

Arūnas Raziūnas

„Lietuvos draudimo“ verslo
rizikos vadovas

Janos Kisas

„Coca-Cola
Enterprises“ Europos
automobilių parkų
pirkimų vadovas

Stigas Lyngsie

„Autolog Ecofleet“
įkūrėjas ir vadovas

Evaldas Tylas

UAB „Cgates“
organizacijos
vystymo vadovas

FLEET MOBILITY
EXEX*

NUO IŠLAIDŲ IKI
PAJAMŲ

Egidijus Midveris

UAB „Palink“
logistikos vadovas

Justas Nekrošius

„Møller Baltic
Import“ regiono
pardavimų vadovas

Lapkričio 13 d.
Meno ir edukacijos
centre „Rupert“

Generalinis partneris:



Partneriai:



*EXEX - /execs, executives/ - vadovai

.....
Įrašykite čia savo vardą. Tai padės medžiagai grįžti į Jūsų rankas,
jei kartais vienas kitą pamesite.

Gerb. vadove,

Šiais metais „Fleet Mobility EXEX“ forume diskutuosime, kaip efektyviau ir pelningiau valdyti lengvųjų ir komercinių transporto priemonių parkus. Išgirsite daug praktinių pavyzdžių, kaip sumažinti organizacijos automobilių parko įsigijimo ir išlaikymo kaštus. Nagrinėsime, kaip darbuotojų mobilumo organizavimas padeda auginti įmonės pajamas. Apžvelgsime automobilių parkų valdymo procesus, kokiomis technologijomis juos optimizuoti. Patarsime, kaip efektyviau eksploatuoti Jūsų organizacijos pardavimų, aptarnavimo ar tiekimo skyrių darbuotojų vairuojamus automobilius.

Bendravimas ir patirties dalinimasis su kitais forumo svečiais lygiai vertingi kaip ir pranešimai ar panelinės diskusijos. Linkime Jums įdomios ir naudingos dienos!

„Fleet Mobility EXEX“ koordinatorių ir partnerių vardu,

Greta Urman

Confent

Generalinis partneris:



Partneriai:



Programa

9.00 Registracija ir pokalbiai prie rytinės kavos

9.30 „Fleet Mobility EXEX“ forumo pradžia

9.40 Kelių transporto valstybės strategija, planuojamos ilgalaikės ir tikslinės valstybės programos.

Gražvydas Jakubauskas, LR susisiekimo ministerijos Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento direktorius.

10.00



Kokiais telemetrijos sprendimais optimizuoti darbo procesus?

Stigas Lyngsie, „Autolog Ecofleet“ įkūrėjas ir vadovas

10.30



Kaip efektyviai valdyti ne tik automobilių parkų, bet ir visos įmonės rizikas?

Arūnas Raziūnas, „Lietuvos draudimo“ Verslo rizikos vadovas

11.00



Kurios technologinės naujovės mažina įmonių kaštus ir didina darbuotojų produktyvumą?

Justas Nekrošius, „Møller Baltic Import“ regiono pardavimų vadovas

11.30 Laikas pokalbiams prie kavos

12.00



Praktikos diskusijų ratas: kokie yra sėkmingi mobilių komandų ir automobilių parkų valdymo praktikos sprendimai?

Evaldas Tylas, UAB „Cgates“ organizacijos vystymo vadovas



Egidijus Midveris, UAB „Palink“ logistikos vadovas

12.45



Nuo automobilių parkų iki mobilumo valdymo – mitai ir tiesos

Janos Kisas, „Coca-Cola Enterprises“ Europos automobilių parkų pirkimų vadovas

13.30 Pietūs, laikas naujoms pažintims ir susitikimams bei „Fleet Mobility EXEX 2014“ apdovanojimams

14.00 Forumo pabaiga

Kokiais telemetrijos sprendimais optimizuoti darbo procesus?

Stigas Lyngsie, „Autolog Ecofleet“ įkūrėjas ir vadovas

Stigas Lyngsie įkūrė programinių sprendimų įmonę „Autolog“, kuri neseniai susijungė su estų kilmės programinės įrangos įmone „Oskando“. P. Stigas pristatys, kaip optimizuoti darbo procesus naudojant šiuolaikiškus programinius sprendimus, aptars automobilių dalinimosi (*car-sharing*) galimybes, pristatys, kaip procesų matuokliai ir programiniai sprendimai papildo, pagreitina ir supaprastina pardavėjų bei aptarnaujančio personalo darbą.

[Anksčiau telemetrijos įrenginius įmonės naudodavo kuro kaštams optimizuoti. Ar galėtumėte papasakoti, kaip vystėsi telemetrijos sistemos ir ką jos gali šiandien?](#)

Anksčiau siekiant mažinti kuro išlaidas turėdavome ženkliai brangesnius matuoklius, montuojamus pačiuose kuro bakuose. Matuokliai perduodavo duomenis automobilių parkų sistemoms. Tačiau šis įrenginys tokiam tikslui buvo per brangus ir dabar yra naudojamas suvaldyti kuro vagestes.

Šiandien visi yra prisijungę prie OBD. Tereikia matuoklį prijungti prie OBD serverio, esančio kiekviename automobilyje. Taip ne kaupiami kuro suvartojimo duomenys, o gaunamas oro masės apskaičiavimas

(koks oro kiekis sunaudotas kurui sudeginti). Toks skaičiavimas leidžia apskaičiuoti tikslų sunaudoto kuro kiekį.

Visa tai skirta kaštams taupyti, o tai – kiekvienos kompanijos noras. Todėl matuoklio įrengimas automobilyje sukels placebo efektą – jei automobilyje turite įrengę matuoklį ar GPS, įrenginiai keis vairuotojo elgseną.

Kai kurios kompanijos pasiryžusios žengti dar vieną papildomą žingsnį ir atlikti duomenų analizę. Todėl svarbu nutarti: ar jūs norite tik pakeisti vairuotojų elgseną, ar norite atlikti tikrąją analizę.

Patirtis rodo, kad jungtį prie OBD vairuotojai gali lengvai atjungti. Vai-



ruotojai gali pasipriešinti stebėjimui, nes tai gali juos žeisti, o tai galiausiai diskredituoja visą sistemą. Stebėjimo sistema gali veikti, bet užtenka vieno lašo deguto medaus statinėje ir medus taps kartus.

Skandinavijos šalyse darbuotojų profsąjungos glaudžiai palaiko ryšius, čia darbuotojų stebėjimas laikomas didele yda. Jie gali sukilti pareikšdami, kad sistema netinkama, o tai greitai pasklistų tarp kitų profsąjungų. Tad vadovybės šiandien turi priimti sprendimus esant painioms ir sudėtingoms aplinkybėms.

Atsižvelgiant į šią situaciją, siūlyčiau brangesnį kuro matuoklį, kuris susijungia su *CANbus*. Taip išvengsite aukščiau išvardintų problemų ir gausite tikslius kuro sunaudojimo duomenis tiesiai iš automobilių kompiuterių.

Degalų suvartojimas itin svarbus sunkvežimių parkams, lengvųjų automobilių parkuose suvartojamų degalų dalis mažesnė. Įmonės automobilis didžiąją dienos dalį gali būti net nenaudojamas. Tad ar vairuotojo efektyvumo didinimas turi ženkliai didesnę reikšmę įmonei nei kuro sunaudojimo mažinimas?

Žinoma, kad mažųjų automobilių parkai nori pagerinti efektyvumą, kuris tiesiogiai atsispindi kaštų ir pajamų eilutėse. Galima daug sutaupyti, jei siunčiate tinkamą darbuotoją, turintį tinkamas kompetencijas, atlikti tinkamą darbą. Tokiu būdu sutaupyta proceso laiką konvertavus į gamybos

laiką, sutaupymas paverčiamas uždarbiu. Tai svarbu ne dėl degalų suvartojimo, o dėl laiko vartojimo ir valdymo. Jei galite atlikti 6 darbus per dieną vietoje anksčiau buvusių 5, galite išrašyti sąskaitą papildomai atliktam darbui, nes efektyviau planuojate darbo srautus. Visada stengiamės atkreipti į tai dėmesį.

