

GAZETA FINANSOWA

20 – 26 października 2017 r.

TRANSPORT SPEDYCJA LOGISTYKA



CO W TRANSPORCIE PISZCZY?

Od kilku lat światowa gospodarka jest w fazie stabilnego rozwoju, co najlepiej obrazuje wzrost PKB w poszczególnych krajach. Wraz z rozwojem ekonomicznym równolegle rosną w siłę poszczególne segmenty gospodarki, w tym rynek transportu towarów (drogowy, kolejowy, powietrzny). Optymistyczne informacje płyną również z Polski.

Mateusz **Milan**

W pierwszym półroczu 2017 roku rynek cargo nad Wisłą rósł w siłę. Rozwój ten zawdzięczamy głównie zwiększonej wymianie międzynarodowej, napędzanej dobrymi nastrojami na światowych rynkach. Niebagatelne znaczenie mają również inwestycje oraz niektóre zmiany legislacyjne, które pozytywnie wpłynęły na branżę. Niestety, nie brakuje także przeszkód w rozwoju. Przez największe turbulencje przechodzi obecnie transport drogą lądową. Mowa, oczywiście, o zamieszaniu związanym z tzw. pracownikami delegowanymi. Sporym problemem są również relatywnie wysokie ceny paliwa. Więcej spokoju panuje w powietrzu i na kolejach. Jednak i tutaj wciąż jest spory margines rozwoju. Brakuje

bowiem nowoczesnych terminali przeładunkowych, zaś sieć kolejowa wciąż pozostawia wiele do życzenia.

Transport drogowy na wojnie z Unią

Sytuacja na rynku przewoźników towarowych w 2017 roku upływa pod znakiem kontrowersji związanych przepychankami na linii Komisja Europejska – kraje członkowskie. Sprawa dotyczy tzw. pracowników delegowanych. Rządy takich państw, jak Niemcy czy Francja, domagają się, by firmy przewoźnicze z krajów, w których wciąż króluje tania siła robocza (czyli także z Polski), płaciły swoim kierowcom minimalne stawki obowiązujące w ich krajach.

Sprawa jest na tyle poważna, że zajęła się nią Komisja Europejska, wydając w połowie roku tzw. pakiet drogowy, który reguluje problem pracow-

ników delegowanych. Dokument, co prawda nie ma mocy obowiązującej, jednak komisarze z Brukseli, naciskani przez Berlin i Paryż, są zdeterminowani, by wprowadzić rozwiązania uderzające w firmy transportowe ze środkowo-wschodniej Europy, które „psują im rynek”. Najkrócej rzecz ujmując, Komisja chce, by po trzech dniach od przekroczenia granicy państwa wspólnotowego kierowcy zostali objęci tamtejszymi przepisami o płacy minimalnej. A to właśnie stosunkowo niskie (w porównaniu z Zachodem) pensje sprawiają, że polskie firmy mają przewagę konkurencyjną nad zagranicznymi podmiotami.

Zaproponowany przez KE projekt budzi poważne zastrzeżenia również z powodu braku precyzji oraz licznych luk. Kilka miesięcy temu w Parlamencie Europejskim odbyło się spotkanie poświęcone pakietowi drogowemu. Spotkał się on z ogromną krytyką. Jeden ze słowackich przedsiębiorców zarzucił eurokratom, że regulacje o płacy minimalnej obejmą również kierowcę, który na terenie danego kraju wyładował tylko jedną paletę, ale przekroczył wytyczoną granicę trzech dni.

Przepisy płacowe, które zmuszą polskich pracodawców do wprowadzenia stawki ok. 10 euro brutto za godzinę, to nie jedyny problem związany z pakietem drogowym. Niektórzy polscy przewoźnicy twierdzą, że są w stanie zapłacić więcej swoim kierowcom i dalej funkcjonować na rynku. Dodają, że kłopot leży zupełnie gdzie indziej. Większym problemem – ich zdaniem – są zamordystyczne regulacje dotyczące obowiązków ewidencyjnych oraz wszelkich obowiązków administracyjnych. Przykładowo – kierowca wybierający się w trasę do Niemiec będzie musiał mieć przy sobie kilkanaście plików dokumentów przetłumaczonych na język niemiecki. Do tego dochodzą obowiązki rejestracyjne za pośrednictwem skomplikowanych systemów informatycznych, które funkcjonują już od początku 2017 roku.

