

Stanisław WIETESKA \*

Anna PIECHOTA \*\*

## NOWOCZESNE METODY ZARZĄDZANIA FLOTAMI SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH I DOSTAWCZYCH W POLSCE

MODERN MANAGEMENT METHODS FOR TRUCK AND VAN FLEETS IN POLAND

**Streszczenie:** Dynamiczne zapotrzebowanie na przewozy drogowe różnego rodzaju towarów spowodowało gwałtowny wzrost liczby przedsiębiorstw eksploatujących różnego rodzaju pojazdy samochodowe. W praktyce spotykamy przedsiębiorstwa prywatne, państwowe, spółdzielcze eksploatujące co najmniej 5 pojazdów mechanicznych zwane flotami samochodowymi. Celem artykułu jest zaprezentowanie nowoczesnych metod zarządzania flotami pojazdów samochodowych ciężarowych i dostawczych. Stawiamy tutaj tezę, że ciężarówki są dostępne praktycznie na bieżąco. W artykule opisujemy nowoczesne metody zarządzania takie jak: komputery pokładowe, ogumienie, GPS, assistance, karty paliwowe, systemy rozliczeń finansowych. Zwracamy uwagę na ubezpieczenia towarzyszące flotom samochodowym

**Słowa kluczowe:** zarządzanie, floty samochodowe, assistance drogowe, części zamienne, rozliczenia

Received: 03.2016

**Abstract.** A dynamic demand for road carriage of a variety of goods has prompted a rapid increase in the number of businesses operating a variety of different motor cars. These are most often private, state-owned or cooperative enterprises operating at least 5 motor cars (car fleets).

The purpose of this article is to present modern management methods for commercial truck and van fleets. We argue that, for all practical purposes, trucks are available on a round the clock basis. The article describes advanced management methods and tools, such as on-board computers, tyres, GPS, assistance, fuel cards, or payment systems. We also address the issue of car fleet insurance.

**Key words:** management, car fleets, road assistance, spare parts, payments

Accepted 06.2016

---

\* prof. zw. dr hab., Uniwersytet Łódzki, Katedra Ubezpieczeń

\*\* dr, Uniwersytet Łódzki, Katedra Ubezpieczeń

## WSTĘP

Dynamiczne zapotrzebowanie na usługi transportowe w Polsce i innych krajach Unii Europejskiej spowodowało pojawienie się wielu firm skupiających floty pojazdów mechanicznych. Popyt na przewozy różnego rodzaju towarów (ładunków) przyczynia się do posiadania w bazach coraz większej ilości posiadanych pojazdów, w tym specjalistycznych do przewozu np. wielkogabarytowych towarów.

W 2010 r. granice Polski przekroczyło 1,6 mln samochodów ciężarowych i ciągników. Specyfika funkcjonowania baz samochodowych, czyli zbioru pojazdów różnego rodzaju o różnym stanie technicznym i wieku eksploatacyjnym wymaga sprawnej organizacji ich wykorzystania. Wzrastająca liczba pojazdów ciężarowych i rosnący popyt na usługi transportowe wymaga profesjonalnego zarządzania przez menagerów flot.

Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1071/2009 z 21 października 2009 r. (Dz. Urzędowy UE L. 300/51)<sup>1</sup> ustanowione zostały wspólne zasady dotyczące zasad wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Jedną z zasad jest konieczność zatrudnienia osoby zarządzającej transportem. Osoba ta musi posiadać kwalifikacje zawodowe, profesjonalną znajomość problematyki w firmie transportowej, miejsce zamieszkania, dobrą reputację, znajomość obowiązujących przepisów, operatywność w podejmowaniu decyzji, nie była karana na terenie któregoś z państw UE.

Art 3 tego Rozporządzenia stanowi, że firma transportowa musi spełniać 4 zasady:

- mieć siedzibę w jednym z państw członkowskich z bazą eksploatacyjną pojazdów,
- cieszyć się dobrą reputacją tzn. nie wchodzić w kolizję z prawem wspólnotowym,

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE, dostęp: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32009R1071> 02.06.2016 r.

- mieć zdolność finansową tzn. być wypłacalną w obowiązujących umownych terminach,
- mieć wymagane kompetencje zawodowe.

Dodatkowo każda firma transportowa powinna być zarejestrowana w rejestrze z dostępem elektronicznym [Bednarski 2011, 28-29].

