

Newsletter 1

25.01.2021

Biznes po Brexicie. Aktualne informacje z rynku brytyjskiego

#1 Jeden z przewidywanych skutków Brexitu - zwiększona biurokracja przeszkodą w płynności dostaw na rynek brytyjski

Jedna z czołowych niemieckich firm logistycznych jest kolejną firmą, która zawiesiła dostawy do Wielkiej Brytanii z powodu zwiększonej biurokracji po Brexicie.

Spółka DB Schenker, należąca do krajowej firmy kolejowej Deutsche Bahn, poinformowała, że wstrzymuje się z przyjmowaniem nowych przesyłek do Wielkiej Brytanii. Według informacji przekazanych przez firmę powodem są "ogromne biurokratyczne regulacje" związane z porozumieniami handlowymi po Brexicie. W oświadczeniu podano, że tylko około 10% towarów miało prawidłowo wypełnione formularze celne.

W zeszłym tygodniu firma kurierska DPD tymczasowo zawiesiła przesyłki z Wielkiej Brytanii do UE z podobnych powodów. Jednocześnie przekazano, że od tamtej pory nieprzerwanie trwają prace, aby zmniejszyć opóźnienia.

Wszystkie europejskie paczki wysłane do nas między 30 grudnia a 7 stycznia zostały już wysłane do Europy lub zostaną zwrócone klientom do czwartku z powodu braku danych. Paczki te były przetwarzane ręcznie, co jest nie do utrzymania w przyszłości – dodano.

Źródło: <https://www.bbc.co.uk/news/business-55662544>

#2 Brak przejrzystości nowych przepisów hamuje wymianę handlową z Wielką Brytanią

Po dwóch tygodniach od rozpoczęcia nowych stosunków handlowych Wielkiej Brytanii z UE pojawiają się problemy.

Firmy logistyczne wstrzymały dostawy do Wielkiej Brytanii. Eksporterzy wskazują na znaczący wzrost wymaganej dokumentacji. Przedsiębiorstwa zajmujące się produktami łatwo psującymi się twierdzą, że straciły pieniądze z powodu opóźnień na przejściach granicznych.

Niektóre z tych przeszkód prawdopodobnie zostaną przezwyciężone, gdy pojawią się nowe zasady. Inne mogą okazać się bardziej długotrwałe.

Oto relacja czterech firm z różnych sektorów:

Berwick Shellfish

Szef firmy Graham Flannigan, wyglądając przez okno widzi łódź rybacką u nabrzeża. Rybak codziennie pisze SMS-y z pytaniem, czy może wyładować swój połów. Pan Flannigan odpisuje jednak „nie” - jego zbiorniki są już pełne krabów i homarów, których nie może dostarczyć do klientów.

Logistyka zatrzymała się - mówi. Każda przesyłka musi mieć cztery arkusze papieru towarzyszące towarowi. Do 31 grudnia mieliśmy jedną kartkę papieru, list przewoźowy – dodaje.

W ubiegłym roku 87% sprzedaży firmy Berwick Shellfish o wartości 1,7 mln GBP trafiło do Francji, Hiszpanii i Niemiec. Teraz wiele kontraktów zostało zawieszonych.

Panu Flanniganowi udało się dostarczyć przesyłkę pobożki pospolitej do La Rochelle na zachodnim wybrzeżu Francji, chociaż nastąpiła 24-godzinna przerwa, ponieważ umieścić „UK” na etykiecie, a weterynarz badający ją w Glasgow powiedział, że powinno widnieć „GB”. Ostatecznie nowa etykieta została przymocowana do zewnętrznej strony palet za pomocą taśmy klejącej.

Jednak regularne zamówienie z Barcelony na kraby i homary, które są zwykle przewożone żywe w zbiornikach z natlenioną wodą morską, zostało przełożone na luty, w nadziei, że do tego czasu wszystko będzie przebiegać sprawniej.

Wydaje się, że zegar cofnął się o 30 lat – mówi Flannigan.

Carr's Flour Mills

Istnieje zauważalne obciążenie regulacyjne, którego wcześniej nie było i można śmiało powiedzieć, że towary przemieszczają się wolniej – przyznaje Rob Munro, dyrektor zarządzający firmy. Wszyscy uczymy się, jakie są nowe systemy – dodaje.

