

**Raivo Vare**

Majandus- ja  
logistikaekspert

**Janek Saareoks**

Tegevjuht  
Schenker AS

**Einar Vallbaum**

President  
ERAA

ROAD TRANSPORT  
**EXEX**\*  
AUTOVEONDUSE  
OTSUSTAJAFOORUM

**Cem Kizilkaya**

Veekipargi juht  
Scania Transpor-  
dilaboratoorium

**Tuukka  
Hartikka**

Tehniline ekspert  
Neste

**24. september 2015**

SpaceX sündmuskeskus  
Keevise 6, Tallinn

**Robert Holm**

Juhatuse liige ja  
partner  
Ecofleet Holding

Põhipartner:



Partnerid:



**Kristjan Port**

Direktor  
Tallinna Ülikooli  
terviseteaduste ja  
spordi instituut

**Marko Novik**

Juhataja  
Kauritel

---

Palun kirjutage siia oma nimi, et kadunud raamat  
oskaks teie juurde tagasi tulla

# Hea autoveonduse proff

**M**aanteeetranspordi arenguid ja võimalusi käsitlev Autoveonduse Otsustajafoorum leiab aset juba kolmandat korda ja toob kokku sektori kõige aktiivsemad ja asjalikumad ettevõtjad: rahvusvahelised vedajad, siseriiklike vedude ja erivedude teostajad.

Koos uurime, kuidas mõjutab majandus logistikasektorit ja autoveondust 2016. aastal, mil moel konkurentsivõimet kasvatada, millised on vedajaid mõjutavad uued regulatsioonid, kuidas arenevad tulevikukütused ning millised on veonduses kriitilised edutegurid.

Kuuleme vedajate kogemust nii meilt kui mujalt ning palju muud huvitavat ja kasulikku oma äri arendamiseks. See on kasulik ja huvitav päev, mis aitab autoveonduses olulisega kursis olla.

Soovime teile asjalikke kontakte ja palju kasulikku omavahelist suhtlemist!

Korraldajate ja partnerite nimel

## **Endrik Randoja**

Confent

Põhipartner



Partner



Partner



# Programm

**9.00** Registreerimine, hommikukohv ja partnerite ekspo

**9.30 Majandus**

Milline on majandusolukord ja selle mõju Eesti logistikasektorile?

**Raivo Vare**, majandus- ja logistikaekspert, foorumi moderaator



**10.15 Optimeerimine**

Kuidas leida ja mõõta veonduse tulemuslikkuse võtmemõõdikuid (KPI – Key Performance Indicator)?

**Robert Holm**, juhatuse liige, Ecofleet Holding



**10.45 Vaheaeg**

**11.15 Kütus**

Kuidas mõjutavad kütusevaldkonna innovatsioon ja direktiivid vedajaid?

**Tuukka Hartikka**, tehniline ekspert, Neste



**11.45 Kogemus**

Skandinaavia veofirma kogemused

**Cem Kizilkaya**, veokipargi juhataja, Scania Transpordilaboratoorium



## 12.15 Lõuna

### 13.15 Ärivõimalused

Ümarlaua diskussioon – kuidas saada veoturul konkurentsivõimelisemaks?

**Janek Saareoks**, tegevjuht, Schenker AS

**Marko Novik**, juhataja, Kauritel

**Einar Vallbaum**, president, ERAA



### 14.15 Juhtimine

Kuidas tervise vaatenurgast konkurentsivõimeline püsida?

**Kristjan Port**, direktor, Tallinna Ülikooli terviseteaduste ja spordi instituut



### 14.45 Autoveonduse Otsustajafoorumi Aastauhinna väljakuulutamine

### 15.00 Autoveonduse Otsustajafoorumi lõpp

# Milline on majandusolukord ja selle mõju Eesti logistikasektorile?

**Raivo Vare,** majandus- ja logistikaekspert

---

Majandus-, transiidi- ja logistikaekspert Raivo Vare on meie foorumi moderaator. Uurime Raivo käest, millised arengud on hetkel maanteetranspordis ja milline on logistikasektori tulevik.

## Milline on maanteetranspordi roll laiemalt?

Autotransport on minu hinnangul senini põhitranspordiliik, eriti Eestis. Meil on väike riik ja vähe rahvast, aga meil on vaatamata kriitikale hea teedevõrk. Meil on rahvast hõredalt ja maanteetransport on loogiline valik sisevedudeks.

Rahvusvahelises plaanis on meil hea geograafiline asend. Aga see on sama hea ka teiste transpordiliikide vaates. Raudteetranspordi kaubavedude trend on Eestis languses, õhutranspordi potentsiaal ei ole ära kasutatud.

Ka meie naabrid kasutavad Eestit, et oma veokitega pääseda Skandinaaviasse või Venemaale ja teevad seda tänu meie heale infrastruktuurile.

Eesti vedajatel on ambitsiooni

vaadata kaugemale, keerulisematele turgudele. Eesti vedajad näiteks sõitsid omal ajal Balkanil, siis kui keegi teine seal sõita ei soovinud. Rahvusvaheliselt ollakse konkurentsivõimelised ja teenindatakse rahvusvahelist klienti. Selliseid valdkondi ei ole Eestis tegelikult palju. Eesti maanteetransport on edulugu, kuid selle hoidmiseks on vaja teha tööd.

Maailma majandus on eksponentsiaalselt kasvanud. Seda on omakorda toitnud transpordivaldkonna veelgi kiirem kasv. Alates 1950datest aastatest on transpordi ja logistika kasv olnud 2 - 2,5 korda kiirem majanduskasvust.

Kaubavoogudest räägime tavaliselt kui suuremahulistest veostest, mida üldjuhul veetakse raudteel ja meritsi. Paralleelselt toimub voogude fragmenteerumine,



väikepartiiide ja ajakriitiliste vedude ennakasv, mis on kaasnenud peamiselt tehnoloogilise nišitootmise ja eriti jaekaubanduse plahvatusliku kasvuga. See annab šansi neile, kes suudavad hästi kohaneda uute nõudmistega, olla paindlikud ja efektiivsed.

### Millised arengud hetkel maanteetransporti enim mõjutavad?

Tehnoloogia areneb ja muudab vedamise tõhusamaks. Veokite kokpitid on mugavad ja tehnoloogiast tulvil kui lennuki omad. Satelliitjälginine ja elektroonilised

selt keerulisemaks. Kliendi ootused saadetiste kohaletoometamise täpsusele on oluliselt tõusnud.

