



fleetLOG

TRANSPORT • LOGISTYKA • BIZNES

RAJD DAKAR 2024

Czesi pokonują
Holendrów

LOGISTYKA OSTATNIEJ MILI

Obsługa zwrotów

NORMA EURO 7

Nie tylko dla aut
spalinowych

DAF XB

Komfort i ekonomia w mieście



**OUR SERVICES.
YOUR SUCCESS.**

YES!



THE TRUCK & TRAILER
SPECIALIST

- sprzedaż naczep Schmitz Cargobull
- sprzedaż zabudów Schmitz Cargobull
- sieć serwisowa 24h w całej Europie
- umowy Full Service
- serwis napraw powypadkowych i bieżących
- centralny magazyn części zamiennych
- finansowanie fabryczne
- wynajem długookresowy



EWT Truck & Trailer Polska Sp. z o.o.
Generalny Przedstawiciel Schmitz Cargobull AG



+48 22 733 53 00
www.ewt.pl

authorized
Partner of

**SCHMITZ
CARGOBULL** 

NIE TYLKO CO₂

Wygląda na to, że los normy Euro 7 już został przesądzony. Będzie dotyczyć nie tylko samochodów spalinowych, ale również elektrycznych. Jak to możliwe? Otóż nie będzie regulowała jedynie poziomu emisji spalin, w tym CO₂, ale również będzie dotyczyć poziomu zanieczyszczeń wynikających ze ścierania się opon czy pracy hamulców. Samochodom elektrycznym dorzucono również np. minimalny poziom pojemności baterii, jaki musi być utrzymany w określonym czasie. Producenci jednak nie powinni się tym zaniepokoić. Już dzisiaj oferują baterie, które z nawiązką spełniają wytyczne Unii.

Zastanawiające jest jednak, jak ustawodawcy zamierzają wychwycić emisję z hamulców czy opon. To bardzo trudne do zmierzenia w praktyce parametry i bardzo wrażliwe na zmieniające się warunki. Inaczej guma będzie ścierać się np. na asfalcie, inaczej na betonie. Pewnym wyznacznikiem jest tutaj opór toczenia, czyli preferowane będą opony o mniej agresywnym bieżniku, ale też o niższej trwałości. A to oznacza, że będą musiały być częściej wymieniane, czyli trudno stwierdzić jednoznacznie, ile na tym zyska środowisko, a ile straci (pieniędzy) użytkownik. Podążając w kierunku elektromobilności, można dostrzec dodatkowy problem z tym związany. Otóż z racji akumulatorów trakcyjnych, które wciąż sporo ważą, samochody elektryczne są cięższe od spalinowych, a co za tym idzie potrzebują też opon o wyższej nośności, czyli



masywniejszych. Ścieranie opon natomiast w samochodach elektrycznych powinno przebiegać łagodnie ze względu na hamowanie w dużej mierze za pomocą silnika, czyli rekuperacji.

Nie mniej kłopotliwe jest mierzenie emisji zanieczyszczeń z hamulców. Tu też wiele zależy od warunków jazdy i zastosowanego napędu. Pozornie bardziej korzystny dla żywotności hamulców system rekuperacji w pojazdach elektrycznych, może wpływać na ich szybszą degradację. Gdy rzadko używamy hamulców, tarcze rdzewieją. Rdza ściera się, gdy od czasu do czasu ostrzej zahamujemy, ale wówczas emisja też nie jest mała, natomiast zużycie hamulców duże. I tak kolo się zamyka. Z jednej strony zabieramy, z drugiej dokładamy.

Norma emisji Euro 7 jest jeszcze w fazie projektowania. Gdyby dzisiaj została zaklepana, zaczęłyby obowiązywać w 2026 r. Można więc założyć, że do tego czasu może się jeszcze wiele zmienić. Producenci pojazdów jednak mają niewiele czasu, żeby dostosować swoje spalinowe układy napędowe do wyśrubowanych poziomów emisji, a jednocześnie muszą myśleć o napędach elektrycznych i wodorowych, bo ten kierunek jest dzisiaj najbardziej prawdopodobny. Czekają ich więc spore wydatki, które niechybnie przełożą się też na koszty zakupu nowych środków transportu.

Katarzyna Dziewicka
k.dziewicka@f-log.pl

fleetLOG
MAGAZYN • PORTAL

WYDAWNICTWO
Press Office Katarzyna Dziewicka
ul. Idzikowskiego 4/35
00-710 Warszawa

ISSN 2956-6541

www.fleetlog.pl

Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.

NIP: 521 209 96 90

MEDIA
SPOŁECZNOŚCIOWE

Wydawca / Redaktor naczelna

Katarzyna Dziewicka
tel. +48 691 311 680, k.dziewicka@f-log.pl

Z-ca redaktora naczelnego

Michał Kij
tel. +48 691 888 829, m.kij@f-log.pl

Dział reklamy i marketingu

Jarosław Dynek
tel. +48 694 725 118, j.dynek@f-log.pl

Redakcja i współpraca:

Damian Dziewicki, Jan Getter,
Marcin Lewandowski

SPIS TREŚCI

TRANSPORT MIEJSKI

DAF XB. Nowa energia
w mieście 4

ROZWÓJ

Berger wspólnie
ze Schmitzem..... 7

OBSŁUGA

Jakość obsługi
w centrum uwagi..... 8

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Euro 7 – norma przejściowa?... 10

PRAWO

Przewoźnik i jego odpowiedzialność za powierzony ładunek
w świetle przepisów prawa 23
Polisy OCP i ich wady 24

LOGISTYKA 4.0

Zwroty – okazja,
a nie problem 26
„Ladies w Logistyce”
i TalentHUB 29

PRODUKCJA

Wielton z większym
potencjałem 30

SPORT

Wielki powrót Czechów.
Rajd Dakar..... 32

NASZ TEST

Poza schematem. Lexus LBX. ... 36
Kociak z rodowodem.
Jaguar F-Pace 38

DAF XB

NOWA ENERGIA W MIEŚCIE

Najnowszy DAF XB podnosi standardy w dystrybucji. Warianty z silnikiem wysokoprężnym mogą być zasilane biopaliwami, a w gamie są również podwozia elektryczne.



Nowory XB zastępuje DAF-a LF. Jest proponowany w wersjach o dmc od 7,5 do 19 ton, a ofertę uzupełnia seria XBC przeznaczona do trudnych warunków eksploatacji panujących np. w branży budowlanej czy komunalnej. Wariant elektryczny występuje w odmianach o dmc 12, 16 i 19 ton.

Debiut DAF-a XB jest zwieńczeniem wymiany całej gamy modelowej holenderskiego producenta, rozpoczętej w 2021 roku z chwilą debiutu wielokrotnie nagradzanej serii XF, XG i XG+, do której jesienią 2022 roku dołączył XD. Najnowszy XB został oficjalnie zaprezentowany po raz pierwszy podczas targów Solutrans w Lyonie w październiku 2023 roku.

Wygodny w mieście

Nowy DAF nawiązuje stylem do cięższych modeli. Wewnątrz znajdziemy m.in. nową kierownicę i 12-calowy wyświetlacz, który zastępuje wskaźniki analogowe. Poza stale widocznym, pod-

stawowym zestawem informacji, ekran daje dostęp do systemów pojazdu oraz licznych danych o eksploatacji. Kierowca może uporządkować podawane informacje zgodnie z własnymi preferencjami. Estetyczna tablica rozdzielcza jest charakterystyczna dla DAF-ów: przelączniki i pokręta są stosunkowo duże i łatwo

dostępne. Kabina oferowana jest w trzech typach: dziennej Day, dziennej wydłużonej Day Extended oraz sypialnej Sleeper Cab. Wewnątrz mogą być dwa lub trzy miejsca. Komfortowe fotele są obszyte w taki sam sposób jak w większych DAF-ach.

Kabina XB jest nisko zawieszona, co wraz z szeroko otwierającymi się drzwia-

mi i wygodnymi stopniami jest najlepszym rozwiązaniem dla kierowcy, który musi często wsiadać i wysiadać z samochodu. Znakomitą widoczność można jeszcze zwiększyć, zamawiając opcjonalne okno krawężnikowe w dolnej części drzwi pasażera. Smukłe lusterka wsteczne dobrze spełniają swoje zadanie, a jed-

DAF XB – silniki

Silniki wysokoprężne

Typ	Liczba cylindrów	Pojemność (l)	Moc (KM/kW/obr/min)	Moment obr. (Nm/obr/min)
Paccar PX-5	4	4,5	170/124/2300	700/1100–1700
Paccar PX-5	4	4,5	190/139/2300	750/1200–1700
Paccar PX-5	4	4,5	210/153/2300	800/1300–1700
Paccar PX-7	6	6,7	230/167/1900	900/900–1800
Paccar PX-7	6	6,7	260/189/2100	1000/1000–1700
Paccar PX-7	6	6,7	290/212/1900	1100/1100–1600
Paccar PX-7	6	6,7	310/227/2200	1200/1200–1500

Silniki elektryczne

Moc ciągła (kW)	Moment obr. ciągły/szczytowy (Nm)
120	950/2600
190	1850/3500



Mariusz Piszczek,
dyrektor zarządzający,
DAF Trucks Polska



W tym roku wprowadzamy na rynek model – DAF XB, który jest następcą modelu LF. Główną zmianą jest nowy układ napędowy. Nasi klienci mogli zamawiać LF-a z tym układem napędowym w ostatniej fazie jego produkcji. Zaprojektowano go z myślą o najnowszej gamie pojazdów. Mamy tu do czynienia z najnowocześniejszą, 8-stopniową automatyczną skrzynią biegów. Układ ten jest bardziej ekonomiczny, a jakość pracy – zdecydowanie lepsza. Biegi zmieniają się szybciej, płynność działania jest na bardzo wysokim poziomie. Zmiany na zewnątrz są kosmetyczne, ale uwzględniają lepsze właściwości aerodynamiczne. Zmieniły się też pewne elementy w kabinie, co miało na celu poprawę komfortu pracy kierowcy. Oferta poszerzyła się, podobnie jak w innych modelach, o wzmocnioną wersję XBC. Ten model doskonale sprawdzi się w trudniejszych warunkach pracy, np. zastosowaniach komunalnych. Jesteśmy przekonani, że nasi klienci docenią wydajność, bezpieczeństwo i komfort pracy kierowcy, który charakteryzuje całą nową gamę naszych samochodów, w tym oczywiście również XB. Przed tego typu pojazdami stawiane są konkretne wymagania. Muszą być zwrotne, niezawodne i oszczędne. Istotnym aspektem jest również konstrukcja przyjazna dla firm zabudowujących. I pod tymi względami na pewno nie mamy się czego wstydić. Nie odbiegamy od tego, co jest oferowane na rynku, a pod wieloma względami wyznaczamy wręcz trendy. Nie należy też zapominać o stronie finansowej. Będziemy mieli bardzo interesującą ofertę w tym roku dla tego typu pojazdów.

nocześnie nie zakłócają widoczności do przodu i na boki, co ma szczególne znaczenie w intensywnym ruchu miejskim.

Kabina została dopracowana aerodynamicznie. W redukcji oporu powietrza i hałasu pomagają również doskonale spasowane elementy kabiny, czym XB dorównuje większym modelom, z XG+ na czele.

Uwaga, piesi!

Na pokładzie DAF-a XB jest pakiet zaawansowanych układów wspomagających jazdę, które zapewniają wysoki poziom bezpieczeństwa i komfortu. Model ten już dziś spełnia wszystkie wymagania odnośnie wyposażenia podnoszącego bezpieczeństwo, które zaczną obowiązywać od 1 lipca 2024 roku, a nawet je wyprzedza.

XB ma zaawansowany awaryjny układ hamulcowy (Advanced Emergency Braking System, AEB). Współpracuje on z systemem Drive-off Assist, który korzystając z radaru i kamery, ostrzega kierowców o najbardziej wrażliwych użytkownikach dróg znajdujących się przed pojazdem, np. pieszych czy rowerzystach. Układ Event Data Recorder rejestruje obrazy i dane po aktywacji ostrzeżenia dotyczącego układu hamulcowego ABS, a DAF Turn Assist ostrzega o obecności rowerzystów czy pieszych w martwych polach pojazdu. Układ DAF Drowsiness Detection monitoruje czujność kierowcy i zaleca przerwanie jazdy, jeśli wykryje, że kierowca jest zmęczony.

Ponadto każdy DAF XB jest wyposażony w układ Speed Limit Recognition informujący kierowcę o ograniczeniach prędkości oraz układ Lane Change Assist, który ostrzega o niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu.

Niska masa, wysoka wydajność

DAF XB jest dostępny jako podwozie 4x2 w wielu wariantach rozstawu osi od

3,15 do 6,9 m. Dodając do tego różne długości podwozia, można na nim montować zabudowy o długości przekraczającej 9 m. Podwozia XB mają nową siatkę otworów w ramie, co ułatwia montaż zabudów. Nowością są odmiany wstępnie przygotowane do określonych zastosowań np. poprzez przeniesienie układu wydechowego, akumulatora czy zbiorników paliwa i powietrza. W ten sposób nabywca otrzymuje pojazd, który z łatwością można zabudować wywrotką czy zamiatarką.

Dodatkowo DAF proponuje serię XBC, która jest przystosowana do jazdy po

drogach nieutwardzonych pod wysokim obciążeniem. DAF XBC jest dostępny wyłącznie jako 19-tonowe podwozie o wyjątkowo dużym prześwicie 255 mm i kącie natarcia 25°. Pojazd ma ponadto stalową zderzak oraz stalową płytę osłaniającą chłodnicę i silnik. Dzięki temu może z powodzeniem wykonywać różnorodne zadania w budownictwie czy pracować np. przy zimowym utrzymaniu dróg.

Wszystkie podwozia XB i XBC mają stosunkowo niską masę własną, co sprzyja podnoszeniu ładowności, a tym samym wydajności pojazdu i wprost

przekłada się na wysoką rentowność eksploatacji.

Paliwa odnawialne

DAF XB napędzany jest 4-cylindrowymi silnikami wysokoprężnymi Paccar PX-5 o mocy od 170 do 210 KM oraz 6-cylindrowymi Paccar PX-7 o mocy od 230 do 310 KM. Te nowoczesne i wydajne jednostki napędowe osiągają maksymalny moment obrotowy przy niskich prędkościach obrotowych, co przyczynia się do obniżenia zużycia paliwa. Sil-

Wewnątrz XB panuje znany z innych modeli DAF-a porządek. Duże przetaczalniki są łatwo dostępne. Nowością są cyfrowe wskaźniki, które kierowca może dopasować do własnych potrzeb.

Elektryczny DAF XB Electric ma zasięg dochodzący do 350 km. Tyle w zupełności wystarcza w typowych warunkach miejskich.



TRANSPORT MIEJSKI

nik pracuje również ciszej, co podnosi komfort kierowcy.

Ekologiczne zalety układu napędowego nowego DAF-a można zwielfokrotnić, tankując paliwa odnawialne. Silniki Paccar PX-5 i PX-7 mogą być napędzane uwodornionym olejem roślinnym (HVO). Jest to biopaliwo, które pozwala zredukować emisję CO₂ nawet o 90%, licząc „od źródła do koła”. W dobie opłat za drogi uzależnionych od emisji CO₂ oraz stref niskoemisyjnych może to być ważny argument dla użytkowników.

Wspomniane jednostki napędowe mogą współpracować z 6- lub 9-biegowymi skrzyniami ręcznymi. Nowością jest 8-biegowa, automatyczna skrzynia PowerLine. Jest to klasyczny „automat” z przekładnią hydrokinetyczną, który zastępuje zautomatyzowane skrzynie ZF AS Tronic stosowane w DAF-ie LF. Dobór przełożeń tej skrzyni pozwala maksymalnie wykorzystać osiągi silników z korzyścią dla wysokiej wydajności i niskiego zużycia paliwa. Skrzynia PowerLine płynnie zmienia biegi, utrzymując wysoki moment obrotowy silnika, co przekłada się na wygodną jazdę i sprawne przyspieszanie. Funkcja szybkiego ruszania po zwolnieniu pedału hamulca (urges-to-move) ułatwia manewrowanie i sprawną jazdę po zatłoczonych ulicach. Ponadto do pojazdów specjalnych nadal oferowana jest automatyczna skrzynia Allison.

Cichy i czysty

Dla użytkowników zainteresowanych radykalną redukcją emisji DAF przewidział wariant XB Electric, który uzupełnia



Układ napędowy z silnikiem Paccar PX-7. Podobnie jak w przypadku silnika PX-5 dostępna jest z nim nowa, automatyczna skrzynia PowerLine.

Silnik Paccar PX-5 jest zwartą, 4-cylindrową jednostką napędową, która tak jak większy PX-7 może być napędzana biopaliwem HVO.



W modelu XB Electric stosowane są akumulatory litowo-żelazowo-fosforanowe (LFP) o pojemności nominalnej od 141 do 282 kWh. Do zalet tego modelu należy możliwość ładowania prądem zmiennym.

gamę elektrycznych pojazdów producenta, zawierając już cięższe modele XD Electric i XF Electric. Najkrótsze podwozia XB Electric mają rozstaw osi 4,2 m. Zwinna w zakamarkach miast wersja 12-tonowa ma 17,5-calowe koła oraz kabinę z pojedynczym stopniem wejściowym.

Silnik elektryczny w XB Electric występuje w wersjach o mocy ciągłej 120 lub

190 kW. Ciągły moment obrotowy wynosi odpowiednio 950 i 1850 Nm (szczytowy 2600 i 3500 Nm). DAF stosuje bezpieczne, pozbawione kobaltu i magnezu, akumulatory litowo-żelazowo-fosforanowe (LFP) o wysokiej gęstości energii. Są oferowane w pakietach o pojemności nominalnej od 141 do 282 kWh. Zasięg DAF-a XB Electric dochodzi do 350 km.

Do zalet XB Electric należy możliwość ładowania prądem zmiennym (AC) ze zwykłej sieci elektroenergetycznej, co dobrze sprawdza się, gdy samochód wraca do bazy na noc. Dostępne jest również szybkie ładowanie prądem stałym (DC) o mocy do 150 kW przy napięciu 650 V, które pozwala uzupełnić poziom energii od 20 do 80% w czasie od 40 do 70 minut, zależnie od wielkości pakietu akumulatorów.

Elektryczna wersja znakomicie sprawdzi się w terenie zurbanizowanym, zwłaszcza w strefach z ograniczeniami emisji spalin i hałasu. DAF wspiera nabywców XB Electric, oferując różnorodne rozwiązania do ładowania, porady dotyczące planowania tras oraz częstotliwości i metod uzupełniania energii, a także specjalne szkolenia dla kierowców, które pozwalają w pełni wykorzystać zasięg i możliwości pojazdów.

Nowy DAF XB jest interesującą propozycją pojazdu miejskiego, który z powodzeniem może realizować zadania związane z dystrybucją, pracami komunalnymi, remontowymi czy budowlanymi. Liczne systemy wspomagające jazdę oraz ekologiczne układy napędowe są ważnym atutem we współczesnych miastach, w których dużo uwagi poświęca się bezpieczeństwu ruchu i jakości powietrza. ■

Oprócz kabiny dziennej, DAF XB może mieć kabinę dzienną wydużoną oraz sypialną z pojedynczą leżanką. Dodatkowe okno w dolnej części drzwi pasażera polepsza widoczność.



■ ZDJĘCIA: Berger, Schmitz Cargobull

Od tego roku naczepy Berger można kupić w sieci sprzedaży Schmitz Cargobull. Jest to efekt przejęcia przez Schmitza w zeszłym roku 49% udziałów austriackiego producenta.

Berger jest uznanym specjalistą w produkcji lekkich pojazdów o wysokiej jakości, w tym naczep kurtynowych, platform oraz podwozi dla cystern. Zakład firmy znajduje się w Radfeld w Tyrolu w Au-

Boris Billich,
dyrektor sprzedaży
w Schmitz Cargobull



„Jesteśmy bardzo zadowoleni, że dzięki współpracy z firmą Berger będziemy mogli zaoferować naszym klientom jeszcze szerszą gamę produktów”.

strii. W 2022 roku dostarczono na nasz rynek 534 naczepy tego producenta, a w minionym – 298.

– Jesteśmy bardzo zadowoleni, że dzięki współpracy z firmą Berger będziemy mogli zaoferować naszym klientom jeszcze szerszą gamę produktów. Klienci mogą teraz kupować wyspecjalizowane lekkie pojazdy Ecotrail za pośrednictwem partnerów firmy Schmitz Cargobull. Przewoźnicy zyskują dostęp do większej oferty po-

BERGER WSPÓLNIE ZE SCHMITZEM



jazdów i rozbudowanego pakietu usług dla produktów obu firm – podkreśla Boris Billich, dyrektor sprzedaży w Schmitz Cargobull.

– Nasze lekkie naczepy Ecotrail cieszą się szczególnie dużą popularnością

Andreas Schmitz,
dyrektor generalny firmy
Schmitz Cargobull



„Chcemy stworzyć wymierną wartość dodaną dla klientów BergerEcotrail poprzez płynną integrację przyszłościowych rozwiązań, takich jak telematyka TrailerConnect firmy Schmitz Cargobull”.

wśród klientów zainteresowanych wysoką ładownością. Wysoka ładowność oznacza większą wydajność, a jednocześnie sprzyja zrównoważonemu rozwojowi. Nasi klienci mogą teraz korzystać z ogólnoeuropejskiej sieci sprzedaży i serwisu Schmitz Cargobull, która oferuje ogromną wartość dodaną – dodaje Roland Schneider, dyrektor sprzedaży w Berger Fahrzeugtechnik.