Polskim przewoźnikom nie pomaga również ciągle obowiązujące embargo rosyjskie. Utrata rynku wschodniego spowodowała wzrost konkurencji na innych rynkach, co jest widoczne choćby w spadku cen transportu na linii Polska–Hiszpania. Na domiar złego ceny ropy na światowych rynkach, a w konsekwen-



Niektórzy polscy przewoźnicy twierdzą, że są w stanie zapłacić więcej swoim kierowcom i dalej funkcjonować na rynku. Dodają, że kłopot leży zupełnie gdzie indziej. Większym problemem – ich zdaniem – są zamordystyczne regulacje dotyczące obowiązków ewidencyjnych oraz wszelkich obowiązków administracyjnych. Przykładowo – kierowca wybierający się w trasę do Niemiec będzie musiał mieć przy sobie kilkanaście plików dokumentów przetłumaczonych na język niemiecki.

cji na stacjach paliw, osiągają kolejne szczyty. Pod koniec września baryłka ropy Brent była najdroższa od dwóch lat. Wszystko z powodu decyzji Organizacji Kraju Eksportujących Ropę Naftową (OPEC) z listopada zeszłego roku nakazującej jej członkom ograniczenie wydobycia, co drastycznie podbiło ceny surowca na światowym rynku.

Pomimo opisanych przeszkód, segment dostawczych samochodów ciężkich rośnie w siłę, co może oznaczać, że przedsiębiorcy radzą sobie z nowymi barierami organizacyjno-administracyjnymi. W minionym roku sprzedaż tego typu pojazdów była większa o ponad 10 proc. niż w roku 2015. Wiele wskazuje na to, że również w obecnym roku trend ten nie ulegnie zmianie.

Rynek air cargo

Dużo więcej spokoju panuje w tzw. sektorze air cargo, który w Polsce jest zdominowany, przez kilku przewoźników. Oprócz polskiego LOT-u są to Emirates Sky Cargo (państwowe linie Zjednoczonych Emiratów Arabskich) oraz Lufthansa Cargo (Niemcy).

Pomimo że drogą powietrzną odbywa się tylko 1–2 proc. handlu międzynarodowego, to sektor ten ciągle dynamicznie się rozwija. W przeciągu kilku lat na rynku air cargo dużą rolę zaczęły odgrywać autonomiczne (bez kierowcy) drony, które dostarczają towar nie tylko do głównego terminalu, lecz także pod wskazany adres przedsiębiorstwa bądź gospodarstwa domowego.

Rozwój sektora air cargo w Polsce najlepiej obrazują liczby. Otóż w pierwszym kwartale 2017 roku przetransportowano ok. 25 tys. ton przeróżnych towarów – od zwierząt po luksusowe samochody. To obrót o jedną czwartą większy niż w analogicznym okresie 2016 r. Skąd bierze się tak ogromny tonaż? Wystarczy tylko nadmienić, że tygodniowo LOT Cargo wysyła średnio 80 ton... przetworzonej aronii do Korei Południowej!

Warto pamiętać, że dobre rezultaty w tej branży wpisują się w ogólnoeuropejski trend. W UE w pierwszym półroczu tego roku wartość towarowa przewiezionych towarów zwiększyła się o 8,7 proc. w porównaniu z pierwszymi sześcioma miesiącami 2016 r. Rozwój branży air cargo w tym roku ma spory związek z uruchomieniem nowych połączeń dalekodystansowych do Azji i Ameryki Północnej. Z czego najwięcej towarów leci do Stanów Zjednoczonych (są to głównie artykuły spożywcze, prasa, ale również przesyłki wysyłane z ojczyzny do polonijnych rodzin).

Wzrost obrotów na rynku można zaobserwować również po rozwoju przylotniskowych

terminali-magazynów, przez które z roku na rok przechodzi coraz większa liczba towarów. Tutaj znów za przykład może posłużyć lotnisko Chopina, obok którego zlokalizowany jest wielki magazyn należący do LS Airport Services. Według różnych prognoz magazyn ten na koniec roku zwiększy swoje obroty o 20 proc. w porównaniu z rokiem ubiegłym. Rozwój rynku air cargo potwierdzają liczne inwestycje w tym sektorze. Na początku października DHL Express otworzył gigantyczny terminal cargo, którego budowa kosztowała przeszło 20 mln zł. Magazyn potrafi docelowo obsłużyć ok. 6 tysięcy paczek na godzinę.