Matuodami investicijų grąžą, galite apskaičiuoti sunaudoto kuro ar naujų padangų taupą. Tačiau jei analizę pakreiptumėte kita puse, pamatytumėte, kad darbo proceso ir laiko valdymas gali ženkliai padidinti jūsų pajamas. Ilgą laiką kalbėdavome apie tai, kaip sutaupyti, o ne kaip uždirbti. Tai itin svarbu pasirenkant darbus ir efektyviai juos planuojant.

Tačiau mes vėl grįžome prie placebo efekto. Toks požiūris lems darbuotojų pertraukų trumpėjimą. Vairavimo įpročiai keičiasi, kai tik įdiegiate GPS sistemą į automobilį – pasirenkamas trumpesnis maršrutas ir pan. Tam tikra prasme tai taip pat stebėjimas, tačiau kalbant atvirai, retas kuris iš mano klientų sėdi prie ekranų ir nepertraukiamai stebi vairuotojo darbą. Niekas neturi tam laiko – visi tikisi elgsenos pokyčio. Iš pradžių darbuotojai gali reikšti nepasitenkinimą, bet iš tiesų sistema padeda jiems atlikti daugiau darbų ir sukuria didesnę pasitenkinimo darbu jausmą. Taip galų gale visi laimi.

Nauja matavimo tendencija – rodiklių pristatymas į darbuotojų išma-

niuosius telefonus. Ar galėtumėte pristatyti „Ecofleet“ mobiliosios programėlės privalumus ir trūkumus?

Pradėčiau nuo privalumų: jei automobilyje nėra matuoklio, bus sunku išvengti išmaniojo telefono programėlės įjungimo ir išjungimo pagal darbuotojo norą. Tokiu atveju placebo efektas dingsta. Jei darbuotojas nuspręs aplankyti močiutę darbo metu, jis tiesiog išjungs aplikaciją.

Kita vertus, tai vis vien sugene-

Naujasis automobilių parkų valdymo fenomenas – dalinimasis automobiliais (*car sharing*). Kokią rolę jis atlieka formuojant parką?

Dalinimasis automobiliais – auganti tendencija, ji prasideda nuo savivaldybių ir kompanijų. Yra keletas pavyzdžių, kur kompanijų automobilių parkai naktimis stovėdavo nenaudojami. Įmonės pasiūlė šiuos automobilius darbuotojams – dabar darbuotojai gali išsinuomoti automobilius pasi-

Daug sutaupoma, kai darbui siunčiamas tinkamas darbuotojas, turintis tinkamas kompetencijas, atlikti tinkamą darbą.

ruoja nemenką taupą. Jei aplikacija pakankama, jums nereikia sudėtingos ir brangiai kainuojančios sisteminės įrangos. Aplikacija lengvai įdiegiama naujiems darbuotojams. Tad kai kas gali klausti, ar GPS sistema automobilyje dar reikalinga? Vertėtų rinktis ne iš sistemų, o iš sistemų kombinacijų. Jei norite išnaudoti visą šios sistemos potencialą, tuomet jums taip pat reikia GPS matuoklio.

Mes atliekame klientų duomenų analizę ir stebime maršrutus, tad galime patarti, kuriuos automobilius rinktis efektyvesniam darbui. Automobilių parkų konstravimas gali būti optimizuotas geresniems rezultatams pasiekti – tai ryški tendencija Skandinavijos šalyse.

naudodami identifikacijos numeriu. Vertinant globaliai, tokia sistema mažina bendrąjį miesto, šalies regiono automobilių parką.

Jei įvertintume visus automobilius, stovinčius be realaus tikslo, tai visai neefektyvu. Todėl daugelis kompanijų stengiasi šį konceptą išnaudoti dar labiau ir skatina įmonės automobilių dalijimąsi.

Savivaldybės dažnai įsigyja mūsų sistemą ir naudoja vidinę rezervavimo sistemą automobiliui užsakyti. Programa neleidžia pasirinkti konkretaus automobilio, palikta galimybė pasirinkti automobilio tipą. Sistema automatiškai suprogramuoja užsakymus taip, kad automobiliai būtų naudojami kuo efektyviau. Nebetaikant ran-

kinio pasirinkimo, išgaunama taupa ir skaidresnė tvarka.

Dažnai savivaldybėse skyriaus direktoriai sulaukia priekaištų, kad automobilių nepakanka. Ši informacija keliauja aukštyneiems vadovams, kurie nusprendžia, ar reikia papildomų automobilių. Tai susiję su planavimu. Visada atsiras

laikotarpių, reikalaujančių kruopštesnio planavimo. Pavyzdžiui, trečiadienį tarp 12 ir 14 val. neužtenka automobilių, tačiau kitu laiku jų pakanka. Galbūt siekiant išvengti brangių investicijų perkant papildomus automobilius, šiam trumpam periodui pakaktų taksi paslaugų? Dažnai įdiegus užsakymo sistemą klientams atsiveria akys.

Naujasis lyderis. Naujasis *Passat*.



Das Auto.

Mišrios degalų sąnaudos – 4,0-5,3 l/100 km. Mišri CO₂ emisija – 106-139 g/km.

Kaip efektyviai valdyti ne tik automobilių parkų, bet ir visos įmonės rizikas?

Arūnas Raziūnas, „Lietuvos draudimo“ Verslo rizikos vadovas

Kaip identifikuoti ir valdyti įmonių verslo rizikas: nuo automobilių iki žmonių. Kaip sumažinti galimų žalų skaičių, kokios naujos rizikos susijusios su mobilesniu verslu. Kokie inovatyvūs parko rizikos valdymo sprendimai taikomi šiandien.

Apie tai ir apie daugiau verslo draudimo aspektų kalbamės su Arūnu Raziūnu, didžiausios Lietuvos ne gyvybės draudimo bendrovės „Lietuvos draudimas“ Verslo rizikos vadovu:

[Kaip valdyti rizikas įmonėse, kurios turi automobilių parkus? Ką patartumėte parkų valdytojams vadovaudamiesi savo patirtimi dirbant su klientais?](#)

Visos įmonės, valdančios bent vieną automobilį, turi savo įmonės rizikos valdymo sistemoje numatyti, apgalvoti ir įvertinti rizikas, kurias kelia jų valdomi automobiliai. Tai apima tiek pačios įmonės verslo saugumą ir ilgalaikiškumą akcininkų atžvilgiu, tiek patikimumą kliento akyse, tiek darbuotojų sveikatą, tiek tretiesiems asmenims ar jų turtui potencialiai keliamą riziką. Kalbant tik apie konkrečios veiklos - automobilių parkų valdymo rizikas, procesą galima

padalinti į dvi dideles dalis - viena būtų susijusi su automobilių techninės būklės užtikrinimu ir kontrole, o kita - su darbuotojų, vairuojančių įmonės automobilius, darbo režimu ir motyvacija vairuoti saugiai. Svarbu pabrėžti, kad tik abi dalis apimantys rizikos valdymo sprendimai yra veiksmingi. Jei techninė automobilių būklė yra reguliariai ir privalomai tikrinama techninės apžiūros centruose, tai rizikos valdymas, susijęs su darbuotojų sveikata ir saugiu vairavimu, priklauso tik nuo pačios įmonės. Sveikas, nepavargęs, atsakingas ir motyvuotas dėl saugaus vairavimo vairuotojas kelia mažesnę riziką kelyje.

Statistiškai daugiau nei pusė įvy-



kių, atlyginamų pagal Kasko draudimą, atsitinka dėl vairuotojo kaltės, todėl darbo režimo užtikrinimas ir motyvavimo sistema, įpareigojanti vairuotoją laikytis atsakingo ir saugaus vairavimo, gali stipriai sumažinti įvykių skaičių. Turime pavyzdžių, kai įmonės, įdiegusios sistemas, motyvuojančias saugiai vairuoti, autoįvykių skaičių sumažino trečdaliu. Pastaraisiais metais nemažai įmonių įdiegė telematikos sistemas, taip jos kontroliuoja automobilių naudojimą, optimizuoja maršrutus, stebi greičio viršijimo atvejus. Šios sistemos turi daug galimybių, tačiau vėlgi svarbu, kad įmonėje būtų atsakingas asmuo, kuris duomenis surinktų, analizuotų ir remiantis jais priimtų rizikos valdymo sprendimus.

