Tālivaldis Vectirāns
Autosatiksmes departamenta direktors, Satiksmes ministrija

Steffen Warnke
Reģionālais vadītājs, RaC International & Leasing Companies, Volkswagen AG

Jüri Tarkpea
Biznesa attīstības vadītājs, Ecofleet

Steven Schoefs
Fleet Europe galvenais redaktors, Global Fleet

FLEET/MOBILITY
EXEX
ECOMOBILITY

2018.gada 1.februārī
Radisson Blu Hotel Latvija
Elizabetes iela 55, Rīga

Edgars Utāns
Transporta nodrošinājuma direktors, Latvenergo

Zigmārs Vestfāls
Stratēģiskais autoparka vadītājs, LSG Sky Chefs Group

Jānis Grants
Valdes priekšsēdētājs, DPD Latvija

Volkswagen

ecofleet

ALD Automotive

Edgars Pukinsks
Izpilddirektors, Latvijas Futbola Federācija

Mareks Račko
Attīstības un tehniskā departamenta vadītājs, JCDecaux

*EXEX - /execs, executives/ - vadītāji

Lūdzam norādīt Jūsu vārdu un uzvārdu,
lai grāmatas nozaudēšanas gadījumā varam to Jums atgriezt.

Cien. dalībniek!

Fleet/Mobility EXEX 2018 Foruma moto ir Ecomobility (EkoMobilitāte) - ekoloģiski risinājumi, kas ļauj mazināt izmaksas un strādāt efektīvāk.

Foruma laikā uzzināsim par jauniem Eiropas izmešu mērījumu standartiem, gūsim ieskatu alternatīvo - futbola komandu vadībā un motivācijā, sniegsim padomus, kā ar jaunu tehnoloģiju palīdzību panākt vēl efektīvāku uzņēmuma transportlīdzekļu izmantošanu.

Novēlam Jums vērtīgu un idejām pilnu dienu!

Organizatoru un partneru vārdā,
Natālija Kuļčicka
Confent

Volkswagen

ecofleet

ALD Automotive

Programma

9.00 Reģistrācija un rīta kafija

9.30 **Foruma atklāšana**

9.40 **Foruma dalībnieku uzruna, aktuālie nozares jautājumi**

Tālivaldis Vectirāns, Autosatiksmes departamenta direktors, Satiksmes ministrija

10.10 **WLTP: Kā jaunie izmešu mērījumu standarti ietekmēs autoparku darbību 2018.gadā?**

Steffen Warnke, reģionālais vadītājs, RaC International & Leasing Companies, Volkswagen AG

10.45 **Pārtraukums un partneru expo**

11.15 **Inovācijas autoparku un mobilitātes IKT un telemātikas risinājumu jomā**

Jüri Tarkpea, biznesa attīstības vadītājs, Ecofleet

11.45 **Kā Latvijas vadošie nozares profesionāļi organizē autoparku pārvaldību?**

Edgars Utāns, transporta nodrošinājuma direktors, Latvenergo

Zigmārs Vestfāls, stratēģiskais autoparka vadītājs, LSG Sky Chefs Group

Jānis Grants, valdes priekšsēdētājs, DPD Latvija

Mareks Račko, Attīstības un tehniskā departamenta vadītājs, JCDecaux

12.30 Pusdienas un partneru expo

13.30 Alternatīvs skatījums uz komandas vadību un motivāciju

Edgars Pukinsks, izpilddirektors, Latvijas Futbola Federācija

14.00 Kā ekoloģiskā pieeja un mobilitāte palīdz Eiropas autoparku pārvaldībā

Steven Schoefs, Fleet Europe galvenais redaktors, Global Fleet

14.30 "EXEX LABĀKAIS AUTOPARKS 2017" gada balvas pasniegšana

14.45 Foruma noslēgums

Foruma dalībnieku uzruna, aktuālie nozares jautājumi

Tālivaldis Vectirāns, Autosatiksmes departamenta direktors, Satiksmes ministrija

Īsts mākslas darbs. Jaunais Arteon.

Mēs īstenojam nākotni.

Volkswagen

CO_2 izmeši: 116–164 g/km. Degvielas patēriņš: 3,9 – 9,2 l/100 km.

WLTP: Kā jaunie izmešu mērījumu standarti ietekmēs autoparku darbību 2018.gadā?

Jaunie patēriņa mērīšanas standarti ir spēkā no 2017. gada septembra. Tie tiek aprēķināti, izmantojot jaunu mērīšanas procedūru - WLTP. Tā ir pasaules mērogā saskaņota vieglo transportlīdzekļu testa procedūra (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) degvielas patēriņa un izmešu daudzuma mērīšanai.

Kas ir WLTP?

Cik daudz degvielas transportlīdzeklis patērē? Pateicoties jaunajam un standartizētajam WLTP braukšanas ciklam, Volkswagen uz šo jautājumu var atbildēt daudz precīzāk. Jaunais testa cikls degvielas patēriņa noteikšanai ir daudz vairāk pietuvināts braukšanai ikdienā. No 2017. gada septembra tas aizstāj pašreizējo NEDC standartu.

WLTP ir vieglajiem transportlīdzekļiem paredzēta pasaules mēroga testa procedūra. Šī pasaules mēroga testa procedūra vieglajiem transportlīdzekļiem ir jauna testēšanas metode transportlīdzekļa degvielas patēriņa noteikšanai. Tā ir balstīta uz reāliem braukšanas datiem. Nākotnē tā palīdzēs simulēt braukšanu reālos apstākļos arī laboratorijās. Tādēļ WLTP standartā ir ņemtas vērā ne tikai dažādas situācijas un braukšanas ātrumi, bet arī dažādas transportlīdzekļu aprīkojuma versijas un svara kategorijas.

Labs iemesls WLTP ieviešanai.

Transportlīdzekļa degvielas

patēriņš var atšķirties no ražotāju specifikācijām. Tādēļ Eiropas Jaunajā braukšanas ciklā iegūto rezultātu uzticamība vienmēr tikusi apšaubīta. Tas saistīts ar to, ka reālais degvielas patēriņš lielā mērā ir atkarīgs no individuālā braukšanas stila un transportlīdzekļa aprīkojuma. Piemēram, transportlīdzeklis galvenokārt var tikt izmantots pilsētas satiksmē, uz lauku ceļiem vai uz automaģistrāles. Šo atšķirību dēļ ir pārstrādāta Eiropas Jaunā braukšanas cikla teorētiskā bāze, tādējādi atspoguļojot dinamiskāku braukšanas profilu. Pamatojoties uz klientu aptaujām un vidējo autobraucēju profila analīzi, šis cikls ietver lielāku paātrinājumu, lielāku vidējo ātrumu un lielāku maksimālo ātrumu. Šajā procedūrā netiek kombinēta simulēta braukšana pilsētā un ārpus pilsētas, bet transportlīdzeklis tiek pārbaudīts četros dažādos braukšanas ātruma diapazonos.

WLTP standarta ietvaros noteiktie izmešu un degvielas patēriņa rādītāji ir jānorāda visiem modeļiem, kas tiek ražoti no 2017. gada 1. septembra. Tas attiecas uz Eiropu un daudzām citām valstīm visā pasaulē.

Jaunā procedūra efektīvāk mēra automobiļa degvielas patēriņu ikdienas braucienos.

