

DAF in action

A DAF Trucks N.V. magazinja. Magyar kiadás

2008/1. szám

**DAF 1928–2008:
80 éve innovatív szállítási megoldások**



**A DAF Motorvizsgáló
Központ**



**Áruszállítás:
„Quo vadis?”**

DAF

A PACCAR COMPANY



ZF technológia
– az intelligens választás.

N° 1

AS-Tronic a fedélzeten
automatikusan a leghatékonyabb.



www.zf.com

Távolsági fuvarozás, áruterítés vagy speciális járművek – a N° 1 automata váltóval szerelt teherautók az élen járnak. A DAF AS-Tronic automatikusan növeli a járművek hatékonyságát, csökkenti az üzemanyag- és a szervizköltségeket. DAF AS-Tronic. Automatikusan N° 1.

Hajtáslánc- és alváz-technológia



- 6 DAF motorvizsgálati központ:
világklasszis
- 8 A jövő a dízelmotoroké
- 10 „Magas fokú biztonság”
- 12 Az innovatív szállítási
megoldások 80 éve
- 15 Hungarotruck hírek
- 16 Új vezető a Hungarotruck élén
- 18 Paccar elosztó központ
Zsámbékon
- 20 Truck-Expo 2008, Budapest
- 21 Fontos a megbízhatóság
- 22 DAF Telematics
- 24 FloraHolland:
a virágkereskedelem
„Wall Street”-je
- 27 Összpontosítva az ügyfelek
optimális megelégedésére
- 28 Virágzik a légi teheráru-szállítás
- 30 A Formosa Plastics kettős
szerepe
- 32 Merre tart az áruszállítás?

80 év és ami mögötte van...

Ez év április 1-jén volt 80 éve, hogy Hub és Wim van Doorne megalapították a DAF Trucks gyárat. Ez alatt a 80 év alatt a DAF név egygé vált a közlekedési innovációval. A DAF-nál mindig az ügyfeleknek szolgáltatott hozzáadott érték volt a siker záloga. A magazin 12. és 13. oldalán áttekinthetjük az elmúlt 80 év újításainak történetét.

Tavaly volt pontosan ötven éve, hogy a DAF legyártotta az első dízel motort. Ez alatt az ötven év alatt a DAF gyakran játszott úttörő szerepet a motorgyártás területén – ilyen volt a turbó visszahűtés és a Továbbfejlesztett Turbó közbelső hűtés (ATI) – és azóta is rengeteg tudást és tapasztalatot halmozott fel. Attól a szándéktól vezérelve, hogy még kedvezőbb fogyasztású és még tisztább dízelmotorokat gyártson, a DAF megerősítette vezető szerepét az iparban. Most ismét történelmet ír a DAF – első az EEV járműveket szériában előállító teherautógyárak között. Ezek a fejlett, környezetbarát járművek (Enhanced Environmentally-friendly Vehicles) további 50%-kal kevesebb szennyező részecskét tartalmaznak, mint amit az Euro 5 szabvány előír. Az EEV járművekkel a DAF dízelmotorok megvalósították azokat az emissziós értékeket, amelyek elérését korábban csak földgázüzemű motorokkal tartották lehetségesnek. Ebből a számból kiderül, hogy egyes vállalatok, mint a Jan de Rijk Logistics; a rotterdami köztisztasági vállalat, a Roteb and Dobbe Transport, miért investálnak a lehető legtisztább dízeltechnológiába.

A DAF által gyártott tiszta és gazdaságos dízelmotorokat az autóbusz-üzemeltetők is tisztelik: a „Bus World Asia” színvonalas kiállításon Shanghaiban két jelentős díjat is elnyert a technológia: „Az év legjobb távolsági autóbusz-motor gyártója”, és „Az év legjobb autóbusz-motor gyártója”. A szakújságírókból álló nemzetközi zsűri dicsérettel illette a DAF által kifejlesztett és gyártott PACCAR 9,2 literes PR és a 12,9 literes MX erőforrásokat megbízhatóságukért, tartósságukért, valamint alacsony üzemanyag-fogyasztásukért. A DAF sikere korszerű termékportfóliójának, sok év „know-how”-jának, tapasztalatának, de mindenek felett annak a folyamatos igyekezetnek az eredménye, hogy ügyfeleinknek a lehetséges legjobb termékeket nyújtjuk. Ám miközben újabb csúcsteljesítményeket érünk el, felmerül a kérdés: van-e egyáltalán lehetőség a további fejlesztésre? Akár a sportban, mi is úgy véljük a DAF-nál, hogy a dolgokat mindig lehet még jobban csinálni. Ezzel a hittel folytatjuk a további fejlesztést. Olyan jövő előtt állunk, amely tele van új kihívásokkal. És ez általában az áruszállításhoz kapcsolódik, ahogy kiderül a 32. oldalon olvasható cikkünkben. Hasonló szenvedéllyel és eltökéltséggel fogjuk még hatékonyabb, még tisztább és még kényelmesebb teherautóinkat felépíteni, mint ahogy tettük azt az elmúlt nyolcvan évben. Éppen úgy, ahogy megszokták tőlünk az ügyfeleink.

Aad L. Goudriaan
Elnök

DAF in action is a publication of
DAF Trucks N.V.
Edited by: Corporate Communications
Department
P.O. Box 90065, 5600 PT Eindhoven,
the Netherlands
www.daf.com

Design and printing: GPB bv, Leiderdorp

Magyar kiadás: Hungarotruck Kft.
Nyomdai munkák: Folpress Nyomdaipari Kft.



A Coca-Cola az LF-et választja

A Coca-Cola Enterprises Nederland B.V. központi műszaki kiszolgáló állományának cseréjeként 28 járműből álló DAF FA LF45 flottát állít forgalomba. Az első öt jármű átadására nemrégiben került sor. A kulcsokat Joep van Aar, a DAF Nederland Flotta forgalmi igazgatója (baloldalon) adta át Johan de Ruitennek, a Coca-Cola Enterprises Nederland B.V. értékesítési igazgatójának.



Tippek az üzemanyag-takarékos vezetéshez

A DAF Könnyen kezelhető üzemanyag címmel a gazdaságos vezetésről szóló füzetecskét készítette a DAF gépjárművezetők számára. A füzet arról tájékoztat, hogy miképpen befolyásolja a vezetési stílus és a megválasztott sebesség az üzemanyag-fogyasztást, továbbá mennyire fontos a helyes spoiler-beállítás és a guminyomás. A füzet a DAF kereskedésekben kapható.

600 DAF teherautót rendelt a Giraud

A francia nemzetközi szállítási vállalat, a Giraud, amelynek flottája 15 országban 1800 teherautót, 3000 pótkocsit és 50 kirendeltséget számlál, 2007-ben eddigi legnagyobb szabású flotta-felújításába kezdett. Évente 900 új teherautót – köztük 600 DAF XF105 Space Cab-et – állítanak üzembe. A DAF tíz különböző országban teljesíti a megrendelést tíz hónapon belül.

A képen balról jobbra: Roland Louuedoc (DAF Flottaértékesítési igazgató, Franciaország), Jan van Keulen (DAF Trucks, Flotta- & Használt teherautó értékesítési igazgató), Stefan Burkle (Giraud International, Beszerzési igazgató), Ron Bonsen (DAF Trucks Bizottsági tag és Kereskedelmi és Értékesítési felelős), Tarek Hosni (Giraud International, CEO), Dick Leek (DAF France, ügyvezető igazgató), és Thierry de Veyrac (Giraud International, CFO)



Mérföldkő a Leyland Trucks-nál

A 300 000. teherautó készült el április 8-án az Egyesült Királyság-beli Lancashire-ben működő Leyland Trucks gyárban, ami jelentős mérföldkőnek számít a gyár 30 éves történelmében.

A nevezetes teherautó, egy XF105 Super Space Cab a gyári berendezések és gépek szállítására szakosodott Mark Armstrong Transport Limited rendelésére készült. Mark Armstrong, és a gépkocsivezető, John Todd is jelen voltak az eseményen, amikor április 8-án az XF105 legördült az összeszerelő üzem gyártósoráról, a gyár dolgozóinak hangos tetszésnyilvánítása közepette.

Az elmúlt néhány hónapban jelentős mértékben fokozták a termelést a Leyland Trucks-nál, hogy kielégíthessék a DAF teherautók iránti egyre növekvő keresletet. Jelenleg a teljes DAF modell-sorozatot (LF, CF és XF105) gyártják, mégpedig jobb-kormányos kivitelben az angliai piac számára.

Mark Armstrong egyértelműen fogalmazott a DAF-fal kapcsolatban: „Én mindig tökéletes konstrukciójukért kedveltem a DAF-okat”, mondta, „ők világosan felismerték a járművezető szerepét és fontosságát, és gondoskodnak arról, hogy számára magas szintű kényelmet biztosítson a munkahelye. Egy másik jelentős tényező – amely döntő módon befolyásolta a DAF melletti választásomat – az a kiváló támogatás, amelyet a márkaképviseleti hálózat nyújt számomra”.

Magas kitüntetés Herman Santens számára



Herman J.H. Santens urat, aki 1993-tól 2006 decembereig a DAF Trucks N.V. Felügyelő-bizottsága tagja volt, kivételes érdemei elismeréseként a belga Leopold Királyi Rend tagjává választották.

Santens úr eddigi tevékenysége igazán lenyűgöző.

Meghatalmazott igazgatója volt például a WASE Verspaningsmaatschappij N.V.-nek, igazgatója a Nutricia Belgium-nak (1983–1999), a Macintosh N.V. Felügyelő-bizottsági tagja (1990–2001), a Sofinim N.V. Belgium igazgatója (1993–2001) és ügyvezető-bizottsági tag a Fortis-Northern Region-nél (1985–2000). Santens úr 1991-től 2006 végéig a DAF Trucks Vlaanderen N.V. Igazgató-tanácsának is tagja volt.



A PacLease Berlinben

2007-ben a PACCAR átvette az 1200 teherautóból és 2400 pótkocsiból álló járműállománnyal rendelkező TCH-t, Németország vezető leasing-vállalatát. Ezzel a lépéssel indult a PacLease európai tevékenysége. Március 1. óta a PacLease Berlinben is jelen van, ezzel tizenegyre emelkedett a németországi képviselő száma.

A PacLease-t a DAF Berlin Nutzfahrzeuge in Grossbeeren kereskedelmi vállalatnál helyezték el, közel Berlinhez, a német fővároshoz. Elsősorban azért esett a választás erre a helyszínre, mert így hasznosíthatják a kiváló berlini DAF infrastruktúrát. Ezen kívül döntő szerepe volt a Grossbeeren stratégiai elhelyezkedésének, mind a keleti, mind a nyugati irányba haladó autópályák jó megközelíthetőségének és a jelentős elosztó központok közelségének.



„A 2008-as év legjobb autóbusz- és távolsági autóbuzsmotor gyártója”

Shanghaiban, a „Bus World Asia” kiállításon a DAF két jelentős kitüntetést nyert el: „A 2008-as év legjobb autóbuzsmotor gyártója” és „A 2008-as év legjobb távolsági autóbuzsmotor gyártója” díjat. Az elismerést a 9,2 literes PACCAR PR és a 12,9 literes PACCAR MX motorok kiemelkedő megbízhatóságának és tartósságának, valamint alacsony üzemanyag-fogyasztásának köszönheti a DAF. „Ezekért a tulajdonságokért ideálisak az autóbuzsok és a távolsági buszok szempontjából a DAF által kifejlesztett és gyártott PACCAR motorok,” nyilatkozta Martial Benoot zsűri-elnök.

A világ egyik legtekintélyesebb busz- és távolsági autóbusz kiállításán, az évente megrendezett Bus World Asia keretében ítélik oda „Az év legjobb autóbuzsmotor gyártója” és „Az év legjobb távolsági autóbuzsmotor gyártója” címet. „A DAF nem csak a PACCAR motorok kiváló megbízhatóságáért és tartósságáért, valamint az alacsony üzemanyag fogyasztásukért nyerte el a díjakat” jegyezte meg Martial Benoot. „A választásban szerepet játszott az is, hogy a DAF-nak nagyon jó a híre Kínában”. A DAF tavaly is elnyerte „A 2007-es év legjobb távolsági autóbuzsmotor gyártója” díjat.

Évfordulók az Ibériai félszigeten



Az idén lesz pontosan 50 éve, hogy az Evcicar Group DAF teherautókat kezdett importálni Portugáliába. A döntés sikeres együttműködés kezdetét jelentette a holland teherautógyárral. Ez alatt az 50 év alatt a 6 tonna össztömegű teherautók szegmensében a DAF vezető szerepre tett szert a portugál piacon. A vállalat jelenlegi piaci részesedése 17%.



Idén Spanyolországban is évfordulót ünnepel a DAF. Pontosán 25 éve aktív a vállalat félszigeten. Bár már több éve jelen volt Spanyolországban a DAF, csak 1983-ban döntött saját létesítmények felépítése mellett. A terjeszkedés a DAF 2800 típusal kezdődött a spanyol piacon, amely már akkor is kiemelkedett üzemanyag-takarékosságával és megbízhatóságával. Spanyolországi jelenlétének 25 éves időtartama alatt a DAF vezető szerepre tett szert. Az XF105 a legjobban értékesíthető teherautónak számít az országban.

A Graf átadta az ezredik DAF teherautót

Több mint 30 éve a Graf Nutzfahrzeuggbau a DAF dílere Svájc középső régiójában. A márkaképviselő mostanában adta át az ezredik DAF teherautót. A jármű az F.Murpf A.G. szállítási vállalathoz került, amely a Graf Nutzfahrzeuggbau A.G. legelső ügyfelei közé tartozik, hiszen Fridolin Murpf 30 évvel ezelőtt vásárolta az első DAF teherautót Ulli Graf-tól.

Ultramodern, és/de alapvetően környezet-tudatos

DAF motorvizsgálati közp



Az új DAF Motorvizsgálati Központban a DAF rendelkezik az egyik legkorszerűbb motorvizsgáló létesítménnyel a világon. 20 korszerű teszt-szobájával és a legmodernebb vizsgáló berendezésekkel a DAF Motorvizsgálati Központ fontos szerepet játszik az egyre tisztább és egyre hatékonyabb dízel teherautó-motorok fejlesztésében.

Az új DAF Motorvizsgálati Központnak 20 teszt-szobája van, amelyek kiegészítik a vizsgáló-létesítményekben működő 14 vizsgálóegységet. Az új komplexumban egy sor tartóssági vizsgálatot végző teszt-szoba üzemel, ahol a hét minden napján, 24 órán keresztül járattják a motorokat 50° C-ig terjedő környezeti hőmérsékleten. Hideg tesztek -20° C-ig és teljes spektrumú zajvizsgálatok, terhelési és emissziós mérések is végezhetők az új motorvizsgáló központban, a legkorszerűbb technológia alkalmazásával. A laboratóriumban képesek akár 4000 méter magassági körülményt is szimulálni, ami lehetővé teszi a változó atmoszférikus feltételek közötti vizsgálatok elvégzését.