[Įprasta manyti, kad automobilių parko rizikos susijusios tik su transporto priemonėmis, o Kasko draudimas – tai standartinis ir vienintelis sprendimas. Kokį rizikos valdymo modelį turėtų rinktis įmonės, savo veikloje naudojančios automobilius ir turinčios automobilių parkus? Ar tik transporto priemonių draudimo rūšys yra esminių sprendimų pagrindas?](#)

Taip, transporto priemonių patirtos žalos ar šių automobilių padaryti nuostoliai tretiesiems asmenims yra pagrindiniai diskusijų objektai. Neteisinga manyti, kad tik Kasko ir TPVCAD draudimo rūšys yra vieninteliai įmonės riziką, susijusią su automobilių parkais, išsprendžiantys elemen-

tai. Svarbu nepamiršti, kad įmonės turi ir kitą turtą (pastatus, sandėlius, prekes, aptarnavimo ir remonto patalpas), kurios būtinos veiklos vykdymui. Rūpestingas savininkas, apdraudęs savo turtą ar verslo nutrūkimą užsitikrina ne tik netikėtų nuostolių sugadintam ar sunaikintam turtui atlyginimą, bet ir įmonės veiklos tęstinumą. Pavyzdžiui, kilo gaisras arba sugedo svarbus įrengimas, dėl to laikinai nutrūko Jūsų įmonės veikla, nebegalite įvykdyti sutarčių partneriams, darbuotojai priversti nedirbti, kol viskas bus atstatyta. Klausimas: kas padengs šiuos nuostolius? Jei esate apsidraudęs verslo nutrūkimo draudimu, gausite draudimo išmokas už dėl gaisro įmonės negautą pelną ir pastovius kaštus, kurie patiriami iki įmonė vėl pilnai atkuria savo veiklą.

Kita svarbi įmonės rizika, kurią galima apdrausti – įmonės civilinės atsakomybės draudimas. Jis atlygins nuostolius, atsiradusius tretiesiems asmenims dėl įmonės veiklos, pavyzdžiui, netyčinių darbuotojų veiksmų.

Tai svarbu, nes esant atsakingiems už padarytą žalą, kyla prievolė atlyginti nuostolius, o tam tikslui paprastai nėra numatomi pinigų fondai – todėl lengviausias kelias yra sudaryti draudimo sutartį.

Nelaimingų atsitikimų draudimo rūšys labai padeda įmonėms darbuotojų nelaimingų atsitikimų atvejų – tiek materialiai kompensuojant žalos atveju darbuotojui, tiek sprendžiant netikėtas problemas naujų darbuo-

tojų ar jų parengimo atvejais. Jei kelionės vyksta ir užsienio šalyse – paprastai beveik visas problemas dėl darbuotojų netikėtų sveikatos sutrikimų galima išspręsti turint medicinių išlaidų draudimą.

[Kalbant apie rizikos valdymą susijusį su pačiomis transporto priemonėmis – kokius inovatyvius](#)

Vienas iš sprendimų yra parkų rizikos valdymo priemonių įgyvendinimas, kuris apimtų tiek automobilių parko, tiek jas vairuojančių darbuotojų valdymą. Dalis įmonių, ypač didelio verslo įmonės, tokių sprendimo ieško pačios ir remiasi savo patirtimi. Ypač svarbu labai individualiai atsižvelgti į kiekvienos įmonės rizikos specifiką, todėl „Lietuvos draudimas“, remda-

Visų pirma, reikia įvardinti visas galimas įmonės rizikas ir susikurti bendrą rizikos valdymo matricą. Plano rizikų suvaldymui, kuriame susijungia rizikos valdymas su draudimu, parengimas ir bus kertinis ir svarbiausias darbas. Atkreipčiau dėmesį, kad kokybiškas rizikos valdymas mažina ir draudimo kaštus.

[parko rizikos valdymo sprendimus siūlo „Lietuvos draudimas“?](#)

Visi sprendimai vis tiek veda į bendrą rizikos valdymo schemos buvimą įmonėje. Kasko draudimo paskirtis - atlyginti žalą dėl sugadinto automobilio, tačiau įmonei bet kuriuo atveju lieka reputacijos rizika prieš klientą dėl neįvykdyto kontrakto ar nepristatytos prekės, įvykio metu sužaloto darbuotojo pavadavimo klausimai. „Lietuvos draudimas“ siūlo ypatingą dėmesį atkreipti į prevencines priemones, kurios padėtų mažinti tokių nelaimių skaičių.

masis Vakarų šalių draudikų patirtimi, kiekvienos įmonės rizikas nagrinėja ir analizuoja specializuotai – pasitelkiant transporto priemonių rizikos valdymo specialistą. Taip konkrečioje rizikos vietoje specialistas individualiai vertina kiekvieną įmonę ir, priklausomai nuo poreikio, teikia savo paslaugas dėl rizikos valdymo sprendimų.

[Kokias matote rizikas, susijusias su įmonės pardavimų, aptarnavimo ar prekių pristatymo padalinių darbuotojais, kurie daug keliauja automo-](#)

bilii? Kaip suvaldyti šias rizikas?

Darbuotojai, kurie pagal savo darbo pobūdį daug laiko praleidžia automobilyje, dirba daug didesnės rizikos sveikatai sąlygomis – nuovargis, miego trūkumas, liga ar darbdavio skubinimas vairuojant automobilį kelia didesnę riziką nei tuo pat metu sėdint prie darbo stalo. Dažnai nei pats vairuojantis darbuotojas, nei darbdavys neįvertina vairuojančio darbuotojo keliamos rizikos: jei avarijos atveju sugadinamas automobilis, sužalojamas pats darbuotojas, reikalingas pavaduojantis asmuo, neįvykdoma darbo užduotis, tai sukelia visą grandinę veiksnių, lemiančių įmonės veiklą ir rezultatus. Todėl darbo režimo laikymasis bei darbuotojų sveikatos kontrolė turėtų būti vieni svarbiausių prioritetų.

Kuriuos rizikos valdymo ir draudimo pavyzdžius įvardintumėte kaip geriausius ir blogiausius? Kokia patirtimi galėtumėte pasidalinti?

Kalbant apie gerą rizikos valdymo kokybę, ji priklauso nuo už parko rizikos valdymą atsakingo darbuotojo darbo. Jei įmonė įdiegė gerų rizikos valdymo priemonių, tačiau tolimesnį rizikos valdymą patikėjo kaip papildomą darbą kitas pareigas atliekanti asmeniui, pakeitimai neatneš naudos. Rizikos valdymas yra nuolatinis procesas, apjungiantis visus darbuotojus.

Kaip vieną blogesnių variantų galima paminėti atvejį, kai įmonėje,

valdančioje 30 mažų automobilių parką, labai dažnai keitėsi darbuotojai, kurie dėl darbo profilio buvo labai jauni, o įmonė nesiėmė jokių rizikos valdymo priemonių.

Ką rekomenduotumėte įmonei, svarstančiai apie verslo rizikos valdymą? Į ką svarbiausia atkreipti dėmesį?

Visų pirma, reikia įvardinti visas galimas įmonės rizikas ir susikurti bendrą rizikos valdymo matricą. Taip bus identifikuotos rizikos, kurios gali būti suvaldytos įvairiomis priemonėmis, viena iš kurių yra rizikos perdavimas draudikams sudarant draudimo sutartis. Tačiau taip valdant rizikas būtina tartis su profesionaliu rizikos valdymo ar draudimo specialistu. Plano rizikų suvaldymui, apjungiant rizikos valdymą su draudimu parengimas ir bus kertinis ir svarbiausias darbas. Atkreipčiau dėmesį, kad kokybiškas rizikos valdymas mažina ir draudimo kaštus. Taip pat svarbu prisiminti, kad įmonės rizikos valdymu reikia rūpintis nuolat – taip, kaip mes rūpinamės savo sveikata. Šalia kokybiško rizikos valdymo subalansuotas draudimo portfelis užtikrins įmonės verslo tęstinumą ir optimalius tam skiriamus kaštus.

A series of 23 horizontal dotted lines for writing.

Kurios technologinės naujovės mažina įmonių kaštus ir didina darbuotojų produktyvumą?

Justas Nekrošius, „Møller Baltic Import“ regiono pardavimų vadovas

Visada yra ir bus įmonių, kurios koncentruojasi tik į kaštus ir kaip sutaupyti. Joms išliks aktualios eksploatacinės išlaidos, telemetrijos sprendimai ir pan. Tačiau yra ir kita dalis įmonių, kurios galvoja, kaip uždirbti, kaip su dabartinėmis investicijomis pasiekti daugiau. P. Justas pristatys, kuo „Volkswagen“ stengsis atsverti *premium* klasės prekių ženklų emocinį krūvį bei kaip dar automobilis gali padėti darbuotojui tapti darbingesniu, efektyviau atlikti darbą ir per tas pačias 8 darbo valandas nuveikti daugiau.

