

Kiek kainuoja nuvažiuoti vieną kilometrą? Specialistų teigimu, šis rodiklis tebėra vienas svarbiausių, kai verslas renkasi komercinės paskirties automobilį. Vis dažniau vertinimo amplitudę tenka išplėsti dėl itin gajos priežasties, kuri Lietuvoje jaučiama vis stipriau.

Tai darbo jėgos trūkumas ir darbdavių pastangos prisivilioti daugiau vairuotojų, užtikrinant juos tenkinančias sąlygas. Todėl galimybė būsimam vairuotojui nurodyti, kad jis sės prie technologiškai pažangesnio ir itin saugaus automobilio, pavyzdžiui, nepriklausomos saugumo organizacijos „Euro NCAP“ šiemet bandymuose geriausiai įvertintų „Ford“, „Mercedes-Benz“ ar „Volkswagen“ vairo, gali tapti rimtu postūmiu sukirsti rankomis.

Pernai „Ford“ šeštus metus iš eilės dvidešimtyje didžiausių Europos Sąjungos rinkų pardavė daugiausiai – beveik 330 tūkst. – komercinių automobilių, užimdamas 14,6 proc. šio segmento rinkos, o „Transit Custom“ šiemet yra vienas populiariausių tarp gamintojo parduodamų modelių, įrodantis augančią modernių technologijų įtaką komerciniam transportui.

Dvi pirkėjų grupės

Pasak bendrovės „Sixt Lietuva“ pardavimo vadovo Valdo Stanislovaičio, verslo tikslai nesikeičia dėl didelio komercinio furgono, pikapo ar nedidelio miesto kurjerių automobilio. Įmonės siekia uždirbti pelno, todėl visuomet skaičiuoja, kiek kainuos nuvažiuoti vieną kilometrą.

„Nebent komercinio automobilio savininkas pats ir vairuos. Kadangi kiekvienam vairuotojui svarbus kuo naujesnis, saugesnis ir patogesnis automobilis, darbo skelbime nurodžius, kad kompanija siūlo naujus ir šiuolaikiškus automobilius, manau, būtų lengviau pritraukti vairuotojų“, – pastebi komercinio transporto specialistas.

Žurnalo „Auto Bild Lietuva“ vyriausiasis redaktorius, įvairių automobilių rinkimų vertinimo komisijų narys Vitoldas Milius taip pat išskiria dvi pagrindines verslo grupes, kurios perka lengvąjį komercinį transportą.

„Lengvąjį komercinį transportą perka dideli transporto parkai arba smulkūs verslininkai, amatininkai. Tokios yra ne tik Lietuvos, bet ir pasaulio tendencijos“, – teigia specialistas.

Anot jo, daug automobilių, kuriais bus nuvažiuojama begalė kilometrų, perkantys verslininkai žiūri į skaičiuoklių lenteles, įvertina vieno kilometro kainą ir kiek galima vienu sykiu pristatyti palečių, kilogramų ar kubinių metrų krovinių, lygina skirtingus modelius.

„Amatininkai ir smulkesni verslininkai patys kas dieną važinėja komerciniu automobiliu, todėl jų reikalavimų kartelė būna kiek kitokia. Ypač praeitą verslininkai renkasi komercines mašinas, kurių komfortas panašus į asmeninių automobilių, t. y. turi automatinius kondicionierius, modernius žibintus, pagalbines sistemas ir kitą įrangą“, – vardija V. Milius.

Tuomet ir išryškėja iš asmeninės paskirties modelių perkeliama sistemų privalumai. Pavyzdžiui, į „Ford Transit“ modelius gali būti montuojama „Active Park Assist“ sistema, dėl kurios gerokai lengviau parkuotis ir manevruoti ankštose erdvėse net ir labiausiai patyrusiems vairuotojams, nes pati suranda tinkamiausią vietą ir reikiama kryptimi suka vairą. Tai padeda išvengti klaidų ir taupo laiką, nes vairuotojui nereikia svarstyti, ar automobilis tilps.

Rūpinasi vairuotojų saugumu

V. Milius pažymi, kad plika akimi matyti tendencija, jog geresnė įranga ar didesnis vairavimą lengvinančių komercinio transporto sistemų pasirinkimas tampa svarbesniu faktoriumi beveik visiems pirkėjams.

Vieni renkasi sau, o transporto parkų valdytojai bando užsitikrinti konkurencinį pranašumą siūlydami palankesnes darbo sąlygas (pažangesnius automobilius) vairuotojams. Tai ypač svarbu dabar, kai įmonės susiduria su kone visų kategorijų vairuotojų trūkumu.

„Neišvengiamai tai susiję ir su saugumu, kadangi šios profesijos atstovai nuvažiuoja labai daug kilometrų, taigi didesnė eismo įvykių galimybė. Lietuvoje yra visokių kelių, miestai plečiasi, infrastruktūra nespėja iš paskos. O tada, žiūrėk, ir per sniegą reikia važiuoti, ir per ledą, todėl patogus ir technologiškai gerai aprūpintas automobilis vairuotojui labai svarbus“, – aiškina V. Milius.

Specialisto žodžius paryškina ir tas faktas, kad „Euro NCAP“ jau ėmė tikrinti aktyviausias saugumo sistemas, diegiamas būtent į lengvuosius komercinius modelius. Šiemet tarp didžiųjų furgonų nepralenkiamas „auksinis“ „Ford Transit“, pranokęs „sidabrinį“ „Mercedes-Benz Sprinter“ bei „bronzinį“ „Volkswagen Crafter“, o tarp geriausių klasės modelių pateko ir „sidabrinį“ įvertinimą pelnęs „Transit Custom“.

Daug dėmesio saugumo įrangos bandymai skiria automatinėms avarinio stabdymo sistemoms, kurios ypač svarbios, kai bandoma išvengti susidūrimų su kitais eismo dalyviais (lengvosiomis transporto priemonėmis, pėsčiaisiais ar dviratininkais), patiriančiais daugiau žalos nei komerciniai automobiliai.

Pažymėtina, kad „Ford“ avarinio stabdymo sistema pavyzdingai suveikė netgi paties sudėtingiausio pėsčiųjų testo (imituota situacija, kai į kelią priešais kitų transporto priemonių užstotą automobilį išbėga vaikas) metu. Nepriekaištingai įvertintos ir „Transit“ bei „Transit Custom“ modelių kelio ženklų atpažinimo sistemos.

Svarbiau nei namų aplinka

Būtent nedideli eismo įvykiai transporto parkų savininkams kelia galvos skausmą, kadangi automobiliai priverstinai kurį laiką negali dirbti, taigi kurti vertės verslui, ką kalbėti apie vairuotojų traumas ar sužeistus kitus žmones.

V.Miliaus teigimu, todėl darbdavio galimybė ne žodžiais, o techninėmis specifikacijomis vairuotojui deklaruoti būsimą darbo įnašą tampa dideliu pranašumu.

„Žmonėms, kurie darbe praleidžia daugiau laiko nei namie, aplinka tampa vis svarbesnė, todėl automobiliuose kuriamos geresnės sąlygos. Ypač jaunesni vairuotojai dabar atsirenka, kas ir kokias darbo priemones siūlo“, – apibendrina pašnekovas.