Carr's skupuje brytyjską i importowaną pszenicę i mieli ją na mąkę dla klientów indywidualnych i biznesowych. Firma pracowała na pełnych obrotach, odkąd pierwszy lockdown skłonił Brytyjczyków do masowego pieczenia. Pod koniec roku zgromadzono również wystarczającą ilość pszenicy, aby przejść przez najgorszy scenariusz, Brexit bez umowy. Podobnie było z wieloma klientami. W rezultacie początek stycznia był dla nich stosunkowo spokojny.

Prawdziwym testem są dla mnie następne dwa do trzech tygodni, ponieważ zapasy się wyczerpują, a zamówienia rosną – mówi Munro. Uważa, że teraz jest szansa, by władze dostosowały system, zanim zwiększą się wolumeny. Niektórzy z jego klientów w Republice Irlandii i Irlandii Północnej zostali zaskoczeni zmianami zasad, które oznaczają, że muszą teraz płacić cła na niektóre produkty, jeśli zawierają one pszenicę importowaną spoza Wielkiej Brytanii i UE.

Celtic & Co

Nawet mając na horyzoncie perspektywę Brexitu, w zeszłym roku firma odzieżowa Celtic & Co zdecydowała się na przetłumaczenie swojej strony internetowej na język niemiecki i skupienie większej uwagi na marketingu w UE. Opłaciło się, wzrosła sprzedaż butów w stylu Ugg, kapci z owczej skóry i grubych dzianin.

Wszystko, co jest przytulne w domu, było naprawdę popularne. Zwłaszcza Niemcy to rosnący rynek – mówi Zoe Bray, dyrektor ds. Sprzedaży i marketingu. Firma z Newquay nadal optymistycznie patrzy na przyszły wzrost sprzedaży w UE, jednak została zmuszona do podniesienia cen na swojej niemieckiej stronie o 10-15%, co spotkało się z niezadowolaniem klientów.

Międzynarodowy kurier, z którego korzystamy, mówi nam, że będą dodatkowe koszty i cła – mówi pani Bray. Brak jasności oznacza, że podejmujemy decyzje nieco po omacku – dodaje.

Rosh Engineering

Ian Dormer, szef firmy z Newcastle, twierdzi, że pierwszy prawdziwy test miał miejsce w tym tygodniu, kiedy zamówiona część została dostarczona z Francji z niewielkim opóźnieniem.

Jeden dzień to opóźnienie, z którym możesz żyć – mówi. O ile widzę, granice wciąż działają – dodaje.

Ale chociaż Rosh Engineering importuje i instaluje transformatory wysokiego napięcia w Wielkiej Brytanii, lwią część jej działalności polega na obsłudze istniejących projektów, z których wiele znajduje się za granicą. Z powodu Covid nie mają żadnych kontraktów w najbliższym czasie, jednak włoska firma zatrudniła Rosh do projektu w Niemczech w kwietniu. Pan Dormer przeszukiwał strony internetowe rządu Wielkiej Brytanii i Niemiec w poszukiwaniu informacji, nadal jednak nie wie, jakie będą wymagania wizowe i czy kwalifikacje zawodowe jego inżynierów zostaną uznane. Obawia się, że „ogrom nakładu pracy” może oznaczać, że partnerzy biznesowi na kontynencie zaczną szukać gdzie indziej.

Im jest to trudniejsze, tym większa szansa, że tego nie zrobimy – podkreśla.

Źródło: <https://www.bbc.com/news/business-55638969>

#3 Kolejne utrudnienia na granicach – problem z uzyskaniem gwarancji tranzytu

Komplikacje graniczne Brexitu piętrzą się w związku z przeciążeniem systemu kontroli

Główny system celny rządu Wielkiej Brytanii został przeciążony w ciągu kilku tygodni od Brexitu i grozi dalszymi zakłóceniami wraz ze wzrostem ruchu towarowego.

Eksporterzy twierdzą, że mają trudności z uzyskaniem dokumentów tranzytowych, które pozwalają na bezzwrotny wjazd towarów do Unii Europejskiej z powodu braku agentów uprawnionych do ich wystawiania. Agenci muszą przedstawić gwarancję finansową, często wspieraną przez bank, na pokrycie wszelkich podatków lub ceł od przewożonych towarów, jednak już teraz wykorzystali niemal całkowicie swoje możliwości gwarancyjne.