WLTP mērījumi tiek veikti brauciena ciklā, kas ir daudz vairāk pietuvināts ikdienas braucieniem nekā NEDC. NEDC ir līdzīga sintētiskajam laboratorijas testam un galvenokārt bija paredzēta, lai salīdzinātu dažādu transportlīdzekļu datus, nevis atspoguļotu reālos patēriņa rādītājus. Iepriekš patēriņa rādītāji tika noteikti abstraktos laboratorijas apstākļos, savukārt jaunā procedūra ļauj precīzāk prognozēt transportlīdzekļa reālo degvielas patēriņu, pateicoties uzlabotiem mērīšanas kritērijiem. WLTP mērķis ir simulēt reālu transportlīdzekļa braucienu, lai iegūtu daudz reālistiskākus rezultātus.

Jaunie WLTP standarti ļauj iegūt visā pasaulē salīdzināmus mērījumus.

Viens no WLTP galvenajiem mērķiem ir piedāvāt standartizētu veidu, kā noteikt izmešu daudzumu un enerģijas patēriņu dažādām dzinēju sistēmām, piemēram, benzīna,

dīzeļdegvielas, dabasgāzes un elektroenerģijas. Ja WLTP procedūra tiek veikta pareizi, viena tipa transportlīdzekļu mērīšanas rezultātiem ir jābūt vienādiem visā pasaulē. Iespēja tos salīdzināt ir iemesls, kādēļ nepieciešams mērījums laboratorijā. Šī iemesla dēļ degvielas patēriņš un izmešu daudzums tiek analizēts uz šasijas dinamometra ar dinamisku braukšanas profilu.

Reālistiskāka informācija par patēriņu palīdz īstenot starptautiskos klimata aizsardzības mērķus un samazināt ietekmi uz vidi.

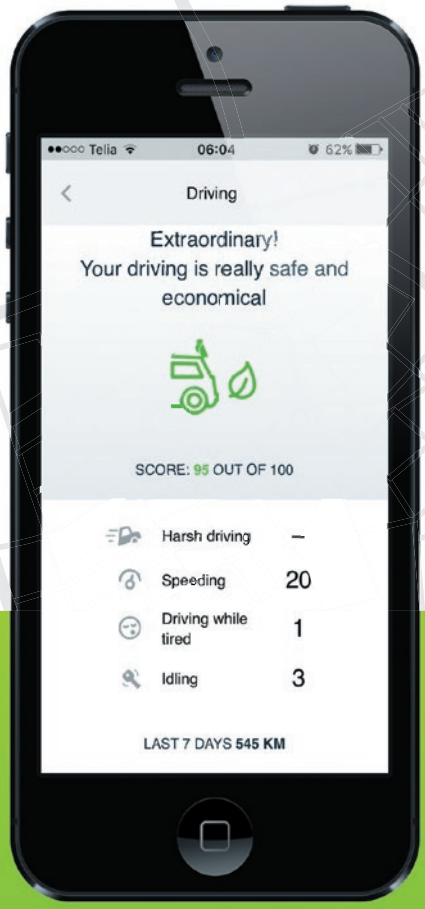
Viens no galvenajiem aspektiem, izstrādājot automobili, ir samazināt CO2 izmešus. WLTP ļauj pārbaudīt un dokumentēt atbilstību starptautiskajiem CO2 standartiem.

2010. gadā atmosfērā nonāca 4,72 miljardi tonnu CO2 izmešu. 19% no tiem radīja mehāniskie transportlīdzekļi*. Līdz 2020. gadam Eiropas Savienības mērķis ir samazināt izmešu daudzumu par 20%**. Šis mērķis tiks sasniegts ar WLTP palīdzību. Tāpat kā degvielas patēriņš, arī CO2 izmešu daudzums ir atkarīgs no konkrētā automobiļa modeļa. WLTP nodrošina lielāku pārredzamību, salīdzinot dažādu transportlīdzekļu elektroenerģijas patēriņu un CO2 izmešu daudzumu. Tas nozīmē, ka mērījumi nav atkarīgi no ražotāja un transportlīdzekļa veida. Tie arī parasti ir augstāki nekā NEDC ciklā. Rezultātā atsevišķi modeļi un to dzinēji tiks optimizēti klimata aizsardzības nolūkā.

**) Informācija ir balstīta uz publikāciju "Mobility of the Future – Safe and Tested" ("Nākotnes mobilitāte – droša un pārbaudīta"), 16.03.2015., TÜV e.V.*

***) Informācija balstīta uz publikāciju "CO2 regulation for passenger vehicles" ("CO2 regulējums vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem"), Vācijas Ekonomikas institūts Ķelnē, 2013. gads.*

ecofleet



AUTOVADĪTĀJU BRAUKŠANAS RĀDĪTĀJS

Novērtējiet un salīdziniet savu darbinieku braukšanas rezultātu

Braukšanas rādītājs dod precīzu skaitlisko vērtējumu vadītāja braukšanas stilam. Jūs varat salīdzināt, kurš brauc labāk un kam vajadzētu uzlabot savu braukšanas stilu. Teicama braukšana ir drošāka un samazina izmaksas.

Braukšanas rādītājs drīz pieejams Ecofleet.

ECOFLEET LATVIJA SIA latvija@ecofleet.com www.ecofleet.lv
RĪGA Tērbatas iela 74a, tel. 67543131

Inovācijas autoparku un mobilitātes IKT un telemātikas risinājumu jomā

Jüri Tarkpea, biznesa attīstības vadītājs, Ecofleet

Ecofleet ir viens no vadošajiem telemātikas lietojumprogrammu sniedzējiem Skandināvijā, Baltijas valstīs un Austrumeiropā, nodrošinot pakalpojumus vairāk nekā 20 valstīs un vairāk nekā 70 000 transportlīdzekļiem.

Kādi globāli jaunumi šobrīd ietekmē autoparkus, darbinieku mobilitāti un telemātikas risinājumus?

Pēdējā laikā mēs esam novērojuši lielu interesi par autotransporta koplietošanas iespējām. Visticamāk, jau tuvākajā nākotnē individuāla automašīnas lietošana vairs nebūs tik aktuāla un pieprasīta - atliek paskatīties uz stāvvietām, kas darba laikā ir pilnas ar mašīnām. Transporta koplietošanas tēma tiek aktīvi apspriesta jau kādu laiku, bet dažādu iemeslu dēļ šis koncepts vēl aizvien nav tik plaši pielietots, kā varētu būt iespējams. Kā vienu no iemesliem varu minēt to, ka mašīnas vēl nav pietiekoši "gudras" un neprot braukt patstāvīgi. Tiklīdz bezpilotu automašīnas kļūs populāras, attīstīsies arī auto koplietošana.

Vēl viens jauninājums ir tas, ka automašīnu ražotāji sākuši dot pieejas kodus savām sistēmām, lai piegādātāji varētu izmantot informāciju pa tiešo no ražotāja serveriem bez papildierīču izmantošanas. Ja uzņēmuma autoparkā ir viena ražotāja mašīnas, tas atvieglo datu ievākšanu un apstrādi. Smagās mašīnas ir tālu

priekšā datu ievākšanas procesu standartizācijā. No otras puses, uz iegūtajiem datiem jāskatās pietiekami kritiski, jācer, ka tie būs noderīgi praktisku biznesa lēmumu pieņemšanā.

Trešais jaunums ir auto apdrošināšana, kas ir atkarīga no vadītāja braukšanas paradumiem. Pagājušajā gadā Telia piedāvāja saviem privātajiem klientiem jaunu produktu "maksā-kad-brauc", ļaujot maksāt par apdrošināšanu tikai par tām dienām, kad mašīna tiek lietota. Telemātikas risinājumi jau kādu laiku ļauj realizēt šādu pieeju, bet tirgū tā vēl nav tik populāra.