Do tego należy dołączyć rosnącą konkurencję w zakresie pozyskania zleceń przewozowych co skłania menagerów flot do poszukiwania coraz to nowszych rozwiązań technologicznych w sprawnym zarządzaniu. Ponadto ciągła obserwacja kosztów utrzymania baz samochodowych, ich miejsc przejazdu, sprawności technicznej, awaryjności, stylów jazdy kierowców powoduje, że od menagerów flot wymaga się operatywnego działania.

Celem tego artykułu jest zaprezentowanie nowoczesnych metod zarządzania flotami samochodów ciężarowych i dostawczych i ich skuteczności. Artykuł napisano w oparciu o dostępną literaturę głównie opartą o dane z praktyki transportowej i logistyki funkcjonowania flot pojazdów ciężarowych i dostawczych w Polsce.

#### **POJĘCIE FLOT SAMOCHODOWYCH**

Pojęcie floty jest złożone i nie jest to domena dużych przedsiębiorstw.

Pod pojęciem floty rozumiemy zbiór pojazdów mechanicznych eksploatowanych przez dane przedsiębiorstwo<sup>2</sup>. Pod pojęciem eksploatacji pojazdów mechanicznych rozumiemy użytkowanie i obsługiwanie każdego posiadanego pojazdu. Użytkowanie dotyczy korzystania zgodnie z przeznaczeniem pojazdu. Obsługiwanie dotyczy może obsługi technicznej, organizacyjnej i administracyjnej. Do flot pojazdów samochodowych mogą wchodzić takie środki transportowe jak: pojazdy osobowe (np. autobusy), ciągniki siodłowe, specjalistyczne pojazdy. Najważniejsza jest liczba pojazdów mechanicznych.

Warto zwrócić uwagę, że za flotę pojazdów zakłady ubezpieczeń: TUiR ALLIANZ POLSKA S.A. uważa co najmniej 20 pojazdów, COMPENSA TU S.A. co najmniej 10, STU ERGO HESTIA S.A. co najmniej 30, PZU S.A. co najmniej 19,

---

<sup>2</sup> Oczywiście pojęcie floty może dotyczyć: flot samolotowych, flot statków morskich, maszyn budowlanych, maszyn rolniczych i innych.

UNIQA TU S.A. 6 pojazdów, TUIR WARTA S.A. co najmniej 5 pojazdów [Kosicka 2006, 39-41]. Według raportu Finaccord za flotę uważa się co najmniej 3 pojazdy w sektorze prywatnym lub państwowym.

Według B. Szczerby za floty samochodowe uważa się grupy pojazdów użytkowanych przez określony podmiot gospodarczy (firmę handlową, transportową, finansową, telekomunikacyjną)” [Szczerba 2009, 10-12].

Zwykle floty samochodowe są użytkowane zgodnie z profilem działalności firmy. Zróżnicowane mogą być floty pojazdów mechanicznych pod względem np. rodzaju, wieku, stanu technicznego, marki, wyposażenia, form własności. Im więcej pojazdów jest eksploatowanych tym łatwiej zakwalifikować działalność floty przedsiębiorstwa.

Dla naszych celów przyjmijmy za flotę samochodową tabor co najmniej 5 pojazdów [Gawrzychowski 2011].

Jeszcze przed paru laty na miano klienta flotowego zasługiwała firma mająca kilkadziesiąt samochodów o tyle obecnie pojęcie „klient flotowy” coraz częściej staje się „klientem instytucjonalnym” [Urbaniak 2012, 34]. Innymi słowy z usług coraz większej liczby podmiotów flotowych mogą korzystać wszystkie firmy nawet te niemające samochodów.

Warto odnotować, że kategoria klienta flotowego uzyskuje wiele korzyści przy zakupie co najmniej 3-5 nowych aut tj. zniżki w cenie katalogowej, zniżki na wyposażenie dodatkowe, upusty serwisowe, darmowe przeglądy, korzystanie z własnych warsztatów naprawczych.

Samochody stanowiące własność firm wykorzystywane przez różnych pracowników do celów służbowych nazywa się flotą samochodów służbowych. Kierowcy ci są zwykle zatrudnieni na różnych stanowiskach, lecz posiadający prawo jazdy. Pracowników, dla których samochód stanowi specyficzne narzędzie pracy a kierowanie pojazdem jest niezbędne dla realizacji zadań służbowych nazywa się kierowcami flotowymi [Zuzewicz, Konarska, Łuczak].

## OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA ILOŚCI POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH CIĘŻAROWYCH I DO-STAWCZYCH

Aby mówić o rozwoju flot samochodowych w Polsce rozważmy na początku przedsiębiorstwa dysponujące różną wielkością pojazdów ciężarowych w transporcie zarobkowym (tab. 1).

Tabela 1. Przedsiębiorstwa<sup>a</sup> w transporcie samochodowym zarobkowym według liczby posiadanych samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych w Polsce w latach 2005 – 2014 (stan w dniu 31.XII)

Lata	Ogółem	Przedsiębiorstwa o liczbie samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych					
		5 i mniej	6-9	10-19	20-49	50-99	100 i więcej
2005	1791	290	745	440	263	40	13
2006	1920	282	802	492	272	60	12
2007	2070	335	324	1001	323	66	21
2008	2163	425	424	812	391	83	28
2009	2468	189	308	1160	647	119	45
2010	2688	196	331	1224	747	136	54
2011	3172	237	464	1451	816	146	58
2012	3517	270	599	1613	821	146	68
2013	3847	325	706	1680	893	163	80
2014	3969	276	673	1839	910	188	83

<sup>a</sup> o liczbie pracujących powyżej 9 osób zaliczone według Polskiej Klasyfikacji Działalności do grupy „Transport lądowy pozostały”.

Źródło: GUS, Transport. Wyniki działalności w latach 2005-2009.; GUS, Transport. Wyniki działalności w 2014 r., Warszawa 2015.

Z danych zawartych w tab. 1 wynika, że dynamicznie rośnie liczba przedsiębiorstw eksploatujących floty samochodów. Dane wskazują, że pojawia się coraz więcej przedsiębiorstw z coraz większą liczbą eksploatowanych samo-

chodów. Rozważmy obecnie zmiany struktury taboru samochodowego (tab. 2).

Tabela 2. Tabor samochodowy ciężarowy w transporcie samochodowym zarobkowym<sup>a</sup> w Polsce w latach 2010 – 2014 (stan w dniu 31.XII)

Lata	Samochody ciężarowe		Ciągniki w sztukach			Przyczepy		Naczepy	
	szt.	ładowność w tonach	siodłowe	balastowe	rolnicze	szt.	ładowność w tonach	szt.	ładowność w tonach
2010	14280	141173	37198	15	177	5232	59813	38164	982807
2011	15489	143818	42727	22	194	6063	78783	43241	1107855
2012	16756	146224	47791	27	217	6327	72252	46183	1177640
2013	18385*	165303*	52420	30	240	6795	80438	52687	1338173
2014	19744	165386	58199	22	243	7046	77928	59676	1501710

<sup>a</sup> W przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób zaliczonych według PKD 2007 do sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa”; tabor w dyspozycji; dane za 2013 zostały częściowo zmienione.

Źródło: GUS, Transport. Wyniki działalności w 2014 r., Warszawa 2015.

Z danych zawartych w tab. 2 wynika, że w badanym okresie wzrastała liczba samochodów ciężarowych, ciągników (siodłowych, balastowych i rolniczych), przyczep i naczep.

#### INTELIĞENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE

W encyklopedii PWN telematyka definiowana jest jako dział telekomunikacji zajmujący się zagadnieniami związanymi z przekazywaniem wiadomości w postaci nieruchomego obrazu, tekstu alfanumerycznego, znaków graficznych, fotografii. Usługami telematycznymi mogą być np. wideoteksty, telefony komórkowe. W języku angielskim operuje się terminem telematics. W relacji do transportu może być rozumiana jako oddziaływanie na funkcjonowanie transportu.

Do powszechnego użytku termin „telematyka” wprowadzono przez Komitet Konsultacyjny d/s Międzynarodowej Telefonii i Telegrafii. Telematyka wpisuje się w obszar Inteligentnych systemów Transportowych.

W praktyce już od kilku lat funkcjonują systemy telepatyczne [*Transport przewidywalny*]. Są to narzędzia ułatwiające funkcjonowanie firm transportowych m.in. w zakresie kontroli przewozów, rozliczania czasu pracy kierow-

ców, racjonalizacji kosztów, analizy tachografów, czy pozycjonowania pojazdów.