Naczepy Berger zostaną również objęte usługami, proponowanymi do pojazdów Schmitz.

– To strategiczne partnerstwo otwiera nowe perspektywy rozwoju produktów – zauważa Andreas Schmitz, dyrektor generalny firmy Schmitz Cargobull. – Chcemy stworzyć wymierną wartość dodaną dla klientów BergerEcotrail poprzez płynną integrację przyszłościowych rozwiązań, takich jak telematyka TrailerConnect firmy Schmitz Cargobull. Współpraca wzmacnia naszą pozycję jako dostawcy zrównoważonych i wydajnych rozwiązań transportowych

Roland Schneider,
dyrektor sprzedaży
w Berger Fahrzeugtechnik



„Nasze lekkie naczepy Ecotrail cieszą się szczególnie dużą popularnością wśród klientów zainteresowanych wysoką ładownością. Wysoka ładowność oznacza większą wydajność i sprzyja zrównoważonemu rozwojowi”.

w Europie. Daje również możliwości dalszego rozwoju naszej gamy produktów i synergii dotyczącej wspólnych komponentów lub rozwoju telematyki. ■

JAKOŚĆ OBSŁUGI W CENTRUM UWAGI

– Tak dynamicznego rozwoju nie notowaliśmy od lat
– mówi Krzysztof Rosół, dyrektor działu usług serwisowych Scania Polska S.A. Należące do spółki serwisy będą jeszcze bardziej wydajne, nastąpi dalszy wzrost jakości, a nowe usługi pozwolą klientom realizować zadania jeszcze bardziej niezawodnie.

Dlaczego Scania przywiązuje tak duże znaczenie do wzmocnienia sieci serwisowej?

Oczekują tego nasi klienci. Park pojazdów Scania będących w eksploatacji stale rośnie, a coraz więcej nowych pojazdów jest objętych pełnymi kontraktami serwisowymi. Obsługujemy klientów dysponujących dużymi flotami nie tylko z Polski, ale krajów sąsiednich. Widzimy również duży potencjał w obsłudze pojazdów starszych, które przyciąga m.in. oferta rabatów w ramach programu Scania Classic. Dlatego zwiększamy przepustowość naszych placówek. Dla

placówek przeniesie się do większej siedziby, a także pojawią się nowe serwisy. Nasze obiekty mają budowę modułową, która ułatwia dodanie jednego czy dwóch stanowisk. Ponadto inwestujemy w centra kompetencyjne skupione na naprawach powypadkowych oraz obsłudze pojazdów elektrycznych.

W 2024 roku rozbudowany zostanie serwis w Grajewie, powiększony będzie serwis i magazyn w Krakowie, w Gliwicach powstanie Centrum Napraw Powypadkowych, a zupełnie nowy serwis zostanie wybudowany w Stubicach. Na 2025 rok zaplanowaliśmy rozbudowę oddziału w Koszalinie, przeniesienie

cykliczne badania prowadzone na nasze zlecenie przez wyspecjalizowaną firmę. W ankietach skierowanych do właścicieli przedsiębiorstw lub osób odpowiedzialnych za zarządzanie flotą pojazdów pytamy o zdanie na temat działania naszych serwisów oraz obszary wymagające udoskonalenia, o to, co możemy robić lepiej. Następnie omawiamy wyniki i odpowiednio reagujemy.

Innego rodzaju badanie skierowane jest do osób odwiedzających serwis, czyli przede wszystkim kierowców. Jest to ankieta SMS-owa, która dotyczy głównie skuteczności naprawy pojazdu i jakości obsługi.

Skutecznym sposobem zasięgnięcia informacji o tym, jak pracujemy, jest również śledzenie opinii w Google. Spontaniczne komentarze zawierają sporo cennych wskazówek, a zarazem potwierdzają, i to się nie zmienia pomimo upływu czasu, że dla klientów najważniejsza jest skuteczna naprawa za pierwszym razem. Zgodnie z aktualnymi wynikami sieć Scania jest największą i najlepiej ocenianą siecią serwisową pojazdów ciężarowych w Polsce, ze średnią oceną 4,6 i blisko 9 tys. opinii.

W ostatecznym rozrachunku o jakości pracy serwisów decydują zatrudnieni w nich ludzie. Jakie oczekiwania wiąże Scania Polska z programem podnoszenia kwalifikacji pracowników zainicjowanym w 2023 roku?

Dla mechaników, elektromechaników oraz lakierników oferujemy trzy główne stanowiska odzwierciece-

Dzięki rozbudowie sieci serwisów Scania zwiększy się liczba stanowisk, a także powstaną centra kompetencyjne, skoncentrowane na naprawach powypadkowych oraz obsłudze pojazdów elektrycznych.

“
SIEĆ SCANIA JEST NAJWIĘKSZĄ I NAJLEPIEJ OCENIANĄ SIECIĄ SERWISOWĄ POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH W POLSCE, ZE ŚREDNIĄ OCENĄ 4,6 I BLISKO 9 TYS. OPINII.
”

klientów ważne jest, aby serwis był szybko dostępny i pojazd nie czekał na naprawę.

Równie ważna jest jakość. Pojazd ma być skutecznie naprawiony za pierwszym razem. Dla naszych klientów to podstawowy wymóg.

Jak można sprostać tym potrzebom? Jakie są plany rozwoju sieci serwisów Scania w najbliższych latach?

Rozwój będzie przebiegał na wielu obszarach, przede wszystkim wzrośnie liczba stanowisk w naszych warsztatach. Na koniec 2023 roku mieliśmy w całej Polsce 250 stanowisk, a do końca 2025 planujemy zwiększyć ich liczbę do 300. Będzie to możliwe dzięki rozbudowie istniejących serwisów, część

do nowych, większych i nowocześniejszych obiektów serwisów w Słupsku, Szczecinie i Sandomierzu, dodanie Centrów Napraw Powypadkowych w Nadarzynie i Gdańsku oraz rozbudowę serwisu i magazynu w Poznaniu. Dodam, że obiekty w Szczecinie i Sandomierzu zmienią lokalizację na jeszcze bardziej dogodną dla naszych klientów, serwis sandomierski będzie teraz w pobliżu Tarnobrzegu.

Czy wraz z rozbudową sieci zwiększy się również jakość napraw? W jaki sposób monitorujecie standardy pracy serwisów? Jak oceniane są serwisy Scania?

Satysfakcja klientów ma dla nas ogromne znaczenie. Dlatego stale ją monitorujemy. Jedną z form są



dla trzech poziomów kompetencji: mechanik, starszy mechanik i mechanik ekspert. Dla każdego stanowiska jest przewidziany pewien zasób wiedzy i umiejętności, które tworzą naturalną ścieżkę kariery. Dla każdego stanowiska przewidujemy szkolenia, a mechanik musi udowodnić swoje kwalifikacje podczas egzaminu, organizowanego przez naszą Akademię Szkoleniową Scania. Egzamin jest wymagający i trzeba się do niego solidnie przygotować, ale awans wiąże się z podwyżką wynagrodzenia, co działa motywująco. Ścieżka rozwoju jest transparentna, a wiedza się optyca.

Od chwili uruchomienia programu najwyższy poziom kompetencji uzyskało 27 osób, czyli około 10% pracowników serwisów Scania Polska. W tym roku do kadry Akademii dołączył nowy trener i szkolenia będą prowadzone jeszcze bardziej intensywnie.

Pragnę podkreślić również rolę brygadzystów w podnoszeniu standardów pracy. Brygadziści wdra-



zować jeszcze skuteczniej. W ramach tej usługi monitorowany jest zdalnie stan pojazdu i odpowiednio do uzyskanych informacji wykonywane są wymiany prewencyjne, które redukują do minimum ryzyko niespodziewanego przestoju. Program napraw pre-

stojów pojazdu i jest proponowany z każdą umową ProCare.

W ramach kompleksowej obsługi klientów coraz częściej chcą naprawiać pod jednym dachem pojazd z naczepą czy zabudową. Scania od dawna proponuje takie usługi. Czy ich oferta będzie poszerzana?

Z roku na rok uzyskujemy coraz większe obroty, dokonując napraw naczep, zabudów i ich wyposażenia. Obecnie stanowią one średnio 10% całości obrotu, choć w niektórych serwisach odsetek ten dochodzi do 50%. Klienci mogą np. dodać do kontraktu obsługowego naczepę.

Tempo rozwoju tych usług jest uzależnione od zainteresowania nimi flot. Podejmujemy się napraw i obsługi dowolnych naczep, przyczep i zabudów, a także agregatów chłodniczych czy wind załadunkowych. Nasze serwisy mają autoryzację głównych dostawców tego typu pojazdów i urządzeń, dopasowując się w ten sposób do potrzeb swoich klientów. Należy jednak podkreślić, że takie naprawy nie odbywają się kosztem obsługi pojazdów Scania, dla których miejsce na stanowisku jest zawsze zagwarantowane.

Wróćmy do pojazdów elektrycznych. Jak sieć serwisów Scania przygotowuje się na ich przyjęcie?

Przystosowanie serwisów do obsługi pojazdów elektrycznych to potężna inwestycja, która obejmuje nie tylko infrastrukturę, ale również dużą porcję nowej wiedzy. Dlatego chcemy, aby nasza sieć rozwijała się w takim tempie, jak rynek pojazdów elektrycznych.

Sieć obsługi pojazdów elektrycznych planujemy odpowiednio do potrzeb klientów. Tam, gdzie pojawiają się pojazdy elektryczne, tam uzupełniamy kompetencje danego serwisu. Np. w Słupsku jeżdżą elektryczne autobusy Scania, a w Poznaniu nasz pojazd ciężarowy, który obsługuje fabrykę Volkswagena.

Wszystkie nasze działania, które podejmujemy w ramach rozwoju sieci serwisowej są podyktowane ściśle potrzebami klientów. Stąd kompleksowość oferty, obejmująca usługę ProCare oraz naprawy naczep i zabudów, a także ubezpieczenia. Maksymalizacja dyspozycyjności pojazdów naszych klientów jest dla nas nadrzędnym celem, motywującym nas do bezustannego doskonalenia usług.

Dziękuję za rozmowę.

PRZYSTOSOWANIE SERWISÓW DO OBSŁUGI POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH TO POTĘŻNA INWESTYCJA, KTÓRA OBEJMUJE NIE TYLKO INFRASTRUKTURĘ, ALE RÓWNIEŻ DUŻĄ PORCJĘ NOWEJ WIEDZY.

zają nowe osoby, uczą pracy w serwisie i weryfikują jej jakość, dbają również o bezpieczeństwo i komfort pracy.

W świetle szybkiego rozwoju konstrukcji pojazdów wysokie kompetencje są niezbędne. Jednocześnie pojawiają się coraz nowocześniejsze usługi serwisowe. Na czym polega Scania ProCare i jakie korzyści przynosi klientom?

Celem pracy serwisu jest podnoszenie dyspozycyjności pojazdów, a ProCare pozwala ten cel reali-

wizacji obejmuje części zużywające się w trakcie eksploatacji, np. klocki hamulcowe i sprzęgło. W 2023 roku obsługą ProCare było objęte 300 pojazdów w Polsce, w tym roku spodziewamy się znaczącego wzrostu.

Nowym elementem oferowanym z kontraktami obsługowymi są ubezpieczenia. Pierwszy rodzaj jest przypisany do pojazdu i obejmuje koszty leczenia kierowcy za granicą. Drugi oferowany z każdym kontraktem obsługowo-naprawczym obejmuje koszty pojazdu zastępczego na ewentualność awarii lub wypadku, a trzeci dotyczy koszt-

Dyspozycyjność pojazdów podnoszą nowe usługi serwisowe, takie jak ProCare przewidująca prewencyjną wymianę komponentów. W tym roku do oferty dodano ubezpieczenia, które są proponowane wraz z kontraktami obsługowymi.

Program podnoszenia kwalifikacji przyczynia się do wzrostu jakości obsługi. Funkcjonuje od niespełna roku i w tym czasie poziom ekspercki osiągnęło 27 mechaników z serwisów Scania w Polsce.



EURO 7 – NORMA PRZEJŚCIOWA?

18 grudnia 2023 roku Rada i Parlament Europejski osiągnęły wstępne porozumienie w sprawie normy Euro 7. Zdaniem niektórych zupełnie zbędnej.



Celem negocjacji było zapewnienie przystępności cenowej nowych mniejszych samochodów z silnikami spalinowymi dla odbiorców krajowych i jednocześnie umożliwienie branży motoryzacyjnej przygotowania się do oczekiwanej całościowej transformacji sektora – stwierdził Alexandr Vondra, czeski europoseł, sprawozdawca Parlamentu Europejskiego.

Prawdopodobnie jednak nowa norma raczej zakłóci niż wspomże realizację tych celów. Nie satysfakcjonuje zwolenników radykalnego ograniczenia emisji zanieczyszczeń, a producentów pojazdów, którzy oferują modele spalinowe i wprowadzają elektryczne, zmusza do kolejnego wysiłku finansowego. Zadowoleni są tylko ci, którzy teraz mówią sobie, że „mogło być gorzej”.

Gra nie warta świeczki?

Nieporozumienie tkwiło już w zaczątku dyskusji o Euro 7. Nikt nie zadał sobie pytania, co jest ważniejsze: ograniczanie emisji pojazdów spalinowych czy szybkie upowszechnienie pojazdów elektrycznych. Wstępne założenia normy Euro 7, która stanowi element przepisów o warunkach uzyskania homologacji pojazdu, były bardzo rygorystyczne. Producenci pojazdów wskazywali, że ich spełnienie będzie technicznie trudne i bardzo drogie. Stanowczo występował przeciw Euro 7 Carlos Tavares, szef Stellantis, który stwierdził, że nowa norma „w niczym nie pomaga, jest kosztowna, nie przynosi korzyści ani klientom, ani środowisku”. Zwracał uwagę, że zmusi pro-

ducentów do inwestowania w pojazdy napędzane paliwami kopalnymi, których sprzedaż i tak ma być zakazana w Unii Europejskiej od 2035 roku. Brońąc koncern przed podwyżką kosztów działalności, szef Stellantis przemawiał, chcąc nie chcąc, również w imieniu klientów, którzy te koszty ponieśli i to raczej prędzej niż później.

Unia stosuje różne metody nacisku na wprowadzenie „zeroemisyjnego” transportu i Euro 7 być może miało „uciąć dyskusję”, radykalnie podnosząc koszty rozwoju i produkcji pojazdów spalinowych. Na tym tle bardziej optymalny stałby się szybki przeskok do samochodów „zeroemisyjnych”, głównie elektrycznych na baterie czy wodoro-we ogniwa paliwowe. Lecz koszty tzw. transformacji energetycznej, odbywającej się jednocześnie na wielu polach: od wdrażania „zielonych” źródeł ener-

gii, poprzez energooszczędne budownictwo do energooszczędnych żarówek są już tak dotkliwe, że nawet gospodarka niemiecka sobie z nimi nie radzi. Rok 2023 Niemcy kończą spadkiem przyrostu PKB, a eksperci twierdzą, że to dopiero początek recesji. Jej przyczyny mają charakter strukturalny, a wymienia się wśród nich głównie koszty energii, infrastruktury i kryzys migracyjny. Należy się spodziewać, że spowolnienie obejmie całą Unię, czego sygnałem jest zmniejszenie popytu na transport, silnie odczuwane od kilku miesięcy przez polskich przewoźników.

Tymczasem już wiosną 2023 roku Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów (ACEA) alarmowało, że koszt Euro 7 będzie znacznie wyższy niż przewiduje Komisja Europejska. Z badania przeprowadzonego na zlecenie ACEA przez firmę konsultin-



Wraz z wprowadzeniem Euro 7 normy emisji dotkną po raz pierwszy również samochodów „zeroemisyjnych”, czyli np. elektrycznych na baterie. Przewidują bowiem pomiar emisji z układu hamulcowego, a także standardy trwałości baterii.

Norma Euro 7 w samochodach osobowych (M1) i dostawczych (N1)

	M1	N1 I	N1 II	N1 III
	–	do 1280 włącznie	od 1280 do 1735	powyżej 1735
Masa własna z kierowcą (kg)	–			
SILNIK O ZAPŁONIE ISKROWYM (BENZYNOWY)				
Tlenek węgla CO (mg/km)	1000	1000	1810	2270
Węglowodory całkowite THC (mg/km)	100	100	130	160
Węglowodory niemetanowe NMHC (mg/km)	68	68	90	108
Tlenki azotu NO _x (mg/km)	60	60	75	82
Łączna masa węglowodorów i tlenków azotu THC + NO _x (mg/km)	–	–	–	–
Cząstki stałe PM (mg/km)	4,5	4,5	4,5	4,5
Liczba cząstek spalin PN ₁₀	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹
SILNIK O ZAPŁONIE SAMOCZYNNYM (DIESEL)				
Tlenek węgla – CO (mg/km)	500	500	630	740
Węglowodory całkowite THC (mg/km)	–	–	–	–
Węglowodory niemetanowe NMHC (mg/km)	–	–	–	–
Tlenki azotu NO _x (mg/km)	80	80	105	125
Łączna masa węglowodorów i tlenków azotu THC + NO _x (mg/km)	170	170	195	215
Cząstki stałe PM (mg/km)	4,5	4,5	4,5	4,5
Liczba cząstek spalin PN ₁₀	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹

W porozumieniu z grudnia 2023 roku nie wpisano poziomów emisji z ogumienia, ale limity dla opon C3, czyli do ciężkich pojazdów użytkowych mają zacząć obowiązywać od 1 kwietnia 2032 roku.



Wg badań amerykańskiej Agencji Ochrony Środowiska (EPA – Environment Pollution Agency) spalanie w silniku metanu powoduje powstawanie mniejszej ilości toksycznych związków niż spalanie benzyny czy oleju napędowego. Wyjątkiem jest formaldehyd, którego przy spalaniu gazu powstaje więcej.



gową Frontier Economics wynikało, że aby spełnić wymagania Euro 7, koszt produkcji spalinych samochodów osobowych i dostawczych będzie musiał wzrosnąć o 2000 euro, a ciężarówek i autobusów z silnikami Diesla o 12 000 euro. Było to od czterech do dziesięciu razy więcej niż szacunki Komisji Europejskiej przewidujące wzrost odpowiednio o 180–450 oraz 2800 euro. ACEA dodało, że Euro 7 przyczyni się także do wzrostu zużycia paliwa o około 3,5%. W całym okresie eksploatacji miało to zwiększyć koszt użytkowania samochodu osobowego o 650, a długodystansowej ciężarówki o 20 000 euro. Nikt nie podjął się tego policzyć, ale większe zużycie paliwa uszczupliłoby, a może zniwelowało korzyści „ekologiczne” wynikające ze zgodności pojazdu z Euro 7.

– Europejski przemysł motoryzacyjny jest zaangażowany w dalsze ograniczanie emisji z korzyścią dla klimatu, środowiska i zdrowia. Jednak propozycja Euro 7 po prostu nie jest właściwym sposobem, aby o to zadbać, ponieważ miałyby bardzo mały wpływ na środowisko przy niezwykle wysokich kosztach – stwierdziła Sigrid de Vries, dyrektorka generalna ACEA. – Większe korzyści dla środowiska i zdrowia zostaną osiągnięte dzięki przejściu na elektryfikację, przy jednoczesnym zastąpieniu starszych pojazdów na drogach Unii wysoco wydajnymi modelami Euro 6/VI.

Zdaniem Sigrid de Vries modernizacja floty za pomocą samochodów zgodnych z Euro 6 oraz dalszy postęp elektryfikacji zagwarantowałyby 80% redukcji emisji tlenków azotu w trans-

porcie drogowym do 2035 roku w porównaniu z rokiem 2020. Natomiast Euro 7 przyczyniłoby się do redukcji tlenków azotu o mniej niż 4% w samochodach osobowych i dostawczych w porównaniu do normy Euro 6d, a w przypadku ciężarówek o 2%.

Sytuacja ekonomiczna i głos branży motoryzacyjnej skłoniły zatem Radę i Parlament Europejski do powściągliwości w kwestii Euro 7. Lecz o porzuceniu pomysłu nie mogło być już mowy, gdyż nowe części normy dotyczą wszystkich pojazdów, a standardy trwałości baterii odnoszą się stricte do samochodów elektrycznych.

Liczenie kurzu

ACEA podkreśla, że obowiązujące obecnie w Unii Europejskiej normy Euro 6/VI są najbardziej kompleksowymi i rygorystycznymi normami emisji zanieczyszczeń, w tym tlenków azotu i cząstek stałych na świecie. Emisja spalin jest na poziomie, który wręcz trudno zmierzyć. Porównywalnych standardów w innych częściach świata po prostu nie ma. Mimo to Euro 7 w kilku aspektach idzie o krok dalej.