Apkopojot tendences, tehnoloģijas jau tagad nodrošina iespēju iegūt, operēt un analizēt lielus datu apjomus - lielākais šķērslis šobrīd ir cilvēku nespēja izmantot inovācijas un mainīt savu uzvedību.

Kā Ecofleet reaģē uz minētajiem trendiem?

Ecofleet rada instrumentus, kas palīdz darbiniekiem efektīvāk pildīt savus pienākumus. Instrumentu jau ir ļoti daudz, bet cilvēki ne vienmēr labprāt tos izmanto. Viens no iemesliem ir tas, ka jaunas tehnoloģijas ļauj sasniegt lielākus mērķus, bet, ja motivācijas sistēma nestrādā, darbinieki nav ieinteresēti sasniegt vairāk.

Tiklīdz bezpilotu automašīnas kļūs populāras, attīstīsies arī auto koplietošana.

Mūsu risinājumi tiek radīti ar domu, ka vadītāji saņem adekvātu informāciju par to, kā notiek procesi, un tādējādi var motivēt darbiniekus mainīt savu uzvedību. Dažreiz „motivēšana" iekļauj „burkāns vai pātaga" metodi, kas nav pārāk efektīva darbinieku vidū. Līdz ar to, esam aizdomājušies par to, kā radīt tādu tehnoloģiju un instrumentus, kas motivētu darbiniekus bez vadītāja iesaistes. Piemēram, veids, kā šoferis var

saņemt informāciju par savu braukšanas stilu, lai viņš būtu motivēts to mainīt un uzlabot. Rezultātā mēs esam nonākuši pie risinājuma, kas vienkāršā veidā nodod autovadītājam atgriezenisko saiti par viņa braukšanas stilu.

Februārī mēs izlaidīsim aplikāciju ar nosaukumu „Driving Score". Tā autovadītājam sniegs viņa braukšanas stila novērtējumu: atzīmēs gan labās lietas, gan tās, kur ir vajadzīgi uzlabojumi. Aplikācija būs nedaudz līdzīga spēlei, šoferi varēs salīdzināt savus rezultātus ar citiem: dati nāks no visas pasaules, no Baltijas līdz pat Austrālijai.

Kādi ir pirmie testēšanas rezultāti?

Lietotāji ir sākuši pievērst uzmanību rezultātu tabulām un mainīt savu braukšanas stilu. Pagaidām situācija ir tāda, ka trešdaļa lietotāju aplikāciju ignorē, trešdaļa sāk pievērst lielāku uzmanību savam braukšanas stilam un trešdaļa kļuvusi par aktīvajiem aplikācijas lietotājiem, kuri dalās ar saviem rezultātiem un iesaista citus.

Analizējot rezultātus, autovadītājiem parādās motivācija uzlabot savu braukšanas stilu un līdz ar to savu efektivitāti. Taču, strādājot ar šo aplikāciju, ir jāņem vērā divi svarīgi principi. Pirmkārt, tās nosaukums ir „Driving Score" (Braukšanas vērtējums), nevis „Drivers Score" (Vadītāju vērtējums). Mēs nevērtējam cilvēku, bet viņa braukšanas stilu un paradumus. Otrkārt, mēs nerekomendējam izmantot zemus rezultātus, lai sodītu darbiniekus. Tieši otrādi - tā ir iespēja mācīties un sasniegt vairāk.

PIESTARTĒ JAUNU MOBILITĀTES ĒRU

MOBILITĀTE AR ALD AUTOMOTIVE

PADARI IKDIENAS PĀRVIETOŠANOS PATĪKAMĀKU, IZMANTOJOT PILNA SERVISA LĪZINGA PAKALPOJUMUS PRIVĀTPERSONĀM. BRAUC! PAR PĀRĒJO MĒS PARŪPĒSIMIES.

ALDAUTOMOTIVE.LV

LET'S DRIVE TOGETHER

ALD Automotive

Kā Latvijas vadošie uzņēmumi organizē savu autoparku pārvaldību

Edgards Utāns, transporta nodrošinājuma direktors, AS Latvenergo

Latvenergo koncerns ir Baltijas mēroga energoapgādes pakalpojumu sniedzējs, kas nodarbojas ar elektroenerģijas un siltumenerģijas ražošanu un pārdošanu, elektroenerģijas sadales pakalpojuma nodrošināšanu un pārvades aktīvu pārvaldību. Latvenergo koncerna struktūru veido komercsabiedrību kopums, kurā izšķirošā ietekme ir mātessabiedrībai AS Latvenergo un kurā ietilpst septiņas meitassabiedrības. Visas AS Latvenergo akcijas pieder valstij.

Cik liels ir Latvenergo autoparks, un pēc kāda principa tiek izvēlētas mašīnas?

Latvenergo autoparkā ir vairāk nekā 1300 automašīnu. Pamatā mēs apkalpojam vieglos transportlīdzekļus svara kategorijā līdz 3,5 tonnām. Mašīnas ir sadalītas vairākās kategorijās pēc lietošanas vajadzībām. Autoparkā ir praktiski viss iespējamais automašīnu diapazons: apvidus automašīnas ar aprīkojumu, lielākas un mazākas vieglās mašīnas, kompaktās klases mašīnas, remontu brigāžu transporta ar aprīkojumu, mikro-autobusi, furgoni.

Visas mašīnas ir sagrupētas pēc kategorijām, tas ievērojami atvieglo autoparka pārvaldi, tehnisko apkopi, remontu un atjaunošanu.

Autotransporta vidējais vecums ir pieci-astoņi gadi, bet, ņemot vērā lielu mašīnu kategoriju dažādību, šis cipars nebūs visai korekts rādītājs. Ir mašīnas, kuras tiek tik intensīvi lietotas, ka tās jāmaina ik pēc trim-četriem gadiem, ir arī tādas, kas turpina kalpot arī

pēc astoņiem –deviņiem gadiem šaurās specifikācijas un nelielā nobraukuma dēļ.

Katru gadu tiek mainīts ap 100 mašīnu. Ir divi galvenie kritēriji, kuru kombinācija nosaka auto nomaiņas brīdi: nobraukums un vecums.

Kas nodarbojas ar autoparka pārvaldību? Vai izmantojat ārpakalpojumu?

ar problēmas aprakstu un tālāk tiek organizēta transportlīdzekļa nogāde uz konkrētu servisu atkarībā no tā, kurā Latvijas vietā atrodas mašīna. Paši darbinieki parasti nespēj noteikt, kas tieši ir noticis ar mašīnu, tāpēc mūsu speciālisti konsultē, kas tieši labojams vai maināms attiecīgajā transportlīdzeklī un kur to var labāk izdarīt. Mums ir atbilstoša komanda, kurā ir gan tehniskais personāls, gan speciālisti, kas piefiksē visus bojājumus un problēmas sistēmā,

Ja ir izveidota sistēma, tad nav starpības pārvaldīt 100 mašīnas vai 1000 mašīnas – visu var izdarīt pietiekami vienkāršā veidā.

Ar autoparka pārvaldību nodarbojas mūsu tehniskais departaments. Tajā ir 20 cilvēki, ieskaitot ekonomistus, finansistus, kontaktcentra darbiniekus un koordinētājus, kuri seko līdzi automašīnu tehniskajam stāvoklim un remonta kvalitātes kontrolei.

Tehnisko apkopi plānojam un organizējam mēs paši, bet darbi tiek veikti, izmantojot ārpakalpojumu. Ja rodas bojājumi, darbinieks zvana uz kontaktcentru lai katrai mašīnai veidotos apkopes un remonta vēsture, kas būtu atlasāma vajadzīgajā brīdī.