Transport drogowy w coraz większym stopniu uzależniony jest od narzędzi telematycznych. Do najbardziej poszukiwanych przez menagerów transportowych dóbr należy informacja o stanie i wynikach floty oraz o możliwościach zapobiegania szkodliwym czynnikom [*Scania Fleet Management – pańskie oko konia tuczy*]. Na rynek wprowadzono zestaw Fleet Management Scania (FMS). System pozwala pobierać, przeglądać i analizować informacje.

Telematyka pozwala na efektywne zarządzanie flotą samochodową na odległość. Pozwala obserwować prędkość pojazdu, informacje o stanie sprzęgła, hamulców, pedału gazu, paliwa, tachografów, naciski na oś, godziny pracy silnika, satelitarne pozycjonowanie pojazdu, bezpieczną jazdę, styl jazdy [*Moduł kontroli i współpracy*].

Na szczeblu zakładu zarządzanie flotą odbywa się przez menedżerów, specjalistów do spraw zarządzania samochodów. Warto rozgraniczać zarządzanie flotą (taborem) własnym od obcego, ze względu na inne zadania oraz odpowiedzialność. Zbiory pojazdów floty mogą być zarządzane za pomocą metod obiektywnych (oparte na dokumentach), a także subiektywnych (trudno mierzalnych) [Redmer, Kiciński, Rybak 2014, 11-18]. Efektem zarządzania jest podejmowanie racjonalnych decyzji w zakresie eksploatacji pojazdów.

#### **NOWOCZESNE SYSTEMY POKŁADOWE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH**

Funkcjonująca firma na rynku transportowym spotyka się z innymi – konkurencyjnymi firmami. Aby sprostać otaczającej konkurencji, uzyskać przewagę konkurencyjną koniecznością jest inwestowanie w nowoczesne technologie [*Cenne informacje zawsze na czas*]. Typowym przykładem nowoczesnych technologii w typowych firmach są komputery, a w przypadku firm transportowych komputer pokładowy typu CarCube. Ta nowoczesna technologia zapewnia zarządzającemu flotą (tzw. fleet menagerowi) zbieranie i dostęp do informacji w czasie rzeczywistym. Ponadto umieszczony komputer CarCube w samochodach ciężarowych jest dla samego kierowcy wielofunkcyjnym narzędziem codziennej pracy. Wśród wielu funkcji należy wymienić:

- otrzymywanie zleceń wyjazdu,

- śledzenie stylu jazdy,
- możliwość nawigacji pojazdu<sup>3</sup>,
- identyfikacja, naczepy, zużycia paliwa, czasu postoju i odpoczynku.

Urządzenie Car Cube może współpracować z innymi urządzeniami peryferyjnymi.

Innym systemem elektronicznym umożliwiającym zarządzanie flotą jest Fleet Board opracowany przez firmę Daimler Chrysler Service Fleet Board [*Flota pod kontrolą*]. Jest to program pracujący w oparciu o internet, służący do stosowania i optymalizacji technicznego zarządzania parkiem pojazdów na bazie najnowocześniejszych systemów telematycznych. Program ten zapewnia stałą łączność między kierowcą, a dyspozytorem – fleet menagerem. Fleet Board zapewnia również kontrolę dla przyczep i naczep (np. chłodni).

Z kolei przez firmę Renault Trucks opracowany został kompleksowy pakiet Optifuel ukierunkowany na nauczanie kierowców bezpiecznej, efektywnej i ekonomicznej eksploatacji przez pełen zbiór usług i produktów [Brauch 2011, 18-20].

Kolejnym przykładem jest system telematyczny Optifleet oferowanym przez Renault Trucks, a umożliwiającym zarządzanie flotą z jednego miejsca [*Telematyczny pomocnik*]. Pomaga szybko podejmować decyzje i skutecznie zarządzać flotą pojazdów. W szczególności przyczynia się do: redukcji zużycia paliwa, geolokalizacji pojazdów, oceny stylu jazdy, usprawnienia łączności, kontroli czasu pracy i odpoczynku kierowców.

Na targach TERTS (Europejska Wystawa Transportu Drogowego) firma Qualcomm zaprezentowała portal internetowy Fleet Visor [Wszystko jak na dłoni]. Zapewnia on dostęp do takich produktów zarządzania flotami pojazdów ciężarowych jak EutelTRACS, OmmiExpress, OmmiOne, innymi słowy jest to produkt wyższej generacji.