Nowe rozporządzenie łączy dotychczasowe przepisy dotyczące osobno

Norma Euro 7 w autobusach (M2 – dmc do 5 t, M3 – dmc powyżej 5 t) i samochodach ciężarowych (N2 – dmc powyżej 3,5 t do 12 t, N3 – dmc powyżej 12 t)

	Test stacjonarny WHSC (silniki o zapłonie iskrowym) oraz test dynamiczny WHTC (silniki o zapłonie iskrowym i samoczynnym)	Test w rzeczywistych warunkach drogowych RDE
	na kWh	na kWh
Tlenki azotu NO _x (mg)	200	260
Cząstki stałe PM (mg)	8	–
Liczba cząstek spalin PN ₁₀	6x10 ¹¹	9x10 ¹¹
Tlenek węgla CO (mg)	1500	1950
Niemetanowe gazy organiczne NMOG (mg)	80	105
Amoniak NH ₃ (mg)	60	85
Metan CH ₄ (mg)	500	650
Podtlenek azotu N ₂ O (mg)	200	260

W przypadku samochodów osobowych i dostawczych negocjatorzy zgodzili się na utrzymanie obecnych limitów emisji spalin i warunków testowych Euro 6. Lecz na wniosek parlamentu będzie mierzona liczba cząstek spalin (PN – particulate number) o wielkości PN10, czyli 10 nanometrów zamiast PN23, jak przy Euro 6, co oznacza, że uwzględniane będą mniejsze cząstki. Utrudni to spełnienie obowiązujących limitów, a mierzona emisja może wzrosnąć. Organizacja Transport & Environment podaje, że zależnie od typu samochodu zmierzona emisja przy pomiarze PN10 zwiększa się w badaniach labora-

zujący 200 mg/kWh i w rzeczywistych warunkach jazdy, gdzie limit NO_x ma wynosić 260 mg/kWh, przy jednoczesnym zachowaniu obecnych warunków testowania Euro VI. Mierzona będzie także emisja formaldehydu (HCHO – w załączonej tabeli występuje w klasie niemetanowych gazów organicznych NMOG) i podtlenku azotu (N₂O).

Nowością są limity emisji pyłu zawieszonego PM10 (particulate matter), czyli cząstek o średnicy 10 mikrometrów z układu hamulcowego. Osobowe samochody elektryczne będą mogły wydzielać maksymalnie 3 mg/km, auta z innym napędem, w tym hybrydy 7 mg/km, na-

Euro 7 wprowadza także minimalne wymagania dotyczące trwałości akumulatorów w samochodach elektrycznych i hybrydowych. I tak w autach osobowych muszą zachować co najmniej 80% pojemności do osiągnięcia wieku 5 lat lub przebiegu 100 000 km od chwili wprowadzenia do eksploatacji oraz 72% do 8 lat lub 160 000 km. Analogicznie w elektrycznych i hybrydowych dostawczych muszą utrzymać co najmniej 75% pojemności do 5 lat lub 100 000 km oraz 67% do 8 lat lub 160 000 km.

Nowe regulacje przewidują również wprowadzenie ekologicznego paszportu pojazdu. Będzie zawierał informacje na temat emisji i walorów użytkowych związanych z wpływem samochodu na środowisko. Oprócz dopuszczalnej wartości emisji zanieczyszczeń i CO₂ ma określać zużycie paliwa i energii elektrycznej, zasięg przy zasilaniu elektrycznym oraz dane o trwałości akumulatora. Ponadto kierowcy mają mieć dostęp do bieżących informacji na temat zużycia paliwa, stanu akumulatorów, emisji zanieczyszczeń itp. Jednocześnie zobowiązano producentów samochodów, aby uniemożliwili osobom postronnym manipulację systemami kontroli emisji. Ma być to osiągnięte poprzez cyfrowe monitorowanie pojazdów.

Parlament i Rada muszą formalnie zatwierdzić porozumienie, zanim będzie ono mogło wejść w życie. W przypadku nowych modeli samochodów osobowych i dostawczych rozporządzenie będzie obowiązywać po 30 miesiącach od wejścia w życie i analogicznie w przypadku autobusów, ciężarówek i przyczep po 48 miesiącach. Natomiast wszystkie nowe auta osobowe i dostawcze będą objęte Euro 7 po 42 miesiącach, a ciężkie pojazdy użytkowe po 60 miesiącach. W przypadku pojazdów produkowanych przez małych producentów Euro 7 będzie obowiązy-



Obecnie baterijny napęd elektryczny jest uznawany za najbardziej wydajny i „najczystszy”. Jeśli jednak któregoś dnia prawodawcy zechcą się przyjrzeć metodom produkcji i utylizacji baterii, może się okazać, że „czystszy” jest wodór spalany w ogniwie paliwowym.

emisji samochodów osobowych i dostawczych (Euro 6) oraz ciężarowych i autobusów (Euro VI). Innymi słowy Euro 7 to pojedynczy zbiór norm limitów emisji samochodów osobowych, dostawczych, autobusów i ciężarówek.

toryjnych od 11 do 184%. Nowością jest pomiar poziomu amoniaku (NH₃).

W przypadku autobusów i ciężarówek norma obejmuje bardziej rygorystyczne limity emisji spalin mierzone w laboratoriach, np. limit NO_x wyno-

sią 30 mg/km, jak podaje firma Textar. Natomiast duże samochody dostawcze z napędem elektrycznym 5 mg/km, a z innym – 11 mg/km. Dla porównania dodam, że obecnie typowy układ hamulcowy samochodu osobowego wytwarza przeciętnie

wad od 1 lipca 2030 r. dla samochodów osobowych i dostawczych oraz od 1 lipca 2031 dla autobusów i ciężarówek.

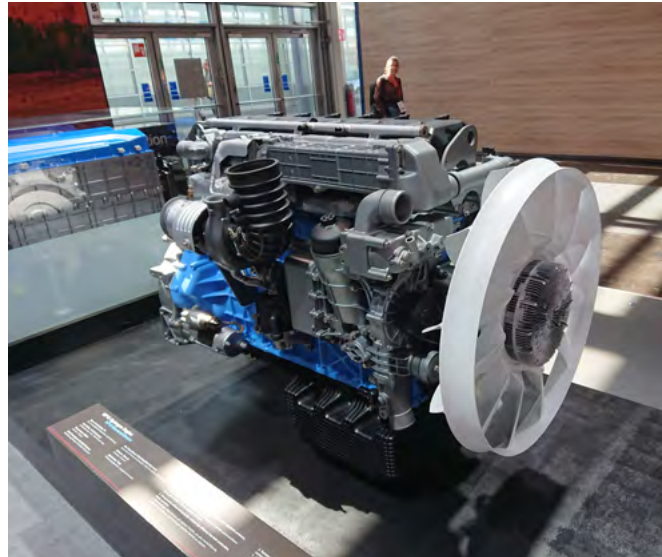
Nie tylko samochody

Euro 7 w kompromisowej postaci także oznacza wydatki, choć mniejsze niż pierwotna wersja. Szykują się do nich nie tylko producenci pojazdów, ale również olejów silnikowych i opon. Oleje będzie trzeba dostosować do nowych, bardziej precyzyjnie działających układów utylizacji spalin (EATS – Exhaust After-Treatment System). Niezbędne będzie dalsze zmniejszenie zawartości popiołów siarczanowych, fosforu i siarki (SAPS – sulphated ash, phosphorus, sulphur). Pożądane będzie przy tym dalsze zmniejszenie lepkości, sprzyjające redukcji tarcia, a co za tym idzie zużycia paliwa. Prawdopodobnie bowiem skuteczniejsze urządzenia do oczyszczania spalin przyczynią się do wzrostu zużycia paliwa, co będzie najbardziej widoczne w ciężkich pojazdach użytkowych.

Osobny problem to zmiany w układach hamulcowych. Konieczne będzie zastosowanie nowych materiałów na klocki oraz przeprojektowanie tarcz i bębnow hamulcowych. Specjaliści dodają, że w samochodach elektrycznych, które zwykle spowalniają przy użyciu rekuperacji, hamulce zasadniczo zużywają się tak powoli, że problemem zaczyna być ich degradacja związana z bezczynnością, np. rdzewienie tarcz. Jeśli rdzawy nalot ma być ścierany „mimoходом” w trakcie eksploatacji, źle to wróży i żywotności hamulców, i spełnianiu norm emisji pyłu zawieszzonego.

Szacuje się, że największym źródłem mikrodrobin plastiku do środowiska są ścierające się opony. W ostatecznym tekście porozumienia Rady i Parlamentu Europejskiego z grudnia 2023 roku nie są podane limity emisji z opon, ale podano, że od 1 lipca 2028 roku będą one dotyczyć opon C1 (do aut osobowych), od 1 kwietnia 2030 opon C2 (do aut dostawczych), a od 1 kwietnia 2032 opon C3 (ciężkie pojazdy użytkowe).

Branża oponiarska od dawna proponuje opony o niskim oporze toczenia, których stosowanie redukuje zużycie paliwa, ale nie są one pozbawione wad. W porównaniu z oponami, w których niski opór nie był priorytetem, mają gorsze własności na śliskiej, np. mokrej nawierzchni i dłuższą drogę hamowania. Trywializując, są z twardszej mieszanki i „nie kleją się” do drogi tak,



jak zwykłe opony, a ich płytszy bieżnik powoduje, że szybciej się zużywają.

Jako metodę prowadzącą do redukcji emisji z opon wskazuje się utrzymywanie ich stale w dobrym stanie, w czym mają pomagać systemy monitorujące ciśnienie i temperaturę ogumienia, a być może również inne parametry.

Optymalna kompulsja

Kompromisowe Euro 7 zostało względnie spokojnie „przetknięte” przez producentów pojazdów. Wywołuje za to sprzeciw ekologów, z organizacją Transport & Environment (T&E) na czele. Jej koronnym argumentem jest niedostateczna ochrona zdrowia ludności, wynikająca z pozostawienia limitów emisji praktycznie bez zmian

Układ napędowy Scania Super był wielokrotnie nagradzany za wydajność paliwową. Ciekawe, czy zachowa wszystkie swoje zalety po przystosowaniu go do Euro 7. W trakcie negocjacji stowarzyszenie ACEA przestrzegało Komisję Europejską, że surowsza norma przyczyni się do zwiększenia zużycia paliwa.



w stosunku do Euro 6 i jej odpowiednika dla ciężkich pojazdów użytkowych. Organizacja od lat wylicza swoimi sposobami liczbę przedwczesnych zgonów spowodowanych zanieczyszczeniem powietrza, do czego znacząco przyczyniać się ma transport. Jak podaje T&E w samym tylko 2017 r. zanieczyszczone powietrze spowodowało na całym świecie prawie 3,5 mln zgonów z powodu udaru, chorób serca, raka płuc, cukrzycy i innych dolegliwości.

O ile T&E przy okazji Euro 7 mówi o powrocie lobby motoryzacyjnego do pełni sił, to użytkowników pojazdów oraz solidaryzujących się z nimi publicystów zastanawia „dziwny spokój” branży motoryzacyjnej. Stowarzyszenie ACEA jest wręcz pełne entuzjazmu. Tak jak poprzednie normy, tak samo Euro 7 stwarza okazję do przyspieszonej wymiany flot i podwyżki

Zaostrzenie norm emisji w Europie to dobra wiadomość dla Chińczyków, którzy eksportują do nas coraz więcej samochodów elektrycznych. Mają też apetyt na rynek pojazdów użytkowych. Wodorowy silnik spalinowy W15 chińskiej firmy Weichai przy pojemności 15 l osiąga moc 530 KM przy 1700 obr/min i maksymalny moment obrotowy 2500 Nm przy 950–1350 obr/min.

cen pojazdów. Nowe układy utylizacji spalin, zwłaszcza w samochodach użytkowych, to dobra wiadomość dla serwisów. Nawet jeśli nie będą się psuć częściej niż poprzednie, będą bardziej rozbudowane, co wywinduje koszty obsługi i napraw.

Z kolei limity emisji pyłu zawieszzonego demaskują jako „truciele” pojazdy oferowane obecnie jako „zeroemisyjne”. Albowiem tzw. zeroemisyjność samochodów czy budynków to uogólnienie i chwyt marketingowy luźno związany z faktami.

Idąc tym tropem, można się spodziewać kolejnych norm środowiskowych dotyczących samochodów. Po Euro 7 może przyjść klasyfikacja energooszczędności aut, podobna do tej, jaka obejmuje np. domowe lodówki. Samochody o różnych klasach energooszczędności będą różnić się ceną, a być może również odprowadzonym od nich podatkiem drogowym, ekologicznym, klimatycznym czy jakkolwiek zostanie nazwany. Wielkie pole do popisu dla zdolnych biurokratów stanowią akumulatory. Skądinąd wiadomo, że produkcja litu czy kobaltu wyniszcza środowisko naturalne, zatem aż się prosi, aby powstał system certyfikacji baterii klasyfikujący je np. na zielone, szare i czarne, zależnie od pochodzenia surowców i metod produkcji. Z drugiej strony ustawodawcy może wydać się nieodpowiedzialna akumulatorowa opłata recyklingowa ponoszona przy zakupie, która w założeniu pokryje przynajmniej w części wysokie koszty utylizacji baterii.

Wracając do dnia dzisiejszego, nie sposób nie porównać batalii o Euro 7 do nerwicy natręctw obsesyjnie skupionej na porządku i czystości. Jednak akurat ta nerwica może okazać się dla niektórych wyjątkowo lukratywna, wliczając urzędników, którzy w dobie sztucznej inteligencji są zagrożeni utratą znaczenia. ■

POWRÓT DO NORMALNOŚCI

Scania w 2023 roku dostarczyła 5241 pojazdów ciężarowych o dmc powyżej 16 t. To 25% więcej niż przed rokiem. 948 to ciężkie podwozia, a 4293 – ciągniki siodłowe. W rankingu marek zajmuje obecnie 4. pozycję. Wśród dostarczonych pojazdów, są również akumulatorowe ciężarówki elektryczne.



Scania dostarczyła w 2023 roku w Polsce ponad 5200 pojazdów, odnotowując 25% wzrost i powiększając swoje udziały w rynku. W tym roku też może liczyć na spore zainteresowanie. Ma dość mocne argumenty przemawiające do kieszeni klientów.

Scanii trafia do Polski. Jednocześnie do Scanii w Polsce należy 40% tego rynku.

W przedsiębiorstwach komunalnych sporym powodzeniem cieszą się śmieciarki Scanii zasilane metanem. Obecnie w testach u potencjalnych użytkowników są już elektryczne samochody do zbiórki i wywozu odpadów.

— **M**amy za sobą rok zmian – mówi Wojciech Rowiński, dyrektor generalny Scania Polska. – Zaczynaliśmy go ze znacznym niedoborem pojazdów. Klienci byli gotowi kupić dowolną ich liczbę. Z biegiem czasu sytuacja zmieniła się i popyt zrównoważył podaż. Wszyscy producenci mogli dostarczać pojazdy i je dostarczali. Rynek w 2023 r. bardzo mocno się zmienił, ale też wrócił do normalności. Do Scanii należało prawie 17% rynku pojazdów ciężarowych o dmc powyżej 16 t. To bardzo dobry wynik. Ponad 5200 dostarczonych przez nas pojazdów to najlepsze świadectwo tego, jak postrzegają nas dziś.

Mocna w podwoziach

Ważne miejsce w ofercie mają ciężkie podwozia. Scania jest ceniona od lat przez polskich strażaków. 15,8% wszystkich pojazdów pożarniczych zbudowanych na podwoziu Scania trafiło do Polski. Przez ostatnie 15 lat Scania Polska dostarczyła 1500 takich wozów. Tylko w 2023 r. było ich 155. Jednocześnie w Polsce do Scanii należy 80% segmentu ciężkich pojazdów pożarniczych o dmc powyżej 16 t.

Jeszcze większy udział ma Polska w globalnych dostawach podwozi Scania z zabudowami dostosowanymi do wywozu śmieci – 29,3% wszystkich śmieciarek zbudowanych na podwoziu

Wojciech Rowiński,
dyrektor generalny
Scania Polska



„Zaczynaliśmy 2023 rok ze znacznym niedoborem pojazdów. Klienci byli gotowi kupić dowolną ich liczbę. Z biegiem czasu sytuacja zmieniła się i popyt zrównoważył podaż.”

Scania w klasie 3

Zainteresowanie poziomem emisji CO₂ wzrosło z chwilą, gdy 1 grudnia Niemcy wprowadziły nowe opłaty drogowe. To do jakiej kategorii opłat zostanie zakwalifikowany pojazd, zależy właśnie od emisji dwutlenku węgla, na co w dużym stopniu wpływa specyfikacja. Scania Super z odpowiednim wyposażeniem spełnia wymogi kategorii 3, co pozwala zaoszczędzić na przejazdach względem klasy 1 nawet 3800 euro rocznie, w zależności od przebiegu i trasy.

– Nasze samochody z układem napędowym Super kwalifikują się do klasy 3. Naszym celem nie jest to, żeby one były zaliczane do tej kla-

sy na podstawie jednego czy dwóch punktów. Chcemy tak optymalizować zespół napędowy i specyfikację pojazdu, żeby po trzech, maksymalnie 5 latach eksploatacji pojazd zaliczał się jeszcze do drugiej klasy. To przetoży się nie tylko na niższe opłaty drogowe, ale również na cenę tego pojazdu na rynku wtórnym – podkreśla Wojciech Rowiński.

Ślad węglowy pozwala też redukować program Ecolution by Scania. Z analiz danych 2000 pojazdów w okresie od stycznia 2022 r. do września 2023 r. wynika, że program pozwala zaoszczędzić do 2,1 l/100 km paliwa i 7,7% emisji CO₂.

– Dwa lata temu mówiłem, że ślad węglowy jest ważny i będzie coraz ważniejszy, zarówno pod względem ekonomii, jak i ekologii. Coraz więcej opłat i warunków w kontraktach przewozowych jest uzależnionych od śladu węglowego. My łączymy te dwa aspekty. Mamy rozwiązania transportowe, które sprawiają, że nasi klienci mogą być bardzo konkurencyjni nie tylko pod względem kosztu przewozu, ale również w zakresie emisji dwutlenku węgla – zaznacza Wojciech Rowiński.

W redukcji śladu węglowego najbardziej efektywnie pomagają pojazdy elektryczne, ale popyt na nie jest jeszcze dość niski. W 2023 roku Scania dostarczyła 7 takich pojazdów i już w grudniu zostały zaanonsowane na ten rok pierwsze dostawy elektrycznych ciągników.

– Rynek elektrycznych pojazdów w Polsce rośnie, niestety nie tak szybko jak bym chciał. Rośnie tak szybko jak pozwalają ekonomia i uwarunkowania prawne – podkreśla Wojciech Rowiński.

Scania, podobnie jak jej konkurenci, dostarcza nie tylko pojazdy, ale całe rozwiązanie, łącznie z ładowarką, telematyką i serwisem.

Zakupy przez internet

Pojazdy Scania można też kupić online. Do listopada zamówiono w ten sposób 11 pojazdów, ale do końca roku ich liczba miała się jeszcze zwiększyć.

– Widzimy, jak nasi klienci podążają za technologią. Naszą odpowiedzią na to jest m.in. możliwość zakupu pojazdu Scania za pomocą konfiguratora online. Relacje międzyludzkie pozostają dla nas bardzo ważne, chcemy jednak już dziś być gotowi na zmieniające się oczekiwania rynku. Coraz większym powodzeniem cieszy się też nasza aplikacja dla kierowców.



Do Polski trafia 15,8% wszystkich pojazdów pożarniczych zbudowanych na podwoziu Scania. Tylko w 2023 r. było ich 155. Jednocześnie w Polsce do Scanii należy 80% segmentu ciężkich pojazdów pożarniczych o dmc powyżej 16 t.

Co istotne to globalne rozwiązanie, które powstało na podstawie konsultacji w Polsce. Obecnie korzysta z niej już 2000 osób w naszym kraju – podkreśla Adam Łęczycki, dyrektor ds. digitalizacji Scania Polska.

Sprzedż internetowa działa przez całą dobę. Daje dostęp do szerokiej gamy pojazdów, opcji i usług obejmujących serwis i telematykę. Ułatwia porównywanie cen i modyfikowanie wyposażenia. Gdy tylko zamówienie

zostanie złożone, rozpoczyna się produkcja pojazdu. W razie pytań, zawsze można skorzystać z pomocy specjalistów dostępnych online lub skontaktować się z handlowcem z najbliższego oddziału Scanii.

Raz, a dobrze

Scania stale wzbogaca usługi serwisowe. Przykładem obecny już

W 2023 roku Scania dostarczyła 7 pojazdów elektrycznych w Polsce. Trzy z nich trafiły do HAVI Logistics. Na ten rok zapowiadane są pierwsze dostawy ciągników siodłowych.



od dłuższego czasu na rynku pakiet ProCare, który obejmuje dynamiczne plany obsługowe dostosowane do potrzeb konkretnego pojazdu oraz preferencyjną wymianę części. W 2023 r. dostarczono 300 pojazdów objętych tym kontraktem. Coraz popularniejszy jest program Scania Classic, przeznaczony dla użytkowników starszych pojazdów Scania. Oferuje on rabaty na części i usługi w autoryzowanych serwisach Scania, a im starszy pojazd, tym wyższy rabat. Nowością są pakiety ubezpieczeń, które pozwalają ograniczyć koszty związane z wypadkiem lub awarią

Krzysztof Rosół, dyrektor działu usług serwisowych Scania Polska



Reagujemy na bieżąco, wstuchując się w potrzeby klientów. Duży nacisk kładziemy na szkolenia mechaników. Stworzyliśmy mechanizm samouczącej się organizacji”.

pojazdu. Pierwszy obejmuje koszty leczenia kierowcy, a dwa pozostałe dostępne w ramach umów obsługowych dotyczą kosztów pojazdu zastępczego oraz kosztów przestoju pojazdu.