Nikt nie ma żadnych gwarancji – powiedział Peter Hayes, dyrektor generalny Carlton Freight, spedytora z siedzibą w Liverpoolu, który przewozi produkty takie jak samochody, maszyny i chemikalia między Wielką Brytanią a UE. Dodał, że firma musiała odmówić setkom zapytań.

W międzyczasie firmy, które chcą ubiegać się o zezwolenie tranzytowe lub chcą zwiększyć wielkość już istniejącej gwarancji, borykały się z opóźnieniami ze strony brytyjskiego urzędu celno-skarbowego Her Majesty's Revenue and Customs (HMRC). Jeden z przewoźników, który chciał pozostać anonimowy, skarżył się, że zaaplikował o gwarancję tranzytu kilka miesięcy temu, przewidując wzrost popytu z powodu Brexitu, ale do tej pory nie otrzymał odpowiedzi od organu podatkowego.

HMRC powiadomił, że jest świadomy problemów, z którymi borykają się wnioskodawcy i przeprowadza pilną weryfikację. W oświadczeniu jako przyczynę opóźnień wskazano na niedawną aktualizację oprogramowania do nowego systemu tranzytowego. Poinformowano również, że obecnie przetwarzane jest 230 wniosków o gwarancję tranzytu i oczekuje się, że prace zostaną zakończone w ciągu tygodnia.

UE jest największym pojedynczym partnerem handlowym Wielkiej Brytanii, przyjmując 43% eksportu w 2019 r. Przed Brexitem przeważająca większość towarów nie wymagała formularzy tranzytowych, dzięki czemu mogły być wysyłane do UE przy minimalnych zakłóceniach. Obecnie firmy napotykają wielodniowe opóźnienia w przekraczaniu granicy z powodu nieprawidłowych lub brakujących dokumentów.

Problem tranzytu jest jednym z kilku problemów, które utrudniają handel między Wielką Brytanią a UE. DHL Express, należący do Deutsche Post AG, poinformował w tym tygodniu, że tymczasowo zawiesił te przesyłki kierowane do UE, które wymagają świadectw zdrowia zwierząt lub roślin. DB Schenker, duża niemiecka grupa logistyczna, również tymczasowo zawiesiła dostawy z powodu Brexitu.

Ben Moore, dyrektor zarządzający Sealite (UK) Ltd., która co roku eksportuje do UE lampy LED o wartości milionów funtów, mówi, że przesyłki firmy przez kilka dni były przetrzymywane przez urzędników celnych, ponieważ nie posiadały dokumentu tranzytowego- formularza T1. *Nawet nie wiemy, co to jest* - powiedział Moore. Mój spedytorka mówi: „Nie możemy Ci go dać” – dodał.

Mówi, że spodziewa się, że roczna sprzedaż spadnie o 25% do 8 milionów funtów, ponieważ jego klienci w UE, w tym francuski gigant przemysłowy Schneider Electric SE i szwajcarska grupa inżynierska ABB Ltd., zwrócą się w inną stronę.

Według badań firmy księgowej UHY Hacker Young, z powodu biurokracji ograniczającej handel między Wielką Brytanią a UE, około 20% małych i średnich przedsiębiorstw w Wielkiej Brytanii zawiesiło wywóz do UE.

Jon Swallow, współzałożyciel Jordon Freight, powiedział, że gwarancja tranzytu w wysokości 1,5 miliona funtów, którą posiadał obsługujący go agent celny, została wykorzystana w ciągu trzech dni od daty zakończenia okresu przejściowego.

Eksport właśnie się zatrzymał – powiedział Swallow. *Osoby, które cierpią, to małe i średnie przedsiębiorstwa* – dodał.