Mēs nodrošinām arī autotransporta nomu visiem koncerna uzņēmumiem, tai skaitā lielākajam klientam AS "Sadales Tīkls", "AS Latvijas elektriskie tīkli" un arī meitas uzņēmumiem Lietuvā un Igaunijā.

Visi transporta līdzekļi atrodas mūsu īpašumā, un mēs pērkam

tikai nepieciešamos pakalpojumus to uzturēšanai.

Pēc kādiem kritērijiem notiek jauna autotransporta izvēle?

Kā valsts kapitāla sabiedrībai mums ir jāveido iepirkumi, tāpēc mums ir dažādu marku autotransports un regulāri mainās piegādātāji. Zināmā veidā tas apgrūtina darbu, jo mēs zinām, kas būtu izdevīgākais variants (pēc datu analīzes mūsu uzskaites sistēmā), bet tik un tā ir jāveic iepirkums.

Iepirkumā mēs liekam vērtēšanā visas izmaksas, kas teorētiski varētu būt un prognozējamas līdz 200-250 000 km nobraukumam. Šādā veidā tiek samazināta iespējamība, ka „lētie" modeļi parādās pirmajās rindās. Ņemam vērā pilnu mašīnas ekspluatācijas ciklu, ieskaitot degvielas (enerģijas) patēriņa apjomus visā ekspluatācijas laikā.

Vēl viens aktuāls jautājums ir autoservisu tīkls. Mēs nevaram pirkt transportu no tirgotāja, kas piedāvā servisu tikai Rīgā – nav racionāli vest mašīnu uz remontu un apkopi no attālākiem republikas nostūriem uz Rīgu. Tāpēc mēs dodam priekšrocību dīleriem, kuri nodrošina garantijas apkalpošanu vairākās Latvijas pilsētās.

Katrai mašīnu grupai esam izveidojuši konkrētus kritērijus: vienam ir svarīga kravnesība, otram pārgājamība vai ietilpība, degvielas patēriņš un apkopes izmaksas, ko uzrāda dīleris – šie rādītāji var būtiski atšķirties katram modelim.

Pēc būtības mēs strādājam kā auto nomas uzņēmums, kas nodrošina saviem klientiem vajadzīgo transportu. Vienīgā atšķirība ir tā, ka mēs strādājam bez peļņas - koncerna ietvaros visu iepērkam un koordinējam paši.

Vai Jums ir noteikta izmaksu analīzes sistēma?

Izmaksas analizējam dažādos griezumos, rēķinam nobrauktā kilometra uzturēšanas izmaksas. Katrai automašīnu grupai ir sava izmaksu struktūra. Visa informācija tiek uzskaitīta kopā: rēķini un apkopes izmaksas tiek ielikti vienā sistēma, dati ir regulāri eksportēti un analizēti. Svarīgākais ir ievadīt datus: ja tie netiek rūpīgi vākti un apstrādāti gadiem ilgi, tad nekādu korektu atskaišu nebūs. Esošā sistēma strādā jau astoņus gadus un tajā ir sakrājies ļoti daudz informācijas, ar ko mēs

varētu padalīties arī ar tirgotājiem. Piemēram, ir skaidri redzamas reālas konkrētas automašīnas uzturēšanas izmaksas, reālas problēmas, kas rodas pie noteikta nobraukuma. Ja iepērkam 20-30 vienādas automašīnas, tad spējam ieraudzīt visas sistēmiskās problēmas konkrētam modelim, kuras parādās regulāri atkarībā no transporta nobraukuma.

Vai ir grūti pārvaldīt tik lielu autoparku?

Neredzu nekādas grūtības mūsu autoparka pārvaldībā. Ja ir izveidota sistēma, tad nav starpības pārvaldīt 100 vai 1000 mašīnas –visu var izdarīt pietiekami vienkāršā veidā.

Ja ir loģiska sistēma, kas nosaka autotransporta kontroli, apkopi, analīzi, tad vienīgais, kas vēl vajadzīgs, lai pārvaldītu tik lielu autoparku, ir cilvēkresursi. Ja nemācēs apkalpot 100 mašīnas, tad nemācēs arī 1000.

Kādas šobrīd ir lielākās nozares problēmas, izaicinājumi?

Liela problēma ir ar ceļu un infrastruktūras uzturēšanu. Ja nodokļu nauda aizietu ceļu uzturēšanā, tad arī mums būtu mazāki izdevumi par remontu un apkopi. Mūsu gadījumā darbinieki brauc pa visu Latvijas teritoriju: gan pa mazākiem ceļiem, gan arī pa bezceļiem, un tur situācija ir visai bēdīga. Braucot pa grantsceļiem, mašīnas tiek diezgan stipri sadauzītas, tas viss nāk klāt remonta izdevumiem.

Otrā lielā problēma ir cilvēciskais faktors: daudzi servisi nevar izpildīt tos pakalpojumus, ko viņi ir apņēmušies. Tehniskā personāla zināšanas ir vājas – uzņemas darbus, kurus nespēj veikt. Ar katru gadu šī problēma kļūst vēl aktuālāka, jo mašīnas paliek sarežģītākas un vajag pietiekami lielu zināšanu bāzi, lai veiktu apkopi un remontu.

Kāds ir Jūsu, kā Latvenergo pārstāvja, viedoklis par elektromobīļiem? Vai gaidāt to brīdi, kad uz ceļiem parādīsies vairāk elektrodzinēju?

Mēs bijām pirmie, kuri ieveda pirmās elektriskās mašīnas Latvijā. Tas bija jau septiņus-astoņus gadus atpakaļ. Tehnoloģijas šajā laikā ir gājušās uz priekšu, bet tik un tā vēl arvien nav atrisināts elektroenerģijas uzkrāšanas jautājums.

Arī tīkli nav uzbūvēti tā, lai visas mašīnas varētu pāriet uz elektrību. Jā pēkšņi rīt visi pārslēgtos uz elektrību, tīkli sabruktu. Un par šo problēmu šobrīd nerunā skaļi.

Bet man ir savs specifisks viedoklis par elektromašīnām. Neviens nav pierādījis, ka uzturēt elektromašīnu ir izdevīgi – tas šobrīd ir tikai mārketinga burbulis. Nopērkot mazu benzīna mašīnu, mēs līdz 200 000 km nobraukumam vēl nevaram sasniegt tādas izmaksas, kādas būtu, ja mēs tikai nopirktu atbilstoša izmēra elektroauto.

Pagaidām bez subsīdijām elektromašīnu pirkums un ekspluatācija ir nerentabla salīdzinot ar benzīna automašīnām.

Kā Latvijas vadošie uzņēmumi organizē savu autoparku pārvaldību

Zigmārs Vestfāls, stratēģiskais autoparka vadītājs, LSG Sky Chefs

Kādas automašīnas ir LSG Sky Chefs autoparkā un kādas funkcijas tās pilda?

LSG Sky Chefs jeb LSG Group ir 100% Lufthansa meitas kompānija, kas jau vairāk kā 60 gadus nodarbojas ar ēdienu, dzērienu un citu pakalpojumu (piem., Inflight entertainment) piegādi aviokompānijām un arī vilcieniem. Specializētas smagās kravas mašīnas piebrauc pie lidmašīnām un ar speciāla pacēlāja palīdzību ievieto sagatavoto produktu klāstu gaisakuģī.

LSG Sky Chefs autoparks ir globāls un aptver vairāk nekā 2500 specialo automašīnu visā pasaulē. Centrāle atrodas Vācijā, Frankfurtē, mēs darbojamies vairāk nekā 200 lidostās dažādos reģionos - Eiropā, Āzijā, Dienvidamerikā, Ziemeļamerikā un citās valstīs.

