

Transport stawia na faktoring online



Rosnąca konkurencja w branży transportowej wymusza na właścicielach przedsiębiorstw z tego sektora gospodarki konieczność szybkiego reagowania na zmieniające się uwarunkowania rynkowe. Aby zachować przewagę i moc utrzymać swoją pozycję, niezbędne jest nie tylko inwestowanie w pracowników czy sprzęt, ale przede wszystkim dbanie o stabilność finansową.

Z roku na rok rośnie zainteresowanie właścicieli firm z sektora TSL produktami finansowymi, ułatwiającymi bieżącą działalność przedsiębiorstw. Dziś kluczowym wyzwaniem stojącym przed firmami transportowymi pozostaje utrzymywanie płynności finansowej, kiedy realizują zlecenia z wydłużonymi terminami płatności lub kontrahenci opóźniają się z uregulowaniem należności za wykonaną usługę czy dostarczony towar.

Nowoczesne finansowanie firm

Szczególnie trudno prowadzić biznes, kiedy opóźnienia w płatnościach ze strony partnerów biznesowych wpędzają firmę w poważne kłopoty finansowe. Nagle przedsiębiorca staje przed dylematem, czy opłacić raty leasingu za pojazdy, wypłacić wynagrodzenia pracownikom, czy uregulować rachunki. Fundamentalnym wsparciem w takich sytuacjach jest usługa faktoringu. Właściciel firmy transportowej decydując się na skorzystanie z tego produktu, wystawiając fakturę, nawet w ciągu 24 godzin może mieć dostęp do

środków finansowych za wykonane zlecenie. Nie musi czekać na płatności od kontrahentów czy obawiać się ewentualnych opóźnień.

Po co czekać

Przedsiębiorca wybierając faktoring, uzyskuje dostęp do możliwości szybkiej zamiany faktur na pieniądze. Uwolnione w ten sposób środki finansowe może przeznaczyć na inwestycje, rozwój swojego biznesu, czy zatrudnienie nowych pracowników. Dziś po tego rodzaju rozwiązania można sięgnąć nie wychodząc z domu. Wystarczy zdecydować się na faktoring online w Idea Money. Umożliwiamy klientowi zawarcie umowy bez oczekiwania na kuriera z papierowymi dokumentami. Wszystko odbywa się na ekranie komputera, tabletu czy smartfona. Wystarczy przejść kilka kroków prostego procesu rejestracji i weryfikacji, aby uzyskać dostęp do limitu faktoringowego i finansowania faktur w Idea Money.

Faktoring całkowicie online

Korzystanie z faktoringu odbywa się za pomocą innowacyjnego systemu IdeaFaktor24. Dziś wszyscy nasi klienci finansują swoje faktury online. Dodatkowo udostępnił im aplikację mobilną, za pomocą której mogą z dowolnego miejsca na świecie zarządzać finansami swojej firmy. Wystarczy zdjęcie faktury wykonane telefonem oraz dodanie jej za pomocą aplikacji IdeaFaktor24, aby mieć szybszy dostęp do środków finansowych za wykonane zlecenie czy dostarczony towar.

Dodatkowo Idea Money wspiera klien-

tów w zarządzaniu finansami przedsiębiorstw. Nasi doradcy i eksperci w dziedzinie faktoringu pozostają do dyspozycji właścicieli firm, służąc pomocą i wyjaśniając wszelkie wątpliwości, związane z efektywnym zarządzaniem przyznanym limitem faktoringowym.

Odpowiadamy na potrzeby firm

Codziennie przeprowadzamy setki rozmów z przedsiębiorcami działającymi na terenie całej Polski, wsluchując się w potrzeby i oczekiwania właścicieli firm. W ten sposób gromadzimy wiedzę i informacje, które następnie analizujemy, aby tworzone rozwiązania i produkty w pełni odpowiadały na sugestie rodzimych przedsiębiorców. To nie klient ma dopasowywać swój biznes do aktualnie dostępnych na rynku produktów finansowych. W Idea Money otrzymuje rozwiązania „szyte na miarę”, które w swoich parametrach i założeniach bazują na specyfice np. branży transportowej – jednego z najdynamiczniej rozwijających się sektorów polskiej gospodarki.

