

SZCZELNOŚĆ POLITYKI FLOTOWEJ

Często widzę zagadnienia dotyczące polityk flotowych w firmie ponieważ jest to wątek na tyle istotny, że zwraca skupia główną uwagę lwiej części polskiego fleet managementu.

Zazwyczaj wiele osób udziela rad, jaka powinna być polityka samochodowa danej firmy.

JACEK PAWELEC^{tekst}

współwłaściciel FleetControl24 sp. z o.o.

Oczywiście to sprawy istotne i wszelkie rady na tym etapie powinny być mile widziane, nieważne czy politykę tworzy rekin floty, samouk branży czy zupełny laik z tej dziedziny. Każde uwagi na tym etapie powinny być przeanalizowane, bo temat wbrew pozorom jest rozległy. Im więcej rad uwzględnimy, tym na większym polu jesteśmy zabezpieczeni. Ale nie o tym. Chciałbym natomiast zapytać, czy można choć raz przeczytać bądź usłyszeć, jak wprowadzić politykę flotową oraz jak sprawnie ją zmieniać, aby była ona zgodna z obowiązującymi normami prawnymi, trendami czy choćby nadążała ona za wszelkimi zmianami, jakie wprowadzają importerzy samochodów? Pytanie na pierwszy rzut oka wydaje się łatwe.. Oczywiście jak to zwykle bywa w życiu,

odcieni każdego z tych skrajnych sposobów jest wiele, natomiast cechą wspólną wszystkich z nich są konsekwencja i szczelność. Nad odpowiednią, dlaczego polityka musi być wprowadzona w sposób konsekwentny, nie ma sensu się rozwodzić. Jeśli podczas tworzenia polityki samochodowej uznaliśmy, że dany model będzie najlepszym dla naszego biznesu, to nie zawracajmy w połowie drogi, bo nie osiągniemy nic. Nie chodzi mi o zasadę „nie myli się ten, kto nic nie robi”, bo tutaj usprawiedliwiamy ewentualną porażkę, którą gdzieś podświadomie sobie zaszywamy. Chodzi mi o upór, który sprawia, że zakładany projekt nie wywraca się do góry nogami przy pierwszej lepszej kłodzie. Sam doświadczyłem

różnego rodzaju życzliwych komentarzy, złośliwych uwag czy jawnych dyskredytacji pomysłu, gdy wprowadzałem samochody z wypożyczalni w zamian za nierentowne samochody pulowe. Ile razy użytkownicy próbowali udowodnić, dlaczego to zadziała, dlaczego wypożyczalnia B będzie lepsza od C oraz dlaczego się to nie sprawdzi... Projekt przynosi oszczędności, rzeczywistość została odczarowana, a auta na razie raczej się nie pojawiają. I znów nie jest sztuką być upartym, ważne aby być upartym w sposób mądry. Wiele z czytających ten artykuł osób widziało demotywatory pokazujące różnice pomiędzy oczekiwaniami a rzeczywistością. Nawet najlepsze plany mogą zostać wywrócone do góry nogami,



gdy wiatr zmian zawieje z niespodziewanej strony. Tak jak w powyższym przykładzie, nic by nie wyszło, gdyby wypożyczalnia po kilkumiesięcznych negocjacjach się wycofała lub gdyby moja firma dwukrotnie zwiększyła zatrudnienie. Nie ustrzegłem się jednak od mniejszych błędów lub sytuacji, których nie przewidziałem. Trudno, zdarza się. Jesteśmy w końcu jedynie ludźmi. W naturalny sposób ustabilizowałem projekt, naniosłem zmiany i dalej żyjemy w tej symbiozie. Aby zebrać plony, trzeba zasiać ziarno i o nie dbać. To tyle, jeśli chodzi o konsekwencję.

Po tym krótkim nasyconym 100-proc. konsekwencją tekście zaczynacie się pewnie zastanawiać: o chodzi z tą szczelnością? Przecież nasza polityka jest najwspanialsza, najszersza, naj, naj, naj... Ale czy na pewno taka jest? Jeśli tak, to pozostaje mi jedynie pogratulować i w sumie dalej nie musicie czytać tego tekstu. Po co poprawiać ideał, i jak mogę przekazać jakkolwiek radę komuś, kto ten ideał stworzył. Zastanawia mnie jednak, czy ktoś z Was próbował wykonać stresstest dla swojej polityki. Kto próbował kiedykolwiek stanąć po drugiej stronie (audytora, urzędnika,