A környezet fontos szempont

A DAF Motorvizsgálati Központ tervezésénél kiemelkedő figyelmet fordítottak a környezetre. A teherautó-iparban általában használt vizes fékezések helyett a teszt-szobákban az elektromos fékező egységeket alkalmazzák. A vizsgálat során olyan motorterhelési viszonyokat hoznak létre, mint a tényleges használatban, ugyanakkor a berendezés generátorként működik. A fékező egységek együtt az eindhoveni gyár elektromos

áram-igényének 20%-át képesek szolgáltatni.

Vezető szerepben

A DAF Trucks N.V. több mint ötvenezres motorgyártó kapacitásával Európa egyik legnagyobb dízel teherautó-motorgyártójának számít. „A Motorvizsgáló Központ révén a DAF tovább erősíti vezető szerepét a motorfejlesztésben”, mondta Aad Goudriaan, a DAF Trucks N.V. elnöke a hivatalos megnyitó alkalmával. „Az 50 millió eurót meghaladó beruházás is hangsúlyozza annak fontosságát, hogy anyavállalatunk, a PACCAR, ismeretekkel és tapasztalattal támogatja mindazt, amit a DAF elért a motorfejlesztés és gyártás 50 éve alatt.” A DAF motorok mellett az ugyancsak a PACCAR termékpalettába tartozó Peterbilt és Kenworth tehergépkocsikhoz is fejleszt erőforrásokat.

A dízelmotor fényes jövője

Goudriaan hangsúlyozta beszédében, hogy milyen hatalmas technológiai fejlesztéseket hajtottak végre a dízelmotorokon az elmúlt évtizedekben, különösen az emisszió tekintetében. „Az egyre szigorúbb emissziós előírásokkal szemben egyre tisztább moto-

rokat sikerült gyártani. Egy Euro 5-ös motorral felszerelt korszerű teherautó vagy busz 75%-kal kevesebb NO-t (nitrogénoxid) és 94%-kal kevesebb részecske-emissziót eredményez a 10–15 évvel ezelőtti Euro 1 motornál. A DAF meggyőződése szerint a dízelmotorok a jövőben is folyamatosan kulcsszerepet fognak játszani, függetlenül attól, hogy önmagukban vagy hibrid technológiával kombináltan – aminek a fejlesztésében a DAF szintén rész vesz – fogják őket alkalmazni.”

Központ: világklasszis



Jan Peter Balkenende miniszterelnök (baloldalon) hivatalosan megnyitja a DAF korszerű Motorvizsgáló Központját. Mellette Aad Goudriaan, a DAF elnöke

A holland miniszterelnök, Balkenende megnyitja a DAF Motorvizsgáló Központot

2008. január 23-án Jan Peter Balkenende holland miniszterelnök Maij-Weggen, királyi megbízott, Gerrit Braks, Eindhoven korábbi polgármestere és számos más méltóság jelenlétében, hivatalosan megnyitotta a DAF Motorvizsgáló Központját. „A DAF innovatív adottságai és szakértelme indokolja mai eindhoveni jelenlétemet”, jelentette ki Balkenende miniszterelnök.

A DAF Motorvizsgáló Központba egy XF105-ön érkezett a miniszterelnök. „A fülkében szinte érezni a vállalat óriási hagyományát”, mondta arra célozva, hogy az innováció és az ambíció mindig együtt jártak a vállalat mozgalmas története során. „Az üzleti világban: a minőség mindig megmutatja magát.”

„Amikor a nemzetközi fúziókról és átvételekről esik szó, én mindig felhozom a PACCAR és a DAF példáját”, mondta Balkenende. „Ez a sikeres nemzetközi együttműködés kiemelkedő példája.”



Az új DAF Motorvizsgáló Központ – ami körülbelül 80 új szakképzett munkahelyet jelent – három szinten helyezkedik el. Az alagsorban kaptak helyet a műszaki szerelvények. A földszinten a teszt-szobák és az ellenőrző részleg, míg az első emelet teljes mértékben a levegő- és vízszolgáltató berendezésekre. Ezek segítségével vizsgáló kamránként minden órában 36 000 m³ levegőt képesek újra keringetni a motorhűtő-folyadék hűtése érdekében, miközben kondicionált fűtő levegőt szolgáltatnak, és elvezetik az ellenőrzött – zajcsillapított – kipufogó gázokat



Áadták az első ultratiszta DAF CF és XF105 EEV teherautókat

A jövő a dízelmotoroké



Áadták az első DAF CF75 EEV járművet a Roteb-nek. Balról jobbra: Aad Goudriaan (elnök és CEO – DAF Trucks N.V.), Marlin Huygens (Roteb – Marketing és Vállalat igazgató), Peter Witvliet (Roteb, Flotta-igazgató), és Ron Borsboom (DAF Trucks N.V. Bizottsági tag és Gyártmányfejlesztési Igazgató)



A DAF az első teherautó-gyártó, amely fejlett környezetbarát dízelmotorokkal kínálja modelljeit. Ezek az EEV járművek kb. 50%-kal kevesebb koromszemcsét bocsátanak ki, mint amit az Euro 5 emissziós előírás megkövetel. Az EEV dízelmotorokkal olyan emissziós értékeket ér el a DAF, amelyeket korábban csak földgázzal üzemelő motorokról feltételeztek. Az első EEV motorral felszerelt DAF CF75-öt a Roteb-nek adták át Rotterdamban; Roosendaal-ban a Jan de Rijk Logistics vette át az első ultratiszta EEV motorral ellátott XF105-öst.

Habár az Euro 5 emissziós szabvány csak 2009-től lép életbe, a DAF már most rendelkezik egy komplett dízelmotor programmal, amelynek tagjai teljesítik a szigorú emissziós szinteket. A DAF az SCR technológiát és az intelligens nagynyomású befecskendező rendszereket párosítva kifejlesztette azokat a PACCAR motorokat, amelyek koromszűrő nélkül teljesítik a szigorú Euro 5 emissziós határértékeket.

50%-kal kevesebb részecske

Ha az Euro 5 motorokat passzív koromszűrővel látják el, a részecske kibocsátás további 50%-kal, 0,015 gr/kWh körüli értékre csökkenthető, ami még kb. 25%-kal az EEV járművekre előírt emissziós szint alatt van. Ez azt jelenti, hogy a dízelmotor éppen olyan tiszta, mint a természetes gázzal hajtott motor. Mindemellett számos további előnnyel is rendelkezik: javul a megbízhatóság és a tar-

tósság, alacsonyabbak az üzemeltetési költségek.

„Így érthetetlen számunkra, miért ragaszkodnak egyes holland városi és tartományi vezetők, hogy a tömegközlekedésben és a köztisztasági szolgáltatásokban földgázzal üzemelő motorokat használjanak” mondta Aad Goudriaan, a DAF Trucks N.V. elnöke az első CF és XF105 EEV teherautók hivatalos átadása alkalmából. „Hisszük, hogy a hatóságoknak az emissziós szinteket, és nem a technológiát kellene előírniuk.”

A DAF CF75-ös modellt 250–360 LE teljesítményválasztékú 9,2 literes PACCAR PR motorral szállítja a DAF. A 12,9 literes PACCAR MX EEV erőforrások esetén 360 és 510 LE közötti a választható teljesítmény, ezeket az erőforrásokat a CF85-ös és az XF105-ös típusokba szerelik. Ma már az LF áruszállító is kapható EEV változatban. Köszönhetően a rendkívül hatékony égetési folyamatnak, a 160 lóerős LF45-ös típus akár koromszűrő nélkül is teljesíti az EEV emissziós értékeket.

Roteb: a legtisztább technológia alkalmazása – kötelezettség

Rotterdamban a Roteb-nek ez az első EEV motorral ellátott CF75-öse, amelyet a hulladékgyűjtésben használnak majd. „Ha teherautót váltunk, a létező legtisztább technológiát választjuk”, mondta Peter Witvliet, a Roteb Flottaigazgatója. „A lakossággal



A Dobbe Transport beruház az EEV motorral szerelt LF szériába: „Gondolni kell a jövőre”

Átadják az első XF105-ös EEV járművet a Jan de Rijk Logistics-nak. Balról jobbra: (Aad Goudriaan Elnök és CEO, DAF Trucks N.V.), Jan de Rijk (Igazgató és tulajdonos, Jan de Rijk Logistics), Sjel Wijngaards (Vállalati igazgató, Jan de Rijk Logistics) és Ron Borsboom (Igazgatósági tag, DAF Trucks, N.V., Gyártmányfejlesztési igazgató)

szemben kötelességünk, hogy a legtisztább megoldást válasszuk.” A Roteb 5000 alkalmazottal számos területen tevékenykedik, közülük a köztisztaság a legismertebb.

Jan de Rijk Logistics

Az első EEV-motorral felszerelt DAF XF 105-öt átadták a Jan de Rijk Logistics-nak. „Mint nemzetközi fuvarozó, a lehetséges legtisztább teherautókat választottuk,” magyarázta Sjel Wijngaards, Vállalati Igazgató. „Valahányszor új teherautókat rendelünk, az Euro 5 emissziós értékeknek megfelelő járművek mellett döntünk. Ha az EEV motorral ismét felére csökkenthető a koromszemcsék emissziója, ez további jelentős lépés a tisztább környezet elérése tekintetében, amihez a Jan de Rijk Logistics is hozzá akar járulni.” A Jan de Rijk Logistics élvonalbeli logisztikai vállalat. A cég 1100 alkalmazottat foglalkoztat, Európaszerte létesített irodákat és raktárakat, több mint 800 teherautóval rendelkezik.

Két ultra tiszta EEV motorral felszerelt DAF LF teherautót állított üzembe belvárosi áruterítés céljára a hollandiai Roelofarendsveenben a Dobbe Transport. „Ez egy beruházás a jövőbe” – mondja Eric Dobbe logisztikai menedzser.

Lecserélve két áruterítő teherautóját, kifejezetten a legtisztább motor-technológiát alkalmazó teherautókat választott a Dobbe Transport. Eric Dobbe logisztikai igazgató elmondta, miért: „Egy áruterítő jármű tíz évig dolgozik nálunk. Vásárolhattunk volna Euro 4-es teherautót, de akkor néhány éven belül módosítani kellett volna a technikát, hogy teljesítse a hivatalos előírásokat, és ez még többbe került volna. A koromszűrő megfelel a célnak, ma már több városban kötelező a felszerelésük. Csakhogy egy ilyen változtatás rengeteg pénzbe kerül. Ezért inkább a kapható legtisztább megoldásba investálunk.”

A vállalatot pénzügyileg támogatták, hogy beszeresse a tiszta teherautókat. „Ez ösztönzőleg hatott, de nem csak emiatt vásároltuk meg a teherautókat. Gondolni kell a holnapra is.”

A teherautókat „természetesen” felszerelték frontális, oldalsó és hátsó kamerákkal annak érdekében, hogy a járművezető könnyen manőverezhessen a gyalogosok között. Eric Dobbe a járművek egyéb tulajdonságait is nagyra értékeli: „A rakodó ajtó elektromosan zárható. Miközben a járművezető egy üzletben árut ad át, senki nem léphet be a rakodótérbe. Sajnos megtanultuk, hogy a belvárosban ez szükségsszerű jellemző.”



Eric (baloldalon) és Piet Dobbe

Fotó: Ed Coenen

A DAF és a PACCAR Financial az ügyfelek igényeihez szabja a csomagte

„Magas fokú biztonság”



„Tapasztalatunk szerint a PACCAR Financial és a DAF képesek megtalálni a mi érdekeinket szolgáló rugalmas megoldásokat”

hálózatot. Az eredmény egy olyan finanszírozási és karbantartási csomag, amely alapvetően a mi érdekeinket szolgálja. Vagyis pontosabban kiszámíthatjuk a készpénzforgalmunkat, és biztonsággal megtervezhetjük a járművek lecserélését.

Biztonság

„A költségeinkkel kapcsolatos biztonság az új szerződések pénzügyi számításainál is segít. Mivel rögzített a jármű költsége, még két további változó költségelem marad, a járművezető és az üzemanyag. Utóbbi esetben az üzemanyag-takarékos teherautók üzemeltetése a cél, mint amilyen a CF85. Ugyanakkor megállapodunk ügyfeleinkkel egy alap üzemanyagköltségben. Ehhez jön még egy szabály szerint meghatározott, változó üzemanyag pótdíj, amit az ügyfeleink elfogadnak.”

Rugalmas

„Messzemenően együttműködtünk a PACCAR Financial-el, amikor megvettünk a Fodens-t, és természetesen akkor is rugalmas volt a hozzáállásuk. Nemrég intéztek rövidlejáratú kiterjesztéseket az eredeti határidőkön túl a Fodens-re, hogy az új CF85-ösöket rendszerbe beintegráljuk a flottánkba.”

„Az elmúlt néhány hónap alatt 14 Fodens-t cseréltünk le DAF-okkal. Ezeket a vállalkozásunk északi háromszögébe telepítettük, ami a következőket foglalja magában: Teeside, Humberside és Észak-nyugat Anglia. Ezen a területen belül megállapodtunk a helyi képviselőkkel, hogy igényeink szerint elvégezzük a karbantartást.”

Mindig innovatív módon

„Tevékenységünk során sok kihívással kell szembenéznünk, amelyeket mindig innovatív módon kell kezelnünk. Közülük az egyik

A PACCAR Financial és a DAF a nagyon versenyképes és rugalmas „multi support” (többoldalú támogatást nyújtó) hozzáállásával segítette elő az egyik vezető fuvarozó vállalat flotta-felújítási programját az Egyesült Királyságban.

Az Isotank vállalat szakértő az ISO folyadék-szállító tartályok mozgatásában, tisztításában, raktározásában és javításában. Eredetileg Észak-kelet Anglia nagy vegyi üzeméből szállítottak, jelenleg nyolc lerakattól látják el az országot. A járműállomány évente ezres nagyságrendben fuvaroz sok veszélyes jellegű árut.

Korszerű járműflotta

A vállalat korszerű flottát üzemeltet, és célja, hogy a járművek nagy részét négyévente lecserélje, még akkor is, ha ez idő alatt a futásteljesítmény nem éri el a 450 000 kilométert.

„Négyéves felújítási programunkat tíz éve vezettük be”, mondja Colin Garnett ügyvezető igazgató. „Ez a pénzügyi források gondos megtervezését igényli, de úgy érezzük, üzle-

ti sikerünk szempontjából alapvetően fontosak a korszerű és megbízható eszközök. Vásárlási módszerünkben biztonsággal következik, hogy amennyire a birtokbavétel került, az a teherautók teljes élettartamára szól.”

Programterv többoldalú támogatással

„Az a többoldalú támogatási programterv, amiben megállapodtunk a PACCAR Financial-el és a DAF-fal, pontosan a mi igényeinkhez igazodik. Az elején kötünk egy korrekt üzletet. Négy éven át havonta fizetünk egy fix összeget, és ismerjük azt a minimális jövőbeni értéket, amire a végén számíthatunk.