[Ko automobilių parkų valdytojai gali tikėtis artimiausioje ateityje? Kokias tendencijas matote kaip automobilių gamintojas?](#)

Automobilių rinka – kaip ir bet kuri kita – yra labai konkurencinga. Keičiasi nusistovėję standartai, gamintojai nori plėstis į naujus vartotojų segmentus. Europoje matome ryškia tendenciją: įmonės pereina nuo tradicinių vidutinės klasės automobilių prie mažų visureigių arba *premium* klasės automobilių. Ši tendencija neužilgo pasieks ir Lietuvą. Įmonės vadovams teks spręsti, ar jų pardavimų vadybininkai važinės su miesto visureigiais,

ar anksčiau tik aukščiausio rango vadovams skirtiems prestižinių markių automobiliais. Kainos prasme pasiūlymai bus labai panašūs.

Tai skatins automobilių gamintojus sukurti sparčiau ir už tą pačią kainą pasiūlyti dar daugiau – *premium* atributų už įprastą kainą.

Vartotojams ši gamintojų konkurencija – į naudą. Įmonės gaus geresnius produktus, nes tokie masiniai gamintojai kaip „Volkswagen“ stengsis atsverti *premium* klasės prekių ženklų emocinį krūvį ir kitus privalumus. Tam, kad išlaikytų klientus, masiniai gamintojai pildys vidutinės



klasės automobilius *premium* atributais: puošnesniu automobilio dizainu (automobilis turi kurti *premium* klasės įspūdį), automobilių salono *premium* elementais ir naujomis technologijomis.

Visada yra ir bus įmonių, kurios koncentruojasi tik į kaštus ir kaip sutaupyti. Joms išliks aktualios eksploatacinės išlaidos, telemetrijos sprendimai ir pan. Tačiau yra ir kita dalis įmonių, kurios galvoja, kaip uždirbti, kaip su dabartinėmis investicijomis pasiekti daugiau. Yra ir trečia dalis – sprendimus priimanti remdamasi emociniu motyvatoriumi. Idealu, jei pasaulyje galėtume viską suderinti.

„Volkswagen“ niekada nesikonzentravo į tai, kaip kuo labiau sutaupyti. Nesistengėme konkuruoti vien kaina, visada pasiūlydavome inovacijų, leidžiančių įmonėms už tiek pat padaryti daugiau, saugiau, efektyviau.

Kokiomis priemonėmis „Volkswagen“ stengiasi išsiskirti šioje konkurencinėje kovoje? Kokios naujausios technologijos ir inovacijos kuria pridėtinę vertę įmonėms?

Pirmiausia tai kurą taupančios technologijos ir bendrųjų aptarnavimo kaštų mažinimas. „Volkswagen“ naudoja *long life* tipo specialius tepalus ir alyvas, dėl kurių į servisą užsukti reikia rečiau.

Kuro sąnaudoms mažinti taip pat naudojami efektyvūs TSI ir TDI varikliai. Yra technologijų ir kurui taupyti,

pvz., „Start Stop“ sistema, daugelyje modelių įrengta kaip standartinė įranga ir leidžianti sutaupyti apie 4% degalų. Energijos rekuperacijos sistema „BlueMotion technologies“ prideda dar 3% kuro ekonomijos – sustojus automobiliui variklis išjungiamas, taip neteršiama aplinka ir nenaudojamas kuras. Ši kuro taupymo sistema itin praktiška, jei darbuotojai važinėja mieste ir daug laiko praleidžia kamščiuose.

Taikoma ir „Active Cilindre Management“ technologija, kuri važiuojant automobiliui gali išjungti du iš keturių cilindrų ir sutaupyti net iki 20% kuro. Vairuotojas šio perjungimo nepajaučia nei dinaminiais svyravimais, nei pašaliniais garsais.

Mobiliam darbuotojui labai svarbi automobilio navigacinė sistema ir laisvų rankų telefono įranga. Daugelis gamintojų diegia multimedijų sistemą, įgalinančią ir laisvų rankų telefono jungtį. Pardavėjai, aptarnaujantis personalas ar prekių išvežiotojai intensyviai naudojami laisvų rankų įranga savo automobiliuose, tad kartais gamintojų siūlomos periferinės įrangos tikrai nepakanka.

Labai svarbu išbandyti įrangą gyvai ir patikrinti, kokia garso kokybė abejose pusėse, ar garso izoliacija automobilyje pakankama, ar pokalbis nenutrūksta vairuotojui įsėdus ar išlipus iš automobilio. Visa tai susiję ir su automobilių dalių kokybe: net stiklų storis ženkliai lemia garso izoliaciją. Visa tai svarbu nepertraukiamam

efektyviam darbui ir informacijos konfidencialumui išsaugoti.

Kadangi automobilio eksploatacija susijusi su draudimo išlaidomis, svarbios ir saugumo naujovės. Pavyzdžiui, „Volkswagen Golf“ modelių šeima turi inovatyvią „Multicolision Brake“ stabdžių sistemą, kuri avarijos atveju leidžia išvengti antro smūgio: jei vairuojant patiriamas smūgis iš galo, vairuotojas patiria stresą, automobilis išvažiuoja į priešingą kelio juostą ir įvyksta antras smūgis – dažniausiai dar sudėtingesnis. Su nauja stabdžių sistema automobi-

ir šis sprendimas daro tiesioginę įtaką darbuotojo efektyvumui. Tai motyvuoja darbuotojus ir leidžia jiems neįsitempti vairuojant, nes jiems padeda automatiniai eismo linijų ir nematomų kampų jutikliai bei vairuotojo mieguistumo jutiklis, įjungiantis stabdymo režimus.

„Volkswagen“ itin daug dėmesio skiria vairuotojo komfortui. Baltijos šalyse ilgi tamsieji periodai, todėl lengvas šviesų valdymas itin aktualus. Gamintojai siūlo prisitaikančių šviesų kontrolę: tai ne tik ilgųjų/trumpųjų šviesų įjungimas/išjungimas reagu-

Taip darbuotojas gali per dieną sudalyvauti ne dvejuose, o trijuose susitikimuose, nes nesijaučia pavargęs, yra motyvuotas, neleidžia laiko kamštyje ar sukdamas ratų parkavimo zonose.

lio stabdžiai suveikia automatiškai ir automobilis iškart sustoja savo juostoje. Tai nuo didesnės žalos apsaugo ne tik patį darbuotoją, bet ir turtą, todėl automobilis greičiau sutaisomas ir gali išriedėti į kelią atlikti savo funkcijų. Tokia sistema taip pat leidžia gauti mažesnę draudimo indeksą ir palankesnes draudimo sąlygas.

Šiuolaikinis saugumo sprendimas – automatinė nuolatinio greičio palai-
kymo kontrolė – automobilių parkų vadovui gali atrodyti nebūtina, tačiau

jant į atvažiuojančius automobilius, bet ir šviesų ryškumo automatinis reguliavimas pagal priešais važiuojantį automobilį.

Visos šios technologijos įgalina darbuotoją tikslą pasiekti greičiau, pigiau, saugiau, mažėja potencialios avarijos rizika. Taip automobiliai gali tapti mobiliais biurais, kuriuose darbas atliekamas efektyviai.

[Kaip dar automobilis gali padėti darbuotojui tapti darbingsniu, efek-](#)

tyviau atlikti darbą ir per tas pačias 8 darbo valandas nuveikti daugiau?

Tarkim, jūsų įmonės vadybininkai važiuoja į verslo susitikimą, o jums rūpi, kaip jie nuvažiuos, ką jie gali nuveikti bevažiuodami ir, galiausiai, kokios būsenos jie atvažiuos į susitikimą. Tad anksčiau minėti techniniai sprendimai ženkliai pagerina ne tik vairuotojo saugumą, bet ir komfortą, o tai lemia geresnę ir lengvesnę savijautą po ilgos kelionės, darbuotojas išlieka darbingas.