Mimo dobrych wyników z pierwszego półroczu, warto pamiętać że w Polsce wciąż jest duży margines rozwoju. W wielu miejscach brakuje odpowiedniej infrastruktury terminalowej i dystrybucyjnej.

PKP Cargo jako barometr w branży

Również transport towaru kolejną rozwija się w Polsce w przyzwoitym tempie i nie napotyka na takie problemy, jak chociażby owiany złą sławą „pakiet drogowy”. Dobrą sytuację w tym sektorze najlepiej obrazują dane PKP Cargo, który jest hegemonem na polskim kolejowym rynku cargo (do tego przewoźnika należy połowa rynku). Grupa w I półroczu 2017 roku zwiększyła pracę przewozową i masę przewiezionych towarów, udało się także osiągnąć zysk netto wobec straty przed rokiem. Drugim największym graczem na rynku jest prywatna spółka DB Schenker Rail Polska (ok. 18 proc. przewiezionych towarów kolejami w 2016 r.), należąca do niemieckiego konsorcjum Deutsche Bahn, która – podobnie jak polski potentat również notuje dobre wyniki ekonomiczne. Sukcesy spółek PKP CARGO oraz DB SRP leżą przede wszystkim w lepszej koniunkturze gospodarczej, rozbudowie i usprawnieniu połączeń. Duże znaczenie w rozwoju sektora mają również zmiany legislacyjne z zeszłego i obecnego roku, które mają pomóc służbom celnym w zwalczaniu szarej strefy w handlu paliwami.

W przyszłości sektor kolejowy cargo będzie jeszcze silniejszy. PKP Cargo planuje rozbudowę bazy terminalowej oraz rozwój infrastruktury przewozowej. Spółka zamierza również nawiązać współpracę z Poczta Polska, by w ten sposób odebrać część zleceń obsługiwanych drogą tradycyjną.

W nieco dalszej perspektywie PKP Cargo poważnie rozważa budowę potężnego terminala przeładunkowego zlokalizowanego obok Centralnego Portu Lotniczego „Solidarność”, który ma powstać za 10 lat.

Kondycja sektora powierzchni magazynowych



Paweł Rzepka

dyrektor ds. produkcji i logistyki w Grupie Delta Trans

Sektor powierzchni magazynowych znajduje się obecnie w dobrej kondycji. Można założyć, że rok 2017 w tym segmencie zamknie się historycznym wynikiem. Jak wynika z raportów, zasoby magazynowe w Polsce do końca roku mogą osiągnąć nawet 1,8 ml m² kwadratowych. Tendencja wzrostowa obserwowana jest już od jakiegoś czasu, jednak dopiero ostatnie dwa lata to prawdziwy boom w sektorze. Wynika to w dużej mierze ze zmiany struktury handlu w Polsce i w Europie. Doskonałym przykładem tej zmiany jest sprzedaż e-commerce, która od dłuższego czasu święci triumfy i dominuje w coraz szerszych obszarach handlu. Z drugiej strony hipermarkety walczą o pozycję na rynku, tworząc nowe centra i dedykowane pod nie magazyny. To właśnie te gałęzie sprzedaży stanowiły największych odbiorców powierzchni magazynowych w pierwszej połowie 2017 roku. Do tego dochodzi wzrost produkcji, który, zgodnie z prognozami, pod ko-

niec roku zamknie się na poziomie 2,7 proc., co dyktuje odpowiednio zwiększone zapotrzebowanie na miejsce do magazynowania towarów. Na sytuację wpływa z pewnością poszukiwanie przez globalnych graczy korzystnych kosztowo lokalizacji pod budowę hal magazynowych. I tak na przykład czołowa firma z branży e-commerce wynajęła w Polsce w ostatnim roku około 150 tys. m², co jest wynikiem wyjątkowym na skalę kraju. Podobnych inwestycji, oczywiście – mniej spektakularnych – jest znacznie więcej. Sytuacja w sektorze magazynów ma naturalnie przełożenie na obraz zatrudnienia i zwiększone zapotrzebowanie na pracowników. Część istniejących zasobów magazynowych jest mocno zautomatyzowana, jednak większość wymaga i nadal będzie wymagała pracy ludzkiej, zwykle w całodobowej obsadzie. Wzrasta zatem zapotrzebowanie na wykwalifikowanych pracowników do obsługi procesów magazynowych, zarówno w obszarze operacyjnym, jak i w strefie planowania. Działania naszej firmy wpisują się w tendencje rynku. W bieżącym roku oddaliśmy do użytku 18 tys. m² powierzchni produkcyjno-magazynowych, co daje nam w sumie ponad 100 tys. posiadanych magazynów. Nowe hale powstały w odpowiedzi na potrzeby klientów wynikające ze wzrostu produkcji. Sytuacja w sektorze usług i powierzchni magazynowych nie powinna ulec zmianie w okresie najbliższych kilku lat.

