



目的地瞬間即達！ 經濟 環保 盡在掌握

大欖隧道貫通新界西北及市區，毗鄰落馬州口岸，與葵涌貨櫃碼頭和香港國際機場緊密連接。以來回汀九至元朗(青山公路交匯處)計，經大欖隧道比屯門公路，可節省近24公里及30分鐘，並能有效減少重型貨車燃油費近\$137*及減少廢氣排放。使用大欖隧道，讓你行得更環保、更經濟、更輕鬆。

*數據就屯門公路多彎及上落斜路計算。
以2011年11月8日香港油站柴油(\$11.9/公升)計算。
此比較數據或因個別不同汽車型號而有所出入，並僅作參考之用。

www.route3cps.com.hk

HKD 20.00

ASIAN TRUCKER

www.asiantrucker.com

輪軸

使車輪轉動的東西。

當月的卡車司機 - 劉先生

DAIMLER

始終保持第一

香港貨車運輸業新紀元的開端？





目錄



封面故事

8.

DAIMLER 始終保持第一

4. 編輯寄語

封面故事

8. Daimler -始終保持第一

行業簡介

12. 克諾爾-布萊姆斯簡介

物流

15. Renault 工程貨車

地區新聞

16. 大陸輪胎集團 計畫大幅增加印度業務

產品審核

17. 輪軸——使車輪轉動的東西

特別報道

20. 「韋竣」(Vanquish) 面對挑戰, 克服困難

行業簡介

24. 訪問 Regal Motors 的 Patrick Ho

安全裝置

26. 管理睡眠和消除疲勞

市場信息

32. 沃爾沃——從油井到車輪的安全和品質 羅森伯格先生的獨家採訪

35. 產品審核

物流

36. 密切關注您的業務

38. 當月的卡車司機



MANN-FILTER for air, oil, fuel and vehicle cabins – an irreplaceable full range of products.



Development, production and quality assurance go hand in hand at MANN+HUMMEL. We use the same processes worldwide, subject to the same criteria, so our customers can trust that our filters meet their high expectations.

The products under the MANN-FILTER brand name convince everyone because of the original equipment quality and high delivery capability, and because of the vehicles coverage in the market. In aftermarket, MANN-FILTER now sells more than 4,100 different filters and filter elements.

**MANN
FILTER**

MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.

MANN+HUMMEL FILTER TECHNOLOGY (S.E.A) PTE LTD

3 Toh Tuck Link, #03-01/02/03, German Districentre, Singapore 596228 Tel: +65 6586 8181 Fax: +65 6586 8180
Email: mhsg@mann-hummel.com, www.mann-hummel.com.sg

香港貨車運輸業新紀元的開端？

馬來西亞已經引入中國貨車業的主要競爭者：中國重汽（Sinotruk）、Bison（原本為Futon，在馬來西亞銷售時重新命名）和東風——這些都已成為道路上的熟悉面孔。這些中國貨車能否滲透香港市場，可能只是時間問題。歐盟五期車輛廢氣排放標準立法實施，可能正正為這些貨車打開進口的大門。

有趣的是，某些問題在不同的市場上一同出現。在香港和馬來西亞，日益上漲的油價都是令車主和貨運公司頭痛的問題。但是與此同時，兩地的貨車業亦有各自不同之處。我們曾經與一些香港的車主或司機進行訪問，但是這種做法在馬來西亞相當罕見，這是因為法律上的限制使然。

變幻原是永恆——這句話在貨車業中同樣適用。雖然運載貨物的需求可能維持不變，但是運貨方法、貨車款式和整體的商業動態，依舊會無時無刻不斷變遷。

我們以本香港版 *Asian Trucker* 第二期迎接新的一年，書中將會介紹多種令人振奮的轉變。劉先生是貨車車主兼司機，他最近購入了一輛貨車，以抵銷持銷上升的油價；Patrick Ho先生則向我們分享了他的過去，並講解貨車業在過去30年來的變革；大概唯一不變的，是他一直以來對MAN貨車的熱情。

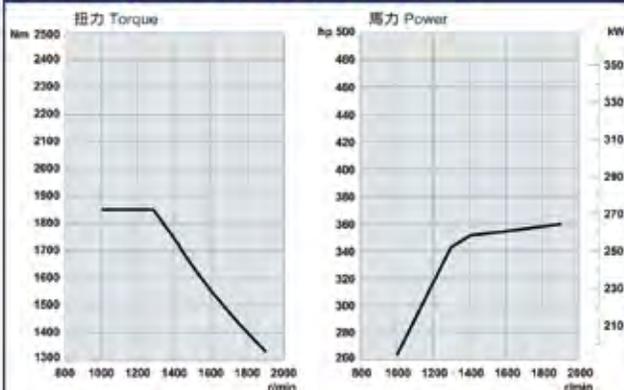
在今期中，封面故事將會是特別重點，把我們帶回行業的開端。Mercedes當年發明了貨車，我們亦會一探Mercedes貨車的歷史。自首部貨車面世之後，所有事情都出現了大量轉變，我們亦可在日後看見更多轉變的到來。或許，在貨車業上的下一個大轉變，就是使用另類能源驅動我們心愛的汽車。

我們希望，*Asian Trucker* 將會陪伴你度過新的一年，見證業界的更多變遷，同時期望收到你們的回應和想法，甚至為你的貨車拍下威風凜凜的照片。

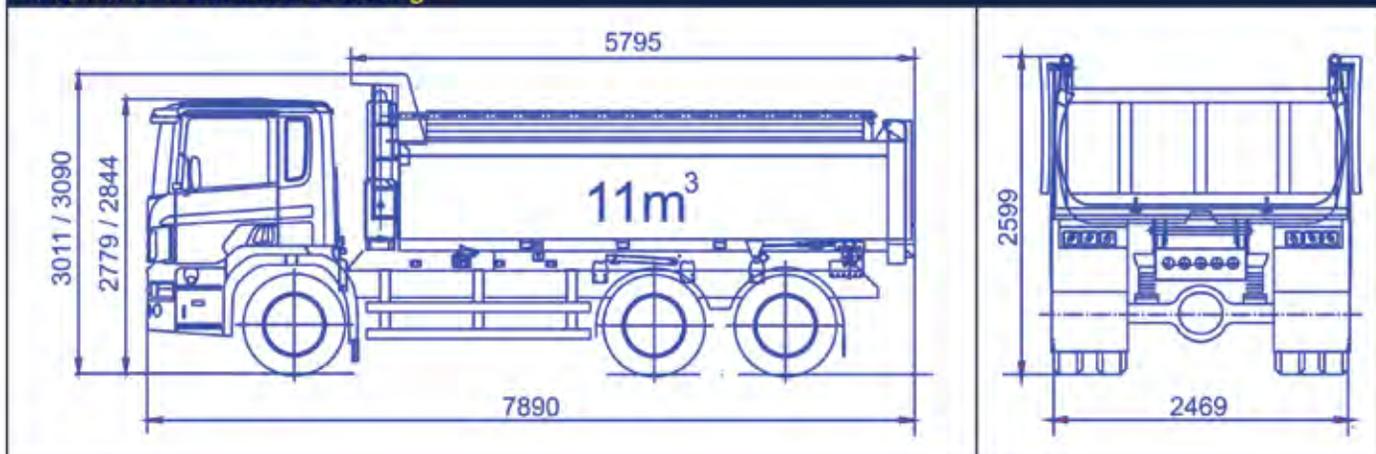
SCANIA P360



引擎 Engine - DC13 06 360 Euro 5



車身設計圖 Technical Drawing



車輛規格表 Specification

廢氣排放標準 Emission Standard	環保五型 Euro 5
型號 Model	Scania P360CB 6X4 MSZ
負載能力 Axle Load Capacity	
第一軸負重量 1st Axle Capacity	7,500 公斤 Kg
第二軸負重量 2nd Axle Capacity	10,500 公斤 Kg
第三軸負重量 3rd Axle Capacity	10,500 公斤 Kg
總載重 G.V.W.	24,000 公斤 Kg
變速箱 Gearbox	
型號 Model / 型式 Type	GR905
轉檔型式 Shift Control	手排檔 Manual
齒輪比 Ratio	3.42
剎車系統 Brake	
型式 Type	鼓剎 ABS Drum ABS
輔助剎車 Auxiliary Brake	廢氣輔助剎車 Exhaust Auxiliary Brake
輪胎及輪圈 Tyre & Rim	295/80 R22.5 & 9.0 x 22.5
車輪及懸掛 Axle & Suspension	
車輪配置 Configuration	6 x 4
前軸型式 Front Axle Type	葉片懸掛 Leaf Suspension
尾軸型式 Rear Axle Type	葉片懸掛 Leaf Suspension
油缸 Fuel Tank	
型式 Type	鋼鐵油缸 Steel Fuel Tank
油缸容量 Fuel Tank Capacity	300 公升 Litres
駕駛室 Cab	
型號 Model	CP16

資料查詢 Contact Information

Email : sales@scania.com.hk / 電話 Tel : 2671 7001

* 所有資料及圖片只供參考，如有更改恕不另行通知，最終規格以Scania 香港確認為準。
All pictures & specifications are for reference only. Scania reserves the right to update and finalise the specifications without prior notice.

斯堪尼亞(香港)有限公司

地址: 新界上水彩園道9號深港中心328室

電話: (852) 2671 7001

傳真: (852) 2368 3800

網頁: www.scania.com.hk

電郵: sales@scania.com.hk



SCANIA

Scania (Hong Kong) Limited



ASIAN TRUCKER

EDITORIAL / 編輯

Editor

Stefan Pertz

Contributors / 內容提供

Launchpad Limited
E-Response

DESIGN / 設計

Creative Director

Alan Fong

Graphic Designer

Daphne Tan

Creative Consultant

Tore Claesson

ADVERTISING and MARKETING / 廣告及市場

International Marketing Director

Stefan Pertz
Stefan@asiantrucker.com

Advertising Manager

Nicole Fong
Nicole@asiantrucker.com

CIRCULATION, CONTRIBUTIONS and SUBSCRIPTION / 發行、稿件及訂閱

Info@asiantrucker.com
WEBSITE and E-NEWSLETTER
www.asiantrucker.com

PUBLISHED BY / 出版

Launchpad Limited
Suites 1801-2, 18/F.,
Alliance Building,
130-136 Connaught Road Central,
Sheung Wan, Hong Kong
www.launchpad.com.hk

Asian Trucker is a quarterly publication. The publisher will not be responsible for any copyright violation of articles that have been approved by contributing writers. The publisher accepts no responsibility for unsolicited manuscripts, illustrations or photographs.

PRINTED IN HONG KONG / 香港印刷

Omac Production House Limited
Unit B, 13/F., On Loong Commercial Building 276-278 Lockhart
Road, Wanchai, Hong Kong

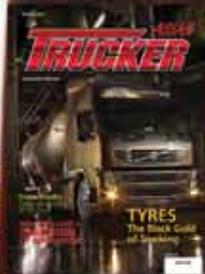
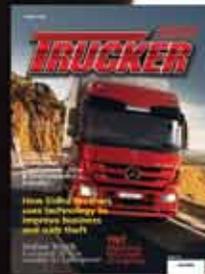
**Put your
business on
free speed.**

Advertise in Asian Trucker.

ASIAN **TRUCKER**

An ad in Asian Trucker reaches the best, the brightest and the most successful decision-makers in the road transport business in Asia today.

