



Fleet &
Mobility


VECTORI AI SCHIMBĂRII

Provocări și oportunități în
sectorul transporturilor rutiere din Europa

Cuprins

P. 3	Introducere
P. 5	Rezumat
P. 6	Piața transporturilor de mărfuri și evoluția activității
P. 6	Europa Centrală și de Est
P. 7	Europa Occidentală
P. 8	Cabotajul și factorii care favorizează creșterea
P. 9	Provocările și oportunitățile administratorilor de flote
P. 10	Deficitul de șoferi calificați
P. 14	Provocările gestionării flotelor
P. 17	Gestionarea costurilor operaționale complexe
P. 20	Spațiile de parcare securizate
P. 21	Concluzii

Introducere

 În calitatea noastră de partener al transportatorilor rutieri în activitatea lor de zilnică, noi, cei de la Edenred, sprijinim gestionarea mai eficientă a flotelor și surmontarea provocărilor cu care se confruntă administratorii de flote din sectorul transportului de mărfuri.



Indiferent dacă își desfășoară activitatea în Franța, Polonia sau Spania, indiferent dacă exploatează un singur camion sau o flotă de 300 de vehicule, transportatorii rutieri se confruntă cu toții cu provocări similare, în principal efortul permanent de a menține o marjă de profit sănătoasă. Clienții noștri își exprimă îngrijorarea privind intensificarea concurenței și introducerea de obstacole legislative care continuă să le afecteze activitatea. Aceste preocupări stringente sunt și mai mult amplificate de apariția noilor tehnologii, generate de angajamentele politicilor ecologice care promit să transforme sectorul transportului rutier.

Dincolo de senzația creată de electrificare și de inovațiile revoluționare, sectorul continuă să evolueze într-un ritm constant, confruntându-se cu provocările cotidiene. Deficitul de șoferi calificați și capacitatea de a gestiona conduita acestora a devenit principala preocupare a administratorilor de flote, în timp ce provocările legate de gestionarea cheltuielilor de exploatare sunt tot mai complexe. Progresele tehnologice din domeniul soluțiilor de plată a cheltuielilor cu combustibilul, taxele de drum și mentenanță, alături de evoluțiile serviciilor de asistență telematică și suport ușurează viețile administratorilor de flote. **Ceea ce ne străduim să realizăm este identificarea soluției corecte, care să simplifice lucrurile pentru fiecare vehicul și fiecare flotă, indiferent dacă traversează continentul sau livrează un colet în imediata apropiere.**

Edenred este partenerul de zi cu zi al întregului ecosistem al pieței muncii și un actor important în domeniul soluțiilor de mobilitate și management al flotelor. Beneficiem de experiență și cunoștințe vaste în ceea ce privește activitatea de transport rutier din Europa prin intermediul companiei noastre, **UTA**, care este al doilea cel mai mare furnizor european de soluții de mobilitate și management al flotelor, alături de alte companii locale, precum **La Compagnie des Cartes Carburant** din Franța și **The Right Fuel Card Company** din Regatul Unit. Prin intermediul cardurilor, aplicațiilor mobile și dispozitivelor instalate la bordul vehiculelor, **Edenred furnizează soluții de plată a combustibilului, taxelor de drum și serviciilor de mentenanță sprijinind administratorii de flote din punct de vedere operațional.** Dincolo de toate acestea, deținem cunoștințe și experiență în domeniul beneficiilor și stimulentele pentru angajați, ajutând companiile să atragă și angajeze personal calificat, în principal șoferi de camion. **Abordarea noastră orientată spre client, în combinație cu capacitățile tehnologice avansate, vizează să reducă complexitatea prin simplificarea gestionării flotelor și optimizarea costurilor printr-o integrare armonioasă.**

Pentru a ne înțelege mai bine clienții și piața europeană a transportului de mărfuri în general, am realizat numeroase interviuri cu transportatori de toate dimensiunile, provenind din țări europene cheie. **Obiectivul prezentului document este să vă informeze cu privire la cele mai recente informații și cunoștințe pe care le-am obținut cu privire la piața europeană a transporturilor rutiere.**

Sper că vă va face plăcere să citiți această lucrare, iar echipele Edenred vă stau la dispoziție în cazul în care doriți informații suplimentare pe această temă.

Antoine Dumurqier
COO Edenred Fleet & Mobility Solutions





Rezumat

- Prezentul document ne oferă o modalitate de a vă comunica cele mai recente informații și cunoștințe pe care le-am obținut cu privire la sectorul european al transporturilor rutiere. **Am interviat administratori de flote din întreaga Europă, reprezentând transportatori de toate dimensiunile, pentru a înțelege mai bine provocările și oportunitățile cu care se confruntă acest sector.**
- În pofida limitărilor impuse de declinul climatului economic din Europa, **sectorul transporturilor rutiere a realizat o creștere susținută și continuă să sprijine activitatea economică la toate nivelurile.** Creșterea investițiilor și a competitivității costurilor a condus la dobândirea de către **țările din Europa Centrală și de Est a unui statut de actor principal** în sectorul transporturilor rutiere. Polonia a depășit Germania devenind principala țară din domeniul transporturilor în Europa, în timp ce dezvoltarea comerțului electronic și **progresele tehnologice din domeniul gestionării flotelor** sprijină creșterea și eficiența, care, la rândul lor, ameliorează utilizarea capacității vehiculelor și ușurează munca administratorilor de flote.
- Principala provocare identificată este legată de deficitul de șoferi la nivelul întregii Europe și de nevoia de a gestiona conduita acestora.** Având în vedere că, potrivit estimărilor, sunt necesari 100.000 de șoferi pentru a remedia deficitul de personal calificat, sectorul se confruntă cu o creștere a costurilor salariale, cu faptul că trebuie să apeleze la personal cu calificare mediocră și cu necesitatea de a adopta capacități telematice pentru a crește eficiența. Administratorii de flote au remarcat importanța pachetelor salariale competitive, care trebuie să includă beneficii financiare și extrasalariale, pentru a crește retenția șoferilor de top.
- Au fost propuse și dezbătute reguli la nivelul întregii Uniuni Europene privind detașarea șoferilor, pentru a clarifica condițiile de remunerare a șoferilor potrivit tipului de operațiuni care le sunt alocate.** Includerea unei perioade de așteptare de 96 de ore pentru combaterea cabotajului sistematic și necesitatea ca vehiculele să revină în țara de origine la fiecare opt săptămâni. În plus, vehiculele comerciale ușoare vor fi sub incidența aceluiași reguli privind accesul la piață precum vehiculele comerciale grele. În final, transportatorii vor avea obligația de a suporta cazarea șoferilor pe perioade de odihnă de 45 de ore, eliminând astfel nevoia acestora de a rămâne în cabină. În fine, va fi introdusă treptat în uz, începând cu 2023, a doua versiune a tahografelor inteligente.
- Deoarece **costul achiziționării de noi vehicule continuă să crească**, administratorii de flote caută noi modalități de a reduce această povară financiară fără a înregistra o creștere a costurilor cu mentenanța. Apariția modelelor operaționale de leasing și închiriere, împreună cu apariția combustibililor alternativi, cresc în importanță. Deși adoptarea combustibililor alternativi la vehiculele de mare tonaj rămâne limitată din motive legate de tehnologie și infrastructură, se preconizează că rata lor de adoptare va crește odată cu progresele din viitorul apropiat.
- Pentru toți transportatorii, costurile rămân o provocare neîncetată. Adoptarea produselor care utilizează capacități avansate de achiziție și telematică asigură economii și o eficiență sporită pentru transportatori.** Soluțiile digitale pentru transportul de mărfuri reprezintă o astfel de rezolvare, oferind beneficii semnificative pentru administratorii de flote, preconizându-se că vor deveni omniprezente în anii care urmează.
- În final, remarcăm importanța spațiilor de parcare securizate și cum lipsa parcarilor securizate, în contextul în care acestea rămân în continuare o provocare pentru administratorii de flote din toată Europa.**

Prin adoptarea unei atitudini inovative, multe dintre schimbările cu impact asupra sectorului transportului rutier de mărfuri pot fi transformate în oportunități de creștere. Găsirea partenerilor potriviți care să ajute în legătură cu aceste schimbări este esențială pentru gestionarea operațiunilor zilnice, dar și pentru valorificarea la maximum a obiectivelor comerciale.