Mūsu autoparks lielākoties sastāv no 15t un 16t smagām automašīnām, kas ir pārbūvētas atbilstoši specifikai un darba vajadzībām. Būtiskākā atšķirība no citiem standarta smago automašīnu autoparkiem, kuros automašīnu maiņa notiek reiz 4-5 gados, mūsu automašīnas spēj kalpot pat līdz 20 gadiem. Tik ilgs dzīves cikls ir iespējams, jo mūsu automašīnas nepārvietojas pa koplietošanas ceļiem, bet slēgtās lidostu teritorijās. Bet gadījumā, ja ar kādu automašīnu gadās problēmas un nepieciešams to aizvietot ar citu, mēs varam iegūt arī atļauju pārvietoties pa koplietošanas ceļiem jebkurā ES valstī.

Vai Jums ir viens transporta piegādātājs?

Tas ir atkarīgs no reģiona. Regulējumi un normas reģionos atšķiras, līdz ar to nevaram Eiropā izmantot, piemēram, Amerikas Fordu f750, jo tas neatbilst Eiropas normām un ir papildus jāpārbūvē. Mums ir jāņem vērā arī detaļu pieejamības faktors, ja automašīna ir jāremontē, tad tam ir jānotiek ātri. Līdz ar to katrā reģionā mums ir 2-3 piegādātāji. Mēs tiecamies uz flotes harmonizēšanu, cenšamies izvairīties no situācijām, kad mums ir 4, 5 vai 6 dažādi automašīnu brendi, jo tas ne tikai sadārdzina visu procesu, bet arī rada galvassāpes cilvēkiem, kuri ar tām strādā ikdienā – detaļu dažādība sarežģī apkopi, radot nevajadzīgas procedūras, kur mēs zaudējam laiku un līdzekļus. Mūsu biznesā ir jābūt ātriem un mums nav laika gaidīt, mums jāspēj apkalpot aviosabiedrības, jo lidmašīnas nedrīkst kavēties ne minūti. Tāpēc ir jābūt ļoti gudrai plānošanai, skaidrībai, ka varam mūsu klientus apkalpot ļoti ātri un bez aizturēm.

Kas ir šie piegādātāji?

Eiropā tie ir Iveco, Fiat grupa un Daimler AG. Šie ražotāji rada ideālus produktus, kurus drīkstam pārbūvēt, un tie ir pieejami, gan detaļu, gan servisa kvalitātes ziņā.

Vai Jūs izmantojat ārpakalpojumu vai arī Jums ir kāds iekšējs departaments, kas veic automašīnu uzturēšanu?

Tas ir atkarīgs no saistītā uzņēmuma lieluma konkrētā valstī, lidostā. Ja mums kādā lidostā ir 10-20 automašīnas, tad tas noteikti ir ārpakalpojums, kas noteikti atrodas lidostas tuvumā. Ja ir pieejams savs serviss, tad tādas ikdienas lietas kā riepu, eļļas maiņa, veic mūsu pašu darbinieki. Lidostas, kurās ir 150 automašīnu, mums

Lidmašīnu modeļu kļūst arvien vairāk, reizēm parādās lielās lidmašīnas, piemēram, Airbus A380, kura apkalpošanai mums nepieciešama vēl īpašāka mašīna, kas var pacelties līdz 8 m augstumam.

vienmēr ir savas servisa stacijas. Pieeja nedaudz atšķiras katrā valstī, katrā reģionā. Domājam globāli, rīkojamies reģionāli.

Cik automašīnu Jums ir Latvijā?

Latvijā mums ir 10 speciālās automašīnas, kā arī mazās automašīnas, tādas ka Volkswagen Caddy un pēdejā laikā arī daži elektro auto.

Kurš pielāgo Jūsu automašīnas tehniskajām vajadzībām – tās pārbūvē pats piegādātājs vai kāds cits uzņēmums?

Mēs sadarbojamies ar dažiem uzņēmumiem Eiropā, kuri šīs mašīnas pārbūvē. To ir maz un tie darbojas jau vairākās paaudzēs. Galvenais, lai šie uzņēmumi ir sertificēti no šasiju ražotāju puses, jo pēc mašīnu pārbūves ir svarīgi saglabāt garantiju. Veicot pārbūvi, ir jāsadarbojas ar automašīnu ražotāju inženieriem, ir svarīgi, lai viņi akceptē veiktās pārmaiņas, pārbauda vai viss atbilst ražotāja uzstādījumiem un visām iespējamajām ES sertifikāciju prasībām. Pirms automašīnas palaišanas aktīvā apritē tā ir jāpārbauda visām pusēm – ražotājam, pārbūvētājam un mūsu uzņēmumam. Attiecībā uz normām, personiskais viedoklis, šķiet Latvijā dažas no tām ir pat stingrākas nekā Vācijā. Ja Latvijā CSDD speciālisti ierauga šādu pārbūvi, tad viņiem rodas daudz jautājumu un līdz ar to vajadzīgi visi pārbūves apstiprinājumi, ka viss ir veikts oficiāli.

Lidmašīnu modeļu kļūst arvien vairāk, reizēm parādās lielās lidmašīnas, piemēram, Airbus A380, kuru apkalpošanai mums nepieciešama vēl īpašākas mašīnas, kas var pacelties līdz 8 m augstumam. Līdz ar to viens no svarīgākajiem mūsu darbā ir drošības jautājums. Šajā posmā mūsu iekšējie drošības standarti ir visaugstākie, vai tā būtu Eiropa vai maza lidosta Jaunzēlandē. Mums ir jāspēj automašīnas uztaisīt drošas mūsu klientiem, aviokompānijām, un mūsu darbiniekiem.

Vai valsts regulējums ir atšķirīgs tām automašīnām, kuras nebrauc pa koplietošanas ceļiem?

Pirms automašīnas tiek pārbūvētas, tās ir pavisam parastas smagās mašīnas. Eiropā automašīnai ir jāatbilst visiem esošajiem kvalitātes un drošības standartiem, kritērijiem un normām. Šīm automašīnām ir jāiet

ne tikai valsts tehniskā apskate, bet arī lidostas tehniskā apskate. Šī dubultā pārbaude, kā arī skats uz auto ilgmūžību un uzticamību, arī ir iemesls, kāpēc nevaram atļauties eksperimentēt, izvēloties dažādus piegādātājus, automašīnai jābūt pārbaudītai, drošai vērtībai.

Vai darbiniekiem ir kādas īpašas apmācības šo automašīnu lietošanā?

Katru gadu mēs veicam apmācības. Mums katrā reģionā ir īpaša komanda, kura pārvietojas no lidostas uz lidostu, veicot un atkārtojot apmācības. Šī komanda rūpējas par to, lai visi darbinieki vienmēr būtu lietas kursā par drošības standartiem un tos ikdienā ievērotu.

Vai izmantojat tehniskus risinājumus drošības uzlabošanā?

Nesen mums ir ieviests jauns drošības standarts: pērkot jaunu automašīnu, mēs to aprīkojam ar 360 grādu kameru, lai tās vadītājs reālajā laikā redz visu, kas notiek apkārt. Brīdī, kad lidmašīna nolaižas, tiek izņemta bagāža, uzpildīta degviela, tiek darītas vairākas lietas vienlaicīgi un tādos brīžos var notikt sīkas sadursmes, ja kāds netiek laikus pamanīts. Sevišķi grūti tas ir lielajās lidostās, kur vietas katrai lidmašīnai ir mazāk, piemēram, Frankfurtes lidostā.

