaiwan.nat.gov.tw).

Wzrost gospodarczy i transport są nierozdzielnie związane

Transport towarów: Quo



Artysta/malarz/ilustrator Charles Burki (1909-1994), którego bardzo szczegółowe i realistyczne prace przez wiele lat ozdabiały praktycznie wszystkie materiały promocyjne firmy DAF, ulegał czasami pokusie tworzenia prac opartych bardziej na elementach fikcyjnych niż na faktach. Na przykład w 1971 roku opublikowano kalendarz futurystycznych pojazdów firmy DAF jego autorstwa. W oczach autora do pokonywania tras międzykontynentalnych międzynarodowy ruch drogowy wykorzystywałby w przyszłości kolej jednotorową. Ogromne prędkości oznaczają konieczność monitorowania jazdy i odległości za pośrednictwem radaru i elektronicznego systemu informowania o pasach ruchu.

Wzrost gospodarczy i potrzeby związane z transportem ludzi i towarów są ze sobą nierozdzielnie związane. Bez transportu i możliwości przemieszczania się nie może być mowy o wzroście gospodarczym. Stwierdzenie odwrotne jest naturalnie również prawdziwe: wzrost gospodarczy z definicji powoduje rozwój transportu i wzrost mobilności. Prognozy przewidują na przykład, że w ciągu następnych 25 lat łączna liczba towarów transportowanych na terenie Unii Europejskiej wzrośnie o około 60%. Będzie to wymagało zastosowania inteligentnych rozwiązań wykorzystujących różne metody transportu w jak najbardziej efektywny sposób.

Ron den Engelsen

Zgodnie z danymi Dyrektora Unii Europejskiej ds. Energii i Transportu w nadchodzących dziesięcioleciach w Europie nastąpi znaczny ogólny wzrost transportu towarów.

Według prognoz tendencja wzrostowa będzie utrzymywała się na podobnym poziomie co tempo wzrostu PNB w Europie. Wzrost w zakresie transportu towarów w Europie Centralnej i Wschodniej będzie trochę wyższy niż w Europie Zachodniej, ale średnio powinniśmy spodziewać się wzrostu o 2-3% rocznie. Dane te są zbliżone

do tych zebranych przez szwajcarską organizację badań rynkowych Prognos, która wiele lat temu przewidziała znaczący wzrost obrotu towarów — jak do tej pory te prognozy sprawdziły się.

60% wzrostu w obrocie towarów

Do 2030 roku możemy spodziewać się łącznego wzrostu w obrocie towarów do przewożonych na obszarze Unii Europejskiej o 60%. Logiczną tego konsekwencją jest dalszy wzrost zapotrzebowania na pojazdy użytkowe. W 2007 roku zarejestrowano na terenie Unii Europejskiej 337 000 ciężkich samochodów ciężarowych, tj. ciężarówek o Dopuszczalnej Masie Całkowitej przekraczającej 15 ton. Prognozy wskazują, że w 2015 roku liczba ta wyniesie 400 000, a w 2030 roku będzie jeszcze wyższa, o ile oczywiście nie nastąpi gwałtowna zmiana w sposobie transportowania towarów, co jest jednak mało prawdopodobne.

Brak zmian w udziale rynkowym poszczególnych środków transportu

Ogólnie przyjmuje się, że w nadchodzących dziesięcioleciach praktycznie nie będzie zmiany w udziale rynkowym różnych metod transportu towarów. Transport morski, a zwłaszcza transport morski na krótkich dystansach, jak również rurociągi i transport drogowy, będą ważną częścią całkowitego

Vadis?



obrotu towarów w Unii Europejskiej. Te metody transportu towarów są najważniejsze także dziś. W sektorze transportu kanałami śródlądowymi również nastąpi znaczący wzrost. Jednakże wydaje się, że wzrost w transporcie towarów drogą kolejową będzie znacznie niższy w porównaniu z rozwojem innych metod transportu. To wielka szkoda, ponieważ aby sprostać ogólnemu rosnącemu zapotrzebowaniu na transport, każda forma przewozu będzie musiała być w maksymalnym stopniu wykorzystana. Jeśli tak się nie stanie, w Europie pojawi się poważny problem. Jeśli nie zostaną zastosowane nowatorskie i przede wszystkim inteligentne rozwiązania, nie uchronimy się przed ogromnymi zatorami w ruchu. Stanie się tak zwłaszcza w centrum ekonomicznego serca Europy, gdzie transport i możliwość przemieszczania się są nieodzownym elementem gospodarki.