Wsluchujemy się w głosy i sugestie ze strony naszych klientów. Mając na uwadze opinie przedsiębiorców tworzymy produkty, które mają nie tylko utrzymać płynność finansową firm, ale przede wszystkim ułatwiać rozwój i ekspansję rynkową. Tak, aby właściciel firmy z dowolnego miejsca w Polsce i na świecie, mógł korzystać z oferowanych przez nas usług. Proponujemy faktoring, który klient ma „zawsze pod ręką”.

Autor tekstu: Robert Motyka, dyrektor Regionu Północnego w Idea Money.

Actrosy w firmie HOYER Polska osiągnęły rewelacyjne wyniki spalania w testach – teraz potwierdza je codzienna eksploatacja



Oszczędne i niezawodne

Bezpieczeństwo i jakość to podstawowe elementy w działalności firmy HOYER, zajmującej się przewozem towarów niebezpiecznych, m.in. produktów gazowych i chemicznych, oraz płynnych produktów spożywczych. Ważnym czynnikiem są również niskie koszty transportu. Wszystkie te cechy łączą w sobie Actrosy, które systematycznie dołączają do floty HOYER Polska

Rodzina firma HOYER z siedzibą w Niemczech powstała w latach 40-tych ubiegłego stulecia. Nieprzerwanie przez okres kilkudziesięciu lat spółki grupy HOYER współpracowały z Mercedesem aż do 2010 roku. Po krótkiej przerwie, dzięki zaletom obecnego modelu Actrosa, pojazdy z gwiazdą na masce powracają do floty grupy HOYER – w tym także HOYER Polska.

– Moje dotychczasowe doświadczenia z marką Mercedes-Benz są bardzo pozytywne – tłumaczy prezes HOYER Polska, Rafał Bomba. – Pierwsze siedem sztuk modelu 1843 z silnikiem OM 470 odebraliśmy w ubiegłym roku, a w bieżącym kolejne osiem i mam nadzieję, że będziemy rozwijać współpracę.

Jakie zalety Actrosów przekonały firmę do takiego wyboru? – Przede wszystkim znikoma awaryjność, wysoka jakość i oczywiście niskie zużycie paliwa – to największy atut tych pojazdów – podkreśla prezes. – Nie bez powodu zresztą w naszej branży wiele firm użytkuje Actrosy i dzieli pozytywną opinię.

Zakup pojazdów poprzedziły dokładne testy, które trwały około dwóch miesięcy. Przez ten czas pojazd testowy był poddany normalnej eksploatacji, głównie w transporcie krajowym – ponieważ w takim obszarze Actrosy najczęściej pracują w HOYER Polska. – Wyniki były bardzo zadowalające, przyniosły nam rzeczywisty obraz niskiego zużycia paliwa. Można potwierdzić oszczędności sięgające nawet do 10 proc. w stosunku do pojazdów Euro V, które użytkujemy od kilku lat – mówi Rafał Bomba. Dodatkowym atutem pojazdów Mercedesa, jak podkreśla prezes HOYER Polska, jest ich niezawodność i nowoczesne systemy wspierające kierowcę, takie jak Predictive Powertrain Control oraz asystent wspomagania koncentracji kierowcy.

– To wszystko w połączeniu z pełnym kontraktem serwisowym oraz dobrą ofertą finansową gwarantującą niskie koszty miesięczne sprawia, że Mercedes jest obecnie dla nas najlepszą opcją – podsumowuje prezes HOYER Polska.