Piața transporturilor de mărfuri și evoluția activității

Deși Europa a fost afectată de condiții economice precare încă din 2009, creșterea investițiilor a făcut ca piața transporturilor rutiere de mărfuri să ajungă la valoarea de 350 miliarde de euro în 2019. Polonia și România au înregistrat creșteri solide în ultimii cinci ani, dezvoltându-se în medie de două ori mai rapid decât Franța și Germania. Începând cu 2015, economia spaniolă a devenit mult mai solidă, manifestându-se printr-o creștere constantă și un grad de încredere sporit din partea investitorilor în comparație cu perioada imediat următoare crizei financiare.

Europa Centrală și de Est

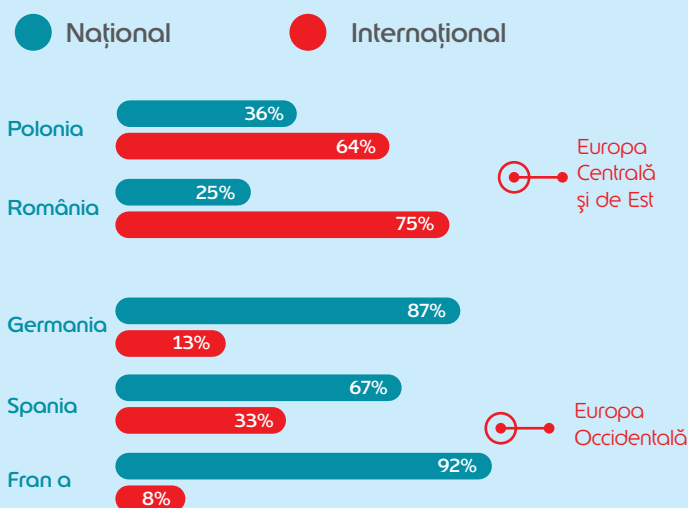
Polonia a devenit cel mai mare transportator rutier de mărfuri de pe continent, urmată de Germania. Sub aspectul volumelor transportate, Franța și Spania sunt concurenți puternici în transportul rutier din UE. **Polonia preia o cotă mai mare din transportul internațional, în timp ce Franța și Germania se concentrează în continuare asupra piețelor interne.** Deși 67% din activitatea de pe piața spaniolă a transportului rutier de mărfuri se desfășoară pe plan intern, această țară deține un important sector de transport internațional, care continuă să crească rapid. Competitivitatea costurilor și majorarea investițiilor din ultima decadă de pe piața poloneză au condus la o dezvoltare explozivă a sectorului, cu peste 34.000 de companii cu flote care se luptă pentru cotă de piață. Ca urmare a ritmului de creștere amețitor din ultima decadă, piața poloneză a devenit saturată. Nivelul ridicat al concurenței determină scăderea costurilor, marja de profit medie variind între 1,4% și maximum 2%.

Transportatorii mari și medii se consolidează și investesc în capacități avansate pentru a îmbunătăți ofertele de servicii și a obține o putere de negociere mai mare.

Drept urmare, există din ce în ce mai puține diferențe între companiile est-europene și cele vestice, deoarece tot mai multe dintre acestea interacționează și construiesc parteneriate. Multe organizații din Europa de Est investesc în capitalul uman; diferențele salariale se reduc între Franța și România, de exemplu. În plus, noile reglementări referitoare la orele de odihnă, combinate cu restricțiile de trafic, au majorat costurile per kilometru de la 0,93 euro/km la 0,95 euro/km în Europa de Est. Transportatorii mai mici, cu acces limitat la finanțare, în contextul unei piețe cu creștere și venituri mici, fac eforturi pentru a se dezvolta și a extinde capacitățile.

Piața românească a înregistrat o creștere solidă ca volum în ultimii ani, o mare parte din acea creștere provenind de la clienții internaționali. Serviciile de transporturi rutiere internaționale se clasează pe primul loc, aproximativ 75% din volumul total desfășurându-se dincolo de granițe. Costul relativ redus al transporturilor efectuate

Transportul rutier național și internațional pe țări (cotă procentuală din volumul total), 2017



EUROSTAT: Transportul rutier de mărfuri pe tipuri de transport, 2017

Clasamentul transportatorilor rutieri (milioane de tone per km, UE), 2017

Poziție	Țară	Volum 2017	Creștere 2016-2017
1	Polonia	335.220	15,3%
2	Germania	313.149	-0,8%
3	Spania	231.109	6,5%
4	Franța	167.691	7,6%
5	Regatul Unit	153.939	-0,7%
6	Olanda	67.513	-0,4%
7	România	54.704	13,6%
8	Republica Cehă	44.275	-12,0%
9	Suedia	41.851	-1,9%
10	Lituania	39.099	26,2%

EUROSTAT: Transportul rutier de mărfuri pe tipuri de transport, 2017



de operatorii români, datorită costurilor salariale reduse, a reprezentat un factor esențial pentru dezvoltarea sectorului transporturilor rutiere în România.

Potrivit **Directorului de Vânzări și Marketing al UTA, dl. Gabriel Moulenes**, „piața europeană a transporturilor rutiere este în principal formată din flote mici și medii. Deși în întreaga Europă există organizații mari, Polonia și țările baltice au cea mai mare pondere de flote mari”.



Europa Occidentală

Înainte de dezvoltarea sectorului polonez, Germania domina piața europeană a transporturilor, în special datorită creșterii sectoarelor de producție și export. În 2017, această țară a înregistrat, pentru prima dată după mai mulți ani, o scădere de 0,8% a cantității totale de mărfuri transportate pe cale rutieră.

Aproximativ 87% din transporturile rutiere de mărfuri sunt efectuate în interiorul granițelor Germaniei și numai 13% către țările vecine. O tendință similară se înregistrează și în Franța, cu peste 90% dintre transporturi fiind realizate pentru clienți autohtoni. Un factor major care limitează o mare parte din volumele transportate dincolo de granițele naționale este reprezentat de costurile operaționale relativ mari, care, în cele din urmă, majorează costurile totale ale transportatorilor. Piața franceză, impulsionată de majorarea cererii ca urmare a intensificării unor schimburi comerciale și tendințe, precum comerțul electronic, a înregistrat o creștere constantă a volumelor transportate.

Piața spaniolă, care înregistrează al treilea cel mai mare volum de transporturi din Europa, obține venituri semnificative din comerțul internațional. Redresarea economică din ultimii ani se reflectă în majorarea volumelor transportate, manifestată prin creșterea de 6,5% înregistrată în 2017. Dezvoltarea pieței spaniole a fost favorizată de capacitățile internaționale avansate ale acesteia. Mulți administratori de mari flote din Spania au investit masiv în capacități avansate, care le-au permis să ofere servicii de nivel înalt la prețuri competitive.

„Optimizarea încărcării camioanelor prin intermediul big data și al analizei încărcăturii va ajuta administratorii de flote să deruleze mai multe activități cu mai puțini șoferi și emisii mai mici”.



Gabriel Moulenes
Director de Vânzări și Marketing, UTA

„Piața oferă noi soluții, construite în special în jurul șoferului: odată cu răspândirea tot mai mare a tahometrelor digitale și a telematicii pentru vehicule, crește cererea de date legate de factorul uman. Noile posibilități legate de conduită deschid teme ca, de exemplu, cum să conduci mai bine pentru a economisi combustibil și a alege cea mai bună rută etc.”.

O tendință interesantă pe piața europeană a transportului rutier de mărfuri este creșterea numărului de operațiuni de cabotaj efectuate în țările vest-europene de transportatori din Europa Centrală și de Est. Germania și Franța sunt destinatările celor mai mari volume de cabotaj din Europa, majoritatea acestor operațiuni fiind derulate de transportatori polonezi.

Nivelurile cabotajului în Europa rămân nesemnificative în comparație cu volumele naționale totale, în principal ca urmare a naturii nestructurate sau ad-hoc a cabotajului și a relațiilor dintre expeditorii locali și transportatori. Tabelul referitor la cabotaj clasifică țările în funcție de volumul realizat în interiorul granițelor acestora, în același timp oferind o detaliere a țărilor care execută transportul.