Contact us today on +60 16 521 9540 or stefan@asiantrucker.com to speed up your business.



www.asiantrucker.com

DAIMLER

始終保持第一

1896年10月，Gottlieb Daimler在德國小鎮Cannstatt的自設工作室裡建造了一部「機動化的車輛，訂單編號81，車輛編號42：4匹馬力雙汽缸引擎，成品總重量1,200公斤，負載重量1,500公斤的貨物，發票開給倫敦英國汽車有限公司（British Motor Syndicate Ltd. London）。」車輛的外觀雖然像馬車：司機座位暴露在外，而且位於前軸的前面，引擎則位於後面；但是無可否認，Daimler已製造出世界上首部貨車，而且成功發售！

Daimler與合夥人Wilhelm Maybach察覺到，將引擎是貨物的一部分並非最佳的配置。因此，在他們的下一個型號中，引擎就安裝在司機座位底下，後軸則由鏈子驅動。車輛動力由齒輪傳動器傳遞；引擎則以管式散熱器冷卻，並以低電壓磁電機點火系統啟動。這種基本配備至今依然大致不變，只是各種零件及元件得以大幅改良。

產品快速進步階段

到了1907年，貨車已配備四汽缸引擎，馬力則強化為最高40匹（Daimler）和50匹（Benz）；同時，負載能力已大增至6公噸。平台布防水布的貨車和箱體貨車，已經與啤架托架和冷藏櫃、傾倒貨車、傢具搬運車和各種在底盤上的巴士車身結合。以硬橡膠輪胎包裹的鑄鋼車輪（首款在前輪使用的氣體輪胎）、後軸的雙輪胎、大王銷轉向取代支點轉向，以及司機座位的頂蓋——全部都證明了貨車的飛速發展。

在下一個十年的開端，競爭對手開啟了全新的戰線：柴油引擎。1923年，Benz將首個可運作的柴油引擎安裝到5噸貨車之上。第一款為汽車量產的柴油引擎，是四汽缸的預燃室式引擎，從8.8公升的排氣量中產生45至50匹馬力。同時，Daimler的工程師亦開發了柴油引擎，配備壓縮空氣燃料噴射功能，開始測試的時間與Benz幾乎相同。



競爭對手

Daimler在工作室努力不懈之時，60公里外的Karl Benz在其工廠裡製作運貨機器，他把自己的「Velo」汽車簡單地放在車架的箱體內。這款4輪汽車的負載能力（包括司機）達300公斤，採用單汽缸引擎，引擎排氣量為1045cc，產生出2.75匹馬力。至此，首部商用小型貨車即告誕生。

一年之內，Benz的「運送車輛」就己能夠盛載300公斤加兩個人，全賴最新的5匹馬力、2650cc的單汽缸引擎所致。其時，Daimler開發出自己的小型貨車，他把這種車款稱為「商務車輛」，實際上就是小型貨車。此乃貨車商戰的開始。1900年，Benz推出了一系列重型貨車，頂級型號的負載能力達5公噸。此款車型由雙汽缸水平對臥活塞引擎驅動，馬力達14匹。

高速業務發展

由最初開始，貨車業務的國際化，就由Benz和Daimler將生產授權給紐約和聖彼得堡等遙遠地區的夥伴來完成。事實上，無論任何一間公司前往一處，另一間公司都不會相距太遠：Daimler的生產設施設於英國的高雲地利，Benz亦不甘後人，在伯明翰建設廠房。

最初，合併、收購、合作、合夥等行為，在貨車業中實屬常見。截至1926年，兩個前競爭對手成功拋開過去成見，合併成為一間企業。



柴油降臨

1932年，Daimler-Benz推出了全新的貨車系列，並以輕巧的Lo 2000為起點。貨車的總重量不足5噸，負載能力為2噸。當時，最偉大的突破莫過於柴油引擎的構造。Lo 2000短小的引擎罩下，設有OM 59四汽缸引擎，排氣量3.8公升，輸出為55匹。相同大小和輸出的汽油引擎自此無法與之企及。

全新款式

1949年為「經濟奇蹟」開始之時，推動德國走出二戰的陰霾，一躍而成全球最強的經濟體之一。Daimler-Benz推出全新的貨車系列L3250；更重要的是，最新的柴油引擎OM 312誕生。L 3250的負載能力為3噸，總重量卻只有6.5噸，使之迅速發展成為用途多樣的車種。升級至L 3500這一快速舉動，令這款貨車成為同一車重級別之中的多用途車輛銷量冠軍。引擎罩下配備OM 312六汽缸柴油引擎，4.6公升的排氣量產生出90匹的馬力。OM 312及其繼任車款，50多年來一直以逐步升級的方式生產，甚至成為渦輪增壓柴油引擎初步型態的基礎。

1955年，首部平頭貨車（駕駛艙在引擎之上，COE）推出，其典型的渾圓車頭輪廓甚為突出，更因為駕駛艙提供更寬敞、更舒適的空間而成為行業標準。50年代末期，傳統的貨車就被各種全新的短頭型號貨車取代，這些貨車的駕駛艙都安裝在渾圓汽車設計之內，此種設計在當時十分流行。

業務擴展

1973年，Daimler-Benz推出16至22噸GVW類別的兩軸和三軸貨車，以及配備臥鋪車廂的長形駕駛艙，專為長途搬運而設。全新設計的駕駛艙設有圓形彈簧裝置、傾斜的擋風玻璃和可向下打開的側窗，均安裝在256或320匹V型引擎的貨車之上。400引擎系列組件系統的靈活度首次獲得成功。最新款的行星齒輪減速軸，能夠傳輸高引擎扭力值，並容許較大的傳動比範圍。1975年，即推出NG貨車的兩年之後，就輪到中型貨車系列改善性能。在接下來的數年，精益求精的技術系統和安全設備互相結合，例如用於拖架貨櫃車的扭力轉換器鎖定離合器（WSK），以及1981年推出的防鎖死煞車系統（ABS）- 後者更代表安全性能上的重大進展。

石油危機出現之後，公司開展了V8引擎的全新發展方向。八汽缸引擎的衝程更長，排氣量達14.6公升。基礎版本馬力為250匹、自然吸氣版本為280匹、渦輪增壓版本330匹、配備渦輪增壓器和中冷器的Powerpack版本更達375匹——換言之，排氣量不變的單一款引擎，已涵蓋250匹至375匹馬力的動力輸出。同時，這些引擎與16前速傳動系統結合，使耗油量得以大大降低。



工程進展

Daimler-Benz於1985年推出EPS電子波箱，使公司在手動自動變速一體式傳動系統上取得創新的重大突破。傳統的變速桿首次更換為易於使用的遊戲桿款式。此外，全新的354匹V8版本亦配備了電子柴油控制系統（EDC）。80年代末期，Daimler-Benz由NG系列中發展出SK重型貨車系列。除了採用重新設計的駕駛艙外，引擎亦得以全面改良，推出260、290、354和435匹版本，而強勁的475匹馬力V8引擎版本，更成為當時全歐洲最強的貨車。

發展及收購

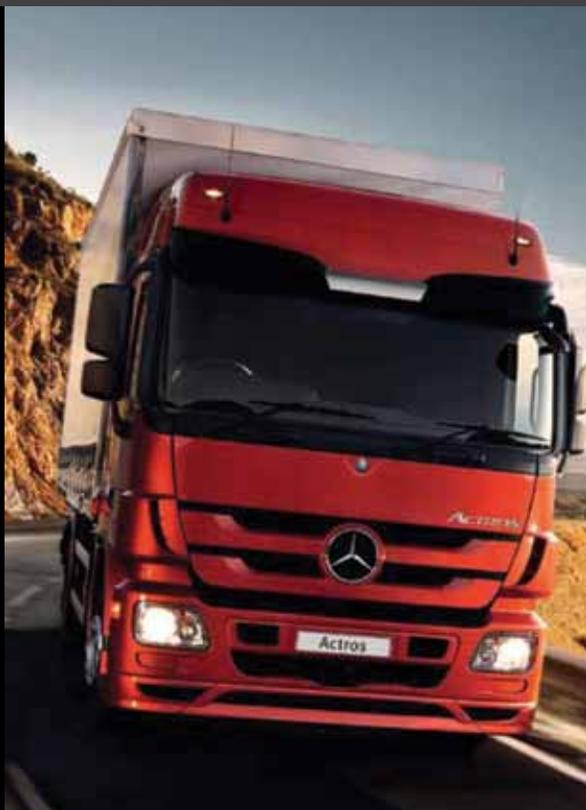
多年以來，Daimler-Benz涉及的領域不斷擴展。1960年代末期，公司相繼收購了Hanomag-Henschel和Krupp，兩者都是德國的競爭對手。1965至73年間，集團的銷售收入由49億德國馬克大升至138億，幾乎是前者的三倍。商用汽車產品的銷量由73,000部增至216,000部，是前者的三倍以上。Daimler-Benz成為世上最大型的貨車生產商。

1981年，Daimler-Benz收購了美國貨車生產商Freightliner。當時，Freightliner已經是聲譽良好的北美中型貨車品牌之一。收購成功之後，Daimler-Benz就取得了進軍全球最大貨車市場的入場券。Freightliner以此為發展起點，現已一躍而成為美國及加拿大無可比擬的重型貨車市場第一位置。

Actros

革命性的平治Actros為SK系列後繼車款，於1996年推出市面時曾一度引起轟動。這款全新型號再次經過重新設計，全新的組件系統提供長、短、高和超高駕駛艙，還有加設底層的巨型Megaspaces駕駛艙。車架和底盤亦為全新產品。最後，就是Actros的「心臟」：引擎動力系統。

開發工程師採用現時V6和V8引擎的組件系統，但獨有的500系引擎卻是全新的設計。Eco-Power雜誌當年較早時候就提及到貨車的發展趨勢：單體泵、多活瓣技術（本產品系列為每個汽缸四個活瓣）和全電子控制。這些都是引擎特色，排氣量為12和16公升，輸出馬力高達428匹（六汽缸）和571匹（八汽缸）。引擎的最大特色，就是低轉速、扭力強大，以及約100,000公里的長距離交通工具使用壽命（視乎損耗而定）和持久的耐用程度。





Atego

「大哥」上市的兩年之後，受歡迎的「輕量級」貨車之後繼車種——平治Atego推出市面。此款貨車由900系四汽缸及最新的六汽缸引擎推動，輸出馬力為279匹，配備先進的工程技術，以及照顧駕駛者的全新低地台駕駛艙，後者全靠前段地台較低的車架達成。貨車總重量分別為6.5至15公噸，屬於短、長、高和超高駕駛艙車款，適合各種實際用途。



Axor

為了將Atego與Actros的差距收窄，Daimler-Benz 推出 Axor 系列，總重量介乎18至22噸之間。此系列結合了 Atego 駕駛艙（在本系列中安裝在較高位置）和六汽缸引擎，以及 Actros 貨車系列的車架，成就出極具吸引力的中型貨車，適合多種長短途的應用，重點在於盡力加強負載能力，同時盡量減少燃油消耗量。

加強產品陣容

2000年，Daimler-Benz收購Western Star 貨車，他們生產高級超大型貨車，專門用於美和加拿大境內自訂的自營市場。此外，Daimler亦收購了專門製造校巴的美國生產商Thomas Bus。大概在同一時期，Daimler-Benz與三菱汽車展開了長期合作關係，最終收購了三菱汽車的Fuso貨車車系。

強大企業

時至今日，Daimler-Benz的貨車品牌組合一共生產超過470,000部貨車，收入逾280億歐元（約3,000億港元），並在全球各地擁有33個生產廠房。此乃貨車的全球領導品牌，貫徹集團「始終保持第一」的地位。

克諾爾-布萊姆斯簡介



凱文布洛克先生——
商用車系統銷售及業務拓展部門總經理



克諾爾-布萊姆斯集團是世界領先的鐵路及商用車制動系統製造商。一百多年來，公司已成為先進制動系統的開發、生產、行銷及服務的領先者。克諾爾-布萊姆斯集團在29個國家擁有90多家辦事處。

香港克諾爾-布萊姆斯公司 (KBHK) 的商用車系統部門負責銷售、服務及發展支援韓國及東南亞的克諾爾-布萊姆斯產品的獨立售後工作。

供應的配件為真品，用於歐洲、日本、韓國及美國大部分主要卡車、公共汽車及掛車的替換配件。

自2010年開始，KBHK一直推行一項3年戰略，旨在擴展其地區的業務。該戰略包括在各個市場正式指定商業夥伴，為客戶提供優質服務支援。最近，香港克諾爾-布萊姆斯公司在東南亞9個國家/地區指定了獨立售後經銷商。經銷商負責前線零售業務及支持。作為回應，經銷商由香港地區辦事處提供支援與培訓，而香港地區辦事處獲得全球克諾爾-布萊姆斯辦事處以及慕尼黑總部的支持。供應給東南亞的配件主要來自克諾爾-布萊姆斯公司在德國、英國、巴西、澳大利亞及中國的廠家。出售及批發的全部零件都由克諾爾-布萊姆斯當地廠家確保品質並全面保修。

Knorr-Bremse Asia Pacific (Holding) Ltd.

