

den restlichen 60 %, sprich: Treibstoffverbrauch und Wartungs- sowie Reparaturkosten, zu widmen. Ein dieselbetriebenes Transportkühlaggregat (der gängigste Typ, weil vom Fahrzeugmotor unabhängig) hat durchschnittlich eine jährliche Laufzeit von ca. 1.800 Betriebsstunden. Abweichungen von bis zu 2 l Mehr- oder Minderverbrauch pro Stunde unterschiedlicher Fabrikate wurden in der Branche gemessen und sind von jedem Hersteller in ATP-Leistungszertifikaten einer unabhängigen Prüfstelle (TÜV Bayern, CEMAGREF etc.) als messbare Größe ausgeworfen.

Daraus könnte schlussgefolgert werden, dass je nach Hersteller bis zu 3.600 l Diesel jährlich eingespart werden können. Diese Kosten, monatlich heruntergebrochen, können als schleichende Mehrkosten bezeichnet werden und sind besonders im Lkw-Segment (das Kühlaggregat entnimmt dort seinen Treibstoff aus dem Lkw-Tank) und im Kleinverteilerfahrzeug-Segment (der Energieverbrauch resultiert in Mehrverbrauch des Fahrzeugmotors) kaum oder nur mit extremem Aufwand gesondert zu messen.

Es darf auch nur mehr als eine Frage der Zeit angesehen werden, bis die mit diesem Minderverbrauch erzielten CO₂-Emissionsreduzierungen in direkten Zusammenhang mit einer finanziellen Mehrbelastung oder vielleicht sogar EU-Förderung gebracht werden können.

EIN SEHR WEIT VERBREITETER FEHLER

betrifft hier auch die Auslegung des Transportkühlaggregates. Durch die „Nebensächlichkeit“ des Kühlaggregates werden oft Anlagen montiert, deren maxi-

male Leistungsfähigkeit exakt dem Bedarf entspricht. Das Kühlaggregat erreicht nun nahezu 100 % Einschaltdauer, Betriebsstundenzahl p.a. und damit verbundene Wartungskosten steigen, Leistungsreserven an besonders heißen Tagen sind nahezu „0“ und es darf nicht in Vergessenheit geraten, dass ein Transportkühlaggregat praktisch nur zwei Betriebszustände kennt:

„Volllast Ein“ oder „Geräte Stopp“ (bezogen auf den weit verbreiteten Betriebsmodus Start/Stop) – kurz gesagt: die Maschine läuft immer auf der letzten Rille.

BEI EINER DURCHSCHNITTlichen Einsatzdauer von ca. 1.800 Stunden jährlich ist das vom Hersteller angegebene Wartungsintervall als wichtige Kalkulationsgröße anzusehen. So kann z. B. ein Wartungsintervall von 1.000 Betriebsstunden eine Regelwartung im September erfordern, wo bereits im Dezember/Jänner ein weiterer Werkstattaufenthalt für die §22-Überprüfung des Kühlaggregates eingeplant werden muss. Zu den damit verbundenen Kosten gesellt sich auch die Stehzeit des Fahrzeuges sowie des Fahrers beim Aufenthalt in der Vertragswerkstätte. Eine eigenmächtige Ausdehnung dieser Wartungszyklen auf einmal jährlich (wie in unserem Beispiel auf 1.800 h) kann mit dem Verlust der Herstellergarantie verbunden sein und könnte im schlimmsten Fall als „grob fahrlässig“ bezeichnet werden.

EINE ALTERNATIVE zu schwer kalkulierbaren Wartungs- und eventuellen Reparaturkosten sind Wartungsverträge, die individuell nach Kundenwunsch ausgelegt

werden. Die gängigsten Modelle sind per Stundensatz nach Kundenanforderung errechnet, wahlweise als dynamischer Stundensatz mit dem Alter des Gerätes steigend oder als gleich bleibender Durchschnittsstundensatz, der sich über die gesamte Nutzungsdauer nicht verändert (Ausnahme Verbraucherpreisindex). In beiden Fällen ist zum Zeitpunkt der Kostenkalkulation des Kühlaggregates die finanzielle Aufwendung über Jahre hinaus klar definiert.

NICHT ZULETZT ist die Benutzerfreundlichkeit eines Transportkühlaggregates ein äußerst wichtiges Thema.

Mehrsprachige Gerätecontroller, größtmögliches Display und eine auf das nötige Minimum reduzierte Tastenanzahl erleichtern dem Fahrpersonal den Umgang mit den Kühlaggregaten.

Die von praktisch allen Herstellern angebotenen Fahrerschulungen sollten unbedingt in Anspruch genommen werden, da oft nur ein kleines Minuszeichen (gängiger Eingabefehler -6° statt +6°) zwischen Sein oder Nichtsein entscheiden kann. ■

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN:

www.servoking.at
01/61 61 661-38

MILCH & PULVER & PREISE

Wenn zum Beispiel die Nachfrage nach Trinkmilch und verarbeiteten Milchprodukten oder nach Trockenmilchpulver und Butterfett für die Süßwarenindustrie in Asien steigt, reicht die örtliche Milchproduktion in Asien nicht aus, um den Bedarf zu decken. Die fehlende Milchmenge wird auf dem Weltmarkt zugekauft, d. h. aus anderen Ländern importiert. Aufgrund dieser zusätzlichen Nachfrage steigen die Weltmarktpreise von Milch.

Rohmilch (und Trinkmilch) sind trotz aufwendiger Kühlung nur wenig lagerfähig und damit nur begrenzt überregional handelbar. Milchpulver ist hingegen in trockener Umgebung lange lagerfähig und kann deshalb weit transportiert werden. Milchpulver steht zu Trinkmilch und Milch für die Produktion von Käse und anderen Milchprodukten in direkter Konkurrenz um den Rohstoff Kuhmilch.

Die Molkereien z.B. in Europa können wählen, ob sie Trinkmilch oder Käse und andere Milchprodukte erzeugen, überwie-

gend an Handelsketten und an den regionalen Einzelhandel verkaufen und damit an die heimischen Konsumenten liefern, oder ob sie Magermilchpulver und Butterfett herstellen und auf dem Weltmarkt anbieten. Da die milchverarbeitenden Unternehmen nur dann die heimische Nachfrage bedienen werden, wenn sie annähernd den gleichen Ertrag wie auf dem Weltmarkt erzielen, steigt der Preis für den Endverbraucher in der Europäischen Union.

Die große Nachfrage nach dem Rohstoff Milch verschärft die Konkurrenz zwischen den Molkereien – Unternehmen aus den Nachbarländern versuchen, Milch direkt von österreichischen Bauern zu beziehen. Damit steigen auch die Preise, die inländische Erzeuger Erlösen können. Über diesen Transmissionsprozess beeinflussen Entwicklungen auf dem Weltmarkt auch den heimischen Markt.