Kui varem oli juhtiv jõud autojuht ise, siis täna on see logistik, kes paneb kokku parima võimaliku lahenduse. See eeldab eriteadmiste ja oskuste kasvu. Ka autojuhile pandavad ootused on palju kasvanud.

### Milline on majanduse olukord ja kuidas see maanteetransporti mõjutab?

Enim mõjutab meid Venemaa olu-

## Eesti maanteetransport on edulugu, kuid selle hoidmiseks on vaja teha tööd.

töökärsud muudavad vedamise oluliselt tõhusamaks.

Maanteetransporti mõjutavad suurel määral kütusega kaasnevad arengud. Ühelt poolt kütuse hind, aga teiselt poolt loomulikult nõuded kütuse saastanormidele.

Konkurents tiheneb ja regulatsioonide osakaal kasvab. Need, kes ei suuda reeglitega kohaneda, surutakse turult välja.

Kliendid on muutunud nõudlikumaks ja teinud vedaja elu oluli-

kord ning selle taustal Ukraina olukord ja seal toimuv sõda. Sõda on alati turu anomaalia. Lisaks veel üldine Euroopa majanduse nõrk kasv. Halvenevad finantseerimistingimused. Aga samas on see paljudele ka võimaluseks.

Pingestumine turul tähendab konkurentsi pingestumist. Seega tuleb rohkem investeerida kvaliteeti, mis on keeruline, sest pangad ei soovi enam soodsatel tingimustel raha välja anda.



### Milliseid arenguid logistikasektorisse planeeritakse ning milliseks kujuneb maanteedtranspordi roll?

Nii mastaapseid maantee investeeringuid nagu tehti varem, enam ei tehta. Pigem hakatakse investeeringuid kokku tõmbama. Rahvusvahelises kontekstis on suurematest teemadest võimalik Helsingi tunnel, mis ei tule enne Rail Balticut ja see ei juhtu enne 30 aastat. Rail Balticul on potentsiaali kaugvedudega konkureerida, kui näiteks kasutatakse autoveoste vedamist rongiplatvormidel. See eeldab rahvusvahelist koostööd. Rail Balticu puhul on aga oluline see prog-

noos, kui palju seal suudetakse kaupa vedada, sest reisijate vedu ei ole tasuv. Autovedukite platvormile paigutamine oleks kompromiss raudtee ja maanteevedude vahel.

### Millised Euroopa turud langevad ja millistel tasuks uute ärivõimaluste otsimisel silma peal hoida?

Ma ei oska soovitada stiilis, et vedage Tapale Abrams tankide remondimaterjale. Aga põhimõttelised valikud võiksid olla spetsialiseerumine, teatud sihtturule keskendumine või efektiivsuse kasvatamine, mis eeldab investeeringuid.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



*Scania Ecolution*  
Kütusesääst uuel tasemel.  
Et näha suurt pilti, mõtle  
kütusepaagist kaugemale!



**SCANIA ECOLUTION**  
Kõige täiuslikum ja võimekam  
lahendus kütuse säästmiseks.  
[www.scania.ee/ecolution](http://www.scania.ee/ecolution)



**SCANIA**

# Kuidas leida ja mõõta veonduse tulemuslikkuse võtmemõõdikuid?

**Robert Holm**, juhatuse liige ja partner, Ecofleet Holding

Tulemuslikkuse mõõtmine ja anlüüsimine on tänapäeval üha kasvava tähtsusega. Uurime Ecofleeti juhatuse liikmelt Robert Holmilt, millised on suundumused sellel alal ja millised on kõige olulisemad tulemuslikkuse võtmenäitajad tema hinnangul.

Ecofleet teeb koostööd paljude autovedajatega üle kogu Skandiinaavia. Euroopas on viimasel ajal paljud mängureglid muutunud, millised on praegu suundumused teie erialal?

Autovedajad on juba aastaid kasutanud telemaatikat. Nüüd on nad aga jõudnud olukorda, kus tuleb informatsiooni kasutama hakata. Mitmed ettevõtted kasutavad erinevate tootjate veokeid, seetõttu paluvad nad tihti oma telemaatika partneritelt kõik andmed ühte süsteemi laadida, et oleks võimalikult vähe tehnilisi takistusi ja erinevusi.

Hinnasurve on olnud tugev kogu Euroopas. Näib, et tegelikult edendavad äri just automatiseeritud protsessid. On jõudnud kätte aeg lahti

mõtestada tulemuslikkuse võtmenäitaja (ingl KPI - key performance indicator) ja andmed. Näiteks võib ettevõtte, kes rakendab ökosõidu filosoofiat, hõlpsasti analüüsida tulemuslikkuse võtmenäitajaid oma sõidustatistika parandamiseks. Nad saavad mõned tulemuslikkuse võtmenäitajad kogumist välja võtta ja anda vastavat informatsiooni praktikutest autojuhtidele. Juht saab tagasisidet läbi oma telefoni või muu tehnilise seadme. Transpordiettevõtted kasutavad aktiivselt seda süsteemi juhtide käitumise analüüsimiseks ja parandamiseks.

Milline oleks see tulemuslikkuse võtmenäitaja, millel tuleb silma peal hoida?

Autokaubavedude äri ajamisel on mõned tegurid eriti olulise tähtsusega. Loomulikult on kõige tähtsam tegur kütuse maksumus, kuid tuleb võtta arvesse kõiki seonduvaid kulusid ja Euroopa regulatsioone, näiteks mis puudutavad töötunde jne. Need on mastaabikulud, mis seonduvad ühe veokiga. Oluline on optimeerida tootekäivet ühe veoki kohta.

Tõenäoliselt võivad mõnel juhul üles kerkida usalduse küsimused. Tehnilisest ja organisatsioonilisest lähtepunktist võetuna, kuidas te edastate seda informatsiooni teistele isikutele, peale otsustajate? Kuidas te sellele ideele toetajaskonda loodate võita?

Tehniline pool pole eriti raske. Enamus autovedajaid on juba oma veokitele paigaldanud mingisuguse seadme. Selle kaudu saab suurepäraselt esitada andmeid ja soovitusi, eriti siis, kui te kasutate järjestussüsteemi ABC (A - hästi tehtud, C - teil on veel arenguruumi).

Ettevõtted õpivad pikkamööda seda informatsiooni tõhusamal viisil rakendama. Näib, et kogu telemaatikatööstus on leidnud teatud omavahelise mõistmise juhtkonna ja

rohujuuretasandi töötajate vahel. Meie äris on konkurents väga tihe. Kui teil on aktiivne strateegia, siis suudate aastaga kokku hoida 2%-3% kütusekulu. See annab tuntava säästu.