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Pakiet Mobilności a odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR

LUTZ ASSEKURANZ

W niniejszym wydaniu dwumiesięcznika „Przewoźnik” zostaną omówione konsekwencje, jakie może spowodować fakt, iż prawdopodobnie już niebawem kierowca nie zawsze będzie mógł odpocząć w swoim pojeździe, tak jak to się dzieje zwykle, np. w USA. Tam jednak kabiny kierowców mają o wiele większe wymiary niż w Europie i czasami przypominają luksusowe sypialnie, w których kierowcy – często z żonami – przebywają przez cały rok, a ponadto są wyposażone w prysznic i WC, kuchenkę, lodówkę, zmywarkę do naczyń, itp. Wynika to także z faktu, że maksymalna dopuszczalna długość zestawów drogowych w UE wynosi z reguły 16,5 m, natomiast w USA dozwolone jest, by same naczepy miały w przeliczeniu 16 m długości, a całkowita długość zestawu wynosiła równe 23 m. Powszechnie używany w Europie ciągnik ma zaledwie 2,5 metra długości, zaś w USA

budowane są tzw. truck sleeper cabins, których długość dochodzi do 230 cali, a więc prawie 6 m.

Punkt sporny: tygodniowy okres odpoczynku

Kontrowersje wzbudza kwestia, czy w UE jest dozwolone spędzanie w kabinie pojazdu 45-godzinny odpoczynek tygodniowy, zgodnie z art. 8 ust. 8 Rozporządzenia (WE) 561/2006. Na przykład na podstawie prawa belgijskiego jest to zabronione, tak samo jest we Francji. Z uwagi na zmianę w przepisach prawa od 25 maja 2017 r. zakaz w tym zakresie obowiązuje obecnie także na terenie Niemiec.

Wprawdzie w postępowaniu preiudycjalnym (Vaditrans BVBA przeciwko państwu belgijskiemu - C-102/16) zwrócono się do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości o wyjaśnienie kwestii, czy dozwolone jest spędzanie przez kierowców tygodniowego okresu od-

poczynku w pojeździe, jednakże wyrok w tej sprawie jeszcze nie zapadł. Wnioski końcowe rzecznika generalnego TSUE, wsparte deklaracjami Komisji Europejskiej oraz rządów Belgii, Niemiec, Francji i Austrii – wbrew argumentom Estonii i Hiszpanii – zmierzają do tego, żeby obecne regulacje były konieczne interpretowane jako zakaz, a ponadto twierdzi się, że w licznych państwach członkowskich UE na podstawie wewnątrz krajowych ustaw czy rozporządzeń nie zezwala się na spędzanie regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe.

Pakiet Mobilności UE

Komisja Europejska opublikowała 31 maja 2017 r. duży „Pakiet Mobilności”, który zmierza m.in. do dokonania pewnej liczby zmian w Rozporządzeniu (WE) 561/2006 w zakresie czasu pracy i odpoczynku kierowców. W interesującej nas kwestii proponowana jest zmiana, która

miałaby polegać na tym, że tygodniowy 45-godzinny okres odpoczynku, albo każdy inny dłuższy okres odpoczynku trzeba będzie spędzać w dostosowanym do tego celu miejscu noclegowym, wyposażonym w odpowiedni sprzęt sypialny i urządzenia sanitarne. Tym samym spanie w kabinie pojazdu ma w niedługim czasie w całej UE należeć już do przeszłości.

Opłacane noclegi

Skutek tego będzie taki, że kierowcy będą musieli spędzać swój tygodniowy okres odpoczynku w miejscach noclegowych udostępnianych przez pracodawcę lub przez opłacanych, albo – jeżeli da się to zorganizować – w domu, natomiast ciężarówki trzeba będzie pozostawić same. A co w sytuacji, gdy w tym czasie zostanie skradziony pojazd wraz z towarem lub ładunek z naczepy?

Czy kradzież pojazdu jest nieuchronna?

W przypadku przewozów transgranicznych znaczenie mają tu w szczególności art. 17 ust. 1, 17 ust. 2, 23 ust. 3, 29 ust. 1 i 29 ust. 2 CMR. Patrząc na to powierzchownie można by argumentować, że zdarzenie nieuchronne w rozumieniu ostatniego z wariantów wymienionych w art. 17 ust. 2 CMR zachodzi dla przewoźnika wtedy, gdy jakaś ustawa lub rozporządzenie unijne zmusi kierowcę do pozostawienia pojazdu bez nadzoru. Tak jednak nie jest.