---

<sup>3</sup> Aktualnie w celu przeciwdziałania i ograniczenia przestępczości w transporcie koniecznością jest obserwacja na bieżąco w czasie rzeczywistym położenia, przewożonych ładunków. Do tego celu służą [Wojciech Lewicki, Systemy pozycjonowania i ich zastosowanie w monitoringu oraz w zarządzaniu flotą pojazdów, rozwój techniki samochodowej, ubezpieczenia komunikacyjne, Radom 17.VI.2013, s. 155-171]:

- GPS - *Global Positioning System*, PPS - *Precise Positioning Service*,
- Glonass (*Global Navigation Satellite System*).



## GOSPODARKA PALIWAMI FLOT SAMOCHODOWYCH

Jednym z najbardziej newralgicznych obszarów dla floty samochodów jest gospodarka paliwami. Również i na tym odcinku spotykamy się z nowoczesnymi technologiami tzn. kartami paliwowymi (DKV). Wykorzystując system DKV eReporting łatwiejsze jest zarządzanie transakcjami płatniczymi przez operatorów flot samochodowych [Bednarski 2010, 56-57]. Dzięki DKV eReporting operatorzy flot mają możliwość:

- kontroli zakupów paliwa w zbiorze różnych stacji CPN,
- regulacji opłat (drogowych) za przejazdy,
- kontroli zużycia paliwa przez poszczególne pojazdy,
- tworzenia własnych raportów obrazujących różne analizy szczegółowe,
- analiz transakcji,
- raportów ostrzeżeń o nieplanowanych wydatkach kierowców.

Karty paliwowe przynoszą menadżerom firm transportowych nie tylko ułatwienia w zatankowaniu pojazdów, ale i określone korzyści finansowe. Dzięki upustom cenowym na olej napędowy i korzystaniu z odroczonego terminu płatności nadzór nad samochodami w firmie staje się kompleksowy. Ważnym elementem jest kontrola zużycia paliwa, a także uproszczenie rozliczeń. Innymi słowy karty paliwowe traktuje się jako nowoczesne narzędzie ułatwiające zarządzanie firmą z punktu widzenia racjonalizacji kosztów<sup>4</sup>.

Dzięki stronie internetowej firmy DKV Euro Service można tak zaplanować przejazd pojazdów, aby odbywał się po najtańszych stacjach paliw i warsztatów. Ponieważ przejazd przez Polskę może odbyć się za pomocą jednego tankowania ważna jest obserwacja cen paliw w stacjach przygranicznych. Dzięki wspomnianemu systemowi DKV ograniczone są również możliwości nadużyć w obrocie paliwami.

## ASSISTANCE DROGOWE

Dla przewoźnika najważniejszą sprawą jest, aby wysłany transport dotarł do punktu docelowego na czas. Każda awaria pojazdu może skomplikować

---

<sup>4</sup> Najpopularniejsze karty to DKV, UTA, Euro-shell oraz AS24.

plany, pociągając za sobą dodatkowe koszty. Zatem wykorzystanie usługowego drogowego assistance jest jedną z form zapobiegania temu zjawisku. Zarządzający flotą samochodową stawia sobie za cel: trzeba zrobić wszystko, aby unieruchomiony pojazd w drodze do dostawcy (odbiorcy) naprawić na drodze bez potrzeby odholowania go do warsztatu naprawczego. W większości przypadków w praktyce to jest realizowane, jednakże kluczowe jest aby czas dojazdu do uszkodzonego pojazdu i jego naprawy był jak najkrótszy. Ale o tym decydują m. in.: czas zgłoszenia, odległość dojazdu, poziom skomplikowania awarii, wyposażenie jednostki naprawiającej. Warto w tym miejscu powiedzieć, że sieć punktów naprawy szczelnie pokrywa terytorium Polski co ułatwia szybkie dotarcie do uszkodzonego pojazdu.

Badania wykazują, że struktura awarii jest następująca (2008 r.) [*Gdy liczy się czas*]:

- układ elektryczny, elektroniczny 28,2%,
- ogumienie 26,3%,
- silnika 20,6%,
- układ hamulcowy 5,1%,
- wymiana części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych 4,3%,
- uszkodzenie nadwozia w wyniku stłuczki 3,2%,
- układ napędowy 2,6%,
- podwozie 2,2%,
- pozostałe 7,5%.