Rośnie też liczba serwisów Scania. Obecnie w Polsce jest 40 punktów, z czego 19 korzysta tylko z zielonej energii. W ciągu najbliższych dwóch lat zwiększy się też liczba stanowisk naprawczych we własnych serwisach Scania, z 250 do 300. Rozbudowane zostaną serwisy w Grajewie, Krakowie, Koszalinie i Poznaniu, a w Nadarzynie i Gliwicach powstaną centra napraw powypadkowych. Nowe serwisy powstaną w Słubicach, Słupsku i Tarnobrzegu.

– Reagujemy na bieżąco, wstuchując się w potrzeby klientów. Duży nacisk kładziemy na szkolenia mechaników. Stworzyliśmy mechanizm samouczącej się organizacji. Dzięki temu nasi mechanicy ciągle podnoszą swoje kwalifikacje. Skupiając się na kompe-

RYNEK

tencji mechaników, możemy spełniać oczekiwania naszych klientów – mówi Krzysztof Rosół, dyrektor działu usług serwisowych Scania Polska.

Efekty tej pracy są widoczne w niezależnych badaniach satysfakcji klien-

Paweł Paluch,
dyrektor ds. marketingu
Scania Polska



Klient chce, żeby usterka była prawidłowo zdiagnozowana i naprawiona – raz a dobrze.

tów, które wypadają na bardzo wysokim poziomie.

– Z przeprowadzonych badań wynika, że dla klienta cena ma marginalne znaczenie. Najważniejsza jest jakość obsługi. Klient chce, żeby usterka była prawidłowo zdiagnozowana i naprawiona – raz a dobrze – podkreśla Paweł Paluch, dyrektor ds. marketingu Scania Polska.

Elastyczne podejście

Kompleksowa oferta Scanii obejmuje usługi finansowe. Fabryczny le-



Obecnie w Polsce jest 40 punktów serwisowych, z czego 19 korzysta tylko z zielonej energii. W ciągu najbliższych dwóch lat zwiększyć się ma też liczba stanowisk naprawczych we własnych serwisach Scania, z 250 do 300. Obecnie Scania zatrudnia 472 mechaników.

asing Scania Finance ma spory udział w finansowaniu pojazdów – 46%. W 2023 roku do listopada podpisano umowy na sfinansowanie 2163

nowych i 300 używanych pojazdów Scania. To najlepszy wynik w historii Scanii Finance. Co trzeci ciągnik finansowany jest łącznie z naczepą.

Pomorska Miss Scania w minionym roku przeniosła się na stadion i wszystko wskazuje na to, że w tym roku będzie równie okazała. Tym bardziej, że przy tej okazji silnik V8 będzie świętował 55-lecie.



– Rozumiejąc branżę transportową, mamy bardziej przyjazne i elastyczne podejście. Klienci to doceniają i coraz częściej decydują się na nasze rozwiązania finansowe – mówi Waldemar Cymerys, dyrektor generalny Scania Finance Polska.

Obecnie portfel leasingowy SF ma wartość 2,6 mld zł. Aktywne kontrakty dotyczą 12 tys. pojazdów.

Pora na zestawy 25,25 m

Na 2024 r. Scania zaplanowała kolejną edycję Pomorskiej Miss Scania. Przy okazji będzie też świętowane 55-lecie silnika V8. Scania zapowiada również rozwiązania optymalizujące koszty i bezpieczeństwo oraz promowanie wydłużonych zestawów o długości 25,25 m i masie całkowitej 50 ton. Scania będzie tworzyć je przy

Waldemar Cymerys,
dyrektor generalny
Scania Finance Polska



Rozumiejąc branżę transportową, mamy bardziej przyjazne i elastyczne podejście. Klienci to doceniają i coraz częściej decydują się na nasze rozwiązania finansowe”.

użyciu ciągników 6x2. Pomimo wzrostu masy całkowitej, nacisk na pojedynczą oś zestawu spada, co oszczędza nawierzchnię. Wprowadzenie takich pojazdów o drogi to najprostszyspóbsz zwiększenia wydajności transportu i ograniczenia jego wpływu na środowisko naturalne, gdyż zupełnie dosłownie pozwala wozić „więcej za mniej”.

– Cały czas idziemy drogą zmian. Zmienia się rynek, zmieniają się pojazdy i usługi, które teraz są kluczowe dla utrzymania pozycji konkurencyjnej na rynku – podkreśla Paweł Paluch. ■

- TEKST: Katarzyna Dziewicka
- ZDJĘCIA: Daimler, K. Dziewicka

PODWÓJNA DWÓJKA

Mercedes po raz drugi z rzędu zajął drugą pozycję na rynku pojazdów ciężarowych o dmc powyżej 6 t. Jednocześnie to drugi w historii wynik sprzedaży tej marki w Polsce. W sumie dostarczono 5885 pojazdów, czyli o prawie 1000 mniej niż rok wcześniej.



Mercedes uplasował się drugi rok z rzędu na drugim miejscu pod względem rejestracji pojazdów ciężarowych o dmc powyżej 6 t, mimo spadku sprzedaży całego rynku na poziomie 13%. Jak zapewniają przedstawiciele marki, wynik byłby w tym roku lepszy, gdyby była większa dostępność miejsc produkcyjnych w pierwszej połowie roku.

Rok 2023 to powrót do normalności po wysokim szczycie wynikającym z ogromnego zapotrzebowania na transport w poprzednich dwóch latach. Nastąpiła potrzeba regulacji i uspokojenia rynków, żeby uniknąć kryzysu, stąd lekkie spowolnienie – zauważa Piotrek Urban, dyrektor sprzedaży i marketingu Daimler Truck Polska. – W 2022 roku wypracowaliśmy historyczny wyniki pod względem udziału w rynku na poziomie 20%. Bardziej jednak liczy się dla nas stały progres pozycji w sektorze w ciągu ostatnich 5–6 lat. Biorąc pod uwagę duży wzrost samego rynku to ogromny sukces. Jesteśmy integralną częścią tego rozwoju.

Wg danych Daimler Truck Polska w 2023 r. spółka sprzedała również 357 lekkich ciężarówek Fuso. Marka ta utrzymała pierwsze miejsce z ponad 50% udziałem w segmencie pojazdów CoE (Cab over Engine) o dmc 3,5–10 t.

– Zakończony właśnie rok był dla nas czasem wyzwania i sukcesów, które utwierdzają nas w tym,

Przemysław Rajewski,
prezes Daimler Truck Polska



„Nie mamy wątpliwości, że elektromobilność jest nieuchronną zmianą, przed którą wszyscy stoimy i zakres jej zastosowań w transporcie ciężarowym będzie się sukcesywnie zwiększał”.

że koncentracja wyłącznie na potrzebach i oczekiwaniach rynku transportowego przynosi wymierne efekty – zaznacza Przemysław Rajewski, prezes Daimler Truck Polska. – Na poziomie koncernu, ale i naszym lokalnym, jesteśmy nastawieni przede wszystkim na wstukiwanie się w potrzeby przewoźników, kierowców i innych użytkowników naszych produktów i usług.

Daimler Truck chce dostarczać kompleksowe rozwiązania dla każdego rodzaju transportu. Zarówno jeżeli chodzi o pojazdy z napędem spalinowym, jak i elektryczne.

– Nie mamy wątpliwości, że elektromobilność jest nieuchronną zmianą, przed którą wszyscy stoimy i zakres jej zastosowań w transporcie ciężarowym będzie się sukcesywnie zwiększał – dodaje Przemysław Rajewski.

W 2030 roku w Europie pojazdy zeroemisyjne mają stanowić połowę użytkowanych flot. Daimler Truck do 2039 chce oferować wyłącznie pojazdy zeroemisyjne, w tym także napędzane wodorem.

Symbioza

Daimler Truck Polska od roku koncentruje się na koncepcji zintegrowanej oferty 360°. Opiera się ona na ścisłej współpracy i synergii pomiędzy zespołami sprzedaży i serwisu, zgodnie z hasłem „One team. One direction”. Kompleksowe rozwiązania mobilne dla transportu obejmują po stronie sprzedaży m.in. produkt, usługi, finansowanie, szkolenia TruckTraining, Fleetboard, a także wynajem i odkup pojazdów. Serwis natomiast oferuje kontrakty serwisowe (Service Complete), zdalną diagnostykę Mercedes-Benz

Igor Kaczorkiewicz,
dyrektor produktu i marketingu,
rzecznik Daimler Truck Polska



„Zmiana wymaga edukacji, dlatego ważniejsze są dla nas obecnie pojazdy demonstracyjne niż sprzedaż jednego egzemplarza wybranej firmie. Dzięki testom mamy szansę dotrzeć z wiedzą do wielu klientów”.

Uptime, portal TruckLife, Serwis 24h, centrum pomocy CAC i oryginalne części zamienne.

– Obsługujemy klienta w każdym wymiarze wymaganym w transporcie. W przypadku pojazdów użytkowych sprzedaż i serwis muszą funkcjonować w pełnej symbiozie, a my chcemy dać klientom maksymalny komfort w ramach jednej raty. To jest nasz



Mercedes całkiem nieźle radzi sobie w segmencie ciężkich podwozi. W 2023 r. dostarczono 987 takich pojazdów, w tym również do wywozu śmieci. Trzy Actrosy z zabudową z bocznym załadunkiem firmy Terberg trafiły do Opola, do Remondis Polska.

główny cel sprzedażowy, także w przypadku pojazdów elektrycznych – podkreśla Piotrek Urban.

W 2023 roku 69% pojazdów dostarczono z kontraktami serwisowymi.

– Dzięki kontraktom serwisowym obejmującym usługi takie jak Fleetboard i Mercedes-Benz Uptime już teraz wiemy o każdej powierzonej nam ciężarówce więcej niż klient. Możemy też szybciej reagować. To pozwala nam odciążać go z wielu czynności i potencjalnych problemów – dodaje Piotr Materzok, szef Customer Service & Parts

W 2023 roku Daimler Truck odnotował w Polsce ponad 12% wzrost sprzedaży części zamiennych. Firma zapowiada również wprowadzenie takich usług jak eConsulting, dzięki któremu wdrożenie pojazdu elektrycznego do floty będzie łatwiejsze i bardziej efektywne.

We wrześniu 2023 roku uroczyste otwarto centralny magazyn części zamiennych w Strykowie, który zajmuje się wyłącznie obsługą sieci serwisowej pojazdów ciężarowych.

Piotrek Urban,
dyrektor sprzedaży i marketingu
Daimler Truck Polska



„Obsługujemy klienta w każdym wymiarze wymaganym w transporcie. W przypadku pojazdów użytkowych sprzedaż i serwis muszą funkcjonować w pełnej symbiozie, a my chcemy dać klientom maksymalny komfort w ramach jednej raty”.

Elektryczne pojazdy oferowane przez Daimler Truck Polska w pierwszej kolejności trafiają na testy do potencjalnych klientów. Taka strategia sprzedaży ma zaowocować dużym dotarciem i mieć wymiar edukacyjny. Ciągnik eActros 300 m.in. przez dwa tygodnie realizował transport palet w ramach obsługi firmy LPR, klienta EFTRANSPORT.

– To dla nas naturalny kolejny krok po podziale spółek w ramach koncernu. Obszar dostaw części jest absolutnie kluczowy dla naszego biznesu i zadowolenia zarówno serwisu, jak i klienta końcowego – podkreśla Piotr Materzok.

Operatorem logistycznym centrum jest firma Seifert, wieloletni partner Daimlera także w Niemczech. Dziennie obsługiwanych jest w nim ok. 1000 zamówień. Już niedługo podczas wykonywania tego zadania ma być testowany ciągnik siodłowy eActros 300. To idealne środowisko dla elektrycznego pojazdu.

W 2023 roku podjęto również decyzję o utworzeniu na polskim rynku osobnej spółki Daimler Truck Financial Services, która ma rozpocząć działalność na początku 2025 roku.

– To bardzo istotna zmiana dla polskich klientów. Odzwierciedla też potencjał i znaczenie naszego rynku transportowego w Europie. Obecnie Polska zajmuje trzecią pozycję za Niemcami i Francją – zaznacza Przemysław Rajewski.

Naturalny rozwój

Rosnąca liczba pojazdów wymaga też inwestycji w sieć serwisową. Obecnie tworzy ją ośmiu dealerów, dysponujących 19 lokalizacjami w całej Polsce. Uzupełniają je dodatkowe oddziały serwisowe oraz niezależne, autoryzowane serwisy. Łącznie usługi serwisowe dla pojazdów ciężarowych Mercedes-Benz Trucks są dostępne w 38 punktach.

– Rozwijamy naszą sieć w zróżnicowany sposób, bo wychodzimy z założenia, że kolejne inwestycje muszą być uzasadnione biznesowo – wyjaśnia Przemysław Rajewski.

W odpowiedzi na lokalne potrzeby powstał więc niewielki serwis KTC z myślą o pojazdach powracających zza granicy w związku z wprowadzeniem pakietu mobilnościowego. Duża inwestycja EWT Automotive to nowoczesna stacja w Tomaszówce pod Olsztynem. Powstał też najmniejszy, modelowy punkt „truck format” Grupy Wróbel w Opolu.

W 2022 i 2023 roku do sieci dołączyły też nowe stacje: GTP w Pile, Autopartner J.A Garcarek w Kolinie, EWT Automotive w Białymstoku i Płocku oraz Grupy Wróbel we Wrocławiu. Niedługo ma być uruchomiony też najnowszy obiekt Daimler Truck Retail Polska w Rudzie Śląskiej. Zastąpi oddział w Będzinie i od razu będzie przystosowany do obsługi pojazdów elektrycznych. Kolejna inwestycja tego dealera ma być realizowana w Siedlcach.

Najpierw edukacja

Ważnym wydarzeniem ubiegłego roku dla Daimler Truck Polska była premiera rynkowa eActrosa oraz pozostałych modeli elektrycznych: eEconica i Fuso eCantera.

– Przygotowywaliśmy się do tego momentu dość długo. Uważaliśmy, że nasz rynek nie jest gotowy na takie pojazdy i najpierw musimy zadbać o to, żeby klienci mogli je osobiście przetestować, zapoznać się z całym ekosystemem usług, które przygotowa-

liśmy po to, żeby transformacja miała ekonomiczne uzasadnienie. Udało nam się przekonać wszystkich naszych dealerów do podpisania umów na sprzedaż elektrycznych ciężarówek i zakup pojazdów demonstracyjnych, co uważamy za kluczowe – wyjaśnia Przemysław Rajewski.

W 2023 roku zarejestrowano 11 elektrycznych ciężarówek Mercedes-Benz Trucks, co zapewniło Daimler Truck Polska drugą pozycję na rynku w tym segmencie. Wszystkie to pojazdy demonstracyjne. W tym roku mają do nich dołączyć kolejne. W sumie dealerzy mają dysponować 27 elektrycznymi ciężarówkami testowymi.

Do dyspozycji klientów już teraz jest eActros 300 Tractor, eActros 400 z zabudową chłodniczą oraz eEconic do zastosowań komunalnych i eCanter. Dołączą

też do nich eActrosy 400 z zabudowami komunalnymi. Pierwsze pojazdy już są testowane przez przewoźników.

– Zmiana wymaga edukacji, dlatego ważniejsze są dla nas obecnie pojazdy demonstracyjne niż sprzedaż jednego egzemplarza wybranej firmie. Dzięki testom mamy szansę dotrzeć z wiedzą do wielu klientów – a po pierwszych kilku, m.in. w firmach FanLogic, InPost i Clip, mamy powody do optymizmu – mówi Igor Kaczorkiewicz, dyrektor produktu i marketingu, rzecznik Daimler Truck Polska.

Obecnie 34 z 38 serwisów należących do sieci Daimler Truck Polska są przygotowane do obsługi pojazdów elektrycznych.

– To dla nas duże wyzwanie. Obsługa takiego pojazdu z jednej strony jest prostsza, z drugiej wymaga ogromnej odpowiedzialności i ścisłego przestrzegania procedur – podkreśla Piotr Materzok.



Wszyscy dealerzy podpisali już umowy na sprzedaż pojazdów elektrycznych i zobowiązali się do zakupu samochodów testowych. Na te inwestycje są też gotowe serwisy. Na 38 punktów 34 już dzisiaj może obsługiwać samochody elektryczne.

Piotr Materzok, szef Customer Service & Parts



„Dzięki kontraktom serwisowym obejmującym usługi takie jak Fleetboard i Mercedes-Benz Uptime już teraz wiemy o każdej powierzonej nam ciężarówce więcej niż klient. To pozwala nam odciążać go z wielu czynności i potencjalnych problemów”.

Już niebawem oferta elektrycznych pojazdów Mercedesa poszerzy się o kolejny model. Pod koniec roku ma zadebiutować eActros 600 do transportu dalekobieżnego.

– eActros 600 otwiera zupełnie nowe perspektywy przed transportem. Nowa kabina ProCabin, mniejsze opory powietrza, nowa elektryczna oś, przewidujący tempomat ePPC, długowieczna bateria, na którą dajemy 10 lat lub do miliona km gwarancji, nowa architektura 800 V umożliwiająca ładowanie z mocą 1 MW i zasięg 500 km – to wszystko, uwzględniając obowiązkowe paury dla kierowców, umożliwi przewozy dalekobieżne – dodaje Igor Kaczorkiewicz.

Kolejnym krokiem ma być ciężarówka zasilana wodorowym ogniwem paliwowym o nazwie roboczej GenH2. Na jednym tankowaniu może przejechać ponad 1000 km, a uzupełnianie wodoru trwa krócej niż ładowanie energii elektrycznej. Jej debiut Daimler planuje na rok 2027. ■

ROK VOLVO TRUCKS

Truck of the Year dla Volvo FH Electric i pierwsze miejsce pod względem sprzedaży pojazdów ciężarowych w Polsce. Volvo Trucks Polska wchodzi w 2024 rok z wysoko postawioną poprzeczką.



Volvo w 2023 r. sprzedało najwięcej pojazdów ciężarowych w Polsce. Firma dostarczyła, wg danych PZPM, 6574 ciężarówek o dmc powyżej 16 t, co stanowi wzrost na poziomie ponad 5%. To więcej niż jeszcze na początku grudnia 2023 przewidywała Małgorzata Kulis, dyrektor zarządzająca Volvo Truck Polska. Wówczas zapowiadała sprzedaż na poziomie 6500 szt., zastrzegając: „Od wielu lat grudzień należy do Volvo i w tym roku też planujemy jeszcze dostawy”. Jak widać, było ich całkiem sporo.

Po latach pracy i zmiany koncepcji sprzedaży Volvo może też świętować sukces w segmencie ciężkich podwozi. W minionym roku firma dostarczyła 1371 szt., utrzymując również tutaj pierwszą pozycję na rynku.

– Pozycja lidera w podwoziach ciężkich to część naszej konsekwentnej strategii. Jeszcze parę lat temu było to naszym marzeniem, teraz po raz kolejny zakończyliśmy rok jako pierwsi również w tym segmencie – zauważa Małgorzata Kulis.

W ubiegłym roku sprzedano też 20 pojazdów elektrycznych Volvo i 1000 używanych.

Co drugi nowy pojazd Volvo został kupiony w minionym roku z kontraktem serwisowym, w tym znaczna część ze złotym.

– W tym roku oczywiście będziemy czynić starania, żeby prawie każdy pojazd był objęty kontraktem serwisowym. Ci, którzy raz spróbowali tego rozwiązania, ponownie je wybierają. Już dzisiaj 100% pojazdów elektrycznych dostarczamy z kontraktem serwisowym. Zapewnia on przewidywalność kosztów naszym klientom. Podczas zawierania kontraktu serwisowego na 5 lat, można w nim od razu zawrzeć 5-letnią indeksację. Wówczas klient zna stały miesięczny koszt obsługi pojazdu przez cały okres trwania umowy. Dzisiaj przy zmieniających się cenach to duża wartość dodana. Dzięki temu biznes jest łatwiej przewidywalny – zaznacza Małgorzata Kulis.

Coraz częściej pojazdy są też finansowane przez fabryczny leasing Volvo Financial Services. W 2023 roku stanowiły one 46%.

– 2023 to zdecydowanie rok Volvo Trucks. Skończył się lepiej niż zakładaliśmy. Wszystkie nasze

Volvo Trucks w 2023 r. uplasowało się na pierwszym miejscu pod względem sprzedaży pojazdów ciężarowych o dmc powyżej 6 t w Polsce. W sumie firma dostarczyła, wg danych PZPM, 6644 ciężarówek. Należy do niej 19,4% tego rynku.

sukcesy budujemy na ludziach. W Volvo Trucks pracują najlepsi specjaliści w branży. To jest najważniejszy klucz do naszego sukcesu – podkreśla Małgorzata Kulis.

Sieć serwisowa w centrum uwagi

Rośnie sprzedaż, więc naturalna staje się potrzeba inwestycji w sieć serwisową. W grudniu 2023 r. Volvo Trucks Polska przejęło sieć czterech autoryzowanych warsztatów SJS Józef Skrzypta: w Szczecinie, Słubicach, Sycewicach i Zielonej Górze.

– Przejęte serwisy nie tylko poszerzą i podwyższą jakość oferowanej klientom marek Volvo Trucks i Renault Trucks obsługi, ale także wprowadzą do „Rodziny Volvo” nowe talenty i pasję. Wiedza i doświadczenie zespołu, który do nas dotęcza, to olbrzymi kapitał, który obiecujemy wykorzystać jak najlepiej. Przed nami staranny proces włączenia przejętych lokalizacji do naszej sieci i jak przy każdej tego typu zmianie, najważniejsze dla nas, to odpowiednio zarządzić emocjami zespołów oraz wspólnie wprowadzić w tych punktach kulturę organizacyjną Volvo Trucks Polska – podkreśla Małgorzata Kulis.