Todėl jei darbuotojai važiuoja saugiai ir nepavargsta, padedant naujoms technologijoms, jiems galima duoti ir papildomų užduočių. Pvz., įmonė turi 10 regiono vadovų, kurie automobiliais važinėja po Lietuvą. Kol jie važiuoja, galite jiems į automobilį nusiųsti audiopaskaitą apie komunikaciją, kūno kalbą, verslo tendencijų apžvalgą ar bet kokią kitą motyvuojančią paskaitą. Šiandien dėka technologijų nereikia kopijuotis bylų į laikinas laikmenas, ieškoti, kur automobilyje įjungti laidą ar laikmeną – visa informacija gali būti patogiai ir – svarbiausia – saugiai valdoma per automobilio grotuvą.

Mūsų, kaip gamintojų, tikslas – pristatyti technologines galimybes. Kiekvienas įmonės vadovas pagal savo specifiką spręs, ar to reikia.

Naujuose automobiliuose yra galimybė iš namų ar biuro nusiųsti į automobilį personalizuotą žemėlapi-maršrutą. Kaip tai gali pagelbėti

verslui? Automobiliuose yra navigacinė sistema, kurioje nurodomi POI (*points of interest* arba aktualios vietos). Kiekviena įmonė pati nustato savo POI, pvz., prekybos tinklo vadovas gali susikurti žemėlapi, kuriame matosi ne tik įmonės parduotuvės, į kurias reikia pristatyti prekes, bet ir šalimais esančių konkurentų prekybos vietas, kad darbuotojas važiuodamas savo maršrutu galėtų atlikti ir konkurentų analizę.

Mobiliosios aplikacijos tapo įprastos mūsų išmaniuosiuose telefonuose. Šiuolaikinės automobilių technologijos leidžia perkelti aplikacijų valdymą į automobilio ekraną patogiu vairuotojui teksto ir vaizdo dydžiu. Taip vairuotojui patogiau ir saugiau. Automobilio spūstyje rezervavus parkavimo vietą, taupomas vairuotojo laikas, kurį jis gali skirti tiesioginiam darbui, o ne parkavimo vietos paieškai.

Taip darbuotojas gali per dieną sudalyvauti ne dvejuose, o trijuose susitikimuose, nes nesijaučia pavargęs, yra motyvuotas, neleidžia laiko kamštyje ar sukdamas ratų parkavimo zonose.

Į ką įmonėms svarbu atkreipti dėmesį skaičiuojant bendruosius veiklos kaštus (*total cost of operation*)?

Automobilių bendruosius kaštus sudaro palūkanos, nusidėvėjimas, draudimas, aptarnavimo kaštai ir išlaidos degalams. Didžiausi kaštai tradiciškai išlieka degalų bei nusidėvėjimo,

todėl automobilių gamintojai ieško būdų, kaip juos sumažinti.

Jau minėjau technologijas, leidžiančias taupyti kurą. Nusidėvėjimas yra tiesiogiai susijęs su automobilio kokybe – aukštos kokybės automobiliai tarnauja ilgiau, o jų likutinė vertė išlieka aukšta. Bendruosius veiklos kaštus lemia ir aptarnavimo intervalai, garantijos laikotarpis bei draudimų požiūris į buvusius įvykius. Kartu visa tai itin svarbu valdant bendruosius veiklos kaštus, net ženkliai svarbiau už palūkanas, į kurias nuomininkai kartais kreipia neproporcingai daug dėmesio.

Kokias alternatyvas kuro tendencijas matytumėte? Kam turi ruošti automobilių parkų valdytojai?

Ateitis – tai elektriniai automobiliai. Viskas priklauso nuo to, kada atpigs elektriniuose automobiliuose montuojamos baterijos. Ir čia technologijos vystosi milžiniškais greičiais, tad tai turėtų įvykti netrukus – anksčiau ar vėliau važinėsime elektriniais automobiliais. Tad vadovams reiktų nusimatyti artėjantį tarpinį etapą, kai

turėsime elektra kraunamus hibridinius automobilius. Kitais metais pasiūlysimė „Volkswagen Passat“ ar „Volkswagen Golf“ automobilius, kurie pakrauti elektra galės nuvažiuoti 50 km – mieste to gali pakakti dienai. Jei važiuoti teks ilgesnį kelią užmiestyje, po 50 km įsijungs benzininis variklis.

Keisis ir vartotojų įpročiai. Tad įrengiant biurus, parkavimo vietas ir planuojant automobilių parkus reiktų jau dabar numatyti vietas elektrinių automobilių krovimui. Šiandien idėja krauti automobilį kasdien skamba keistai, bet pavyzdžių yra jau dabartinėje aplinkoje. Turime ir aktyviai naudojamės savo išmaniaisiais telefonais, kuriuos taip pat jau krauname kasdieną. Norvegijoje pristačiusi pirmąjį elektrinį „Volkswagen Golf“ markės automobilį, įmonė sulaukė 5 000 užsakymų pirmąją dieną.

Įpročio pasikeitimas suteikia daug naujų galimybių. Tyliai, saugiai, dinamiškai ir pigiau važinėti bus taip pat įprasta, kaip ir pakrauti automobilį prie namų, biuro ar prekybos centro.

Sėkmingi mobilių komandų ir automobilių parkų valdymo praktikos sprendimai

Evaldas Tylas, UAB „Cgates“ organizacijos vystymo vadovas

UAB „Cgates“ 2013 m. gavo geriausios automobilių parkų valdymo praktikos apdovanojimą už įdiegtas naujoves ir pasiektus rezultatus. Prašome p. Evaldo trumpai pristatyti, kas ir kodėl buvo atlikta, kokie rezultatai buvo pasiekti.

[Kokio dydžio yra ir kokioms funkcijoms atlikti naudojamas „Cgates“ automobilių parkas?](#)

Esame interneto televizijos tiekėjas, tad turime prijungti klientus prie mūsų tinklo, retkarčiais pataisyti gedimus. Parko automobiliais naudojasi meistrai, vykstantys pas klientus įjungti paslaugų ar taisyti gedimų. Šiuo metu turime apie 70 automobilių.

[2013 m. gavote geriausios praktikos apdovanojimą už įdiegtas naujoves ir pasiektus rezultatus. Trumpai pristatykite, kas ir kodėl buvo atlikta, kokie rezultatai buvo pasiekti.](#)

Mes iš esmės pakeitėme požiūrį į automobilių parką. Seniau dalis automobilių buvo nuomojami iš darbuotojų, dalis priklausė mums. Automobiliai buvo įvairiausių markių,

senumo ir dydžio, techninės būklės bei išvaizdos. Mes įvertinome, kad tai, kokiais automobiliais naudojasi mūsų darbuotojai, svarbu ne vienam departamentui. Iš klausėme visų skyrių lūkesčius, pasižiūrėjome į automobilius kaip į įmonės veido dalį ir, plačiau pažiūrėję į reikalavimus, sujungėme visus įmonės poreikius.

Automobiliai mums tapo mobiliais reklaminiais stendais. Taip pat reikėjo, kad jie atitiktų klasikinius reikalavimus: būtų patikimi, nebrangūs, patogūs, ekonomiškai ir t.t. Svarbu buvo ir tai, kad automobiliuose būtų pakankamai reklaminio ploto.

Mes taip pat paskaičiavome ir įvertinome, kad krūva skirtingų automobilių nereikalingi įmonei, neefektyvu turėti daug skirtingų modelių ir būklių transporto priemonių. Taip



buvo priimtas sprendimas vienu kartu įsigyti visą automobilių parką. Pirkdami gavome ženkliai geresnę kainą ir sklandžiai perėjome prie vieningo modelio. Be to, įdiegėme telemetrijos sprendimus – stebėjimą nuotoliniu būdu. Na, o žiūrint į kaštų eilutę galime tik pasidžiaugti, nes toks sprendimas pildo mūsų lūkesčius.

Koks buvo šio pokyčio tikslas ir kokių rezultatų pasiekėte?

Vienodinimas, naujinimas, masto ekonomija ir stebėjimas – visa tai sugeneravo nemenkus kaštų taupymus.

Buvome išsikėlę tikslą sumažinti vidutinės mėnesio sąnaudas autoparko išlaikymui 18%. Rezultatai kuriuos pavyko pasiekti:

- Vidutinės mėnesio kuro sąnaudos sumažėjo 20% .
- Vidutinės mėnesio automobilių parko priežiūros sąnaudos sumažėjo 39%.
- Vidutinės bendros automobilių parko išlaikymo sąnaudos sumažėjo 28%.

