Materiał prasowy, 19.07.2021 r.

**Paliwowa ruletka - kierowcę zawodowego warto nauczyć jeździć taniej**

**Wydatki na paliwo to średnio około 30 proc. kosztów firmy transportowej. Są jednak sposoby, aby wydawać mniej. Jak? Szkolić kierowców, by jeździli ekonomicznie, rozsądnie planować tankowania i korzystać przy tym z narzędzi telematycznych. *– Kierowcę, który dopiero wchodzi do zawodu warto od samego początku nauczyć takiej jazdy, aby ciężarówka spalała mniej paliwa. Doświadczony trucker też ma rezerwy. Jeśli nauczy się korzystania z nowych technik i wykorzysta technologię, to pewnie zaoszczędzi 1-1,5 litra, w zależności od trasy i ładunków –* uważa Tomasz Czyż, ekspert GBox z Grupy INELO.**

Średnie spalanie paliwa zależy też oczywiście od pojazdu. Nowe ciężarówki są bardziej ekonomiczne i ekologiczne. Jeśli przewożą lżejszy towar, to na przejechanie 100 km potrzebują około 22-24 litry oleju napędowego, a przy cięższym ładunku 27-28 litrów. Na trasach jest jednak wciąż wiele pojazdów, które spalają ponad 30 litrów. Ciężarówki zwykle mają zbiorniki na paliwo o pojemności około 1000-1200 litrów, czasem firmy powiększają je do 1400 litrów. To pozwala przejechać bez powtórnego tankowania od 4 do 5 tysięcy kilometrów, czyli np. trasę z Warszawy do Barcelony i z powrotem. Przepisy dopuszczają większe zbiorniki, ale pojemność ponad 1500 litrów sprawia, że pojazd musiałby jeździć jako ADR (przewożący niebezpieczne ładunki).

**Eco-driving – nauka oszczędzania paliwa**

Przewoźnicy nie mają wpływu na kształtowanie cen paliw, ale mają wpływ na swoich pracowników. Eco-driving to styl jazdy, który wpływa na ograniczenie spalania, zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, a także obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów. Zużycie paliwa można obniżyć o kilkanaście procent (a nawet 20 proc.). To bardzo realne oszczędności. Zwłaszcza, że średni koszt miesięcznej eksploatacji pojazdu to nawet 35-40 tys. zł (leasing, paliwo, opłaty, serwisy, wypłaty), z czego paliwo to właśnie koło 10-14 tys. zł.

*- Firmy, które raz zainwestowały w szkolenie dotyczące ekonomicznej jazdy, robią to regularnie, bo widzą efekty. Wysyłają nowych pracowników i kierowców, którzy przesiadając się na inną markę ciężarówki potrzebują czasu na poznanie danego pojazdu, jego charakterystyki mocy, momentu obrotowego i optymalnych zachowań, które ograniczą spalanie –* **twierdzi Tomasz Czyż***. - W przypadku truckerów, którzy nigdy nie mieli takiego szkolenia różnice są naprawdę duże. Dla kierowcy nowego w zawodzie kurs eco-drivingu może zapewnić przewoźnikowi oszczędności nawet 4-5 litrów paliwa na 100 km. Doświadczonego truckera również można nauczyć czegoś nowego lub udoskonalić jazdę tak, by jego ciężarówka spalała nawet 1-1,5 litra mniej.*

Eco-driving wspomagają też narzędzia telematyczne. Moduł w takim urządzeniu daje możliwość analizowania zużycia paliwa nie tylko całej floty, ale także pojedynczego kierowcy. Liczy obroty ekonomiczne, długość postoju na włączonym silniku czy przekroczenia zalecanej prędkości. Dzięki temu można stworzyć specjalny ranking kierowców i wówczas przewoźnik wie, kto jeździ najbardziej ekonomicznie, a także w jakich obszarach są rezerwy i co można poprawić.