Wiadomym jest, że z punktu widzenia zarządzającego musi sprawnie funkcjonować: centrum zgłoszeniowe, profesjonalność informacji zgłaszającego i odbierającego, zabezpieczenie finansowe, formy zapłaty (karty paliwowe).

Jak wynika z informacji wiodącej organizacji transportowej Road Haulage Association: 30% kosztów operacyjnych typowego pojazdu pochłaniają paliwo i smary, 12% administracja i zarządzanie, 11% naprawy i konserwacja a 3% same opony, co daje łącznie 56%. Oprócz bezpośredniego kosztu zakupu, opony wpływają również istotnie na efektywność paliwową. Same opony

mogą sięgać 56% kosztów eksploatacji pojazdów ogółem [*Goodyear wspiera wzrost efektywności kosztowej i organizacyjnej*].

W wielu polskich firmach transportowych często właściciel firmy i kierowca to ta sama osoba. Założenie, że zawsze będzie się zdrowym, zdolnym do pracy i nic złego się nie stanie jest mało realne. W przypadku zdarzeń losowych konsekwencje dotyczą firmy transportowej i przyczyniają się do niewywiązania się z przyjętych zobowiązań. Aby tym zdarzeniom zapobiec wprowadza się i wykorzystuje ubezpieczenia i gwarancje.

W przypadku ubezpieczeń flotowych stosuje się wiele rozwiązań [Skibińska 2015]np.:

- bogaty katalog klauzul [Stachowiak 2008, 30-32],
- wprowadzenie klauzul dotyczących deprecjacji wartości pojazdów,
- refundacja kosztów użycia pojazdu zastępczego. Warto w tym miejscu podkreślić, że zakłady ubezpieczeń coraz częściej rozważają dostarczenie pojazdu zastępczego. Takie postępowanie przyczynia się do obniżenia kosztów wypłaconych odszkodowań.
- podwyższony limit zwrotu kosztów holowania uszkodzonego pojazdu,
- ustalenie progu kwalifikacji szkody jako całkowitej,
- wprowadzenie uproszczonej likwidacji szkód tzw. bezpośrednia likwidacja szkód.

Specyfika flot samochodowych powoduje, że w sposób indywidualnej oceny ryzyka dla dużej floty pojazdów ustala się wysokość składki ubezpieczeniowej [*Flotowe trendy w ubezpieczeniach*]. Wykupienie Europejskiej Karty Ubezpieczenia Zdrowotnego obejmuje ochroną ubezpieczeniową koszty leczenia także kierowców pojazdów flotowych [*Ubezpieczenie zagranicznych delegacji dla firm transportowych*].

Z punktu widzenia operatorów zarządzających firmą transportową bardzo często zdarzają się kolizje, wypadki, katastrofy w ruchu lądowym z udziałem pojazdów. W razie powstania takich zdarzeń istnieje obowiązek uczestnictwa przedstawiciela firmy transportowej i likwidatora szkód ze strony zakładu

ubezpieczeń w zgłoszeniu szkody, oględzinach miejsca zdarzenia<sup>5</sup>. W razie poważniejszych awarii pojazdu może być rozważana ze strony firmy transportowej opcja pojazdu zastępczego<sup>6</sup>. Dodatkowo firmy ubezpieczeniowe oferują produkt pod nazwą All risk tzn. ubezpieczenie od wszystkich ryzyk (zagrożeń) [Sikora 2014]. Należy być bardzo ostrożnym w tym ubezpieczeniu, gdyż w OWU zawartych jest wiele wyłączeń. Dodatkowo zakłady ubezpieczeń oferują ubezpieczenie towarów w transporcie czy ubezpieczenie spedytora.

W ostatnich latach coraz częściej operatorzy firm flotowych oceniają funkcjonowanie kompleksowe poszczególnych rodzajów, typów pojazdów. Pod pojęciem kompleksowego spojrzenia na pojazdy rozumie się minimalizację nie tylko kosztów zakupu ale i utrzymania pojazdów. W ramach kosztów utrzymania rozpatrywanych jest wiele czynników wpływających na ich wielkość, np. koszty paliwa, koszty remontów, konserwacji, kosztów spełnienia norm czystości Euro 5 czy Euro 6.

Dostrzega się relację: im większy wydatek początkowy na zakup pojazdu tym mniejsze koszty utrzymania jego w przyszłości [Brach 2013, 30-33].