REKLAMA

Idea Leasing®



Konkurencyjne rozwiązania finansowe

- oferta dla przedsiębiorców od 1. dnia działalności
- okres finansowania do 120 miesięcy
- udział własny od 0%

801 199 199 idealeasing.pl

Informacje zawarte w niniejszym materiale nie stanowią oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu Cywilnego w szczególności art. 66 i nast. k.c. Zawarcie umowy dotyczącej finansowania i jej warunki uzależnione są każdorazowo od wyniku badania zdolności kredytowej Klienta oraz ryzyka i warunków transakcji.



Cyfrowa transformacja rynku transportowego

Branża transportowa stoi przed ogromnym wyzwaniem – dostosowaniem się do błyskawicznie zmieniającego się pod wpływem technologii rynku. Świadomi zmian zaadaptują się do nowych warunków, reszta zostanie w tyle. Ale tylko ci najbardziej innowacyjni będą narzucać innym trendy i decydować o przyszłości logistyki.



Bogna Wojciechowska

wydawca spedycje.pl, Arsped

Cyfryzacja i digitalizacja sektora transportowego jest szeroko omawiana od czasów wdrożenia pierwszych rozwiązań informatycznych w latach 90. Mało kto wtedy mógł przypuszczać, że stoimy u progu kolejnej rewolucji przemysłowej. Obecnie ci, którzy twierdzą, że za kilka lat nadal będziemy polegać w użytku na dokumentach papierowych, należą do mniejszości. Na ostatniej edycji konferencji Forum Menedżerów Logistyki, jednego z wiodących wydarzeń branży TSL (transport, spedycja, logistyka), słowa-klucze, jak „innowacje”, „big data”, „Internet Rzeczy” wielokrotnie padały podczas prezentacji ekspertów, począwszy od wykładów poświęconych sztucznej inteligencji w magazynowych systemach informatycznych, a skończywszy na nagraniu robotów dostarczających towary. A jedno nazwisko nie schodziło z ust prelegentów. Mowa oczywiście o Elonie Musku, wizjonerze i przedsiębiorcy, który

ma wkrótce zaprezentować światu pierwszą elektryczną ciężarówkę z funkcją autopilota.

Przyszłość pod znakiem autonomicznych maszyn?

Podobne inicjatywy rodzą pytanie: czy przyszłość branży transportowej stoi pod znakiem autonomicznych maszyn? Wystarczy przywołać poczynania producentów pokroju MAN, Scanii czy Volvo, którzy in-

westują w testy pojazdów ciężarowych zdolnych przewozić towary bez udziału kierowcy. W ubiegłym roku należący do Ubera start-up Otto dokonał pierwszego w historii transportu towaru z wykorzystaniem autonomicznej ciężarówki. Pojazd naszpikowany czujnikami ruchu, radarami i kamerami przejechał ponad 190-kilometrowy odcinek na autostradzie, natomiast w mieście prowadził go już obecny cały czas w kabinie kierowcy. Tego typu testy zbliżają do urzeczywistnienia wizję, w której inteligentne pojazdy poruszają się po drogach, zatrzymując się tylko po to, by załadować lub rozładować towar. Takie rozwiązanie byłoby odpowie-

dział na jeden z głównych problemów trapiących sektor transportu, czyli niedobór kierowców. Jednak zanim dojdzie do wdrożenia autonomicznych pojazdów na masową skalę, muszą pojawić się zmiany legislacyjne – a znając realia rygorystycznych procedur i standardów, z jakimi mierzą się przewoźnicy drogowi w Polsce i w Europie, należy uzbroić się w cierpliwość.