**Co kraj – to inna cena paliwa**

W zależności od kierunku transportu, stosuje się także różne taktyki tankowania. Gdy kierowca jedzie do Unii Europejskiej, tankuje paliwo pod korek tuż przed wyjazdem z Polski. Gdy transportuje towary na Wschód, stara się przekroczyć granicę z niemal pustym bakiem i tam go napełnić. Tu oczywiście decyduje cena paliwa. W połowie lipca średnia różnica ceny litra oleju napędowego w Niemczech była wyższa o niespełna 98 groszy. To ponad 15 procent. Z kolei na Ukrainie było przeciętnie taniej o 1,44 zł na litrze, czyli ponad 30 procent. Prognozuje się, że w Polsce w przedostatnim tygodniu lipca cena paliwa wyniesie 5,60-5,72 zł/l.

Także w samej Unii ceny paliwa różnią w niemal każdym kraju. Dlatego warto wiedzieć, gdzie można zatankować taniej. Czasem lepiej nawet nieco nadłożyć drogi, by zapłacić mniej za paliwo. Różnice mogą sięgać kilkunastu procent. Przy trasie np. do krajów Beneluksu, tankowanie najlepiej zaplanować w Luksemburgu. Tam litr paliwa kosztował średnio 5,61 zł podczas gdy w sąsiadujących Holandii i Belgii odpowiednio 6,74 zł i aż 6,92 zł (dane Cargopedia.pl z 12 lipca 2021). Transport na Półwysep Iberyjski? W Andorze olej napędowy kosztował 4,86 zł, w Hiszpanii 5,78 zł, w Portugalii 6,70 zł, a we Francji nawet 6,72 zł. We Włoszech zatankujemy średnio za 6,94 zł, podczas gdy w sąsiadującej Austrii tylko 5,73 zł. W drodze do Danii (6,72 zł), trzeba pamiętać, by lepiej zatankować w Niemczech (6,40 zł). W przypadku stałych kontraktów często spotykaną formą zabezpieczenia się przed nieoczekiwanym wzrostem kosztów działalności jest klauzula paliwowa, która z wyprzedzeniem określa wskaźnik korekty paliwowej mający wpływ na późniejsze stawki.

*- Bardzo ważne jest zbudowanie świadomości u spedytorów i kierowców. Warto jasno określić zasady i reguły tankowania. Tak, żeby kierowcy sami dopytywali, ile litrów mają zatankować i gdzie. A jeśli mamy stałe, powtarzalne miejsca, to możemy im dać więcej swobody. Tankowania oczywiście zależą od kierunków, w które jeździmy i oczywiście są miejsca, gdzie warto zatankować –* **potwierdza Tomasz Czyż***. - Oczywiście nie ma sensu kupować paliwa na terenie Unii, jeśli już zjeżdżamy do Polski. Nie powinno się dopuszczać do sytuacji, w których jesteśmy zmuszeni przez złe planowanie tankować w niekorzystnych cenowo miejscach. Dlatego też istotne jest układanie przez spedytora pracy dla kierowcy z wyprzedzeniem, by wiedział czego się spodziewać, a jego doświadczenie pomoże ułożyć tankowanie. Nieocenioną rolę odegrają w tym przypadku systemy telematyczne.*

**Telematyka w transporcie wskaże tankowanie**

Wsparciem zarówno dla spedytorów, jak i kierowców w wyborze odpowiednich stacji paliwowych są narzędzia telematyczne, dzięki którym spedytorzy mogą sprawdzić dane dotyczące paliwa w pojeździe. Z taką wiedzą, może wcześniej zaplanować i przekazać informację, gdzie kierowca powinien zatankować.

*- Spedytorzy wykorzystują dane zapisane w systemie telematycznym i planują tankowania na wybranej trasie. Mogą to już zrobić na etapie planowania dla niego zlecenia. Kierowca dostanie bezpośrednio na swój komputer telematyczny wybraną stację paliwową jako punktu podróży od razu z przekierowaniem do nawigacji –* **wyjaśnia Tomasz Czyż, ekspert GBox, Grupa INELO***. - Dodatkowo dzięki funkcji geofencingu kierowca automatycznie może dostać informację o sprawdzonych stacjach paliwowych, jeśli zostały wcześniej wprowadzone do systemu telematycznego.*

**Więcej informacji:**

Paulina Kunicka

[p.kunicka@lightscape.pl](mailto:p.kunicka@lightscape.pl)

**+48 537 127 714**