Asi ei seisa mitte juhtide usaldamises, vaid kuidas äri kasumlikult ajada, seejuures kõigile töökohti garanteerides. Tööandja ülesanne pole mitte töötaja ahistamine. Tegemist on suurepärase vahendiga äri optimeerimiseks ja parandamiseks.

Mentaalsus on päris palju muutunud. Paar aastat tagasi võis, eriti Skandinaavias, tunda ametiühingute survet. Nüüd kasutavad ka ametiühingud analoogilisi süsteeme, me oleme saavutanud kõigi osapoolte vahelise usalduse.

Kui usaldus on ettevõtte jaoks ikka veel probleemiks, siis võime alati kasutada kahekordset sisselogimist, mis võimaldab igal ajal sõidustatistikat kontrollida. Ma ei väsi töötajatele kordamast, et kellelgi pole aega pikalt-laialt uurida individuaalseid sõiduandmeid. Ettevõttel tuleb saada üldine pilt ja veenduda, et nad liiguvad õiges suunas. Andmeid esitatakse vahetult lõppkasutajale, kes võib siis astuda samme oma tegevuse näitajate parandamiseks. Lõppude lõpuks on kõik kinni veokijuhis.

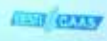


FLEET MOBILITY  
**EXEX**  
KULUST TULUKS

Põhipartner:



Partnerid:



## Põhinedes oma kogemusele, mis on eduka tulemuslikkuse võtmenäitaja ja rakenduse võti?

Kuna tulemuslikkuse võtmenäitajaid on palju, siis on mõistlik lähenemine ülioluline. On võimalik kujundada oma isiklikud tulemuslikkuse võtmenäitajad. Suure valiku võimalus on põnev, kuid lõpuks peavad nad kõik olema asjakohased äri ajamiseks. Ärge tulemuslikkuse võtmenäitajatega üle pingutage! Viis näitajat kõige olulisematel aladel annavad teile suurimat kasu. Nagu ülalpool oli mainitud, pole

ded ja tühikäigul töötamine. Neid tulemuslikkuse võtmenäitajaid tasuks kindlasti mõõta.

## Millised on teie viimased arengud varahalduse osas?

Varahaldust võib kasutada erinevatel tasanditel ja töödes „asjade interneti“ põhimõttel. Seadmed suudavad serveriga ise ühendust pidada. Me oleme lisanud märgised erinevatele momentidele, mida te sooviks jälgida. Süsteem on ühendatud teie telefoniga, mis töötab märgiste

Ärge tulemuslikkuse võtmenäitajatega üle pingutage! Viis näitajat kõige olulisematel aladel annavad teile suurimat kasu.

kellelgi aega seda informatsiooni uurida ja puurida. Teil tuleb fookuseerida tähelepanu vaid olulistele momentidele.

Nähtavasti on öko-juhtimine ja kütusetarbimine need alad, millest inimesed on eriti huvitatud, ja sellega seoses tõusevad esile neli parameetrit: pidurdus, kiirendus, järsud pöör-




järgimisseadmena. Te võite täiendava skännimiseta jälgida kogu paketti. Kuna kõik töötab läbi nutitelefoni tarkvara, siis ei tarvitse te enam hinnalisi skännereid hankida. See kõik tekitab globaalse võrgustiku, kus võrgustik toimib koordinaatvõrguna, kus üks klient võib teist lihtsalt varade skännimisega aidata.





# Ecofleet Tacho

sõidumeeriku info reaalajas

-  info reaalajas allesjäänud sõidu- ja puhkeaja kohta
-  visuaalne ülevaade toimunud tegevustest ja rikkumistest
-  sõidumeeriku ja juhikaardi failide allalaadimine üle mobiilivõrgu

# Kuidas mõjutavad kütusevaldkonna innovatsioon ja direktiivid vedajaid?

**Tuukka Hartikka**, tehniline ekspert, Neste

---

Oleme sisenemas uude taastuv- ja alternatiivkütuste maailma. Loomulikult ringleb selle teema ümber palju kahtlusi. Tõepoolest, kuhu me suundume ja kuidas see kõik hakkab mõjutama transpordisektorit, uurime selle ala eksperdi Tuukka Hartikka käest.

**Kuidas taastuv- ja alternatiivkütuste kasutamine hakkab mõjutama transpordisektorit?**

Euroopa on välja andnud kaks olulist märgilise tähendusega direktiivi, mis keskenduvad biokütustele. Esiteks on meil Taastuvenergia direktiiv, milles kuulutatakse, et 2020. aastaks peab 10% kogu liikluse kütuse energiasisaldusest tulema bioenergiast. Kütuse kvaliteedidirektiiv aga reguleerib sisuliselt kütuse kvaliteeti. Me räägime siin tehnilistest piirangutest. Näiteks traditsioonilist biodiislit võib kasutada ulatuses kuni 7% ja etanooli kuni 10%. Ühe sõnaga: igal EL riigil tuleb aastaks 2020 rakendada biokütuseid.

Nüüd aga seisab meil ees suur

debatt, kuidas täpselt kõike seda saavutada? 10% on suur number, kui tegemist on energiasisaldusega. Meil on käepärast mingid ärilises mõttes sobivad valikuvõimalused, kuid ka siin kehtivad piirangud. Võtkem näiteks etanool. Vanemad autod suudavad tarbida kuni 5% etanooli, uuemad suudavad saavutada selles osas 10%. Ja see 10% taandub 7%-le bioenergiast. Seetõttu ei rahulda me ikka veel nõudmisi. Sama kehtib diislikütuse kohta. Me vajame muid alternatiive, et täita seda kohustust. Vastava otsuse peavad tegema kütusefirmad. Me vajame kõrgkvaliteetseid kütuseid, milles on biokomponent ja millel on konkurentsivõimeline hind. See on inimsuutlikkuse piire proovilepanev





ülesanne.

Ütleme, et mina olen transpordifirma tegevjuht, miks ma peaks selle üle oma pead valutama?

Biokomponentidele on omased väga erinevad kvaliteedinäitajad. Näiteks on esimese põlvkonna bio-diisli mitmeid olulisi puudusi: madal energiasisaldus, kehvad talvenäitajad ja nii edasi. Kuid kui me hakkame kasutama nn teise põlvkonna biokütuseid, nagu HVO (hüdrogeenitud taimeõli), mida toodetakse erinevatest taimsetest ja loomsetest rasvadest ja millel on fossiilsete kütustega sarnane keemiline koostis – siis langevad need probleemid ära. Asi on kinni maksumuses, maksudes, kättesaadavuses ja kliendi tahtes. Tulevikus on kvaliteedi-erinevused palju enam märgatavad. Lõpptarbija hind sõltub suurel määral kütuse maksustamisest ja järelikult on seadusandjatel suur roll ka biokütuste hinnataseme määramisel.