Įmonės automobilių parkui augant, duomenų kiekis didėja – ar pakanka vidinių resursų viską suvaldyti?

Visada tenka pasirinkti tarp moderniausio sprendimo ir to, kuris tinka tiksliai tau ir yra efektyvus kaštais. Mums šiuo metu atrodo, kad mūsų sprendimas yra geras ir veikia. Kadangi parkas naujas, jam nereikia labai daug dėmesio, užtenka garantinių paslaugų.

Duomenis mes kontroliuojame ne per automobilių parkų prizmę – kur buvo koks automobilis. Žiūrime į tai integraliai kaip į įmonės funkcijos dalį, t.y., kiek truko paslaugos įjungimas, remontas, ir tai nėra automobilių parkų valdymo dalis – tai paslaugos teikimo valdymo dalis. Tai atlieka žmonės, koordinuojantys įjungimo ar remonto darbus. Jie stebi darbų įvykdymo greičius, procesus, įrankių poreikį. Pats važiavimas sudaro 20-30% viso proceso. Šią analizę atliekame įmonės viduje ir manome, kad šią specifinio proceso valdymo kompetenciją išmanome pakankamai gerai.

Jūsų matavimo sistema sukurta įmonės viduje ar yra pirktas produktas?

Paslaugą perkame iš įmonės, teikiančios GPS stebėjimo paslaugą. Dalies parko analizei mums padeda šlagbaumų duomenys: matome, kada automobiliai išvažiuoja/atvažiuoja. Savo verslo valdymo sistemoje turime suvestus adresus, darbus, jų planines trukmes, tad lyginame planą su faktu. Atitinkamai pagal darbų tipus deriname prognozes.

Šioje srityje matau kryptį, kurioje galėtume tobulėti. Dabar darbai daromi etapais, t.y., dirbame, pasižiūrime faktinius duomenis, priimame sprendimus, juos įdiegiame, dirbame toliau, vėl pasižiūrime rezultatus. Anksčiau ar vėliau pasieksime, kad sistema bus gyva ir mokysis pati. Ji įvertins faktines trukmes (su važia-

ALD Automotive AUTOMOBILIŲ PARKO VALDYMO EKSPERTAI



1 million cars 

ALD Automotive konsultuoja ir padeda įmonėms išsirinkti automobilių parką, administruoja ir užtikrina efektyvų jo valdymą.

ALD Automotive teikiamų paslaugų paketas yra pritaikomas kiekvienam klientui individualiai.

www.aldautomotive.lt

LET'S DRIVE TOGETHER



vimo ir aptarnavimo darbas) ir prognozuos į priekį, pasiūlydama optimalų sprendimą, kurį reiktų atlikti šiandien.

Kol kas sunkiai įžvelgiame naudą maršrutų valdyme. Esame miestus suskirstę zonomis, o automobiliai, dirbdami tam tikrose zonose, sumažina kaštus. Taip pat kartą per dieną aprūpiname automobilį būtinu kuru ir visomis darbui reikalingomis priemonėmis bei atsargomis, kad dienos metu jam nereiktų grįžti į centrą.

mūsų mobilumo procesus ir automobilių parką. Sistemos suvienodinimas ir supaprastinimas tam labai padeda.

Duomenų kaupimas ir jų naudojimas. Dabartinis jų analizavimo būdas – tik pradžia. Tikiuosi, kad eisime tik į priekį.

Kokį vaidmenį formuojant ir valdant „Cgates“ automobilių parką atlieka ekologiniai sprendimai?

Manau, kad ekologija natūraliai išplau-

Anksčiau ar vėliau pasieksime, kad sistema bus gyva ir mokysis pati. Ji įvertins faktines trukmes (su važiavimo ir aptarnavimo darbas) ir prognozuos į priekį, pasiūlydama optimalų sprendimą, kurį reiktų atlikti šiandien.

Ką laikote sėkmingiausiu faktoriumi valdant jūsų įmonės mobilumą?

Priimti tinkamus sprendimus įtraukiant visą įmonės vadovybę. Taip visai įmonei nereikia kasdien galvoti apie automobilių parką. Kai atsinaujiname kartą per keletą metų, tikrai nesudėtinga įtraukti visus funkcinis vadovus, išgirsti visų poreikius ir įsiverinti visiems optimalų sprendimą.

Esant reikalui atlikti esminius atnaujinimus, nedaryti jų po truputį. Masto efektą pateisina ir mūsų skaičiai: visų esminių parametrų kaštų mažėjimas. Svarbu ir tai, kad turėdami ribotus resursus gebame suvaldyti

kia iš ekonomiškumo. Ekologija – labai efektyvu kaštų prasme.

Ar jaučiate didėjantį verslo mobilumą: važinėjimo laikas trumpėja, nes daugelį darbų galima atlikti per nuotolį?

Mūsų mobilumas tik didėja, nes plėtėja teikiamų paslaugų geografija. Atsižvelgdami į tai tarnybiniame automobilių parke trumpiname atstumus ir optimizuojame procesus, tačiau radikalių sprendimų nesame priėmę.

Visą laiką svarbu išlaikyti balansą tarp kaštų taupymo ir efektyvaus komandinio darbo, gero supratimo

tarp regionų ir padalinių bei skyrių.
Negalime galvoti tik apie tai, kaip
sumažinti kilometrų skaičių ar kuro

šnaudas. Reikia siekti geriausio
rezultato.

A series of horizontal dotted lines for writing.



Ecofleet transporto parko ir darbuotojų komandos valdymas

Naujos galimybės, papildančios kontrolės, optimizavimo ir ataskaitų funkcijas



Automobilių rezervavimas – efektyviai dalinkitės bendro naudojimo automobiliais ir optimizuokite automobilių parką



Tachografas – gaukite tachografo duomenis realiu laiku



Klientai – matykite visus klientus ir jų kontaktinę informaciją interaktyviame žemėlapyje

Įmonės valdymas: nuo automobilių parkų iki darbuotojų mobilumo – realybė ar fantazijos?

Janos Kisas, „Coca Cola Enterprises“ Europos automobilių pirkimo vadovas

Janos Kisas atsakingas už „Coca-Colos“ automobilių parką nuo 2002 metų ir turi tiek vakarų, tiek ir rytų Europos automobilių parkų valdymo patirties. P. Janos pasidalins savo automobilių parkų valdymo patirtimi ir pristatys naujausias tendencijas kaip kinta automobilių naudojimas ir mobilumo poreikis bei kaip pirmaujančios kompanijos reaguoja į šiuos pokyčius.

Kaip keičiasi automobilių parkų naudotojų profilis Europoje? Kokią įtaką tai turi automobilių parkų valdymui?

Natūralu, kad viskas prasideda nuo demografinių pokyčių. Urbanizacijai plintant vis didesnė gyventojų dalis gyvena miestuose. Ši tendencija lemia didesnes apkrovas, automobilių spūstis ir mažesnes kiekiu bei plotu parkavimo vietas. Miestai pristato naujus reglamentus ir reikalavimus siekdami suvaldyti tokią situaciją pvz., apribojant įvažiavimą į miestą, jei automobilis nėra šiuolaikiškas ir mažai teršiantis aplinką. Šis pokytis veda link augančio inovatyvių sprendimų poreikio pvz., automobilių ir viešojo transporto derinių įmonių darbuotojams.

Taip pat gyventojai sensta ir šis

faktas reikalauja tam tikrų transporto sprendimų, apie kuriuos anksčiau nesusimąstydavome. Įlipti į automobilį turi būti patogiu, prašoma automatinės pavaros mašinų vairavimui palengvinti. Tačiau visa tai dar neturi didelės įtakos įmonės automobilių politikai. Patogumas, saugumas ir darbuotojo gerovė – svarbūs faktoriai darbdaviui, todėl automobiliai papildyti įranga, atitinkančia šiuos reikalavimus.

Kitas faktorius, raginantis peržiūrėti automobilių parkų politiką, yra jaunosios kartos poreikiai – absoliučiai nauji ir mums iki šiol nežinomi. Kai kuriems net nereikia automobilio, nes jiems puikiai tinka viešasis transportas. Automobilių parkų valdyto-

ALD
Automotive

ecofleet
Sustainability



Audi



EXEX2014
Janos
Kis
Coca-Cola
Enterprises

jai turi rimtai įvertinti ir alternatyvias galimybes.