Potrzebne nowe strategie

Jak Europa poradzi sobie z rosnącym zapotrzebowaniem na transport? Czy w Europie otwartej na nowe rozwiązania nie nadszedł czas na skuteczną i pragmatyczną strategię? Po pierwsze, nie chodzi o budowanie nowych dróg. Istnieje mnóstwo nowatorskich pomysłów rozwiązania tego problemu. Choć z pewnością w przyszłości trzeba będzie zbudować nowe drogi, to

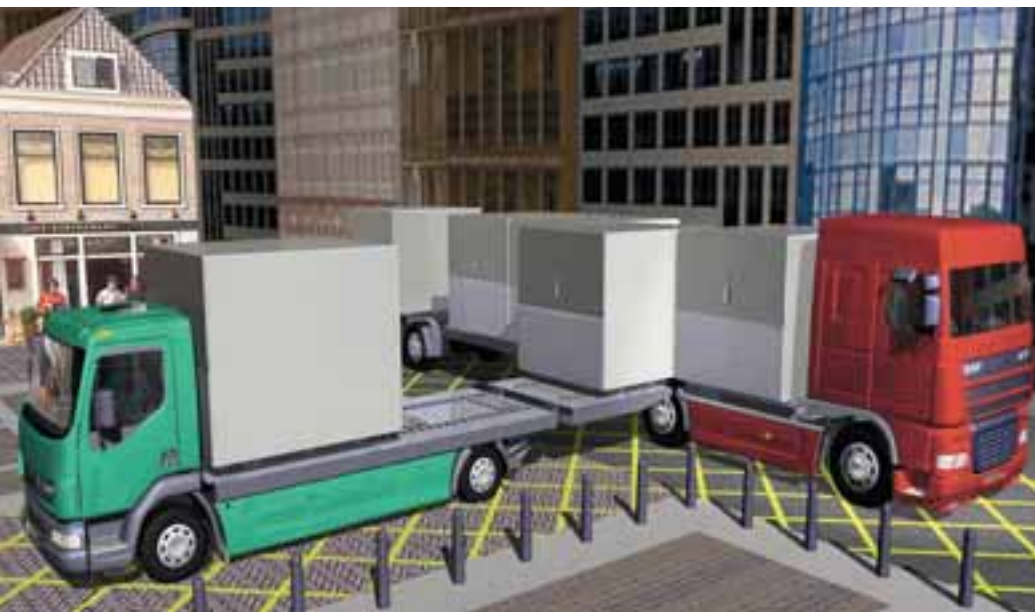
teraz należy zadać sobie pytanie: czy istniejąca infrastruktura jest wykorzystywana w sposób optymalny? Czy są obecnie dostępne jakieś rozwiązania umożliwiające zwiększenie przepustowości „wąskich gardeł”? Na przykład osobne pasy ruchu dla ciężarówek i autobusów okazały się dobrym pomysłem, ale jest ich zdecydowanie za mało w Europie. Istnieje także zbyt mało autostrad międzymiastowych oraz nie ma wyraźnego rozdzielenia między ruchem lokalnym oraz ruchem na poziomie wyższym niż lokalny, co pomogłoby w zapobieganiu tworzeniu się korków. Można osiągnąć bardzo wiele, nie kładąc nowego asfaltu. Można na przykład lepiej wykorzystać możliwości istniejącej infrastruktury. Sieć dróg jest przeciążona w godzinach szczytu. Ale w nocy można lepiej wykorzystać jej możliwości. Na przykład rozwijanie nocnej dystrybucji

towarów mogłoby przyczynić się do efektywniejszego wykorzystania sieci dróg.