Kuidas ohjab Neste neid väljakutseid? Kas te olete valmis uute regulatsioonide vastuvõtuks?

Me oleme tootnud HVO-tüüpi taastuvdiisli alates 2007. aastast. Meie praegune tootmisvõimsus on natuke üle 2 mln tonni aastas. See on meie lahendus selles osas, mis puudutab Taastuenergia direktiivi. Meil on klientidele ka mitu tellimusla-

hendust. Meie eesmärk on toota kõrgkvaliteetseid kütuseid, mida igaüks saab kasutada, vaatamata sellele, kas tema auto on uus või vana.

Vaadates kogu kütuseteenuse võrgustikku – mida te näete lähemas perspektiivis? Milliseid uuendusi on meil oodata?

Esimeses järjekorras saab meil olema laiem kütuste valik. Pealetulev Alternatiivkütuste direktiiv kohustab tegijaid evitama turul alternatiivkütuseid. Juhiste andmisega EL liikmesriikidele loodavad nad suurendada alternatiivkütuste võimalusi ja parandada taristut.

Kas maagaas, elekter või bio-diisli – seda otsustab iga liikmesriik ise. Kuid lõpptulemusena saab turul olema rohkem kütuseid.

See kütusetüüpide rikkus võib veokijahi segadusse viia. Seetõttu vajamegi me uuenduslikke lahendusi. Kütuse tankimine peaks olema võimalikult kerge ja kiire. Soomes kasutatakse eriti uuenduslikku süsteemi: pump ja auto ühendatakse läbi elektroonikaseadme. Auto vahetab informatsiooni tanklaga (sh kaardivabad operatsioonid). See on mugav ka ebaõige kütuse tankimise vältimiseks - tankla valib automaatselt õige kütuse.

Võib eeldada, et te töötate

käsikäes mootorikonstruktorite ja autotootjatega. Millised on üldised suundumused kütusetarbimisel selles osas, mis puudutab tehnika arendust?

Meil on vahetu side autotootjatega. Suundumus on madalamale heitgaaside hulga ja väiksemale kütusetarbimisele. Veokimootorid on viimase paari aasta kestel teinud läbi suuri muutusi. Mootor peab töötama kütusega solidaarselt, kaasaegsed tehnoloogiad aga nõuavad kõrgkvaliteediga kütuseid. Väheheitgaase tootvad autod peavad sõitma väävlivabal kütusel.

Veokifirmadel on isegi keerulisem olukord. On oluline mitte ainult hinnata veoki või kütuse hinda, vaid mõelda kulude kogu elutsüklile. Need on üliolulised tegurid omandi kogukulus.

Me oleme tunnistajateks radikaalsetele muudatustele kogu maantee-transportiäri mudelis. Võttes kokku tänase situatsiooni, milline oleks teie sõnum transportiturule?

Väikestel ja suurtel firmadel on erinevad ressursid tulevikuinvesteeringuteks. Ma loodan, et auto- ja kütusetootjad ulatavad

On oluline mitte ainult hinnata veoki või kütuse hinda, vaid mõelda kulude kogu elutsüklile.

Biokütused on tänapäeval kuum teema. Kõigil tootjatel on tulevikuks oma strateegiad. Mõned eelistavad maagaasi, mõned panustavad etanoolile ja teised ootavad, et turule ilmuks sobivad kütused.

abikäe, kui tuleb aeg hinnata kõiki valikuid. Näiteks abivahendite pakkumine omandi kogukulu arvutamiseks võiks olla üks valik. Suurte ja väikeste abistamine. Vaadates tulevikku - tööstus võib aidata klientidel kohanduda tuleviku muudatustega.

# Esimesena Eestis!

# Truck+

kaardivaba tankimine veokitele



## Truck+

Kaardivaba tankimine

1. Aseta püstol paaki
2. Oota helisignaali
3. Tangi ilma kaarti kasutamata

Uuri lähemalt:

**Martin Ōunap,**  
ärisklientide müügijuht

teleFon: +372 50 35 630  
e-post: martin.ounap@neste.com

**NESTE OIL**

# Skandinaavia veofirma kogemused

**Cem Kizilkaya**, veokipargi juhataja, Scania Transpordilaboratoorium

---

Cem Kizilkaya Scania Transpordilaboratooriumist jagab meiega oma kogemusi seoses veokipargi arendamise ja töhustamisega. Räägime ka alternatiivkütuste kasutamisest ja öko-sõiduviisi arendamisest.

Mis on Scania Transpordilaboratooriumi (STL) põhieesmärk ja milliga te peamiselt tegelete?

STL'i peamine eesmärk on välja töötada Scania tooteid ja teenuseid. Alguses kaalusime ka transpordifirma ostmist ja selle käitamist eraldi ettevõttena, kuid siis tulime järeldusele, et omaenda klientidega konkureerimine poleks õige mõte. Selle tulemusena tegeleme me Scania materjalide veoga neid tootvate tehaste vahel. Võrdluse saamiseks kasutame me Scania, Mercedese ja Volvo veokeid, kokku 6 veokit. Meie ülesanne on tõese ja sõltumatu analüüsi saamine ja info jagamine.

Hetkel me kontrollime ja katse

tame nende lahendust Euro-6 järeltöötlussüsteemi jaoks.

Mis on kõige tähtsamad põhimõtted autopargi optimeerimise ja tõhususe seisukohast vaadatuna?

Vastus on lihtne: õige veok õige töö jaoks. Pole ju mõistlik osta ülisuuri veokeid võimsate mootoritega, kui selleks puudub vajadus. Lõppude lõpuks maksate te iga läbisõidetud kilomeetri eest.

Alternatiivkütuste esilekerkimisega seonduvalt: kuidas vormib see maanteetranspordi äri?

Me oleme testinud etanooli, maagaasi ja biodiisli - kõik need on meie veokites osutunud vas-

tuvõetavaks. Tegelikult on Euro-6 maagaasiveok püstitanud läbisõidu-rekordi. Möödunud kevadel läbis see enim kilomeetreid ja seda ilma probleemideta. Scania'l on olemas väga hea lahendus nende uute tehnoloogiate jaoks.

Siiski tuleb tõdeda, et alternatiivkütused on kuluarvestuse koha pealt päris kallid. Nende rakendamine teenib puhtkeskkondlikke huve. Me ootame maksusoodustuste näol valitsusepoolset tuge. Etanool ja gaas on kasutamiseks väga kallid. Seni on

ja paluda vihjeid. See on eluterve õppekogemus.