Cabotajul și factori care favorizează creșterea

Un factor important care a constituit un stimulent pentru dezvoltarea pieței transportului rutier de mărfuri este explozia comerțului electronic, care, în Europa, a fost evaluat la 347 miliarde de dolari în 2017. **Susținut de proliferarea orașelor regiunilor cu număr mare de locuitori și coordonat prin coridoare de transport eficiente, comerțul electronic va crește la o valoare de peste 800 miliarde de dolari până în 2025, conform prognozelor.** Se preconizează că schimbările legislative așteptate vor impulsiona comerțul electronic transfrontalier din Europa prin eliminarea geoblocării (incapacitatea de a vinde unor clienți străini). **Creșterea vânzărilor internaționale are potențialul de a majora cererea de servicii de transport în interiorul și în afara Europei, oferind oportunități de dezvoltare pentru transporturile rutiere internaționale.**


În discuțiile cu dl. Gabriel Moulenes, reprezentant UTA, cu privire la direcția viitoare a soluțiilor pentru flote și oportunitățile de pe piață, el a precizat că eficiența și creșterea vor fi generate prin orientarea către șofer și prin adoptarea capacităților de date.



Comerțul electronic va crește la peste 800 miliarde de dolari până în 2025

Poziție	Țara în care are loc cabotajul	Milioane de tone-kilometri	Top 3 țări care realizează cabotaj	Cotă (%)
1	Germania	20.393	Polonia	64,3%
			România	6,2%
			Olanda	4,8%
2	Franța	11.242	Spania	22,2%
			Polonia	19,1%
			Lituania	10,7%
3	Italia	2.248	România	18,4%
			Polonia	17,7%
			Germania	13,5%
4	Belgia	1.871	Luxemburg	29,8%
			Olanda	28,5%
			Polonia	13,8%
5	Spania	1.674	Portugalia	43,9%
			România	23,1%
			Bulgaria	17,0%

Provocările gestiunii flotelor

 Sectorul european al transporturilor rutiere evoluează constant, pe măsură ce condițiile de pe piață creează noi provocări și oportunități pentru administratorii de flote. În următoarele pagini, vom elabora pe marginea fiecăreia dintre acestea, extrăgând informații din interviurile noastre cu transportatori mici, medii și mari din Europa¹.

Lipsa șoferilor disponibili pe piețele europene a devenit o preocupare principală a administratorilor de flote. În această secțiune, ne vom apleca asupra modului în care administratorii de flote găsesc și păstrează șoferii de top, asupra modului în care gestionează și ameliorează performanțele șoferilor cu carențe și asupra impactului pe care îl vor avea noile reglementări asupra sectorului.

Deficitul de șoferi calificați

Pagina 10



Gestionarea și menținerea camionului sau flotei în stare excelentă sunt esențiale pentru orice administrator de flotă. Vom analiza factorii majori legați de gestionarea flotelor, inclusiv achiziția și mentenanța acestora, dar și unele dintre preocupările legate de combustibilii noi și alternativi.

Provocările gestionării flotelor

Pagina 14



Provocarea universal valabilă pentru administratorii de flote este multitudinea costurilor. În această secțiune vom oferi o prezentare defalcată a diverselor costuri cu impact asupra industriei flotelor din Europa.

Gestionarea costurilor operaționale complexe

Pagina 17



Un factor cu impact major asupra transportatorilor din Europa este posibilitatea de a avea acces la parcări securizate. Această secțiune va dezbate nevoia de spații de parcare și disponibilitatea acestora în rețeaua rutieră europeană.

Spațiile de parcare securizate

Pagina 20



¹ Flote mici (1-10 vehicule) | Flote medii (11-50 vehicule) | Flote mari (>51 vehicule)

Deficitul de șoferi calificați

După gestionarea flotelor, alături de siguranță și securitate, deficitul de șoferi calificați disponibili pe piețele europene a devenit o preocupare principală a gestionării flotelor. Deficitul de șoferi face ca salariile acestora să crească, produce o intensificare a concurenței pentru șoferii de top și creează un mediu în care companiile fac eforturi mai mari pentru a găsi și păstra conducătorii auto calificați. Importanța conduitei șoferilor este fundamentală pentru administratorii de flote, deoarece performanțele acestora au impact semnificativ asupra costurilor cu combustibilii și asupra rezultatelor generale.

În pofida diferențelor între piețele transporturilor din Europa de Est și Europa de Vest, un fenomen care continuă să ignore granițele este lipsa de șoferi. Perspectiva condusului, în special în weekenduri, a creat un transfer tot mai mare al forței de lucru către sectoare concurente, care oferă beneficii și oportunități superioare.

Găsirea șoferilor de bună calitate

Angajarea șoferilor bine pregătiți a devenit o provocare de top în sectorul european al transportului rutier. Deficitul este estimat la 100.000 de șoferi în Europa și continuă să crească.

Pe lângă recomandările prin viu grai, care a fost o metodă de succes pentru micii transportatori, companiile epuizează toate canalele în timpul procesului de recrutare. **Mulți administratori de flote au constatat că recrutarea prin intermediul școlilor de șoferi și al programelor de pregătire este o sursă de luat în calcul.** Recrutarea prin intermediul agențiilor specializate a fost, de asemenea, adoptată pentru găsirea șoferilor de top, deși aceasta prevalează mai mult în rândul marilor transportatori.

Deficitul este estimat la 100.000 de șoferi în Europa și continuă să crească

Dincolo de utilizarea canalelor tradiționale și a platformelor online, care au o prezență națională și internațională, **companiile, mai ales cele din Franța, Germania și Spania, încep să stabilească parteneriate cu organizații pentru a găsi șoferi și forță de muncă disponibilă spre instruire.** Modelul merge până în punctul în care companiile oferă instruire și sponsorizează obținerea permisului de conducere.

Mulți administratori de flote fac eforturi tot mai mari pentru a recruta forță de muncă străină, deoarece există disponibilități mai mari de resurse umane provenind din economiile în curs de dezvoltare și nedezvoltate din Europa de Est și chiar din Africa. Am constatat că



mulți administratori de flote din Europa de Vest angajează șoferi de origine africană care s-au pregătit pe întregul continent. Pe de altă parte, operatorii polonezi angajează numeroși șoferi din Ucraina, deoarece nu există suficienți șoferi polonezi care să umple decalajul dintre cerere și ofertă.

„Colaborăm cu Crucea Roșie pentru a selecta noi șoferi printre imigranții care au venit recent din țările Africii Subsahariene odată cu recentul val”



Administrator de flotă spaniol,
3.000 de vehicule pentru clienți naționali și internaționali
din domeniul auto și al comerțului cu amănuntul



Păstrarea șoferilor motivați și de calitate

Necesitatea de a crea condiții de muncă bune pentru șoferi și flexibilitatea pieței complică misiunea administratorului de flotă.

Găsirea unui echilibru între pachetele de beneficii și nevoia de a urmări conduita șoferului, un subiect fierbinte în acest moment, este critică pentru păstrarea șoferilor de top.

Obiectivul este monitorizarea performanței șoferilor pentru a obține rezultate optime fără a pune presiune pe aceștia.

Mulți administratori de flote din cadrul transportatorilor mici și medii sunt de părere că, dacă oferă un salariu competitiv, un vehicul modern și un mediu sănătos și plin de respect, rezultatul va fi o fluctuație de personal redusă. Trebuie ținut cont de faptul că șoferii sunt adeseori departe de familiile lor și, drept urmare, gădesc binevenit sprijinul financiar oferit de angajatorii lor.

Dacă șoferii nu sunt susținuți astfel, aceștia pleacă din companie. Lucrătorii cu mobilitate ridicată, precum șoferii pe rute internaționale, apreciază de asemenea recompensele în natură, cum ar fi perioade de timp lungi petrecute alături de familiile lor. **Păstrarea șoferilor de top impune administratorilor de flote să ofere pachete și stimulente competitive, în același timp asigurând acces la dotările rutiere.** O cultură organizațională sănătoasă combinată cu beneficii generoase pentru angajați are un impact puternic asupra recomandărilor prin viu grai între șoferi și asupra abilității unei companii de transport de a găsi noi șoferi.