Nie tylko na drogach

Na szczęście robotyzacja znajduje swoje zastosowanie nie tylko na drogach, lecz także i w przestrzeni powietrznej. DHL w swoim raporcie zatytułowanym DHL Logistics Trend Radar wymienił zdalnie ste-

rowane czy nawet autonomiczne pojazdy latające jako jeden z kluczowych trendów w logistyce. Drony, zwane Parcelcopterami, zdolne do transportowania paczek ważących do 2 kilogramów na odległość nawet do 8 kilometrów, obecnie stosowane są do doręczania przesyłek w trudno dostępne miejsca – jak szczyty gór czy wyspy. Konkurencyjna firma UPS również testuje własne drony, które startują z dachów specjalnie przystosowanych do tego samochodów kurierskich. W niedalekiej przyszłości jeden kurier mający pod ręką zestaw latających maszyn, będzie w stanie dostarczyć kilkanaście paczek równocześnie na terenie dzielnicy czy wsi.

Jak na rynku, w którym coraz większą rolę będą pełniły roboty, zautomatyzowane procesy i systemy powiązanych ze sobą urządzeń, może odnaleźć się zwykły pracownik? Przede wszystkim trzeba się liczyć z tym, że rynek pracy ulegnie całkowitemu przeobrażeniu: znikną tysiące stanowisk pracy, za to pojawi się popyt na nowe zawody pokroju operatora dronów czy analityka danych. Pracodawcy będą musieli zmierzyć się z wyzwaniem przygotowania swoich podwładnych do zdobycia nowych umiejętności czy nawet przekwalifikowania się lub przebranżowienia. Kompetencje cyfrowe oraz znajomość nowych technologii stają się takim wymogiem, jak obecnie prowadzenie pojazdów czy korzystanie z komputera. Jeśli rynek transportowy ma być w pełni przygotowany na transformację wywołaną czwartą rewolucją przemysłową, musi w pierwszej kolejności dostosować do tego właśnie ludzi.



Nielekki rok branży transportu ciężkiego

W mijającym 2017 roku polscy przewoźnicy zmagali się z wieloma wyzwaniami, szczególnie na europejskich trasach (m.in. wprowadzeniem ustawy Milog i normy Euro 6). Jednak rodzime firmy transportowe wielokrotnie udowodniły, że doskonale sobie radzą w zmieniającym się otoczeniu i nowych ograniczeniach formalno-prawnych.



Małgorzata Terlecka-Urbanik

dyrektor departamentu transportu i maszyn budowlanych w Idea Leasing

Obserwujemy, że polskie firmy przewoźnicze poszukują sposobów na zwiększenie swojej konkurencyjności w Europie, która jest dziś wyjątkowo nieprzewidywalnym rynkiem. Dla przykładu,

wprowadzenie normy Euro 6 zdołało firmy przewoźnicze do wymiany używanych środków transportu ciężkiego na nowe, zgodne z europejskimi standardami. Branża TSL utrzymuje wysoki poziom sprzedaży również dzięki niekwestionowanej jakości usług świadczonych przez polskich kierowców. Nie wiadomo jednak, jakie będą konsekwencje embarga na polski transport w Rosji czy Brexitu, który wciąż jest zagadką i może istotnie ograniczyć dostawy do Wielkiej Brytanii.

Wzrosty mimo niesprzyjającego otoczenia

W porównaniu z rokiem 2016, w 2017 roku nastąpił okres spo-

wolnienia w branży transportowej, co przełożyło się na wyniki firm leasingowych, finansujących sektor TSL. W pierwszej połowie 2017 roku polski rynek leasingu zanotował ujemną, -2,4 proc., dynamikę finansowania środków transportu ciężkiego, przy wartości nowych kontraktów na poziomie 8,7 mld zł. Znacznie lepiej niż rynek poradziła sobie Grupa Idea Getin Leasing, która do 30 czerwca br. udzieliła branży transportowej finansowania o łącznej wartości 996,85 mln zł, co oznacza wzrost aż o 35,8 proc. w porównaniu z tym samym okresem 2016 r.

