

TCO, CZYLI JAK OPTYMALIZOWAĆ KOSZTY WE FLOCIE

Optymalizacja kosztów dotyczy zarówno działalności firm, jak i również każdego gospodarstwa domowego. Niezależnie od tego, czy rozpatrujemy eksploatację pojazdu w firmie, czy też przez klienta indywidualnego, postrzegamy samochód jako jedno z urządzeń codziennego użytku, którego posiadanie generuje określone koszty.

20



tekst
CEZARY SPYCHAŁA
INFO-EKSPERT

W Kluczowym instrumentem wykorzystywanym podczas obiektywnej ich oceny jest analiza TCO (Total Cost of Ownership). To narzędzie powszechnie wykorzystywane we flotach korporacyjnych i coraz popularniejsze w segmencie MŚP, a nawet w małych, zaledwie kilkuosobowych przedsiębiorstwach. Kwestią czasu pozostaje popularyzacja TCO również wśród osób fizycznych. Trzeba jednak zaznaczyć, że w przypadku zakupu samochodu przez klienta indywidualnego wybór pojazdu bardzo często motywowany jest czynnikami subiektywnymi, wynikającymi chociażby z osobistych doświadczeń z określoną marką, modelem czy opiniami znajomych. Nie można również wykluczyć sytuacji, iż całkowite koszty posiadania/użytkowania samochodu podzielił losy RRSO w produktach sektora bankowego, której oszacowanie i publikacja jest obowiązkiem dostawcy usługi.

Analiza kosztów

W zależności od celów analizy możemy wyróżnić dwa zasadnicze jej rodzaje: retrospektywny oraz prognostyczny. Pierwszy z nich będzie narzędziem monitorującym

budżet zakładany na utrzymanie floty i umożliwiającym definiowanie zagrożeń, a przez to zarządzanie składowymi kosztami całkowitych. Warunkiem takiej analizy jest jednak posiadanie danych historycznych obejmujących cały okres eksploatacji pojazdu/ów w firmie oraz ich agregacja przyporządkowująca koszty do poszczególnych kategorii. Z kolei podejście prognostyczne umożliwia analizę porównawczą ofert dostępnych na rynku, a tym samym oszacowanie budżetu. Nie bez znaczenia pozostaje w tej sytuacji również wartość dodana analizy, jaką może być pozycja negocjacyjna w rozmowach z dostawcami usług. Niezależnie od powyższego głównymi elementami kosztów związanych z użytkowaniem pojazdu są: utrata wartości, koszty paliwa, serwisu i materiałów eksploatacyjnych oraz ubezpieczenie.

Utrata wartości pojazdu

W grupie pojazdów osobowych główną składową TCO jest utrata wartości, definiowana jako różnica pomiędzy ceną zakupu i wartością rezydualną, a więc oczekiwaną wartością pojazdu po określonym czasie

eksploatacji i zakładanym przebiegu. O ile cena zakupu jest obszarem do negocjacji, o tyle wartość rezydualną (RV – Residual Value) kreują przede wszystkim: marka, model oraz wersja i wyposażenie dodatkowe pojazdu. Jednym z kluczowych i obiektywnych wyznaczników pozycji marki jest jej udział w danym rynku. Z tego względu wydaje się oczywiste, że RV marek niemieckich będzie korzystniejsza za naszą zachodnią granicą niż nad Sekwaną i odwrotnie. Istotne jest więc, aby szacując RV, uwzględniać charakterystykę rynku, na którym działamy. Szczególnie ważne jest to w realiach firm korporacyjnych postrzegających rynki krajowe z perspektywy regionalnej. Z kolei popularność segmentu wpływa na część RV, która przypisana jest do konkretnego modelu. Obserwacja trendów sprzedażowych na rynku polskim w ciągu ostatnich lat jednoznacznie wskazuje nie tylko na ustabilizowany wzrost wolumenu, ale i na rosnący udział samochodów terenowo-rekreacyjnych. Stąd relatywnie słaba pozycja marki nie wyklucza wysokiej wartości jej dobrze spozycjonowanego modelu w dynamicznie rosnącym segmencie. Rozpatrując RV w aspekcie wyposażenia, zdecydowanie korzystniejszym rozwiązaniem jest jego uprzednie zdefiniowanie, a następnie poszukiwanie wersji, które spełniałyby te oczekiwania w standardzie. Doposażanie bazowej kompletacji w ostatecznym rozrachunku może przyczynić się do nieoczekiwanego wzrostu poniesionych kosztów w momencie odsprzedaży. Elementy wyposażenia dodatkowego tracą bowiem na wartości znacznie szybciej niż pojazd. Optymalizując utratę wartości w analizie TCO, należy uwzględnić fakt, iż nie ma ona przebiegu liniowego. Początkowy okres użytkowania charakteryzuje się największym spadkiem wartości nowego auta. Proces ten wraz z wydłużaniem się okresu użytkowania traci na dynamice, by po sześćdziesiątym miesiącu przyjąć przebieg zbliżony do liniowego. Analizując tę składową, warto zwrócić uwagę na liczby