Ar inovāciju palīdzību mēs cenšamies šādus gadījumus paredzēt un novērst. Atkarībā no modeļa, 16t automašīna var būt 10 – 12m gara, nepieredzējušam šoferim ar to ir diezgan grūti manevrēt. Kopš par drošības standartu esam ieviesuši 360 grādu kameru, mazo negadījumu skaits ir samazinājies par 90 %.

Tagad specializētās automašīnas ir aprīkotas ar īpašu funkciju: tuvojoties lidmašīnai, vadītājs nospiež pogu un auto samazina ātrumu uz 5 km/h -pat ar nospiestu gāzes pedāli auto turpinās braukt lēnām. Kādā Āfrikas valstī bija gadījums, kad autovadītāju piemeklēja pēkšņas veselības problēmas un mašīna pilnā ātrumā ietriecās lidmašīnā. Cilvēciskais faktors ir ļoti svarīgs un inovācijas palīdz mums šādas situācijas novērst. Pirms 1o gadiem, kad sāku strādāt šajā uzņēmumā, šādas lietas vēl nebija pieejamas.

Kādi vēl telemātikas risinājumi tiek izmantoti flotes pārvaldībā?

Katram reģionam šie risinājumi

var būt atšķirīgi. Dažos reģionos telemātika nav tik svarīga. Piemēram, Dienvidamerikā būtiska problēma ir detaļu pieejamība. Savukārt Eiropā telemātika ir ļoti svarīga - mēs nemitīgi sekojam līdz izmaksām, degvielas patēriņam, ceļā pavadītajam laikam, braukšanas efektivitātei, uzlabojot šoferu vadīšanas prasmes, lai samazinātu degvielas patēriņu. Ja nepieciešams, tad veicam apmācības. Lielāku uzmanību mēs pievēršam darba stundām, nevis nobrauktajiem kilometriem: pirms lidmašīnas nolaišanās, automašīnai ir jābūt gatavības pozīcijā, lai 40 minūšu laikā spētu to apkalpot. Šeit ļoti svarīga ir precīza plānošana. Arī te ir veseli departamenti, kas katru brīdi atjauno un plāno loģistiku.

Kādi Jums ir aktuālākie nozares jautājumi?

Mūs visvairāk uztrauc jaunās Eiropas izmešu normas, jaunie šasiju standarti. Esam atšķirīgi ar to, ka mēs nebraucam pa autobāņiem, nebraucam ar lielu ātrumu, mūsu maksimālais atļautais ātrums lidostās ir 40 km/h. Mums ir Eiro 6 mašīnas, un ja tās kādu laiku nevar braukt normālā ātrumā, tad rodas problēmas ar partikulu filtru reģenerēšanu, filtrēšanas sistēmām. Ja autoparks ir liels un šāda problēmas vienlaikus rodas vairākām mašīnām, izmaksas ir ļoti jūtamas. Diemžēl nekādu risinājumu šajā gadījumā nav, jo mums ir jāiegādājas automašīnas, kurām jābūt spējīgām iziet tehnisko apskati un pārvietoties pa koplietošanas ceļiem.

Kā Latvijas vadošie uzņēmumi organizē savu autoparku pārvaldību

Jānis Grants, valdes priekšsēdētājs, DPD Latvija

DPD Latvija ir daļa no DPD grupas, kas ir otrais lielākais starptautiskais sūtījumu piegādes tīkls Eiropā. DPD grupa apvieno inovatīvas tehnoloģijas un vietējās zināšanas, lai sniegtu elastīgu un patīkamu pakalpojumu gan sūtījumu nosūtītājiem, gan saņēmējiem. Ar 60 000 darbinieku un 28 000 Pickup punktu tīklu, DPD grupa ikdienā piegādā 4 miljonus sūtījumu uz vairāk nekā 230 valstīm, izmantojot četrus zīmolus: DPD, Chronopost, SEUR un Interlink Express.

Kāds ir Jūsu uzņēmuma autoparks? Vai uzņēmumā ir atsevišķa nodaļa, kas nodarbojas ar autoparka pārvaldību?

DPD Latvija pamatbizness ir sūtījumu piegāde, tāpēc mūsu autoparks ir diezgan liels - transportlīdzekļu skaits ir vairāk nekā simts - dažādas markas un ražotāji.

Ar piegādes autoparku pārvaldību nodarbojas vairāki apakšuzņēmumi, tie nodrošina transporta atbilstību veicamajiem darbiem, kā arī veic pilnu tehnisko apkopi. Sadarbības mehānisms ir vienkāršs –paku piegādes procesu esam nodevuši ārpakalpojumā. Tāda prakse ir daudziem DPD grupas uzņēmumiem visā Eiropā. Tas ir mūsu uzstādījums un tā mēs 20 gadus darbojamies Latvijas tirgū – tas ir daudz efektīvāk izmaksu ziņā un noņem slogu no administrēšanas procesa: nav jāseko līdzi mašīnu tehniskajam stāvoklim, dokumentu kārtībai.

Apakšuzņēmumi izmanto mūsu izveidotās sistēmas un, būtībā, tā ir mūsu pievienotā vērtība: apakšuzņēmums nodrošina transportu, personālu un mēs nodrošinām visu aprīkojumu un IT risinājumus paku reģistrēšanai, piegādei, kā arī maršrutu plānošanai. Pirms kurjers izbrauc no mūsu termināla, sistēma saplāno optimālo maršrutu. Ir atsevišķi cilvēki, kas nodarbojas ar plāna izpildes kontroli un monitorēšanu. Ja kurjers laicīgi neaizbrauks pie mūsu gala saņēmēja, sūdzību par nepiegādātu vai novēloti piegādātu paku saņems nevis mūsu apakšuzņēmums, bet mēs. Līdz ar to mēs esam tieši ieinteresēti monitorēt, cikos kurjers bija attiecīgajā vietā un vai viņš ir izpildījis dienas plānu. IT sistēmu izveidošana, uzturēšana un ieviešana ir DPD Latvija pārziņā.

Mēs mēģinām uzturēt modernu un biznesa vajadzībām atbilstošu autoparku. Slodze ir pietiekoši liela, sūtījumu ir daudz, jo e-komercija šobrīd ļoti aktīvi attīstās. Mēs neuzstājam uz konkrētu marku vai ražotāju – galvenais ir nodrošināt piegādes kvalitāti.

Cik liels ir DPD administratīvās daļas autoparks, un pēc kāda principa tiek izvēlētas mašīnas?

Mūsu uzņēmuma darbiniekiem ir savi transportlīdzekļi - visā Baltijā tās ir Volkswagen markas automašīnas. Šis lēmums bija pieņemts grupas līmenī.

Katrai amata kategorijai ir noteikts automašīnu iegādes limits – darbiniekiem ir pietiekoši liela brīvība, viņi var izvēlēties un nokomplektēt savu transportlīdzekli. Tā ir daļa no motivācijas bonusa. Divas lietas, ko nevar izvēlēties, ir mašīnas marka (Volkswagen) un krāsa, – to nosaka mūsu korporatīvie standarti.

Taču lielākie izaicinājumi darbā šobrīd nav saistīti ar transportu, bet ar darbaspēku: izmaksu pieaugums, darbaspēka trūkums, demogrāfiskā situācija valstī.

Mašīnas tiek atjaunotas ik pēc pieciem gadiem. No grupas mums ir ieteikums iegādāties mašīnas ar pagarināto garantiju, tāpēc ir šis piecu gadu termiņš. Protams, skatāmies pēc situācijas: ja piecu gadu mašīnai ir mazs nobraukums, mēs to atstājam kalpot ilgāk.