Kialakítottunk egy rugalmas javítási és karbantartási szerződést, amelynek értelmében igénybe vehetjük a DAF márkaképviseleti



az új teherautók finanszírozása. A teherautók jelentős tőkebefektetést jelentenek, és a helyes finanszírozás alapvetően befolyásolhatja a vállalkozás életképességét. Tapasztalatunk szerint a PACCAR Financial és a DAF képesek megtalálni a mi érdekeinket szolgáló rugalmas megoldásokat.”

„A korszerű flottakezeléshez nyújtott segítség lehetővé teszi számunkra, hogy megfeleljünk a szigorú kibocsátási normák diktálta környezetvédelmi kihívásoknak. Remélhetőleg segítséget kapunk egy másik kritikus probléma tekintetében is, amellyel mindannyian, akik ezen a területen dolgozunk, szembe kell néznünk: első-osztályú munkahelyi környezet biztosításával kell toboroznunk és megtartanunk a jól képzett személyzetet.”

A DAF több mint egy teherautó

Az üzemeltető számára a teherautó gyakran csak egy része annak a komplett csomag-nak, amivel a lehető legmegbízhatóbban, leghatékonyabban és legolcsóbban teljesíti a szállítás követelményét. Olyan csomagok, amelyekben a szolgáltatások és a szolgáltatásnyújtás együtt található – mint például a DAF MultiSupport és a PACCAR Financial – szintén fontos szerepet kapnak.

A DAF MultiSupport javítási és karbantartási szerződéses komplett sorozata, amelyek egész Európában szabványosítva vannak. A DAF MultiSupport fő erőssége abban rejlik, hogy teljes mértékben a jármű maximális elérhetőségére összpontosít. A DAF márkaképviselő az ügyféllel együtt meghatározza az adott járműre a specifikus és optimális karbantartási tervet. Ily módon az üzemeltetési költségeket a legkedvezőbb értéken tartják, miközben a jármű elérhetősége, munkavégző képessége optimális marad. Az üzemeltető pontosan azt választja ki, amire a DAF márkaképviselő által felajánlott szolgáltatások közül szerződést akar kötni. Nagy előny, hogy az üzemeltető előre megismeri a költségeket és azt is, hogy a „futam végén” mire számíthat.

Sok esetben, ha már egy bizonyos teherautó típust kiválasztottak, egy másik fontos kérdésben is választani kell: hogy történjen a finanszírozás? Vagy még pontosabban: melyik finanszírozási forma járul hozzá leginkább a szállítási vállalat eredményességéhez? A PACCAR Financial Europe (PFE) mindenkinél jobban tudja a választ. A PFE az iparból nőtt ki, így az igény szerinti lehető legjobb pénzügyi megoldásra ad ajánlatot. A PFE a DAF márkaképviselőken keresztül működik, ami hatalmas előny az ügyfél számára. Mindenek előtt azért, mert a finanszírozást vagy a biztosítást szintén ott intézheti, ahol a teherautót is megrendelte. Mindent egy helyen!

DAF 1928–2008

80 éve innovatív szállítá



Éppen 80 évvel ezelőtt, 1928. április 1-jén a Doorne testvérek, Hub és Wim, megalapították a DAF gyárat, egy jelenlegi PACCAR vállalatot, amely egyike Európa vezető teherautógyárainak. Fennállásának 80 éve alatt a DAF Trucks innovatív, élenjáró szállítóeszközök fejlesztésével, gyártásával, forgalmazásával és szervizelésével szerzett kiváló hírnevet az iparban. A vállalat védjegye lett az állandó igyekezet, hogy a legjobb minőségű szállítási megoldásokat tervezze és hozza létre. A DAF sikerének mindig is mérföldköve volt az ügyfelek számára szolgáltatott hozzáadott érték.

Ami 1928-ban kis mérnöki vállalkozásként és műhelyként indult, 1932-re pótkocsi-gyárrá fejlődött. Az első DAF teherautót 1949-ben indította útjára a gyár. Egy évvel később épült meg a teherautógyár, és elkezdődött a három-, öt- és hattonnás teherautó alvázak gyártása. Eleinte Hercules és Perkins motorokkal készültek a járművek, de az 1950-es években a DAF a saját gyártású motorok mellett döntött.

Vezető szerep a motorfejlesztésben

A motorfejlesztés terén a vállalat mindig készen állt az újításra. 1959-ben a DAF alkalmazta először az európai teherautógyárak közül a turbófeltöltéses dízelmotorokat. 1973-ban a DAF tíz éves előnyt szerzett európai versenytársaival szemben a töltőlevegő visszahűtésű turbó feltöltő rendszer bevezetésével, azzal a technológiával, amely egyszerre teljesítette a nagyobb motorteljesítményt és az alacsonyabb üzemanyag-fogyasztás iránti igényt, ami a későbbiekben elengedhetetlen feltétele volt a tisztább kipufogó-emissziók elérésének. Az 1980-as években a DAF bevezette a Fejlett Turbó-rendszerű

visszahűtést (ATI), amivel még tovább javítottak az üzemanyag fogyasztáson, és növelték a motorteljesítményt.

A DAF legutóbbi motortechnológiai újítása a 12,9 literes PACCAR MX motor és a 9,2 literes PACCAR PR motor volt – mindkettő már most teljesíti az Európában 2009-ben életbe lépő Euro 5 emissziós szabványokat. Az EEV néven ismert, Fejlett Környezetbarát Járművekkel a DAF még tisztább teherautókat vezetett be. A DAF a PACCAR globális hibridprogramja keretében fejlesztette ki az LF 45 szériára alapozott hibrid-teherautó koncepcióját. A jármű fejlett dízel/elektromos hajtással rendelkezik.

2008 elején a holland miniszterelnök, Balkenende hivatalosan megnyitotta Eindhovenben az 50 millió euró beruházással készült új DAF Motorvizsgáló Központot. A korszerű létesítmény a jövőben 20 plusz motorvizsgáló szobával járul hozzá a DAF kiterjedt motorfejlesztési projektjéhez.

si megoldások

Új szabványok

A DAF a kényelmes fülkék kialakításában is az élvonalat képviselte. Az európai gyártók közül elsőként helyezte a dönthető fülkét a motor fölé, megkönnyítve a motor-erőátviteli egység karbantartást. A hatvanas évek elején a 2600-as modellel a DAF elsőként dobott piacra igazí, nemzetközi fuvarozásra szánt fülkét. Ezt a szerepet vette át az új Super Space Cab koncepció, amellyel ismét új mércét szabtak a nemzetközi szállításra alkalmas méreteknek, és a kényelemnek. És ez csupán néhány példa arra a sok újításra, ami a 80-as években jellemezte a DAF krónikát. Ami az alváztervezést illeti: sokféle tengelyelrendezést eredményező újításával a legkülönbözőbb szállítási feladatok teljesítésére alkalmas konstrukciókat hozott létre, így a DAF ezen a területen is részszolgált a jó hírnévre.

A mai DAF teherautók

Manapság a DAF Trucks N.V. technológiai vállalat és vezető haszonjárom gyártó Európában. A DAF teljesen saját tulajdonú PACCAR leányvállalat, amely világszínvonalon képviseli a minőséget a kiváló kis-, közép- és nagyteljesítményű haszonjáromvek tervezésében és gyártásában. A PACCAR finanszírozási, információtechnológiai és vevőszolgálati szolgáltatásokat is nagy választékban kínál ügyfeleiknek.

A DAF világszínvonalú létesítményeiben gyártja a szállítóeszköz ipar kiemelkedő minőségű járműveit. Hollandiában Eindhovenben, Belgiumban Westerlooban, és az Egyesült Királyságban Leylandban. Eindhovenben működik a DAF motorgyár, az alkatrészgyár, a sajtoló üzem és a CF, valamint az XF modellek végleges összeszerelő sora. A tengelyeket és a fülkéket Westerlooban gyártják. A Leyland Trucks az Egyesült Királyságban (PACCAR vállalat) gyártja a kis- és közepes teljesítményű LF sorozatú teherautókat, valamint számos CF és XF105 teherautót.

A DAF termékeket több mint 1000 márkaképviselőből álló hálózat értékesíti és tartja karban szerte Európában, valamint a Közel-Keleten, Afrikában, Ausztráliában, Új-Zélandon és Tajvanon. A DAF széles skálán kínálja teherautóit a 7,5 tonna össztömegűektől az 50 tonnás és még nagyobb össztömegű szerelvényekig. Minden DAF gyártmány szuperminőségben, sokféle szállítási feladat teljesítésére készül. Folyamatosan figyelve az ügyfélre a DAF izgalmas, modern termékek sorát fejlesztette ki, minden esetben összpontosítva a lehető legalacsonyabb kilométerenkénti üzemeltetési költségekre, a kiváló szállítási hatékonyságra és a járművezető optimális kényelmére.

A DAF a PACCAR globális hibridprogramja keretében fejlesztette ki az LF 45 szériára alapozott hibrid teherautó koncepcióját

A DAF teherautók kronológiája

- 1928 A „Hub van Doorne Machinenfabriek en Reparatie-inrichting” alapítása Eindhovenben
- 1933 A pótkocsigyártás kezdete
- 1949 A haszonjáromgyártás kezdete
- 1955 Elkészül a 10000-dik teherautó-alváz
- 1957 Megnyitják a DAF motorgyárt
- 1958 Elindul a tengelygyártás
- 1959 Az első turbófeltöltős motor bevezetése
- 1964 Elkészül az 50000-dik teherautó-alváz
- 1965 Megnyílik Westerlooban (Belgium) a fülke- és alvázgyár
- 1973 A DAF az első teherautógyár, ahol elkezdődik a visszahűtős turbófeltöltős motor gyártása
- 1979 Befejeződik a pótkocsigyártás
- 1984 Elkészül a 250 000-dik teherautó
- 1985 Az ATi bevezetése (Fejlett turbóhűtés)
- 1987 A 95-ös modellek bevezetése
- 1988 A DAF 95 elnyeri „Az év teherautója” nemzetközi díjat
- 1994 Az első „Super Space Cab” bevezetése
- 1996 A DAF Trucks PACCAR vállalat lesz
- 1997 Bemutatják a DAF 95XF sorozatot
- 1998 A 95XF elnyeri „Az év teherautója” nemzetközi díjat
- 1999 Elkészül az 500 000-dik teherautó
- 2001 Bemutatják az új CF sorozatot
- 2001 Bemutatják az új LF sorozatot
- 2002 Bemutatják az új XF sorozatot
- 2002 A DAF LF modellnek ítélik „Az év teherautója” nemzetközi díjat
- 2005 Bemutatják az XF105-öt
- 2006 A DAF hibrid árutérítő teherautó prototípusának bemutatása
- 2007 Az XF105 kapja „Az év teherautója” nemzetközi címet
- 2007 50. évfordulóját ünnepli a DAF motorgyártás és -fejlesztés
- 2007 Bemutatják a DAF Fejlett Környezetbarát teherautókat (EEV)
- 2008 Balkenende holland miniszterelnök hivatalosan megnyitja a DAF Motorvizsgáló Központot



GreenChem

A legjobb AdBlue és AdBlue termékek választéka egész Európában!

AdBlue® 4you

A GreenChem rendelkezik a legkiterjedtebb elosztó- és töltőhálózattal Európaszerte, ahol a legjobb AdBlue hozzáférhetőség biztosított. A GreenChem nemzetközi telefonvonalat és speciális honlapot hozott létre azok számára, akik az AdBlue és az AdBlue termékek hozzáférhetősége iránt érdeklődnek.



GreenStar Smart XL



GreenStar Drum



GreenStar 3



GreenStar 1



AdBlue cans



GreenStar Smart

A GreenChem, egyszerismind fő AdBlue-ellátó, a haszonjármű- és az autóbuzszipar számára ajánlja a „totális AdBlue megoldás”-t szolgáltatási és pénzügyi célokra. A rendszerek működtetése egyszerű, kiegészíti a jövőbeni emissziós szintek teljesítésének egyetlen hatékony technológiáját, az SCR-t, ami a legújabb emissziós szabványoknak, az Euro 4-nek és az Euro 5-nek megfelelő leghatékonyabb és legmegbízhatóbb technológia.

A GreenChem a BlueCard Network segítségével megkönnyíti az út menti tankolást. Látogasson el honlapunkra, vagy érdeklődjön ingyenes telefonvonalunkon, és rendelje meg a BlueCard-ot! Lépjen érintkezésbe töltőhálózatunkkal!

További információért AdBlue illetve AdBlue termékeinket illetően, kérjük, vegye fel a kapcsolatot a GreenChem Solutions Ltd.-vel!

Tel.: +44 (0) 1296 468531 – E-mail: uk@greenchem-adblue.com – www.greenchem-adblue.com

INGYENES TELEFON: 00800 2007 7002

WWW.ADBLUE4YOU.COM



Új oktató a Hungarotrucknál

Új szakember vette át a Hungarotruck Kft.-nél a vevőszolgálati koordináció és az oktatás feladatát. Kunszabó Sándor (34) gépjármű-közlekedési technikai tanulmányai befejeztével az autós szakma több területén szerzett tapasztalatokat. Legutóbb a Subarunál végzett vevőszolgálati tevékenységgel kapcsolatos feladatokat, majd pályázat útján került a Hungarotruck-hoz, ahol részben az oktatási tevékenységért, részben a magyarországi szerviz-hálózat műszaki problémáinak közvetítéséért, a gyárral való kapcsolattartásért, a műszaki koordinációért felelős. Szerteágazó munkakörének fontos része a vevőszolgálati feladatok kezelése is.

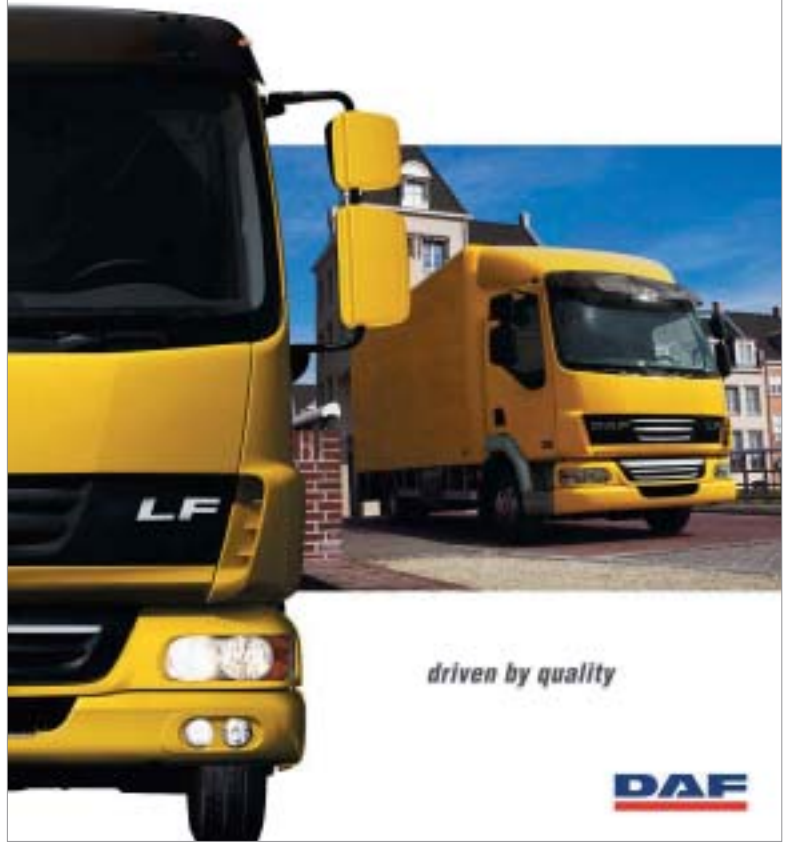


Az év szerelője 2008

A javítás, a karbantartás minősége kulcskérdés egy márka szolgáltatási színvonalának megítélésében. A minőség letéteményese pedig a jól felkészült, kreatív és motivált autószerelő. Az ő részvételükre számítva indította el az „Év szerelője 2008” vetélkedőt a DAF magyarországi képviselője. „Célunk az volt, hogy valamennyi hazai dílert bevonjunk a versengésbe” – mondta Kunszabó Sándor vevőszolgálati koordinátor. Az első fordulón már túljutottak a versenyzők a 6 márkakereskedésben rendezett selejtezők során. Minden márkaszerviz 1. és 2. helyezette jutott tovább a tervek szerint ősszel megrendezésre kerülő döntőbe. Az elméleti és gyakorlati próbatételekből álló döntő nyertese gyárlátogatáson vesz majd részt a DAF eindhoveni gyárában.