W wyniku tej zmiany Volvo Truck Polska zatrudnia obecnie 510 osób, w tym 19% stanowią kobiety. Firma dąży, żeby ten odsetek sięgnął 20%.

Obecnie Volvo dysponuje 30 punktami serwisowymi, z czego 13 jest własnych, a 17 należy do autoryzowanych partnerów. W planach jest jeszcze kolejny, własny punkt. Nowy serwis powstaje w Wieszowej. Ma być najnowocześniejszy i dysponować stacją ładowania pojazdów elektrycznych również dostępną dla

klientów zewnętrznych. Jego otwarcie jest planowane na pierwszy kwartał 2025 r.

– Ponieważ sprzedajemy systematycznie od kilku lat bardzo dużo pojazdów, w tym coraz więcej podwozi i kontraktów serwisowych, obsługujemy również coraz więcej klientów. Dlatego nasza sieć serwisowa na mapie Polski będzie rosta – zapewnia Małgorzata Kulis.

4Poland odroczone

– Rok temu mówiłem, że za nami bardzo dobry rok i trudno będzie go przebić. A jednak to nam się udało i to w kilku aspektach – powiedział Piotr Werner, product digital and marketing manager, Volvo Trucks Polska.

W minionym roku odbyła się już kolejna edycja targów 4Poland, to największa impreza organizowana przez Volvo Trucks Polska dla klientów, mająca na celu wsparcie sprzedaży pojazdów specjalistycznych, głównie podwozi. Po wynikach sprzedaży widać, że odnosi nie tylko sukces pod względem organizacyjnym, ale również jest doskonałym miejscem do prezentacji pojazdów i budowania dobrych relacji z firmami zabudowującymi.

Zeszłoroczne targi 4Poland Volvo może zaliczyć do wyjątkowo udanych. Odwiedziła je rekordowa liczba prawie 3000 osób.

– Zastanawiamy się, gdzie pomieścimy się następnym razem. Wiemy jednak, że na pewno nie będzie to w tym roku. Na 2024 rok zaplanowane są już inne ważne aktywności. To wyjątkowy dla nas rok, ponieważ będziemy świętować trzydziestolecie marki Volvo Trucks w Polsce. Odbędą się też targi IAA w Hanowerze, które w naszej branży cieszą się dużą popularnością. W związku z tym planujemy wrócić ponownie z targami 4Poland w 2025 roku. Wówczas, po tak długiej przerwie, będziemy mogli się pochwalić sporą liczbą nowości – zapewnia Piotr Werner.

Z roku na rok rośnie też liczba wystawców. W 2023 swoje produkty i usługi prezentowało podczas 4Poland 70 firm. Dla Volvo Trucks to jest też dobra okazja,

Małgorzata Kulis, dyrektor zarządzająca, Volvo Trucks Polska



2023 to zdecydowanie rok Volvo Trucks. Skończył się lepiej niż zakładaliśmy. Wszystkie nasze sukcesy budujemy na ludziach. W Volvo Trucks pracują najlepsi specjaliści w branży. To jest najważniejszy klucz do naszego sukcesu.

żeby uroczycie przekazać nowe pojazdy. Podczas ostatniej edycji targów w ten sposób wydano 45 samochodów.

Coraz więcej elektryków

Rok 2023 to również propagowanie elektromobilności. Przez cały ubiegły rok Volvo Trucks już serijnie produkowało całą gamę pojazdów elektrycznych, czyli FH, FM, FMX, FE i FL i te pojazdy zostały też dostarczone do polskich klientów. Niektóre firmy użytkują już 3, a nawet 5 elektrycznych pojazdów i jak zapewniamy przedstawiciele Volvo Trucks, trwają rozmowy na temat kolejnych zamówień. Firma w 2023 r. sprzedała w naszym kraju 20 elektrycznych pojazdów, co stanowi prawie 50% rynku. Wśród nich znalazł się też pierwszy dostarczony w Polsce ciągnik siodłowy Volvo FH, który trafił do firmy MBC Trans (patrz: fleetLOG 3/2023).

– Naszym flagowym elektrykiem jest Volvo FM. Ma on niższą kabinę i niższą masę własną, a jednocześnie zapewnia idealny komfort. To wszystko wpływa na decyzyjność i to, że Volvo FM jest dzisiaj pierwszym wyborem. Do tej pory z naszej elektrycznej gamy nie dostarczyliśmy tylko modelu FMX, ale myślę, że w ciągu najbliższych 12 miesięcy to nastąpi – zapewnia Piotr Werner.

Volvo dostarczyło pojazdy elektryczne w ubiegłym roku jednym z największych graczy na rynku transportowym. Pojazdy te trafiły m.in. do Lidla, Rabena czy DHLu.

– To były wyjątkowe kontrakty. Tutaj współpraca i zaangażowanie było równe po obu stronach. Te firmy w ogóle nie widzą problemu, jeżeli chodzi o zasilanie samochodów elektrycznych. Są świadome tego, jak ważne są dzisiaj alternatywne napędy i jaką rolę w tego typu projektach odgrywa fotowoltaika. Podczas planowania takiej inwestycji istotne jest, żeby firma transportowa posiadała minimum dwie ładowarki o mocy co najmniej 80 kW w każdej lokalizacji. To zapewni realizację zadań transportowych. Samochody te, mając odpowiednią infrastrukturę, są w stanie zastąpić dzisiaj pojazdy z silnikami Diesla. Szczególnie jeśli mówimy o transportach miejskich i wewnątrzzakładowych – podkreśla Piotr Werner.

Volvo długo pracowało nad tym, żeby zacząć dostarczać również elektryczne samochody komunalne. Obecnie to ważny punkt w strategii sprzedaży, w czym pomaga też rynek. Ogłaszanych jest coraz więcej przetargów i coraz więcej pojawia się zapytań związanych z tym tematem, a co istotne coraz więcej śmieciarek z napędem elektrycznym dostarczanych jest w naszym kraju.

– Najwięcej dostarczyliśmy elektrycznych śmieciarek do Kalisza – jeżdżą tam trzy takie pojazdy na podwoziu Volvo. W Polsce mamy już miasta – liderów elektromobilności. Co ciekawe dzisiaj zainteresowanie elektromobilnością wykazują mniejsze aglomeracje, a nie jak mogłoby się wydawać tak duże, jak Warszawa czy Kraków – zauważa Piotr Werner.

Volvo wspiera swoich klientów w przechodzeniu na elektryczne pojazdy, oferując cały pakiet usług. Obejmują one m.in. odpowiednie dobranie rozwiązań dostosowanych do codziennych tras, finansowanie czy



W 2023 r. Volvo dostarczyło na nasz rynek 20 pojazdów elektrycznych, w tym pierwszy w Polsce ciągnik siodłowy Volvo FH electric.



W 2023 r. już po raz szósty odbyły się targi 4Poland. Tym razem znów padł rekord. Na Torze Jastrzęb stawiło się 70 wystawców i 3000 gości. Następną edycję tego wydarzenia jest zapowiadana na rok 2025.



Akcja Profesjonalni Kierowcy cieszy się coraz większym powodzeniem. Chętnych przybywa, ale wśród nich jest też więcej kobiet i osób w wieku 25–35 lat. To dobry prognostyk na przyszłość, w dobie ciągłego niedoboru kierowców.

złoty kontrakt obsługowo-naprawczy na 8 lat, który obejmuje również wymianę baterii.

Volvo szkoli też swoich pracowników, dealerów i partnerów np. firmy zabudowujące na temat elektromobilności. W każdym punkcie serwisowym Volvo Truck Center jest personel przeszkolony z obsługi pojazdów elektrycznych.

– Mamy przeszkoloną ekipę i posiadamy odpowiednie narzędzia diagnostyczne. Każdy punkt serwisowy jest w stanie elektryczne samochody przygotować do wydania, a potem je obsługiwać – dodaje Piotr Werner.

Do 2030 roku 50% produkcji Volvo Trucks mają stanowić pojazdy elektryczne. Do 2040 już 100%.

Aktywności z nagrodami

W 2023 r. kontynuowana była również akcja „Profesjonalni Kierowcy”. To już 8. edycja. W tym wypadku też padł rekord – pod względem liczby partnerów, którzy sprawiają, że szkolenia nadal mogą się odbywać i może w nich brać udział coraz większa liczba chętnych. Największe szkolenie odbyło się po-

nownie na Torze Jastrzęb. Przeszkolono tam ponad 50 osób.

– Bardzo nas cieszy, że na nasze szkolenia coraz więcej zgłasza się kobiet i młodych osób. Przedział wiekowy 25–35 lat stanowi dzisiaj niecałe 30% naszych uczestników. W każdym szkoleniu bierze też udział kobieta – kierowca. Po wielu latach prowadzenia tej akcji jest to zauważalny trend, który dobrze wróży na przyszłość – mówi Piotr Werner.

Szkolenia odbywają się przy wykorzystaniu samochodów Volvo, dzięki współpracy ze Szkołą Doskonalenia Jazdy. Dzisiaj największym wyzwaniem podczas organizacji tej akcji jest dostarczenie pojazdów oraz znalezienie lokalizacji do przeprowadzenia praktycznego szkolenia. Równoległe odbywają się też spotkania online, podczas których przekazywana jest wiedza teoretyczna.

W ubiegłym roku Volvo Trucks Polska po raz kolejny wzięło udział w Great Place To Work i po raz trzeci uzyskało certyfikat.

– Dla nas to duże wyróżnienie, w szczególności jeżeli popatrzymy na wyniki ocen naszej firmy jako miejsca pracy przez naszych kolegów i koleżanki z Volvo Polska. Istotną w tym badaniu jest również frekwencja. Z niej

jesteśmy bardzo dumni. Można by pomyśleć, że jest bardzo prosta do osiągnięcia w organizacji, takiej jak nasza. Nic bardziej mylnego. Sporo osób zatrudnionych w Volvo Trucks nie pracuje na co dzień przed komputerem. Niektórzy pracują w terenie, serwisie, w systemie zmianowym, więc wzięcie udziału w badaniu wymagało od nich zaangażowania – podkreśla Piotr Werner.

W 2023 r. Volvo Trucks Polska zostało również wyróżnione nagrodą Partnera Bezpieczeństwa Drogowego.

Piotr Werner,
product digital and marketing
manager, Volvo Trucks Polska



Nagrodę Truck of The Year 2024 zdobyło Volvo FH Electric. Nagroda zbiegła się w czasie z jubileuszem 30-lecia modelu FH.



„ Rok temu mówiłem, że za nami bardzo dobry rok i trudno będzie go przebić. A jednak to nam się udało i to w kilku aspektach”.

go w kategorii Firma. Przede wszystkim jury doceniło akcję „Profesjonalni Kierowcy”, za promowanie bezpieczeństwa wśród młodych ludzi, ale również akcję „Stop Look Wave”, która promuje bezpieczne zachowanie na drogach wśród uczniów klas 1–3 szkół podstawowych.

W roku 2023 Volvo FH obchodziło swoje 30-lecie. Wprowadzenie tego modelu na rynek zapoczątkowało nowe nazewnictwo w poszczególnych modelach. Potem pojawiło się Volvo FM, FE i FL. I właśnie w roku jubileuszowym model Volvo FH Electric, jako pierwszy elektryczny samochód ciężarowy otrzymał nagrodę Truck of the Year 2024. Ten rok dla Volvo Trucks zapowiada się więc równie interesująco. ■

■ TEKST: Justyna Hasik

PRZEWOŹNIK I JEGO ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA POWIERZONY ŁADUNEK W ŚWIETLE PRZEPISÓW PRAWA

Transport drogowy jest branżą, która w ostatnich latach rozwijała się w Polsce najdynamiczniej, wnosząc ogromny wkład w rozwój gospodarczy kraju. Do postawienia takiej tezy uprawnia zarówno znaczący udział transportu w naszym PKB, jak i w krajowym rynku pracy.

Można by rzec, że żadna inna branża nie odnotowała podobnie spektakularnego sukcesu. Nie byłoby go bez imponującej przedsiębiorczości przewoźników, którzy są najważniejszym, choć też, nie da się ukryć, wciąż relatywnie najstabszym ogniwem w łańcuchu dostaw. To oni najczęściej są obarczani odpowiedzialnością za powstałe szkody w ładunku.

Ale czy na pewno każdą szkodę możemy przypisać przewoźnikowi?

Odpowiedzialność przewoźnika za przyjęty do transportu ładunek regulowana jest ustawą z dnia 15 listopada 1984 roku „Prawo przewozowe” (dla ruchu krajowego) oraz Konwencją CMR (dla ruchu międzynarodowego). Oba te akty prawne to elementarz prowadzenia działalności transportowej, określający prawa i obowiązki przewoźnika. Z jednej strony nakładają na przewoźnika szereg obowiązków, które mają zapewnić bezpieczeństwo transportowanego ładunku, a z drugiej – dają mu możliwości zwolnienia z odpowiedzialności za powstałą szkodę. Tyle wynika z litery prawa, jednak pokusa, by przewoźnikowi przypisywać odpowiedzialność za ogół szkód w ładunku wydaje się klientom zlecającym transport rozwiązaniem najprostszym i najkorzystniejszym.

Należy pamiętać, że szkody powstałe m.in. z tytułu niewłaściwego przygotowania ładunku do transportu, wadliwego bądź niedostatecznego opakowania czy też załadunku i rozładunku towaru przez nadawcę lub odbiorcę to przesłanki do uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności za powstały wówczas uszczerbek materialny.

Troska o bezpieczeństwo ładunku: kiedy przewoźnik ma prawo do odmowy transportu?

Jednym z praw przysługujących przewoźnikowi, a regulowanym ustawowo, jest odmowa przyjęcia ładunku do transportu ze względu na niewłaściwe lub

wadliwe opakowanie. Praktyka dowodzi, że z tego rozwiązania korzysta się raczej rzadko, chociażby ze względu na chęć utrzymania dobrych, długofalowych relacji ze zleceniodawcą. Tymczasem, skoro już przewoźnik podejmuje się transportu takiego ładunku, powinien umieścić właściwy wpis w liście przewozowym, sporządzić protokół przed przyjęciem ładunku do przewozu lub chociażby wykonać dokumentację fotograficzną. Podjęcie takich działań zawsze będzie przemawiać na korzyść przewoźnika i uchroni go przed pokrywaniem szkód, których nie wyrządził i za które nie jest odpowiedzialny.

Warto również pamiętać, że podczas rozpatrywania reklamacji szkodowej analizowane są wszystkie dokumenty towarzyszące realizacji konkretnego transportu, np. list przewozowy, protokoły, uwagi, zdjęcia, a nie jedynie ustne, solenne zapewnienia i ustalenia obu stron: przewoźnika i magazyniera. Zawartość dokumentacji to walka na argumenty pomiędzy przewoźnikiem i jego zleceniodawcą.

Ubezpieczenie OC przewoźnika jako forma zabezpieczenia interesu przewoźnika

Oczywiście, zdarzają się sytuacje, w których szkoda powstaje z winy przewoźnika. Wachlarz przyczyn jest tu naprawdę bardzo szeroki i cały czas może nas zaskakiwać, jak choćby nasilająca się w ostatnim roku plaga kradzieży ładunków dokonywana na najróżniejsze sposoby. I co wtedy? W takich sytuacjach najlepszym i najpowszechniejszym rozwiązaniem stosowanym przez przewoźników są dobrowolne polisy ubezpieczenia OC przewoźnika drogowego. Rozważny przedsiębiorca świadczący usługi transportowe, świadomy ryzyka i odpowiedzialności za powierzony ładunek, dąży do tego, aby udział ubezpieczyciela w pokrywaniu szkód w ładunku był jak najszerszy i pokrywał się z odpowiedzialnością wynikającą z przepisów prawa przewozowego. Tylko wtedy nie będzie odpowiadał za owe szkody z własnej kieszeni. W interesie przewoźnika jest zawarcie takiej polisy, bo



Justyna Hasik, Funk International Polska

zapewni mu ona realną ochronę i pozwoli przerzucić koszt szkody na ubezpieczyciela.

Rola eksperta w analizie szkód przewozowych

Na współpracę przewoźnika z ubezpieczycielem spojrzalabym również pod innym kątem. W kwestiach spornych potrzebujemy opinii ekspertów, którzy dokonają merytorycznej oceny szkody, określą przyczyny jej powstania czy też utraconą wartość. Zarówno spedytor, jak i przewoźnik nie posiadają narzędzi do przeprowadzenia podobnej analizy. Zwykle bazują na roszczeniu poszkodowanego, które często jest wygórowane, a niekiedy niepoparte żadnym kosztorysem. Jedynie profesjonalny raport z likwidacji, zawierający wyliczenie szkody i propozycję jej minimalizacji może posłużyć przewoźnikowi, względnie spedytorowi jako istotny argument w rozmowach na temat przyjęcia roszczenia, obniżenia jego wartości, a nawet odrzucenia w całości.

Szkody w działalności przewozowej są i będą nie do uniknięcia, nawet jeśli przewoźnik wykaże w tej mierze najwyższą dbałość o powierzony ładunek. Warto zatem mieć na uwadze, że znajomość prawa przewozowego zawsze pomaga w rozmowach, zaś posiadanie polisy OCP z szerokim zakresem ochrony pozwoli nie brać ciężaru ryzyka wyłącznie na własne barki. Zarówno w zakresie uzyskania najkorzystniejszej polisy OCP, jak i pomocy przy likwidacji tego typu szkód przewoźnik może nawiązać współpracę z brokerem (pośrednikiem ubezpieczeniowym), by mieć komfort i nie mierzyć się z tą materią samemu. ■



<https://www.funk.pl/linie-ubezpieczenia-transportowe>



POLISY OCP I ICH WADY

Analiza umów ubezpieczenia OCP zawartych z niektórymi zakładami ubezpieczeń wskazuje, że w większości przypadków wynikający z nich zakres ochrony nie jest optymalny, a w niektórych ryzykach dość niekorzystny dla ubezpieczonych.



Jerzy Różyk
ekspert ds. prawa przewozowego,
oceny ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń transportowych

Warunki ubezpieczeń często zawierają wiele ograniczeń, które znacząco obniżają zakres oferowanej ochrony. Należą do nich w szczególności:

1. Rażące niedbalstwo

Brak lub zbyt niski limit odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, np.: 10 000 zł, 20 000 zł, 50 000 zł, 10 000 euro, 20 000 euro, rzadko 50 000 euro.

Jeżeli ubezpieczonemu zostanie przedstawiony zarzut rażącego niedbalstwa, zbyt niski limit nie pozwoli na pokrycie szkody o wyższej wartości. W przypadku braku takiego rozszerzenia, zakład ubezpieczeń odmówi odszkodowania.

2. Wydanie towaru osobie nieuprawnionej

Brak lub zbyt niski limit odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, np.: 10 000 zł, 20 000 zł, 50 000 zł, 10 000 euro, 20 000 euro, rzadko 50 000 euro.

W przypadku braku takiego rozszerzenia w polisie OCP, ochrona nie obejmuje szkód polegających na zaborze towaru przez oszusta, który podpisuje się pod:

- prawdziwego przewoźnika, wyłudzi zlecenie transportowe i dokona zaboru towaru lub
- odbiorcę, któremu ubezpieczony przekaze towar.

Jeżeli polisa OCP zawiera takie rozszerzenie, zbyt niskie limity nie pokryją szkód o wyższej wartości w przypadku wydania towaru oszustowi (szczególnie



ryzykowne, gdy większość przewozów wykonują podwykonawcy).

3. Szkody powstałe wskutek przedostania się osób trzecich do przestrzeni ładunkowej

Brak ochrony ubezpieczeniowej za szkody powstałe wskutek przedostania się do przestrzeni ładunkowej osób trzecich (np. emigrantów lub uchodźców). Część polis OCP zawiera ograniczenie ochrony do limitów: 50 000 lub 100 000 zł – rzadko wyższych.

W przypadku przewozu artykułów żywnościowych i farmaceutycznych, ingerencja w towar osób trzecich doprowadza najczęściej do dyskwalifikacji handlowej towaru. W przypadku braku takiego rozszerzenia w polisie OCP, ochrona nie obejmuje tego typu szkód, a objęcie tego ryzyka z niskim limitem nie zawsze pozwoli pokryć polisą OCP całą szkodę.

4. Nie wpisanie danych ubezpieczonego do listu przewozowego

Wiele zakładów ubezpieczeń wyłącza ochronę w przypadku niewpisania danych ubezpieczonego do listu przewozowego. Stanowi to dość poważne

Studium przypadku

NIEWŁAŚCIWY ZAŁADUNEK I WADLIWE OPAKOWANIE

Przewoźnik wykonywał międzynarodowy przewóz. Przewoził płyn do mycia naczyń w plastikowych litrowych butelkach, zapakowanych po 9 szt. w zbiorczym opakowaniu tekturowym. Na palecie znajdowały się cztery warstwy opakowań, po 12 w każdej warstwie. Opakowania były ułożone do krawędzi palet. Palety były ustawione jedne na drugich. Całość została owinięta cienką folią stretch.