Transpordilaboratoorium STL keskendub ökonoomsele kütuse-tarbimisele. Meie juhid on sellest teemast samuti väga huvitatud. See on mõnevõrra üllatav, kuna me ei paku neile mingeid boonuseid. Siin on tegemist suhtluse ja oskuste kõpitsemisega. Me võime nende tööväljundit lihvida autopargi juhtsüsteemi statistikale tuginedes. Tulemused tõusevad mõne nädalaga.

Näiteks oli meil 64 aastane elu-

Kõik meie töötajad saavad oma tööväljundit jälgida meie autopargi juhtimise süsteemi kaudu.

biodiisel andnud parimaid tulemusi.

Õeldakse, et juht on isegi tähtsam kui veok või kütus. Me oleme palju kuulnud öko-autosõidust. Kuidas te oma autojuhte koolitate?

Õnneks võimaldab Scania meile väljaõppeteenuseid. Enamgi veel, kõik meie töötajad saavad oma tööväljundit jälgida meie autopargi juhtimise süsteemi kaudu. Pärast iga sõitu astuvad nad kontorisse sisse ja vaatavad oma statistikat. Ja mis veelgi kenam – juhid abistavad teineteist! Nad saavad võrrelda, analüüsida

aegne autojuht. Tema kütusenumbrid olid kohutavad. Ta hakkas töötama paaris teise juhiga, kes suutis teda lõpuks veenda oma sõidustiili korrigeerima. Probleemsel juhul läks vaid kolm kuud tööeesrindlaseks saamiseks. Ja rahvasuu veel räägib, et vanale koerale enam uusi trikke ei õpeta!

Mis tüüpi IKT lahendusi te oma igapäevases töös kasutate ja kuidas need laboratooriumi STL abistavad?

Me kasutame Scania autopargi juhtimise süsteemi (SFMS) nimega





C200. See süsteem on olemuslikult meie silmad ja kõrvad, mis võimaldab jälgida veoki asukohta, juhi tööväljundit ja piiluda ka auto sisemusse. Me võime hõlpsasti analüüsida selliseid probleeme nagu näiteks ebanormaalselt kõrge kütuse tarbimine.

Mis on teie arvamus praeguse olukorra kohta Euroopa maanteetranspordi turul?

Meie maailm on karm ja vaid sitkemat jäävad turule. Tuleb optimeerida autoparki, kui soovid turul püsida. Vastasel korral on laul lühike.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....





# Scania on kõige säästlikum veok!

## Scania on parim!

Tõe kriteerium on praktika. Selleks, et saavutada Scaniast parem kütusekulu, on vaja teist Scaniat. Sõltumatud testid üle Euroopa kinnitavad, et Scania 410 ja 450 hj SCR jõuallikad on kõige kütusesäästlikumad.

Scania: esmaklassiline vastupidavus, parim tehniline tugi, kõige ökonoomsemad mootorid.

**24,85**  
liitrit 100/km

## Scania R 450 Euro 6 SCR

Teekond: Rotterdam - Antwerpen - Liege  
Testi korraldas Hollandi transpordiajakiri  
"Transport & Logistjek".



Vaata lisaks:  
[scania.com/moveforward](http://scania.com/moveforward)



**SCANIA**

# Kuidas saada veoturul konkurentsivõimelisemaks?

**Janek Saareoks**, tegevjuht, Schenker AS

---

Eesti vedajaid peetakse üldiselt täpseteks ja töökateks. Uurime Schenkeri tegevjuhilt Janek Saareoksalt, kuidas hindab tema meie veosektori väljavaateid, millised on Eesti vedajate plussid ja miinused ning millised on peamised arengud lähiajal.

**Milline on teie hinnang turule? Kuidas turud käituvad, kes vedajatest võidab?**

Eesti kontekstis on väliskaubandus vähenenud. Realmajanduslikult kaupa rohkem vedada ei ole, kuigi majandusnäitajad paranevad. Meid pole kaubavahetus Venemaaga oluliselt mõjutanud, sest Schenker pole olnud seal seni väga aktiivne. Osa tootmisest on näiteks Soomest ära kolinud odavamatesse riikidesse ja ka sealsed mahud on pisut vähenenud. Muu Lääne-Euroopa osas me olulist langusteinää. Vanastitehti transpordieelarveid nii, et majandus kasvas 2% ja transport 4%. Uus reaalsus on vastupidine, sest suur osa majanduskasvust tuleb mitte kaupade liiguta-

misest, vaid IKT-st ja finantsvahendusest. Tõusutrend on arenevatel turudel, näiteks Poolas. Varsti jõuavad sarnasesse arengufaasi ka Rumeenia ja Bulgaaria. Ka Läti ja Leedu kasvavad.

**Kuidas Vene turu äralangemine sektori arengutele mõjub?**

Mõjutab see kindlasti paljusid, kaudselt ka meid, kuigi me seal otseselt ei tegutse. Tuhanded vedajad otsivad Euroopa Liidu turul tööd ja see mõjutab vaieldamatult kõiki vedajaid turul. Hinda on seetõttu korralikult langetatud ja põhja ei paista. Hangetelluakseuusirekordeid allapoole. Konflikt Venemaaga pigem süveneb ja on oodata sanktsioone järgmistele kaubagruppidele.



Euroopa kehtestab vedajatele proteksionistlikke meetmeid, mil moel need teid mõjutavad? Kas saate vedajat kuidagi aidata?

Need mõjutavad meid suuresti, sest moodustame ühe ahela. Bürokratia tõstab alati hinda ja segab logistikakorraldust. Siseturu meetmed on Euroopa Liidu regulatsioonide vastased. Kui me oleme teenuste vaba osutamise tingimustes, siis on selge, et piirangud kaevatakse üsna kiiresti Euroopa kohtusse, näiteks nagu Saksamaa miinimum-

autoga. Infrastruktuuri arendamist ma loomulikult toetan, kuid ei ole kindel, kas see konkreetne investering ennast ära tasub. Samas finantseerib Euroopa Liit projekti 80% ulatuses ning seda arvestades tuleks see ära teha. Mereveed ja raudteetransport on maanteetranspordi kõrval olulised ja jäävad olulisteks. Riigipoolsed tegevused on võibolla maanteetranspordi osas nõrgad, aga ka sektori ise ei ole nii aktiivne nagu mõned teised valdkonnad. Olulist paranemist siseturul ei suuda ma näha, kuna oma

Üldine arvamus on, et Eesti vedaja on nutikas ja teeb kvaliteetset tööd, ta on usaldusväärne ja täpne.

palga nõue juhtidele. Kabotaažinõuded on samuti vaba konkurentsi piiravad. Kui kõik piirangud lõpuks kaovad, siis me hakkame nägema palju rohkem hoopis teisi vedajaid: Ukrainast, Valgevenest, Bulgaariast.