DAF LF AKCIÓ

Most 2 év teljes körű garanciával!*



driven by quality



DAF LF akció

Március elején indította új akcióját a Hungarotruck Kft. Június 30-ig két éves teljes körű garanciával kínálja az LF család disztribúciós járműveit, nevezetesen a DAF FA LF 45-ös modell 7,49–8,3–10 és 12 tonna, valamint a DAF FA LF 55 sorozat 12–15–17 és 18 tonna össztömegű változatait. A kisebb gyűjtő–terítő járművekhez 5 és 6 fokozatú váltók, míg az 55-ös szériához 6, illetve 9 sebességfokozatú szinkronizált váltók tartoznak. A gépkocsik nappali vagy hálókütkés kivitelben, acél lökhárítóval, színezett ablaküveggel, elektromos ablakemelővel és elektromosan fűthető tükörrel vannak ellátva. A fülkében állítható légrugózású vezetőülés, LCD központi kijelző, elektronikus indításgátló, GSM antenna, automata kipufogófék, állítható kormányoszlop, valamint tempomat alkotja a felszereltségi listát. Blokkolásgátló és léghűtéses tárcsafék gondoskodik a járművek megfelelő lassulásáról, az Euro 4 vagy Euro 5-ös erőforrások ellátását fűtött üzemanyagszűrő biztosítja. Az LF esetében 138–247 lóerő között 5, az 55-ös modelleknél 183 és 282 lóerő között 4 féle teljesítmény képezi a választékot.



Új vezető a Hungarotru



Pais József (33) a FIAT Magyarországnál töltött három évet követően a Pirellinél lesz kereskedelmi és marketing vezető, majd country manager. 2006 őszén a DAF Hungary szekció magyarországi vezetője, a hálózatfejlesztés felelőse lesz, majd 2008. február 1-től a Hungarotruck ügyvezetője. Az új vezetővel beszélgettünk személyes ambícióiról, a márka és hazai hálózat terveiről.

Előbb a személyautós vonalon, majd a gumis szakmában töltött közel 10 évet.

Mennyiben segíti ez a haszongépjárműves karriert?

Léteznek iparági sajátosságok, ugyanakkor még a személygépkocsi és a teherautók között is vannak karakteres eltérések.

A legnagyobb különbség, hogy a személy-

autó gyorsabban pörög, dinamikusabb, viszont a haszongépjármű piacon egy rossz mai döntés fél éveket tehet tönkre az értékesítésben. Ráadásul az ajánlat is egy munkaeszközzel szól, nem csupán egy termékkel. Vagyis arról, hogy az eszköz Ft/km-ben mit hozott a tulajdonosnak a negyedik év végén. Ebben a szegmensben egészen

mások mozgatják a piacot. Fontos természetesen a külső megjelenés, a komfort, de a legvégén mégis csak a kilométerre eső nyereség dönt.

DAF Hungary és Hungarotruck. Várható-e valamilyen változás az eddigi struktúrában?
A struktúra a DAF elképzelései szerint nem változik. A DAF Hungary továbbra is önálló szekció marad a Hungarotruck-on belül. Átmenetileg mindkét vezetői státust én képviselem.

Megtörtént a hálózat felmérése. Változott-e a további fejlesztések filozófiája?

Az irány ugyanaz, azonban a jelenlegi gyártási kapacitás nem teszi lehetővé az értékesítési kör bővítését. Azt mondhatom: a koncepció létezik, vannak partnerek is, akiket a DAF elfogadna, de most arra várunk, mikor lesz a DAF olyan helyzetben, hogy ezt a bővítést meg tudja valósítani.

Nemrégiben kezdte meg működését Zsámbékon a Paccar új, az egész keleti régiót ellátó alkatrészraktára. Mennyiben befolyásolja ez a hazai márkaszervizek szolgáltatásainak minőségét?

A legnagyobb változás abban a tekintetben várható, hogy napi kiszolgálással olyan raktári elérhetőséget kapunk, amely 700 kilométeres körzetben több országot is ellát. Vagyis a készletben álló „pénzünk” nagyságrendileg tud csökkenni, így ezt a forrást fejlesztésekre tudjuk fordítani. Komoly előnyvel számolhatunk az ügyfelek szempontjából is. A 20 kilométerre felépített raktár lényegében olyan, mintha itt lenne a Vidor utcai telepen.

Az alkatrész immáron helyben van, az ellátás azonban nagyban függ a szervizek rugalmasságától. Terveznek-e lépéseket ebben a vonatkozásban?

Természetesen vannak még továbbfejlesztési lehetőségek, ami a mi esetünkben a Hungarotruck szervizéhez kapcsolódó, viszonylag nagy létszámú járműállománnyal magyarázható. Ha leáll az autó, akkor természetesen azonnal intézkedünk. Gyakran tapasztaljuk, hogy a jelenlegi két műszak már nem mindig elegendő ehhez a járműparkhoz, ezért azon dolgozunk, hogy miképpen lehetne a még létező tartalékokat feltárni a szervizben.

„A DAF vállalatnak Prágában és Frankfurtban van saját tulajdonú szervize – mindent elkövetünk annak érdekében, hogy a saját szervizeinkben alkalmazzuk az azokban az országokban már jól bevált módszereket”

ck élén

„Kemény taktikai csatákat kell folytatnunk, mert szeretnénk kiszolgálni a nagy flottákat, miközben megfelelő mennyiségű autót kell tartalékolni annak érdekében, hogy a kisebb megrendeléseket is ki tudjuk elégíteni”

Mit nevezhetünk belső tartaléknak?

A cél az, hogy a munkafelvételtől a megjavított jármű visszaadásáig az átfutási idő a lehető legrövidebb legyen. Ezt a belső munkafolyamatok újraszabályozásával tervezzük elérni. Minden DAF tulajdonban lévő szerviznek hasonlóan kell hozzáállnia a feladatokhoz – a DAF vállalatnak Prágában és Frankfurtban van saját tulajdonú szervize – és mindent elkövetünk annak érdekében, hogy a saját szervizeinkben alkalmazzuk az azokban az országokban már jól bevált módszereket. Szeretnénk megvalósítani egy olyan rendszert, amelyben a megszokott módon végeznénk az ütemezett munkákat, ugyanakkor kialakítanánk egy szabad sávot, ahová a nagyon gyors és sürgős beavatkozásokat igénylő esetek kerülnének.

Történt-e fejlődés az átalánydíjas karbantartások tekintetében?

A Hungarotruck a versenytársaival szemben is, de a DAF-on belül is, jóval a piac előtt jár ebben a vonatkozásban. Jelenleg nekünk van Magyarországon a legmagasabb javítás–karbantartás arányunk az összes eladáshoz képest. Egyre több ügyfelünkben tudatosodik a kiszámítható költségeket jelentő átalánydíjas szerződéses rendszer előnye, hiszen a költség előre tervezhető és visszaosztható a fuvardíjra.



Milyen elképzelések vannak a jelenlegi te-lep korszerűsítésére?

A Hungarotruck elhelyezkedése az M0 megnyitásával nagyságrendűleg felértékelődik. Hosszabb távon mindenképpen tervezzük mind külső megjelenésében, mind belső kialakításában is ügyfélbarátabb környezet kialakítását.

Tavaly a nehéz kategóriás értékesítésben a második helyet ért el a DAF Magyarországon. Mi várható 2008-ban?

Már most ismerjük az idei gyártási kapacitást, azt is, mi mire számíthatunk. Mindez alapvetően behatárolja elképzeléseinket. Nem szerencsés állapot, mert nem tudunk reagálni a piacra. Kemény taktikai csatákat kell folytatnunk, mert szeretnénk kiszolgálni

a nagy flottákat, miközben megfelelő mennyiségű autót kell tartalékolni annak érdekében, hogy a kisebb megrendeléseket is ki tudjuk elégíteni. A DAF jövőbeli célja 20 százalékos piaci részesedés elérése Európában. Idehaza nem állunk messze ettől, 4–5 százalékot kellene növekednünk. Amennyiben a piac nagyságrendileg nem változik 2008-ban, akkor a mi részesedésünk is nagyjából szinten marad ebben az évben. Véleményem szerint a tavalyi eredmények stabilizálódnak.



A telep 33 hektáron terül el, az épület alapterülete 24000 négyzetméter



A teljes kiszolgáló csapat 15 raktári munkatársból

Paccar elosztó központ

A DAF Közép- és Kelet-Európában elhatározott növekedése automatikusan az alkatrészek iránti igény növekedését eredményezte a régióban. Tavaly szeptemberben kezdődött a bázis építése, ez év májusában már a próbaüzem előkészületeiről beszélgettünk Csobó Péterrel, a DAF Trucks Hungary Kft. ügyvezető igazgatójával.



„Nagyon komoly projekt csapat jött létre a kivitelezésre” – mondja Csobó Péter

A Paccar cégcsoport mindenhol a világon komoly hangsúlyt fektet a hatékonyságra és a minőségre. A Kelet-európai régiót kiszolgáló új, korszerű bázis tervezésénél is alapvető szempont volt, hogy minél kevesebb ember, minél rövidebb idő alatt megoldja a rábízott feladatokat. A berendezés világszínvonalú, mind az alkalmazott technika, mind a rendszert támogató, a beruházás jelentős részét kitevő szoftverek tekintetében.

A DAF Trucks Hungary Kft. önálló jogi egységként került bejegyzésre. Közvetlenül a Paccar Parts divízióhoz tartozik és független szervezatként látja majd el a régió alkatrészellátását. „Nagyon komoly projekt csapat jött létre a kivitelezésre” – kezdi a beszélgetést Csobó Péter. „Külön felelőse volt a kivitelezésnek, egy másik csapat a fuvarozási tevékenységet végezte, és természetesen az állványrendszerrel, az irányítási szoftverekkel, az információs technológiával is hozzáértő szakemberek foglalkoztak. Én már „csak” a szoftver részbe kapcsolódtam be, jórészt azoknak az embereknek az irányításába, akik majd az operatív működéshez szükséges feladatokat látják el.

Az új raktárbázis mintegy 90 dílert fog kiszolgáltatni a régióban.”

Maga a telep 33 hektáron terül el, az épület alapterülete 24 ezer négyzetméter. Első lépésben 14 ezer négyzetmétert fognak „belekni”, ezért azután az állványzat is csak az épület egyik felén készült el. Összeségében 11 500 db alkatrészt tárolnak folyamatosan készletben.

Csobó Péter elmondja, hogy ezek az elmúlt 52 hét regionális forgalma alapján kiszámolt és készletezésre javasolt alkatrészek. Vagyis készletet szeretnének tartani minden olyan alkatrészről, amit a régióba tartozó dílerek legalább háromszor rendeltek. Május–júniusban tesztelik a rendszert, ezzel egy időben az előzetesen már Hollandiában kiképzett csapat itthon folytatja a felkészülést. A bázis indulását július elejére tervezi Csobó Péter. A beüzemelés több lépcsőben történik majd a zsámbéki telepen. Először a magyar és az osztrák, cseh, szlovák és szlovén partnerek számára kezdik meg a kiszállítást, a második körben csatlakozik Románia, Bulgária és Horvátország, végül a harmadik fázisban a lengyel

dílerek igényeit elégítik ki. Az egyes etapok között egy hónappal átmeneteket terveznek, így ősszel már a teljes kelet-európai régió innen kapja az alkatrészeket. Egyébként már folynak a tárgyalások a görög és a török piaccal, szeretnék ezeket az országokat is ellátni a bázisról 2009-ben.

„Az új bázis elsődleges célja, hogy a mostani rendelési határidőket és a kiszállítási időket jelentős mértékben csökkentsük” mondja Csobó Péter. „A térség országait jelenleg Hollandiából látják el, így a kiszállítás előkészítése, átfutási ideje jóval hosszabb. Ezeknek az országoknak naponta le kell adni a rendeléseiket, és mi most szeretnénk elérni, hogy minél kevesebb idő teljen el a megrendelés és a kiszállítás között. Leginkább a sürgős esetekben szeretnénk rövidebb határidőket adni a dílereknek. A szolgáltatások színvonalának növelése



és 3 csoportvezetőből áll

Össességében 11 500 darab alkatrészt tárolnak folyamatosan készletben

Zsámbékon

volt a beruházás egyik legfontosabb szempontja. A régió óriási piaci potenciált jelent, amit az utóbbi évek statisztikai adatai is bizonyítanak. A járműeladások boomja mellett feltételezhetően az alkatrész-eladások felülmúlása is várható a térségben, ezért az új bázis szeretne közelebb kerülni ehhez a piaci szegmenshez. Az esélyeket növeli, hogy az új raktár bázison is működik a TRP-rendszer, vagyis nem csak a DAF márkához, hanem a hozzá kapcsolódó járművekhez is kínálnak majd alkatrészeket.

„Az induláskor mindent Hollandiából kapunk” – mondja Csobó Péter, majd hozzáteszi: „hosszabb távon szeretnénk változtatni, egyes beszállítóktól közvetlenül tervezünk termékeket rendelni”.

A teljes kiszolgáló csapat 15 raktári munkatársból és 3 csoportvezetőből áll. Az adminisztrációs vezető Müller Zita, Fegyveres Ildikó végzi az ügyfélszolgálati feladatokat, a minőségbiztosítás pedig Varga Melinda feladata. Az év végére tervezett bővítések után 30–35 főre gyarapodik az alkalmazotti létszám a raktárban.