Truck Brake Systems Division

Suite 2901, 29/F., Central Plaza, 18 Harbour Road

Wanchai, Hong Kong, (China)

Phone: +852 3657 9800

掛車制動系統

重型車例如客車、採用掛車運輸貨物或危險品的卡車或牽引車不僅需要優秀、富有經驗及謹慎的司機來操作車輛，而且需要一個可靠有效的制動系統。

除卡車、客車商用車的空氣制動系統之外，克諾爾-布萊姆斯還生產普通掛車剎車元件及使用各種掛車應用的先進掛車防抱死制動系統 (TABS KB4TA) 和掛車電動制動系統 (TEBS G2.1)。

常用掛車剎車組件

常用掛車剎車組件適用於多軸半掛掛車、中置軸掛車和全掛車應用。剎車元件包括高品質的制動零件並完全符合適用於公路列車和非公路列車、公路及挖掘應用的ADR要求。



在印尼加里曼丹，配有克諾爾-布萊姆斯常用掛車剎車組件的典型7軸自卸掛車牽引機組合應用於挖掘。

掛車防抱死制動系統 TABS KB4TA

專門為半掛、中置軸掛車和全掛開發的掛車防抱死制動系統 (TABS KB4TA) 利用多年的設計及製造經驗。防抱死配置包括2S/2M、4S/2M及4S/3M，符合帶有機械懸浮或空氣懸浮的不同掛車的防抱死制動要求。配置還可以用於改造現有掛車進行升級。

掛車電動制動系統 TEBS G2.1

克諾爾-布萊姆斯電動制動系統 (TEBS G2.1) 依賴於掛車電動制動系統設定的堅實的品質、可靠性和革新基礎。

防抱死制動性能、負載感應及側傾穩定設計在模組中通過電子進行管理，具有綜合性的特點。與傳統的制動系統相比，電子管理對產生的制動力能更準確更持續的進行控制，包括降低磁滯現象，進而提高牽引機與掛車的相容性，減少剎車磨損，有助於降低掛車總使用成本。

掛車電動制動系統 G2.1的側傾穩定設計 (RSP) 性能通過自動選擇掛車車輪進行制動避免掛車不穩定和翻車。通過對橫向加速度、載重及速度進行監控，制動系統能夠確定何時發生不穩定的狀況。一旦發生不穩定的狀況，制動系統相應的自動降低車速，進而降低橫向加速度，從而增強了車輛的穩定性。當不穩定的威脅不再存在，制動自動釋放，系統回到正常操作。



不配备RSP功能的牵引机挂车发生意外急转弯时



配有TEBS和RSP功能的牵引机挂车发生意外急转弯时



Scania全新元朗流浮山 維修廠正式開幕

Scania全新的維修廠於11月19日正式開幕。客戶致上是Scania 一貫的作風，所以在維修廠正式開幕前的數日Scania 已開始讓客戶前來參觀。

全新的維修廠經過特別度身設計，目的是為客戶提供既快捷又有效率的定期及維修服務。在流浮山這個擁有大量重型車輛的地區，這間維修廠可以方便客戶來回交車和收車。而且維修廠的工具、設備和零件充足，共有16個維修位，最多可同時處理多達23台車輛。

Scania 香港的維修廠項目經理歐立松先生說：“這簡直是香港第一間的5星級維修廠，現在我們的工場已開始運作。我們希望這間維修廠能夠達到Scania 的國際水平並且可以通過Scania 經銷商營運準則4 (DOS 4) 的官方認證。”



接近900位不同年齡的來賓出席今次的開幕活動。當日除了有好的天氣和好的維修廠之外，更有各式各樣的遊戲和節目，包括籃球投籃比賽、全港最大的兒童充氣城堡和魔術表演。

至三台普通噸車的載重量。意味著這台車輛能夠以更高的效率和更少的燃油進行運輸或建築工作，並且同時能夠減少對環境的影響。車輛的相關費用下降，從而增加營運收益。我認為，多數的業界客戶都能夠看到這台車能夠帶來的利潤、減少的成本和環境影響。是問有誰不喜歡？”

新款3.8M高Scania 客運巴士
新款3.8M高Scania 客運巴士現已抵港！這台新款巴士以Scania K380車陣配備中港車身，車主為永東直巴管理有限公司。

Scania香港的高級產品顧問Pierre Bousquet先生說：“既然我們可以控制規格和生產車身的流程，因此我們非常有信心每台原廠噸車的完成品都會是優質的Scania 原廠產品。這也是我們樂意為客戶提供更好的保修條款的原因。現在購買Scania 的原廠噸車，我們會送兩年的保養合約、第2年的動力系統保修及兩年的車身結構保養。”

Scania 五軸 - 38噸重型噸車
Scania推出的第一台五軸38噸重型噸車現已抵港並於10月下旬至11月初通過車輛類型評定。五軸噸車的底盤和車身擁有更高的載重量，能夠增加盈利和提升營運效率。Scania香港的銷售總監林國強先生說：“



囊在負重之後，亦承擔了將車斗升降的責任，以利運載重型器械和貨物所需。

這輛「巨無霸」的五條車軸除了第三及第四軸是孖轆設計之外，其餘三軸都是單轆，即全車共使用14個輪胎，在這五條車軸之中，其實每一軸都有本身的功能，其中第三與第四軸是動力軸，第一、二及五軸都是轉向軸，這種設計的優點在於轉向時由於最後一軸可以按比例地反轉向，而第五軸更擁有升降功能，當負載較輕時，可將其升起以節省輪胎，減少油消耗等等好處，從而使這輛全長達10995mm的車身可以更靈巧。跟據廠方提供的數據顯示，它的轉向角度可達46度，而轉向半徑只需12.007米(約三條行車線)，認真「夠晒嘢」，因此筆者於車場駛出大路時，儘管要在欄路上左穿右插，但依然可以輕巧踰越。

在進入快速路之前，要經過上水市區的繁忙區域，這種情況正好考驗其傳動系統的操控效果，雖然此車配備12前速的同步離合手動波箱，乍聽起來好像難以操作，但因為應用了高低兩組齒輪，所以在操控時只需使用六個檔位，與一般六前速手動波箱無異，加上「吉車」情況下使用高波已經能夠提供足夠扭力去讓車輛起動，無形中只需轉三檔就能夠進入高速飛馳；在進入三號幹線之後，高6波即時大派用場，筆者嘗試不斷加速，結果很容易速度，結果很容易速度表指針就指向100公里，這時候引擎仍有繼續加速的本能，但為免觸犯交通法例，只好保持此速度行駛，而即使以高速行駛，車身仍然非常平穩，可見車輛整體由配搭得非常完美。



五軸 SCANIA 重型貨車 首現香江

一直以來，香港在重型貨車的概念都是頂多也不過是30噸而已，假如筆者告訴各位，情況可以不是這樣的話，大家可能會覺得很驚奇，因為無論是甚麼行業，又或者用作混凝土攪拌車、泥頭車、重型起重車之類，坊間可以提供的車輛最多也只是四軸，在計算每一車軸的最大承重量之後，得出的最大總重量就是30噸，基於這個傳統的車輛製造模式，人們就覺得重型貨車的最大總重量不可超過30噸這個大限，而在選購重型車輛時，這個劃分方式亦成為大家的共識。

當然，人們對於很多已經習慣的東西都認為沒有打破的必要，但對瑞典重型車輛製造商SCANIA而言，敢於打破傳統才是出路，於是，他們最近將五輛最新投產的五軸重型貨車底盤運港，實行為重型運輸業界帶來一個新思維：重型貨車總重量是可以超過30噸的。可能各位對這批產品都感到很新鮮，其實新鮮感不僅在大家心中，即使是經常接觸不同類型車輛的筆者，也同樣希望盡快了解一下這些新鮮事物的真實底蘊，於是在廠方的安排下，日前特別駕駛其中一輛進行了一次中等路程的測試，路程由上水至元朗工業邨，雖然全程只是50多公里，但已經足以反映出本港的路面特色——既有地盤爛路，也有繁忙道路，當然也少不了快速公路，這也是本港重型建築用途車輛經常要接觸的路況。

由於泊車地點難求的關係，這批新到港的「巨無霸」被迫停泊在接近沙頭角邊境的一個保安完善停車場內，但進出車場都必須經過一段不長不短的泥路和石路，情況就與行駛地盤相若，理論上，未裝上車斗的貨車在這種路面上行駛通常出現的情況就是「躉到飛起」，但筆者駕駛著它駛越這些off-road時，感覺卻是出奇的平穩，點解會咁？原來五條車軸之中，除了第一、二軸之外，其餘三軸都採用了氣墊懸掛系統，在即使車身沒有重量的情況下，都可以將路面傳入的震動吸收，使車輛在欄路上可以如履平地，當然，這三條車軸的氣



這輛型號為P400LB的10X4*6重型貨車，動力由一台直列式六汽缸24氣閥高壓式燃油噴注可變式輪增壓引擎提供，排放標準達到歐盟五期要求，其減排方式是廢氣再燃燒系統(EGR)，汽缸容積12740c.c.，可以產生的最大馬力和最大扭力分別為400hp/1900rpm和214.2kgm/1000-1300rpm，不僅馬力與扭力出色，即使所需引擎轉速也是出奇的低，對重載行車十分有利。對於重型車輛來說，除了對動力表現要求高之外，制動系統表現也不容忽視，SCANIA為了確保行車安全，對此車的制動設計可謂不惜工本，首先，全車五條車軸的10組車輪都採用碟式煞車製，其他的輔助制動設計還包括ABS+EBS煞車系統、TC循跡控制防打滑系統和廢氣煞車系統，讓駕駛者充滿信心。講了半天，仍然未講到此車的實際總重量嗎，唔講唔知，雖然只是多了一條車軸，但設計總重卻猛然提高至44噸(法定總重為38噸)，足足比四軸車款高出三分之一，對業界來說肯定是一個喜訊，因為採用這種五軸型號之後，以往跑四轉才能完成的工作只需三轉就可完成有餘，在經營成本日益上漲的今天，無疑可以節省可觀的開支，並且有助提升營運效率，加上SCANIA提供的完善售後服務和可靠的引擎性能，相信會吸引不少精明的重型貨運經營者加入其行列。



SCANIA 歐盟五型 38噸 5軸貨車規格表

長X闊X高	10995X2500mmX2790mm
軸距	1~3軸5300mm
設計總重	44噸
法定總重	38噸
引擎型號	DC13 05
引擎形式	直列六汽缸24氣閥高壓燃油噴注可變渦輪增壓
汽缸容積	12740c.c.
最大馬力	400hp/1900rpm
最大扭力	214.2kgm/1000~1300rpm
傳動系統	12前速手動變速同步啮合波箱
懸掛系統	第一、二軸：龍船葉片彈簧附吸震筒 第三、四、五軸：全浮式氣墊避震
制動系統	全氣壓碟式制動系統 / EBS(ABS+ASR)/ 循跡防打滑制動系統 / 廢氣煞車輔助
油缸容積	350公升
輪胎	315/80R22.5
代理商	SCANIA (HK) LTD 電話：2671 7001

一級方程式的神經中樞 - Renault 工程貨車



柴油降臨

在一級方程式賽季中，有助決定Renault在比賽中能否脫穎而出的最重要因素之一，並非位於賽道上飛馳的型格賽車內，而是身處賽道旁邊的貨車之中。

重量達35.5公噸的Renault工程貨車，實在是令人印象深刻的工具。對工程師來說，這是家鄉之外的另一個家：一個可容納30人工作的流動辦公室。這裡是賽車週末期間作出某些重要決策之地、賽車手匯報的聖地，也是工程師能夠細想各種數據的靜寧之地。

工程技術集中地

「貨車是在調整賽車的樞紐，」Vitaly Petrov的賽車工程師Mark Slade指出：「直至開賽之前，所有資訊都會進入這裡，所有事項也都在這裡商討，尤其在練習時段——即是我們集中調整賽車之時。」

那麼，究竟是誰在那裡作出決策？事實上，每位車手都會有一支工程師團隊，監控賽道上的一舉一動。賽事工程師在維修站圍牆和車房埋頭工作，支援隊伍則包括一名性能工程師、一名監控系統工程師和兩名引擎工程師。

監控賽車

工程師工作時，須使用大量電腦螢幕和監視器去跟進賽車動態。Robert Kubica的性能工程師Jon Marshall解釋：「每個工程師都要使用兩部手提電腦，只因用來監控賽車的軟件套裝執行數目。單一部電腦實在無法應付。」

因此，我們每人使用兩部手提電腦來觀察四個監視器。除此之外，我們還有各個螢幕顯示電視直播訊號和計時資料。車房裡還配備了一個網絡攝影機，讓我們能夠在不離開貨車的情況下看到賽車狀況。一部貨車之內，估計大約一共有超過60個顯示螢幕。」

在賽車時段，監控系統工程師的任務，就是確保車上所有系統均正常運作，性能工程師則集中發揮賽車系統的最佳表現。如果他們在數據中找到任何可以改善性能的地方，或者導致賽車失靈，他們就會直接以無線電告知賽事工程師。事實上，正是他們反應迅速，因而能夠在英國銀石賽道上注意到Petrov賽車輪胎輕微破裂的情況。他們通知車手返回維修站，避免了可能出現的危險情況。

車手匯報

每次比賽時段結束後，車手通常都會直接走進貨車內，開始下載傳統匯報中的想法。工程師開始分析數據之前，會聽取車手的每一句話，因為將會影響他們對數據的詮釋。Slade解釋道：「顯然，分析數據時的問題之一，就是車手駕駛賽車的方式，正正是為了避免出現賽車的各種問題。因此，這些數據未必會為你指出賽車到底出現甚麼問題。你必須找出車手做某些行為的原因，然後確認需要解決的問題。」

但是，完成的圈數越來越多，分析的數據自然也就越多。他們會不會有點大海撈針的感覺？他們到底怎樣知道從何著手？Marshall笑指：「這就是技巧所在了。方法完全在於集中留意相關問題，或者找出改良性能的機會。因此，我們已有一個編排好的清單以資查閱，裡面涵蓋了車子的所有主要問題。」