Tysiące przyczep przeznaczonych dla UE nie zostanie w nadchodzących tygodniach wysłanych z powodu braku gwarancji tranzytowych i ryzyka zatrzymania przesyłki- powiedział Tony Shally, dyrektor zarządzający Espace Europe, firmy zajmującej się transportem drogowym, która przewozi towary między Wielką Brytanią a UE. Shally napisał do ministra rządu brytyjskiego Michaela Gove'a, zwracając uwagę na problem i proponując, aby eksporterzy otrzymali krótkoterminową gwarancję tranzytową w wysokości 20 000 funtów bez konieczności wsparcia ze strony banku. „Nasze doświadczenia z ostatnich dwóch tygodni były przerażające”- napisał w liście Shally- „Sytuacja tylko się pogorszy”.

Źródło: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-01-19/brexit-border-trouble-deepens-as-key-customs-system-is-maxed-out>

#4

Kolejny sygnał postępującej w UK transformacji technologii budowlanych - obecny trend stanowi szansę dla polskich producentów konstrukcji modułowych

Osiemnaście spółdzielni mieszkaniowych na północy UK zawarło porozumienie z zamiarem dostarczenia 9 000 domów z prefabrykatów rocznie. Nowo uruchomiony Offsite Homes Alliance (OSHA) ma na celu współpracę z zewnętrznymi dostawcami w celu zwiększenia dostaw prefabrykowanych domów.

Sojusz ma obecnie 75 partnerów w łańcuchu dostaw zarejestrowanych w swoim systemie zakupów i obecnie ocenia 36 różnych technologii zewnętrznych.

Partnerzy OSHA to: Bolton at Home, Gentoo, Great Places, The Guinness Partnership, Irwell Valley, Jigsaw, Mosscares, St Vincent's, One Housing, Riverside, Rochdale Boroughwide Housing, Stockport Homes, Thirteen, Together, Trafford Housing Trust, Wythenshawe Community Housing and Your Housing Group.

Projekt będzie prowadzony przez niedawno mianowanego dyrektora projektu Mike'a Ormeshera, wcześniej dyrektora w modułowej firmie Top Hat. Celem nadrzędnym porozumienia jest dostarczanie 9000 domów rocznie. Jest to cel, który można osiągnąć w latach 2022-2023 w oparciu o obecną liczbę właścicieli zaangażowanych w program. Pete Bojar, dyrektor wykonawczy w Growth and Assets at Great Places, powiedział: „OSHA zapewnia spółdzielniom mieszkaniowym możliwość napędzania i wspierania rozwoju branży domów modułowych, odchodząc od trendu niekończących się „projektów pilotażowych”.



Źródło: <https://www.constructionenquirer.com/2021/01/21/18-housing-associations-team-up-for-offsite-homes/>

#5

Rozwijająca się infrastruktura oraz nowe projekty energetyczne w Wielkiej Brytanii szansą dla polskich przedsiębiorców - wielomilionowe zamówienia publiczne do realizacji

Projekty energetyczne i kolej dużych prędkości HS2 dominują w budownictwie w 2021 roku

Projekty energetyczne i prace związane z rozbudową sieci High Speed 2 (HS2) dominują na liście 100 największych projektów budowlanych, które mają się rozpocząć w 2021 r., opracowanej przez firmę analityczną Glenigan. Według Glenigan, w tym roku liczba rozpoczętych inwestycji wzrośnie o 17%.

Lista 100 obejmuje 16 projektów energetycznych, które mają się rozpocząć w 2021 r., a trzy projekty HS2 znajdują się w pierwszej piątce pod względem całkowitej wartości projektu.

Programy energetyczne obejmują prace w elektrowni Drax w North Yorkshire (wrzesień 2021), na morskiej farmie wiatrowej Dogger Bank A (czerwiec 2021) i w kopalni Woodhouse w Cumbrii (luty 2021), jak również w szeregu innych centrów energetycznych.

Drax Power wystąpił w maju 2018 r. o zezwolenie na inwestycję w celu wybudowania i eksploatacji dwóch nowych bloków gazowych w elektrowni o łącznej mocy do 3800 MW. Wniosek został zatwierdzony w październiku 2019 r., a w czerwcu ubiegłego roku sędzia Sądu Najwyższego oddalił sprzeciw grupy prowadzącej kampanię ekologiczną wobec planów Drax Power. Kontrakt na dwie pierwsze fazy budowy farmy wiatrowej Dogger Bank został podpisany w listopadzie ubiegłego roku, podczas gdy w zeszłym tygodniu rząd zapowiedział, że nie będzie interweniował w plany dotyczące kopalni Woodhouse w Cumbrii za 165 milionów funtów, pomimo sprzeciwu środowiskowego.