Közvetlen kiszolgálás nem lesz a bázison. Csobó Péter elmondja, hogy csak a dílerekkel állnak majd kapcsolatban. „A szerviznek lesz egy rendelés-feladási határideje az adott napon, mi az összes rendelést 24 órán belül kiszállítjuk a dílernek”. Ez persze országonként változik. Magyarországon a délután 3 óráig beérkező rendelések másnap reggel már a szervizben lesznek. Ugyanez a helyzet az osztrák rendelésekkel

is. A régió többi országában ennél nagyobb időközökkel kell számolni, de a többi szervizek így is lényegesen kedvezőbb helyzetbe kerülnek.

„A szervizeknek sokkal kevesebb alkatrész-készletet kell raktáron tartaniuk. Mindamelllett találnunk kell egy közös nevezőt a kiszolgálás és a hatékonyság között, mert azért az nem megy, hogy minden nap egy-egy olajsűrővel lerobogunk valamelyik dílerhez. Természetesen lehet olyan alkatrész, ami nagyon sürgős és nincs raktáron. Ekkor közvetlenül Hollandiából rendelünk. Ha nem annyira sürgős, akkor az a napi feltöltő járáttal érkezik. A rendelések mintegy 85 százaléka készletfeltöltő rendelés, amikor a díler látja a fogyást és szeretne utántölteni. Ezen rendelések közel 100 százalékát közvetlenül ki tudjuk szolgálni”.

A kiszolgálást független szállítványozó cégek végzik. Olyan vállalkozásokat keresnek, amelyeknek megfelelő disztribúciós hálózata működik az adott országban. A raktár dolga összegyűjteni a rendeléseket, az árut felcímkézve és strukturálva átadni a fuvarozó cégnek. A disztribútor felveszi az árut, beviszi az adott országon belüli elosztó hálózatába, majd kiszállítja a szervizeknek.

Érdekesség az új bázison a KAIZEN-filozófia magyarországi adaptálása. Ennek a Japánból származó gondolatmenetnek a lényege, hogy sohasem hagyja jelenlegi szintjén a folyamatokat. Arra törekszik, hogy állandó elemzésekkel szüntelenül jobbjítsa, könnyítse és gyorsítsa a folyamatokat.



Csobó Péter (39) a Veszprémi Egyetemen szerzett mérnöki diplomát, később a budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok szakán folytatta tanulmányait. Kairóban, Stockholmban, Kaliforniában és Londonban folytatott kiegészítő tanulmányai után logisztikai igazgató a Nokia Monitor Kft-nél, a Frieseland Hungária Rt-nél Kelet-európai logisztikai vezető, majd a Yageo Europe Kft. európai elosztó központjának ügyvezető igazgatója. Pályázaton nyerte el a holland DAF megbízását.

„Minőségbiztosításunk vezetője ösztönözni fogja a munkatársakat, hogy folyamatosan a jobbításokon gondolkozzunk” – mondja beszélgetésünk végén az ügyvezető.



A stand két főhelyét a márka zászlóshajója, az XF 105-ös Space Cab, valamint a Super Space Cab élénk sárga vontatója foglalta el, mellettük az új LF, és a 3-tengelyes CF

A lap olvasói az XF 105 modellt választották a DAF márka legsikeresebb termékének

Truck-Expo 2008, Budapest

Május 14-től 18-ig második alkalommal rendezték meg a hazai fuvarszköz piac legjelentősebb fórumát, a Truck-Expo 2008 Nemzetközi Haszongépjármű és Fuvarozási Szakkiállítását. Több ezer négyzetméternyi szabad kiállító területen és a vásárcsopont A pavilonjában számos kiállító mutatta be termékeit a szállítmányozás, a fuvarozás szakembereinek, a kamionbarát látogatóknak.

A Hungarotruck Kft. négy új DAF modellt hozott a vásárvárosba. A több mint 400 négyzetméteres stand két főhelyét a márka zászlóshajója, az XF 105-ös Space Cab, valamint a Super Space Cab élénk sárga színben pompázó vontatója foglalta el, mellettük az új LF, és a 3-tengelyes CF kapott még helyet az elegáns, két show-trailerből összeállított tárgyaló előtt kialakított bemutató téren.

„A DAF alapfilozófiájából adódóan igyekszik minden olyan alkalmat megragadni, ahol bemutathatja járműveit, szolgáltatásait” – mondta a megnyitó alkalmából Pais József, a Hungarotruck ügyvezető igazgatója.

„Legfontosabb célunk, hogy bárki, aki a fuvaros szakmában tevékenykedik és kilátogat a Truck-Expo-ra, ismerkedjen meg a márka termékeivel, vagy ha már ügyfeleink közé tartozik, értesüljön újdonságainkról”.



Gregor van der Mark, a DAF Trucks N. V. Telematikai üzletágának Marketing és Értékesítési menedzsere

Az újdonságot – a kiállított járművek mellett – a DAF által kifejlesztett új telematics rendszer képviselte az expón. Gregor van der Mark, a DAF Trucks N. V. Telematikai üzletágának Marketing és Értékesítési menedzsere mutatta be a rendszert a vásárváros napján, ezt követően folyamatosan konzultált az új szolgáltatás iránt érdeklődő szakemberekkel.

Ugyancsak a megnyitó napjára időzítették a Camion Truck & Bus magazin díjkiosztó ünnepségét. A lap olvasói az XF 105 modellt választották a DAF márka legsikeresebb termékének; az oklevelet Csekme Mária a DAF Hungary marketing menedzsere vette át a magazin tulajdonosától.

Az immáron közel két évtizedes tradícióval rendelkező haszongépjármű kiállítás rendezői, résztvevői sikeresnek ítélték a ötnapos seregszemlét. (Legfeljebb szakmai szempontból volt elgondolkodtató, hogy a korábban egységesen kiállító nagy európai márkák „szövetsége” felbomlott.)

Aki viszont meg akarta mutatni termékeit, folytatni kívánta a sokak által túlzott anyagi terhelést jelentő hagyományt, azok – főként a hétvégén – népes közönség előtt mutathatták be termékeiket.

„Célunk az volt, hogy teljes modell-paletánkat megismertessük a kiállítás látogatóival. Egy olyan ügyfélbázis kiépítésére törekszünk – és ebben fontos szerepet szántunk a Truck-Expo-nak – akik az országon belüli fuvarozásra kifejezetten az LF és a CF modellekre alapozzák fuvarszköz elképzeléseiket. Ezért is tervezünk több vidéki akciót a következő fél évben, amikor is újból szeretnénk meghódítani az egyautós ügyfeleket” – mondta az ügyvezető.

Fontos a megbízhatóság

Nemrégiben 6 új XF 105-ös vontatóval gyarapodott a Liegl & Dachser Szállítványozási és Logisztikai nagyvállalat fuvarfeladatait végző Liegl Transport Kft. flottája. Bognár Zsolt (41) ügyvezető igazgató szerint a márka megbízható, vezetési kényelme is sokat javult, így a későbbiekben is számítanak a DAF járműveire. Jelenleg 26 darab holland vontató teljesít szolgálatot a vállalatnál.

Bognár Zsolt 1990-ben ismerte meg az osztrák Liegl Transporte GmbH. családi vállalkozást, majd nem sokkal később az ifjú Liegllel saját céget alapítottak. 1992-ben költöztek Pilisvörösvárra és a Teranova belföldi terítőfuvarjait végezték. Az évtized közepére 15 szerelvényre bővült az állomány, többnyire belföldi fuvarokat végeztek, de már néhány nemzetközi járat is indult a pilisvörösvári bázisról. „Ekkoriban jött be a képbe a tekintélyes regionális szállítványozói múlttal rendelkező Dachser, szállítványozási partnert kerestek Magyarországon” – idézi fel az együttműködés kezdeti időszakát a ma már 26 nemzetközi szerelvényrel rendelkező kft. ügyvezetője. „A szállítóeszköz-park a Liegl Transport járműveire épült, amit ekkoriban jónéhány cserefelépítményes járművel is megerősítettünk”.

Az infrastrukturális háttér adott volt, az egykori Duna Volán telepén jól felszerelt műhely, parkoló állt a flotta rendelkezésére. Időközben már vámudvart is nyitottak,

Bognár Zsolt – Két éve vannak Euro 5-ös járműveink, bírják a hegyeket, jók a tapasztalatok, a vezetők elégedettek



„A DAF járművek vezetési kényelme sokat javult, és bízunk benne, hogy az új alkatrészekről még inkább előbbre viszi a dolgokat” – mondja az ügyvezető

az ezredforduló évében átköltöztek az akkoriban kialakított iparterületre, innen irányították az időközben alapított 5 vidéki irodájukat is.

A kezdeti időkből még telefonon sem tudtak érintkezni a gépkocsivezetőkkel, ami nem kis kockázatot jelentett a korabeli fuvarozók számára. Ma már korszerű kommunikációs rendszert használnak, bár a GPS-től még ma is idegenkednek. „Sok rosszat hallottunk a satelites cégekről” – osztja meg velünk tapasztalatait a középiskola után a MASPED-nél szakmai, Németországban pedig nyelvi gyakorlatot szerző Bognár Zsolt az ügyvezető. „A kommunikáció működhet, de azért fejben ott kell lenni, és ez a legfontosabb”.

Jelenleg 26 nemzetközi járművel dolgozik a Liegl Transport Kft. „Többféle márkával próbálkoztak, végül az osztrák anyavállalat javaslatára kipróbálták a DAF-ot is. Álláspontjuk szerint legfontosabb a meg-

bízhatóság. Egy kamionban 15–20 cég áruja is lehet, és ezek menetrendszerinti járatok. Ha valamilyen műszaki probléma miatt csúszás keletkezik, akkor az sok céget érint.

„A DAF járművek vezetési kényelme sokat javult, és bízunk benne, hogy az új Paccar elosztó központ még inkább előbbre viszi a dolgokat” – mondja az ügyvezető, akinek egyedül a szervizeléssel akad gondja. „Ausztriában tudják, hogy ez egy nemzetközi járat, ha a kamion nem működik, nem hoz profitot a fuvarozóknak, ezért rugalmasabbak és gyorsabbak a hazainál. Elégedettek vagyunk a márkával. Két éve vannak Euro 5-ös járműveink, bírják a hegyeket, jók a tapasztalatok, a vezetők elégedettek. Bízom benne, hogy továbbra is együtt tudunk működni”.



DAF Telematics

A vezető tájékozódását segítő navigációs rendszer NAVTEQ térkép szoftverre épül, a megjelenítés két- vagy három dimenzióban történhet. Választható fedélzeti útvonaltervezés, de akár egy rövidebb útszakasz megjelenítésére is alkalmas a készülék. A gépkocsivezető keresgélhet a címjegyzékben, ahol többek között aktuális DAF pontok is megjeleníthetők.

A térkép összesen 26 európai országban segíti a vezetőt az útvonal kijelölésben. Ugyancsak a kommunikációt segíti, hogy ingyenes üzenet-küldésre van lehetőség. Ötven előre elkészített üzenet áll a gépkocsivezető rendelkezésére, – például: „rakodási folyamat befejeződött, várakozás a következő feladatra” – ezen kívül az üzenetek elmentésére is van lehetőség.

A fülkéből követhető a fedélzeti kamerák munkája is. Opcióként az oldaltükrök mellett elhelyezett kamera kerül beépítésre, de máshol is telepíthetők a parkolást, a rámpára állást nagyban megkönnyítő kamerák.

Külön segélyvonal áll rendelkezésre vészhelyzetek esetén, amikor is lehetőség van e-mail küldésére az ITS rendszerhez. Pontos pozíciót határoz meg a rendszer, azonosítható a gépjármű, ezen kívül a sofőr telefonon is adhat megerősítést az ITS-nek. Az üzleti folyamatok figyelése is hozzátartozik a telematikai rendszerhez. Privát központi portállal rendelkezik a készülék, korlátlan felhasználói hozzáférést biztosítva.

Lehetséges funkció a flotta-pozicionálás. Európa térképén nyomon követhetők a futási pályák és a nyomvonalak. Mindemmellett a rendszer megkönnyíti a flotta-adminisztráció elvégzését is. A CF és XF modellekre építhető hardvercsomag ára 4170 euro.

A májusi Truck-Expón mutatta be a hazai érdeklődőknek a DAF által kifejlesztett új telematikai rendszert Gregor van der Mark, a DAF Trucks N.V. Telematikai üzletágának Marketing és Értékesítési menedzsere. Az üzemeltetők, szállítványozók és a gépkocsivezetők munkáját egyaránt megkönnyítő informatikai rendszer bővebb ismertetésére még visszatérünk, ezúttal csupán néhány fontos jellemzőt emelnénk ki a DAF Telematics tulajdonságai közül.

A készüléket a műszerfalba integrálták, használata egyszerű és biztonságos, vezetés közben sem okoz gondot a kezelése.

Castrol kapcsolat

2008. január 1-től a Hungarotruck Kft, a DAF haszongépjárművek magyarországi értékesítője, 2009. december 31-ig saját felhasználásra, illetve üzletmenetével összefüggő egyéb felhasználásra/továbbértékesítésre a Castrol Hungária Kft.-től vásárolja a DAF Trucks N.V. érvényes előírásainak megfelelő kenőanyagot. A kenőanyag-szerződést kiegészíti egy szintén kétéves időtartamra szóló marketing együttműködésről szóló megállapodás is, amelynek keretében a felek kölcsönösen támogatják egymás üzleti céljait, közös képzési programot szerveznek, részt vesznek egymás rendezvényein, valamint több marketing-, és egyéb reklámtevékenységben.

A készüléket a műszerfalba integrálták, használata egyszerű és biztonságos, vezetés közben sem okoz gondot a kezelése

A DAF Telematics Navigáció

- 2D térképek
- 3D térképek
- Fedélzeti útvonaltervezés
- Fedélzeti útvonal szakasztervezés
- POI's pontok
- POI's DAF pontok
- Keresés a címjegyzékben
- "Smart" TMC

NAVTEQ
ON BOARD

DAF

A DAF Telematics Navigáció

Térkép lefedettség:

- Andorra
- Ausztria
- Belgium
- Cseh Köztársaság
- Dánia
- Finnország
- Franciaország
- Németország
- Olaszország
- Nagy-Britannia
- Görögország
- Magyarország
- Írország
- Észtország
- Liechtenstein
- Luxemburg
- Monaco
- Hollandia
- Norvégia
- Lengyelország
- Portugália
- Szlovák Köztársaság
- Szlovénia
- Spanyolország
- Svédország
- Svájc

* SI-IR-BA-AL: csak a fő utak

DAF



Kenworth és DAF teherautók úton Queensland-be, Ausztráliában

Kenworth Australia „Túra”

A Kenworth Australia nagyszabású országos körutat szervezett a 2008-as Kenworth és DAF modellek bemutatására. A két flotta, – piros Kenworth szerelvényekkel, platójukon sárga DAF-okkal, valamint PACCAR imázst erősítő pótkocsikkal,– átszelte Ausztráliát. A képviselők jól kihasználták a körút kínáta lehetőségeit: alkalmanként fehér asztal mellé ültették saját ügyfeleiket. A kiemelt ügyfelek és a média-képviselői a körút egyes szakaszain elsőként próbálhatták ki az új modelleket.