Potrzebne inteligentne, zintegrowane rozwiązania

Rozwiązania innowacyjne, jak np. systemy zarządzania ruchem, automatyczne systemy przekierowywania w terenach o dużym natężeniu ruchu czy komunikacja między pojazdami, również mogłyby w przyszłości pomóc lepiej wykorzystać potencjał istniejącej infrastruktury drogowej. Nie wyczerpano jeszcze także technicznych możliwości w zakresie efektywniejszej organizacji procesów logistycznych. Wielka szkoda, że dostępne już rozwiązanie, jak projekt „Stadsbox” do dystrybucji towarów w miastach, w którego opracowaniu pomogła firma DAF, nie zostało wprowadzone w życie. Taka koncepcja może stanowić świetne rozwiązanie na przykład w połączeniu z

Transport drogowy jest i nadal pozostanie jednym z najbardziej uniwersalnych i najbardziej wydajnych sposobów transportu towarów. Dzięki wykorzystaniu systemów planowania, sprzętu komunikacyjnego i urządzeń telematycznych transport drogowy stał się obecnie bardziej wydajny niż kiedykolwiek wcześniej.



Nie wyczerpano jeszcze technicznych możliwości w zakresie efektywniejszej organizacji procesów logistycznych. Przykładem może być projekt „Stadsbox” do dystrybucji towarów w miastach, który mógłby być doskonałym rozwiązaniem w połączeniu z pojazdami hybrydowymi i innymi bardzo cichymi samochodami dystrybucyjnymi.

Można osiągnąć bardzo wiele, nie kładąc nowego asfaltu. Można na przykład lepiej wykorzystać możliwości istniejącej infrastruktury. Sieć dróg jest przeciążona w godzinach szczytu. Ale w nocy można lepiej wykorzystać jej możliwości.

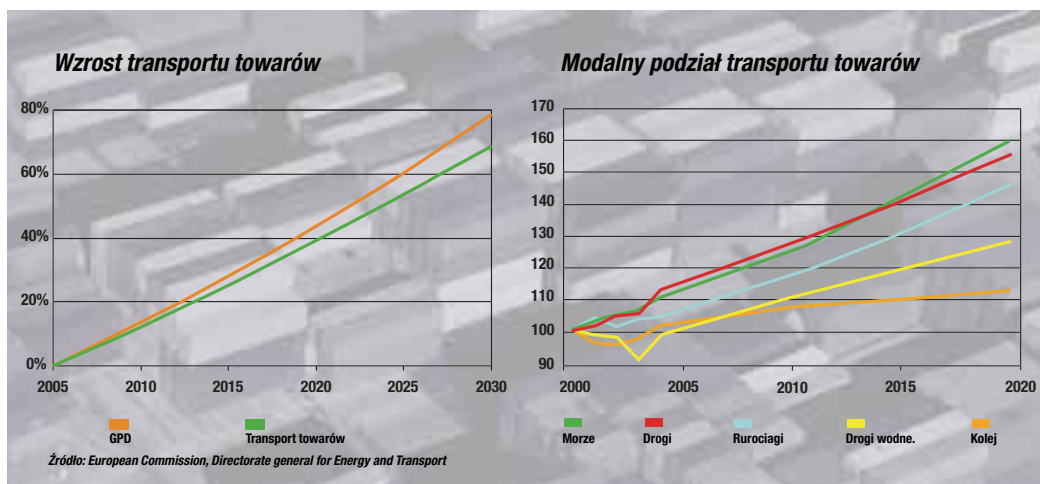
pojazdami hybrydowymi i innymi bardzo cichymi samochodami dystrybucyjnymi. Wykorzystywanie dłuższych i cięższych ciężarówek, takich jak „EcoCombi”, może także znacznie przyczynić się do zwiększenia efektywności transportu i lepszego wykorzystywania sieci drogowej. Dzięki udoskonalonej wydajności transportowej pojazdy EcoCombi odznaczają się znacznie niższą emisją szkodliwych substancji na tonokilometr, tak więc ich zastosowanie byłoby korzystne zarówno dla gospodarki, jak i dla środowiska. Od lat 80. firma DAF Trucks optowała za stosowaniem dłuższych i cięższych samochodów ciężarowych na skalę europejską.

