

EXKLUZÍV FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁK

Teherautó és Busz Világforum



STEFANO CHMIELEWSKI, A RENAULT TRUCKS SAS ELNÖKÉNEK BESZÉDE

Az ismert mondás szerint a fuvarozás tartja mozgásban a gazdaságot. Egészen az elmúlt évig biztosak

voltunk abban, hogy a szállítmányozás mindig is egy virágzó ágazat lesz. A gazdasági válság azonban véget vetett ennek az álomnak. Az IMF előrejelzése szerint a GDP Európában 4,2 százalékkal, világszinten pedig 1,3 százalékkal csökken 2009-ben. A szállítási és a logisztikai vállalatokat az ipari termelés harminc éves mélypontja és a fogyasztás visszaesése egyaránt sújtja. Most kevesebb teherautó van hosszabb ideig az utakon.

1. A teherautó-gyártók tíz évig tartó folyamatos növekedést könyvelhettek el, ezen belül is kiugró volt a 2007-es év. Majd 2008-ban, fél év leforgása alatt az ágazatban eddig soha nem tapasztalt kíméletlen visszaeséssel kellett szembesülnünk.

Elérkezett számunkra a szerkezeti váltás időszaka, amelyet eddig nem igazán akartunk tudomásul venni. Kétségtelen, hogy kevesebbet fogunk szállítani, és azt sokkal hatékonyabban kell szerveznünk.

A közúti fuvarozás feladata azonban nem változik, és a legnagyobb kihívások sem: emelkedő üzemanyagárak, forgalmi dugók és a környezetvédelmi hatások. Mindent megteszünk, hogy ezeket a szempontokat figyelembe vegyük az új teherautóink tervezésében és a kutatási programjainkban.

2. A versenyképesebb közúti szállítás megteremtésére vonatkozó víziókat a következő alapokra építjük:

- a dízel üzemű járműveket még sokáig fogják használni, és még van fejlődési lehetőség ezen a területen;
- fel kell hagynunk az „egyetlen megoldás” elképzeléssel, arra kell törekednünk, hogy a feladatnak leginkább megfelelő jármű szállítson a leghatékonyabb energiaforrással a legideálisabb körülmények között;
- járműveink optimális kihasználása érdekében egy összehangolt rendszert kell létrehozunk.

3. A kiemelkedő termelékenységű távolsági fuvarozás újragondolásánál jelenleg nem látunk olyan új és gyorsan alkalmazható technológiát, amely felválthatná a dízel üzemű járműveket. Ezek a járművek így továbbra is a leghatásosabb megoldást jelentik ezen a területen.

Tanulmányaink azt mutatják, hogy ügyfeleink számára már nem a teljesítmény fokozása a legfontosabb. A jelenlegi alacsonyabb üzemanyagárak mellett is szívesen feláldoznak egy kicsit a teljesítményből, a kereskedelmi sebességből, sőt, még a hasznos

teherből is, ha jelentős üzemanyag-megtakarítást tudunk kínálni cserébe. Eljött az energia-gazdálkodás ideje.

Vállalatunk megoldásai elsősorban a rendkívül energiatakarékos járművekre épülnek, ugyanakkor a szolgáltatások terén is nagyobb teljesítményre törekszünk. Jelenleg egy olyan programot kínálunk ügyfeleinknek, amelynek keretében részt vehetnek az ésszerű vezetésről szóló oktatáson, megismerkedhetnek a flottakezelés módszereivel és a flottakövetés eszközeivel. Ez biztosan megtakarítást jelent majd számukra.

4. Kifejlesztettük az Optifuel Lab kísérleti járművet. Ezzel a kutatási programmal azt mutattuk be, hogy egy nyergesvontató-pótkocsi egység fogyasztása akár 13 százalékkal csökkenthető. Ez 4.5 liter megtakarítást jelent 100 km-ként, és 120 g-mal kisebb CO₂-kibocsátást kilométerenként. Ezek az eredmények elsősorban a járművek aerodinamikai tulajdonságain végzett fejlesztésekből adódtak.

5. A hatékony városi áruszállítással kapcsolatban számos elvet el kell fogadtatni:

Először is el kell fogadnunk az áruszállítás tömegessé válását ugyanúgy, ahogyan elfogadtuk a belvárosba irányuló utasszállítás tömegessé válását. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy hat tonna áru szállításához jobb, ha egyetlen közepes méretű teherautót használunk 12 kishaszonyjarmű helyett.

Másodszor: kombinálni és optimalizálni kell a már létező technikákat. Abban is meg kell egyeznünk, hogy az „intelligens” áruszállítást szükséges fejlesztenünk. Ez azt jelenti, hogy a forgalmi területek zökkenőmentes használata érdekében össze kell hangolni az összes közlekedés-irányítási rendszert.

A fenti elvek alapján azt javasoljuk, hogy a városok külterületein jelenleg alkalmazott hagyományos nagyhaszonjarműveket a kedvezőbb adózási sávba eső CNG üzemanyaggal működő (sűrített földgáz üzemű) és hibrid áruszállító járművek váltsák

fel. CNG vagy hibrid meghajtású járműveket kellene használni a belvárosokban is. Amennyiben a földgáz üzemű jármű tiltva lenne bizonyos belvárosi részekben, úgy elektromos vagy hibrid meghajtású járművek bonyolíthatnák a fuvarozást. A telematikai rendszerek használatával elérhetjük, hogy ezek a járművek még hatásosabban és még kevesebb környezeti terheléssel működjenek városi környezetben.

6. A hibrid járművek továbbra is kísérleti szakaszban vannak. Teszteljük a technikát, a termelékenységet, ezen kívül a karbantartást, a javíthatóságot és azt is, hogy a jármű hogyan illeszkedik a környezetébe. A kisméretű elektromos teherautók prototípus szakaszban járnak.

A Renault Trucks idén készül arra, hogy életszerű helyzetekben, az ügyfelek bevonásával tesztelje ezeket a járműveket. Az elektromos járművek fejlesztésében az akkumulátorok véges kapacitása és a gyors, hatásos feltöltési megoldás hiánya jelenti a fő akadályt. Átmeneti fázisban vagyunk, amelyet szeretnénk minél jobban felgyorsítani.

Az európai szabályozást is meg

kell változtatnunk ahhoz, hogy új fejlesztéseinket bevezethessük: az üzemanyag-takarékosság jegyében az Optifuel Lab-ot különböző tartozékokkal szereltük fel, és a szerelvényhosszt egy méterrel megnöveltük. Ha ezt a plusz egy métert a hatóságok jóváhagynák, olcsó, hatásos és könnyen kivitelezhető megoldást kínálhatnánk a felhasználóknak. Az elektromos teherautók esetében gazdaságilag életképes megoldást az jelentene, ha az akkumulátorok tömege nem számítana bele az összítőmégbe.

7. Befejezésként említem nekünk, gyártóknak a legfontosabb feladatunk úgy átvészelni a vihart, hogy közben megőrizzük képességünket olyan termékek előállításra, amelyek hozzájárulnak ahhoz, hogy ügyfeleink versenyképesek legyenek a jövőben.

A vásárlók igényeire adott válasz azonban nem lehet csupán technikai jellegű. Az új termékek kiaknázása alkalmazkodást, új szokásokat és új viselkedésformák meghonosítását igényli. A fejlesztőkkel és a felhasználókkal való együttműködés része kell legyen annak a küldetésnek, amelyet a magunk számára megfogalmaztunk.