Gestionarea performanței șoferilor

Deficitul de șoferi înseamnă că, pentru multe companii, angajarea unor candidați care nu sunt ideali este singurul mod de a-și menține activitatea în mișcare. Rolul soluțiilor inteligente pentru condus este să asigure o acuratețe a livrărilor și o satisfacție a clienților superioare, precum și asupra consumului de combustibil și costurilor cu mentenanța.

Prima prioritate a administratorilor de flote este să aibă confirmarea că șoferii lor păstrează ruta corectă și ajung la destinație la timp. Utilizarea mijloacelor de urmărire digitală prin geolocalizare este esențială pentru asigurarea unei supravegheri și a fost adoptată la scară largă în întreaga Europă.

„Atragerea personalului este un aspect cheie în sectorul nostru. Deși salariile se încadrează de obicei în anumite intervale, aici, în Germania, căutăm să oferim stimulente alternative precum: prime de Crăciun, gustare după ora 18, băuturi calde gratuite, servicii medicale oferite de companie și alte lucruri similare”.



Administrator de flotă german,
45 de vehicule pentru clienți
naționali și internaționali



Beneficii pentru angajați

- Cazare
- Tichete de masă
- Cadouri și programe de recompensă
- Platformă de economii
- Primă de Crăciun
- Facilități la drum - club rutier și comunități de socializare



Beneficii financiare

- Asigurare de sănătate
- Pensie privată
- Împrumuturi cu dobândă preferențială

Administratorii de flote au arătat că diferența de consum de combustibil între șoferii cu performanțe de top și cei cu performanțe nesatisfăcătoare variază între 10% și 20%. **Deoarece costurile cu combustibilul ajung la peste 30% din cheltuielile de operaționale totale, conduita șoferului are un impact esențial asupra profitului.** Îmbunătățind astfel conduita șoferului, administratorii de flote au descoperit că, drept urmare, costurile de mentenanță se reduc la rândul lor. O modalitate de a stimula o bună conduită a șoferilor este prin intermediul unor prime trimestriale și al unor concursuri.

Șoferii de top pot face economii de costuri cu combustibilul între 10% și 20%

Transportatorii utilizează la scară largă capacitățile telematice, care urmăresc și înregistrează de câte ori frânează șoferul, când se schimbă treapta de viteză, date provenite de la odometru și cât de mult stă vehiculul în ralanti. Aceștia sunt doar câțiva dintre factorii luați în considerare, însă aceștia au permis companiilor să realizeze economii utile în privința cheltuielilor cu combustibilul. **Multe dintre companiile cu care avem relații oferă perfecționare pentru șoferi ca metodă de îmbunătățire a calificărilor șoferilor și a performanțelor companiei.**

Reglementarea muncii și orelor de odihnă ale șoferilor

Impunerea unor reguli pentru muncă și orele de odihnă ale șoferilor a modificat și mai mult gestionarea acestora. Complexitatea acestor reguli face ca șoferii și coordonatorii acestora să fie nevoiți să monitorizeze îndeaproape activitățile șoferului, să fie bine familiarizați cu procedurile și să își aloce timp pentru a înregistra aceste activități. Perioadele de odihnă, care au fost supuse unor reglementări destul de relaxate în multe țări, sunt vitale pentru păstrarea siguranței rutiere. În ultimii ani, s-au înregistrat eforturi tot mai mari pentru a pune în aplicare aceste reglementări. **Șoferii care nu respectă reglementările sunt pasibili de amendă și/sau de pierderea dreptului de a conduce. În unele țări, poate fi deschisă urmărirea penală împotriva administratorilor de companii.**

Pe lângă acumularea unor cunoștințe solide cu privire la reglementări, companiile ce dispun de resursele necesare investesc în capacități telematice, care informează șoferul și administratorul de flotă cu privire la orele conduse, când să înceapă perioada de odihnă, cum să maximalizeze productivitatea și care, în final, înregistrează activitatea pentru a fi raportată conform reglementărilor. Aceste soluții le permit șoferilor să se concentreze la ceea ce se pricepe cel mai bine, adică să conducă.

Costurile cu șoferii sunt estimate a fi cu 10-30% mai mici în Europa de Est în comparație cu Europa de Vest





Spre un nou cadru pentru transporturile rutiere europene

Climatul economic nefavorabil din Europa continuă să aplice presiune asupra mediului concurențial și abilității de a menține marjele de profit. În decembrie 2019, instituțiile UE au convenit în mod provizoriu asupra mai multor acte legislative în legătură cu timpii de conducere și odihnă, cabotaj și detașare. Se preconizează că aceste acorduri se vor transforma în reglementări până la mijlocul anului 2021. Acestea vor implica și adoptarea de noi legi naționale. Obiectivele finale sunt crearea unei concurențe mai corecte între țări, îmbunătățirea eficienței activităților de transport cu camioane și ameliorarea condițiilor de muncă și salarizare ale șoferilor. Asigurarea unei coexistențe armonioase a acestor obiective poate fi o provocare.

Detașarea șoferilor și cabotajul

Au fost propuse și dezbătute reguli la nivelul întregii Uniuni Europene privind detașarea șoferilor, pentru a clarifica condițiile de remunerare a șoferilor potrivit tipului de operațiuni care le sunt alocate.

Trebuie introduse mai multe derogări de la regulile privind detașarea pentru a asigura o concurență corectă între șoferii europeni și, în același timp, pentru a evita birocrăția.

Cabotajul definește situațiile în care un camion străin realizează transporturi la nivel național pe teritoriul unui stat membru UE imediat după un transport internațional din alt stat membru sau dintr-o țară din afara UE. Actuala legislație referitoare la cabotaj impune șoferilor o limită de trei curse de cabotaj într-un interval de șapte zile. **Potrivit acordurilor din decembrie 2019, regulile vor fi modificate pentru a preîntâmpina cabotajul sistematic, introducându-se o perioadă de așteptare de patru zile. Acest lucru înseamnă că același vehicul nu poate derula operațiuni de cabotaj în aceeași țară înainte de expirarea perioadei de 96 de ore.**

Camioanele care desfășoară operațiuni de transport internațional vor trebui să se întoarcă în țara de origine la fiecare opt săptămâni. Cel mai recent acord vizează combaterea societăților-fantomă prin consolidarea legăturii dintre țara de origine a unui operator și activitățile acestuia.

Vehicule comerciale ușoare

Pentru a elimina discrepanțele concurențiale, operatorii care utilizează vehicule comerciale ușoare vor intra sub incidența aceluiași reguli privind accesul pe piața transporturilor rutiere din Europa, precum și privind timpii de condus și odihnă, precum operatorii de vehicule comerciale medii și grele. Modificările agreeate se vor extinde asupra camionetelor cu masa mai mare de 2,5 tone utilizate pentru transportul internațional.

Condiții mai bune pentru șoferi

Pentru a asigura condiții mai bune de odihnă pentru șoferi, perioadele de repaus de cel puțin 45 de ore vor trebui petrecute în afara vehiculului, în locuri de cazare „adecvate”. Orice cost aferent va fi suportat de angajator.

Tahografe digitale

Pentru a îmbunătăți supravegherea respectării legii și a timpilor de odihnă și a numărului de traversări ale granițelor, se va introduce progresiv **utilizarea versiunii a doua (V2) a tahografelor inteligente** care înregistrează automat activitățile șoferului. Noile camioane trebuie dotate cu tahograful V2 începând cu 2023, iar toate tahografele analoge vor fi re tehnologizate până în 2024. În fine, toate tahografele inteligente V1 trebuie înlocuite cu tahografele V2 până în 2025.

Provocările gestionării flotelor

Operarea unei flote de vehicule este o activitate costisitoare care necesită resurse și bugetare. Găsirea unui echilibru între nevoia de vehicule moderne și capacitatea de a exploata mai mult timp un vehicul mai vechi definește multe dintre deciziile pe care trebuie să le aibă în vedere administratorii de flote. Această secțiune analizează unele dintre modalitățile prin care administratorii de flote pot să își optimizeze activitatea de gestionare a flotelor și prezintă unele dintre tendințele înregistrate pe piață.

