

Niranjan Thiyagarajan

Juhtivkonsultant
Frost & Sullivan

Kuno Tammearu

Peadirektor
Päästeamet

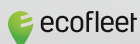
Marje Summel

Kullervedude operatiivjuht
DHL Estonia

Põhipartner:



Partnerid:



FLEET MOBILITY **EXEX*** MOBIILSE TIIMI JUHTIMINE

10. veebruar 2016

Sündmuskeskus SpaceX
Keevise 6, Tallinn

Arved Liivrand

Teenindusdirektor
USS Security

Stig Lyngsie

Partner ja kaasasutaja
Ecofleet

Marko Saag

Partner ja
vandeadvokaat
Attela
advokaadibüroo

Mango Oras

Transporditeenuse
osakonna juhataja
Eesti Energia



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

Hea otsustaja,

Tere tulemast Fleet Mobility EXEX foorumile, mis toimub juba neljandat korda. Uurime koos, kuidas:

- Paremini tööle panna oma müügimeeskond, hooldustiim ja jaotustöötajad;
- Korraldada mobiilsete töötajate tööd läbimõeldumalt, produktiivsemalt ja väiksemate kuludega;
- Hallata organisatsiooni autoparki säästlikumalt ja otstarbekamalt.

Sama oluline kui lavalt kuulnud info, on ka omavaheline suhtlemine. Soovime kasulikku ja huvitavat päeva!

Korraldajate ja partnerite nimel

Endrik Randoja

Confent

Põhipartner:



Partnerid:



9.00 Registreerimine ja kerge hommikueine

9.30 Seadusandlus

Kuidas mõjutab seadusandlus autoparke 2016. aastal?

Marko Saag, partner ja vandeadvokaat, Attela advokaadibüroo



10.15 Infotehnoloogia

Milliste uute lahendustega saame tiimi tõhusust tõsta ja kulusid alandada?

Stig Lyngsie, partner ja kaasasutaja, Ecofleet



10.45 Vaheaeg

11.15 Juhtimine

Kuidas eesliini töötajaid motiveerida ja tehniliselt toetada?

Kuno Tammearu, peadirektor, Päästeamet



12.00 Lõuna

13.00 Kogemus

Kuidas distantsil tegutsevat tiimi paremini tööle panna?

Marje Summel, kullervedude operatiivjuht, DHL Estonia

Arved Liivrand, teenindusdirektor, USS Security

Mango Oras, transporditeenuse osakonna juhataja, Eesti Energia



14.00 Tulevik

Kuidas mõjutab mobiilsus töö tegemist lähitulevikus?

Niranjan Thiyagarajan, juhtivkonsultant,
Frost & Sullivan



14.45 Aasta Autopark konkursi võitja tunnustamine

15.00 Foorumi lõpp

Kuidas mõjutab seadusandlus auto- parke 2016. aastal?

Marko Saag, partner ja vandeadvokaat, Attela advokaadibüroo

Mobiilsete tiimide üks olulisemaid tööriistu on sõiduk ja seadusandlus seab ametisõidukite hankimisele ning kasutamisele üha uusi tingimusi. Vaatame, kuidas mõjutab uus riigihankeseadus sõidukite hankeid – millised on sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangud ja sõidukite kasutamisega seotud erisoodustused ning kas viimase poole aasta jooksul on selles teemas mingeid arenguid toimunud. Uurime, kas ja millised on lähituleviku seadusandlikud raamid “rohelisemate” (elekter, gaas) transpordilahenduste kasutuselevõtuks.

Uus riigihankeseadus ja sõidukite hanked

Rahandusministeerium on kooskõlastusele saatnud uue riigihankeseaduse eelnõu, mis selle sõnastuse kohaselt oli plaanitud jõustuma 2016. aasta aprillis. Hetkeseisuga ei ole eelnõu veel kooskõlastusringi läbinud ning esialgu plaanitud ajal ei jõustu.

Seoses maantesõidukite hangetega eelnõus otseselt muudatusi ette nähtud ei ole. Energiatõhusus ja keskkonnasäästlikkus on maantesõidukite hangete puhul

reguleeritud Euroopa Liidu tasandil direktiiviga 2009/33/EÜ ning kuivõrd direktiivis muudatusi tehtud ei ole, puudub vajadus ka siseriiklikeks ümberkorraldusteks. Seetõttu on maantesõidukite hangete puhul endiselt vajalik kajastada sõiduki energia- ja keskkonnamõju näitajad, arvestades sõiduki kasutusiga.

