

# Dlhá splatnosť faktúr ničí dopravcov

## ROZHOVOR

Slovenských distribútorov zasiahla prvá vlna koronakrízy tvrdšie ako českých. Po prechodnom oživení v lete je aktuálna situácia opäť kritická, tvrdí Lukáš Ondráček, riaditeľ DKV Euro Service pre Slovensko a Českú republiku.

Marta Svítková ©hn  
marta.svitkova@mafrasslovakia.sk

**Na Slovensku objemy tankovania v úvode pandémie strmo klesli a zotavovali sa len pomaly. Ako sa situácia v nákladnej doprave vyvíjala po zvyšok roka?**

Prepad tankovania, ktorý ukazuje reálny stav nákladnej prepravy, dosiahol v apríli vyše 40 percent objemu pred krízou. Na porovnanie, v Česku objem klesol o 27 percent, ale už do leta sa vrátil na pôvodnú úroveň. Na Slovensku sa tak nestalo dodnes. Objemy tankovania sú stále približne o desať percent nižšie ako pred krízou. Dôvodom je platobná neschopnosť a krach časti dopravcov.

**Zvládli krízu všetci dopravcovia bez problémov?**

Z našich dát a kontaktov so zákazníkmi vyplýva, že s podnikaním skončilo približne päť percent dopravcov. Avšak podobne veľká skupina je v druhej platobnej neschopnosti pre zhoršené podmienky a nedokáže sa vrátiť k objemu prepravy pred krízou. Problém postihol dopravcov, ktorí boli naviazaní na prepravu pre automobilový priemysel. Prerúšením výroby na jar a pomalým nábehom, ktorý je stále za objemom pred krízou, mnoho dopravcov stratilo zákazníky. Problémom je, že kríza zhor-



Niektoré firmy vymenili medzinárodnú prepravu za domácu.

SNÍMKA: DREAMSTIME

„Dopracovia by potrebovali podobnú sektorovú pomoc, ako dostalo gastro.“

šila platobné podmienky a firmy majú problém nájsť zákazníky, ktoré im pokryjú aspoň náklady.

**Mohli by ste vysvetliť, čo najviac trápí podnikateľov, ako sa zhoršili podmienky?**

Najväčším problémom je predĺžovanie splatnosti faktúr od dodávateľov, typicky zo 45 na 60 a viac dní. Firmy však majú fixné

náklady, ktoré musia hrať, ako lízing automobilov a výdavky na pohonné látky a mýto. Pre posunutie splatnosti musia siahnuť po drahých úveroch z bánk. Ďalšou zlou správou je pokles sadzieb. Situácia sa podobá tej pred desiatimi rokmi. Kým pred krízou bol štandard euro na kilometer, dnes dodávatelia platia len 75 – 80 centov. Doprava je podnikanie s veľmi nízkou maržou a cena pod euro nepokryva náklady. Ak dopravca nedokáže zohnať inú zákazku, pri tejto cene skôr či neskôr skrachuje. Situáciu zhoršuje nekalá konkurencia dopravcov z východných krajín EÚ, ktorí jazdia za ceny hlbšie pod eustom a berú slovenským dopravcom prácu. Tento problém trvá dlhodobo a nezdá sa, že by ho štát nejakým spôsobom riešil.

**Pri finančnej kríze v rokoch 2009 – 2011 sme videli vo veľkom rušenie lízingov a ukončovanie podnikania... Aká bola si-**

**tuácia v lízingu áut v uplynulých mesiacoch?**

V minulom roku museli dopravcovia vrátiť veľké množstvo vozidiel na operatívny lízing. Táto forma prenájmu je totiž v čase, keď dopravca nemá pravidelnú prepravu a dostatočný počet kilometrov, veľmi nevýhodná. Ale pri predčasnom vrátení auta čelí vysokým sankciám. Napriek tomu najmä v prvej vlnе dopravcovia vo veľkom odstupovali od zmlúv. Ak sa tieto firmy dnes vracajú, snažia sa lízingu vyhnuť a prenajímať si či kupovať autá inou formou. Celej situácii nepomáha ani fakt, že rating dopravcov sa automaticky zhoršil a banky berú dopravu ako rizikový segment. O to vyššie sú náklady pri obstaraní áut.

**Do akej miery pomohla dopravcom štátna pomoc pre firmy postihnuté krízou?**

Úplne minimálne. Štátna pomoc pomohla pokryť časť mzdo-

vých nákladov, ale nijako nerieši hroziaci krach firmám. Problémom totiž nie je pokles obrátu, ale nekalá konkurencia ceny pod úrovňou nákladov. Firmy by potrebovali pomoc znížiť náklady, napríklad opatreniami ako v Česku. Tam dostali od štátu zľavy na mýto a posunula sa aj splatnosť mýtnych faktúr. Na Slovensku sa podarilo znížiť daň z motorových vozidiel, ale to nestačí. Dopravcovia by potrebovali podobnú sektorovú pomoc, ako dostalo gastro.