Darbinieku autoparka pārvaldība ir mūsu saimniecības daļas ziņā. Viņi seko līdzi transportlīdzekļu nobraukumam un tehniskajam stāvoklim, aprīkojumam un tā kvalitātei. Ja notiek problēmas, mašīnu aizved uz servisu.

Darbinieki var izmantot mašīnas arī privātajām vajadzībām: tā arī ir daļa no motivācijas. Ļoti ceru, ka mūsu darbinieki novērtē šādu iespēju.

Vai DPD Latvija ir plāni attiecībā uz autoparka paplašināšanu ar elektriskajām automašīnām?

Mums šobrīd ir viena elektriskā mašīna. Tās iegāde bija konceptuāls lēmums, šobrīd vērojam, kā tas strādā. Braucām ar to kopš 2014. gada, pagaidām ir pietiekami interesanti, viss darbojas labi, domājam par šī virziena attīstību.

Uz labo pusi mainās arī tirgus situācija: ja agrāk autoražotāju domas dalījās - runāja gan par hibrīddzinējiem, gan par ūdeņraža darbināmiem motoriem, tagad izskatās, ka elektromotors ir uzsācis uzvaras gājienu. Katrs sevi cienošs ražotājs piedāvā vismaz vienu elektromobili.

Runājot par mūsu specifiku: kravu autobusu izvēle šobrīd ir pietiekoši neliela, bet, ceru, ka lielākie ražotāji tuvākajā laikā nāks ar plašāku piedāvājumu.

Nākošā problēma ir uzlādes tīkls un elektrodzinēju tehnoloģiju jautājums.

Uzlādes tīkls nav tik liels izaicinājums gadījumā, ja transporta līdzeklis spēj nobraukt 200-400 kilometrus. Tad vakarā to var uzlikt lādēties un mierīgi strādāt nākamajā dienā. Kamēr tehnoloģijas ir tādas, ka var nobraukt tikai 100 kilometrus, aktuālāks kļūst jautājums tieši par uzlādes stacijām.

Kādi ir Jūsu komentāri par valsts regulējumiem transporta jomā?

Pēdējais pārsteigums no mūsu valdības bija vinjetes ieviešana pagājušajā gadā. Tas mūs ietekmēja vistiešākajā veidā: pieauga mūsu tiešās izmaksas un

parādījās papildu izdevumi. Šogad tika palielināts akcīzes nodoklis degvielai, tas arī ietekmē mūsu darbu. Jāatceras arī par OCTA cenu kāpumu. Mēs strādājam izaicinājumu pilnā vidē. Kas zina, kas vēl sagaida mūs nākotnē.

Taču lielākie izaicinājumi darbā šobrīd nav saistīti ar transportu, bet ar darbaspēku: izmaksu pieaugums, darbaspēka trūkums, demogrāfiskā situācija valstī. Darbaspēka aizplūšana ir vēl arvien aktuāla, īpaši ņemot vērā to, ka Skandināvijā attīstās būvniecības nozare. Mums rodas problēmas un izaicinājumi nokomplektēt gan noliktavas darbiniekus, gan kurjerus.

Tas nozīmē to, ka mums jādarbojas daudz efektīvāk un labāk, vairāk jāautomatizē pakalpojumi un risinājumi – tas varētu būt nākamo gadu uzdevums.

Labā ziņa ir tā, ka, pateicoties e-komercijas attīstībai, paku skaits pieaug par ~10% katru gadu. Cilvēki arvien biežāk un vairāk iepērkas internetā, un nav tālu arī tas brīdis, kad mēs iegādāsimies internetā ne tikai preces, bet arī pārtiku. Igaunijā šis koncepts jau "dzīvo", domāju, ka tas pats būs arī Latvijā.

Vai piegādes cenas tuvākajā laikā mainīsies?

Daži konkurenti jau ir pārskatījuši savas cenas, un tās, protams, ir pieaugušas. Šobrīd mūsu pašmērķis nav celt cenas, bet, kā mēs redzam, nekas nepaliek lētāks: darbaspēka izmaksas, degvielas cenas un elektrības izmaksas tikai pieaug.

No 18 500 €

Jaunais T-Roc.

Mēs īstenojam nākotni.

Volkswagen

CO_2 izmeši: 118 - 116 g/km. Degvielas patēriņš: 4,6 – 6,1 l/100 km.

Kā Latvijas vadošie uzņēmumi organizē savu autoparku pārvaldību

Mareks Račko, Attīstības un tehniskā departamenta vadītājs, JCDecaux Latvija

JCDecaux ir vadošais vides reklāmas operators Latvijā. JCDecaux Latvija saviem klientiem piedāvā izvietot vides reklāmu sabiedriskā transporta pieturvietās, statiskajos un dinamiskajos stendos, uz lielformāta stendiem, māju sienām, kolonnās un pilonos. Kopumā tās ir 2 034 reklāmas plaknes visā Latvijā.

Cik liels ir Jūsu uzņēmuma autoparks, cik bieži un kā tas tiek atjaunots?

JCDecaux Latvija autoparku izmanto tehniskās komandas, kuru galvenais uzdevums ir reklāmu izvietošana pilsētā. Mums ir sešas specializētās mašīnas: dažas izmantojam katru dienu, dažas vienu reizi nedēļā. Autoparks tiek mainīts ik pa pieciem gadiem.

Transportu iepērkam un pārvaldām paši. Saskaņā ar JCDecaux grupas rīkojumu mašīnas mēs pērkam, nevis ņemam līzingā: grupai ir labi sakārtota naudas plūsma un ir krietni izdevīgāk izmantot savus finanšu līdzekļus. Arī autoparks nav tik liels, lai piesaistītu papildu investīcijas.

Kādi ir galvenie automašīnu atlases kritēriji?

Svarīgākie kritēriji, protams, ir izmēri un pielietojums. Mums ir dažādu marku transports, mainām to divos-trijos etapos, attiecīgajā periodā izvēlamies vienu konkrētu marku, tas pēc tam atvieglo gan servisu, gan apkalpošanu. Kopumā automašīnu izvēles kritēriji nav stingri noteikti, faktiski mēs skatāmies uz aktuālo piedāvājumu.

Ja kādu laiku atpakaļ mūsu

prioritāte bija zemākā cena, tad tagad, mainot daļu no mašīnām, sapratām, ka labāk ir samaksāt nedaudz vairāk, kā arī investēt garākā garantijas laikā, nekā izvēlēties pašu lētāko variantu. Jo garāka garantija, jo mazāk izmaksu posteņu -piecu gadu laikā jādomā tikai par kārtējo tehnisko apkopi.

Degvielas patēriņš arī ir svarīgs, bet mūsu specifika ir tāda, ka pēc pieciem gadiem mašīnas ir nobraukušās salīdzinoši maz kilometru, bet faktiski ir nolietojušās. Mašīnas pārsvarā brauc pa pilsētu, tiek bieži startētas un slāpētas, līdz ar to nobrauc ļoti maz, bet tehniski nolietojās samērā daudz. Tāpēc mums ir ļoti grūti vērtēt situāciju tikai pēc degvielas patēriņa.

Līdz ar to, šobrīd būtiskākais ir mašīnu tehniskais nodrošinājums un garantijas pret bojājumiem, kas ir iekļautas piedāvājumā.

Vai izmantojat IT risinājumus darba kontrolei vai maršrutu optimizācijai?