Praktyczne wskazówki

- Obecnie także w Niemczech nie można już spędzać w pojeździe 45-godzinny tygodniowy okres odpoczynku.
- Komisja Europejska planuje objęcie tym zakazem wszystkich krajów UE poprzez zmianę Rozporządzenia (WE) 561/2006.
- TSUE zajmuje się właśnie wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie preiudycjalnym w sprawie C-102/16, który dotyczy omawianego tu zagadnienia.
- Ryzyko kradzieży pojazdu i ładunku nie zmniejszy się, dlatego też przewoźnicy powinni stale zachowywać najwyższą ostrożność i konkretnie informować na piśmie swoich kierowców.
- Ważne jest posiadanie polisy ubezpieczenia CMR, która pokrywa pełną odpowiedzialność z art. 29 ust. 2 CMR i przewiduje wysoką sumę gwarancyjną.

Środki zapobiegania kradzieżom

Kradzieży można zapobiec lub przynajmniej próbować zapobiec, wyposażając pojazd w zabezpieczenia antykradzieżowe. Oprócz elektronicznych immobilizerów, w które zazwyczaj są już wyposażone nowoczesne ciężarówki, oferowane są liczne systemy antykradzieżowe zarówno mechaniczne, jak i elektryczne oraz elektroniczne - internet jest pełny tego typu ofert. Innym środkiem ostrożności jest parkowanie na parkingu strzeżonym lub przemyślane zaplanowanie trasy przewozu czy ewentualnie obsada dwóch kierowców.

Sądy wydają surowe wyroki

Jest bardzo wiele różnych orzeczeń sądowych dotyczących odpowiedzialności przewoźnika w przypadku kradzieży pojazdu. Bardzo rzadko przewoźnik może skutecznie powołać się na art. 17 ust. 2 CMR – nieuniknione okoliczności, których następstwom przewoźnik nie mógł zapobiec – a tym samym na zwolnienie z odpowiedzialności. Sądy w różnych krajach wciąż znajdują argumenty, aby obciążyć przewoźnika odpowiedzialnością, ponieważ w większości przypadków byłoby możliwe zastosowanie dodatkowego środka zabezpieczającego, np. poprzez obsadzenie drugiego kierowcy, lepsze zaplanowanie trasy, użycie naczep zamkami typu SBS BDL-H Truck Body Lock, Abloy zamiast naczep z plandeką, itp.

Sprawdzić ubezpieczenie CMR!

Oprócz podejmowania wszelkich możliwych środków w celu zapobieżenia kradzieży każdy przewoźnik powinien posiadać ubezpieczenie CMR z szerokim zakresem ochrony ubezpieczeniowej (w każdym razie obejmującym art. 29 ust. 2 CMR) i wysoką sumą gwarancyjną (najlepiej nie mniejszą niż 1 000 000 EUR), takie jakie oferuje firma Lutz Assekuranz. Wiele polis ubezpieczenia CMR zawiera jednak zapisy, które dla przewoźnika mogą być bardzo ryzykowne; warunki ubezpieczeniowe są różne u różnych ubezpieczycieli i mogą zawierać np. następujące klauzule:

razem? Pytanie to musi pozostać bez odpowiedzi, nie ma bowiem żadnej definicji, a sądy orzekają w tym zakresie całkowicie indywidualnie i bardzo różnie.