Tymczasem projekty związane z budową HS2, które znalazły się na liście 100 obejmują prace na końcowej stacji London Euston o wartości 2,2 mld funtów (rozpoczęcie zaplanowano na maj 2021 r.), tunele w okolicach Northolt za 1,4 mld funtów (wrzesień 2021 r.), oraz prace w dolinie Chiltern i Colne o wartości 965 mln funtów, które mają wystartować wiosną.

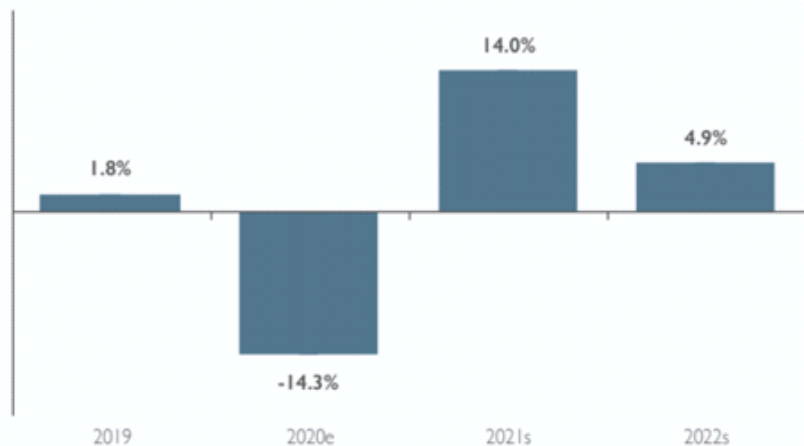
Pomimo to, najnowszy raport Federation of Master Builders (FMB) dotyczący stanu za trzeci kwartał 2020 r., wykazał, że liczba zapytań o przyszłe prace nie rosła tak szybko, jak początkowo przewidywano. Według FMB i przedstawicieli branży budowlanej „obawy klientów o przyszłość” „powstrzymują ich przed rozpoczęciem nowych projektów budowlanych w tym czasie”.

Prezes Stowarzyszenia Przemysłu Kolejowego, Darren Caplan, twierdzi jednak, że istnieją „powody do optymizmu”, jeśli chodzi o inwestycje w infrastrukturę kolejową. Mamy rząd, który wyraził zamiar uczynienia kolei kluczową częścią programu „buduj lepiej” i współpracuje z branżą nad realizacją głównych projektów, takich jak między innymi HS2, Crossrail i Trans Pennine Route Upgrade – powiedział. Widzieliśmy też przyszłe zobowiązania do digitalizacji i dekarbonizacji sieci kolejowej oraz do przyspieszenia prac w odpowiedzi na spowolnienie gospodarcze spowodowane pandemią koronawirusa – dodał.

Źródło: <https://www.newcivilengineer.com/latest/energy-schemes-and-hs2-projects-dominate-2021-construction-pipeline-13-01-2021/>

Prognozy branżowe przewidują, że wartość kompleksowych robót budowlano-montażowych wzrośnie o 14% w tym roku i 4,9% w 2022 roku.

Construction Output (% Growth) Main Scenario



Źródło: ONS, Construction Products Association

Mieszkalnictwo prywatne było jednym z najszybciej rozwijających się sektorów w 2020 r., a pod koniec roku kredyty hipoteczne i transakcje dotyczące nieruchomości przekraczały poziomy sprzed Covid. Oczekuje się jednak, że zgodnie z ogólnym trendem popyt na mieszkania prywatne zmniejszy się po 31 marca (zakończenie programów wsparcia), a następnie ponownie wzrośnie wraz z ożywieniem gospodarczym pod koniec 2021 i 2022 r.

Dyrektor ekonomiczny CPA, Noble Francis, powiedział: „Długoterminowy wpływ Covid-19 na strukturę gospodarki wciąż jest widoczny. /.../ To wciąż rodzi pytania o losy niektórych sektorów budownictwa. Mamy największe obawy o sektor komercyjny, w którym nadal istnieje duża niepewność co do przyszłości powierzchni handlowej i biurowej. /.../ „Niezwykle ważne będzie obserwowanie, jak firmy zmieniają swoją działalność w miarę wprowadzania szczepionki w nadchodzących miesiącach i do jakiego stopnia nastąpi powrót do biur”.