Achiziționarea de noi vehicule

Achiziționarea directă de noi vehicule a necesitat întotdeauna cheltuieli de capital mari din partea transportatorilor. Nevoia continuă de a reînnoi flota cu vehicule moderne, care să fie fiabile și să ofere tehnologii de ultimă oră, este un factor ce nu poate fi ocolit de operatorii moderni. Un alt factor care încurajează reînnoirea flotei este majorarea taxelor de drum în funcție de clasa de emisii EURO. **Principiul „poluatorul plătește” va face ca vehiculele cu emisii mai mari de CO2 să plătească taxe de drum mai mari începând cu jumătatea anului 2020. Din fericire, instituțiile de finanțare, alături de producătorii de vehicule, au introdus o multitudine de opțiuni pentru transportatorii europeni.**

Modelele bazate pe leasing și închiriere au fost adoptate extrem de rapid, aceste contracte oferind mai multă flexibilitate clienților și satisfăcând multe dintre nevoile operaționale, cum ar fi mentenanța.

Acest lucru este valabil mai ales în acest moment în care tendințele tehnologice, timpii de încărcare mai mari, consolidarea sectorului și deficitul de șoferi forțează operatorii către planuri operaționale mai scurte și angajamente de capital mai mici, care, la rândul lor, stimulează dezvoltarea pe piață a unor soluții flexibile privind proprietatea asupra vehiculelor.

Modelul bazat pe închiriere oferă mari beneficii pentru transportatorii care operează pe piețe volatile, permițându-le să își limiteze expunerea la riscuri.

Cota totală a soluțiilor bazate pe leasing și închiriere pe piețele europene cheie a depășit deja nivelul de 70%. Leasingul reprezintă cea mai comună metodă de achiziționare a vehiculelor în rândul transportatorilor, nivelul cel mai mare, de 80%, fiind atins în Spania și Polonia, unde administratorii de flote au devenit tot mai reticenți la riscuri.

„De obicei cumpăram vehiculele, dar ultimele noastre patru camioane sunt achiziționate în regim de leasing, astfel încât să putem avea și camioane mai noi”



Administrator de flotă polonez,
7 vehicule pentru clienți internaționali
din sectorul alimentar și industria pieselor auto

„Până la urmă, toate camioanele noastre vor fi închiriate. Am încercat toate formele disponibile de finanțare și am constatat că închirierea este cea mai convenabilă pentru noi. Ne oferă cea mai mare valoare adăugată”.



Administrator de flotă spaniol,
50 vehicule cu capacități de
refrigerare pentru clienți naționali
din comerțul cu amănuntul

Leasingul și închirierea reprezintă 70% din înmatriculările de vehicule noi de pe piețele europene cheie

Aceste opțiuni de finanțare se dezvoltă într-un ritm constant și perspectiva până în anul 2025 este pozitivă în toate țările europene cheie. Am constatat că transportatorii mai mari în general colaborează mai îndeaproape cu producătorii originali pentru vehiculele în regim de leasing și închiriere, în timp ce transportatorii mai mici tind să colaboreze mai mult cu partenerii de leasing naționali și regionali.

Din perspectiva ratelor de înlocuire a vehiculelor, Franța și Germania își reînnoiesc anual aproximativ 10% din parcul național. Piețele din Spania, Polonia și România își reînnoiesc parcul într-un ritm mai lent, de 3-4% în medie, rezultatul fiind parcuri mai îmbătrânite și care impun o activitate de mentenanță mai intensă. **Ritmul de înlocuire mai rapid are drept rezultat o vârstă medie a vehiculelor de 7,6 ani în Franța și de 8,7 ani în Germania.**



Aceasta spre deosebire de vârsta medie a parcului de vehicule din România, care este de 15 ani, și a celor din Spania și Polonia, care este între 12 și, respectiv, 13 ani.

Orientarea mai pregnantă a marilor operatori către piața internațională înseamnă că flotele mai noi sunt esențiale pentru menținerea unor capacități de transport pe distanțe lungi, fără incidente, pe întregul continent. Pe lângă numărul mai mic de întârzieri, clienții internaționali cu încărcături de mare valoare tind să solicite respectarea celor mai noi standarde în materie de livrare la momentul corect, precum și vehicule de ultimă generație.

Pe măsură ce vehiculele îmbătrânesc, acestea sunt trecute pe rute naționale, mai scurte, și apoi casate, deoarece devin neprofitabile. Transportatorii mai mici, cu acces redus la capital, operează adeseori cicluri de viață mai lungi pentru vehicule, ceea ce diminuează fiabilitatea.

Gestionarea mentenanței vehiculelor

Costurile cu mentenanța sunt o dilemă: fie se poate cheltui mai mult pentru vehicule mai noi, fie se plătește prețul costurilor mai mari cu mentenanța. **În timp ce multe companii derulează programele**

interne de mentenanță , majoritatea contractelor de leasing de pe piață includ și acest aspect. În cazul vehiculelor achiziționate, administratorii de flote duc în general vehiculele noi la producătorul original pentru service în garanție sau la ateliere de service după expirarea garanției. Alte practici des întâlnite sunt utilizarea programelor de loialitate la ateliere și garanția extinsă.

Mentenanța este, în mod tradițional, de natură reactivă. Aceasta este situația în care un vehicul se defectează și este dus pentru reparații. O practică mai nouă, care câștigă teren, este mentenanța predictivă. **Mentenanța predictivă utilizează telematica vehiculelor și date în timp real pentru a preîntâmpina defectările potențiale și atenționează administratorul de flotă că vehiculul necesită atenție înainte de a fi trimis din nou la drum.** Aceasta face ca transportatorii să economisească costurile cu timpii de nefuncționare și cu tractarea și, în același timp, se evită, în multe cazuri, situația în care vehiculul suferă avarii suplimentare, care ar fi remediate cu costuri mai mari. Aceste capacități de diagnosticare reprezintă o mină de aur pentru producătorii originali, deoarece le permite acestora, în primul rând, să reducă costurile cu garanția și, în al doilea rând, să vândă soluții de date către administratorii de flote și ecosistemul aferent către atelierele de service.



Combustibili alternativi și electrificare

Vehiculele comerciale medii și grele alimentate cu combustibili alternativi câștigă avânt, numeroși producători dezvoltând și lansând pe piață vehicule cu emisii reduse. Pentru administratorii de flote care analizează opțiunile de a adăuga vehicule cu combustibili sau grupuri motopropulsoare alternative la flota lor, există numeroase elemente de luat în considerare.

Gazul natural lichefiat (GNL), care este utilizat de ceva vreme la vehiculele comerciale medii și grele, reduce spectaculos emisiile de particule și oxid de azot (NOx) în comparație cu limitele Euro VI. **GNL reprezintă o opțiune viabilă pentru achizițiile de vehicule, dar costul achiziționării și exploatării vehiculelor pe GNL, împreună cu lipsa infrastructurii de alimentare pe rutele majore sau la nivel intern, impune limitări adoptării acestuia.**

Deși vehiculele electrice au câștigat tot mai multă atenție în presă, producători precum Tesla, Mercedes Benz și mulți alții anunțându-și intenția de a lansa vehicule medii și grele, se consideră că intrarea vehiculelor electrice în sectorul transporturilor rutiere comerciale grele va avea loc numai atunci când investițiile în această tehnologie vor fi competitive și vor oferi avantaje în ceea ce privește costul total al proprietății.

Un factor major care afectează costul total este masa acumulatorilor, care, potrivit reglementărilor privind masa maximă admisă, impune diminuarea masei încărcăturii.

Observăm utilizarea cu succes a vehiculelor comerciale electrice de dimensiuni medii în scenarii de utilizare specifice, în care încărcăturile sunt ușoare și distanțele sunt scurte.

Progresele tehnologice în domeniul grupurilor motopropulsoare electrice și cu pile de combustie ar putea duce, în cele din urmă, la o trecere către flote bazate pe combustibili alternativi. Pentru ca acest lucru să se întâmple, **costul proprietății și povara finanțării vehicule alternative bazate pe energie verde ar trebui să ofere beneficii similare sau mai bune decât vehiculele diesel din prezent.** Va mai dura ceva timp până când utilizarea combustibililor alternativi și electrificarea vor deveni norma în domeniul vehiculelor grele. După introducerea vehiculelor electrice, anticipăm apariția camioanelor autonome în jurul anului 2030, care vor oferi transportatorilor beneficii semnificative sub aspectul costurilor. Se preconizează că utilizarea acestora în modele de transport între terminale va transforma radical acest sector, prin diminuarea costurilor cu salariile și prin creșterea nivelurilor de utilizare a vehiculelor.