Millise pilguga vaatate siseriiklike regulatsioone ja otsuseid ja kuidas teid mõjutavad suured otsused nagu näiteks Rail Baltic?

Viimaseid miile ei kata ükski transpordikorraldaja kunagi rongiga. Rongi tasuvus algab 500-600 kilomeetrist ning alla selle tasub veosed teha

asukohta me muuta ei saa ja tarbimisjõudu oluliselt juurde ei tule. Ka valitsuse otsused ärikeskkonda oluliselt ei soodusta, seega ei ole riigisiselt suurt kasvu oodata. Logistika arengutsenaariumeid on üsna vähe. Kui me näiteks Rail Baltica vastu sõdime, siis milline on alternatiivne ootus, et strateegiline kaubavoog hakkaks Eestit läbima? Idee on hea aga võibolla teostus mitte kõige parem - peame mõtlema, mida meile pakutud suurprojektidega pihta hakkame.

## Mis on Eesti vedajate plussid ja miinused?

Eestlased teevad allhanget ka Schenkeri muudele riikidele. Üldine arvamus on, et Eesti vedaja on nutikas ja teeb kvaliteetsed tööd, ta on usaldusväärne ja täpne. Kvaliteedi nishis saab Eesti vedaja hästi hakkama aga hinnakonkurentsis hakkame alla jääma. Eesti vedaja peab leidma tööd kõrge elujärgega piirkondades: Skandinaavia, Saksamaa, Itaalia. Rahvusvahelise firmana ei saa me Eesti vedajat eelistada lihtsalt sellepärast, et ta on Eestist. Kui turuhinda pakkuda ei suuda, siis ei ole võimalik koostööd teha.

## Kas kuidagi oma vedajaid ka toetate ja milliseks veonduse tulevik kujuneb?

Valdav osa meie töödest toimub meie treilerpargiga. Meil on väga head tingimused treileritootjatega, oluliselt paremad kui vedaja ise saaks. Teeme tööd ka vedukite suunal ja saame pakkuda vedajale palju paremat veoki ja finantseerimise hinda. Ka kütuse osas on meil ühisostu kokkulepe ja meie vedajad saavad sõita kütuse ühishanke raames. Proovime leida ühist ostujõudu ka näiteks rehvide ja kõneside ostul. Nende investeeringute teosta-

miseks saab olema võimalus tulevikus ka Schenkeri kaudu finantseerimiseks.

Me korjame ja loovutame kaupasad nutitelefonis ja ka edasine digitaliseerumine on vältimatu. Meil on palju õppida kullerfirmadelt, kes on selles valdkonnas kindlasti pioneerid. Aga meil on järjekorras palju tehnoloogilisi innovatsioone, mida loodame lähitulevikus käivitada. Peatselt hakkame näiteks elektrooniliselt kaupasad üle mõõtma.

## Millised trendid hakkavad veondusturгу lähitulevikus mõjutama?

Kaks olulist megatrendi on Ida-Euroopa odavad tööjõukulud ja vanas Lääne-Euroopas pigistav tööpuudus. Me oleme peatselt fakti ees, et meie autojuhid ei suuda oma palganõudmisega konkureerida. See on globaalne tööjõuturg, mida oleme soovinud ning see hakkab nüüd reaalsuseks saama. Täna on töötute arv 4% ringis ja see teeb ärevaks.

Logistika mängib tootmises ja ekspordis väga suurt rolli. Küsimus on selles, kuidas valitsus majandust üldiselt ja logistika ning transpordisektorit konkurentsivõimelisena hoiab. Kui oleme oma asukoha mõistes eemal, siis peame olema muudes valdkondades konkurentsivõimelisemad.

A series of 24 horizontal dotted lines spanning the width of the page, intended for writing.

# Kuidas saada veoturul konkurentsivõimelisemaks?

**Marko Novik**, tegevjuht, Kauritel

---

60 autojuhile tööd andva OÜ Kauritel tegevjuhilt Marko Novikult uurime, kuidas on Venemaa kriis ja erinevad regulatsioonid tööd mõjutanud, kuidas valivad nad oma veokiparki ja kuidas seda juhivad.

## Keda ja kus Kauritel teenindab?

Tegeleme autovedude korraldamisega ja ekspedeerimisega juba aastast 2000 ja oleme spetsialiseerunud Skandinaavia-sisesele, Skandinaavia-Baltikumi ning Skandinaavia-Venemaa vahelisele transpordile.

## Kuidas on majandusolud Venemaal teid mõjutanud?

Venemaa suund on praktiliselt surnud. Vanasti tuli kliendilt koorem kord nädalas, siis vähenes see kuu peale, siis kvartali peale ja nüüd toimub vedu kord poole aasta jooksul. Õnneks olime juba varem arvestanud sellega, et Venemaa turg pidevalt väheneb. Meil on olnud Venemaaga

palju probleeme, iga kriis on mahtusid vähendanud ja meid jälle tugevamaks teinud. Kuigi Venemaa probleemid meie äri palju ei mõjuta, tunnen muret sealsete protsesside pärast. Äri ajamine Venemaal muutub üha raskemaks ning investeeringud kuivavad kokku. Tuleb kohaneda. Alustasime siis kui dollar hakkas kasvama ja kõik lepingud olid dollarites. See oli hea aeg äri alustamiseks ja saavutasime hea kapitaliseerituse. Investeeringuid oleme teinud hästi tasapisi, raudvara ostmisega ei tohiks kunagi kiire olla.

## Kuidas seadusandlus ja regulatsioonid teie tööd mõjutavad?

Seaduste, nagu näiteks aktsiisi-

seaduse, osas peaks riigil olema järjepidevus ja kindlad põhimõtted. Kui soovid makse tõsta, siis tee seda pika aja jooksul ja stabiilselt. Ma ei tunne täna võimalusi neid protsesse mõjutada. Arvan, et see on meil päris suur probleem, et riigivõim ei suhtle kodanike ja huvigruppidega. Hea näide on sotsiaalmaksu teema. Pigem oleks võinud alustada ettevõtjatega diskussiooni sellest, kas me ei peaks hoopis palka tõstma, mille tulemusel kasvaksid kõik maksud.