policjanta itp.) i wypuścić na swój proces plagi egipskie – jedna po drugiej lub wszystkie naraz? Kto z Was po wprowadzeniu GPS-ów do swojej firmy uświadomił sobie, że dzięki nim pozwalają one nam, fleet managerom, w sposób zero-jedynkowy sprawdzić, czy narzędzie pracy, którym obecnie często jest samochód służbowy, jest wykorzystywane zgodnie z prawem? Innymi słowy, kto z nas monitorował, czy auta nie jeżdżą za szybko, nie tylko dlatego że generują koszty (to oczywiście też), ale dlatego że narzędzia pracy muszą być używane w sposób prawidłowy, aby nie narażały pracowników na utratę zdrowia. Ilu z nas po wprowadzeniu rozliczeń kilometrów prywatnych sprawdziło, czy w świetle zmieniających się przepisów prawa, ogólnej dobrej zmiany, coś co jeszcze rok temu wydawało się bezpieczne, jest obecnie ryzykowne? I na koniec, czy z ręką na sercu wprowadzilibyście swoją politykę jeszcze raz w niezmienionej formie w obecnej chwili? Pytanie jest tendencyjne, ale podchwytliwe. Jeśli wszystko się zgadza, to czemu miałbym odpowiedzieć, że nie? A może dlatego, że ten dokument żyje i bije tym samym tętnem co Wasza flota. Tak jak samochody, proces się starzeje, i aby był on w obiegu, czasem wystarczy delikatny lifting, ale czasem konieczne są radykalne zmiany, abyście dalej mogli prawidłowo funkcjonować. Oczywiście można stworzyć dokumenty, w których użyjemy mocno ogólnych zwrotów, typu „użytkownik powinien”, „administrator floty może” itp., ale czy wówczas cały dokument ma sens? Czy nie będzie on tylko papierem dla zwykłej formalności? Polityka musi być szczelna i co ważniejsze – musi być regularnie uszczelniana, bo karuzela przepisów, zmian marek, modeli itp. nie zatrzyma się i to my musimy dostosować się do niej. Jak napisał Spencer Johnson w książce *Kto zabrał mój ser?*, zmiany są nieuniknione. Niestety jednocześnie potwierdza to fakt,

że szczelność polityk zależy od nas samych, ale niestety nie będzie trwać ona wiecznie bez naszej pracy i ingerencji. To znów praca u podstaw. Sprawdzajmy, czy nasza flota, jest w takim stanie, jak wyobrażaliśmy ją sobie, kiedy tworzyliśmy politykę. Czy nasze samochody są w 100% jednorodne, tak jak sobie życzyliśmy? Czy przypadkiem nie zrobiliśmy jakiegoś wyłomu lub czy nie uchyliliśmy jakiejś „furtki” w procedurze, która za moment będzie bramą wjazdową do kolejnych przypadków? Czy nasza polityka nadąża za zmieniającymi się przepisami i interpretacjami prawa? Czy nadąża ona za zmianami technologicznymi, jakie niosą za sobą producenci samochodów i ich nowości? Czy nadąża za zmianami produktów dot. wynajmu, serwisu, ubezpieczenia, assistance itp.? I na koniec – czy my, opiekunowie floty, nadążamy za naszą polityką, czy już się z nią gdzieś minęliśmy? Na to pytanie nie ma złotej odpowiedzi. To jest właśnie ta praca, którą każdy musi wykonać, aby mieć szczelny proces. Jeśli właściwie i szczerze będziemy kontrolować własne procesy, będziemy je unowocześniać i zmieniać to ponad połowa drogi za nami. Niestety druga część to już praca przed nami. Nasze doświadczenie to nie wszystko. Musimy cały czas się szkolić już nie tylko z branżowej wiedzy na temat budowy silnika. Obecnie musimy być kimś, kto zna się na przepisach podatkowych, przepisach księgowych, przepisach prawa pracy i BHP i wielu innych rzeczach, które kiedyś wykonywało kilka osób oddzielnie. Świat się kurczy. Często kurczą się również procesy, ale rosnące tempo powoduje, że ciśnienie jest większe i nie zawsze damy radę suchą stopą przejść dalej. To nieustanny ruch, nieustanny proces, który trwa, dlatego zachęcam:

Bądźcie hydraulikami własnych polityk flotowych i sprawdzajcie, czy ten proces jest szczelny, bo zawsze taniej jest zapobiegać, niż leczyć