**Aké možnosti majú firmy, ak chcú znížiť vlastné náklady?**

Nie je ich veľa, preto je dôležité využívať všetky v maximálnej miere. Ťažkú situáciu dopravcov zhoršujú ceny nafty, ktoré práve teraz rastú. Preto je zásadné tankovať lacnejšie. Najlepšou možnosťou je využívať týždenné vyhlásené znížené ceny, ktoré umožňujú presne naplánovať trasu prepravy aj s nákladmi.

My máme v Európe zazmluvnenú najširšiu sieť čerpacích staníc vrátane staníc s týždennými cenami. Ak dopravca skombinuje plánovanie trasy s lacným tankovaním, vratkou spotrebnej dane a kontrolou nákladov cez automatizovaný softvér, môže ušetriť na nákladoch na palivá a mýto aj 20 percent.

**Dokázali sa niektoré spoločnosti tak rýchlo prispôbiť, že vyšli z krízy posilnene?**

Treba povedať, že na trhu je dnes dosť práce a existujú aj firmy, ktoré autá kupujú. Ak dokážu vyriešiť dlhú splatnosť faktúr a vyhnúť sa druhej platobnej neschopnosti, vedú aj v týchto časoch expandovať. Musia však mať aj odberateľov s krátkou splatnosťou. Niektorí dopravcovia zase vymenili medzinárodnú prepravu za domácu. Ak majú pravidelné zákazky a stabilné platby, dokážu zvládnuť aj nižšiu cenu za kilometer. V každom prípade, firmy pôvodne naviazané na automotive, ktoré v prvej vlnе koronavírusu hľadali iný tovar na prepravu, sa dnes vracajú späť.

**Na západe šetria dopravcovia náklady aj tým, že prechádzajú na kamióny s LNG, ktoré majú nižšie prevádzkové náklady. Je to cesta aj pre naše firmy?**

V súčasnosti nie. Prvotné náklady na vozidlo sú skoro dvojnásobné, preto je to možnosť len pre veľké a zdravé firmy s pravidelnou prepravou do Nemecka, kde tieto autá do roku 2023 neplatia mýto. Kľúčová je podpora z eurofondov pri nákupe a tiež skúsenosti. Pri mladej technológii ešte dopravcovia nevedia, aká bude reálna výdrž vozidla, náklady na servis a tiež zostatková hodnota. Ale aj na Slovensku už máme zákazníka, ktorý má flotilu zloženú výhradne z LNG kamiónov. Snahu zákazníkov o ekologickú prevádzku v DKV podporujeme a systematicky rozširujeme počet staníc, ktoré ponúkajú okrem konvenčných palív aj LPG, LNG, CNG a vodík.

## BIZNIS

# Robotizácia a automatizácia hýbu svetom logistiky

Napriek, alebo práve vďaka pandémie sa online nakupovaniu a donáškam začalo mimoriadne dariť. Ľudia prešli na nakupovanie z pohodlia domova a firmy sa novému trendu rýchlo prispôbujú. Tradičné procesy sa menia, ľudskú prácu nahrádzajú stroje a uvoľňujú pracovníkom ruky, aby sa mohli venovať činnostiam s vyššou pridanou hodnotou. Vďaka moderným technológiám budeme čoskoro nakupovať online ešte lacnejšie, dodávky budú ešte rýchlejšie a procesy budú riadiť počítače.

## Korona priniesla zmeny

Už dávno neplatí, že logistické centrá sú len sklady, kde zamestnanci prekladajú tovar z jedného kamióna na druhý. Moderné technológie zmenili doručovanie tovarov za posledných desať rokov na nepoznanie. Minulý rok bol pre logistiku zlomový. Ľudia presunuli množstvo svojich nákupov do online priestoru a tento trend bude pokračovať aj po návrate k normálu.

„Oblasť e-commerce počas pandémie narástla niekoľkonásobne,“ potvrdzuje právnik Oliver Majdúch z advokátskej kancelárie Schin & Majdúch. Zvýšený záujem zákazníkov sa prejavuje viacerými výraznými zmenami k lepšiemu. „Do logis-

tických parkov sa zavádzajú nové technologické nástroje, ktoré pomáhajú zvládať nápor objednávok a nedostatok pracovných kapacít,“ vysvetľuje advokát.