大陸輪胎集團 計畫大幅增加 印度業務

德國大陸輪胎集團長期向世界供應輪胎，現已在印度實現新的收購，公司將加大生產來滿足印度次大陸對高品質輪胎日益增長的需求。

作為國際領先的汽車供應商及全球第四大輪胎生產商，大陸輪胎集團已宣佈擴展印度市場計畫。最近收購Modi輪胎有限公司 (MTCL) 後，其新公司——大陸輪胎 (印度) 有限公司目前迅速增加在印度替換輪胎市場和原配輪胎製造領域的業務。今年大陸輪胎 (印度) 有限公司將增加Modipuram的工廠生產超過五十萬條卡車和客車用斜交輪胎 (TBX)。之後，卡車和客車用斜交輪胎的生產將在2013年超過100萬條。除此之外，大陸輪胎 (印度) 有限公司已聲明在2013年下半年進一步投資5000多萬歐元開始生產乘用車和商務車用子午線輪胎。

未來投資

在德里發表聲明時，大陸集團股份公司執行董事及輪胎事業部負責人尼古拉希澤說：“在印度，配備高品質輪胎及優質技術的車輛的需求日益增長。我們堅信子午線輪胎將是印度卡車輪胎市場的推動力，所以我們未來投資5000多萬歐元在子午線輪胎的生產

會為滿足這種需求打下堅實的基礎。”

大陸集團計畫在Modipuram工廠生產子午線輪胎，並通過能夠同時提供斜紋和子午線輪胎在當地輪胎生產實現具有競爭力的飛躍。這一舉動同樣能帶來更多的工作機會，因為印度大陸公司在未來的幾年里計畫從目前的1600名員工增加三分之一達到2200到2400名員工。

發展基礎

大陸輪胎集團目前在全國範圍內擁有110個地區經銷中心和大約1400家銷售商，而這些中心和銷售商能接觸到卡車車隊和終端客戶。定期增加新的特許經銷商。以前，售後市場的銷售佔據銷售的一大部分。在繼續強調輪胎替換市場的同時，大陸輪胎集團作為國際領先的汽車供應商，同樣希望在印度原配輪胎市場業務中佔有重要一席。

大陸輪胎 (印度) 有限公司新行政執行官安德列本科特聲明：“此舉是我們公司在印度的一個里程碑。在亞洲，大陸集團輪胎去年全體公司的銷售增長幾乎50%超過40億歐元。全球來看，大陸集團輪胎是歐洲轎車的市場領導者。歐洲新出廠的汽車中，超過1/3的汽車配備的都是大陸集團

生產的輪胎。在商用車用輪胎方面，大陸集團輪胎是世界上最大的高級卡車、客車及工業輪胎的生產商之一。帶著這些成績和長期願景，我們在印度首創了輪胎事業部，全力投入使之獲得成功——為了我們的客戶，為了大陸輪胎集團及我們的員工。還有為了這個地區。”

完成收購

2011年7月，大陸集團正式完成對Modi輪胎有限公司的收購，包括位於Modipuram的現有卡車和客車用斜交輪胎工廠、Partapur的皮管工廠及包括所有客戶關係在內的工廠的相關經營資產。作為莫迪輪胎有限公司的創始成員之一，阿洛克莫迪將成為大陸輪胎 (印度) 有限公司的董事會成員。

大陸輪胎集團2010年銷售額為260億歐元，是全球領先的汽車零部件供應商之一。集團業務涵蓋制動系統、動力總成及底盤的系統和零部件、儀錶、資訊娛樂系統、汽車電子、輪胎及工業橡膠製品，致力於提升駕駛安全和環境保護。德國大陸集團也是汽車網路通信領域的卓越合作夥伴。

輪軸—— 使車輪轉動的東西。

如果沒有它，卡車和掛車就不完整，甚至不能移動。輪軸起樞軸的作用，我們在考察一家設法在該地區獲得聲譽和認可的馬來西亞供應商。





TMC是亞太地區領先的掛車設備生產商。TMC分公司遍佈亞太地區，已實現戰略性發展並擴大市場客戶群，其產品直接銷售給掛車、維修店及主要運輸車隊的原廠設備製造商 (OEM)。

澳大利亞TMC的研發中心構成了公司經營戰略的核心。通過在技術應用、區分不同掛車類別的行銷、區域分公司的文化研究，以及網路發展，TMC積累的多年經驗，TMC將持續發展作為其方針，不斷滿足運輸業瞬息萬變的經營環境的需要。

依靠強有力的研發能力，TMC現已開發TN、TP、HD、盤式制動器軸及種類繁多的掛車組件。公司遵循高品質、良好性能、

最佳服務的經營理念。所有產品嚴格按照澳大利亞設計規範38規格進行設計生產。TMC目前市場覆蓋亞太地區、中東及非洲。

集團已規劃一條清晰的未來發展軌道，將繼續提升生產能力，擴大產品範圍，滲透新的市場。TMC與原始設備製造商客戶的關係及流通網路將為公司利用新的商業機會並樹立其在掛車零件業重要的地區生產商地位鋪平道路。



TMC 戰略方針

作為集團經營發展總監，理查·李使《亞洲卡車運輸》的讀者深入瞭解TMC的戰略。當中國製造商進軍越來越多的市場時，TMC已做好準備面對競爭。

“是的，當然中國製造商能給你提供看似不錯的交易，意思是你能花相對少的錢買車軸。然而，需要記住的是這些車軸的品質與從我們這裡買的車軸的品質是不一樣的。車軸與其他在掛車中使用的配件一樣，也是由許多零部件構成。例如滾珠軸承，可以很便宜，但你會經常進行更換。你選擇廉價軸承的同時也應考慮到停機時間及高昂的維修成本。”

李認為，TMC注重研究和開發，使用最新技術並深入瞭解產品。就像他解釋說，一件帶有盤式制動器的軸承是非常昂貴的，然而，這樣的軸承安全，同樣維修起來也快。

任何人都可以進行價格競爭。我們願意在品牌與品質上進行競爭。這就是我們決定在澳大利亞建立研發中心的原因。它給我們帶來我們所需要的額外信譽。

李講到許多運輸商都使用過廉價的軸承，但最終都選擇TMC作為長期持久的解決辦法。

在馬來西亞，TMC馬來西亞軸承製造/馬來西亞卡車專家（馬來西亞）（作為經銷商）成立於1978年。該公司是馬來西亞第一家生產掛車軸承及設備的公司，滿足了客戶群的需要。目前為止是最大的掛車設備供應商及運輸經營商之一。公司已實現戰略性發展並擴大市場客戶群，其產品直接銷售給原始設備製造商（OEM）。典型客戶為掛車生產商、維修店及重要的運輸車隊。

作為TMC的研發部門，TMC澳大利亞有限公司成立於2001年7月。自成立起，公司已在市場中佔有重要一席。2004年10月，因為在澳大利亞掛車業中日益成為重要的供應商，公司轉移到位於維多利亞市哈勒姆的面積更大的新設施。TMC強調在致力於滿足客戶需要的同時得到逐步成長是布蘭登·達樂得、鮑勃·卡普斯及KM·李三位總監追求個人信念的結果。三位總監擁有20多年共同工作的經驗，期間他們獲得掛車製造商及運輸運營商在高度競爭的市場中實現成功經營所需的豐富知識。



「韋竣」(Vanquish)

面對挑戰，克服困難

對一般香港市民而言，「韋竣」(Vanquish)這個名字相信不會太熟悉，甚至可能聞所未聞，不過，「韋竣」的日常業務卻與香港民生息息相關。



對一般香港市民而言，「韋竣」(Vanquish)這個名字相信不會太熟悉，甚至可能聞所未聞，不過，「韋竣」的日常業務卻與香港民生息息相關。

之所以有此說，是由於「韋竣」的業務已經從傳統的貨運轉向新興的物流範疇，使它在經濟變差的環境下可以有更強的抗跌力。其實，儘管「韋竣」在社會的知名度不算高，但它在業內卻絕非初哥，早在上世紀的1990年，「韋竣運輸公司」已經成立，與當時很多貨運公司一樣，主要業務範圍涉及香港及珠江三角洲，由於當年中國內地製造業急速發展，加上香港貨櫃碼頭的高效率和完善管理，使「韋竣」的業務迅速擴展；在這段期間，「韋竣」站穩了陣腳，老闆吳啟泰於是尋求新突破，他窺準內地鐵路貨運業同步興旺的機會，將服務對象作出相應調整，投放更大力量於鐵路貨運接駁業務上，將內地運港轉口的貨物產品通過陸路和水路輸送到遠洋貨輪，同時，亦將外國貨物產品輸送到紅磡火車站，雖然隨著集裝箱貨運模式普及和內地碼頭規模與管理一漸龐大和完善，鐵路貨運大不如前，但「韋竣」已經與內地鐵路部門建立起緊密關係，此舉亦為日後業務轉型奠下了穩固基礎。





在2002年，因應公司業務發展所需，成立了「韋竣集團」，並且衍生出「韋竣物流有限公司」，正式由傳統的貨運業務轉型到物流行列，為客戶提供一站式物流網絡服務，範圍包括海陸貨物運送、清關、貨物交收、物流設計設計和其他物流增值服務等。為了配合業務擴展需要，「韋竣」在元朗設置了一個面積達一萬平呎的貨倉，方便客戶貨物在此經落馬洲中轉到珠江三角洲地區，或者轉運到葵涌貨櫃碼頭或赤鱸角機場，為客戶提供「一條龍」服務。

在隨後的一年「韋竣」繼續穩步壯大，並於2003年與由中國鐵路13局集團公司全資擁有的深圳「中鐵達空運及倉儲有限公司」組成「深圳中鐵達韋竣有限公司」，向客戶提供廣東省內的吉櫃儲存、貨櫃維修、一般倉儲，以至貨物派遞服務。

隨著中國入世和逐步放寬海關規例，「韋竣」於2007年再與香港上市的「深圳國際集團有限公司」屬下的「深圳華南國際物流有限公司」（簡稱SILC），合組「深圳龍能卓物流有限公司」。利用深圳華南國際物流園區的保稅倉、出口監管倉、貨箱堆場和貨物跨境接駁等設置及便捷的通關條件，為客戶量身訂造物流方案，至今，「韋竣」已成為內地供港日用品與食品的包裝和配送服務主要提供者之一，本港大型超市、健康用品店和便利店出售的貨品，不少都是先由內地生產品將貨品運到SILC，而「韋竣」則跟據香港客戶要求，在倉內預先包裝，再按客戶和地區，由深圳直接經邊境通道運送到不同目的地，既節省大量在港再包裝的人力物力，亦可節省儲存和重複運送費用。

時光飛逝，「韋竣」轉眼已經成立了接近22年，回顧這段歷程，可謂從小到大，亦克服了不少困難，老闆吳啟泰亦感到「對得住自己，對得住伙記」，因為在這22年間，不少員工隨他的業務而成長。目前，公司旗下除了物流倉庫之外，車隊亦包括了不同噸位、車型的貨車、拖頭逾百台，筆者在訪問當天，亦隨「韋竣」的財務總監丘澤平到位於青衣的九號貨櫃碼頭走一趟，即使事前約一小時才作安排，但抵埗時貨場內已經整齊地停泊了10輛簇新的SCANIA拖頭，該公司的高效率在這裡表露無遺，也是成功的有力寫照。

談到對業務的前景時，吳啟泰用了「審慎樂觀」四個字去形容，原因主要有三：其一是內地的碼頭與物流業近年發展迅速，很多以往要經香港轉口的貨物都採用了內地的新興碼頭服務，使跨境運送的數量明顯萎縮；其二是員工的成本愈來愈高，但向貨主收取的運費卻是不斷下滑，即使「有得做」亦無利可圖；其三是聘用司機愈來愈困難，「根本就冇後生仔入行」，即使願意提升聘用條件，亦無人問津。目前在該公司服務的司機之中，全部都在40歲以上，其中年長的已逾60多歲，在人手短缺的情況下，他只好步步為營、謹慎應對。針對這個「請人難」的現象，吳啟泰希望業界及特區政府能積極協助培訓司機及增加供應，好讓業界紓緩用人荒，確保業務能夠得以繼續維持，否則，他不排除辛苦創立的事業會因此被「陰乾」，但在目前的情況下，吳啟泰依然不斷打拼，克服一個又一個難題。



訪問 Regal Motors 的 Patrick Ho.

Regal Motors 是經驗老到的貨車公司，在業內已有近30年歷史。Asian Trucker 今次就找來了 Regal Motors 的董事兼總經理接受訪問。Regal Motors 是香港 MAN 貨車及 Trucknology 的經銷商。



AT: 你已在貨車業內打滾26年。是甚麼讓你選擇這條事業之路?