Kokiais principais reiktų organizuoti automobilių parkų valdymą didelėse kompanijose, įvertinus visus senuosius ir naujuosius poreikius?

Esminis principas – ne pulti strimgalais priiminėti naujų sprendimų, o atsargiai išnagrinėti visas galimybes skirtingose rinkose. Negalime taikyti standartizuotų sprendimų visiems parkams, nes skirtumai dažnai būna reikšmingi. Turi būti atidžiai išnagrinėtos infrastruktūros, sprendimas įvertintas pagal pačios kompanijos poreikius: paklausiant akcininkų, įmonės vadovo apie įmonės poreikius. Remiantis surinkta informacija sukuriamas kompanijos profilis, kuris ir nustatys, ar įmonė pasirengusi alternatyviems sprendimams. Geriausios sprendimų dalys gali būti sukomplektuotos į vieną, tad galutinis rezultatas bus sukurtas individualiai įmonei.

Dauguma kompanijų skaičiuoja bendruosius nuosavybės kaštus (BNK) vertinant valdomus automobilių parkus. Nauja mada tampa ir bendrųjų mobilumo kaštų (BMK) skaičiavimas. Ką jūs apie tai galvojate?

Bendrieji nuosavybės kaštai apima visus konkretaus (pirkto ar nuomamo) automobilio kaštus. Lizingo paslauga visą skaičiavimą daro skaidresnį. Šiuo atveju sudedamosios dalys yra žinomos: tai kuro kaštai, išlaikymas, draudimas ir pan. BNK

apskaičiuoja ir ne taip akivaizdžiai paskaičiuojamus darbuotojų kaštus, kai vertinama parko veikla.

Kompanijoms sunku nustatyti ir apskaičiuoti vidinius automobilių parko valdymo kaštus. Lengva priskirti kaštus automobilių parkų vadovui, bet įprastai į valdymą netiesiogiai įsitraukia daugiau darbuotojų – apskaitininkai, žmogiškųjų išteklių darbuotojai ir pan., kurie apsunkina BNK apskaičiavimą. Tai itin ryšku Europos rytuose, kur daugybė kompanijų tik pradeda lyginti savo senuosius sprendimus su galimais naujais.

Bendrųjų mobilumo kaštų skaičiavimas dar kompleksiškesnis. Negana to, kad apskaičiuoti bendruosius nuosavybės kaštus korektiškai yra sunku, reikia įtraukti ir papildomus rodiklius: kelionės kaštus, darbuotojų privatumų paketus, automobilių dalijimąsi – toks skaičiavimas sudėtingesnis mažoms įmonėms, kurioms sunkiau valdyti duomenis. BMK – tai kaštų rinkinys, papildantis BNK, kurie išlieka sistemos pagrindu. Mobilumo kaštai įvertina ir alternatyvių sprendimų kaštus. Duomenų vadyba ir konsolidacija – svarbiausi elementai, skaičiuojant BMK kaštus.

Yra kompanijų, kurios didžiuojasi pilno aptarnavimo lizingo paslauga, ir yra kompanijų, kurios kitoms įmonėms neperleidžia jokių paslaugų valdymo. Koks, jūsų nuomone, santykis tarp kompanijos tipo ir parko dydžio? Koks



Funkcionalumas. Inovacijos. Saugumas **Volkswagen komercinis transportas**

Volkswagen komercinių automobilių pasirinkimas toks pat platus, kaip kasdienos darbo iššūkiai. Nesvarbu, kokį komercinį automobilį bepasirinktumėte, - Caddy, Caddy Maxi, Transporter, Multivan, Caravelle, Amarok ar Crafter, - visuomet galite pasikliauti jo išstverme ir patikimumu.

Užveskite variklį ir jau po pirmųjų kilometrų suprasite, kokią patogią ir ergonomišką vairuotojo darbo vietą sukūrė Volkswagen inžinieriai. Tad belieka tik pasirinkti veiklos pobūdį ir transportavimo poreikius labiausiai atitinkantį modelį. Tačiau įvairovė tokia gausi, kad pasirinkti nėra lengva. Bet esame tikri, jog asortimente visuomet rasime Jums tinkamą variantą.

Juk mes ir dirbame tam, kad Jūsų darbams niekas netrukdytų.

Mes – tai jūsų partneris, pasirengęs įgyvendinti kiekvieną Jūsų norą ar net ketinimą.



**Komercinis
transportas**

sprendimas kam geriausiai tinka?

Jei atvirai, niekam nerekomenduotiau valdyti procesus ir sprendimus įmonės viduje. Anksčiau minėtas duomenų kompleksškumas apsunkena procesą. Toks sprendimas galėtų būti logiškas įmonei, kuri turi grynų pinigų, operuoja 5-10 automobilių ir nenori skirti pinigų banko palūkanoms. Tokio dydžio automobilių parką galima valdyti be sudėtingų sistemų. Įprastai toks valdymo metodas reikalauja kompanijos savininko noro ir papildomo laiko, nes mažas parkas negali turėti atskirų specializuotų resursų.

Visgi mažosios kompanijos gauna akivaizdžios naudos bendradarbiaudamos su lizingo kompanijomis: geresnes finansavimo sąlygas, profesionalią automobilių parko valdymo pagalbą. Lizingo paslauga neįšaldo įmonės pinigų ir leidžia pajamas perkirstyti įmonės vystymui.

Toks principas tinka ir vidutinio dydžio įmonėms. Tačiau kalbant apie 200-300 automobilių parką, tampa kur kas sunkiau viską apskaičiuoti ir pamatuoti. Kompanijai teks nutarti, ar investuoti į administracijos darbuotoją (kartais įvardijamą kaip neproduktyvų), ar perleisti valdymą profesionaliai kompanijai.

Dėl augančių darbuotojų kaštų Vakarų Europoje vis dar ryški tendencija paslaugas pirkti iš trečiųjų šalių. Tačiau Rytų Europoje darbuotojų kaštai mažesni, todėl sprendimai dažnai yra kompleksiniai.

Baltijos šalyse darbuotojų kaštai kol kas nėra labai aukšti, tad investuoti į savo žmones vis dar atrodo patrauklu. Anot „Discretion“, darbuotojų kaštai Rytų Europoje – įskaitant ir Baltijos valstybes – lėtai, bet užtikrintai kils, ir sieks Vakarų Europos lygio.

Kita vertus, automobilių parkas reikalauja ne tik žmogiškųjų išteklių, bet ir technologijų. Investuojant į abu gražos teks laukti ilgą laiką.

Yra ir kitų svarbių aspektų, tokių kaip lankstumas ir inovacijos: lizingo kompanijos gali pasiūlyti sofistikuotų sprendimų, jei įmonė ieškotų kažko unikalios.

Vakarų Europoje pastebima tendencija: didesnės kompanijos įstengia pačios nusipirkti automobilius, tad joms neapsimoka mokėti už trečiųjų šalių finansavimą. Tačiau dėl paslaugų kompleksškumo automobilių parkų valdymas perleidžiamas trečiosioms šalims. Vakarų Europoje beveik nėra kompanijų, kurios pačios valdytų savo automobilių parkus. Nesupraskite klaidingai: nesakau, kad automobilių parko valdymas įmonės viduje yra blogai, o lizingas – vienintelis sprendimas. Sakau, kad anksčiau išvardinti aspektai reikalauja kruopštaus apsvarstymo prieš investuojant įmonės pinigus į automobilių parką ir jo valdymą.

Kaip IT sprendimai gali padėti valdyti automobilių parkus? Ar jų įvaldymas reikalauja specialių žinių?

Čia svarbu aptarti du dalykus: kaip

surinkti duomenis ir kaip juos pateikti. Abu procesai itin svarbūs. Surenkant kaštų duomenis, reikia numatyti ateinančias sąskaitas ir jas įtraukti į apskaitą. Suvaldyti šį procesą tampa labai sudėtinga, tai reikalauja naujos vidinės sistemos.

Mažos kompanijos vargiai galėtų sau leisti tokį sprendimą, tad jos dažniausiai pildo įvairias „Excel“ lenteles. Neverta sakyti, kad toks valdymas ne itin profesionalus ir turi daug trūkumų.

parkų duomenis (kilometražą, degalų sunaudojimą ir pan.). Telemetrija – puikus sprendimas, jei esame 100% tikri, kad galėsime ir mokėsime analizuoti duomenis.