Leasing, pożyczka i najem

Niezależnie od skali prowadzonej działalności, właściciele firm transportowych coraz częściej wybierają leasing, nie tylko ze względu na możliwość szybkiego powiększenia taboru przy

zachowaniu płynności finansowej i jednoczesnych korzyściach podatkowych, lecz także dzięki proponowanym usługom dodatkowym (m.in. ubezpieczenia, assistance, zabezpieczające przed kradzieżą znakowanie pojazdu). Oprócz samego leasingu przedsiębiorcy wybrać mogą również najem długoterminowy i pożyczkę. Najem łączy w sobie zalety leasingu bez opłaty wstępnej oraz pełną obsługę serwisową pojazdu (w oparciu o kontrakt producenta) oraz wspomniane produkty dodatkowe, które ograniczają koszty jego użytkowania. Ten sposób finansowania cieszy się coraz większym zainteresowaniem przewoźników, m.in. ze względu na to, że w najmie, w odróżnieniu od leasingu, po zakończeniu umowy przedsiębiorca transportowy nie wykupuje pojazdu, a oddaje go wynajmującemu, zobowią-

zania wykazuje pozabilansowo, a w jednej racie ma skumulowane wszystkie koszty. Dlatego to znakomite rozwiązanie dla właścicieli firm transportowych, którzy są zainteresowani wymianą swojego taboru np. co 3 lata.

Obiecujące perspektywy rynku

Szacujemy, że rozwój transportu ciężkiego w Polsce będzie wspierany dobrymi wynikami produkcji przemysłowej w Europie i wzrostem eksportu towarów z naszego kraju. Na koniec roku spodziewamy się jeszcze lepszych rezultatów. Obserwujemy, że, mimo ograniczeń na europejskim rynku, polskie firmy przewoźnicze pozyskują nowe zlecenia transportowe i powiększają tabor, dużym wyzwaniem będzie jednak sprzedaż na rynku wtórnym zarówno dla dostawców, jak i firm finansowych.

ZARZĄDZANIE FLOTĄ W PRZEDSIĘBIORSTWIE – WSKAZÓWKI I PORADY

Samochód służbowy staje się narzędziem pracy w takim samym stopniu, jak telefon komórkowy czy laptop. Efektywne zarządzanie flotą pojazdów jest jednak przedsięwzięciem wymagającym odpowiedzialności, a lista zagadnień, na które należy zwrócić uwagę, obejmuje cały szereg strategicznych kwestii. O czym zatem warto pamiętać i jakie kwestie z góry zaplanować?

Grzegorz Tomasiak

prezes zarządu,
Unique Service Partner

Model finansowania zakupu

Wyłożenie pełnej kwoty na zakup aut flotowych to raczej rzadko spotykana praktyka. Firmy w większości operują w modelu leasingowym, w którym na początku transakcji inwestowana jest suma stanowiąca określony procent wartości mienia. Taka formuła, ze względu na ograniczone koszty, jest bardzo wygodna dla przedsiębiorcy. Ponadto koszty eksploatacyjne, a docelowo amortyzacja pojazdu, stanowią spory odpis w bieżących rozliczeniach firmy. Rozwiązaniem mniej powszechnym jest długoterminowy najem pojazdów, a szereg wyspecjalizowanych instytucji finansowych oferuje też zintegrowaną usługę, łączącą koszty raty leasingowej z ubezpieczeniem i pakietem serwisowym pojazdu.

Koszty eksploatacji

Zakup paliwa to wciąż najbardziej znacząca wśród wielu pozycji składających się na bieżące koszty eksploatacji floty pojazdów służbowych. Do tego należy doliczyć serwis, terminowe przeglądy, a także ewentualne naprawy. Optymalizacja wydatków eksploatacyjnych to w kontekście zarządzania zasobami firmy obszar krytyczny, dlatego część firm decyduje się na wyodrębnienie samo-

dzielnego stanowiska dla pracownika odpowiedzialnego za mienie i operującym nim kierowców. Zakres kompetencji osoby zatrudnionej na takim stanowisku jest szeroki, wiąże się z nim również duża odpowiedzialność. Profesjonalny menadżer flotowy powinien wykazywać kompetencje obejmujące logistykę, telematykę, a także zarządzanie zasobami ludzkimi.

Rynek kierowcy

Intensywny rozwój rynku przewozowego obserwujemy już od wielu lat. Branża intensywnie się rozwija, a braki kadrowe uzupełniane są kierowcami z Ukrainy i Białorusi. Specjaliści z branży TSL otwarcie mówią o zjawisku rynku kierowcy i rosnącej przez to presji cenowej na płace. Zjawisko to dotyczy również przedsiębiorstw spoza branży logistycznej. Odpowiedzialny kierowca, przedstawiający odpowiednie certyfikacje zawodowe, to pracownik bardzo pożądany, a zaufanie do osoby, której powierzamy cenne mienie, to rzecz nie do przecenienia. Coraz więcej pracodawców wyraża też potrzebę przeglądu historii zawodowej danego pracownika w kontekście jego uprawnień czy ewentualnych wykroczeń drogowych.