S nárastom e-commerce čelia logistické parky návalu objednávok. Dopyt a nové investície do segmentu dosiahli za niekoľko mesiacov pokrok, aký by v normálnych podmienkach trval roky. Zákazníci uviaznutí doma a rastúca konkurencia donútili firmy modernizovať, neustále zvyšovať efektivitu a znižovať náklady. „Začalo sa aktívne automatizovať, pribúdajú roboty a robotické pracoviská, mobilné zariadenia na automatizovanú prepravu nákladov, automatizované registračné a expedičné pracoviská – to všetko s jediným účelom: zrýchliť čas od prijatia objednávky na sklade až po jej expedíciu,“ hovorí Michal Blažek, šéf marketingu v technologickej firme Photoneo. Aj napriek takémuto pokroku je logistika len na začiatku zavádzania moderných technológií. Obrovské zmeny prinesú inovácie ako sú big data, cloud či umelá inteligencia.

## Automatizácia a optimalizácia procesov

Revolučný vplyv moderných technológií na segment je nepo-

pierateľný. Potvrdzuje to aj Majdúch, podľa ktorého sú žiadanými artiklami najmä rýchlosť a efektivita vybavovania objednávok. „V praxi to znamená automatizáciu. Trend vidíme tiež v zavádzaní robotických riešení na obsluhu skladov. Veľké investície idú aj do riešení na báze internetu vecí.“ Niektoré firmy idú ešte ďalej. „Viaceré sklady zefektívňujú inventarizáciu využitím samonavádzacích dronov s čítačkami čiarových kódov,“ dodáva právnik.

V najbližších rokoch sa dočkáme zavedenia technológií, ktoré ešte viac zrýchlia a zefektívnia dodávky tovarov. Podľa odborníkov bude najväčší vývoj aj naďalej v automatizácii a optimalizácii procesov. „Očakávame tiež nárast segmentu humanoidných robotov. Tieto roboty ľudia priamo nenahrádzajú, ale spolupracujú s nimi. Vďaka nim sa môžu lepšie sústrediť na prácu vyžadujúcu kreativitu a kritické myslenie,“ myslí si advokát. Akcelerácia zavádzania automatizácie a nových technológií prinesie zrýchlenie dodávok spolu so znížením nákladov. To sa prejaví aj v peňaženkách zákazníkov. Tí totiž budú za dodanie tovarov platiť čoraz menej a čas dodania sa bude skracať. „Väčší dôraz sa bude klásať na znižova-

nie nákladov na dopravu zásielky k zákazníkovi pri zanechaní čo najmenšej ekologickej stopy,“ potvrdzuje Blažek.

## Rady právnikov zabránia škodám

V poslednej dekáde sa developeri sústreďovali na znižovanie nákladov. Na prvom mieste boli investície do energeticky úsporných technológií. „Ide napríklad o presun z výbojkových sviet-

diel na LED osvetlenie či zníženie nákladov na energie naviazaním osvetlenia na pohybové senzory,“ hovorí Branislav Jendek, riaditeľ realitnej firmy 108 Agency. Úspory podľa neho priniesla aj aplikácia senzorov a zber dát. Tie pomáhajú lepšie plánovať procesy, ako sú napríklad opravy, bez zbytočného obmedzovania prevádzky centra. Toto všetko sa prejavilo na zvýšení pridanej hodnoty pre zá-

kazníkov a rapídnom náraste sektora.

Práve zvýšenie pridanej hodnoty a potlačenie rizík je úloha, s ktorou sa logistické firmy obracajú na špičkových právnikov. Tí dohliadajú na to, aby biznis fungoval čo najlepšie, v súlade s požiadavkami zákonov, a aby sa predchádzalo právnym rizikám. Firmy začínajú chápať, že je lacnejšie nechať si od právnika poradiť vopred a kríze predísť, ako si ho neskôr najímať na odstránenie škôd, ktoré vznikli nesprávnymi postupmi. „Najväčšou výhodou IT právnikov je, že vieme, ako fungujú technológie a na čo sa zamerať pri vyjednávaní projektov a optimalizácii rizík,“ hovorí Majdúch.

Advokáti v praxi riešia ochranu práv duševného vlastníctva, licencie, poskytujú právne poradenstvo pri servise technológii či radia pri zodpovednosti za spôsobenú škodu. Úlohu profesionálneho právneho poradenstva od advokátov oceňujú aj veľké firmy. „Vedia svižne reagovať na výzvy a aktívne sa podieľajú na ich riešení bez potreby nadmerného vysvetľovania,“ uvádza Blažek. „Vďaka skúsenostiam dokážu odporučiť správnu cestu, ktorou sa treba pri riešení právnych otázok v tomto odvetví vydať,“ uzatvára. (MSA)



Logistické centrá sú dnes plné moderného vybavenia.

SNÍMKA: DREAMSTIME