„Chociaż losy niektórych sektorów były powiązane z ograniczeniami Covid i związanym z nimi brakiem zaufania biznesu do perspektyw rozwoju, budownictwo infrastrukturalne w dużej mierze uniknęło takiej niepewności. Projekty te były w stanie skutecznie wprowadzić bezpieczne procedury operacyjne, biorąc pod uwagę, że na dużych placach budowy infrastruktury występuje mniej mieszanych branż niż w większości sektorów.” /.../ „W związku z tym ograniczenia Covid w najmniejszym stopniu dotknęły infrastrukturę i oczekuje się, że właśnie ten sektor podniesie poziom całej branży w latach 2021 i 2022.” /.../ „Oczekuje się, że główne prace związane z HS2, największym projektem budowlanym w Europie, wspólnie z projektami morskiej energii wiatrowej i jądrowej będą głównymi siłami napędowymi biznesu”.

Źródło: <https://www.constructionenquirer.com/2021/01/20/construction-set-to-grow-by-14-this-year/>

Biznes po Brexicie. Branża motoryzacyjna

Korzystna perspektywa dla firm zajmujących się digitalizacją przedsiębiorstw w branży motoryzacyjnej

Warsztaty samochodowe muszą traktować transformację cyfrową priorytetowo.

Prawie 30 procent niezależnych warsztatów często musi zrezygnować z wykonywania usług, ponieważ nie mają niezbędnych umiejętności i/lub sprzętu potrzebnych do dokonania napraw na najnowocześniejszych pojazdach. LKQ Euro Car Parts przewiduje, że w 2021 roku cyfryzacja będzie największą szansą dla niezależnego rynku części zamiennych. *Wydarzenia ostatniego roku, co zrozumiałe, skłoniły wiele warsztatów do skupienia się przede wszystkim na przetrwaniu* – twierdzi Andy Hamilton, dyrektor generalny LKQ Euro Car Parts. Wg niego: „Jest to rok, w którym właściciele warsztatów odzyskają kontrolę nad sytuacją”. „Chociaż rozumiemy, że niezależne warsztaty mogą mieć inne priorytety w najbliższej perspektywie, jednak potrzeba digitalizacji ciągle istnieje i stwarza dwie luki do wypełnienia. Po pierwsze, niezależne warsztaty muszą nadążyć za resztą sektora motoryzacyjnego pod względem możliwości cyfrowych i łączności, a po drugie muszą dotrzymać kroku wykonawcom usług z innych sektorów, aby sprostać coraz wyższym oczekiwaniom klientów”.



Image: Bigstock

„Ale ciężar nie spoczywa tylko na nich, rozwijamy również nasze własne możliwości cyfrowe, abyśmy mogli współpracować z warsztatami w celu zwiększenia wydajności i uczynienia niezależnego rynku części zamiennych bardziej konkurencyjnym w dłuższej perspektywie”.

„Udowodniono, że rozwiązywanie cyfrowe mają pozytywny wpływ na cały łańcuch wartości - dodaje Hamilton - począwszy od sposobu, w jaki warsztaty pozyskują klientów, planują prace i zamawiają części, aż po pobieranie płatności po zakończeniu prac. Dlatego też opracowaliśmy pięć cyfrowych obszarów zainteresowania na nadchodzący rok”.

Cyfrowe obszary zainteresowania warsztatów w 2021 roku:

1. Widoczność cyfrowa- wielu klientów będzie korzystać z wyszukiwania online, aby znaleźć lokalny warsztat, co oznacza, że osoby z wiarygodną obecnością w internecie są najlepiej przygotowane do zdobycia klienta. Strony internetowe i media społecznościowe są ważnymi narzędziami, które dają nowym klientom pewność rezerwacji- a późniejsza komunikacja cyfrowa, taka jak e-maile, jest częścią zapewniania wysokiej jakości obsługi, która zabezpieczy ich powtarzalność;