Washington állam „Az Év Kereskedője díja”

Nemrégiben jelentette be a PACCAR, hogy a cég megkapta a Kormányzó „Az Év Kereskedője 2008” díját. Ezzel az elismeréssel minden évben kitüntetnek egy vállalkozást Washington államban. A díjat azok a vállalatok kapják, amelyek jelentős mértékben hozzájárulnak az állam nemzetközi kereskedelmének bővítéséhez. Az 1905-ben Seattleben alapított PACCAR-nak 22 000 alkalmazottja van világszerte, ebből 2500 Washington államban dolgozik. „Washington állam elismerése megtiszteltetés számunkra,” mondta Jim Cardillo ügyvezető elnök-helyettes. „Ez fantasztikus elismerése lelkes alkalmazottaink munkájának, megerősíti, hogy a vezető világcégek közé tartozó PACCAR rászolgált hírnevére.”

2007 rendkívüli év volt a PACCAR életében. Történelme során tavaly érte el második legnagyobb bevételét, 15,2 milliárd dollárt és 1,2 milliárd dolláros nettó jövedelmet. A siker a globális térhódításnak, a kitűnő minőségnek, a technológia-vezérelt folyamatok hatékonyságának, a bővülő értékesítés utáni alkatrészellátásnak, valamint a finansziális szolgáltatásoknak köszönhető. A vállalat piaci részesedési csúcst ért el Észak-Amerikában, Ausztráliában, Mexikóban, miközben rekord eladásokat regisztráltak a 15 tonnánál nagyobb össztömegű haszonjarművek kategóriájában Nyugat és Közép Európában.

A PACCAR a beruházási javak egyik legnagyobb exportőre Észak-Amerikában. Több mint 100 országban értékesíti termékeit. Sanghain újabb értékesítési és beszerzési irodát nyitott a PACCAR 2007-ben, pekingi irodája bővítése érdekében. Az iroda a világméretű gyártás forrásaira és a vevőszolgálati alkatrész-igények kielégítésére koncentrál, mindemellett PACCAR erőátviteli komponenseket szállít az ázsiai ügyfelek számára.

A Kenworth Clean Power környezeti előnyei

A San Juan-i Spirit Truck Lines Texasban a közelmúltban 50 új Kenworth T660-as modellt vásárolt. A járműveket Kenworth Clean Power berendezéssel szerelték fel.

A Kenworth Clean Power gyárilag beszerelt klímaberendezés, amely a fülkék fűtését és hűtését biztosítja. Tíz órán keresztül működik saját erőforrásából, amikor nem szükséges jártni a jármű erőforrását. Kiváltképp hasznos a berendezés, ha hosszú fuvart végez a járművezető, és a légkondicionálást vagy a fűtést pihenő idejében is használni akarja. Nem szükséges üresjáraton működtetni a motort, ami egyébként gyakori az Egyesült Államokban. Ily módon a Kenworth Clean Power berendezés alacsonyabb gázemissziókat és jelentős üzemanyag-megtakarítást jelent. Menet közben az akkumulátor-egység feltöltődik, álló helyzetben erről az egységről kapja az áramot a teherautó klímaberendezése.

Nincs szükség karbantartásra

„A Kenworth Clean Power berendezés csekély zajjal jár, hatékony, egyszerű a használata és nem igényel karbantartást. A járművezetők teljes mértékben elégedettek a berendezéssel”, mondja David Garza, a Spirit Truck Lines társtulajdonosa. A berendezés segítségével 90%-kal csökkent a teherautók üresjáratása, ami a jelenlegi üzemanyagárak mellett rendkívüli megtakarítást eredményez. Garza: „A Clean Power nélküli járművek motorjai üzemeltetési idejük 40%-ában üresjáratban üzemelnek (átlagosan). Az első Clean Power rendszerrel felszerelt teherautók üzemidejük csak mintegy 3–6%-ában dolgoznak üresjáratban!

A virágkereskedelem



Reggel hat óra: a hatalmas aukciós teremben a virágkereskedők feszülten figyelik a hatalmas „faliórákat”. A képernyőkön tételek és árak: így figyelemmel kísérhető az aukció menete. Megszemlélhetik az eladásra szánt árut – apró konténerekben gördülnek el az alkuszok előtt –, akik telefonnal a kezükben figyelik a laptopok monitorját. Azt a kifejezést, hogy „sokfeladatos”, talán éppen itt találták ki. Az aukció menete az időzítés körül forog: ha késve licitálsz, a virágszállítmány valaki másé lesz; ha túl korán teszed meg az ajánlatodat, túl sokat fogsz fizetni. Üdvözljük a FloraHollandnál Aalsmeer-ben, a világ legnagyobb vágottvirág és dísznövény aukciójának színhelyén.

Nem is kell beérni Aalsmeerbe: a virágaukción előzetes jelei nyilvánvalóak. Se szeri, se száma az útbaigazító tábláknak, ám még ennél is szembetűnőbb az aukció helyszíne és az autópálya között kigyózó teherautók végtelennek tűnő sokasága a keskeny N201-es fő úton. A teherautók nemsokára útnak indulnak különböző hollandiai, belgiumi, németországi, franciaországi, angliai, olaszországi és más nyugat- és kelet-európai címek felé. „Egy forgalmas napon 10 000 teherautó érkezik és távozik” mondja Bernard Piet, a FloraHolland virágszállítási igazgatója.

Szövetkezet

A FloraHolland több mint 5400 holland virág- és növénytermesztőt tömörítő szövetkezet. Aalsmeeren kívül Naaldwijkben, Rijnsburgban, Venloban és Eeldeben is rendeznek aukciókat. „Egyedül is jól lehet érvényesülni, de az emberek messzebbre jutnak, ha együttműködnek”, mondja Piet, dicsérve a termesztezők együttműködését, akik azért mégiscsak egymás versenytársai. Az „egy-ségben az erő” jelszava talán kissé elkoptott klisé, de mint minden örök igazságban,

Wall Streetje



Tények és számok

- Hollandia minden évben mintegy 7 milliárd euró értékben exportál dísznövényeket és virágokat
- A dísznövény- és virágtermesztés 150 000 ember számára biztosít munkát teljes munkaidőben
- A forgalom alapján a legjelentősebb exportáló országok: Németország (29,7%), Egyesült Királyság (16%,7), Franciaország (13%), Olaszország (6,9%) és Belgium (3,8%). A kelet-európai piac erős növekedést mutat
- A forgalom alapján a legjelentősebb importáló országok: Kenya (32,6%), Izrael (20,8%), Ecuador (9,2%), Németország (6,8% és Belgium (6,2%)



ebben is van megszívlelendő üzenet. Ezen alapul kereskedelmi és tudásközpontunk vezető helyzete a világban. Hollandia fontos szerepet játszik a nemzetközi virágkereskedelemben. A bizalom és a biztonság alapvető magyarázatul szolgál abban a tekintetben, hogy miért a FloraHolland-on keresztül kötnék üzletet az ügyfelek és a növénytermesztők. A növénytermesztők tudják, jó árat kapnak az áruért, de a kereskedők is tisztában vannak vele, hogy nem kell sokat fizetniük, miközben minden pénzügyi adminisztráció olajozottan működik, a logisztikai részletek pedig példátlan gondossággal vannak kidolgozva. Eddig még senkinek nem sikerült ilyen fejlett kereskedelmi központot létrehoznia a virág- és növényelosztó logisztikában.

Komplex logisztika

A virág- és növénykereskedelem logisztikai háttere hihetetlenül komplex: minden nap 10 000 szállító hozza a virágokat és a növényeket a FloraHolland hat telephelyének valamelyikére. Az áru teherautón és repülőgépen érkezik Hollandiából vagy külföldről. Értékesítés előtt a FloraHolland hűtőházai-ban tárolják a növényeket. Az aukció előtt

Szélsőbal kép: Az aukció menete a hatalmas kivetítő monitorokon kísérhető figyelemmel

Balra: Bernard Piet: „A nemzetközi virágkereskedelem legfontosabb szereplője Hollandia”

Fent: Az aalsmeeri aukciós csarnok területe 1 000 000 m²

Lent jobbra: Ezzel a függesztett „futószalaggal” szállítják a küldeményeket egyik épületből a másikba

a virágokat elszállítják a hűtött részlegekből, az értékesített tételeket pedig vagy a kereskedők hűtött egységei veszik át, vagy közvetlenül a teherautókba kerülnek. Minden nap ez a folyamat ismétlődik.

A légi felvételen a hatalmas aalsmeeri aukciós csarnok (1 000 000 m²-es terület) olyan, mint egy mozaik, amely állandóan változtatja a formáját és a színét. Szorosan egymás mögött haladnak a virággal megrakott szállító targoncák, a hosszú vontató láncok automatikusan kanyarodnak a megfelelő helyekre. Piet szerint: „Az okos ICT és a hatékony logisztika kéz a kézben jár nálunk. Egyedül Aalsmeerben csaknem 50 000 tranzakcióra kerül sor. A termék gyors és hatékony logisztikai feldolgozása tekintetében a FloraHolland-nak nincs versenytársa. A virágok és a növények szempontjából nagyon fontos, hogy a hűtési láncot csak a lehető legrövidebb időre szakítsák meg. Hiszen nagyon igényes áruval van dolgunk.”

Kulcsadatok a FloraHolland-ról (2007. december 31.):

- 5400 társult tag
- 6 helyszín
- 4700 alkalmazott
- 4,1 milliárd euró forgalom

Forgalomirányítás

Az aukció helyszínén csak nagyon jó szervezettséggel lehet a sok teherautót eredményesen mozgatni. „Csak egyértelmű jelzé-

A FloraHolland célja: „Maximális áruforgalom a lehető legalacsonyabb áron, rövid és hosszú távon a tagok üzleti profitjának optimalizálása érdekében”



sekkel lehet megelőzni, hogy a teherautók rossz helyen álljanak meg”, mondja Piet. „A lerakodó járművezetők az Interneten előre kérik a megfelelő kirakodási-dokkot, vagyis egyenesen a kijelölt dokkba kívánnak hajtani. Ha a járművezető nem rendelt előre dokkoló helyet, a bejárati sorompónál jelölnek ki számára egy megfelelő lerakodási helyet. A forgalomirányítók kamerák segítségével választják ki a rendelkezésre álló dokkokat”. Mi a helyzet a kimenő forgalommal? „Az egy kicsit másképpen működik”, mondja Piet. „Sok nagybani kereskedőnek és exportőrnek megvan a saját feldolgozó területe, és a saját dokkjá. Többnyire maguk a kereskedők gondoskodnak a kimenő forgalom logisztikai megszervezéséről.”

Légi szállítmány szemben a konténerrel

Egyre több virágot és növényt természetesen külföldön (sok esetben holland termesztők), kiváltképpen az egyenlítő menti országokban. Például a rózsák 50%-a Afrikából, főleg Kenyából érkezik. Ennek fő oka a jó klíma és az alacsony bérköltség. „De ezekből az országokból nagyon sokba kerül a szállítás” mondja Piet. „Mindent légi úton szállítanak, mert csak így garantálható a frissesség. Mostanában vizsgáljuk, lehetne-e csökkenteni a szállítási költségeket, például légkondicionált tengeri konténerek segítségével.”

Hosszabb időt igénylő szállítási módról van szó, de a zárt hűtőláncnak köszönhetően a virágok és a növények hosszabb ideig megőrzik frissességüket. A Hollandiába érkező konténerek azután tovább szállíthatók teherautón vagy belvízen. Ez tehát előnyös megoldás lenne. Ráadásul a hűtőlánc csak a végleges célba érésig szakad meg, ami döntő módon befolyásolja a termékek minőségét.”

E-kereskedelem

„Sok virágkereskedő látni szeretné az árut, mielőtt megveszi”, mondja Piet. „Ez sokáig íratlan 'szabály' volt. Manapság egyre többször merül fel a jogosnak tűnő kérdés: vajon szükség van-e erre a szemlére minden alkalommal? Sok kereskedő 20 éven át, évente 200 nap tette ezt, így óriási tapasztalatra tett szert. Manapság már sokan maximálisan megbíznak a termesztőkben. Vagyis egyre kevésbé fontos az áru helyszíni szemrevételezése és jóváhagyása. Mindez kedvező feltételeket jelent az e-kereskedelem kialakulása szempontjából. Segítségével a termesztők és a kereskedők közvetlen kapcsolatot tartanak az Interneten keresztül. A tranzakciót és a pénzügyi adminisztrációt a FloraHolland közreműködésével végzik, de a logisztikai adminisztrációt az ügyfél és a termeszto között közvetlenül zajlik.”

Teherautók

Messze a teherautó a virág- és növény szállítás legnépszerűbb eszköze. „A háztól-házig történő áruszállításnak nincs hatékonyabb járműve a teherautónál”, mondja Bernard Piet. „Az infrastrukturális problémák, a növekvő zsúfoltság ellenére még mindig a közúti szállítása a jövő Európában. Főleg akkor, ha még a jelenleginél is hatékonyabbá tehető. A FloraHolland szerint az EcoCombi a jövő szállítóeszköze. Egy EcoCombi 30%-kal nagyobb szállítmányt képes továbbítani, mint egy jelenlegi szabványos szerelvény, miközben az üzemanyag-fogyasztás csak csekély mértékben változik. Jelenleg minden nap 12 EcoCombi teherautó érkezik Aalsmeerbe. Berakodnak, majd belföldön terítik a szállítmányt. Nem túl sok, de az EcoCombi még kísérleti stádiumban van. Használatuk korlátozott, ugyanis Németország, Belgium és még jó néhány európai ország szakemberei nincsenek meggyőződve a rendszer előnyeiről, így nem engedik az EcoCombit a saját úthálózatukra, ami sajnálatos. Meggyőződésem szerint az EcoCombi járművek széleskörű elterjedése igen hatékony szállítási megoldásokat eredményezne, miközben bizonyítható környezeti előnyökkel járna a rendszer elfogadása.”

DAF független díler-hálózat

Középpontban az ügyfelek optimális elégedettsége

A DAF siker sarokköve természetesen a korszerű termékskála és a termékek mögött álló komplett szolgáltatási csomag. De legalább ennyire fontos a DAF díler-hálózata, amely az elmúlt években jelentős mértékben bővült, és folyamatosan törekszik a minőség és a szolgáltatások javítására, következképpen az ügyfelek elégedettségének kivívására.

A DAF márkaképviselői hálózat különösen Közép- és Kelet Európában bővül jelentős mértékben. Romániában, Lengyelországban, a Cseh Köztársaságban és a Balti Államokban. Csak az említett országokban 14 új képviselő kezdte meg működését az elmúlt évben. Így a DAF több mint 1000 európai helységben van jelen. A DAF stratégiája független képviselőkre épít, független tevékenységük biztosítja az ügyfelek kiszolgálását. Hogy ők is megbíznak a DAF-ban, arra nyilvánvaló bizonyosság, hogy az elmúlt évben több mint 100 millió Eurót fektettek be új és felújított díler létesítményekbe. 2008-ban várhatóan tovább növekszenek a beruházások.

