

Niso samo proizvajalci vozil tisti, ki morajo prevzeti tveganje novih tehnologij

Razvoj tovornih vozil mogoče navzven ni viden, a se vedno bolj napredne tehnologije vseskozi implementirajo v nove modele na trgu.

Nina Šprohar

Pri alternativnih gorivih za tovorna goriva prevladuje zemeljski plin

Tako kot za ostale izdelke na trgu tudi za tovorna vozila velja, da morajo proizvajalci zadostiti vse strožjim varnostnim in okoljevarstvenim predpisom. Trendi sledijo manjšemu vplivu na okolje brez nevarnih izpustov ter večji varnosti. »Sistem za preprečevanje trkov in nadzor voznega pasu na cesti sta tako že nekaj časa del serijske opreme naših tovornih vozil,« pravi Dušan Mavrič, direktor podjetja Volvo, trgovina in servis. »Prav tako so zadnje generacije tovornih vozil z najnovejšimi motorji ekološkega razreda Euro 6c zmanjšale nevarne izpuste skoraj na minimum, zelo intenzivno pa se ukvarjamo tudi s pogoni na alternativna goriva,« doda. Od letos dalje je v njihovi ponudbi široka paleta vozil na utekočinjeni zemeljski plin, tako za prevoze na velike razdalje kot tudi distribucijska vozila.

Kaj pa vozila na električno energijo? Mavrič pravi, da na tem področju razvoj ne poteka tako hitro kot pri osebnih avtomobilih. »Na področju tovornih vozil je še veliko odprtih vprašanj, saj je zanje potrebno mnogo več energije, polnjenje se mora prilagajati prostim terminom vožnje, pod vprašajem pa je tudi nosilnost takšnih vozil. Toda razvojni inženirji delujejo s polno paro in tudi tukaj se obeta napredek,« optimističen ostaja Mavrič. Bodo pa zaradi omejenega dometa električni tovornjaki namenjeni pretežno lokalni uporabi. »Tehnologije so že razvite, zdaj so na potezi zakonodajalci in odgovorna ministrstva,« pravi Mavrič, »saj brez ustreznih zakonskih usmeritev proizvajalci ne bodo tvegali z velikimi investicijami v serijsko proizvodnjo vozil na alternativna goriva«. Hitrost uvajanja je namreč v veliki meri odvisna od ukrepanja oblasti v večjih evropskih mestih, ki pa so že začele omejevati dostop do mestnih središč vozilom z motorji z notranjim izgorevanjem.

Znižanje stroškov porabe in emisij

Tudi Tim Grilc iz podjetja Scania opaža, da je transportna industrija »iz dneva v dan bolj trajnostno naravnana in osredotočena na nove izume z obzirom na okolje, v katerem živimo«. Zaznava, da novi trendi nakazujejo na vse več plinskih vozil, ki so bila še nedolgo nazaj namenjena predvsem mestni distribuciji. »Pri Scanii plinska vozila ponujamo tudi za daljinske prevoze (long-haulage). Trend nakazuje na porast vozil na LNG (utekočinjen zemeljski plin - UZP), HVO (hidrogenirano rastlinsko olje - HRO) in CNG (stisnjen zemeljski plin - SZP), ki v okolju pustijo manjši ogljični odtis,« še doda.

Mojca Esih Lah iz podjetja Autocommerce pa pravi, da je »glavna smer razvoja znižanje stroškov uporabe vozila, torej zniževanje porabe goriva in posledično emisij CO₂«. Tako kot njihovi konkurenti se tudi pri Mercedes-Benzovem oddelku za tovorna vozila pripravljajo na uvedbo Sistema VECTO, ki bo, kot pravi Esih Lahova, »prinesel večjo transparentnost in lažjo primerjavo med tovornimi vozili na tem področju«.

»Sistem za preprečevanje trkov in nadzor voznega pasu na cesti sta že nekaj časa del serijske opreme naših tovornih vozil,« pravi Dušan Mavrič, direktor podjetja Volvo, trgovina in servis.

Novi trendi nakazujejo na vse več plinskih vozil, ki so bila še nedolgo nazaj namenjena predvsem mestni distribuciji, opaža Tim Grilc iz podjetja Scania.



Foto: Volvo

Ker je pomanjkanje voznikov vse bolj pereč problem, bo čedalje večjo vlogo prevzela avtonomna vožnja, s pomočjo katere bo mogoče povečati čas učinkovite vožnje in zmanjšati obremenitev voznikov.

Trg tovornih vozil sledi splošnim trendom v gospodarstvu in zadnjih nekaj let neutrudno raste, če sklepamo po prvih registracijah, pravi Mojca Esih Lah iz podjetja Autocommerce.