2. Zamawianie cyfrowe- zamówienia online mogą być szybsze niż zamawianie części przez telefon, a ponadto mają dodatkową zaletę w postaci cyfrowego śladu. Np. postęp zamówienia złożonego przez stronę internetową Omnipart można śledzić do momentu jego dostarczenia, a zwroty i gwarancje są łatwiejsze w zarządzaniu;

3. Cyfrowe zarządzanie obciążeniami- teraz, gdy sezonowe wzorce popytu zostały zakłócone, obciążenia są mniej przewidywalne, a wykorzystanie danych do dokładnego przewidywania czasu trwania każdego zadania ma kluczowe znaczenie. Opracowane przez LKQ Euro Car Parts oprogramowanie do zarządzania warsztatami, CarSys, wykorzystuje dane Haynes Pro do tworzenia harmonogramów i wycen pracy- wspierane przez funkcje zarządzania zapasami i integrację z katalogiem wszystkich części, które wymagają zakupu;

4. Infrastruktura cyfrowa- samochody i furgonetki są coraz częściej wyposażone w zaawansowane systemy zaprojektowane w celu zwiększenia wydajności, bezpieczeństwa i ogólnego doświadczenia z jazdy- a technologia taka jak ADAS już wkracza na niezależny rynek części zamiennych. Systemy te wymagają regularnych aktualizacji oprogramowania, dla których kluczowa jest łączność - a do bezpiecznego i dokładnego diagnozowania i naprawiania wszelkich usterek wymagane są zaawansowane narzędzia;

5. Umiejętności cyfrowe - szkolenie cyfrowe ma kluczowe znaczenie dla wszystkich w firmie, niezależnie, czy zajmują się obsługą klienta, zapleczem biurowym, czy też warsztatem. LKQ Euro Car Parts oferuje szereg kursów z zakresu zarządzania technicznego i biznesowego za pośrednictwem własnej Akademii AutoEducation, aby zapewnić niezależnym warsztatom obsługę klienta, która konkuruje z dealerami, a także dysponuje odpowiednią wiedzą techniczną.

Imprezy branżowe

Kolejna edycja Game Changers LIVE: The Golden Thread



Po sukcesie związanym z uruchomieniem nowej serii wydarzeń online Futurebuild Game Changers LIVE, z radością ogłaszamy, że kolejna edycja odbędzie się w czwartek 4 lutego 2021 r. w godzinach 11.30- 14.00 z Headline Partner Viewpoint.

W maju 2018 roku rząd opublikował wyniki śledztwa w sprawie pożaru Grenfell Tower w raporcie autorstwa Dame Judith Hackitt „Budowanie bezpieczniejszej przyszłości: propozycje reformy systemu regulacji bezpieczeństwa w budynkach”, w którym przedstawiono ponad 50 zaleceń dotyczących jak stworzyć solidniejszy system. Jedną z kluczowych propozycji była taka, że rząd powinien opracować i uzgodnić z branżą budowlaną ustandaryzowany format zarządzania informacjami cyfrowymi, w wyniku czego narodziła się Złota Nić- Golden Thread! Od tego czasu toczy się wiele dyskusji na temat tego, czym jest „złota nić informacji” i co ona oznacza.

Prowadzony przez wiodącego eksperta Nicka Tune'a z Atkinsa, obecny Game Changers LIVE będzie badał nie tylko, co i dlaczego, ale także możliwy sposób wdrażania „złotej nici”, aby pomóc branży budować bezpieczniejsze, lepiej i inteligentniej. Zarejestruj się już dziś, aby dowiedzieć się więcej.

Poświęć kilka godzin, aby:

- Zapoznać się z opiniami wiodących ekspertów branżowych, w tym prowadzącego naszą imprezę Nicka Tune, dyrektora programu cyfrowego w firmie Atkins;
- Wysłuchać inspirujących rozmów na temat innowacji (30 minut) opisujących szczegółowo nową technologię;
- Wejść w bezpośrednią interakcję z 8 wiodącymi markami;
- Umówić się na spotkania indywidualne, aby uzyskać bardziej szczegółowe informacje;
- Pozyskać wiedzę nt. prowadzenia działalności i określania produktów zmieniających zasady gry;
- Wziąć udział w ankietach i sesji pytań i odpowiedzi;
- Nawiązać nowe znajomości w ramach networkingu.