我在加拿大取得機械工程碩士後，我問自己：我能不能稱自己為工程師？當然不能。現在，我已準備好重新學習！一向以來，我都十分喜愛汽車行業。大昌行集團有限公司是全港最大型的汽車集團，因此我致電給他們，而且很慶幸能夠獲得面試。我獲得他們聘用，但很可惜，當時我在總部出任行政主任而非工程師。

我的第一份工作，是到九龍灣汽車服務中心（售後服務）從事PA至MD的業務。當時，公司在同一處以三個貨車品牌為代表：UD、五十鈴和MAN，同時還有數個私家車品牌，包括本田、日產、通

用汽車等等。維修及服務、銷售支援等等，都在那裡進行（該棟為多用途大廈，總體而言特別為汽車服務而設）。在那段時期，我能夠吸收和瞭解全部有關汽車銷售和售後服務的事宜，並得知怎樣去建立全新的增值和全方位服務，藉以提供給顧客。

1988年，Leyland DAF 打入香港，正尋找產品代理。大昌行願意為他們經銷產品，與集團本身代表的MAN一同作雙線發展。此一做法是為了分散上頭成本，而且兩個牌子的市場均太小，無法自給自足。DAF 明確要求集團委任我擔任 DAF團隊成員，原因是他們想要一個充滿熱情的人。在汽車業內，在些人並無銷售經驗，但是有工程背景和強烈的個人特質。他們需要這一類人建立一個團

隊，銷售設備而非整部貨車，或者向賴以維生的人銷售設備。這就是所謂的「整體擁有成本」概念。在展示方式、計劃構思、總體包裝和車身包裝，全都以顧客為中心（這是Regal Motors至今依然沿用的文化）。

當時，沒有日本汽車品牌的銷售員會加入我們的行列，因為日本品牌才是市場上的領導者。那時候的歐洲貨車價格偏高，所以很難售出。只有Volvo和Scania在市場上推出，但是各款日本貨車的銷量卻十分之好，因此擴展歐洲貨車業務是非常艱鉅的挑戰。怎樣把貨車賣出去？在日本製造的市場主導之下，怎樣為這些貨車定位？日本貨車聲譽良好，而且各種功能易於解釋，所以相當容易售出。歐洲貨車則比較貴，而且在那個年代亦非高度推薦的產品。

銷售歐洲車的契機，結果在於其特別用途。日本貨車雖然因價格吸引而受到青睞，但是卻欠缺高度自訂化的能力。我們終於找到自身的優勢，並將歐洲品牌以此定位。時至今日，MAN已經是香港境內所有特別用途車輛（SPV）的流行品牌，例如食物運送貨車、運油貨車、飲品運送貨車和修路貨車等等。

AT：你會不會推薦年青人加入貨車行業？

當然，每日我們都會嘗試吸引後生一輩入行。但是，現時的年青人卻不想加入這一行，因為這並不是被視為十分風光的工作。他們不想從事貨車技工或銷售員的工作，因為地位不高。去年，我們聘請了四位實習生，他們因難以應付操重工作，所以一星期內便全數離去。其他理由包括「距離市區太遠」，甚至是「因為往返工作地點的時間太長，所以沒有社交生活」！香港的土地成本昂貴，所以我們的汽車服務中心才遠離市區。

身為專業貨車銷售員，我認為這份工作需要充滿熱情，以及能夠獨立工作。你需要學習許多事情，除了產品上的知識外，還要知道怎樣去建立客戶關係。訓培人才也有點像「整體擁有成本」：你在培訓方面投資，但是能夠隨時間而獲得更多。我們讓新手正式銷售前，都要先向學員提供兩年培訓。失望的是，年青人缺乏耐性，而非僅僅只與金錢有關。

AT：在多年事業生涯以來，你在香港看到貨車業最顯著的轉變是甚麼？

最初，我負責處理DAF和MAN的事務。當時有7個歐洲貨車品牌，全部都由我們的公司代理。那麼其他牌子呢？這樣你就知道，市

場在不斷變遷，而且比過往更為險峻，因為香港這個市場太小，所有品牌都在這裡競爭，難以獲得合理的銷售營業額賴以生存。

20年前，前往中國大陸會遇到擠塞是常有的事。大量貨車在在公路上停下來排隊，等候海關清關。你想想一下！高速公路原本是用來高速行駛的。如今，你已再也看不到這種情況。過去數十年來，中國的基礎建設大規模得到改善。基礎建設正是建造城市和帶動經濟的重點所在。



現時，國內裝卸貨櫃的服務費用比香港便宜得多。貨品當然繼續需要運載，但是很多已不再進入香港，而轉移到其他地點。此舉使香港的部分業務流失，但是交易總額卻有所上升。這代表香港依然十分繁忙，貨車的需求依然存在。

AT：Regal Motors的優勢是甚麼？你怎樣建立這些優勢？

我們的員工正是公司的優勢所在。對所有公司而言，員工都是最重要的資產。顧客未必十分清楚自己買的到底是甚麼。我們一直

重視「整體擁有成本」這種想法：我們提供可以度身訂造的完整方案，此舉必須由員工向顧客作出講解，因此銷售員必須具備專業銷售技術，而且具有豐富知識。MAN是一款優質產品，所以不可能以價格作為競爭優勢，而是在講解時強調其工程和思維上的特色。

我們建立了熱情工作，而非輕鬆辦妥工作的文化。要做到這一點，你就需要尋找像白線一樣的人，對事情毫無成見。在一段長時間內，我們只會培訓員工，而非要求他們執行工序。但是，這樣就需要採用一套系統，讓員工仍能獲取薪酬。這也是我們不支付佣金而只提供固定月薪的原因。這樣，員工就能從頭開始學習公司文化和獲得知識。就本質而言，這點已令我們的做法與其他公司有所不同。憑藉我們所累積的知識，使處理招標項目時更得心應手，因為這些項目需要處理大量文件工作、簡報、建議書、車身包裝、服務合約等等。同理，這點與簡單的銷售工作截然不同。

AT：最近，中國貨車生產商一直大力推動旗下產品在國外銷售（在馬來西亞，已經有中國重汽Sinotruk、東風和Bison數款國內產品）。現在香港已回歸中國，你會不會預期國內生產商也會在香港取得成功？

MAN也有在中國重汽上投資。這是非常精明的做法，因為這是全中國最大型的貨車生產商。通過這一行動，MAN將能夠在市場推廣上取得很大的成果。今日，市面上只有少數（國產）貨車，但是這些貨車卻不需要取得道路使用許可，已能夠在貨櫃碼頭使用。我們相信，國產貨車將會在未來主導香港市場。至於其他歐洲製造的進口車款，則只能將注意力集中在某些有特別需要的市場上面，例如需用作特定用途的高規格汽車。無論如何，中國生產商雖然已經能夠製造出符合法例的引擎，但上述情況大概最少在五至八年之後才會出現。

AT：中國生產商可能會在香港遇到甚麼障礙？

引擎是最主要的瓶頸。明年，香港政府將會在境內實施歐盟五期法例。在未來數年，所有中國生產商都未能擁有這種引擎技術。或許中國重汽會在日後配備MAN的引擎。

AT：你認為買貨車時最重要的標準是甚麼？貨車設計是不是考慮因素？

貨車設計絕對是因素之一，但最重要的是貨車的耗油量，然後就是維修服務費。如果每日的營運成本過高，或者維修費用高昂，車主或者運輸公司就會感到十分吃力。從前，車身設計的重要性也

許不十分高；但是到了今天，情況已經有所不同。司機是業務營運的核心，因此對貨車的控制是否良好，就取決於照顧駕駛者的設計。

AT：你認為提倡「可持續交通系統」的力度是否足夠？

香港政府強烈支持環保概念。政府有多種方式鼓勵升級新款汽車。這種做法的重點，是在於心態上的轉變，即是大家都需要瞭解稅務寬減措施的實際目的是甚麼，或者油電混合汽車或全電動汽車怎樣能夠有助保護環境。現在，香港有多款基金支持推動綠色行動，但是這些基金仍未額滿，因為市民仍未充分利用這些優惠。

換句話說，推廣可持續交通系統計劃的力度仍未足夠。另外你應記住，即使津貼金額達到五成，環保巴士或貨車的價格依然與柴油車相同。還有，採用新的技術有一定風險，因為效能有可能未如大眾預期。貨運公司缺乏信心採用新的系統，因為故障會對業務構成威脅，而且替代燃料至今還處於起步階段。因此，這些汽車仍須進行各種研究和測試，以增加市場接受程度。

此外，還有電池方面的問題。電池最終也需要更換吧？電池達致最佳表現的年期有多長？更換電池的費用是多少？這些問題仍未有數據可以提供...有關燃料電池的丟棄方面的問題又應如何處理？總括而言，新的技術在金錢上仍然未夠吸引，而且還需要提供上述各方面的更多資料。

AT：哪款是你最喜愛的貨車？

MAN是世上最好的貨車，科技和設計都是一流水準（何先生自己擁有貨車牌照...他指出，駕駛MAN貨車的感覺與駕駛私家車相同）！



管理睡眠和消除疲勞的重要性

本篇有關駕駛者疲勞的文章，是向 Asian Trucker 定期提供、關於道路安全事宜 E-Response 投稿的一部分。文章旨在重點指出疲勞管理及其管制措施方面的問題。

疲勞 - 潛藏著的危機

近年來，涉及快線巴士撞車意外的震驚圖片，在印刷媒體的頭條及全國電視的黃金時段上出現的次數越發頻密。一般大眾和道路使用者，在面對這類不斷發生，且似乎無人能夠控制的悲慘車禍時，他們的憤怒和無助感是否應該得到寬恕？雖然有關部門已盡力調查，甚至已提出訴訟，但這些做法的好處和結果至今卻仍難以捉摸。同時，我們更不得不屏息靜氣，等候下一次意外發生！

快線巴士撞車的悲劇雖然得到廣泛報導和宣傳，但許多其他與疲勞有關、涉及貨車的撞車事件卻未能獲得報導。

英國道路安全顧問公司 (Road Safety Consultancy) 指出，大家已明瞭如果交通意外「容許」發生，傷亡人數就無人能夠準確指出，而且純屬運氣使然。

假若一輛貨車有一個高速輪胎爆胎，並撞向另一部貨車，最壞的結果可以是兩部汽車的司機身亡。但是，如果同一部貨車撞向一部載滿乘客，而且對乘客並無限制的巴士，結果卻是災難性的。大眾對各種交通意外並不敏感，只有涉及多人傷亡的事件才會獲得大眾和媒體關注，進而得到政府當局留意。不少這類撞車意外均與駕駛者疲勞及駕車時睏倦有關。與疲勞有關的撞車事件，危機和風險均一直高企。

對多數貨運公司及其客戶而言，疲勞將繼續成為難以解決，且無從掌握的問題。有些人只讓問題離他們遠去，或者希望不會發生在自己身上，一直如是。這是大眾對事情視而不見和缺乏瞭解所致，因此有必要加強教育大眾。



Mr Mohamed Noor Sany





與疲勞有關的撞車事件

在馬來西亞，撞車意外的原因缺乏系統性的調查、匯報和存檔機制。導致他人受傷或死亡的交通意外出現時，保險公司都會努力去得知應向哪一方索償及給予賠償。警察和法律機關均想得知導致意外的元兇，讓正義得以伸張。然而，詳細調查情況，發掘出導致意外的潛在原因，以免意外重複出現的做法卻並不常見。許多導致意外的原因，並不在於駕駛者本身；與意外無直接關係的機構，反而可能須負上更大責任：不健全的企業文化和差劣的營運系統，都會使駕駛者表現出危險行為。經時間證明，責任大都不在駕駛者身上，

判決和監禁駕駛者，根本無法避免日後交通意外的出現情況。目前，與疲勞有關的交通意外，可靠的數據相當少。可是，根據傳言和獨立的行業報告，我們可以肯定，與疲勞有關的撞車事件十分嚴重，而且每日都在發生。美國研究指出，因疲勞而直接導致致命撞車意外的比率達10%，佔所有撞車意外的比率更達到25%。

一般而言，與疲勞有關的交通意外，是由於司機在駕車途中打瞌睡和入睡而引致。這些事件通常在高速駕車時出現、只涉及一輛汽車，而且在多數情況下，地上都沒有胎痕，或者汽車完全沒有煞車跡象。在多數與疲勞有關的意外之中，汽車遭全速撞擊，駕駛者只在碰撞的一剎那得知受到衝擊，因此沒有時間執行走避或煞車動作。大部分與駕駛者入睡有關的事件，均導致嚴重的翻車事故，並引致死亡或嚴重受傷。