Probleeme on ka välistööjõuga.

suur trump ja annab selge konkurentsieelise, sh regulatsioonidega toimetulekuks.

**Kuidas sujub koostöö logistikafirmadega?**

Turg reguleerib hinnad ja ei saa öelda, et üks või teine logistikafirma teeb vedajatele liiga. Ühelt poolt reguleerib turg hinda aga teisalt ka kvaliteeti. Arvan, et nii logistikafirma kui ka klient peaksid vaatama otsa vedajale ning kui teenust osutaval autol on ikka “kolm ratast all”, siis mitte sellise

Arvan, et nii logistikafirma kui ka klient peaksid vaatama otsa vedajale ning kui teenust osutaval autol on ikka “kolm ratast all”, siis mitte sellise teenusega leppima.

Me oleme valmis vastu võtma võõraid regu-latsioonid, kuid palju tegusaid inimesi soovib pidevalt tulla Eestisse äri ajama või kasvõi autojuhiks tulla, ja nende jaoks on see meeletult raske.

Spetsiifilised autoveondust puudutavad regulatsioonid on kahjuks vältimatud ja ma ei vaeva nendega väga palju pead. Mitmedki neist nõuavad lisainvesteeringuid või tööjõukulude kasvu. Aga kõike, mida saab raha eest osta, tuleb ära osta ja tegutseda edasi. Usun, et veofirma jaoks on hea kapitaliseeritus väga

teenusega leppima.

**Kui suur teie on teie veokipark ja millisetest veokitest koosneb?**

Meil on umbes 40 sadulveokit, DAF'id, Scaniad, ja Volvod. Mitme tarnija kasutamine on teadlik valik ja aitab tarnijate suhtes “meeled erksad hoida”. Enne ostime ainult ühelt tarnijalt, kuid siis tundsim, et tarnija läks pisut laisaks. Erinevad veokimarigid on head erinevates segmentides. Kui mingi veok on mingis segmendis teistest selgelt suurema turuosaga, siis see tähendab, et ta peab millegi





poolest teistest oluliselt parem olema.

### Kuidas oma veokiparki juhite ja milliseid IKT lahendusi kasutate?

Telemaatikasüsteemi võtsime kasutusele juba 2006. aastast. IKT valdkond areneb väga kiiresti ja hoiame silmad lahti. Isesõitvad autod on kindlasti huvitav trend, mida jälgida. Ühe uurimuse kohaselt kaob tulevikus 79% raskeveokijuhtide ametikohtadest ja need asendatakse robotitega. Aga logistikuid suudavad arvutid

asendada ainult 1,2% ulatuses. 2007. aasta majanduskriis raputas maailma fundamentaalselt ja usun, et sellistest kriisidest innovatsioonid sünnivadki.

### Kuidas personali leiate ja hoiate, mil moel neid koolitate?

Kõige parem reklaam on autojuhilt autojuhile. Ega firmajuhi sõna selles osas ei usuta, sest autojuhi arvates on ikkagi tema see, kes kogu töö hästi ära teeb. Seetõttu on ta ka kõige parem müügimees, kes uusi juhte firmasse toob.

# Kuidas saada veoturul konkurentsivõimelisemaks?

**Einar Vallbaum**, president, ERAA

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA) president ja transpordifirma Lajos omanik Einar Vallbaum on kursis maanteetranspordi olukorraga nii Eestis kui välismaal. Uurime temalt, milline on hetke turuolukord ja millised on vedajate peamised murekohad.

## Milline on turuolukord maanteetranspordis?

Sisevedajatel ei jätku kõrghoovajal autosid, rahvusvahelised vedajad kiratsevad, sest eksport-import on langenud. Asja ei tee kergemaks ka see, et Eesti on tupikriik - meilt edasi veoseid ei lähe, kuna Venemaa transiit on kinni. Teisalt pressivad meile Läti ja Leedu vedajad oma teenusega. Nende hind on odavam ja neil on parem asukoht. Nad saavad kodumaal juhi ära vahetada ja jätkata, meie aga peame tegema pausi.

## Kuidas on vedajad kohanenud? Kuidas on Lajos kohanenud?

Eestis on enamvähem välja kujunenud, kes millega tegeleb. Veda-

jate vahel suurt tõblemist ei ole. Logistikafirmad proovivad olukorda ära kasutada ja hinda alla suruda. Logistikafirma teeb teenust paar kuud odava hinnaga ja siis tõstab hinna üles. See paneb vedajad raskesse olukorda.

Lajoses on mahud vähenenud. Meil on nii sise- kui ka rahvusvahelised veod, mahud on vähenenud mõlemal. Veame palju Kunda Nordicu tsementi, ehitussektoris veel tööd on.

Väga suured riskid on hetkel rahade kättesaamisega. Samuti on levinud väga pikad maksetähtajad, mille tõttu osutab vedaja kliendile justkui finantseerimisteenust.

**Kas logistikafirmad toetavad**

## vedajat ka kuidagi?

Ma ei ütleks. Suured logistikafirmad ostavad ka autosid, aga meie hinnangul rikub see turgu. Need vedajad, kes pole logistikafirmadest sõltuvad, julgevad arvamust avaldada aga need, kes on seotud logistikafirmadega, ei julge palju kaasa rääkida.

## Mis valmistab vedajatele muret Euroopa Liidu ja Eesti seadusandluses?

Saksamaa, Hollandi, Prantsusmaa palkade nõue pigistab kinga. Selle

## kuidagi mõjutada?

Me oleme Maailma Autoassotsiatsiooni liikmed ja selle kaudu proovime protsesse mõjutada. Palgamäära osas oleme pöördunud Euroopa Parlamendi poole. Ka siin peaksid logistikafirmad peeglisse vaatama ja maksma juhtidele sama palka nii meil kui ka Saksamaal.

## Kuidas saab ERAA aidata vedajatel leida uusi ärivõimalusi?

Me saame aidata eeskätt juriidiliselt. On olnud konkreetsed juhtumid,

Kui meie poole pöörduvad firmad, kes otsivad Eestist vedajaid, siis loomulikult seda infot me vahendame, aga oma igapäevaäri ja kliendid peavad vedajad ikka ise leidma.

olukorra on paljuski tekitanud logistikafirmad. Kabiinides ei tohi magada, kuid infrastruktuuri juhi puhkuseks ei ole välja ehitatud.