Po dotarciu do odbiorcy okazało się, że dolne opakowania w dolnych paletach zostały zgniecione, a część opakowań z górnej warstwy palet przemieściła się i zdeformowała. Odbiorca przyjął cały towar, ale wpisał zastrzeżenie do listu CMR. Nadawca otrzymał od odbiorcy reklamację, po czym przesłał ją do firmy spedycyjnej, a ta dalej do przewoźnika. Reklamację zastąpiły roszczenia na 5860 zł. Przewoźnik zgłosił szkodę do swojego ubezpieczyciela, przesłał reklamację, dokumenty i zdjęcia i po niecałym miesiącu otrzymał... decyzję o odmowie wypłaty odszkodowania. Zakład ubezpieczeń, w tym przypadku wyciągnął właściwe wnioski, dokonał prawidłowej oceny i postąpił lege artis.

Dlaczego?

Przyczyną szkody było niewłaściwe zabezpieczenie ładunku przez nadawcę, a w szczególności brak zastosowania folii na kartonach umieszczonych wyżej. Skutkowało to przemieszczeniem tych kartonów oraz zatamaniem się dolnych warstw towaru pod ciężarem towaru stojącego na górnych warstwach.

Warto pamiętać, że w ubezpieczeniu OCP, zakład ubezpieczeń przyjmuje na siebie odpowiedzialność maksymalnie w granicach odpowiedzialności przewoźnika.

Zgodnie z art. 17 ust. 4 konwencji CMR, przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli uszkodzenie towaru powstało na skutek szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku przyczyn:

- braku lub wadliwego opakowania, jeżeli towary, ze względu na swoje naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na uszkodzenie,

- manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie towaru przez nadawcę.

Na tej podstawie przewoźnik powinien odrzucić reklamację i późniejsze roszczenie, a nie oczekiwać pokrycia szkody ze swojej polisy OCP. Zakład ubezpieczeń nie jest zobowiązany do zapłacenia odszkodowania za szkodę, za którą przewoźnik nie jest prawnie odpowiedzialny.

Zgodnie z art. 18 ust. 2 konwencji CMR, do przyjęcia domniemania braku odpowiedzialności przewoźnika wystarczą jedynie okoliczności powstania szkody (dokumenty, zdjęcia, informacje). W tym przypadku, uprawniony raczej nie byłby w stanie przedstawić dowodu, że szkoda nie została spowodowana jedną z przyczyn określonych w art. 17 ust. 4 konwencji CMR.

Studium przypadku

PARKOWANIE NIEGODNE Z WARUNKAMI POLISY

Spedytor prowadził własną działalność, miał licencję PPR, kupioną u agenta polisę OCS, biuro i kilku pracowników. Pewnego dnia podwykonawca poinformował go, że gdy jego kierowca parkował w zatoczce przy drodze, w nocy złodzieje ukradli z auta 76 telewizorów. Spedytor pomyślał, że przecież to nie jego problem, bo on jest tylko spedytorem i to zmartwienie przewoźnika. Po pewnym czasie otrzymał reklamację związaną z ową kradzieżą. Miał polisę OCS, więc zgłosił kradzież swojemu ubezpieczycielowi. Ustalanie szczegółów trwało ponad miesiąc. Po prawie dwóch miesiącach jego zakład ubezpieczeń odmówił odszkodowania.

Prawnik nie dość, że potwierdził zasadność odmowy, to jeszcze wypunktował błędy spedytora.

CO WYSZŁO?

- przewóz organizował na podstawie otrzymanego zlecenia transportowego,
- posiadana przez niego polisa OCS nie chroni jego odpowiedzialności jako przewoźnika.

PLUS TO, ŻE:

- otrzymane zlecenie nakazywało parkowanie na parkingach strzeżonych,
- w zleceniu udzielonym podwykonawcy nie było mowy o parkingu strzeżonym,
- kierowca podwykonawcy zaparkował pojazd z towarem w przydrożnej zatoczce,
- odszkodowania nie można uzyskać z polisy OCP podwykonawcy, gdyż jego kierowca zaparkował w miejscu nieakceptowanym przez ubezpieczyciela.

Spedytor zapłacił karę w wysokości 41 720 euro. OCP przewoźnika również nie pokryje tej szkody.

ograniczenie ochrony ubezpieczeniowej i podstawę do odmawiania przez zakłady ubezpieczeń wypłaty odszkodowań w przypadku braku danych ubezpieczonego w liście przewozowym.

5. Warunki odbywania postojów

Głównymi wadami większości polis OCP są:

- brak możliwości odbywania postojów w miejscach dostaw towarów lub zezwolenie na parkowanie w miejscach dostaw, ale pod warunkiem, że

W większości przypadków odmowy odszkodowań z polisy OCP/OCpumownego wynikają z kiepskich warunków ubezpieczeń, głównie z powodu braku lub poważnie ograniczonej ochrony ubezpieczeniowej.

Warto więc pamiętać, że warunki ubezpieczenia OCP/OCpumownego mają jak najpełniej chronić odpowiedzialność przewoźnika, a nie dawać zarobić agentom i brokerom ubezpieczeniowym. Należy zadbać o to przed zawarciem umowy ubezpieczenia, bo po szkodzie może być już za późno.

jest to zamknięty, oświetlony i dozorowany parking odbiorcy, co jest dużym utrudnieniem i wymusza dodatkowy przejazd na parking zgodny z warunkami ubezpieczenia,

- ograniczenie możliwości odbywania postojów do MOP-ów, które są usytuowane przy drogach ekspresowych i autostradach – w takim przypadku warunki uniemożliwiają parkowanie na parkingach przeznaczonych dla samochodów ciężarowych położonych przy drogach krajowych i lokalnych.

Wadą jest również obowiązek parkowania na parkingach strzeżonych. Warunki ubezpieczenia oferowane przez PZU SA pozwalają ubezpieczonym na zniesienie tego obowiązku poprzez wykupienie Klauzuli 7, która umożliwia parkowanie pojazdów z towarem również w miejscach niestrzeżonych. Klauzula ta zawiera jednak zastrzeżenie, że ubezpieczony nie jest zwolniony z obowiązku parkowania na parkingach strzeżonych, jeżeli ze zlecenia transportowego wynika, że ubezpieczony może parkować wyłącznie na parkingach strzeżonych.

6. Świadectwo ATP przy przewozie artykułów żywnościowych

Z wielu warunków ubezpieczenia OCP wynika obowiązek posiadania świadectwa ATP przy przewozach wszystkich szybko psujących się artykułów żywnościowych.

WARTO WIEDZIEĆ, ŻE:

Przepisy międzynarodowej umowy ATP nie wymagają świadectwa ATP przy przewozach np. świeżych owoców i warzyw – taki wymóg dotyczy jedynie artykułów żywnościowych wyszczególnionych w załącznikach 2 i 3 międzynarodowej umowy ATP.

7. Przewóz towarów ADR

Wiele polis OCP wskazuje na brak rozszerzenia o przewóz towarów ADR.

Może to powodować wyłączenie z ochrony towarów, które mogą być przedmiotem przewozu wykonanego bezpośrednio lub pośrednio przez ubezpieczonego np. na podstawie zleceń przewozu tzw. towaru neutralnego lub niektórych farb, gaśnic samochodowych lub niektórych środków czystości, które mają status ADR.

Nie warto oszczędzać

Polisy OCP z takimi wadami są zazwyczaj dużo tańsze od polis OCP, które uwzględniają istotne ryzyka oraz przewidują dla nich wyższe limity odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń. Z punktu widzenia realności ochrony ubezpieczeniowej, wyłączenia i ograniczenia opisane powyżej są bardzo niekorzystne dla ubezpieczonych i często wiążą się z odmowami odszkodowań, powodując konieczność pokrywania szkód przez samych ubezpieczonych.

Oszczędzenie na polisie OCP kilku tysięcy złotych może kosztować ubezpieczonego nawet 100 000 euro. Wystarczy zaledwie jedna nieprzewidziana szkoda.

Czy warto podejmować takie ryzyko?



www.cds-odszkodowania.info



ZWROTY – OKAZJA, A NIE PROBLEM

We wrześniu 2023 roku liczba aktywnych użytkowników aplikacji InPostu w Polsce przekroczyła 10 milionów. Część z nich z pewnością skorzystała z niej w pierwszych tygodniach nowego roku, aby dokonać zwrotu towaru.



Automaty paczkowe (APM) znacząco ułatwiają dokonanie zwrotu, zwłaszcza odkąd pojawiły się aplikacje do obsługi tych urządzeń. Funkcje i sposób działania aplikacji znacząco wpływają na postrzeganie jakości usługi przez klienta.

Sprzed co najmniej kilkunastu lat pamiętam sklep obuwniczy, w którym za ladą była karteczka: „Zwrotów nie przyjmujemy. Telefon do rzecznika praw konsumenta 22 123 45 67”. Tu podaję numer wymyślony, ale sklep podał prawdziwy, wówczas aktualny. Dziś taki numer by nie przeszedł.

Handel internetowy stał się tak popularny między innymi dlatego, że działające w nim podmioty umożliwiały łatwe dokonanie zwrotu wadliwego towaru czy nietrafionego zakupu. Wyjątkowa była pod tym względem oferta chińskich sklepów, które bez dyskusji i niemal natychmiast wymieniały przedmiot na inny, pozbawiony wad lub zwracały gotówkę. Także branża odzieżowa postawiła na wygodną wymianę czy odsyłanie towaru, pozwalając klientom wybrać najbardziej odpowiedni fason i rozmiar w pieleszach domowych, a rzeczy niepasujące odesłać.

Taka polityka przyciąga klientów i w dłuższej perspektywie zwiększa zysk. Jednak gdy mowa o pojedynczej transakcji, zwrot towaru nie jest niczym

więcej, jak tylko kłopotem i stratą. Korzysta na tym tylko przewoźnik, który zyskuje dodatkowe zlecenie.

Dla klienta zwrot najczęściej pozostaje bezpłatny, a mówiąc ściślej jego koszt jest dla niego niewidoczny. Przyjmowanie zwrotów jest korzystne nawet jeśli czasem dochodzi do nadużyć ze strony kupujących. Działa zasada, że „lepiej wypuścić kilku winnych niż zatrzymać jednego niewinnego”.

Organizacja wysyłek jest skomplikowanym zadaniem, a najtrudniejsza i nader kosztowna jest „ostatnia mila”. Nie inaczej jest ze zwrotami, w których „pierwsza mila” ma duże znaczenie dla całkowitego kosztu operacji. Dlatego nie przypadkiem wspominałem we wstępie o aplikacji InPostu, która jest jednym z nowoczesnych narzędzi usprawniających odbiór i nadawanie przesyłek. Jest ona ukoronowaniem metody działania obranej przez tę firmę, która polega głównie na zaangażowaniu klientów na nerwalgicznym odcinku „ostatniej mili”. InPost słynie z dostaw poza domem (tzw. OOH – out-of-home-delivery), przy wykorzystaniu automatów paczkowych (APM – automated parcel machines) oraz punktów odbioru i przyjmowania przesyłek (PUDO – pick up/delivery), takich jak np. sklepy osiedlowe. Oczywiście oferuje również dostawy „od drzwi do drzwi” (door-to-door), ale metoda OOH okazała się na tyle skuteczna, że sięgają po nią coraz to nowi konkurenci. Jednym z nich jest Poczta Polska, która z końcem 2023 roku miała 1000 automatów paczkowych, a w 2024 zamierza zwiększyć ich liczbę trzykrotnie.

livery), przy wykorzystaniu automatów paczkowych (APM – automated parcel machines) oraz punktów odbioru i przyjmowania przesyłek (PUDO – pick up/delivery), takich jak np. sklepy osiedlowe. Oczywiście oferuje również dostawy „od drzwi do drzwi” (door-to-door), ale metoda OOH okazała się na tyle skuteczna, że sięgają po nią coraz to nowi konkurenci. Jednym z nich jest Poczta Polska, która z końcem 2023 roku miała 1000 automatów paczkowych, a w 2024 zamierza zwiększyć ich liczbę trzykrotnie.

Nie zachęcać, nie zniechęcać

Dobra polityka obrotu zwrotami zaczyna się już w chwili przygotowania oferty zakupu. Pierwszym celem jest ograniczenie zwrotów do minimum. Stąd pożądane są rzetelne, dokładne opisy produktów ze zdjęciami, podaniem najważniejszych parametrów (np. rozmiarów ubrań czy mocy wiertarki), a naj-

Punkty odbioru i nadawania (PUDO) są pożytecznym uzupełnieniem sieci automatów paczkowych, a w niektórych krajach, np. we Włoszech i Niemczech mają pozycję dominującą.



piej również instrukcją użytkowania, przynajmniej skróconą. Kolejny krok to zapobieganie pomyłkom przy sporządzaniu etykiet, adresowaniu i wysyłce. Częścią tego etapu jest również takie zapakowanie towaru, aby podczas drogi do odbiorcy nie został uszkodzony. Zwroty ogranicza się również, otaczając konsumenta uwagą już po zakupie, np. umożliwiając mu kontakt celem wyjaśnienia prawidłowej obsługi urządzenia. Można wreszcie użyć formularza zwrotu, w którym nabywca musi podać przyczynę zwrotu, co również działa zniechęcająco.

Jeśli mimo wszystko klient chce dokonać zwrotu, możliwych jest kilka ścieżek, w zależności od metod działania sprzedającego. Firmy, które mają własną sieć sklepów stacjonarnych, np. oferujące artykuły gospodarstwa domowego, mogą zachęcać do oddania towaru w najbliższej placówce. Jest to też sposób zainteresowania nabywcy ofertą sklepu. Korzystne może okazać się dodanie opcji zwrotu za pośrednictwem firmy kurierskiej, który to sposób obsługi zwrotów jest koniecznością dla sklepów internetowych.

Z badań prowadzonych na zlecenie firm kurierskich wynika, że konsumenci częściej ostatnio deklarują postawę proekologiczną. Rzadko wprawdzie rezygnują z tego powodu z zakupów, ale chcą, aby dostawa przebiegała bez szkody dla środowiska.



Koszt przesyłki można rzucić na klienta. Wówczas on sam wybiera najlepszą dla siebie metodę odesłania produktu, a sam zwrot jest dla firmy kurierskiej po prostu kolejną przesyłką. Sklep może również zawrzeć umowę z firmą kurierską i pokrywać koszty zwrotu, ułatwiając zarazem jego dokonanie, dostarczając klientowi gotową etykietę (list przewozowy) – elektronicznie do wydrukowania lub od razu w formie papierowej wraz z dostarczonym towarem. Możliwa jest też droga pośrednia: klient zgłasza elektronicznie zwrot i w zależności od powodu czy wartości towaru sklep podejmuje decyzję, czy w tym przypadku za przesyłkę płaci sam, czy zrzuca koszt na nabywcę.

Szybki rozwój handlu internetowego w okresie pandemii i idąca za tym oferta branży KEP (kurier, express, poczta) spowodowały, że rozwinęła się oferta dostaw następnego lub tego samego dnia i to „pod drzwi”. Współgra to z charakterystycznym dla początków XXI wieku oczekiwaniem „natychmiastowej satysfakcji”. Działa to i w drugą stronę, gdy chodzi o zwrot. Konsumenci oczekują, że będzie

równie łatwy i szybki jak zakup. Często tak jest, gdy po zwracany, spakowany towar zgłasza się kurier i go zabiera. Lecz nie każda branża działa w ten sposób, a i konsumenci skłonniejsi są ostatnio do większego zaangażowania i w odbiór, i w zwrot towarów.

Ma to związek z rozpowszechnianiem się automatów paczkowych i punktów odbioru i nadawania. Dzięki nim można szybko, o dogodnej porze odebrać lub nadać przesyłkę. Mają przewagę nad oddziałami Poczty Polskiej, gdyż nie ma kolejek, a w najgorszym razie są krótkie. Nierzadko również godziny pracy punktów są bardziej dogodne, a automaty działają przez całą dobę. PUDO i APM pozwalają również uniknąć wyczekiwania na kuriera w domu, co też jest plusem.

W rezultacie sprzedawcy coraz częściej oferują różne możliwości dokonania zwrotu, aby klient mógł wybrać najwygodniejszą dla siebie i coraz bardziej skłonni są za przesyłkę zwrotną zapłacić.

Pożądani specjaliści

Zwieńczeniem odcinka „pierwszej mili” jest odbiór przesyłki przez kuriera. Automaty i punkty odbioru kolosalnie ułatwiają działanie branży KEP, gdyż gromadzą przesyłki w jednym miejscu, przynosząc oszczędność czasu i znacząco redukując koszty dowozu i odbioru przesyłek.

Następnie zwrot trafia do systemu logistycznego firmy kurierskiej. Przesyłki gromadzone są w centrach regionalnych czy ogólnokrajowych, sortowane i kierowane do odpowiednich terminali lub wprost do rąk kuriera, który ma za zadanie dostarczyć je na odcinku „ostatniej mili”, czyli w tym wypadku do sklepu.

Miejsce odbioru zwrotu może być inne niż nadania towaru. Sprzedawcy działający na dużą skalę dysponują centrami obsługi zwrotów, które oceniają oddany towar i kierują go dalej. Część produktów trafia z powrotem do sprzedaży, część wraca do producenta (np. gdy są wadliwe), a są i takie, które idą na śmietnik. Niektóre produkty się naprawia. W ocenie zwrotu ważny jest nie tylko sam produkt, ale jego



opakowanie. Uszkodzenie, bądź samo tylko otwarcie opakowania może kwalifikować przedmiot do kategorii towarów niepełnowartościowych, oferowanych np. ze zniżką. Możliwe jest również przepakowanie produktu lub zaoferowanie go w ramach wyprzedaży posezonalowej. Zwroty mogą być również podarowane potrzebującym w ramach akcji charytatywnych.

Centra obsługi zwrotów ściśle współdziałają z centrami dystrybucji lub są wręcz ich częścią,

a duże sklepy nierzadko powierzają ich prowadzenie operatorom logistycznym. Systemy ułatwiające zarządzanie zasobami magazynowymi są w stanie usprawnić przepływ towarów i np. skierować zwrot wprost do sklepu, w którym taki asortyment akurat się skończył lub tam, gdzie dostawa będzie najtańsza, z pominięciem centrum dystrybucji. Małe sklepy same zajmują się zwrotami, sortując i magazynując towar we własnym zakresie.

Rodzaj przesyłki decyduje

Wraz z rozrostem e-handlu, firmy z branży KEP szybko dostrzegły potencjał zwielokrotnienia przychodów, jaki daje obsługa zwrotów. Punkty odbioru i automaty paczkowe okazały się znakomitym narzędziem usprawnienia przepływu takich przesyłek. Stanowią kolejną i dość wygodną opcję dla klienta, a możliwość wyboru jest ważna dla

Niektóre sklepy wysyłają etykietę do zwrotu wraz z towarem. Tak postępują najczęściej sprzedawcy odzieży, którzy chcą mieć lojalnych klientów. Niemniej z daleko posuniętymi ułatwieniami wychodzą również firmy z branży KEP.



Dostawy „ostatniej mili” są czasochłonne i kosztowne. Automaty paczkowe jako swoiste „mikro-centra” logistyczne, dostępne całodobowo pozwalają klientom nadać czy odebrać paczkę bez kolejki o dowolnej porze, a firmom kurierskim zaoszczędzić. Ma to również znaczenie przy odbiorze zwrotów.



konsumentów na każdym etapie decyzji o zakupie. Wg badań, niektórzy są gotowi zrezygnować z towaru, jeśli oferowany rodzaj przesyłki im nie odpowiada.

Automaty paczkowe są fenomenem ostatnich lat. InPost uczynił z nich swój „znak firmowy”, zastrzegając nawet nazwę paczkomat. Z punktu widzenia mowy potocznej jest to działanie daremne, ale wartość szumu marketingowego, jaki przy tej okazji powstał. Automaty paczkowe są wygodne, a ponadto wpisały się w tendencję do szeroko rozumianej ochrony środowiska. Korzystanie z APM jest działaniem proekologicznym, gdyż ogranicza ruch samochodów – przynajmniej kurierskich, w mniejszym stopniu prywatnych – a firmy KEP dość dokładnie wyliczają, o ile zmniejsza się „śląd węglowy” wskutek korzystania z automatu paczkowego. Niektóre osoby

mogą również przypisywać tym urządzeniom bezpośrednie działanie „prozdrowotne”: jak ktoś nie ma psa, idzie na spacer do paczkomatu. Dla firm kurierskich automaty paczkowe mają inną zaletę: niemal 100% przesyłek jest skutecznie dostarczanych za pierwszym razem.

Automaty paczkowe spopularyzowały się zwłaszcza w Polsce. Wg raportu Last Mile Experts z czerwca 2023 roku, na koniec 2022 roku było ich u nas blisko 28,9 tys., czyli najwięcej w Europie. Pod względem liczby punktów odbioru i nadania byliśmy na piątym miejscu z liczbą 29,5 tys., pierwsze były Niemcy dysponujące ponad 51 tys. PUDO. W obu kategoriach z Polską sąsiaduje Wielka Brytania: 15,5 tys. APM i 45,3 tys. PUDO. Włochy są mocne w punktach odbioru: 47,7 tys., Czechy w automatach: 7,5 tys. Ogółem w 28 państwach Europy w 2022 roku liczba APM zwiększyła się w stosunku do 2021 o 51%, osiągając 120,4 tys., a PUDO o 7%.