這些事件的發生時間，傾向在午夜至早上六時出現。

談及疲勞，我們需要分辨出身體疲勞和精神疲勞，但兩者有可能同時出現。身體疲勞是由於體力勞動和過勞而引致，令肌肉出現疲勞。身體疲勞可簡單地以充足的休息來舒緩。精神疲勞（包括感到睡意），是由於須經常保持清醒，因而需要睡眠的壓力越來越大。精神疲勞也可以因睡眠不足而引致。長期睡眠不足，甚至數日沒有睡覺，可導致「睡眠赤字」累積，甚

至達到致病甚至危險的程度。

多項研究顯示，長期保持清醒，可引致表現和警覺性下降。保持清醒19個小時後，能力下降的程度與合法飲酒，血液酒精濃度為0.05至0.08%的人相同。雖然醉酒駕駛是十分嚴重的罪行，但馬來西亞法律卻無明文規定，禁止因疲勞而「精神喝醉」的人駕車——儘管2010年的行業實務守則（COP 2010）內，已經指明工作量上限、駕駛時數上限和最少休息時間。精神疲勞無法單以休息來舒緩，只有恢復性睡眠才是唯一的解決方法。恢復性睡眠指的是有質素的單次睡眠，時間最好在晚上。分段睡眠（尤其在日間）對恢復體力的效用相當低。

導致疲勞的原因

睡眠由身體內的「生理時鐘」或生理節奏（circadian rhythm）調節，每個週期約為24小時，而且一般與大自然的日夜同步。生理時鐘也會調節身體上許多其他生理過程和功能，包括體溫、荷爾蒙週期、消化系統等等。

睡眠因素

一個人需要六至八個小時的恢復性睡眠，才能長遠保持健康。睡眠過程內有五個週期，每個週期約維持90至150分鐘。最能恢復體力的睡眠，就是第3、4個階段和REM（眼球快速運動）階段。REM階段與做夢有關，而



REM睡眠的長度則與睡眠時數成正比。這就是單一次（例如六小時）的睡眠，比日間分拆兩至三次的睡眠最為優勝之處。

睡眠的時間十分重要。日間睡眠的體力恢復效果比夜間睡眠為差，因為通常是分段睡眠，而且睡眠時間為日間而非晚上。

健康因素

個人健康和病症，都是影響疲勞的因素，因為可能會對獲得有質素睡眠的能力造成不良影響。睡眠窒息症正是導致疲勞的常見原因。出現這種病症的人，在睡眠時候氣管收縮，導致呼吸困難，並迫使患者不斷睡醒。另一種疾病就是渴睡症，患有此病的人會在日間隨時無故入睡。顯然，這種病症若在駕車時出現將會極度危險。因此在招聘過程中，建議把患有渴睡症的應徵者篩選出名單之外。

健康體能相當重要，因為有助改善工作效率，及抵抗疲勞所帶來的影響。每日適量運動30分鐘，能夠長遠改善身體健康。

工作因素

過往，管理與工作有關的疲勞，大都只集中於工作因素本身。事實上，在過去多年來，監控和限制工作或「服務時數」，都是多個國家立法實行的唯一根據。工作因素確實與工作相關疲勞不無關係。

輪班工作

過長的工作時數、晚間工作，不當或彈性不足的上班和下班時間，都是引致疲勞的工作因素之一。長期夜班工作的害處尤其明顯，因為會出現「睡眠赤字」而令到疲勞有可能不斷累積。

酒精、咖啡因及其他藥物

與流行的說法相反，酒精其實具有鎮靜作用，其效果與疲勞相若，反之亦然。假若飲酒與疲勞一同出現，就會將潛在危險加倍。至於咖啡因，如果有策略地適量使用，就能夠有效舒緩疲勞；但是重視「整體擁有成本」這種想法：我們提供可以度身訂造的完整希望不會發生在自己身上，一直如是。這是大眾對事情視而不見和缺乏瞭解所致，因此有必要加強教育大眾。

與疲勞有關的撞車事件

在馬來西亞，撞車意外的原因缺乏系統性的調查、匯報和存檔機制。導致他人受傷或死亡的交通意外出現時，保險公司都會努力在某些國家，褪黑荷爾蒙可以作為非處方藥物發售，有助睡眠。但是，長遠的影響仍未明確，因此不建議長期使用。

其他改善強眠或保持清醒的藥物則不建議使用，因為長遠的副作用仍未得到確定。

小睡

給予能量的小睡，對舒緩疲勞及保持警覺非常有效。但是，小睡只對輕度疲勞有效，但不適用於因極度缺乏睡眠或累積「睡眠

赤字」而導致的嚴重疲勞。

特殊情況 - 齋戒月期間的需要

在此應提及一下，伊斯蘭教徒（特別是馬來西亞和印尼的穆斯林）在齋戒月時須履行宗教義務。他們在午夜時分保持清醒的壓力將會增加，因為須滿足宗教和家庭的需求和義務。在這個期間，駕駛者有四小時或以下的睡眠時間是常有的事。睡了睡眠不足，他們在日出至日落期間禁止飲食，將會對身體做成更大壓力，甚至有可能釀成慘劇。因此在這段期間，貨運公司應集中留意疲勞方面的問題。



疲勞產生的影響

警覺性下降

因睡眠不足而引致疲勞的人，通常亦比較易怒和情緒化，這些情緒上的波動可能會影響他們在家中或工作地點的社交狀況和關係。

一個人持續保持清醒之後，疲勞就會慢慢累積，警覺性亦會逐漸降低，導致決策和反應速度變慢。值得注意的是，在時速80km/h的汽車上，所需的行動如出現一秒鐘的延遲，可導致幾乎失誤，甚至造成生命危險的撞車事件，這是所有駕駛者都無

法承受的危險。與此同時，記性與判斷力亦會下降。上全各點均會增加出錯的機會。此外，疲勞的情況越嚴重，出錯的機會也越大。

駕車時眼暈

駕車時眼暈是疲勞導致的主要禍害，可令駕駛者倒在駛盤上入睡，這種情況稱為「短暫昏睡」(micro sleep)。短暫昏睡可持續數秒，但是已長得足以導致撞車意外。大量貨車車身摺曲、拖架打滑和翻側的情況，都與眼暈現象直接或間接有關。駕車途中時常與睡眠

拼搏的司機，給他們的最佳建議是暫停行駛並尋求協助，而不是試圖獨力完成旅程或送貨任務，否則可能會導致永久及無法挽回的延遲。解決因疲勞而導致眼暈的唯一方法，就是充足睡眠。

HEAVY GOODS VEHICLE DRIVERS - HOURS OF SERVICE						
Item	Criteria	Malaysia		USA	EU (UK)	Australia
		Typical Operator	GDH COP 2010	49 CFR Parts 390, 391, and 395 (2005)	2009 GV-262-02	"Standards Unit" 2008
1	Maximum Hours on duty during any 24 hour period.	12	12	11.14 ^{hrs}	9	12
2	Maximum total driving hours any 24 hour period.	9	8	11.14 ^{hrs}	9, 10 ^{hrs}	12
3	Maximum period of non-stop driving.	4	4	NA	4.5	5.25
4	Minimum rest hours per non-stop driving period.	0.25	0.25	NA	0.75	0.25
5	Maximum weekly (7 days) on duty hours.	72	NA	60	56 or 50 ^{hrs}	72
6	Minimum daily rest period between working shifts.	10	12	10	11	12
7	Maximum consecutive work days per 7 days.	5	6	7	5	5
8	Rest period (hours) before shift pattern (rotation) change.	24	NA	34	45	48

Table 1. Note: Definitions may vary, thus comparisons are approximate only.

疲勞管制方面的法律架構

與駕駛者疲勞有關的法例，傳統上是管制駕車和工作時數上限（服務時數·HOS），並指定最少休息時間。若只有服務時數守則，就無法真正滿足休息和睡眠的需要。提供休息時數並不一定表示司機有足夠的所需睡眠。但在最近，美國等國家（特別是澳洲）已經修訂和更新法例，按照最新的研究發現來解決睡眠的需要。

服務時數的例子和比較請見表一。

馬來西亞

當地並無明文規定，禁止嚴重疲勞的人士駕車。但是，運輸業界的實務守則（COP 2010）已經刊憲，商業貨運公司必須遵從。COP指明各項特定要求，包括駕車和工作時數上限，以及最少休息時數。

美國

美國已有指定且廣泛採用的服務時數規例（HOS - 2005），旨在管制商業車輛駕駛者的疲勞狀況。

澳洲

與駕駛者疲勞的法律條文（2008年重型車輛駕駛者疲勞法例）專門管制巴士和重型貨車，至今發展相當良好，內容極為詳盡和全面。這些條文使得供應鏈上所有方面的人士（委託人、受託人、僱主、承包商、汽車操作員、時間編排人員、裝卸經理、裝貨人和卸貨人），均對駕駛者的疲勞狀況負責，並採取所需措施加以預防。

歐盟（及英國）

駕駛者的工時守則（駕駛者時數及行車記錄儀守則，2009-GV-262-02），也讓駕駛者的疲勞責任由供應鏈的各方人員肩負。制商業車輛駕駛者的疲勞狀況。

澳洲

與駕駛者疲勞的法律條文（2008年重型車輛駕駛者疲勞法例）專門管制巴士和重型貨車，至今發展相當良好，內容極為詳盡和全面。這些條文使得供應鏈上所有方面的人士（委託人、受託人、僱主、承包商、汽車操作員、時間編排人員、裝卸經理、裝貨人和卸貨人），均對駕駛者的疲勞狀況負責，並採取所需措施加以預防。

歐盟（及英國）

駕駛者的工時守則（駕駛者時數及行車記錄儀守則，2009-GV-262-02），也讓駕駛者的疲勞責任由供應鏈的各方人員肩負。

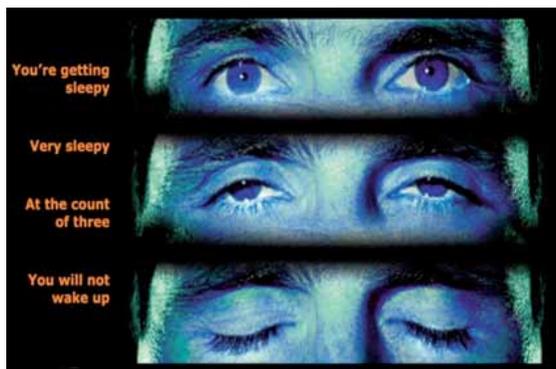
總結

起初，服務時數守則所根據的假設是，管制時數就足以解決疲勞問題。此外，在很多機構中，草擬的工作時數只是與工會談判的結果，但卻鮮有（甚或沒有）科學根據。疲勞管理和控制，其實絕不止是設下工作時數限制這般簡單。幸好近年來，在最先進、最發達的國家內，這些服務時數守則多數已獲修訂和更新，加入休息和恢復性睡眠的需要，以及疲勞和睡眠研究中指出、因累積疲勞而帶來的影響。實施服務時數守則，需要對作息時間加以記錄和分析。

管理疲勞的全面方法

有效的疲勞管理計劃需要採用一套系統，照顧所有輔助因素。南澳洲大學睡眠研究中心建議採用五級管制措施。

提供睡眠機會 - 確保工作和輪班時間表，提供足夠的休息時間和睡眠機會，藉以盡量減低對生理時鐘的影響，或提供足夠機會給生理時鐘重新同步。在航空業內，此舉可代表採用嚴格規定的操作規例。輪班時間設計（包括作息時間、輪班指引、每更長度、上班和下班時間等）可大舉影響疲勞的程度。



實際睡眠時數 - 提供的睡眠機會是否得到適當使用？是否真正獲得充足的睡眠時間？實際睡眠時數可要求僱員如實申報。員工有需要明白適當管理休息時間的責任。

與疲勞有關的症狀 - 這是尋找或測試疲勞症狀的程序，並篩走在疲勞狀態下報到的員工。疲勞的徵狀包括不斷打呵欠、眼紅、反應緩慢和心情欠佳等。公司也可提供指定的精神運動警覺性測試。

與疲勞有關的錯誤及事故 - 調查哪些錯誤及事故與疲勞有關。

南澳洲大學睡眠研究中心已開發出一套「事先檢驗睡眠/睡醒狀態模型」（Prior-sleep-wake model, PSWM）指引，有助評估睡眠不足和疲勞的相關風險。此一模型指出，此前48小時所獲得的睡眠最為重要，可判定一個人在一日之內有多少個小時能夠安全地保持清醒。這是在概念方面最為簡單的模型之一，在貨運公司的實際應用和推行上亦最為有效。