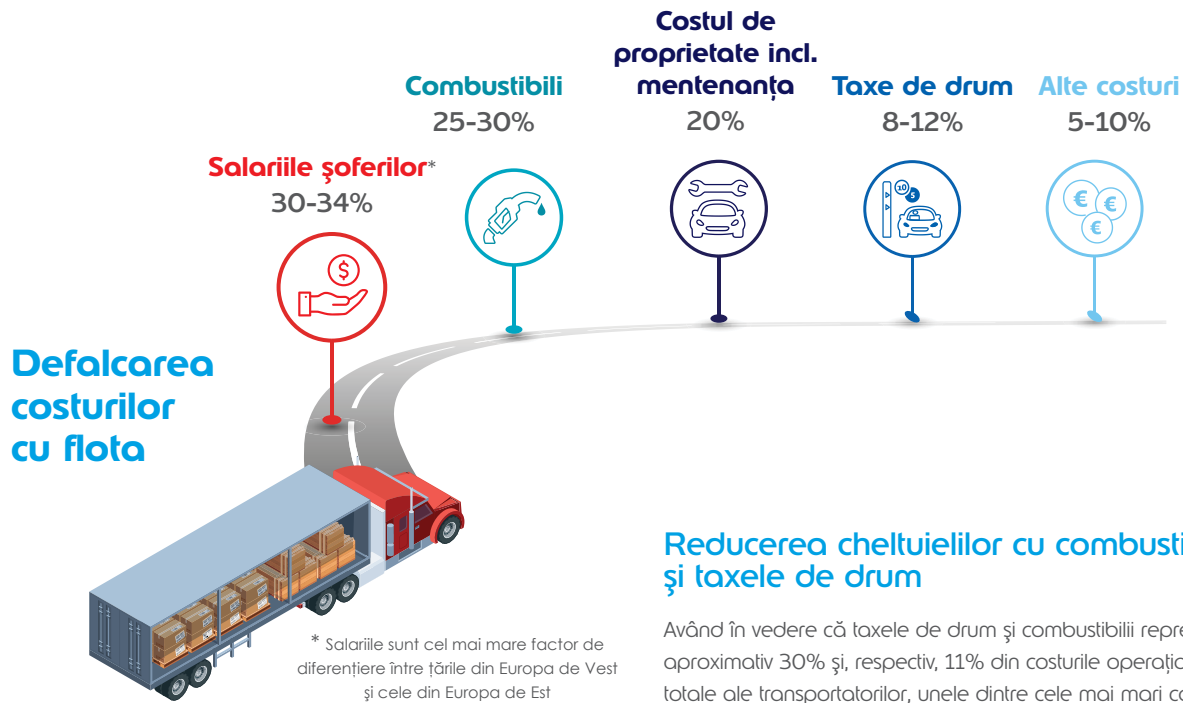
„Vehiculele comerciale ușoare electrice pot fi o opțiune interesantă pentru compania noastră, datorită naturii activității noastre de transport regional, atunci când ne deplasăm în interiorul sau în jurul zonelor urbane. Totuși, costul mai mare de achiziție a vehiculului și autonomia limitată din prezent le face să nu fie o alegere viabilă în acest moment”.



Administrator de flotă german,
45 de vehicule pentru clienți
naționali și internaționali

Gestionarea costurilor operaționale complexe

Provocarea universal valabilă pentru administratorii de flote este gestionarea multitudinii de costuri. În medie, cel mai mare cost pentru orice operator este reprezentat de salariile șoferilor, urmat de cheltuielile cu combustibilul și cu taxele de drum. Costurile sunt afectate de factori precum diferențele între țări în ceea ce privește salarizarea, prețul combustibilului, taxele și orientarea către transportul pe distanțe scurte sau lungi. În funcție de dimensiunea flotei și de condițiile de pe piață, diverse alte costuri legate de flotă și soluțiile telematice complică misiunea administratorului de a ține compania pe linia de plutire.



Problema creșterii salariilor șoferilor

Salariile șoferilor reprezintă principala cheltuială pentru transportatori, în special cei care operează în Europa Occidentală. Șoferii germani și francezi sunt cel mai bine plătiți din Europa; deficitul de șoferi de pe piață și reglementările au ridicat nivelul salarial al șoferilor în ultimul deceniu.

În discuțiile cu administratorii de flote, am constatat că costurile cu șoferii reprezintă aproximativ 30% sau mai mult din costurile totale în Europa Occidentală, în timp ce operatorii polonezi și români plătesc șoferilor lor salarii cu 10-30% mai mici. Reducerea costurilor cu șoferii pune mai multe probleme administratorilor de flote, deoarece dezavantajul pierderii șoferilor de top este mult mai dăunător profitabilității. Multe companii din Europa au putut să mențină costurile cu șoferii la niveluri reduse prin angajarea de imigranți cu drept de rezidență, care solicită salarii mai mici.

În astfel de cazuri, trebuie menținute condițiile de muncă și calitatea prestațiilor. Se preconizează că noile reglementări propuse, discutate mai sus, vor avea un efect la scară largă asupra salariilor șoferilor în întreaga Uniune Europeană.

Reducerea cheltuielilor cu combustibilii și taxele de drum

Având în vedere că taxele de drum și combustibilii reprezintă aproximativ 30% și, respectiv, 11% din costurile operaționale totale ale transportatorilor, unele dintre cele mai mari companii au negociat prețurile cu furnizorii și autoritățile. În alte cazuri, companiile au format asociații pentru a negocia prețuri reduse cu efecte similare. **Din păcate, operatorii mici și medii independenți nu au capacitatea de a realiza economii semnificative.**

Combustibilul și taxele de drum reprezintă 40% din costuri

„Soluțiile de plată a taxelor de drum și cardurile de combustibil sunt o modalitate pentru noi pentru a monitoriza costurile cu combustibilii și taxele de drum și ca șoferii noștri să nu facă abuz de cheltuieli”.



Administrator de flotă francez,
6 vehicule pentru clienți naționali

O soluție pentru administratorii de flote este să profite în mod indirect de puterea de negociere a intermediarilor, cum sunt furnizorii de soluții de plată a combustibilului și taxelor de drum. Datorită volumelor mari necesare, intermediarii au capacitatea de a negocia reduceri la prețul combustibilului și taxelor de drum, care, în anumite cazuri, sunt transferate către clienții lor, alături de alte servicii cu valoare adăugată. O soluție alternativă, care este aplicată în întregul sector, este alimentarea numai la anumite benzinării care oferă prețuri competitive la combustibili.

Cealaltă abordare eficace este ameliorarea performanțelor șoferilor prin instruire sau prin monitorizarea achizițiilor și conduitei acestora. Cardurile de combustibil și unitățile de taxare rutieră oferă un anumit nivel de control asupra cheltuielilor. De asemenea, acestea le oferă administratorilor de flote rapoarte și instrumente pentru gestionarea eficientă a flotei și a costurilor. Așa cum am discutat mai sus, **mulți transportatori adoptă capacități de telematică avansate care monitorizează conduita șoferului în timpul programului de lucru prin înregistrarea acțiunilor acestuia în timp real, în același timp oferind înregistrări video din cabină.**

Un element important care s-a dovedit util în reducerea costurilor și a cărui valoare de piață a crescut la peste 4 miliarde de euro în Europa este utilizarea capacităților de rambursare a taxelor.

Ofertele de soluții de pe piață optimizează rambursarea de TVA și accize pentru anumite cheltuieli cum ar fi cele cu combustibilul și taxele de drum.


Acest lucru simplifică administrarea și ameliorează profitabilitatea, în special pentru transportatorii care operează transfrontalier.