Po pandemicznym boomie, rynek handlu internetowego i usług KEP spowolnił. W Europie wpłynęła na to m.in. wojna na Ukrainie oraz inflacja. Lecz prognozy przewidują wzrost. Poza postępującą zmianą nawyków konsumentów, przyczynić się ma do tego rozbudowa sieci automatów, choć zwraca się uwagę, że w niektórych krajach jest coraz mniej miejsc, gdzie można je postawić. Z tego powodu w Wielkiej Brytanii InPost postanowił zrównoważyć budowę automatów inwestycjami w punkty odbioru i nadawania przesyłek. Przewagę punktów odbioru we Włoszech także można tłumaczyć gęstą zabudową, w którą trudno wpasować automaty. Znaczenie ma zapewne również temperament Włochów, którzy są nader towarzyscy i wolą odwiedzić sklep czy kawiarnię niż „gadać z automatem”.

W 2022 roku InPost miał 28,2 tys. APM i 24,4 tys. PUDO, czyli ogółem blisko 52,7 tys. punktów OOH (na koniec 2023 r. odpowiednio: 35,4 tys., 30,6 tys., razem ponad 66 tys.). Do dużych graczy należą również (dane za 2022 r.):

- Deutsche Post/DHL: 23,9 tys. APM, 100,3 tys. PUDO, razem 124,2 tys. punktów OOH,
- Grupa DPD: 14 tys. APM, 66,7 tys. PUDO, razem blisko 80,9 tys. punktów OOH oraz
- GLS: 5,8 tys. APM, 52 tys. PUDO, razem blisko 57,9 tys. punktów OOH.

Podane liczby uwzględniają punkty partnerów oraz dzielone z innymi firmami z branży KEP. Specjaliści podkreślają, że „otwarte”, czyli nieprzypisane do jednej firmy punkty odbioru i automaty optymalizują sieć i ułatwiają pełne wykorzystanie jej możliwości z pożytkiem dla wszystkich, którzy z nich korzystają.

Dla klienta ważne są natomiast aplikacje, umożliwiający bezpieczny i sprawny odbiór i wysyłanie przesyłek. Cennym ułatwieniem jest możliwość odbioru paczki w automacie za pomocą kodu QR lub otwarcia skrytki zdalnie. Wysyłka z kolei jest najwygodniejsza, gdy nie trzeba drukować etykiety.

Sekretem powodzenia punktów OOH jest samodzielność, jaką oferują klientom, co szczęśliwie spotyka się z dążeniem firm kurierskich do ograniczenia kosztów i usprawnienia przepływów logistycznych. Dla handlu internetowego to dobra wiadomość, a dla tych, którzy zechcą coś zwrócić – jeszcze lepsza. ■

„LADIES W LOGISTYCE” I TALENTHUB

W ramach inicjatywy Talent HUB – umowy współpracy świata nauki i biznesu, zawiązanej pomiędzy firmami członkowskimi Klastra Silesia Automotive & Advanced Manufacturing i Szkołą Biznesu Politechniki Śląskiej, pod koniec roku, w siedzibie głównej Seifert Polska w Mysłowicach odbyła się wizyta studyjna dla studentów i studentek kierunku logistyka.



Wizyta rozpoczęła się...

oprowadzaniem po magazynie oraz po dziale spedycji. Następnie osiem studentek Politechniki Śląskiej, które zainteresowała oferta Seifert Polska, zapoznano z projektem, który zachęcił je do udziału, a więc przelamującym stereotypy projektem „Ladies w logistyce”, realizowanym w Centrach Spedycyjno-Logistycznych Seifert Polska i Seifert Automotive Polska już od 2018 roku (założenia i przykłady realizacji w praktyce).

Automotive is Our Motive

Kolejnym punktem programu było przedstawienie dwóch kluczowych projektów z zakresu logistyki

kontraktowej dla branży AUTOMOTIVE, za jakie odpowiada Seifert Polska:

- obsługa logistyczna inhouse fabryki silników i baterii Mercedes-Benz Manufacturing Poland,
- koncepcja i obsługa Centrum Logistycznego #DaimlerTruckStrykówPartsCenter wraz z zadaniem logistycznym.

Z kolei zagadnienia związane z codzienną pracą Spedytora/Spedytorki, w tym, jak sobie radzić w przypadkach niecodziennych i nietypowych – przybliżył Interaktywny Quiz poświęcony Spedycji.

Projekt „Ladies w Logistyce” zdobył najwyższe oceny oraz opinie wśród osób, którym jest dedykowany. TO CIESZY NAJBARDZIEJ – podsumowuje Ilona Urbańczyk, Specjalistka ds. marketingu (koordynatorka programu „Ladies w Logistyce”, organizatorka wizyty studyjnej). ■

WIELTON Z WIĘKSZYM POTENCJAŁEM

W Wieluniu rozpoczął pracę kolejny zakład. Ma usprawnić produkcję i poprawić wydajność Wieltonu.



Jednymi z nowszych zakupów Wieltonu są prasa firmy Quintus oraz wycinarka laserowa 3D firmy TCI Cutting. To właśnie m.in. dzięki nim w procesie hydroformowania produkowana będzie część komponentów.

Zakład nr 3 składa się z pięciu wydziałów. Wyposażono go w nowoczesne rozwiązania i maszyny, w tym odpowiadające za proces hydroformowania. Budując kolejny zakład, Wielton chciał m.in. zwiększyć moce produkcyjne. Ważna stała się też możliwość elastycznego dostosowywania produkcji do zmieniających się trendów na rynku i indywidualnych potrzeb klientów. Zautomatyzowany i zrobotyzowany nowy zakład stwarza dużo możliwości, sprawiając, że Wielton może być bardziej konkurencyjny.

– Od lat koncentrujemy się na usprawnianiu i unowocześnianiu naszych fabryk, a naszym priorytetem jest tworzenie wysokiej jakości produktów. Podczas pandemii w 2020

roku przeprowadziliśmy kompleksową modernizację zakładów w Wieluniu. Mając na uwadze dalszy rozwój i usprawnianie produkcji, konieczne było wybudowanie kolejnego miejsca, które umożliwi nam poprawę wydajności i organizacji pracy. Dodatkowo, będąc firmą otwartą na personalizację pojazdów w zależności od indywidualnych upodobań i potrzeb klientów, dzięki tej inwestycji nasza produkcja może być jeszcze bardziej elastyczna – podkreśla Piotr Kuś, wiceprezes i dyrektor generalny Wielton SA.

Pięć etapów

Pierwszy z wydziałów na hali nr 3 odpowiada za pakowanie produktów

przeznaczonych do transportu w zestawach. Wydział ten opuszcza np. podwozia spakowane w trójpaki, które następnie zbiorczo są dostarczane do spółek należących do Grupy Wielton lub kontrahentów.

Kolejny wydział zajmuje się detalami niezbędnymi do produkcji różnych typów pojazdów, z wykorzystaniem cięcia laserowego oraz gięcia na prasach. Spawane są one w kolejnym, dwunastym wydziale, gdzie znajdują się dwa zrobotyzowane stanowiska. Następnie, tak przygotowane elementy, zabezpieczane są powłoką antykorozyjną za pomocą kataroforezy lub ocynku.

Na terenie trzynastego wydziału znajduje się nowa linia produkcyjna do spawania skrzyń wywrotek typu half-pipe. Zespawane tam nadwozia w ko-

Piotr Kuś,
wiceprezes i dyrektor
generalny Wielton SA.



Od lat koncentrujemy się na usprawnianiu i unowocześnianiu naszych fabryk, a naszym priorytetem jest tworzenie wysokiej jakości produktów”.

W zakładzie nr 3 znajdują się cztery wycinarki laserowe typu Fiber obsługujące arkusze blachy o wymiarach 3x1,5 m. Fabryka wyposażona jest także w stanowisko do zrobotyzowanego gięcia blachy oraz siedem pras krawędziowych różnych rozmiarów (nawet do 4 m).



lejnym kroku trafiają do lakierni, gdzie nabierają ostatecznego koloru. Ostatni już wydział zajmuje się montażem nadwozi naczip furgonowych. Stanowi on końcowy etap produkcji naczip tego typu. Furgony opuszczające zakład nr 3 muszą jeszcze zostać sprawdzone przez dział kontroli jakości. Stamtąd trafiają do magazynu produktów gotowych, gdzie czekają na odbiór klienta.

Automatycznie

Zakłady Wieltonu są zautomatyzowane i zrobotyzowane. W zakładzie nr 3 znajdują się cztery wycinarki laserowe typu Fiber obsługujące arkusze blachy o wymiarach 3x1,5 m. Fabryka wyposażona jest także w stanowisko do zrobotyzowanego gięcia blachy oraz siedem pras krawędziowych różnych rozmiarów (nawet do 4 m). Do spawania detali wykorzystywane są dwa zrobotyzowane stanowiska produkcji Panasonic i Yaskawa. Wkrótce zostanie uruchomiona prasa firmy Quintus oraz wycinarka laserowa 3D

marki TCI Cutting. Postępują one do hydroformowania. Niebawem prace rozpoczną się także na dwóch stanowiskach zrobotyzowanego spawania skrzyń wywrotek firmy Valk. Przeniesiono je z zakładu nr 1.

– Decydując się na budowę nowego zakładu chcieliśmy, żeby odbywające się w nim procesy produkcyjne były jak najbardziej zautomatyzowane. Dodałobyśmy wszelkich starań, aby zakład wyposażać w nowoczesne urządzenia. Zdecydowana większość sprzętu to nowe, zakupione w 2023 lub 2022 roku maszyny. Jednymi z nowszych zakupów są prasa firmy Quintus oraz wycinarka laserowa 3D firmy TCI Cutting, które są w trakcie uruchamiania. To właśnie m.in. dzięki nim w procesie hydroformowania produkowana będzie część kompo-

nentów – dodaje Adrian Danielski, dyrektor produkcji Wieltonu.

50 robotów

Zakłady produkcyjne w Wieluniu są największymi w Grupie Wielton i wytwarzają pojazdy pod marką Wielton i Wielton Agro. Dostarczają też komponenty i gotowe produkty do poszczególnych spółek oraz obsługują coraz więcej rynków zagranicznych. Fabryki w Wieluniu wyposażone są w zaawansowane technicznie zrobotyzowane linie spawalnicze, zautomatyzowane systemy magazynowania i zaopatrzenia linii, a także unikatowe technologie, takie jak spawanie hybrydowe czy wykorzystanie druku 3D w procesach prototypowania

i projektowania. Ponadto, dysponują nowoczesną metodą gięcia i cięcia blach do wytwarzania komponentów stalowych naczip i przyczep. W sumie produkcję wspiera blisko 50 robotów zajmujących się spawaniem konstrukcji naczip, malowaniem ram i gięciem stali. Zakłady wyposażone są w najnowszej klasy oprogramowanie projektowe oraz sprzęt do symulacji, badań materiałowych i diagnostyki konstrukcji oraz technologie spawania hybrydowego.

45 tys. już niebawem

Zgodnie ze strategią rozwoju na lata 2023–2027 Wielton chce zwiększyć skonsolidowaną sprzedaż, z uwzględnieniem fuzji i przejęć, z 23,2 tys. sztuk w 2022 r. do ok. 45 tys. sztuk w 2027 r. (wzrost o 93%). W tym samym okresie skonsolidowane przychody Grupy powinny zwiększyć się z 732 mln euro do ok. 1,5 mld euro.

Grupa zakłada, że jej udziały w europejskim rynku pojazdów drogowych zwiększą się z 6,7% w 2022 r. do około 13% w 2027 r. Firma chce się rozwijać na wszystkich kierunkach strategicznych, poza Rosją i Białorusią. Najważniejszymi rynkami dla Grupy mają być Polska, Francja i Wielka Brytania. Strategia zakłada większą dywersyfikację sprzedaży. Udział pozostałych rynków w wolumenach grupy ma wzrosnąć z 36% do 48%.

Grupa Wielton planuje zwiększać wolumeny sprzedaży oraz udziały we wszystkich kluczowych grupach produktowych: blisko potowa wzrostu ma dotyczyć naczip uniwersalnych. Silne wzrosty mają też odnotować m.in. wywrotki. ■

Fabryki w Wieluniu wyposażone są w zaawansowane technologicznie zrobotyzowane linie spawalnicze, zautomatyzowane systemy magazynowania i zaopatrzenia linii. Wykorzystują również unikatowe technologie, takie jak spawanie hybrydowe czy druk 3D w procesach prototypowania i projektowania.



WIELKI POWRÓT CZECHÓW

W tegorocznym Rajdzie Dakar ścigało się 47 ciężarówek. Kto czekał na ostry pojedynek Czechów z Holendrami, nie zawiódł się.

MAN 6x6 zasilany HVO i wodorem, którym jechał Hiszpan Jordi Juvanteny zdobył najwięcej punktów w „Mission 1000”, szczególnej formie rywalizacji stworzonej dla pojazdów elektrycznych, wodorowych i hybryd.



Fot. A.S.O. Aurelien Vialatte

Razem z ciężarówkami do startu zaklasyfikowano 132 motocykle, 10 quadów, 115 samochodów i 36 terenowych SSV. W sumie w rajdzie wzięło udział 418 pojazdów, w tym 78 w Dakar Classic i 770 zawodników.

Dakar rozpoczął się w piątek 5 stycznia 2024 roku, a zakończył 19 stycznia. Trasa znów biegła

przez Arabię Saudyjską. Zawodnicy wystartowali z miasta AlUla, aby osiągnąć metę w Yanbu nad Morzem Czerwonym. Rajd podzielono na 12 etapów o łącznej długości 7900 km. Jak zwykle nie zabrakło wydm i skał, a najtrudniejszy był dwudniowy etap szósty, gdy zawodnicy byli zdani wyłącznie na siebie i nie mogli korzystać z pomocy

Hino 600 niezawodnego Japończyka Teruhito Sugawary. W tym roku świętował jubileusz: startował już po raz 25!



Fot. A.S.O. Frederic Le Floca

serwisu. Liczył 818 km, w tym 584 km odcinków specjalnych.

Starzy znajomi, nowe nadzieje

Z prestiżowym numerem 600, czyli „numerem jeden” wśród ciężarówek, wziął udział w rajdzie Team de Rooy, który wygrał w ubiegłym roku. Kierowca Janus van Kasteren, polski pilot Darek Rodewald oraz mechanik Marcel Snijders znów jechali IVECO Powerstarem i z pewnością liczyli na wygraną. IVECO zaufali również Martin van den Brink i jego syn Mitchel oraz jedyna w tym roku ciężarówkowa drużyna kobieca: Anja van Loon, Marije van Ettekooven i Floor Maten. Panie ścigały się w barwach Ladies Team de Rooy FPT.

Na starcie stawiał się doświadczony Aleš Loprais, bratanek słynnego Karela Lopraisa. Karel sześciokrotnie wygrywał w Dakarze, jadąc Tatrą. Alešowi jeszcze nigdy nie udało się zwyciężyć, choć w latach 2007 i 2008 był trzeci, nawiasem mówiąc także Tatrą. W tym roku jechał Pragą. Jego rodak Martin Macík, liczący na miejsce co najmniej w pierwszej dziesiątce, prowadził IVECO Powerstara, tak jak Holendrzy. Jaroslav Valtr i Martin Šoltys, którzy ostatnio zajęli odpowiednio piąte i siódme miejsce, wyruszyli na trasę Tatrą jako zespół Buggyra Racing.

Niezmordowany i niezawodny Japończyk Teruhito Sugawara znów zasiadł za kierownicą Hino, w nadziei doprowadzenia go co najmniej na dziesiątym miejscu jak w 2023 roku. Wystartował również

Najlepszą ciężarówkę wśród klasyków poprowadził Hiszpan Rafael Lesmes Suarez, a pilotowała go koleżanka Jose Luis Ruano Garcia.



Fot. A.S.O. Murilo Mattos

Vaidotas Paškevičius jadący z numerem 613 zakończył rajd przedwcześnie z powodu awarii silnika. Miał jeszcze nadzieję, że przynajmniej dojedzie do mety poza klasyfikacją, ale naprawa nie powiodła się.

Dwupaliwowy MAN LL90 francuskiej ekipy ścigającej się w Dakarze Classic. Udało się go „postawić na nogi” i załoga ukończyła rajd na niezłym miejscu w potowie stawki.



Fot. A.S.O. Florent Gooden



Fot. A.S.O.

Zwrot akcji

Początek był bardzo dobry dla Janusa van Kasterena, ale cały czas deptał mu po piętach Aleś Loprais. Po prologu dzieliły ich sekundy. Po pierwszym etapie pomiędzy nich wskoczyli na chwilę Gert Huzink ścigający się hybrydowym Renault i Jaroslav Valtr, jadący Tatrą. Lecz na drugim etapie Loprais znów był drugi w klasyfikacji generalnej. Tuż za nim znalazł się Martin Macík, który z determinacją piął się w górę. Po piątym etapie był tuż za van Kasterenem, gdy Loprais spadł na trzecią pozycję. Na czwartym miejscu przez cały czas utrzymywali się Pascal De Baar, Giso Verschoor i Tomáš Šikola w Tatrze.

Tę kruchą równowagę zburzył etap szósty. Już po pierwszym dniu Macík wysunął się na prowadzenie, a drugi dzień przypieczętował jego dominację. Pomogła mu nieuwaga van Kasterena, który zakopał ciężarówkę na wydmach. Team de Rooy stracił prawie trzy godziny, a Aleś Loprais godzinę. Dla Martina Macíka, który miał do nadrobienia 45 minut opóźnienia z czwartego etapu, był to prezent od losu. Wcześniej prześladowały go awarie opon.

Vaidotas Paškevičius, który zakończył ubiegłoroczny rajd triumfem na ostatnim etapie. Jechał Tatrą Jamat. Był pierwszym Litwinem w historii Dakaru, który odniósł zwycięstwo etapowe, jadąc ciężarówką. W klasyfikacji generalnej zajął 17. miejsce. Jeszcze lepiej

poszło mu w 2022 roku, gdy zadebiutował. Dojechał wtedy 12. Można się było spodziewać, że będzie zastrzykiem świeżej krwi i doda rumieńców „rutynowemu” pojedynkowi Czechów i Holendrów. Niestety, zmuszony był wycofać się na szóstym etapie.

Ubiegłoroczni zwycięzcy i weterani Dakaru: Janus van Kasteren, polski pilot Darek Rodewald i mechanik Marcel Snijder musieli zadowolić się w tym roku czwartą pozycją.

Aleś Loprais zdobył w tym roku najlepsze miejsce odgąk startując w Dakarze. Był na mecie drugi.



Fot. A.S.O. Florent Gooden



Fot. A.S.O. Frederic Le Floc

SPORT

Loprais po szóstym etapie wrócił na drugie miejsce. Razem z pilotem Jaroslavem Vartlem i mechanikiem Jiří Strossem nie kryli radości, zwłaszcza, że po drodze musieli omijać zakopane w piachu samochody konkurentów. Było to dodatkowe utrudnienie, obarczone ryzykiem, że samemu utknie się tuż obok. Na trzeciej pozycji umocował się Mitchel van den Brink, a Japończyk Teruhito Sugawara na dobre wskoczył do pierwszej dziesiątki i nie opuścił jej do samego końca. Ostatecznie zajął szóste miejsce, tak jak w 2005 i 2018 roku. Nigdy nie wspiął się wyżej, choć w latach 2009–21 był pierwszy w klasie ciężarówek o pojemności poniżej 10 l, a w 2001 drugi jako pilot swojego ojca, Yoshimasy Sugawary. Pierwszy raz wziął udział w Dakarze w 1999 roku.

Łatwiej przeżyć

13 stycznia był dniem odpoczynku. Przed kierowcami było jeszcze sześć dni ścigania się. Obserwując rywalizację ciężarówek rok po roku, można odnieść wrażenie, że pierwsza połowa Dakaru to walka o miejsce, a druga – o jego utrzymanie. Tak było, gdy Kamazami wygrywali Rosjanie i tak jest teraz. To kwestia strategii, ale też „zmęczenia materiału”. Pustynny maraton jest morderczym wysiłkiem dla zawodników i pojazdów. Trzeba oszczędzać siły i maszyny.

Teruhito Sugawara do dziś doskonale pamięta swój pierwszy start z ojcem w 1999 roku. Od 2005 bierze udział w rajdzie jako kierowca i ma olbrzymie doświadczenie.



Fot. Marcin Kin



Fot. A.S.O. Julien Deffosse

Pierwsza, kobieca drużyna, która dojechała na metę Rajdu Dakar ciężarówką (od lewej): Marije van Ettehoven, Anja van Loon i Floor Maten.

Martin Macík wyszedł na prowadzenie po szóstym etapie i wygrał tegoroczny rajd.



Fot. A.S.O. Antonin Vincent

Teraz i tak jest łatwiej niż w 1979 roku, gdy po raz pierwszy odbył się Rajd Paryż – Dakar. Od tamtej pory wiele się zmieniło. Mniej jest przygody i przypadku, więcej pieniędzy i przygotowań. Znakiem czasu było przeniesienie imprezy w latach 2009–2019 do Ameryki Południowej, a jest nim również przeprowadzka do Arabii Saudyjskiej, gdzie rajd odbywa się od 2020 roku. Blisko stąd do Europy, zawodnicy ponoszą mniejsze koszty, a zawody toczą się na terytorium jednego państwa, co ułatwia organizację. Można utyskiwać, że Rajd Dakar to nie to, co kiedyś, ale rzadziej dochodzi do śmiertelnych wypadków.