## Kas on võimalik Euroopa Liidu ja Eesti seadusandlike arenguid ka

kus oleme juriidiliselt appi tulnud. Pakume ka tollikorralduses abi. Kui meie poole pöörduvad firmad, kes otsivad Eestist vedajaid, siis loomulikult seda infot me vahendame, aga oma igapäevaäri ja kliendid peavad vedajad ikka ise leidma.



# Kuidas tervise vaatenurgast konkurentsivõimeline püsida?

**Kristjan Port**, direktor, Tallinna Ülikooli terviseteaduste ja spordi instituut

---

Konkurentsis püsimiseks teeme palju tööd ja mõtleme välja üha uusi edukuse valemeid, tihtipeale jätame sealjuures iseennast ja oma tervise tagaplaanile. Kristjan Port on tuntud spordibioloog ja terviseteadlane. Uurime tema käest, mida on võimalik ise ära teha, et vaatamata istuvale ja pingelisele tööle oma tervist säästa.

**Kuidas mina tippjuhina saan end istuvast tööst päästa ja tervist säästa?**

Täna otsitakse üha rohkem viise, et tööl istumisest pääseda. Üks levinud võte on pidada koosolekuid püstijalu. Esiteks on see kehale oluliselt parem ning hoiab ka vaimu erksana. Aga püsti koosolekute pidamine tõhustab ka ajakasutust. Praktika näitab, et asjad saavad kiiremini läbi arutatud. Püsti koosolekute pidamise kõrvale on tõusnud uus trend ja selleks on koosolekute pidamine jalutades. Oleme näinud filmidest, kuidas väga kiireloomulised ameerika ärimehed või luuretegelased kutsuvad kolleegi endaga kaasa jalutades mingit probleemi lahendama. Ühelt poolt on

see ajasäästlik, kuid teisalt ka väga tervislik viis koosoleku pidamiseks. Näiteks võib mõne lühema koosoleku ära pidada lõunale jalutades.

**Millist nõu saaksin anda oma autojuhtidele, kes on sunnitud pikad päevad roolis istuma?**

Töötervishoiu seisukohast tuleb arendada neid omadusi, mida tavapäraste tööülesannete täitmise käigus ei arene. Kaugsoõidujuhid peavad leidma võimaluse teha töövõimlemist. Juhtidelt nõutakse seadusega pausi pidamist, kuid ilmselt vaid vähestes firmades reguleeritakse seda, mida juhid oma puhkepausil vaba ajaga teevad. Enamus ilmselt söövad või surfavad





internetis ja teevad seda taas istudes. Transpordifirma juhtkond võiks mõelda sellele, kuidas soodustada juhtide liikumist puhkepauside ajal, sest see on otseses seoses nende

kasutavad. Mujal maailmas soodustatakse tööl liikumist rohkem kui meil ja see trend jõuab ka meile. Saame aru, et hea tervisega töötaja on produktiivsem. Appi tulevad ka

## Konkurentsivõimet otsitakse masinate kaudu aga tegelikult tuleb tegeleda inimestega, kes masinaid kasutavad.

töövõimega. Näiteks võiks juhtidele välja jagada sammulugejad ja neid selle põhjal premeerida.

Konkurentsivõimet otsitakse masinate kaudu aga tegelikult tuleb tegeleda inimestega, kes masinaid

spetsiifilised treenimisaparaadid. Kindlasti mõeldakse juba täna trenaažööri, mida saab kaugveojuht auto kabiinis kasutada. Või on see juba olemas.









---

# Partnerid

---



Raskeveokeid, liini- ja reisibusse ning tööstus- ja meremootoreid tootev Scania tegutseb enam kui 100 riigis. Ettevõtte panustab pidevalt tootearendusse, et pakkuda klientidele lahendusi, mis tõstavad nende töö efektiivsust ja aitavad saavutada suuremat säästlikkust kogu ühiskonna lõikes. Scania Eesti AS-i osakonnad asuvad Tallinnas, Saueel, Tartus, Pärnus ja Rakveres ja pakuvad laias valikus teenuseid alates regulaarsetest hooldustest kuni komplektsete toote- ja teenuspakettideni. Pakume üle 30 erineva teenuse, mis toetavad transpordiettevõtteid nende sõidukiparkide haldamisel ja planeerimisel: hooldus- ja remondilepingud, juhikoolitused, digitahhograafi teenused ning sõidukite jälgimis- ja analüüsiteenused jne. Scania Finans AB Eesti filiaali kaudu korraldame ka Scania veokite finantseerimist ja kindlustamist.

[www.scania.ee](http://www.scania.ee)



Ecofleet on Eesti vanima telemaatikalahenduste pakkuja Ecofleet Eesti OÜ, endise nimega Oskando OÜ, veebipõhine tarkvarateenus, mis aitab kasutajatel langetada autopargiga seotud kulused ning tõsta kogu ettevõtte tulused, andes igapäevaselt põhjaliku ülevaate ja läbipaistvuse kõigest autopargiga seonduvast nii reaajas kui ka minevikus. Täna kasutavad Ecofleeti lahendusi üle 55 000 sõiduki 6000 ettevõttes, mis asuvad 22 riigis. Meie grupi ettevõtted on esindatud Baltimaades, Taanis, Norras ja Rootsis. Ecofleeti eelisteks teiste telemaatikateenuste ees on kasutajad pidanud nägusat ja intuiitivset kasutajaliidest ning rohkem ning igapäevaselt täienevat funktsionaalsust, mis on ennast tõestanud nii paari sõidukiga väikeettevõttes kui ka tuhande autoga suurfirmades. Lisaks paljudele muudele võimalustele võimaldab Ecofleet uudisena jälgida ka töö- ja puhkeaja arvestust ning tahhograafiandmeid üle võrgu alla laadida.

[www.ecofleet.ee](http://www.ecofleet.ee)



Neste kontsern on spetsialiseerunud kvaliteetsete ja puhtamate autokütuste tootmisele ja turundamisele. Ettevõtte toodab enamikku tähtsamaid naftatooteid ning on olulisim taastuvtoorainest toodetava diislikütuse tootja. Oleme eesmärgiks seadnud ka muude taastuvtoorainel põhinevate toodete tootmise, näiteks biokeemilised tooted. Neste on aastaid kuulunud maailma 100 jätkusuutliku firma hulka (Dow Jones). Neste turustab naftatooteid nii Soomes kui teistes Läänemere-äärsetes riikides. Soomes kuulub Neste jaamavõrku ligi 800 teenindus-, automaat- ja D-jaama. Teistes riikides on tanklaid kokku üle 200. Eestis tegutsetakse alates 1989. aastast ja jaamavõrku kuulub 53 automaatjaama üle Eesti.

[www.neste.ee](http://www.neste.ee)