角色和責任

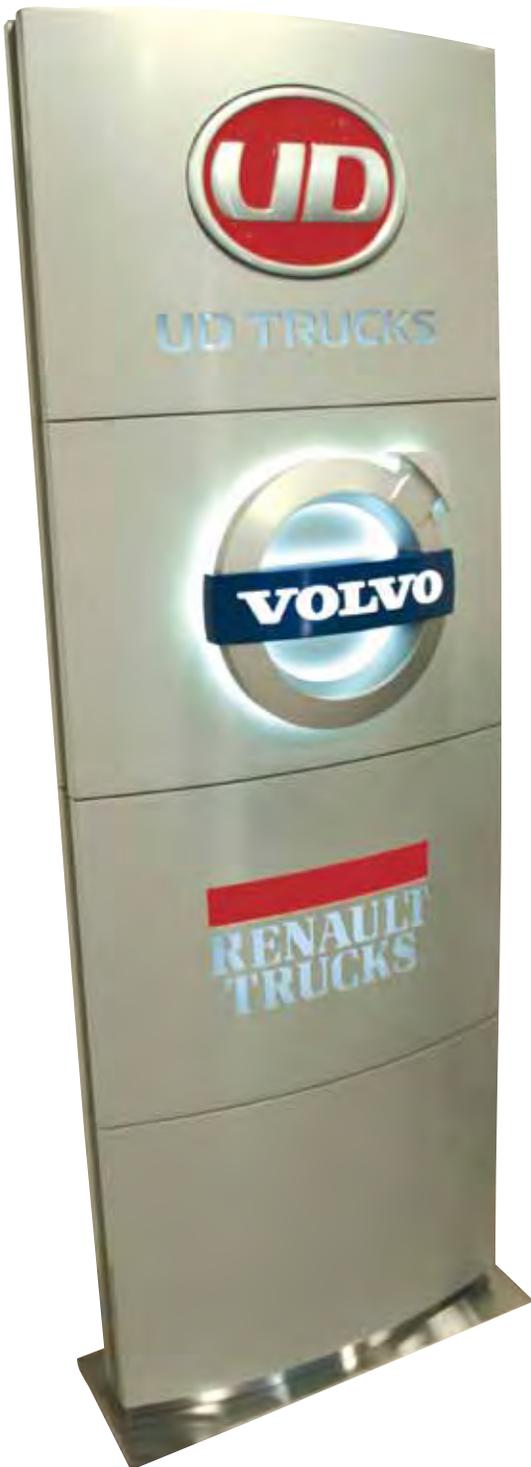
監控和管理與疲勞相關的危險，僱主和僱員同樣有責。此舉須讓員工或駕駛者充分瞭解和接受他們自身的責任。

駕駛者疲勞是相當獨特的安全挑戰，因為管制和解決疲勞會涉及甚或侵犯個人的私隱，以及牽涉個人對他人安全的責任。駕駛者的個人行為，對大眾和社區安全都有潛在的直接和重要影響。因此，這些極為重要的私人事項就必須加以小心處理。駕駛者須瞭解自己會從良好的疲勞管理之中獲益，但是僅止於此，不會因而觸及其他私人事項。

一般駕駛者（至少在馬來西亞如是）對事情的見解往往十分簡單，他們未必準備好採用任何可能會觸犯自身私隱的措施，這點大家能夠理解。其實，疲勞管理本身就是個重要的考驗，可用來測試一個機構組織在安全文化上的成熟程度。組織如果在人身安全方面積極進取，而且勞工本質上亦相當積極，他們所遇到的安全問題就會比安全文化較弱的組織為少。

沃爾沃——從油井到車輪的安全和品質

羅森伯格先生的獨家採訪



有時事情似乎顯而易見。隨著沃爾沃公司在哥德堡日益發展壯大，其總部可能使公司成為人們的當然受雇選擇。當約阿希姆·羅森伯格開始管理其在亞洲的品牌時，事情遠不止這麼簡單。

出生在沃爾沃集團的家鄉——哥德堡的羅森伯格每天都要和這個品牌打著交道。對羅森伯格來說，和沃爾沃的另一個緣分當然是沃爾沃公司在他學習過的哥德堡科技大學主辦的各種活動。然而，直到2005年34歲的他才加入沃爾沃集團。

AT：沃爾沃品牌對您的吸引在哪裡？

JR：沃爾沃非常著名，在哥德堡人們選擇沃爾沃作為雇主是很平常的事。然而，與沃爾沃集團核心價值的聯繫引起我對這個品牌的關注。儘管自公司創立以來這些核心價值逐漸發展成一個品牌，我堅信這就是我們在亞洲所需要的核心價值：安全、品質、環境。

自公司創立以來，安全就作為公司的核心價值。許多例子可以證明沃爾沃在這一方面如何促進汽車工業發展。品質（1927）及環保（1970）成就了一個更安全的工作場所、更安全的駕駛工具。最初，品質僅限於有形產品，但是自然而然地，在當今世界，品質也包括我們提供的任何加工、流程及服務。

作為實踐核心價值的一個例子，讓我們詳細說一說總是有待改善的環保。

其他公司及其他行業的公司可能同樣也說環保是非常重要的方面，但這些公司是否像沃爾沃一樣實踐？

可持續發展

1972年第一屆聯合國環境會議期間，沃爾沃當時的首席執行官講到：“交通是造成排放問題的因素之一，所以沃爾沃理應作為應對之策的一份子。”很明顯，降低排放需要從產品開發階段開始。沃爾沃有一份材料黑名單，因為這些材料對環境的影響太嚴重。開發階段之後，我們經歷採購階段，有一套嚴格的行為規範來管理供應鏈。為了達到實際效果，需要供應商的參與。實際上，沃爾沃是第一家擁有二氧化碳平衡製造廠的生產商。該工廠早在

2007年就建立，並且規模不小，而是最大的工廠之一。今天我們擁有3家二氧化碳平衡製造廠，並計畫在不久的將來實現完全的二氧化碳平衡。

還有一些其他方面的第一。沃爾沃是第一家推出混合動力卡車的公司，同時也是唯一一家由世界野生動物基金 (WWF) 正在審核的汽車公司。

毋庸多言，我們的車輛真的造成了排放，因為卡車一直在公路上行駛，並且使用壽命長。沃爾沃目前擁有七款生物燃料卡車，可使用各種燃料。儘管我們能夠提供這項技術，但建立基礎設施並不是我們的工作。商戶及政府應確保進行公共基礎設施的建設。

從一開始就應考慮卡車的燃油效率。卡車具有非常專門的用途，整個產品應符合要求。對沃爾沃來說，做到這一點是通過保持內部開發整個動力總成系統，從而使沃爾沃擁有業內最強大的動力系統。很明顯，在開發階段我們就與之相結合，通過全面精心設計的方案解決客戶的需要。

我們的全方位思考還包括銷售和售後服務。我們對廢料處理和員工行為進行調查。整個產品中已考慮到使用週期結束時零部件或整輛卡車的回收利用，所以從我們制定規格開始就這樣做了。辦公室的垃圾分類和紙張再利用等等都是很平常的事。這些做法體現了我們的核心價值觀。

現在我們堅持這種行為已經40年了。不管你怎麼努力，但這種文化不是幾年之內可以形成的。

(笑)：其他的核心價值我同樣也可以給您講講，但還是留在下一次採訪中吧。

珍惜一刻

AT: (在卡車業) 您最記憶猶新的時刻是什麼?

JR: 除了我四個孩子的出生以外，當然還有一些讓我難以忘記的時刻，我給你列舉幾個。

在泰國我們有一位元客戶，非常熱衷於採礦業。由於沃爾沃自身的可靠性，這位元客戶十分喜歡沃爾沃。他認為沃爾沃既安全又可靠，他想讓兒子具備與沃爾沃同樣的態度與價值觀，於是他給兒子起名也叫“沃爾沃”。

兩周前，我參加了印尼的一個礦業展覽會。本以為這次展覽會的參會人員以男士為主，不想在一次重要客戶活動中遇到了這位女

士。她說她對我們的卡車十分滿意。許多年前她選了20輛沃爾沃卡車用於採礦，現在這20輛中仍有4輛正在服役。因為採礦業對材料的要求非常苛刻，這正說明我們的產品非常出色。

統一的多樣化



AT: 地區卡車業的挑戰是什麼?

JR: 在文化及立法不同的地區，當然就會有挑戰。然而沃爾沃在全球超過140個國家進行經營，我們已經積累了豐富的相關知識。沃爾沃成立一年後就已經開始出口了。我們很早就懂得管理的複雜性。現在沃爾沃在6個大陸都有涉足，真正實現了全球化（並且也是唯一一個瑞典擁有的汽車品牌）

因為具有豐富的經驗，我們似乎更有能力應對這一地區正在面臨的多樣性。歸根結底就是工作充滿激情，尊重個體。這就還要說到我們的核心價值觀。有些價值觀不管你在哪個國家都是適用的。有了這些價值觀的引導，在各個國家或整個地區進行管理並不是多麼難的事情。

非常明確的一點是，占世界總人口60%的亞洲預期經濟增長迅速，世界最大經濟體中有五分之三都在亞洲。對於沃爾沃，亞洲是第二大市場，四分之一的銷售額來自亞洲市場。我們在亞洲的主要市場正在增長，必須具備足夠的覆蓋及服務。但仍有幾個盲點，這也是我們（今天）來到新加坡的原因。銷售卡車是一方面，但還需要建立服務網路。作為回報，需要足夠的銷量來支撐服務網路。所以你知道這是要解決的複雜事情。

關於前景，我們在臺灣宣佈並啟用一家加進口商，與當地合作夥伴一起努力。2012年，我們將會加強在印尼的地位。因為要掌握市場訊息，瞭解市場需求，我們希望更加接近客戶。來自多元市場中的挑戰將使我們能夠為客戶提供正確的解決方案。

發展趨勢

AT: 您看到哪些發展趨勢?

JR: 替代燃料或能源的需求將只會增加。我們已經在這一方面努力了。柴油仍然是常用燃料，我們正在努力減少使用這種礦物能源。過去的40年，我們平均每年降低1%的消耗，這意味著我們的發動機消耗柴油比過去40年減少40%。

有了驅動車輛的替代方法，思維方式也需要轉變。但也要這些燃料方便可用，並且價格水準合理。這是政府負責的事情，但我們看到很多國家正在將之提上優先考慮的日程。在泰國，25%的車輛出廠時由採用天然氣驅動，大量的車輛在使用前正被改裝成天然氣驅動。所以，許多卡車已經使用天然氣。

亞洲的大部分市場是成長型市場，卡車業與整體的經濟發展相關聯。三個方面就可以使一個經濟體變得發達起來：獲得能源、基礎設施、人員（教育）。許多國家正在這些方面努力。但在一些地方，基礎設施正在被忽略。你可以對這三個方面進行評估來看看哪些國家有發展。

我們對每一個市場從品牌配置、製造及商業戰略方面進行不同的分析。我們進入亞洲市場已經80年，不像其他公司，我們不會在衰退的時候退出市場。相反，13年間我們在亞洲的銷售額增長了13倍。我們做到這些是通過自然增長、適應環境和收購業內相關公司

AT: 既然中國生產商進入全球視野，對歐洲卡車生產商的挑戰是什麼?

JR: 這是一種新的競爭。誰的適應性最強，誰就會立於不敗之地。每190萬輛卡車中130萬輛原產於亞洲，占全球卡車數量的70%。其中93%是中國或印度卡車。這事實上意味著我們需要適應亞洲，而不是亞洲適應歐洲。

價格是另一種競爭。但我們投入巨大，所以不能再在價格上進行競爭。我們在價值理念上競爭。我們的目標不是與中國卡車製造商在價格上進行競爭。沃爾沃售出的是生命週期的總價格。

我們怎樣做到？我們關注客戶的收益性，關注我們的產品怎樣使他們受益。

AT: 您還有沒有其他想說的?

JR: 我們在亞洲做出了正確的戰略投資。目前面臨的挑戰就是如何以適當的方式把增長的銷售量覆蓋整個銷售網路。我們正在集團進行改組，以實現上述目標。2011年9月，奧洛夫·佩爾森被任命為新任首席執行官。10月他已經宣佈要對集團進行改組，通過改組我們能夠更好地利用我們的品牌，提高效率與效率。我們目前正在創建一個更加注重卡車的功能組織。我們仍同樣重視客車和船舶，但有單獨的領導專門負責這些業務。



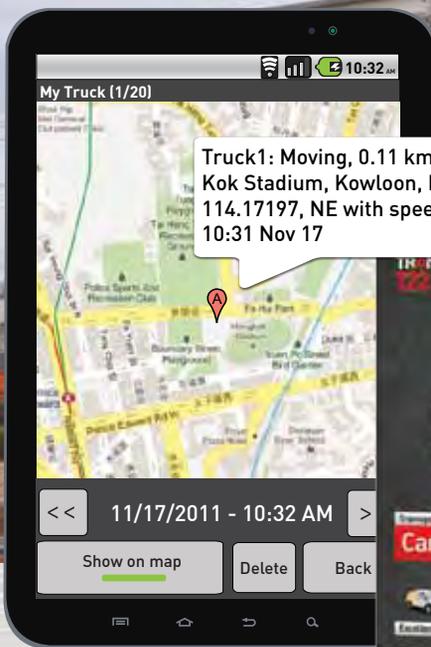


Part number: 432 410 222 7

威伯科汽車控制系統公司
 (紐交所的股票代碼: WBS) 在商用車安全和控制系統方面是全球領先的供應商。為了最大程度地使空氣制動系統防水和氣溶膠的同時降低溫室效應，減少掩埋，威伯科公司為大部分歐洲商用汽車提供一種回收筒。欲知更多資訊，請郵件至 sales_sin@wabco-auto.com。

Get Control Of Your Vehicles Now!