Megbízható partner

A DAF folyamatosan arra törekszik, hogy a díler legmegbízhatóbb és legvonzóbb partnere legyen. Szorosan együttműködve a dílerrel, a DAF a legjobb berendezéseket, élenjáró szolgáltatásokat és korszerű képzési módszereket fejleszt ki számukra. A cél a még magasabbra állított mérce – például minőség és szolgáltatás tekintetében –, és természetesen az ügyfelek elégedettségének folyamatos javítása.

Az ügyfelek elégedettségének felmérése

Vállalati szinten rendszeresen figyelik az ügyfelek elégedettségét. A felmérések eredménye alapján – amit a DAF-nál hagyomá-

nyosan jónak tartanak – a vállalat még intenzívebben képes reagálni az ügyfelek elvárásaira.

Azonos céllal maguk a képviselők is végznek hasonló kutatásokat az „Ügyfél Elégedettség Mérés eszközével”. A DAF értékesítési és szervi dílerei levélben vagy e-mailben kérhetik fel az ügyfeleket a felmérésben való részvételre anonimításuk megőrzése mellett. A megkeresés egy speciális login-számot és jelszót tartalmaz, aminek segítségével az ügyfél hozzáfér a DAF ügyfélszolgálati webhelyhez (www.dafcs.com) és a kérdőívhez. Külön kérdőívek foglalkoznak az értékesítésekkel és a szállítással, a műhellyel és az alkatrészekkel. A kérdőívek kitöltése nem tart tovább öt percnél.

A felmérések eredményei természetesen tájékoztató lehetőséget jelentenek a díler számára. Felfedezheti tevékenysége erősségeit, ugyanakkor világossá válhatnak olyan területek, ahol további fejlesztésre van szükség. A végeredmény: hatékony eszköz az ügyfél-elégedettség további növelésére. A DAF hitvallása: Holnap még jobbnak kell lennie annak, ami ma még elég jó. Ez lényeges, mert ügyfeleink és az ügyfeleink ügyfelei egyre magasabbra teszik a mércét.



Giorgio Ercoli átvesz egy csekket Willem Jan Poppelaars-tól, DAF Trucks N.V. Díler Fejlesztési részlegének munkatársától

A hosszú távú kapcsolat megalapozása

Azok az ügyfeleink, akik kitöltötték a kérdőívet, sorsoláson vettek részt, ami megtörtént, a nyertes az Autotrasporti olasz szállítási vállalat vezetője, Giorgio Ercoli volt, aki a Dell'Angello Renzo DAF díler Collesalvetti-ben nyújtott szolgáltatásait értékelte. „Nagyon jó a kapcsolatunk a dílerrel, teljesen elégedettek vagyunk a szolgáltatással” mondja Giorgio Ercoli. Ezt igazolta a nemrég átadott új FAN XF 105.510 is. A Dell'Angello Renzo DAF díler jólesően fűzte hozzá: „Ha hosszú távú kapcsolatot akarsz kiépíteni az ügyfeleiddel, abban döntő szerepe van az ügyfelek elégedettségének. Nálunk minden alkalmazott erre összpontosít.”

A DAF márkakereskedői hálózat jelentősen bővül Közép- és Kelet-Európában is. Egyedül ezekben az országokban 14 új képviselő kezdte meg működését az elmúlt évben

Cordia d.o.o.,
Medvode, Szlovénia



Neva Západní Čechy s.r.o.,
Pízen, Cseh Köztársaság



ESA Trucks Poznań Sp.Z.o.o.,
Komorniki, Lengyelország



Truck Trading Estonia OÜ,
Harjumaa, Észtország



A Georgi Transporte piacvezető Németországban:

Virágzik a légi teheráru-



A Georgi Transporte 200 teherautót számláló flottájával vezető helyen áll a német légi teherárak közúti fuvarozásának piacán. A járművezetők gyakran 13 napig is megszakítás nélkül róják Európa útjait „Wide Body” DAF-jaikkal.

Átlagosan minden hetedik percben elhagyja a frankfurti repülőtérrel működő Lufthansa Áruközpontját egy, a világ minden tájáról származó légi teheráruval megrakott teherautó. Ez összesen kb. 250 teherautót jelent naponta. Közéjük tartoznak a német piacvezető cég, a Georgi Transporte elegáns teherautói. Az indulási időpontokat pontosan meghatározzák, és a rakományjegyzékeken feltüntetik a járatszámot is. Általában négy légi teheráru rakodólapot tartalmaz a rakomány, amelyeket elektro-pneumatikus görgős szállítószalag továbbít a félpótkocsikba. Az Áruközpont just-in-time rendszerben szállítja a teherárukat a repülőtérre. Kirakodás után a járművezetők megtartják az előírt pihenőidejüket, majd várják a visszafuvar.

Nagyon gyors fejlődés

„A légi szállítmányok közúti fuvarozása nagyon gyorsan növekedett az utóbbi időben”,

mondja Hans Jörg Schonerrenberg, aki a szervezésért felelős a Georgi-nál. „Bárki, aki légi úton kívánja a szállítmányokat továbbítani, kiválasztja az általa óhajtott légi fuvarozó vállalatot, és ezután már nem kell foglalkoznia az áruval.

Az ügyfelek bízhatnak az eredményes és azonnali kiszolgálásban, beleértve a fuvarszervezést, a vámolást és a papírmunkát egészen az áru célba éréséig. Ez egyformán érvényesül valamennyi rakomány ese-

tében, függetlenül attól, hogy hűtött, veszélyes vagy értékes áruk szállításáról van szó”.

A gépjárművezető számára az ideális munka, ha azzal foglalkozik, amit a leginkább szeret: gyűljenek a kilométerek az órában. Erre leginkább éjszaka van lehetőség, amikor nincsenek hosszadalmas forgalmi dugók, idegesítő várakozások és minimális a fizikai stressz. Talán ez magyarázza, hogy a Georgi akár 12 új gépjárművezetőt is szerződtet egy hónapban. Sokan eljönnek olyan vállalatoktól, ahol nem fizetnek időben, vagy ahol a járművezetőt rákényszerítik az előírások megszegésére. Az új gépjárművezetők először egy négynapos tanfolyamon vesznek részt Raunheim-ban, majd csak ezután mennek ki az országútra a tíz sofőr-oktató valamelyikével.

„A DAF teherautók jó arányt képviselnek az ár és a minőség között. A járművezető számára a teherautó a munkahelyet és egyben a lakószobát jelenti; nagyon jól használható az a tér, amit a Super Space Cab biztosít”

szállítás



Fent: Sven Suhr (balra) és Hans Jörg Schnorrenberg a Georgi Transporte-től

Balra: A Lufthansa Cargo egyik AN MD-11F repülőgépe rakodás közben

Rugalmasság

A vállalat folyamatos fejlesztésén túl a vezetéssel töltött, és a pihenő idő EU szabályozása is arra készítette a Georgi-t, hogy több járművezetőt alkalmazzon. „A jogszabályok korrekt alkalmazása azt eredményezi, hogy 20%-kal több járművezetőre van szükség”, mondja Sven Suhr, logisztikai igazgató.

A 20 tagú logisztikai csapat tervei szerint egész Európában üzemeltetni fogják a flottát a hét minden napján. A járművezetőket egy másik 5 tagú csapat fogja szervezni.

Jelenleg mintegy 300 járművezető dolgozik egész Németországban. Hetven százalékuk öt keleti országból érkezett. Váltó-rendszerben dolgoznak: 13 napig folyamatosan – természetesen, figyelembe véve a kötelező pihenőidőt és a hétvégeket, ami előírás egyes EU országokban – majd ezután három vagy négy szabad napot kapnak. A raunheimi létesítménynél többféle teherautó található. Emiatt természetesen nagyfokú rugalmasságra van szükség. Elvileg minden gépjárművezetőnek tudnia kell vezetni minden járművet.

Elégedett járművezetők

„Csak az elégedett alkalmazott garancia a jó szolgáltatásra” jelenti ki Schnorrenberg.

„Ezért minden tőlünk telhető elkövetünk, hogy a járművezetők számára nyilvánvaló legyen: ők a vállalatot képviselik. Mindent elkövetünk, hogy a bennünket elválasztó nagy távolságok ellenére is személyes kontaktust alakítsunk ki a járművezetőkkel. Közös étkezéseket szervezünk, senkinek nem feledkezünk meg a születésnapjáról, mint ahogy megünnepeljük az évfordulókat is. Azt sajnos nem tudjuk biztosítani, hogy a gépkocsi-vezető mindig ugyanazzal a teherautóval dolgozzon. Ez szervezés szempontjából sem valósítható meg.”

A járművezetők nagy többsége elégedett a jelenlegi megoldással. Az elégedettség elkerülése érdekében olyan eljárás szabályzatot alkalmaznak Raunheimban, amely szerint az út elején biztosítják a járművezető számára a tiszta és tökéletes műszaki állapotban lévő járművet. A Georgi kizárólag a legjobb felszereléseket bocsátja a járművezetők rendelkezésére: például minden új járművet alapkötetelményként légkondicionálással szerelik fel. „A DAF teherautóknál jó az arány az ár és a minőség között”, mondja Schnorrenberg, „A járművezető számára a jármű a munkahelyet és a lakószobát jelenti; és örömmel üdvözlözi azt a teret, amit a Super Space Cab biztosít.”

Virágzik a légi teheráru-szállítás

Az IATA-tól (Nemzetközi Légi Fuvarozási Szövetség) származó adatok szerint, a megtett légi utak hossza 2006-hoz viszonyítva 4,3%-kal nőtt 2007-ben. (2006-ban ez a szám 147,5 milliárd tonna-kilométer volt). Az IATA szerint a 240 szövetségi tag-légítársaság örömmel nyugtázta, hogy a nemzetközi légifuvar-piac történetében ez volt a legjobb év, ami 5,6 milliárd dollár nyereséget jelentett. A legnagyobb európai légifuvar-központok, Párizsban (Charles de Gaulle), Frankfurtban, Amsterdamban, Londonban és Luxemburgban vannak.

Szakosodott flotta

A vállalatot, amelyet 1953-ban Siegfried Georgi alapított a siegerlandi Burbachban, most Jürgen Georgi vezeti. A cég vezető szerepet játszik a légi küldemények szárazföldi fuvarozási piacán. A raunheimi Georgi létesítményhez irodák, valamint egy üzem és egy oktató terület tartozik. Legfontosabb ügyfeleik: Lufthansa, Air France; DHL, UPS, Schenker, Swiss Cargo, Air Canada és Cathay Pacific. A járműflotta fele DAF XF95 és XF105 Super Space Cab 380–410 LE teljesítménnyel.

A DAF villámgyors tajvani startja:

A Formosa Plastics kettős



Az FPG korszerű összeszerelő üzeme



Seiko Chen: „Büszkék vagyunk mindarra, amit eddig elértünk”

A DAF 2006 óta tevékenykedik Tajvanon. Megbízhatóságáért, a járművezetőknek nyújtott kényelemért és az alacsony üzemeltetési költségeikért rövid időn belül kitűnő hírnévre tett szert a márka. A Formosa Plastics Transport Corporation (FPTC), immár 135 DAF teherautóból álló flottájával, a holland teherautógyár legnagyobb ügyfelének számít. Okkal...

A szállítási vállalat a Formosa Plastics Group-hoz tartozik (FPG), amely a világon az egyik legnagyobb petrokémiai vállalat. PVC termékeket, valamint egyéb műanyagokat, így polisztert, nyilont és rayont gyártanak. A Group saját kőolaj-finomítóval és erőművel rendelkezik, ahonnan a sziget nagy részét ellátják energiával. Az FPG részt vesz mikro-chipek és egyéb számítógép-alkatrészek gyártásában, ezen kívül negyven hajóból álló flottával is rendelkezik. Mindezek mellett az FPG DAF teherautókat importál, értékesít, és még egy összeszerelő üzemet is működtet. Összesen ötven vállalata

van Tajvanon, Kínában, az USA-ban, a Fülöp-szigeteken és Vietnamban. Az alkalmazottak száma kb. 90 000. Az éves forgalom: 70 milliárd dollár körül van.

27%

Az FPTC szállítási vállalat vezérigazgatója Seiko Chen, aki úgy döntött, hogy a mintegy 600 különböző márkájú teherautóból álló jár-

műállományt egységesíti. A kitüntetett márka a DAF lesz. Chen úr szerepe kettős: a Formosa Plastics Group anyavállalatán belül ő felel az importért, a DAF teherautók összeszereléséért és forgalmazásáért. „Amikor néhány évvel ezelőtt le akartuk cserélni a járműflottát, kapcsolatba kerültünk a DAF-fal,” mondja. „Gondos elemzést követően úgy döntöttünk, hogy a DAF-fal kezdünk. Ezek a teherautók kitűnnek alacsony üzemanyag-fogyasztásukkal és csekély karbantartási költségükkel. Sőt, a gépjárművezetők kifejezetten elismerően nyilatkoztak a kényelemről és a vezethetőségről. Ugyanakkor rájöttünk, hogy az ügyfeleinket is lenyűgözte a DAF minősége, így a DAF behozatal mellett döntöttünk. Ez azt jelenti, hogy helyileg kell a teherautókat összeszerelnünk, tekintettel a készen beszállított teherautók magas, 27%-os importvámjára.

„A DAF teherautók kitűnnek alacsony üzemanyag-fogyasztásukkal és csekély karbantartási költségeikkel. Sőt, a gépjárművezetők elismerően nyilatkoztak a járművek kényelméről és vezethetőségükről”

szerepe

Tizenhét műhelyből álló kiterjedt szervizhálózat segíti elő a DAF terjeszkedését. Linkou létesítmény Tajvan északi részén



CKD (teljesen szétszerelt állapot)

Hetente 5–10 DAF CF készül az FPG modern összeszerelő üzemében az úgynevezett CKD elemekből. A szerkezeti elemek hajón érkeznek az eindhoveni DAF Trucks gyárból. Teljesen összeszerelt állapotban érkeznek a fülkék, a motorok, a sebességváltók és a tengelyek. A Formosa Plastics Group összeszerelést végző munkásait a DAF-nál képezik ki, így a Tajvanon összeszerelt DAF teherautó ugyanolyan magas színvonalat képvisel, mintha Eindhovenben vagy Leylandban gyártották volna.

Fejlődés

Az FPG erőfeszítéseinek köszönhetően időközben más tajvani szállítási vállalat is megismerte a DAF által biztosított minőséget. És ez sikert hozott: 2008 végére mintegy 450 DAF közlekedik majd a szigeten. A 17 állomásból álló kiterjedt szervizhálózat

A Formosa Plastics Transport Corporation 600 tehergépkocsijából álló flottájában 136 viseli a DAF emblémát. A járművek a sziget egész területén szállítják a csoport különféle termékeit. Leginkább a vontató-pótkocsi kombinációt használják. „A következő években az egész flottánk DAF-okból fog állni”

elősegíti a DAF tajvani előretörését. „Büszkék vagyunk arra, amit eddig elértünk,” mondja Chen úr, a jelenlegi DAF import és forgalmazási eredmények birtokában. „Itt a japán márkák uralkodnak a piacot, főleg alacsony árúknak köszönhetően. De az alacsony kilométerenkénti költség is egyre fontosabb értékesítési érv Tajvanon. És e tekintetben a DAF-nak nincs versenytársa.”