Nieograniczona odpowiedzialność

Jak już pisaliśmy w powyższych rozważaniach, przewoźnicy w przypadku kradzieży pojazdów rzadko kiedy mogą skutecznie powołać się na art. 17 ust. 2 CMR. Przeciwnie – a orzeczeń jest mnóstwo – sędziowie w wielu krajach mają tendencje do obarczania przewoźników nieograniczoną odpowiedzialnością na podstawie art. 29 CMR, przy czym nie dzieje się tak tylko w przypadku „wilful misconduct” lub „dol” (złego zamiaru, prawdopodobieństwa złego zamiaru, zamiaru ewentualnego), lecz często także – niesłusznie – w przypadkach rażącego niedbalstwa, przy czym sądy nazbyt szybko stosują ten stopień winy. W takich sytuacjach ponoszona jest pełna odpowiedzialność, wykraczająca poza ustanowiony w art. 23 ust. 3 CMR limit 8,33 SDR (= ok. 10 EUR) za kilogram.

- kradzież jest generalnie wyłączone (albo określone rodzaje towarów);
- wyłączone jest kradzież towarów transportowanych pojazdem, który nie jest pozostawiany na parkingu strzeżonym i/lub który nie posiada dwóch niezależnie od siebie funkcjonujących zabezpieczeń antykradzieżowych;
- wyłączone jest kradzież pojazdów wraz z ładunkiem lub ładunku z pojazdów, które są obsadzone tylko jednym kierowcą, mimo że podwójna obsada byłaby wskazana/niezbędna;
- wyłączone są kradzieże, do których doszło na skutek niewłaściwego zaplanowania trasy przewozu;
- wyłączone jest kradzież towarów wysokowartościowych, które nie są przewożone pojazdami ze sztywną obudową, wyposażonymi w zamki zabezpieczające;
- wyłączone są kradzieże z zaparkowanych pojazdów, które nie są dozorowane przez certyfikowanych pracowników.

Jak widać fantazja ubezpieczycieli w zakresie wyłączeń ochrony ubezpieczeniowej nie zna granic. Niektóre polisy przewidują też udziały własne, sięgające, w szczególności w przypadku kradzieży, nawet do 25% całkowitej wartości towaru.

Ważne są zabezpieczenia antykradzieżowe!

Co się tyczy zabezpieczeń antykradzieżowych, to zabezpieczają one w wielu przypadkach tylko jednostkę ciągnącą. Jednostka ciągniona – przyczepa lub naczepa – pozostaje wówczas niezabezpieczona. Jednakże na rynku są dostępne także zabezpieczenia antykradzieżowe dla jednostek ciągnionych. Najnowszym wynalazkiem są plandeki, nadzwyczaj odporne na zerwanie

i przecinanie, wyposażone w zintegrowane czujniki alarmowe, które umożliwiają natychmiastowe zaalarmowanie kierowcy, dyspozytora lub ochrony (patrz np. www.go11save.com). W każdym razie osobno zaparkowane naczepy powinny być wyposażone w blokady sworzni królewskiego („king pin locks“).

Ostrożność jest zawsze wskazana!

Obojętnie czy teraz kierowca będzie spędzał swój 45-godzinny odpoczynek lub inną przerwę w pojeździe czy nie, najwyższa ostrożność dotychczas zawsze była i w przyszłości też zawsze będzie wskazana, ponieważ corocznie w Europie zostaje skradzionych około 15 000 (!) ciężarówek. Jeżeli kierowca działał w sposób nieostrożny, odpowiedzialność za to będzie musiał ponieść przewoźnik, często z uwagi na zastosowanie art. 29 CMR, w pełnej wysokości wartości towaru.

Dlatego też dla starannych przewoźników ważne jest posiadanie polisy, która obejmuje art. 29 ust. 2 CMR i przewiduje wysoką sumę ubezpieczenia, ale bez sublimitu dla art. 29 ust. 2 CMR.

Instruować kierowców!

Ponadto kierowców należy konkretnie instruować na piśmie (najlepiej z kontrasygnatą) co do ich obowiązków w zakresie zachowywania najwyższej ostrożności, aby w ten sposób uniknąć ryzyka utraty ochrony ubezpieczeniowej. Firma LUTZ ASSEKURANZ chętnie udostępni zainteresowanym odpowiedni wzór takiej instrukcji. Specjaliści z firmy LUTZ ASSEKURANZ zawsze pozostają do Państwa dyspozycji, jeżeli chodzi o udzielanie porad i zawieranie odpowiednio opracowanych polis ubezpieczeniowych, przyjaznych przewoźnikom.