Dla menagerów firm transportowych dążących do obniżenia kosztów bezpośrednich ważna jest gospodarka częściami zamiennymi [Części z odzysku]. Wiele podzespołów zamontowanych do samochodów przez autoryzowane stacje obsługi pochodzi z tzw. „drugiego obiegu”. Dla właścicieli pojazdów są to części nabywane po niższej cenie, jednak z brakiem gwarancji bezproblemowej dalszej ich pracy. Do regeneracji mogą być poddane np. alternatory, rozruszniki, przekładnie kierownicze, silniki wycieraczek, zaciski hamulcowe. Pomimo, że części regenerowane nie cieszą się popularnością właściciele firm wolą części oryginalne<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Por. m.in. dyskusje na temat warsztatów, rzeczoznawców, likwidatorów na łamach Miesięcznika ubezpieczeniowego 10/2014, s. 6-14, a także M. Świtalski, *Krajowe Giełdy Napraw*, Miesięcznik ubezpieczeniowy 6/2013, s. 5.

<sup>6</sup> Pod pojęciem awarii pojazdu rozumieć będziemy zdarzenie pochodzące z zewnątrz, które uniemożliwi dalszą jazdę (zawieszenie, awaria silnika, zespołu napędowego).

<sup>7</sup> Patrz dyskusja na temat części zamiennych dla pojazdów samochodowych na łamach Miesięcznika Ubezpieczeniowego, Luty 2006, s. 10-22.

## ROZLICZENIA FINANSOWE FLOT SAMOCHODOWYCH

Plagą dla branży transportowej są zobowiązania, które trudno odzyskać od klientów. Funkcjonowanie „na kredyt” wielu firm korzystających z usług transportowych, zatory płatnicze, niewypłacalność kontrahentów powoduje, że przewoźnicy są bezradni i ponoszą straty finansowe<sup>8</sup>.

Bankructwa dotyczą także firm transportowych<sup>9</sup>. Wiadomym jest, że firmy transportowe są elementem logistyki tj. łańcuchu dostaw. Każde ogłoszenie upadłości czy powstanie zatoru płatniczego niezwłocznie oddziałują na firmę transportową. Warto także wiedzieć, że najczęściej upadłości i zatorów płatniczych jest w dziale budownictwa, gdzie transport towarów na place budowy a także inne wykorzystanie transportu jest kluczowym elementem jej funkcjonowania<sup>10</sup>.

Aby temu zjawisku zapobiec i pomagać w windykacji długów wprowadza się Rejestr Dłużników Transportowych (RDT) [*Dobry sposób na złe długi*]. W odniesieniu do Biura Informacji Gospodarczej oraz Banku Danych Kredytowych, RDT jest bazą danych firm spedycyjnych, produkcyjnych, handlowych, usługowych, które nie płacą za zlecenie przewozu ładunków w ustalonym czasie. Instytucje, które zostały wpisane do RDT tracą reputację, wiarygodność i zostają stopniowo wyeliminowani z rynku. Do rejestru można zgłaszać nieodzyskane należności nawet sprzed paru lat.

Ponadto w 2009 r. Spółka Logintrans – operator Europejskiej Giełdy Transportowej TRANS wprowadziła nową wersję Trans 3.0 z systemem ocen i komentarzy użytkowników w pakiecie „Bezpieczna Firma” [*Sposób na nieuczciwych*]. Wykorzystanie tego pakietu ma wyeliminować z giełdy nieuczciwych przedsiębiorców. Jest to zestaw usług pozwalający uniknąć nierzetelnych lub niewypłacalnych firm zlecających ładunki. Nowością jest także Index TransRisk, czyli wskaźnik wiarygodności płatniczej biorący pod uwagę terminowość i rzetelność płatniczą.

---

<sup>8</sup> Warto wiedzieć, że co roku ukazuje się ogólnopolski raport pt. InfoGłóg przedstawiający stan zadłużenia o klientach podwyższonego ryzyka.

<sup>9</sup> Por. m.in. R. Rolbiecki, *Bankructwa i upadłości sądowe przedsiębiorstw w sektorze TSL w Polsce*, Biuletyn BPISiL 1-3/2013, s. 20-25.

<sup>10</sup> Por. m.in. A. Woźniak, *Spirala długów wciąż blokuje rozwój firm*, Rzeczpospolita 28 września 2010.