Az FPG egyike a világ legnagyobb petrokémiai vállalatának



A szállítás Tajvanon

Tajvan (eredetileg Formosa) szigete a Kelet-Kínai tengerben fekszik, Kínától keletre, Japántól délnyugatra és a Fülöp-szigetektől északnyugatra. Fővárosa Tajpei. A sziget sűrűn lakott, majdnem 23 millió ember él a 35 980 km²-nyi területen (Hollandiának kb. 85%-a). Tajvan fejlett ország, főleg csúcstechnológiai termékeket előállító sok, korszerű ipari létesítménnyel. Infrastruktúrája kiváló, modern, folyamatosan bővülő úthálózattal (az utak teljes hossza: kb. 34 500 km). A szigetnek számos nagy kikötője is van, nagy kezelési kapacitással és jelentős konténer forgalommal. A tengeri teherszállítás jelentős mértékben részesedik a nemzetközi áruforgalomból, 274,23 millió tonna volt 2006-ban. A volumen 200-szorosa a légi teherforgalomnak. 2006-ban a nemzetközi áruforgalom 89%-át teherautók bonyolították le. A teherautóval teljesített teljes tonnaforgalom 2006-ban 5,8%-kal emelkedett az előző évhez képest, több mint 594,21 millió tonna volt.

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



A gazdasági növekedés és a szállítás megbonthatatlan egység

Merre tart az áruszállítás?



Charles Burki művész/festő/illusztrátor (1909–1994), aprólékosan és realiztikusan, sok évre előre álmolta meg a DAF reklámanyagot. Időnként elragadtatta magát, és olyan terveket készített, amelyekben inkább a fantázia, mint a tények kerekedtek felül. 1971-ben például megjelent DAF járműveket ábrázoló futurista naptára. Elképzelése szerint a nemzetközi közúti forgalomban az egysínű interkontinentális utaké a jövő. A nagy sebesség miatt a vezetést és a távolságot radarral és elektronikus sávirányítással kell figyelni.

A gazdaság növekedése, az ember és az áruszállítás megbonthatatlanul összekapcsolódik. Szállítás, illetve mobilitás nélkül nincs gazdasági növekedés. Természetesen ennek a fordítottja is igaz: a gazdasági növekedés lényegénél fogva a szállítás és a mobilitás fejlődését eredményezi. Az előrejelzések szerint például várható, hogy az Európai Unióban elszállítandó áruk teljes tömege mintegy 60%-kal fog növekedni az elkövetkező 25 év során. Ehhez intelligens megoldásokra lesz szükség, ami azt jelenti, hogy minden közlekedési módot a lehető leghatékonyabban kell kihasználni.

Ron den Engelsen

Az Európai Bizottság Energia- és Közlekedésügyi Igazgatósága szerint az elkövetkező évtizedekben az európai áruszállítás markáns növekedésére lehet számítani. Számítások szerint Európában a növekedés hasonló mértékű lesz, mint a nemzeti össztermék növekedése. Közép- és Kelet-Európában az áruszállítás várhatóan valamivel nagyobb ütemű lesz, mint Nyugat-Európában, de átlagosan 2–3%-os évenkénti növekedésre lehet számítani. Ezek a számok megegyeznek a svájci kutatási központ, a Prognos adataival, amely több évvel ezelőtt jelentős növekedést jelzett az áruszállítás volumene tekintetében, és ez helyesnek bizonyult.

60%-os növekedés az áruszállításban

Napjaink és 2030 között 60%-os emelkedésre számíthatunk az Európai Unióban szállított össztermék tekintetében. Ebből logikusan következik, hogy tovább nő a haszonjárművek iránti kereslet. 2007-ben hozzávetőleg 337 000 új nehéz tehergépkocsit helyeztek forgalomba az EU-ban, azaz olyan teherautókat, amelyeknek az össztömege meghaladta a 15 tonnát. Előrejelzések szerint ez a szám 2015-re mintegy 400 000-re növekszik, és 2030-ban még nagyobb darabszám-



mal kell számolni. Kivéve, ha nem történik valamilyen drámai változás az áruszállítás módjában, ami természetesen nem várható.

Gyakorlatilag nem lesz változás a szállítási munkamegosztásban

Általában azt feltételezik, hogy az elkövetkezendő évtizedekben a különböző áruszállítási módok részaránya nem fog változni. Az EU-ban a teljes áruszállítási volumenből a tengeri szállítás, különösen a rövid távú tengeri szállítás részesedése hasonlóan jelentős lesz, mint a csővezetékes és a közúti szállítás. Ezek jelenleg is a legfontosabb áruszállítási módok. A belvízi forgalom jelentős mértékű növekedését is prognosztizálják. A dolgok jelenlegi állása szerint azonban a vasúti árufuvarozás lényegesen elmarad a többi áruszállítási módhoz képest. Sajnálatos tény, mivel ahhoz, hogy az összes szállítási igény növekedését kielégítsék, minden közlekedési formának a lehető legnagyobb mértékben kell teljesítenie. Ellenkező esetben Európának komoly problémával kell szembesülnie. Ha nem kerül sor jelentős, innovatív és különösen intelligens lépésekre, rendkívüli zsúfoltság alakulhat ki. Ez kiváltképpen Európa gazdasági „szívében” és környékén lesz megfigyelhető. Éppen ott,

ahol a szállítás és a mobilitás nélkülözhetetlen a gazdaság számára.

Új módszerekre van szükség

Hogyan fogják kezelni Európában a fokozódó szállítási igényeket? Nem éppen most van itt az ideje egy hatékony és pragmatikus stratégiának, most, amikor Európa nyitott az új szemléletek irányában? Igazság szerint már az eddigiek során is megvalósult számos innovatív ötlet. Amikor az elkövetkezendő időszakban nyilvánvalóan számos új utat kell építeni, felvetődik a kérdés, hogy vajon optimálisan használják-e ki a már rendelkezésre álló infrastruktúrát? Rendelkezésre állnak-e már a szűk forgalmi keresztmetszetek enyhítésének lehetőségei? A teherautók és az autóbuszok számára létesített forgalmi sávok sikeresnek bizonyultak, de csak nagyon kevés ilyen forgalmi sáv lé-

tezik Európában. Túlságosan kevés a városközi autópályák száma is, és a forgalmi dugók kialakulásának megelőzésére kevés helyen különítik el a helyi és a helyközi forgalmat. Az új aszfaltburkolatokon kívül még mindig sok a tennivaló. Például a meglévő infrastruktúra-kapacitás jobb kihasználása. Az úthálózat megbénul csúcsidőben. Viszont éjjel jelentős szabad kapacitással számolhatunk. Az éjszakai áruszállítás ösztönzésével a forgalomszervezés hozzájárulhatna az úthálózat jobb kihasználásához.

Intelligens, integrált megoldásokra van szükség

Innovatív koncepciók, mint például a zsúfolt területeken alkalmazott forgalomszabályozási- és automatikus útvonal-áttervezési rendszerek, vagy például a járművek közötti kommunikáció, szintén elősegítik a létező

A közúti áruszállítás a legsokoldalúbb és az egyik leghatékonyabb áruszállítási forma jelenleg. És az marad a jövőben is. A korszerű tervezési rendszerek, a kommunikációs eszközök és a telematika alkalmazásával a közúti szállítás hatékonyabbá vált, mint valaha



A logisztikai folyamatok sokkal hatékonyabb megszervezésének műszaki lehetőségei messze nincsenek kimerítve. Példaként vegyük a városi áruterítésre szolgáló „City Box”-ot. Egy hasonló elgondolás kitűnő megoldást jelenthetne hibridhajtású járművekkel, vagy más csendes áruterítő teherjárművekkel kombinálva

Az úthálózat kapacitása kimerül csúcsidőben, viszont rendelkezésre áll az éjszaka folyamán

közúti infrastruktúra jobb kihasználását. A logisztikai folyamatok sokkal hatékonyabb megszervezésének műszaki lehetőségei még messze nincsenek kimerítve.

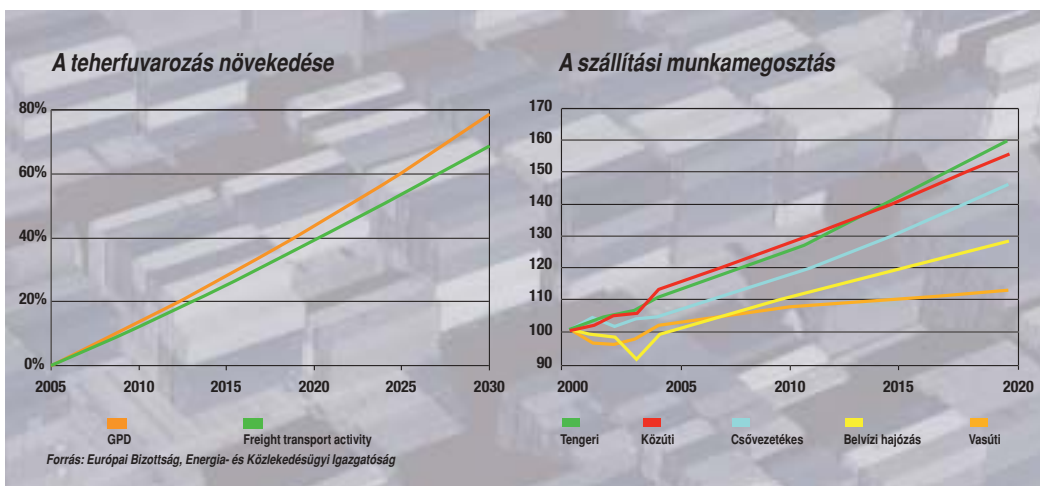
Kár, hogy a városi áruterítés „City Box”-hoz hasonló megoldása – amely rendelkezésre áll, és amelynek a kialakításához a DAF hozzájárult – nem sikeres. Pedig egy ilyen elgondolás, összekapcsolva a hibridhajtású vagy más, rendkívül csendes üzemű áruterítő járművekkel kitűnő megoldást jelenthetne. A hosszabb és nehezebb teherautók használata, mint az „EcoCombi”, szintén jelentős mértékben növelheti a szállítási hatékonyságát, és a közúthálózat jobb kihasználtságát. Jó szállítási teljesítményüknek köszönhetően az EcoCombi járműveknek lényegesen alacsonyabb az 1 tonnára eső káros anyag kibocsátása, amiből egyformán profitál a gazdaság és a környezet. A DAF Trucks

a 80-as évek óta érvel a hosszabb és nagyobb méretű teherautó-szerelvények európai elterjesztése mellett.

A jövő a hatékony közúti szállításé

Jelenleg a közúti áruszállítás a legsokoldalúbb és az egyik leghatékonyabb árutovábbítási szállítási forma, és vélhetően az marad a jövőben is. A korszerű tervezési rendszerek, kommunikációs eszközök és a telematika alkalmazásával a közúti szállítás hatékonyabbá vált, mint valaha. Az üresen megtett teherjármű-kilométerek száma csak töredéke a korábbiaknak. Ráadásul a modern teherautók üzemanyag-takarékosak, az Euro 5 teherautók pedig a káros emisszióknak csak töredékét produkálják. Mindez azt jelenti, hogy a közúti áruszállítás is jelentős mértékben fenntarthatóbbá vált. Egyedül a közúti szállítás képes maradékta-

lanul teljesíteni a háztól-házig szállítás feladatát. Ezért a hatékony közúti szállításra továbbra is döntő szerep hárul a holnap Európájában. Ez azonban mit sem von le abból a tényből, hogy a többi szállítási módnak szintén ki kell vennie a ráeső részt a növekvő áruszállítási igények kielégítéséből. A tengeren kell továbbítani mindazt, ami ezen az úton továbbítható! Menjen a vasúton mindaz, ami elmehet a vasúton! Küldjük légi úton mindazt, aminek így kell elmenie! És szállítsuk a közúton azt az árut, amely számára ez a leghatékonyabb megoldás! Minden esetben komolyabban kell ellenőrizni, hogy az egyes termékek szempontjából ténylegesen a legmegfelelőbb, a leghatékonyabb és a leginkább fenntartható szállítási módszerre esett-e a választás. A növekvő szállítási és mobilitási igények nem oldhatók meg kizárólag a fejlettebb közúthálózzal. A fokozódó európai áruszállítás és az emberek növekvő mobilitása összeurópai kihívás. Erre a problémára strukturális megoldást csak akkor találnak, ha az összes érintett fél közösen alakítja ki a jövő új módszereit.



Az Európai Bizottság Energia- és Közlekedésügyi Igazgatósága által végzett számítások szerint az EU-ban a továbbítandó áruk összértékének növekedése az elkövetkezendő évtizedekben nagyjából lépést fog tartani a nemzeti össztermék növekedésével. Aligha lehet bármilyen változásra számítani az egyes közlekedési módok részesedésében. Ez azt jelenti, hogy a közúti forgalom, amit a vörös vonal jelez, az elkövetkezendő években továbbra is jelentős növekedést mutat majd



JAVÍTSA LÁTÓTERÉT MOST!



**És ne csak azért,
mert kötelező**

Annak érdekében, hogy csökkenjen a teherautók által okozott súlyos és halálos balesetek száma a városi utakon a járda felőli kanyarodásnál és az autópályákon történő sávváltások során, az EU a nagy látószögű visszapillantó tükrökre és a közelre látó tükrök akciósugarára vonatkozóan új rendelkezés bevezetését tartotta szükségesnek.

A rendelkezés 2009. áprilisban lép hatályba. Csak az új járműveket fogja érinteni, de visszamenőleges hatállyal a tükröket minden, 2000. januárja után forgalomba helyezett, 3,5 tonnánál súlyosabb haszonjárműre fel kell szerelni. A törvény betartását szigorúan fogja ellenőrizni a hatóság és a biztonsági szervek. Az ön járművére illetve járműállományára vonatkozó jogi követelmények teljes egészükben megtekinthetők az erre szánt weboldalon:

WWW.CHECKYOURMIRROR.COM



A PACCAR Financial az ön legjobb partnere a DAF teherautók finanszírozásában

Ha az ön következő DAF teherautóját vagy a pótkocsiját finanszírozni kell, szövetkezzen a PACCAR Financial-el. Mint a DAF Trucks N.V. belső pénzügyi vállalata, mi a DAF teherautók (új és használt) legszakavatottabb pénzügyi szakértői vagyunk.

Szállítóipari ismereteink és tapasztalataink jelentik a biztosítékot, hogy megtaláljuk az ön számára a lehetséges legjobb megoldást.

Vegye fel a kapcsolatot a DAF dilerével, hogy létrejöhessen a partnerkapcsolat a PACCAR Financial, a DAF Trucks és ön között.