Wydajny transport drogowy w przyszłości

Transport drogowy jest i nadal pozostanie jednym z najbardziej uniwersalnych i najbardziej wydajnych sposobów transportu

towarów. Dzięki wykorzystaniu systemów planowania, sprzętu komunikacyjnego i urządzeń telematycznych transport drogowy stał się obecnie bardziej wydajny niż kiedykolwiek wcześniej. Liczba kilometrów przejechanych przez niezaladowane ciężarówki obecnie stanowi jedynie ułamek tego, co kiedyś. Poza tym nowoczesne ciężarówki charakteryzują się niskim zużyciem paliwa, a pojazdy zgodne z normą Euro 5 wytwarzają śladowe ilości szkodliwych substancji, co oznacza, że transport drogowy w znacznie mniejszym stopniu narusza równowagę ekologiczną. Transport drogowy to także jedyny efektywny sposób transportu towarów „od drzwi do drzwi”. Wydajny transport drogowy będzie zatem nadal odgrywał dominującą rolę w Europie przyszłości. Nie zmienia to jednak faktu, że inne formy transportu także będą zmuszone nadążyć za wzrostem w

transportie towarów. Wysyłamy drogą morską wszystko, co da się wysłać drogą morską! Wysyłamy koleją wszystko, co da się wysłać koleją! Wysyłamy rurociągami wszystko, co da się wysłać rurociągami! Wysyłamy drogą lotniczą wszystko, co da się wysłać drogą lotniczą! Wysyłamy transportem drogowym wszystko, co da się wysłać transportem drogowym! Poza tym należy lepiej monitorować, czy – dla różnych produktów – faktycznie wybrano najbardziej odpowiednią, najskuteczniejszą i najmniej szkodliwą dla środowiska metodę transportu. Wzrastających wymagań związanych z transportem i mobilnością nie może zaspokoić sama tylko sieć dróg. Wzrost w transporcie towarów w Europie i coraz większa mobilność jej mieszkańców to wyzwanie dla całego kontynentu. Strukturalne rozwiązanie tego problemu uda się znaleźć tylko wtedy, gdy wszystkie zainteresowane strony będą współpracować i wspólnie opracują nowe sposoby podejścia do przyszłych wyzwań.



Zgodnie z wyliczeniami Dyrektora Unii Europejskiej ds. Energii i Transportu w nadchodzących dekadach tempo wzrostu w ogólnym obrocie towarów transportowanych będzie na mniej więcej podobnym poziomie, jak wzrost produktu krajowego brutto w Unii Europejskiej. Oczekuje się również, że prawie wcale nie zmieni się udział innych środków w transporcie. Oznacza to, że ruch drogowy, oznaczony czerwoną linią, nadal będzie w znacznym stopniu wzrastać w nadchodzących latach.



JUŻ TERAZ POPRAW WIDOCZNOŚĆ!



***Nie tylko dlatego,
że to Twój obowiązek***



By ograniczyć poważne lub śmiertelne wypadki powodowane przez samochody ciężarowe podczas wykonywania manewrów skrętu na prawy pas miejskiej uliczki lub zmiany pasa na autostradzie, UE wprowadza nowe przepisy regulujące wielkość promienia krzywizny szerokokątnych lusterek wstecznych oraz korzystanie z lusterek krawężnikowych.

Przepisy wejdą w życie w kwietniu 2009 r. Będą dotyczyły nie tylko nowych pojazdów, lecz również nałożą obowiązek doposażenia wszystkich pojazdów komercyjnych o masie powyżej 3,5 tony zarejestrowanych od stycznia 2000 r. Przestrzeganie przepisów będzie starannie egzekwowane przez służby porządku publicznego i bezpieczeństwa. Szczegółowe omówienie wymogów prawnych dotyczących pojazdu lub floty można znaleźć w naszej witrynie internetowej:

WWW.CHECKYOURMIRROR.COM



PACCAR Financial, Twój najlepszy partner finansowy DAF Trucks

Jeżeli zastanawiasz się jak sfinansować zakup swojej kolejnej ciężarówki DAF lub naczepy, pomyśl o PACCAR Financial. Jako wewnętrzna organizacja finansowa DAF Trucks N.V. jesteśmy głównym finansistą zakupów ciężarówek DAF, zarówno nowych jak i używanych. Nasza wiedza i doświadczenie w sektorze usług transportowych zagwarantują Ci, że otrzymasz najlepsze z możliwych rozwiązanie.

Skontaktuj się ze swoim lokalnym dealerem DAF, który przygotuje dla Ciebie kompleksową ofertę finansowania pomiędzy PACCAR Financial i DAF Trucks.