Fleet Tracking with Tramigo for SME Fleet Owners with NO MONTHLY FEES



User Friendly TLD Landmarks Is Exclusively Available in Tramigo



The Best Friend of Fleet Owner

TRAMIGO™

The Best Selling Vehicle Tracker



FREE Fleet Tracking Software for Blackberry, Android Tabs and PC
 Designed in FINLAND

Now with FREE User-Friendly Android Fleet Management Software. Monitor Your Vehicles Anywhere with Full Privacy

Simon Prosser
 Sales Manager

Mobile: +65 9115 0404 (Singapore)
 +358 9412 29091 (Office)

Please contact us at asia@tramigo.com
www.tramigo.com

密切關注您的業務



從物流、海運，到生產能力和辦公室流程，科技已經滲透到商業世界的每一個角落。即使現在，那些擁有車隊的組織手里已經獲得一個重要工具，使他們能從科技革命當中更加獲益。隨著全球定位系統（GPS）的應用越來越廣泛，這些組織有機會直接掌控他們最重要的資產——他們的車隊、所運輸的貨物以及他們的人員。當GPS在指定時間提供這些移動資產的經緯度資訊時，這些資訊可以發送到任何一個使用GSM鏈結的地方。

Tramigo 亞洲銷售經理西蒙·普羅瑟闡述保持追蹤的重要性

獲得控制

過去，員工們一開車出了門，車隊老闆們就不知道下一步該幹什麼。這些組織也沒有一個明確的辦法來衡量工作業績和責任心。在指定時間無法核實駕駛員的位置，也無法確定他們用車是不是在辦公事，還是幹什麼“私活”。要是您的員工有誰耽誤了交貨時間或客戶服務，那麼有了車輛跟蹤系統，您就可以對他們的業績進行定期檢查了。有了這種高科技，再加上與GSM網路整合，車隊老闆們就可以通過一條文本消息來輕輕鬆鬆地查看他們的資產了。

處理車隊運營中出現的一些問題

對移動資產缺乏掌控就會造成很多財務負擔。超速行駛要比保持更低的行駛速度更加耗油。過多的空載也會增加很多成本。當駕駛員把汽車當空調使，那花的是單位的錢。白白浪費燃料就會增加成本，讓您心痛不已。低效率的調度也會導致很大的虧損。要是不知道每輛車確切的位置，調度員就不知道哪輛車離工作現場最近，該通知誰，也不知道怎麼走路線最近。動不動就給駕駛員打電話，向他們詢問他們現在的位置、工作情況如何，既浪費時間，又增加成本。

另外，駕駛員的表現也日益成為讓車隊老闆們頭疼的問題。正如我們如今在馬路上看到的那些危險的、野蠻的駕駛技術，不僅危險，還浪費老闆的金錢。通過重點關注危險駕駛行為，車輛追蹤使車隊老闆能瞭解並改正駕駛員的不安全的駕駛習慣。

可能最讓車隊老闆們擔心的是車輛被盜。通常得花幾個星期，甚至幾個月才能找到丟失的車輛，即使把車找回來，也會損失慘重。此外，還會丟失車上很多設備和工具。儘快找到丟失的車輛能大大挽回竊賊造成的損失。通過車輛追蹤、鎖止等防盜措施可以使車隊老闆們徹底放心。

把您放在乘客席上

您要是一整天都坐在員工旁邊，能不能使他們改掉沒用的、效率低下的工作習慣？

作為一名車隊老闆，駕駛員的責任心很重要。GPS能24×7跟蹤車輛，這意味著您有能力對所懷疑的駕駛員的行為做調查、分析、證明或反駁。實質上，GPS就是讓車隊老闆們不用離開辦公室，也一樣跟著自己的員工。當員工們知道有人盯著自己的駕駛習慣，他們就會遵循節約成本的駕駛策略並提高生產能力。

結論

GPS追蹤在車隊老闆們管理自己業務的過程中開啟了一套完整的嶄新模式。GPS車隊追蹤技術不是未來的一種潮流，它現在已經存在了，還被許多組織廣泛使用，他們都提高了經濟效益，降低了成本。整個組織的全體員工，從調度員到客戶服務部門、財務部門都用得著GPS追蹤節檢程式，並可以從中獲得益處。不安裝一套深受廣大用戶好評的GPS追蹤系統，車隊老闆們就不得不使自己的車輛、員工和業務面對許多不必要的風險。這種車輛追蹤技術最先用於軍事，現在已經給您帶來了可觀的經濟效益，給您的寶貴財產提供了安全保障。

關於Tramigo

Tramigo于2002年成立于芬蘭，目前已成為全球最出色的車輛追蹤系統銷售廠家。Tramigo的可靠的、物美價廉的、精準的解決方案被譽為世界上第一款真正意義上的即插即用可攜式GPS追蹤裝置，遠銷220個國家和地區的古SM市場，並可通過手機、Blackberry、Android平板電腦或PC電腦來輕鬆地使用，從而有效地管理您的車輛，不需要任何第三方服務，還為您嚴格保密，不收取任何月租費、年租費。Tramigo的“地標目錄資料”(TLD)技術及通過GSM網路跨越國界追蹤資產的能力，使其樹立了良好的口碑。Tramigo解決方案有多種語言版本，可供個人、中小企業車隊、大型車隊以及車輛管理服務商使用。

欲瞭解關於 Tramigo 的詳細資料，請發送電子郵件至：asia@tramigo.com

踏進全新 **MAN** 貨車
的 **超高駕駛艙**
車主劉先生為你分享心得



我們到訪 Regal Motors 時，劉先生碰巧前來領取他的全新 MAN 貨車。我們當然不會錯過這個大好機會，與這位自豪的新車主閒聊一下。

姓名：劉先生

年齡：40

公司：車主兼司機

經驗：超過10年

路線：在廣東省內的各個貨櫃碼頭服務



AT：你最喜歡哪條路線？

我喜歡前往深圳東莞。

AT：你剛剛購買了一部配備超高駕駛艙的全新貨車。為甚麼這樣做？

貨櫃車的駕駛艙比我的上一部 Scania 實在誘惑得多。有一天，一部 TGX 在我的旁邊停泊，那就是讓我決定換車的時候，當時我只駕駛了 Scania 一年。汽車內部做得非常出色，是所有貨車之中最好的。這款貨車易於使用、空間寬敞，而且十分舒適。擁有一部，實在令人感到相當自豪。

AT：你會不會向大家推薦從事貨車運輸業務？

當然！目前這一代司機正逐漸年邁，我們需要後生一輩代替已退休的司機。否則，我們怎樣能夠繼續經營下去？

AT：你在運車運輸業務生涯之中，印象最深刻的事情是甚麼？

我駕駛自己的五十鈴貨車回到國內（註：劉先生在購買Scania之前擁有五十鈴貨車），與一部私家車相撞，幸好事件並不嚴重，而且無人受傷。但是有一群人聚集在我們這裡，我也不知道接下來將會發生甚麼事。但是，警察很快便抵達現場，事故處理得非常專業而且快速，轉眼間所有問題都得到解決。中國正在不斷變化，辦事越來越有效率。很多年前，相同的事件在國內出現，可算是十分嚴重。

AT：你還有沒有其他想說的話？

即使很多人勸我不要買這款貨車，如果有第二次機會，我還會再買一次。我們找來了兩部車，其中一部是MAN，自己進行實地測試，兩部貨車駕駛同一路線。駕駛完畢後，我們比較兩者的耗油量，結果MAN的成績較佳。

希望我的新貨車不會令我失望吧。不過我看得到，MAN提供兩年保用，顯然對自己的產品充滿信心。身為車主兼司機，我非常關注故障的情況，因為這樣會令自己的收入減少。無論故障程度有多大，維修始終會嚴重影響業務。



型號: R560LA6X2MNA
年份: 2006
引擎: 560匹 - 16公升 V8
波箱: 智能換檔系統
里數: 全新引擎
駕駛室: 特高頂 (TOPLINE)
排放: 環保4型 / 廢氣循環

拖重: 44噸
油缸: 200+200公升
制動: 電子式全碟刹
懸掛: 前葉片 / 後氣囊
備註: 全新引擎 / 真皮坐椅 / 電動車窗 / 電動門邊鏡
售價: \$898,000HKD



型號: R480LA6X2/4MNA
年份: 2006 (兩軸轉向)
引擎: 480匹 - 12公升
波箱: 手動 - 12檔
里數: 全新引擎
駕駛室: 特高頂 (TOPLINE)
排放: 環保4型 / 廢氣循環

拖重: 44噸
油缸: 300+300公升
制動: 電子式全碟刹
懸掛: 前葉片 / 後氣囊
備註: 全新引擎 / 電動車窗 / 電動門邊鏡 / 原廠冷氣
售價: \$755,000HKD



型號: P380LA4X2MSZ
年份: 2011
引擎: 380匹 (12公升)
波箱: 手動 (12檔)
里數: 約8,100公里
駕駛室: 標準連臥鋪 (CP19)
排放: 環保4型 / 廢氣循環

拖重: 38噸
油缸: 500公升
制動: 鼓刹
懸掛: 前葉片 / 後葉片
備註: 電動車窗 / 原廠冷氣
售價: \$770,000HKD



型號: P360LA4X2MSZ
年份: 2010
引擎: 360匹 - 13公升
波箱: 智能換檔系統
里數: 約12,000公里
駕駛室: 基本 (CP16)
排放: 環保5型 / 廢氣循環

拖重: 38噸
油缸: 400公升
制動: 鼓刹
懸掛: 前葉片 / 後葉片
備註: 電動車窗 / 原廠冷氣
~~原價: \$638,000HKD~~
優惠價: \$598,000HKD

其他精選二手車

年份	型號	車輪配置	里數	拖重	排放	售價
2007	HINO 700	6 x 4	287,841	44 T	Euro 4	\$530,000HKD
2007	HINO 700	6 x 4	290,961	44 T	Euro 4	\$530,000HKD
2006	HINO 700	6 x 4	212,880	44 T	Euro 3	\$490,000HKD
2006	HINO 700	6 x 4	285,513	44 T	Euro 3	\$490,000HKD
2006	HINO 700	6 x 4	473,699	44 T	Euro 3	\$490,000HKD
2005	HINO 700	6 x 4	411,937	44 T	Euro 3	\$460,000HKD
2004	HINO 700	6 x 4	396,087	44 T	Euro 3	\$430,000HKD
2004	HINO 700	6 x 4	470,103	44 T	Euro 3	\$430,000HKD
2004	HINO 700	6 x 4	505,388	44 T	Euro 3	\$430,000HKD

歡迎試車
WELCOME TO TEST DRIVE



SCANIA
Scania (Hong Kong) Limited



International Cargo & Logistics Conference 2012

Transcend Economic Growth
Through Integration & Collaboration

10th, 11th & 12th April 2012
Kuala Lumpur, Malaysia

ICLC 2012

Conference, Masterclass & Exhibition

KEY BENEFITS

- Exploring the potential of International Logistic Hubs
- Overcoming the issue of Cargo Capacity and Market Demand
- Researching into ways of Reducing Cost and sustaining Competitive Pricing
- Analysing the prospect of the Shipping, Airline and Logistic industry
- Grasping the strategies of effective Crisis Management
- Examining methods to enhance Container and Intermodal Facilities
- Understanding the key factors of successful Supply Chain Management
- Learning the skills of competent Warehouse Management
- Discovering technologies to improve Service Efficiency & Quality
- Understanding the benefits of Environmental Initiatives

Conference Date: 10th & 11th April 2012
Exhibition Date : 10th & 11th April 2012
Masterclass Date: 12th April 2012



CONTACT INFORMATION

Evolution Mind Power Sdn Bhd

Address : Suite 16-3, Menara Mutiara Bangsar,
Jalan Liku, Off Jalan Bangsar,
59100 Kuala Lumpur, Malaysia

Phone : +6-03-22831388

Fax : +6-03-2283 6911

Email : andrewl@emp-asia.com (Registration)
nida@emp-asia.com (Speaking Enquiries)

ORGANISER GOLD SPONSOR



MEDIA PARTNER



ONLINE PARTNER



TRAVEL MEDIA PARTNER



BLOG PARTNER



Event Website: www.evolution-asia.com/iclc2012/iclc2012.html