Navidežno enaka podoba, a zmogljivejše vozilo

Se nam kmalu obeta kakšen novejši model? Mavrič izpostavi, da se uvajanje novih modelov tovornih vozil precej razlikuje od osebnih, saj se od nekoliko starejših vizualno ne razlikujejo. »Ciklus izdelave enega tipa kabine, torej navzven najbolj prepoznavnega elementa tovornega vozila, je običajno vsaj petnajst let, lahko pa tudi preko dvajset,« pojasni. Kljub navidežno enaki podobi pa vozilo v tem času doživi ogromno tehnoloških sprememb. Volvo Trucks že od lanske jeseni modele Volvo FH in Volvo FM opremlja izključno z avtomatiziranimi menjalniki. Vozilo samo tako postaja vedno bolj avtonomen dejavnik vožnje, vpliv voznika na vožnjo pa se posledično zmanjšuje, saj celoten pogonski sklop in opremo vozila nadzoruje računalnik, ki omogoča neposreden stik s pooblaščenimi delavnicami Volvo, te pa lahko v vsakem trenutku prepoznajo težavo na vozilu, ga locirajo in ukrepajo že pred odpovedjo poškodovanega dela. »Drugi del razvojnih aktivnosti je namenjen avtonomni vožnji, ki bo v bodoče postala pomemben dejavnik učinkovitega transporta. Pomanjkanje voznikov je namreč postal vse bolj pereč problem, z avtonomno vožnjo pa bo mogoče povečati čas učinkovite vožnje in precej zmanjšati obremenitev voznikov,« še pove Mavrič.

Tudi Mojca Esih Lah iz podjetja Autocommerce podobno izpostavi, da na področju tovornih vozil običajno produktivni cikel modela traja več kot 12 let, zato pravi, da kakšnih popolnoma novih modelov ne pričakujejo. »Smo pa zaradi hude konkurence priča stalnemu izpopolnjevanju vozil, katerih skupni imenovalec je znižanje skupnih stroškov uporabe vozila (TCO),« doda.

Pri Scanii opažajo predvsem izreden porast električnih vozil, osredotočenih na mestno okolje, in tudi sami vztrajno sledijo trendu. »Ponosni smo, da smo dokazali našo odgovornost ter predanost okolju s tem, da smo prvi v transportni industriji ponudili

serijsko rešitev vtičnega hibrida (Plug-In Hybrid), ki je namenjen predvsem mestni distribuciji,« pravi Grilc in napove, da lahko v prihodnje pričakujemo še več težkih vozil na alternativna goriva in električni pogon, saj bo ta »v prihodnosti prevzel glavno vlogo pri oblikovanju trajnostnega transporta«.

»Pričakujemo, da se bo rast umirila«

Slovenski trg težkih tovornih vozil je po statističnih podatkih še vedno v porastu. »Glede na to, da je naše gospodarstvo zelo izvozno usmerjeno, precejšen del tega izvoza pa so sestavni deli za avtomobilsko industrijo, gre večji del izvoza v Nemčijo in sosednje države predvsem po cestah. Torej je tudi trg težkih tovornjakov zelo odvisen od naročil evropske avtomobilске industrije. Če se bodo kupovali osebni avtomobili, bo tudi potreba po tovornih vozilih velika in obratno,« razloži Mavrič. Doda, da je Volvo na slovenskem trgu vodilna znamka težkih tovornjakov, največ povpraševanja pa je sicer po modelu FH za prevoze na velike razdalje, za izredne prevoze pa po modelih FMX in FH 8x4PT.

Esih Lahova pa pravi, da trg tovornih vozil sledi splošnim trendom v gospodarstvu in zadnjih nekaj let neutrudno raste, če sklepamo po prvih registracijah. »Pričakujemo, da se bo rast nekoliko umirila in da se bo trg stabiliziral na visokem nivoju, razen, če se bo zgodilo nekaj, kar bi močno zamajalo splošno gospodarsko klimo,« napove. Tako letos kot tudi v preteklih letih največ povpraševanja beležijo po standardnih vlačilcih, ki še vedno predstavljajo okoli 70 odstotkov tržišča, nadpovprečno pa raste tudi segment šasij. »V tem segmentu je v zadnjem letu že zaznati tudi omejitve pri prodaji, ki jih predstavljajo premajhne proizvodne kapacitete pri nadgraditeljih, saj le-ti, zaradi svoje majhnosti in manj avtomatizirane proizvodnje težje prilagajajo proizvodne kapacitete povpraševanju na tržišču,« doda Esih Lahova. gg



Glavna dejavnost je prevoz blaga v mednarodnem cestnem prometu. Prav tako nudimo redno in preventivno vzdrževanje lastnih in drugih tovornih vozil, popravila vozil, pranje vozil, menjava pnevmatik, točenje in prodaja goriva in parkiranja vozil. Poleg tega imamo tudi skladiščno dejavnost, pri kateri gre za začasno skladiščenje zbirnega blaga, pa tudi skladiščenja za potrebe strank.

Glavno tržišče družbe je zahodni evropski trg, kjer prednjači Nemčija. Prevažamo blago na paletah in razsutih tovorih vseh vrst. Vsa vozila so opremljena za prevoz nevarnega blaga ADR, pri čemer je posebna specialnost prevoz vseh vrst odpadkov.

Preko 2000 strank iz domačega in tujega tržišča zagotavlja potrebno disperzijo posla kar nam daje dobro ekonomsko stabilnost poslovanja.

JURČIČ & CO., d.o.o. | Poslovna cona A45, 4208 Šenčur

☎ 04 2711 500 | 📠 042711 503 | ✉ info@jurcic.com



PREVOZ V MEDNARODNEM
CESTNEM PROMETU

POPRAVILA IN VZDRŽEVANJE
TOVORNIH VOZIL

SKLADIŠČENJE

PREVOZ NEVARNEGA BLAGA
IN VSEH VRST ODPADKOV