Holenderki na mecie

W generalce Martin Macík nie oddał prowadzenia do końca, choć ósmy etap wygrał Mitchel van den Brink, na dziewiątym i dziesiątym pierwszy był Gert

Huzink, a na jedenastym i dwunastym Aleš Loprais. Macík jechał spokojnie, bo mógł sobie na to pozwolić. Drugi na mecie rajdu Loprais miał do niego 2 godziny straty i dwa ostatnie etapy nic nie zmieniły. Trzeci Mitchel van den Brink był 4 i pół godziny za Macikiem. Janus van Kastern musiał się zadowolić w tym roku czwartą pozycją.

Zespół pań zakończył rajd na miejscu 12. Szkoda, bo lepszy rezultat był na wyciągnięcie ręki. Anja van Loon bardzo dobrze pojechała w październiku 2023 roku w Rajdzie Maroka, gdzie zajęła piąte miejsce. Jej pilotka Marije van Ettehoven już dwa razy startowała ciężarówką w Dakarze, poznała więc specyfikę pojazdu i trasy. Mimo to Holendrzy na pewno i tak są zadowoleni, bo Anja van Loon, Marije van Ettehoven i Floor Maten to pierwszy, żeński zespół w historii, który ukończył Rajd Dakar ciężarówką.

Do rywalizacji w kategorii ciężarówek stanęli również Saudyjczycy: kierowca Tariq Al-Rammah z pilotem Samirem Benbekhtim, wspierani przez brytyjskiego mechanika Johna Cockburna. Startowali Volvo FMX 4x4 z numerem 633. Dojechali do końca 11 etapu, zajmując w generalnej klasyfikacji ciężarówek 39. miejsce. Niestety, przed ostatnim etapem musieli się wycofać.

Fot. A.S.D. F. Gooden



Tegoroczni zwycięzcy (od lewej): David Švanda, Martin Macík i František Tomásek. Martin ma 34 lata i startuje w Dakarze od 2013 roku. Wcześniej, od 2003 roku uczestniczył w rajdzie jego ojciec, Martin senior.

Alternatywnie i klasycznie

Tuż przed Holenderkami, na miejscu 11. dotarli do mety Gert Huzink, Rob Buursen i Martin Roesink. Ich Renault C460 Hybrid sprawowało się bardzo

dobrze w starciu z ciężarówkami polegającymi wyłącznie na silniku spalinowym. Inne pojazdy z alternatywnym napędem wzięły udział w programie testowym „Mission 1000”, zorganizowanym obok

rajdu. Chodziło o sprawdzenie w warunkach „dakarowych” pojazdów elektrycznych, wodorowych i hybryd. Uczestnicy „Mission 1000” codziennie walczyli o punkty na dystansie około 100 km zgodnie ze specjalnie opracowanym regulaminem. W rywalizacji wzięło udział sześć motocykli, cztery samochody i ciężarówka. Ta ostatnia z dwupaliwowym silnikiem spalinowym zasilanym HVO i wodorem zdobyła najwięcej punktów. Był to MAN 6x6, którym jechał Hiszpan Jordi Juvanteny. Pojazd ten już drugi raz uczestniczył w Rajdzie Dakar.

W odbywającym się równolegle Dakarze Klasic, którego trasa była niewiele krótsza niż głównego wyścigu, najlepszą ciężarówką był Mercedes-Benz 1844 AK z numerem 911 hiszpańskiej drużyny Rafael Lesmes Suarez, Jose Luis Ruano Garcia i Tabatha Romon. Co ciekawe, do „klasyków” także zakradła się ciężarówka z napędem alternatywnym. Silnik MAN-a LL90 z numerem 915 francuskiego zespołu Alexandre Lemeray, Fabien Lecaplain i Jean Baptiste Lecot spalał olej napędowy i wodór, wtryskiwany do kanatu ssącego. Rywalizację zakończył na 33. pozycji. Pewnie byłoby lepiej, gdyby Alexandre nie potożył go na boku na czwartym etapie.

„Dobry Dakar to twardy Dakar”, mówią jego uczestnicy. Odbywający się po raz 46. rajd znów wycisnął z nich morze potu. Dyrektor rajdu David Castera zapowiadał, że tegoroczna „piąta edycja w Arabii Saudyjskiej będzie najtrudniejsza”. Zdaje się, że nie były to puste przechwałki. Spośród ciężarówek do mety dojechało 21, czyli mniej niż połowa. W sumie z 340 pojazdów do końca dotrwało 239. Najtwardsze okazały się klasyki: na 78 startujących aż 71 osiągnęło metę. Wprawdzie jechały na regularność, ale zawsze można je skomplementować, że „chodzą jak szwajcarski zegarek”.

Najlepsze ciężarówki na mecie Rajdu Dakar 2024

Miejsce	załoga	marka	zespół	nr startowy
1	Martin Macík František Tomásek David Švanda	IVECO	MM Technology Team	601
2	Aleš Loprais Jaroslav Valtr Jr Jiří Stross	Praga	Instaforex Loprais Praga	602
3	Mitchel van den Brink Moises Torrallardona Jarno van De Pol	IVECO	EuroL Rallysport	603
4	Janus van Kasteren Darek Rodewald Marcel Snijders	IVECO	Boss Machinery Team de Rooy FPT	600
5	Michiel Becx Wulfert van Ginkel Edwin Kuipers	IVECO	Becx Competition Team de Rooy FPT	622
6	Teruhito Sugawara Hirokazu Somemiya Yuji Mochizuki	Hino	Hino Team Sugawara	609
7	Claudio Bellina Bruno Gotti Marco Arnoletti	IVECO	MM Technology Team	610
8	Ben de Groot Govert Boogaard Ad Hofmans	IVECO	De Groot Sport	617
9	Richard de Groot Jan Hulsebosh Martijn Johannes Martinus Van Rooij	IVECO	Fireman Dakar Team	607
10	Pascal De Baar Giso Verschoor Tomáš Šikola	Tatra	Tatra Buggyra ZM Racing	605

POZA SCHEMATEM

Lexus LBX powstał specjalnie dla Europy i ma być czarnym koniem na rynku miejskich crossoverów. Z jednej strony wabi luksusem, z drugiej – przystępną ceną.



Japończycy spodziewają się, że w pierwszym roku zamówionych zostanie 25 tys. sztuk tego modelu. W Polsce do połowy grudnia zamówiono ich już 800, a plany zakładają 2500. Oznaczałoby to zdobycie 80% segmentu B-SUV premium, który jest u nas dość skromny, ale jak zapewniają przedstawiciele marki, ma spory potencjał.

LBX to obecnie najmniejszy model w gamie Lexusa. Ma niespełna 4,2 m długości, czyli może się okazać idealnym rozwiązaniem, np. jako drugie auto w rodzinie. I tutaj też są pokładane nadzieje. Według przedstawicieli marki w Polsce potencjalni użytkownicy LBX to ci, którzy mając już Lexusa, pozostają wierni swojemu wcześniejszemu wyborowi, ale również dotychczasowi właściciele Toyoty, którzy chcą coś zmienić lub pragną czegoś więcej.

Lexus chciał stworzyć samochód, który wykracza poza schematy klasy premium. Czy to się udało?

Mały, ale Lexus

Wsiadając do LBX nie ma wątpliwości, że jesteśmy w samochodzie klasy premium. Staranność wykończenia wnętrza i jakość użytych materiałów są na najwyższym poziomie. Do wnętrza prowadzą z przodu szeroko otwierane drzwi. Fotele mają sporo możliwości ustawień, w tym duży zakres regulacji wysokości siedziska. W tym modelu obniżono odcinek biodrowy, dzięki czemu kierowca może siedzieć bardzo nisko, co sprzyja „dobremu wyczuciu auta”, ale w przypadku niższych osób, wygodniej podróżuje się, gdy fotel jest podniesiony. Co ciekawe mam wrażenie, że za tym zakresem nie nadążył zakres ustawienia kierownicy. Przy maksymalnie podniesionym fotelu, nie mogłam podnieść kierownicy wyżej, tak, żeby nie opierała mi się na kolanach.

LBX powstał na platformie GB-A opracowanej przez Toyotę dla samochodów miejskich. Na potrzeby

Lexusa wydłużono rozstaw osi, poszerzono rozstaw kół i zwiększono sztywność skrętną całości. W każdej wersji auto ma z przodu kolumny MacPhersona. W samochodach z napędem na przód w tylnym zawieszeniu jest belka skrętna, a w wersjach z napędem 4x4 podwójne wahacze. Zawieszenie, hamulce i układ kierowniczy mają zapewniać wrażenia, do jakich przyzwyczajeni są kierowcy Lexusów. I myślę, że to się udało. Podróżuje się bardzo komfortowo. Auto dobrze trzyma się zadanego toru jazdy, zawieszenie podczas wyższej prędkości jest wystarczająco sztywne, a na nierównościach dobrze tłumi wyboje. Układ kierowniczy pracuje bez zarzutu.

LBX ma 3-cylindrowy silnik benzynowy VVTi-e o pojemności 1,5 l i mocy 91 KM. Współpracuje z nim silnik elektryczny o mocy 94 KM, zintegrowany z przekładnią bezstopniową eCVT. Łączna moc hybrydowego układu napędowego wynosi 136 KM, co pozwala małemu Lexusowi rozpędzić się do

100 km w ciągu 9,2 sekundy w wersji z napędem na przód. Odmiana 4x4 rozpędza się nieco wolniej – 9,6 s. Prędkość maksymalna obu wynosi 170 km/h. W przeciwieństwie do Yaris Crossa, nie dochodzi do nas podczas jazdy głośny pomruk silnika. Auto jest wystarczająco dynamiczne, co zawdzięczamy wydajniej hybrydzie.

Baterię o pojemności 1 kWh zamontowano pod tylną kanapą. Jest to bipolarna bateria niklo-wodorkowa (NiMH), która może szybko oddawać wysoką moc i równie szybko być ładowana poprzez rekuperację. Dzięki temu napęd działa bardzo sprawnie. Jej dodatkową zaletą są stosunkowo małe wymiary i niska masa.

W wersji 4x4 tylna oś jest napędzana dodatkowym silnikiem elektrycznym, włączanym stosownie do chwilowych potrzeb. W zwykłych warunkach napędzana jest tylko przednia oś. Do tylnej osi może docierać maksymalnie 80% dostępnego momentu obrotowego.

Oszczędnie czy sportowo?

Pracą napędu hybrydowego zarządza system, który dąży do obniżania obrotów silnika spalinowego, gdy to możliwe. Pomaga również utrzymać prędkość na podjazdach i zjazdach, ograniczając konieczność zmiany położenia pedału gazu czy użycia hamulców. System przewiduje zachowania kierowcy oraz warunki na drodze, by dostosować do tego wykorzystanie baterii.

Sportowe warianty Relax i Cool oraz modele Bespoke Build mają możliwość wyboru zakresu przełożeń za pomocą łopatek przy kierownicy. System zapewnia wydajną rekuperację na sześciu poziomach.

Podczas krótkiej jazdy w mieście i trasą szybkiego ruchu, na odcinku



Prosto, funkcjonalnie i ładnie. Wnętrze LBX jest bardzo dobrze wykończony, bez względu na wersję wyposażenia. Przed kierowcą jest 12-calowy elektroniczny kokpit, a pośrodku 9,8-calowy ekran multimedialny. W opcji można też zamówić ekran przezierny.

około 100 km zużycie paliwa wyszło nam na poziomie 4,2 l/100 km. To mniej niż podaje producent (4,4 l/100 km), ale może być jeszcze niższe, nawet o 1 l/100 km.

Pomoże w potrzebie

LBX ma rozbudowany pakiet systemów bezpieczeństwa. Zapewniają one nie tylko jazdę półautomatyczną, ale również bezpieczne wyjeżdżanie z miejsca parkingowego przodem i tyłem oraz automatyczne parkowanie. System przejmuje kontrolę nad układem kierowniczym, pedałem przyspieszenia i hamulcem. Może też zapamiętać do trzech najczęściej używanych miejsc parkingowych. Przy pomocy cyfrowego kluczyka i aplikacji na smartfona parkowanie auta może odbywać się zdalnie, co przyda się na ciasnych parkingach.

Tempomat adaptacyjny dostosowuje prędkość samochodu do topografii terenu, zwalniając np. przed zakrętem. Asystent utrzymania na pasie pilnuje, żeby samochód znajdował się pośrodku. Jeżeli kierowca puści kierownicę, system alarmuje po 20 s, najpierw wizualnie, potem dochodzi dźwięk, ale cały czas sprawuje kontrolę. LBX może również wyminąć przeszkodę, która znajduje się na poboczu lub zapobiec kolizji podczas wyprzedzania lub skrętu. Samochód może być wyposażony w automatyczne światła drogowe lub opcjonalne, adaptacyjne, które dostosowują się do sytuacji, nie oślepiając innych kierowców.

Kluczyk w telefonie

Na wielofunkcyjnej kierownicy umieszczono przyciski do obsługi multimedialnego, komputera pokładowego oraz tempomatu adaptacyjnego. Niestety to rozwiązanie wymaga przyzwyczajenia, dlatego przed wyruszeniem w trasę, warto je przećwiczyć.

LBX ma 12,3-calowy elektroniczny kokpit oraz opcjonalny wy-

wy rozpoznaje, czy mówi do niego kierowca, czy pasażer bez konieczności przyciskania muzyki. Telefon można połączyć z systemem bezprzewodowo w przypadku Apple CarPlay oraz za pośrednictwem kabla z Android Auto.

Samochód ma elektroniczne klamki. Będąc w środku, drzwi otwieramy naciśnięciem przycisku, a następnie je popychamy. To rozwiązanie również pozwala zastosować

lefonie. Taki dostęp może mieć pięć osób, a żeby z niego skorzystać wystarczy mieć telefon przy sobie.

W konsoli środkowej są dwa uchwyty na kubki, miejsce na drobiazgi, podłokietnik, a także gniazdo 12 V i USB-C. Bagażnik ma regularny kształt. W wersji z napędem na przednie koła ma 402 l pojemności, a w odmianie 4x4 – 317 l. Znajduje się w nim ledowe oświetlenie i cztery uchwyty do mocowania ładunku. Zabrakło haczyków na torby. Pod podłogą jest miejsce na zestaw naprawczy do opon i narzędzia. Oparcia tylnej kanapy można łatwo złożyć w proporcji 60:40. Wówczas uzyskamy 994 l pojemności ładunkowej w wersji przednionapędowej. Kłapa bagażnika może być sterowana elektronicznie.

LBX to oferta skierowana do kobiet, ale też do starszych par, którym nie jest potrzebne duże auto, a cenią sobie wysoką jakość. Małe gabaryty tego samochodu mogą być jego wielkim atutem, szczególnie w mieście. Z drugiej strony zapewnia duży poziom komfortu, również podczas dłuższej podróży i co najważniejsze sprawia, że podróż ta jest bezpieczna.

Produkcja LBX ruszyła w grudniu 2023. Pierwsi polscy nabywcy będą mogli odebrać swoje samochody w marcu, natomiast zamawiając ten

Bagażnik mieści 402 l, co jest całkiem niezłym wynikiem w tej klasie samochodów. Jak widać dwie „kabinówki” mieszczą się w nim z dużym zapasem. Po złożeniu oparć tylnej kanapy mamy do dyspozycji 994 l.



świetlacz przezierny. Spory jest też ekran multimedialny – 9,8 cala. Nawigacja w chmurze na bieżąco przekazuje informacje o ruchu drogowym. Natomiast asystent głoso-

system samoblokujących się drzwi, zapobiegający wypadkowi podczas wysiadania.

LBXa można otworzyć i uruchomić za pomocą cyfrowego kluczyka w te-

model teraz, można się spodziewać dostawy w sierpniu. Najtańsza wersja Entry, dostępna u nas od kwietnia tego roku kosztuje 152 900 zł brutto, ale warto ponegocjować. ■

KOCIAK Z RODOWODEM

F-Pace to całkiem okazały Jaguar. Ma 4,7 m długości i ponad 2 m szerokości. Mimo to zwinny z niego kociak.



Szczególnie gdy mamy do czynienia z silnikiem V8 o pojemności 5 l i mocy 550 KM. Potężny moment obrotowy – 700 Nm pozwala rozpędzić się od zera do 100 km/h w zaledwie 4,3 sekundy. Cztery końcówki aktywnego układu wydechowego dają w tym czasie koncert przyjemnego dla uszu pomruku. F-Pace z tym układem napędowym może jechać z maksymalną prędkością 283 km/h. Nam trafia się najwyższa wersja wyposażenia SVR, podkreślająca sportowy charakter auta. Lecz żeby się nią delectować, trzeba wydać ponad 600 tys. zł brutto.

Ze smakiem

Wnętrze jest bardzo starannie wykonane z materiałów najwyższej jakości.

F-Pace SVR to nie tylko wysoka jakość, ale też liczne elementy stylistyczne, które nie pozwalają zapomnieć, z jakim samochodem mamy do czynienia.

W konsoli środkowej znajduje się 11,4-calowy ekran dotykowy z ramką ze stopu magnezu. Obsługa systemu multimedialnego jest intuicyjna. Można z nim połączyć jednocześnie dwa telefony i korzystać bezprzewodowo z Android Auto oraz Apple CarPlay. Telefon można ładować za pomocą ładowarki indukcyjnej lub kabla podłączonego do gniazda USB typu A lub C.

Fotel kierowcy i pasażera jest regulowany elektrycznie i można zaprogramować trzy różne ustawienia. Zastosowa-

wano tutaj fotele kubetkowe z regulacją podparcia bocznego. Przed kierowcą jest 12-calowy elektroniczny kokpit, a wyżej ekran przezierny. Widok „zegarów” można dowolnie modyfikować.

Eco i nie tylko

Z silnikiem współpracuje 8-stopniowy automat, który sprawdza się podczas jazdy bez zarzutu. Mamy do dyspozycji łopatkę pod kierownicą, które umożliwiają ręczną zmianę biegów, ale w tym wypadku szkoda czasu na takie zabawy. Możemy wpływać na działanie skrzyni także poprzez wybranie odpowiedniego trybu jazdy. Do dyspozycji jest: ekonomiczny, komfortowy, dynamiczny i przeznaczony do jazdy po śliskiej i mokrej nawierzchni.

Jaguar jest bardzo szybki, ale czy to jest potrzebne na co dzień? Owszem. Pozwala na błyskawiczną reakcję, co trudno przecenić, nawet gdy jest się spokojnym kierowcą. Pojazd jest bardzo stabilny. Inteligentny napęd na cztery koła sprawia, że moment obrotowy jest przekazywany na tył lub na tył i przód, zależnie od chwilowych warunków. Układ kierowniczy pracuje wzorowo.

Z pazurem

Szyba z tyłu jest wąska, podobnie jak boczne okna. W tej sytuacji pomocna jest kamera 360°. Przydaje się też asystent ruchu poprzecznego i parkowanie automatyczne.

Jazdę nocą ułatwiają reflektory adaptacyjne Pixel Led, które dobrze oświetlają drogę, nie oślepiając innych kierowców.

F-Pace SVR może dostarczyć sporo rozrywki. Do dyspozycji jest aplikacja, która podczas jazdy na torze umożliwia kierowcy zmierzenie czasu okrążenia czy włączenie stopera. Można też obserwować przeciążenia. W trybie jazdy dynamicznej można zmienić indywidualnie ustawienia dla silnika, układu kierowniczego, zmiany biegów i zawieszenia, wybierając dla nich tryb sportowy lub komfortowy.

Praktycznie

Do tytu prowadzą drzwi, które otwierają się pod dość szerokim kątem. Na skrajnych miejscach są fotele przypominające kubetkowe. Po złożeniu oparcia środkowego fotela, można wykorzystać powstałą lukę do przewiezienia czegoś dłuższego, np. nart.

Bagażnik ma 554 l za drugim rzędem siedzeń i 1358 za pierwszym. Oparcia tylnego rzędu można łatwo złożyć, stojąc przy otwartym bagażniku. Są uchwyty do mocowania bagażu oraz aż cztery haczyki na torby. Bagażnik ma podwójną podłogę. Na niższym poziomie wygospodarowano miejsce na narzędzia. Jeszcze niżej jest wgłębienie, gdzie umieszczono akumulator. W ten sposób dociążono tylną oś, co korzystnie wpływa na stabilność jazdy.

Przejechałam tym samochodem 873 km. Trasa biegła autostradą, trasą szybkiego ruchu, miastem oraz drogami lokalnymi i wiejskimi. Średnie zużycie paliwa z całego testu przy średniej prędkości 58 km/h wyszło na poziomie 11,6 l/100 km. W mieście na odcinku 36 km, przy średniej prędkości 28 km/h wyniosło 17,3 l/100 km.

Jaguar F-Pace sprawił mi sporą frajdę. Podróżowało się tym samochodem bardzo wygodnie, bezpiecznie, a pomruk silnika wciąż wywoływał uśmiech na mojej twarzy.

Cały tekst z testu można przeczytać na www.fleetlog.pl.





20 lat
razem

20. EDYCJA
MASTERC
TRUCK
NA OSI

OPOLE POLAND
19-21 LIPCA 2024

📍 **latniska Polska Nowa Wies**

www.mastertruck.pl
www.naosi.pl

f www.fb.com/mastertruck

f www.fb.com/programnaosi

📺 **Program Na Osi**



PROFESJONALNIE

WSZECHSTRONNIE

INTERESUJĄCO

MAGAZYN

fleetLOG

TWOJE

OKNO

NA ŚWIAT
TRANSPORTU



www.fleetlog.pl