Juodosios dėžės įmontavimas į automobilius – tik laikinas sprendimas. Norint pateikti iš juodųjų dėžių surinktą informaciją, reikia patikimos sistemos. Net 100 automobilių parkas turi tonas įeinančių duomenų, kurie be reikiamų žinių, patirties ir sistemų gali tapti duomenų pertekliumi,

Svarbu apgalvoti, kaip suvaldyti didėjantį kompleksškumą, kuris kyla iš lėtai besikeičiančių darbuotojų poreikių, didelių duomenų kiekių ir naujų sprendimų.

Kai automobilių parkų valdytojas perka parkų valdymo programinę įrangą, jai/jam reikia įgyti naujų įgūdžių valdyti šią programą ir papildomų kaštų ją išlaikyti. Papildyti sistemą patikimais duomenimis – tai sudėtinga proceso dalis. Kažkas turi surinkti duomenis, o sistemai reikia brangiai kainuojančių sąsajų prie įmonės apskaitos sistemų. Kai profesionali automobilių valdymo sistema kontroliuojama profesionalų, vadovai gali lengvai peržiūrėti duomenis internete ar išmaniajame telefone.

Telemetrijos sprendimai gali padėti surinkti techninius automobilių

o visa apimantis vaizdas pradings. Todėl patarčiau pirkti kompleksinį sprendimą. Paslaugos tiekėjas suintegruos visus duomenis į vieną sistemą, įves struktūrą, o automobilių valdytojas gaus jam reikalingą, sprendimus daryti leidžiančią informaciją, galės matyti ir analizuoti taip vadinamą didįjį poveiklį. Esant poreikiui, visada įmanoma smulkiau išanalizuoti funkcinius duomenis.

[Kokia Jūsų nuomonė apie automobilių įtraukimą į darbuotojų motyvacinį paketą? Įvertinus mokesčius tai vis dar pigi priemonė pritraukti geriau-](#)

sius darbuotojus. Ar ši sistema keičiasi su besikeičiančia demografija?

Smagu, kad gerų kompanijos automobilių poreikis vis dar išlieka. Manau, kad tai išliks dar kurį laiką. Tačiau keičiasi pačių automobilių poreikis – vis dažniau pateikiami ypatingi reikalavimai. Nepaisant to, kompanijos automobilis – vis dar patrauklus pasiūlymas darbuotojui. Yra kompanijų, siūlančių pinigų ekvivalentą, jei darbuotojui nepatinka siūlomas automobilis. Už gautus pinigus jis/ji gali pasirinkti asmeninį automobilį. Deja, dėl mokestinių reglamentų pinigų ekvivalentas kai kuriose šalyse gali būti neįgyvendinamas.

Ankstyvaisiais 2000-aisiais vyriausybės – ypač Europos Sąjungos – pradėjo labiau kreipti dėmesį į CO₂ emisiją. Jos pristatė naujas automobilių apmokestinimo schemas bei sumažino leidžiamą nedraugiškų aplinkai automobilių kiekį. Šis procesas įgavo pagreitį krizes metu ir lėmė automobilių įsigijimo politikos pokyčius – mažesnių variklių ir žemesnės CO₂ emisijos automobiliai tapo patrau-

klesni.

Darbuotojų motyvacinio paketo mokesčiai susieti su automobilio CO₂ emisija, tad darbuotojai yra linkę rinktis šiuolaikiškus, hibridinius ar elektra varomus automobilius. Tai sėkmingas korporatyvinių tikslų (CO₂ emisijos mažinimas) sutapimas su darbuotojų asmeniniais/finansiniais lūkesčiais turėti kuo šiuolaikiškesnį automobilį.

Kokias tendencijas matote Europoje valdant automobilių parkus ir įmonių mobilumą?

Automobilių gamintojai pristato itin naujas technologijas. Jos numato žemus emisijų rodiklius, o tai palanku aplinkai, darbuotojams ir kompanijoms. Tai didelė ir teigiama tendencija.

Kaip jau minėjau, svarbu apgalvoti, kaip suvaldyti didėjančią kompleksškumą, kuris kyla iš lėtai besikeičiančių darbuotojų poreikių, didelių duomenų kiekių ir naujų sprendimų. Technologijos tampa vis svarbesnės, todėl vadovai ir automobilių parkų operatoriai privalo jas suprasti ir įvaldyti.



Automobilių rezervavimas - dalijimasis bendro naudojimo automobiliais



Optimizuokite automobilių parką ir
sumažinkite išlaidas



Efektyviau išnaudokite turimus
automobilius



Aiški automobilių parko naudojimo
apžvalga

Partneriai



Kiekvienas bendrovės veiksmas turi aiškų tikslą. Tai liečia ir autoparko valdymą. Jums, kaip svarbiam klientui, Volkswagen siūlo plačią sprendimų gamą, pagrįstą ne tik individualiu požiūriu, bet ir plačiu modelių asortimentu. Volkswagen rekomenduoja ir išskirtinius techninio aptarnavimo sprendimus, kuriuos teikia tiek pilnojo ciklo serviso atstovai, tiek asmeniniai serviso partneriai. Didžiuojamės galėdami visiems Baltijos šalių klientams pasiūlyti VIENINGĄ paslaugų standartą, vienodai aukštą visose trijose Baltijos valstybėse – Lietuvoje, Latvijoje ir Estijoje bei apimantį naujų automobilių pardavimą, popardavininio aptarnavimo sprendimus ir originalių atsarginių dalių bei priedų tiekimą Jūsų automobiliams. Mes siūlome visus Jūsų verslo mobilumo poreikius bei automobilių parko reikalavimus atitinkantį prekių bei paslaugų asortimentą! Volkswagen – visuomet optimalus sprendimas.



Ecofleet yra tarptautinė programinės įrangos bendrovė, teikianti GPS technologija pagrįstus transporto kontrolės ir valdymo sprendimus. Mūsų pastangos nukreiptos į automobilių parko valdymą, elektroninius kelionių lapus ir buvimo vietos kontrolę. Ecofleet transporto kontrolės ir valdymo sprendimas yra vienas pirmiausių Skandinavijoje, Baltijos šalyse ir Rytų Europoje, o iš viso naudojamas daugiau kaip 22-jose pasaulio šalyse ir virš 45000 transporto priemonių. Turime ilgametę pardavimų, aptarnavimo ir plėtros patirtį. Teikiame platų kasdienių paslaugų pasirinkimą, tačiau taip pat siūlome individualiems poreikiams pritaikytus sprendimus. Mūsų išskirtinumas – profesionalus požiūris į paslaugas ir orientacija į verslo partnerystę. Ecofleet sprendimai užtikrina sklandų Jūsų transporto parko darbą bei pateikia svarbiausią informaciją ir statistiką paprastai ir suprantamai. Rūpinamės, kad kasdienis Jūsų darbas būtų kokybiškas, saugus ir efektyvus, bei turime daug vertingos patirties, kuria norėtume pasidalinti.



ALD Automotive yra dukterinė Societe Generale Group įmonė, teikianti automobilių pilnos parko priežiūros paslaugas. Įmonė valdo daugiau kaip 1 000 000 automobilių parką ir yra lyderis automobilių nuomos bei parko priežiūros rinkoje 4 žemynuose bei 39 šalyse. ALD Automotive Baltijos šalyse sėkmingai veikia nuo 2005 metų ir pirmąją rinkoje nuomodama daugiau nei 3300 automobilių. Klientams, pasirinkusiems ALD Automotive, yra teikiama pilno serviso veiklos nuoma su asmeniniu ir vietinei rinkai pritaikytu paslaugų paketu visose Baltijos šalyse – Lietuvoje, Latvijoje ir Estijoje. Naudojamiesi ALD Automotive profesionalios komandos patirtimi, klientai gauna geriausias paslaugas, teikiamas remiantis nusistovėjusia tarptautine praktika bei vietinės specifikos išmąnymu. Įmonė padeda rasti automobilių parko kūrimo ir priežiūros sprendimus, geriausiai atitinkančius kiekvieno kliento poreikius ir lūkesčius, organizuoja veiklą nuo pat automobilių parko kūrimo strategijos iki kasdienių vairuotojų poreikių tenkinimo, didžiausią dėmesį skirdama profesionalumui ir aukštai kokybei.