Reducerea complexității în interoperabilitate

Deși piața a înregistrat o proliferare a soluțiilor de asistare a companiilor în ceea ce privește nevoile acestora operaționale și de gestionare a flotelor, administratorii de flote alocă foarte mult timp pentru a găsi echilibrul corect între capacități. Nevoile operaționale ale unui transportator nu seamănă cu nevoile niciunui alt transportator, ceea ce înseamnă că este nevoie de personalizare pentru a obține un echilibru între funcționalitate și cost, fără a plăti pentru serviciile care nu sunt utilizate. **Deși numeroși furnizori de soluții oferă o gamă largă de funcționalități, transportatorii utilizează frecvent doi sau mai mulți furnizori de soluții, ceea ce crește complexitatea în materie de interoperabilitate și gestiune.**

În timp ce organizațiile mai mari tind să investească în soluții avansate de telematică și pentru flote, am constatat că actorii mai mici pun un accent mai mare pe costuri și necesități. Drept urmare, transportatorii mai mici cercetează piața pentru soluții care le satisfac cu exactitate nevoile la cel mai mic cost posibil.

„În ceea ce privește soluțiile pentru flote, oportunitatea și costul sunt criteriile cheie pentru noi”

 Administrator de flotă francez,
180 de vehicule pentru clienți
naționali și internaționali

Soluțiile de plată a combustibilului și taxelor de drum sunt utilizate la scară largă de operatorii de toate dimensiunile din întreaga Europă datorită simplității și valorii adăugate ale acestora. Se înregistrează probleme de interoperabilitate în privința utilizării unităților de taxare rutieră la nivel paneuropean. O problemă destul de mare pentru transportatorii care operează rute internaționale este faptul că multe dintre produsele de plată a taxelor de drum de pe piață nu au compatibilitate deplină cu sistemele de taxe de drum ale tuturor țărilor. **Noul cadru european caută să surmonteze această problemă și să permită utilizarea unei soluții unice de plată a taxelor de drum în toate rețelele de taxare europene.**



Dincolo de aceste aspecte, capacitățile de monitorizare și urmărire sunt importante din perspectiva costurilor și a securității. Capacitățile de telematică sunt utilizate pe aproximativ 37% din vehiculele de flotă din Europa. Gradul de penetrare este mai mare în rândul marilor operatori, în timp ce micii operatori, dacă utilizează capacități de telematică, în multe cazuri procedează astfel ca urmare a condițiilor impuse de asiguratorii și clienții. Marii transportatori tind să își gestioneze intern multe dintre operațiuni, deoarece resursele le permit să angajeze specialiști. **Operatorii independenți și companiile mici tind să gestioneze multe dintre operațiuni personal sau să externalizeze soluțiile de flotă către parteneri externi.**

Capacitățile de telematică sunt utilizate pe aproximativ 37% din vehiculele de flotă din Europa

Diminuarea la minimum a pierderilor din optimizarea încărcăturii

Una dintre cele mai mari provocări operaționale ca administrator de flotă este optimizarea încărcăturii. Aproximativ 25% din distanțele conduse se parcurg fără încărcătură. **Atunci când nu este zero, gradul de utilizare a capacității este estimat la 53-55%, rezultând un grad de utilizare a capacității flotei de numai 40-45%.** Decizia între transporturile în regim de grupaj parțial și

„Intermedierea digitală a transporturilor de mărfuri este o tendință foarte importantă. Serviciile de expediere de mărfuri sunt foarte costisitoare și presupun o lipsă de eficiență în special pentru companiile de familie care nu beneficiază de economii de scală; de asemenea, presupun și multe formalități. În această privință, soluțiile tehnologice pentru transportul de mărfuri pot ajuta la surmontarea acestor probleme și este interesant de verificat potențialul acestora pe piață. ”

Administrator de flotă român,
40 de vehicule pentru clienți naționali și
internaționali din domeniile industriei alimentare și
comerțului cu amănuntul

cele în regim de camion complet este adeseori o alegere grea atunci când ești sigur de opțiuni: alegerea corectă are un impact direct asupra costurilor de transport, profitabilității, mediului și, important, asupra satisfacției clientului.

25% din distanțele conduse se parcurg fără încărcătură

Intermediarii tradiționali au reprezentat singura modalitate pentru ca administratorii de flote să își încarce camioanele la întoarcere. Cu toate acestea, utilizarea intermediarilor tradiționali este ineficientă și, în multe cazuri, plata se face la termene mai lungi. Ca reacție la aceste ineficiențe, au intrat pe piață, revoluționând-o, noi intermediari digitali. Soluțiile digitale de intermediere a transportului de mărfuri oferă o transparență a prețului, un proces de intermediere mai rapid și încărcarea instantanee a dovezii livrării și a termenelor de plată.

Transparența cererii și ofertei de servicii de transport de mărfuri și a capacității de transport oferă transportatorilor o modalitate de a ajunge la noi clienți, ceea ce crește gradul de utilizare a activelor per kilometru și, drept urmare, profitabilitatea. Platforma digitală face legătura între expeditori și transportatori care, în majoritatea situațiilor, nu ar fi avut șansa să colaboreze. Deși intermedierea digitală vizează reducerea costurilor și proceselor administrative prin eliminarea intermedierei muncii, micii operatori sunt îngrijorați de lipsa interacțiunii umane.



Spațiile de parcare securizate

Cu milioane de vehicule ce parcurg autostrăzile Europei, o problemă care a persistat de zeci de ani este lipsa spațiilor de parcare securizate la punctele de oprire pentru camioane. Afluxul de transportatori din Europa de Est a crescut numărul de vehicule de pe drumurile continentului, o mare parte dintre acestea rămânând în Germania, Franța și Spania săptămâni și luni la rândul, ceea ce a solicitat tot mai mult spațiile de parcare disponibile.

Variațiile prețurilor combustibilului și ale serviciilor de asistență la popasurile pentru camioane au un mare impact asupra cererii de servicii de parcare. Facilitățile fiscale din anumite țări, cum ar Luxemburg, fac ca șoferii să poată alimenta la prețuri mai mici, ceea ce creează o cerere semnificativă de servicii de parcare pentru camioane în acele țări.

Harta prezintă detaliile rețelei europene de spații de parcare securizate certificate și necertificate (excluzând parcările nesecurizate).

În 2019, existau 57 de parcări certificate și

500 de parcări necertificate. Parcările securizate certificate sunt grupate în anumite țări, ceea ce creează mari curențe la nivelul întregii rețele. Investiția în certificare are potențialul de a crește considerabil numărul de parcări certificate, preconizându-se că acest lucru ar reduce problemele cu care se confruntă mulți administratori de flote. Pe lângă parcările securizate, există aproximativ 5.000 de parcări nesecurizate, care deservește majoritatea transporturilor pe distanțe lungi.

Mai multe platforme bazate pe platforme online și aplicații mobile au fost lansate pentru a ușura procesul de rezervare și plată a locurilor de parcare disponibile. Aceste soluții oferă transportatorilor beneficii semnificative în materie de eficiență și reduc problemele asociate cu căutarea de locuri de parcare, multe dintre acestea nefiind sigure. Pe măsură ce modelul punctelor de oprire pentru camioane a evoluat, acestea s-au transformat din simple stații de alimentare în unități integrate, unde șoferii au acces la toate necesitățile sub un singur acoperiș. Printre serviciile prestate se numără: cazare, băi cu dușuri, spălătorii, restaurante, baruri, zone de relaxare, cinematografe, activități de petrecere a timpului liber, magazine, săli de sport, locuri de parcare securizate sau nesecurizate și zone de schimbare a remorcii, spălătorii pentru camioane și servicii de mentenanță.