TC Transport Order® - nowość na Platformie TimoCom



TimoCom

Cyfrowej rewolucji na platformie transportowej ciąg dalszy

Przemysł 4.0 poszerza swój zasięg oddziaływania, wnikając coraz głębiej nie tylko w sferę produkcji, ale również przepływ towarów i inne dziedziny gospodarki oraz życia codziennego. „Rozpieszczony” bogactwem ofert i możliwościami technologii konsument wymaga od graczy IT na rynku dużej elastyczności i szybkości działania, niemal perfekcyjnej organizacji. Ma to ogromny wpływ na szeroko pojętą branżę logistyczną, która po-

trzebuje dopasowanych do jej specyfiki narzędzi tworzących odpowiedni „klimat” do działania. Cyfryzacja, jako filar czwartej rewolucji przemysłowej, ułatwia w dużym stopniu wchodzenie podmiotów sektora TSL w interakcje, co w efekcie tworzy warunki do lepszej wymiany informacji, szybszego działania i scalania różnego typu procesów. To z kolei pozwala sprostać rosnącym wymaganiom na rynku. TimoCom w odpowiedzi na te tendencje 4 lipca uruchomił nową aplikację – TC Transport Order®.

Bez zbędnych formalności

Obecna sytuacja w procesie pozyskiwania zleceń transportowych nie jest idealna. Wiele obszarów wyma-

ga zmian. TimoCom podjął wyzwanie i udostępnił klientom nową aplikację – TC Transport Order® – służącą właśnie temu celowi. Dziś zanim dojdzie do porozumienia pomiędzy kontrahentami upływa stosunkowo wiele czasu zużywanego na komunikację przeróżnymi środkami, które nie zawsze są efektywne, ponieważ nie automatyzują powtarzalnych czynności. Niesie to za sobą wymierne koszty. TC Transport Order® zmienia ten stan rzeczy, łącząc zleceniodawcę ze zleceniobiorcą „cyfrowym mostem” – aplikacją umożliwiającą przeprowadzenie poszukiwania środków transportowych na rynku SPOT poprzez zapytania o transport w cyfrowej formie bezpośrednio na platformie transportowej. Ma to wiele zalet nie tylko dla oferenta frachtu, ale także dla usługodawcy obsługującego dane zlecenie.

Korzyści

Jedną z największych korzyści dla przewoźników korzystających z TC Transport Order® jest uzyskanie dodatkowej możliwości pozyskiwania zleceń transportowych. Dotychczasowe rozwiązanie zostało bowiem wzbogacone o możliwość reagowania na konkretne zapytania transportowe.

Poszukiwanie transportu odbywa się w optymalnych warunkach. Zleceniodawca pytając o transport robi to jednocześnie do wielu wybranych partnerów, oznaczając w jakim terminie musi się zmieścić składowanie konkretnych ofert cenowych. Zmniejsza to ryzyko niezdrowego konkurencyjnego. Wszystko odbywa się bezpośred-



nio na platformie i nie wymaga uruchamiania dodatkowych środków komunikacji, czyniąc cały proces bardzo sprawnym.

TimoCom zdając sobie sprawę z tego jak wiele informacji sływa do osób wyszukujących zlecenia, zabrał także o to, aby nic im nie umknęło. Dlatego powstał system powiadomień, który podobnie jak to się dzieje w przypadku Facebook’a informuje o pojawiającym się zdarzeniu. Dla komfortu pracy opcjonalnie można ustawić sygnał dźwiękowy powiadomień oraz zsynchronizować je z przeglądarką, tak aby informacja mogła być zauważona, gdy platforma nie będzie otwarta jako główne okno. Daje to możliwość szybkiej reakcji na zdarzenie.