bezwzględne. Procentowa wartość rezydualna odnosi się bowiem do wartości początkowej. Kiedy uwzględnimy utratę wartości wyrażoną w złotych, okazać się może, że samochód, który jest mało konkurencyjny ze względu na niską procentową wartość rezydualną, w powyższym kontekście może być zakupem uzasadnionym finansowo.

Udział kosztów paliwa

Równie istotny udział w TCO ma paliwo. Wprawdzie obowiązująca od 1 września 2018 r. procedura pomiaru spalania i emisji CO₂ (WLTP) urealnia jego zużycie, ale testy drogowe jednoznacznie wskazują, że wartości wynikające z danych homologacyjnych, choć bliższe rzeczywistości, są jednak wciąż zbyt optymistyczne. Zużycie paliwa jest parametrem, na który – obok czynników takich jak wersja silnika i zakładany charakter eksploatacji – bardzo duży wpływ ma także styl jazdy. Potwierdzają to zarówno indywidualne doświadczenia każdego kierowcy, jak i prowadzone przez firmy flotowe analizy wewnętrzne. Dynamiczna jazda może spowodować wzrost zużycia paliwa nawet do 50%. Jest to szczególnie istotne, kiedy weźmiemy pod uwagę, że koszty paliwa mogą stanowić około 30% kosztów związanych z użytkowaniem. Kolejnym obszarem, którego nie można pominąć, jest wybór pomiędzy dieslem, benzyną i coraz popularniejszymi jednostkami hybrydowymi. Relacja ceny zakupu pojazdu i zużycie paliwa determinują preferencje wynikające z planowanego rodzaju eksploatacji.

Jazda miejska z pewnością jest środowiskiem, które przemawia za napędami hybrydowymi. Prędkości autostradowe i długie dystanse wskazują na zasadność zakupu diesla, małe przebiegi i jazda mieszana skłaniają do wyboru silnika benzynowego. Nie do zbagatelizowania jest też spojrzenie na korelacje cen paliw. Różnice cen pomiędzy ON i E95 wynosiły w ostatnich pięciu latach od minus 40 gr do plus 25 gr (olej napędowy versus benzyna). Uwzględniając amplitudę cen paliw w tym samym okresie wynoszącą około 25%, otrzymujemy wynik, który trudno zignorować.

Koszty serwisu i eksploatacji

W przeciwieństwie do utraty wartości, koszty serwisu i eksploatacji mają charakter progresywny. Obsługa serwisowa w początkowym okresie eksploatacji obejmuje przede wszystkim wymianę oleju, filtrów oraz ogólne oględziny. Liczba czynności wykonywanych podczas kolejnych wizyt w serwisie wzrasta wraz z przebiegiem pojazdu. Kolejne czynności to kolejne materiały oraz