Mašīnās ir instalēta GPS sistēma, kas ļauj kontrolēt, cik efektīvi brigādes strādā, kad izvieto plakātus, kā arī veikt degvielas patēriņa monitoringu. Šobrīd neizmantojam sistēmu plānošanai un maršrutu optimizācijai.

Esam domājuši par IT risinājumu, kas apvienotu visas mašīnas un ļautu veikt plašākas monitoringa un optimizācijas funkcijas, bet mūsu darba specifika ir tāda, ka gatavu piedāvājumu tirgū šobrīd nav. Grupa strādā pie vienota risinājuma, kuru varēs izmantot visās valstīs.

Kas ir aktuālākie šī brīža nozares izaicinājumi un kā Jūs tos risināt?

Lielāka problēma šobrīd mums nav transports, bet cilvēki, kas uz tā strādā - ir ļoti grūti atrast uzticamus darbiniekus. Mēs

Mūsu specifika ir tāda, ka pēc pieciem gadiem mašīnas ir nobraukušās salīdzinoši maz kilometru, bet faktiski ir nolietojušās.

nodrošinām stabilitāti un labu atalgojumu, mums nav vajadzīgas speciālas zināšanas vai izglītība, galvenais, lai uz cilvēku var paļauties.

70-80% no mūsu tehniskās komandas strādā JCDecaux jau 10-15 gadus, bet pārējie 20-30% diezgan bieži mainās.

Liela problēma ir ar jauniešiem, dažreiz tiem nevar uzticēties pat pēc pārbaudes termiņiem, nevar zināt, vai cilvēks atnāks no rīta uz darbu, vai uzzvanīs, ka viņš vairs nenāks, vai arī vispār pazudīs. Nojūk viss grafiks un visi darbi jāpārplāno – mūsu zaudējumi šajā situācija ir pietiekoši nopietni.

80% pastāvīgo darbinieku sastāda gados vecāki cilvēki. Biežāk mainīgie, kuri strādā stundu darbu, pārsvarā ir gados jaunāki.

Mūsu grupas pieredze rāda, ka tieši gados vecāki cilvēki veido stabilo komandas daļu.

JCDecaux mašīnas nenobrauc lielus attālumus - esat tieši tas uzņēmums, kurš varētu izmantot elektrotransportu, vai JCDecaux autoparkā tāds ir?

Jā, darba specifika – nelieli attālumi pilsētās robežās - pieļauj elektromobiļu izmantošanu.

Taču bez līdzfinansējuma neredzam iespēju, ka sākotnējās investīcijas varētu atmaksāties: mašīnas ir krietni dārgākas. Visas tās priekšrocības, ko šobrīd mēs varam saņemt pašvaldībā, sabiedriskā transporta joslas un bezmaksas stāvvietas, mums nav aktuālas – tas neietekmē mūsu tehniskās operācijas. Tehnisko komandu darbs nav organizēts pīķa stundās - tas notiek naktīs vai brīvdienās.

Elektrības patēriņš noteikti būtu mazāks, nekā degvielas patēriņš, bet tik un tā tas neatmaksātos. Jāsaka gan, ka nav arī lielas izvēles mūs interesējošajās transportlīdzekļu kategorijās. Šobrīd ļoti lēni sāk parādīties daži modeļi, taču cenas ir ļoti augstas.

Arī uzklausot atsauksmes no mūsu klimata zonas valstīm, var secināt, ka elektromašīnu ražotāji šobrīd sola vairāk, nekā reāli dzīvē var izpildīt.

Nevaru apgalvot, ka esmu pilnībā pārliecināts, ka tās ir tik „zaļas", kā tas tiek pasniegts. Neviens nezina, ko darīt ar litiju akumulatoriem, un cik ļoti mēs piesārņojam dabu, lai saražotu elektrību.

Grupā elektromašīnas tiek izmantotas tikai Norvēģijā un Dānijā.

Automašīnu rezervācija - autoparka efektīva izmantošana “carsharing”

- Optimizē autoparku un samazina izmaksas
- Esošo automašīnu efektīvāka izmantošana
- Pilns pārskats par autoparka izmantošanu

ECOFLEET LATVIJA SIA latvija@ecofleet.com www.ecofleet.lv
RĪGA Tērbatas iela 74a, tel. 67543131

Alternatīvs skatījums uz komandas vadību un motivāciju

Edgars Pukinsks, izpilddirektors, Latvijas Futbola Federācija

Partneri

Volkswagen

Katram uzņēmuma spertam solim ir nozīme. Tas pats attiecas arī uz autoparku pārvaldību un mobilitāti. Volkswagen vienmēr piemeklē klienta vajadzībām atbilstošu risinājumu un industrijā plašāko modeļu klāstu ar individuāli personalizētiem produktiem, pakalpojumiem un īpašu identitāti. Volkswagen saviem klientiem piedāvā izcilu apkalpošanas tīklu – pilna pakalpojumu klāsta dīlerus, kā arī individuālus partnerus. Mēs saviem klientiem Baltijas reģionā ar lepnumu piedāvājam VIENA risinājuma metodi visās trīs valstīs – Igaunijā, Latvijā un Lietuvā, tai skaitā jaunu automobiļu tirdzniecību, tehniskās apkopes risinājumus, oriģinālās rezerves daļas, kā arī aksesuārus. Plašais produktu klāsts un klientu apkalpošanas tīkls nodrošinās visu nepieciešamo jūsu autoparkam, lai arī cik neparasts tas būtu! Volkswagen garantēs jūsu autoparka mobilitāti ceļā uz panākumiem.

www.volkswagen.lv

ecofleet

Ecofleet saviem klientiem palīdz samazināt autoparka uzturēšanas izmaksas un palielināt ieņēmumus. Autoparku vadības programma nodrošina ērtu visu transporta līdzekļu pārvaldību un daudzpusīgu to izmantošanas pārskatu. Pieredzējusī Ecofleet komanda palīdzēs atrast vispiemērotāko programmatūras risinājumu, lai uzlabotu biznesa kritiskos procesus, kas turpmāk palīdzēs jums atbrīvoties no liekiem izdevumiem. Ecofleet autoparka pārvaldības programma ir piemērota gan nelieliem uzņēmumiem, gan lieliem uzņēmumiem ar vairākiem simtiem transporta vienību. Šobrīd Ecofleet risinājumus izmanto 22 valstīs vairāk nekā 80 000 transportlīdzekļu.

www.ecofleet.lv

ALD Automotive

ALD Automotive ir Société Générale Group meitas uzņēmums, kas specializējies pilna servisa operatīvā automašīnu līzinga jomā. ALD Automotive ir Eiropā vadošais automašīnu līzinga un autoparku vadības uzņēmums, kura pārvaldībā ir vairāk nekā 1,35 miljoni automašīnu 41 valstī 4 kontinentos. ALD Automotive darbojas Baltijas tirgū kopš 2005. gada sākuma un ir tirgus līderis, pārvaldot vairāk nekā 5000 transportlīdzekļu. Autoparku vadības kā ārpakalpojuma nodošana uzņēmumam ALD Automotive nodrošina vienādus pakalpojumus visā Baltijas reģionā. ALD Automotive komanda piedāvā klientiem labāko starptautisko praksi apvienojumā ar vietējām zināšanām un pieredzi un palīdz izstrādāt autoparka vadības risinājumus, kas vislabāk piemēroti katra klienta mērķiem un vajadzībām. ALD Automotive indivi-duālā pieeja nodrošina pilnu risinājumu klāstu, sākot no autoparka vadības politikas izstrādes līdz pat klientu ikdienas tehniskai apkalpošanai. Mūsu prioritāte ir profesionāla un kvalitatīva klientu apkalpošana.

www.aldautomotive.lv