Jedną z najważniejszych zalet, jakie ma TC Transport Order®, jest bardzo prosty mechanizm zawierania umów, który nie wymaga dodatkowych form komunikacji. Mianowicie w pierwszej kolejności zleceniodawca wysyła zapytanie o transport do zleceniobiorców. Następnie otrzymawszy w odpowiedzi na zapytanie o transport oferty cenowe, zleceniodawca decyduje się na podjęcie współpracy i wysyła

zlecenie transportowe konkretnej firmie. Przewoźnik dostając takie zlecenie oczywiście może je odrzucić, ale jeśli chce je podjąć, po otrzymaniu komunikatu o wiążącym charakterze zawiadzenia, jednym kliknięciem wyraża zgodę.

Kolejna korzyść jaką zyskują użytkownicy dzięki TC Transport Order®, to zarządzanie zleceniami i zapytaniami w jednym miejscu. Konieczność gromadzenia informacji, ich archiwizowania, czy zmiany statusu, tak aby widoczny był etap, na którym jest realizacja procedury, mogą stanowić problem, ale TimoCom dał użytkownikom możliwość uporządkowania spływających danych poprzez intuicyjne menu, które je kategoryzuje.

TimoCom projektując nową aplikację pomyślał także o takiej sytuacji, gdy przewoźnik z jakichś względów nie może zrealizować zlecenia i potrzebuje wesprzeć się podwykonawcą. TC Transport Order® jest skorelowany z TC Truck&Cargo® i dzięki inteligentnemu interfejsowi pozwala składować oferty do zleceń transportowych. Jest to zautomatyzowany proces, bowiem system importuje dane, ułatwiając tym samym pracę i eliminując po-

wstanie ewentualnych błędów.

Użytkownicy mogą być także spokojni o swoje dane, ponieważ są one przechowywane w Niemczech – „Hosted in Germany”, co gwarantuje im bezpieczeństwo, bowiem niemieckie prawo o ochronie danych jest jednym z najbardziej restrykcyjnych w Europie.

Dzięki scyfryzowaniu całego procesu poszukiwania transportu na rynku SPOT za pomocą TC Transport Order® użytkownicy platformy transportowej zyskują wiele korzyści. Oszczędność czasu i kosztów, automatyzacja i optymalizacja pracy przekładają się na czas podejmowania decyzji i większą elastyczność działania. Te czynniki mają ogromne znaczenie we współpracy z partnerami, którzy odpowiadając na potrzeby rynku często potrzebują profesjonalnego wsparcia, aby dotrzeć na czas do klienta. Szybki kontakt i taka sama odpowiedź na konkretne zapotrzebowanie, prosta procedura zwieńczona „cyfrowym uściskiem dłoni” ułatwiają utrzymywanie pozytywnych relacji biznesowych, a w efekcie skutkują wzmocnieniem konkurencyjności na wymagającym rynku transportowym.

Najlepszy wybór wyposażenia samochodu

Na jakie wyposażenie zdecydować się, aby zapewnić jak najniższy koszt kilometra? Na to pytanie odpowiada szef marketingu DAF Trucks Polska Zbigniew Kołodziejek.

1. Silnik

W pewnym uproszczeniu - im niższe obroty, tym niższe spalanie. Dlatego samochody DAF najnowszej generacji otrzymały silniki, które maksymalny moment obrotowy osiągają już przy 900 obr/min. Dzięki temu zestawy mogą po płaskich drogach jeździć z prędkością 85 km/h przy obrotach silnika nie przekraczających 1000 na minutę.

Jeżeli samochód będzie jeździł po nizinach, nie ma sensu wybierać zbyt mocnych silników. Do jazdy ze stałą prędkością 85 km/h potrzeba 130 kW na pokonanie oporu aerodynamicznego i oporu toczenia. Reszta mocy wykorzystywana jest przy jeździe pod górę i do rozpędzania zestawu.

Jeżeli nie wiadomo, na jakich trasach będzie wykorzystywany zestaw oraz z jakim obciążeniem, uniwersalnym rozwiązaniem jest np. 480-konny silnik.