Zużycie paliwa jest parametrem, na który – obok czynników takich jak wersja silnika i zakładany charakter eksploatacji – bardzo duży wpływ ma także styl jazdy. Potwierdzają to zarówno indywidualne doświadczenia każdego kierowcy, jak i prowadzone przez firmy flotowe analizy wewnętrzne.

roboczo godziny generujące kolejne koszty. Optymalizując koszty, należy prześledzić również zakres czynności przewidzianych oraz dodatkowych, zalecanych przez producenta. Grupa czynności serwisowych, których wykonanie jest warunkiem utrzymania gwarancji producenta, nie jest zbiorem stałym. Na przykład wymiana oleju w skrzyni biegów, bardzo często określanej jako bezobsługowa, lub paska wielorowkowego najczęściej są czynnościami zalecanymi. Pomimo ciągłego wzrostu jakości materiałów czy precyzji wykonania pod uwagę trzeba także wziąć aspekty tribologii. Analizując rynek samochodów osobowych, można również znaleźć oferty z bezpłatnym trzyletnim pakietem serwisowym, który nie jest limitowany przebiegiem. Dodatkową grupą kosztów są te wynikające z naturalnego zużycia podzespołów pojazdu. Modelowym przykładem mogą być elementy układu hamulcowego. Częstotliwość wymiany klocków i tarcz hamulcowych, a tym samym generowanych kosztów, podlega zasadom tożsamym do zużycia paliwa. Agresywna jazda nie jest zapewne czynnikiem je minimalizującym.

Pora na ubezpieczenie

Następną grupę wydatków w modelu TCO stanowią ubezpieczenia. Poza dyskusję pozostaje wpływ historii uszkodowości na ich wysokość. W niemniej istotny sposób ratę dobrowolnych ubezpieczeń Autocasco oraz GAP (od straty finansowej) kształtują: region kraju, marka i model. Statystyki kradzieży wskazują na „popularność” wybranych marek i/lub modeli w niektórych częściach Polski. Z punktu widzenia analizy TCO ubezpieczenia nowych pojazdów należy postrzegać również jako element polityki sprzedażowej. Szczegółowa lektura warunków akcji promocyjnych skłonić może do wniosku, że

wysoki rabat lub „bezpłatny” pakiet wyposażenia dodatkowego bardzo często powiązany jest z akceptacją niekoniecznie atrakcyjnych kosztów ubezpieczenia, jego zakresu, udziału własnego lub wyłączeń odpowiedzialności.

Powyższe jest próbą przybliżenia zasadniczych aspektów kosztowych użytkownika samochodu. Istnieje bowiem cała grupa kosztów – związanych m.in. z wymianą i składowaniem opon, rejestracją pojazdu, jego garażowaniem, myciem, wykorzystaniem telemetrii, opłat abonamentowych oraz administrowaniem – niezwiązanych bezpośrednio z wybranym modelem, ale wynikających z samego faktu posiadania auta. Zasadność ich szczegółowej analizy z perspektywy pojedynczego pojazdu jest wątpliwa, natomiast ich wpływ na budżetowanie dużej floty z pewnością nie może zostać pominięty.

Analiza TCO nie jest narzędziem pozwalającym na jednoznacznie pewne oszacowanie kosztów w przyszłości. Składowe podlegają permanentnym zmianom, na które wpływ ma otoczenie biznesu zarówno mikro, makro, ale również w skali globalnej. System fiskalny to domena państwa, ale ceny paliw długofalowo kształtuje rynek globalny.

Podsumowując, trudno wyobrazić sobie zarządzanie i optymalizację kosztów bez użycia TCO, jednak jeszcze trudniej analizę TCO przeprowadzić bez definiowania i akceptacji ryzyk w procesie zarządzania flotą. Uniwersalizm analizy TCO polega na możliwości indywidualnego zdefiniowania kryteriów, tak aby subiektywizując parametry, otrzymać obiektywny wynik. Przytoczone jej wybrane aspekty wskazują na złożoność i interdyscyplinarność materii. Optymalizacja kosztów nie oznacza bowiem ich minimalizacji, co prowadzi do wniosku, że nie zawsze opłaca się oszczędzać.