Ubezpieczenie pojazdów

Reasekuracja eksploatowanej floty to zagadnienie, do którego należy podejść bardzo odpowiedzialnie. Rynek ubezpieczeniowy przedstawia szeroką gamę propozycji, natomiast w przypadku działalności biznesowej odpowiednią polisę warto wybrać z rozmysłem, bacząc przede wszystkim na jej zakres i koszt. Wartym rozważenia rozwiązaniem jest wsparcie doświadczonego pośrednika, który pomoże w doborze produktu ubezpieczeniowego najlepiej dopasowanego do potrzeb firmowej floty.

Likwidacja szkód

Likwidacja szkody w przypadku nieszczęśliwego zdarzenia drogowego to kolejna strategiczna kwestia na liście zagadnień

związanych z utrzymaniem floty pojazdów. Warto zadbać, by wybrany pakiet obejmował bieżące zgłaszanie kolizji i monitorowanie całego procesu likwidacji szkód (ogłędziny, kosztorys, kontakt z warsztatem). To szczególnie korzystne, jeśli firma nie ma oddelegowanego do zarządzania flotą pracownika.

Auto na zastępstwo

Ryzyko zdarzenia drogowego istnieje zawsze, a statystyki dowodzą, że jest ono wyższe w przypadku dużej floty służbowych pojazdów. Likwidacja szkody oznacza stratę czasu i zasobów, pośrednik ubezpieczeniowy powinien zatem podjąć staranie, by te deficyty ograniczyć. W przypadku zakontraktowania zintegrowanej usługi, przedsiębiorca korzysta z auta zastępczego w całym okresie realizowania naprawy. Taka oferta pozwala ograniczyć przerwy w wykonywanej działalności zarobkowej.

Odpowiedzialny partner, oferujący kompleksowe świadczenia finansowo-ubezpieczeniowe, to standard powoli wpisujący się w nowoczesne reguły zarządzania przedsiębiorstwem. Efektywna współpraca z wyspecjalizowaną instytucją oznacza oszczędność czasu i zasobów, a przez to – większy zysk dla podmiotów w obrocie biznesowym.

”

Wyłożenie pełnej kwoty na zakup aut flotowych to raczej rzadko spotykana praktyka. Firmy w większości operują w modelu leasingowym, w którym na początku transakcji inwestowana jest suma stanowiąca określony procent wartości mienia. Taka formuła, ze względu na ograniczone koszty, jest bardzo wygodna dla przedsiębiorcy.

REKLAMA

DELTA TRANS
KOMPLEKSOWA OBSŁUGA LOGISTYCZNA

Dopasujemy się do Twoich potrzeb:

• transport • spedycja • logistyka magazynowa • co-manufacturing
• obsługa celna • produkcja kontraktowa • produkcja konstrukcji stalowych



www.deltatrans.pl

Inteligentny łańcuch dostaw – co to takiego?



Arkadiusz Filipowski

dyrektor handlowy,
członek zarządu Grupa PEKAES

Logistyka przechodzi niewyobrażalną metamorfozę, a wszystko dzięki inteligentnemu łańcuchowi dostaw. Obecnie chętnie komentowanym tematem jest tzw. Industrial Internet of Things (IIoT), czyli Internet Rzeczy w Przemysle. Dla zobrazowania tego zjawiska najlepiej posłużyć się przykładem. Mamy więc sytuację,

w której wszelkiego rodzaju urządzenia, takie jak np. czujniki, procesory, kontrolery są połączone w wielkie systemy, które pomiędzy sobą doskonale się komunikują. Szybki dostęp do dużej ilości danych i możliwość decydowania w zakresie poszczególnych ogniw całego systemu, przynoszą wiele korzyści, gdyż informacje pochodzące od dostawców, producentów i innych partnerów naszego łańcucha dostaw są zbierane i analizowane na bieżąco. Na tej postawie możemy np. ustalić ukryte problemy i szybko zadziałać. Możemy też określić wolne moce w danym obszarze, co przełoży się bezpośrednio na podniesienie jakości usług świadczonych przez danego operatora. Firmy coraz śmielej sięgają po tego typu rozwiązania, gdyż można zyskać na czasie i podnieść efektywność operacji logistycznych, a tym samym – uzyskać lepsze wyniki finansowe.