## ZAKOŃCZENIE I WNIOSKI

W Polsce obserwujemy dynamiczny wzrost popytu na przewozy transportem samochodowym. Aby sprostać tym zadaniom powstało wiele przedsiębiorstw, które zajmują się zarobkowo przewozem. Z artykułu wynika, że:

- liczba samochodów w bazach stopniowo wzrasta,
- na szczeblu zakładu (małego, średniego przedsiębiorstwa) zarządzaniem flotą zajmują się menedżerowie flot,
- w zarządzaniu flotą pojazdów wykorzystuje się coraz to nowsze technologie telematiki w celu racjonalizacji kosztów utrzymania flot samochodowych.

Podjęty temat nie został wyczerpany, lecz zasygnalizowany. Konieczne są dalsze badania.

## SPIS LITERATURY

- Bednarski C., *Pełna kontrola wydatków*, „Ciężarówka” 11/2010, s. 56-57.
- Bednarski C., *Przewoźnik zawodowiec*, „MOC” 3/2011, s. 28-29.
- Brach J., *Stralis Hi-way – by zwiększyć przychody i zredukować koszty*, cz. 1, „Ciężarówka i autobusy”, 9/2013, s. 30-33.
- Brauch J., *Oszczędnie, oszczędniej, optifuel*, „Ciężarówka” 12/2011, s. 18-20.
- Cenne informacje zawsze na czas*, „Ciężarówka”, październik 2012, s. 60.
- Części z odzysku*, „Ciężarówka” styczeń 2006, s. 68-69.
- Dobry sposób na złe długi*, „Ciężarówka”, kwiecień 2008.
- Flota pod kontrolą*, „Ciężarówka” 12/2007, s. 18.
- Flotowe trendy w ubezpieczeniach*, „Gazeta Ubezpieczeniowa” 29 marca-4 kwietnia 2016 r.
- Gawrzychowski M., *Pięć samochodów w firmie wystarczy do zakupu ubezpieczenia flotowego*, „Dziennik Gazeta Prawna” 24.II.2011 r.
- Gdy liczy się czas*, „MOC” 7-8/2009, s. 49.
- Goodyear wspiera wzrost efektywności kosztowej i organizacyjnej*, „Ciężarówka i autobusy” 12/2013, s. 50.
- GUS, Transport. Wyniki działalności w 2014 r., Warszawa 2015.
- GUS, Transport. Wyniki działalności w latach 2005-2009.
- Kosicka E., *Wymagające floty*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy” 11/2006, s. 39-41.

- Lewicki W., *Systemy pozycjonowania i ich zastosowanie w monitoringu oraz w zarządzaniu flotą pojazdów, rozwój techniki samochodowej, ubezpieczenia komunikacyjne*, Radom 17.VI.2013, s. 155-171.
- Moduł kontroli i współpracy*, „Ciężarówki” październik 2007, s. 24-26.
- Redmer A., Kiciński M., Rybak R., *Zarządzanie samochodowym taborem ciężarowym – metody*, „Gospodarka materiałowa i logistyka” 4/2014, s. 11-18.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE
- Scania Fleet Management – pańskie oko konia tuczy*, „Ciężarówki i autobusy” 11/2011.
- Sikora P., *Flota z dobrą polisą sprawi firmie mniej kłopotu na drodze i w garażu*, „Rzeczpospolita” 3 maja 2014 r.
- Skibińska R., *Jak dobrze zabezpieczyć flotę*, „Rzeczpospolita” 2 stycznia 2015.
- Sposób na nieuczciwych*, „Ciężarówki” 3/2009, s. 23.
- Stachowiak P., *Ryzyka objęte ubezpieczeniem*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy”, styczeń 2008, s. 30-32.
- Szczerba B., *Floty bez taryfy ulgowej*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy” lipiec/sierpień 2009, s. 10-12.
- Telematyczny pomocnik*, „Ciężarówki”, kwiecień 2013, s. 46-47.
- Transport przewidywalny*, „Ciężarówki” 7-8/2010, s. 33.
- Ubezpieczenie zagranicznych delegacji dla firm transportowych*, „Gazeta ubezpieczeniowa” 15-21 marca 2016.
- Urbaniak P., *(Nie) Uniwersalne zarządzanie flotą*, „Flota” wrzesień 2012, s. 34.
- Wszystko jak na dłoni*, „Ciężarówki” 2/2008, s. 68.
- Zuzewicz K., Konarska M., Łuczak A., *Problematyka wypadkowości kierowców flotowych*, „Bezpieczeństwo pracy”.