Oferta de parcări pentru camioane

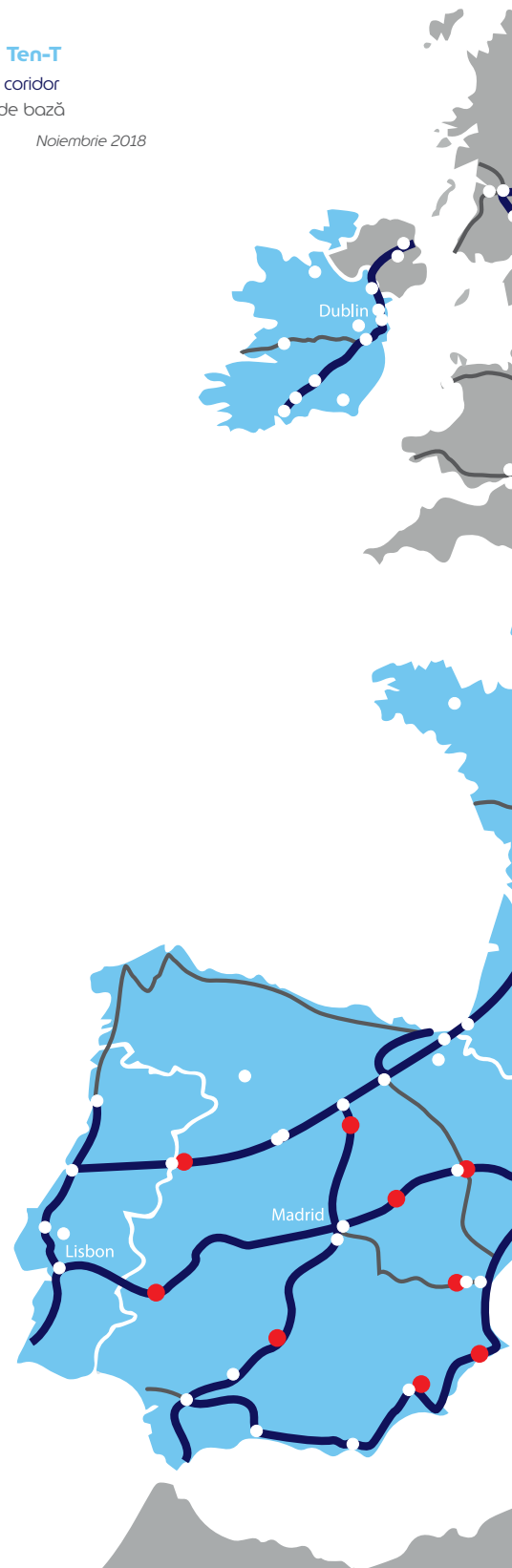
Parcări

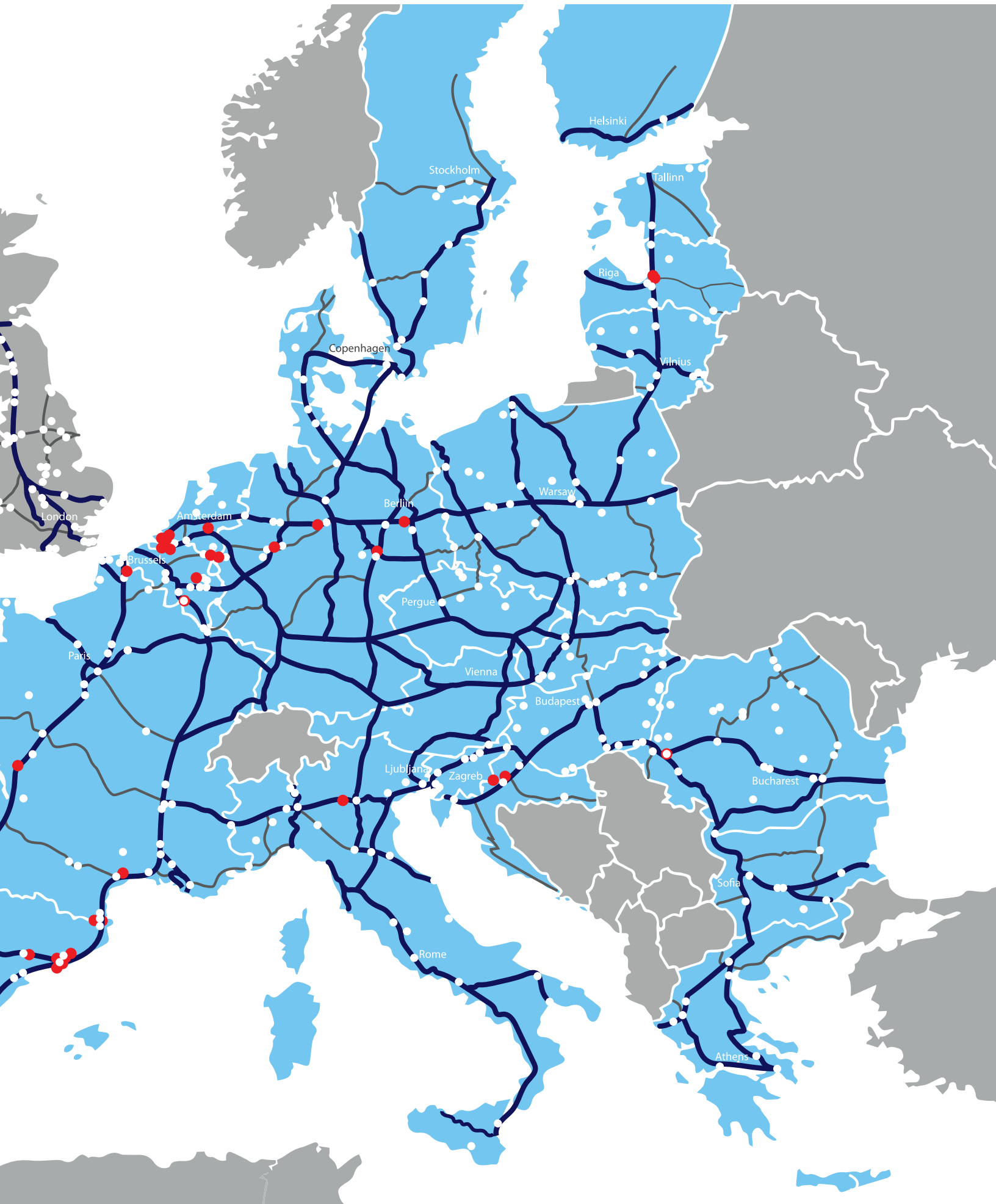
- Necertificate
- Securizate certificate

REȚEAUA rutieră Ten-T

- Secțiuni de coridor
- Alte rețele de bază

Noiembrie 2018





Concluzii

Sectorul european al transporturilor rutiere se confruntă cu numeroase provocări, de la deficitul de șoferi, gestionarea flotelor și costurilor la găsirea de parcuri sigure pentru vehicule în timpul deplasării acestora.

În mod alternativ, progresele tehnologice oferă oportunități de eficientizare, în timp ce schimbările legislative sporesc constant complexitatea administrativă.

Pentru prima dată, reglementările UE ar putea să reducă semnificativ și în mod real disparitățile la nivelul întregii Europe, în același timp vizând obținerea unui „pact de mediu european” cu o reducere a emisiilor de carbon, ambele punând sub semnul întrebării modul în care va arăta sectorul transporturilor internaționale în viitorii 3-5 ani. Prin adoptarea unei atitudini inovative, multe dintre schimbările cu impact asupra sectorului transportului rutier de mărfuri pot fi transformate în oportunități de creștere.

Găsirea partenerilor potriviți care să ajute în legătură cu aceste schimbări este esențială pentru gestionarea operațiunilor zilnice, dar și pentru valorificarea la maximum a obiectivelor comerciale. Edenred este un actor important în domeniul soluțiilor pentru flote și mobilitate, bine poziționat pentru a asigura sprijinul necesar.



Edenred este partenerul transportatorilor rutieri în activitatea lor zilnică, având misiunea de a îi ajuta să își administreze flotele cât mai eficient.

Produs de Departamentul Flote & Mobilitate al Edenred

Sursa fotografiilor: Getty Images Tipărit în 2020

Concept și producție:

F R O S T  S U L L I V A N

EDENRED S.A.

14-16 boulevard Garibaldi, 92130, Issy-les-Moulineaux, Franța

Edenred S.A., o société anonyme cu capital social în valoare de 486.209.714 €

înregistrată la Registrul

Comerțului și Societăților din Nanterre cu numărul 493 322 978

Siglele și alte mărci înregistrate menționate și prezentate în prezentul document sunt mărci înregistrate ale Edenred S.A., filialelor sale și ale unor părți terțe.

Acestea nu pot fi utilizate în scopuri comerciale fără acordul prealabil al proprietarilor lor.



Fleet &
Mobility

We connect,
You win