2. Skrzynia biegów

Najbardziej efektywne jest przełożenie bezpośrednie, w którym moment przekazywany jest przez wał, a nie przez koła zębate. Dlatego ważna jest konfiguracja całego zespołu napędo-

wego, aby na takim biegu auto poruszało się jak najczęściej.

Zautomatyzowana skrzynia biegów to najlepszy wybór, który zapewnia wzrost trwałości przekładni oraz sprzęgła, obniża spalanie w stosunku do wersji z ręczną skrzynią i daje wyższy komfort pracy kierowcy.

3. Ogumienie

Różnice w spalaniu pomiędzy zestawami wyposażonymi w opony

regionalne i dalekodystansowe wynoszą kilka procent. Dlatego wybierając opony warto zastanowić się, na jakich trasach będzie eksploatowany zestaw. Opony dalekobieżne mają małe opory toczenia w porównaniu do regionalnych. Z kolei opony regionalne mają wyższą odporność mechaniczną, kosztem wyższego oporu właściwie. Zazwyczaj wybór rodzaju bieżnika nie wiąże się z dopłatą, natomiast producenta opon już tak.

Także profil opony uzależniony jest od wykonywanej pracy. Im większe obciążenia, tym większy powinien być profil. Z drugiej strony im wyższy profil, tym wyżej umieszczone jest siedło. Dlatego często spotykanym kompromisem są opony o

mulca silnikowego obniża koszt raty dzierżawy w wynajmie długoterminowym Paccar Financial – fabrycznym finansowaniu DAF – ponieważ podnosi wartość rezydualną o więcej niż koszt nowego komponentu przy zamówieniu go w fabryce. Ha-

rówek ograniczona jest na zjazdach do 60 km, a na niektórych drogach nawet do 40 km/h.

Hamulec silnikowy działa niezależnie od temperatury oleju, nie podnosi także zużycia paliwa, bo w przeciwieństwie do zwalniczy hydraulicznych nie ma obracających się części, które są nieustannie napędzane.

5. Tylny most

Dobór przełożenia tylnego mostu powinien uwzględniać tereny i obciążenia, z jakimi będzie użytkowany pojazd. Celem jest uzyskanie jak najdłuższego czasu jazdy na najwyższym, bezpośrednim biegu. Jeżeli przełożenie tylnego mostu okaże się zbyt długie, wówczas skrzynia będzie pracować na niższym przełożeniu, na czym straci efektywność całego układu napędowego.

W przypadku transportu ładunków cięższych ponad średnią lub jazdy w górach, warto rozważyć nieco krótsze przełożenia tylnego mostu lub silnik o wyższej mocy, aby na podjazdach skrzynia pracowała na biegu bezpośrednim.

Dla pojazdów przeznaczonych do ruchu dalekodystansowego zęby wałka atakującego i talerzowego są dodatkowo szlifowane, przez co rośnie sprawność mechanizmu różnicowego tylnej osi dzięki malejącym stratom. ■

Notował Robert Przybylski



profilu 70. Mają wysoką nośność i pozwalają na zastosowanie stosunkowo wysokich nacze/zabudowy. Utrzymywanie prawidłowego ciśnienia w oponach zapewnia ich dobrą kondycję oraz małe zużycie paliwa.

4. Hamulec silnikowy

Moc hamulców silnikowych dochodzi do mocy maksymalnej silnika. Hamulec silnikowy DAF MX waży 9 kg, gdy Intarder to sto kilogramów dodatkowej masy. Wybór ha-

mulec silnikowy DAF redukuje także koszty obsługi. W przypadku innych form finansowania przy odsprzedaży pozwala odzyskać wydatek na to wyposażenie.

Skuteczność hamulca silnikowego zależy od obrotów silnika, im są wyższe, tym rośnie moment hamujący. Poniżej 60 km/h (a z takimi prędkościami najczęściej poruszają się zestawy w górach) skuteczność hamulca silnikowego jest wyższa niż Intardera. Na górskich drogach, na przykład w Austrii, prędkość cięża-