Kõiki riigihankeid mõjutab aga muudatus seoses hankepassi kasutusele võtmisega. Hankepass on dokument, milles ettevõtja kinnitab kõrvaldamise aluste esinemist või puudumist, kvalifitseerimise



tingimustele vastavust, kui hankija on need seadnud, ning asjakohasuse korral vastavust kriteeriumitele, mille alusel hankija valib taotlejad, kellele teeb pakkumise esitamise ettepaneku. Seega võimaldab hankepassi hankijal viia läbi esmane kontroll kõrvaldamise aluste puudumise ja kvalifitseerimise tingimuste osas. Muudatuse eesmärgiks on riigihankel väikese ja keskmise suurusega ettevõtjate halduskoormuse vähendamine.

gaasimootoriga sõiduautodele aktuaalne. Aga samas ei ole see ka kindlalt välistatud. Hetkel suunatakse CO2 müügist saadud rahalised vahendid veidi teistesse valdkondadesse – näiteks ehitiste energiasäästlikumaks muutmine.

Ainsa erandina rohelise transpordi osas saab välja tuua ühistranspordi kaasajastamise ja keskkonnasõbralikumaks muutmise, mis on aga pigem kohalike omavalitsuste pädevuses.

Igasugune kulutuste suurenemine vähendab inimeste huvi gaasimootoriga sõidukisse investeerida ja senine bensiini või diiselmootoriga sõiduk keskkonnasäästlikuma gaasimootori vastu vahetada.

Rohelisema transpordi soodustamine

Hetkel teadaoleva info kohaselt ei ole lähitulevikus seadusandlikul tasandil plaanis soodustada „rohelistemate“ transpordilahenduste kasutuselevõttu. Mõne aja tagune elektriautode toetus oli ühekordne projekt, mida finantseeriti Eesti CO2 kvootide müügist. Täna ei ole meetme taasavamine või selle rakendamine ka näiteks

Viimastel päevadel on avalikkuse ette jõudnud ka valitsuse plaan kehtestada mootorikütusena kasutatavale maagaasile aktsiisimäär. Hetkel ei ole teada, milliseks võiks aktsiisimäär kujuneda või millal muudatus võiks jõustuda, kuid on ilmne, et igasugune kulutuste suurenemine vähendab inimeste huvi gaasimootoriga sõidukisse investeerida ja senine bensiini või diiselmootoriga sõiduk

keskkonnasäästlikuma gaasimootori vastu vahetada.

Maksud

Kui tööandja autot kasutatakse töötajate poolt ka isiklikul otstarbel, piirab see auto kulutustelt sisendkäibemaksu mahaarvamist ja toob kaasa isiklike sõitude maksustamise erisoodustusena. Nimetatud reeglite rakendumisel on peamiseks küsimuseks see, millal on üks sõit isiklik ja millal seotud ettevõtlusega - kas näiteks kodus parkimine muudab mingid sõidud automaatselt isiklikuks, kas töösõidu ajal isiklikes huvides peatuse tegemine mõjutab sõidu otstarvet jne.

Muud olulist, mida silmas pidada

Autopargi haldamisel on oluline pöörata tähelepanu eelkõige sõidukite töökindlusele ja säästlikkusele. Sellega seonduvalt on keskkonnaminister andnud välja määruse number 62 „Uue sõiduauto kütusekulust ning eralduva süsinikdioksiidi heitkogusest kasutaja teavitamise kord“. Määruse kohaselt on uute sõiduautode müüjatel kohustus kinnitada energiamärgis iga mudeli näidise külge või selle näidise lähedusse. Kasutatud autode müümisel on energiamärgise kasutamine vabatahtlik. Energiamärgis peab muuhulgas sisaldama ametliku

kütusekulu ja süsinikdioksiidi heitkoguse arvvaartust ning 10 000 km läbimise kütusekulu maksumust eurodes. Energiamärgist tuleb uuendada iga aasta 1. aprilliks.

Lisaks tuleb autopargi haldamisel reguleerida ka võimalik töötaja poolt tekitatud kahju hüvitamine. Töölepingu seaduse § 75 kohaselt on võimalik töötajal ja tööandjal sõlmida kirjalik varalise vastutuse kokkuleppe, mille kohaselt võtab töötaja, sõltumata süüst, vastutuse temale tööülesannete täitmiseks antud vara säilimise eest. Seeläbi on tööandjal õigus nõuda tekitatud kahju hüvitamist, hoolimata sellest, kas töötaja oli tekkinud kahjus süüdi. Kui eelnevalt nimetatud kokkulepet ei ole sõlmitud, siis tuleb kahju hüvitamisel lähtuda töölepingu seaduse §-st 72, mille kohaselt vastutab töötaja oma kohustuste rikkumise eest ainult juhul, kui ta on kohustusi rikkunud süüliselt. Tekkinud kahju tasaarveldamisel töötasuga tuleb aga pooltel silmas pidada, et töölepingu seaduse kohaselt on selleks vaja kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis töötaja nõusolekut.

Olukorras, kus töötaja poolne kiiruse ületamine toob kaasa trahvinõude ning tööandja ei nõua selle hüvitamist töötajalt, tuleb tööandjal arvestada, et tegu võib olla kas ettevõtlusega mitteseotud

Uus Passat GTE



Kahe mootori üleolek

Uus Passat GTE Plug-In Hybrid hübriidajamiga ühendab sisepõlemismootori võimsuse elektrimootori efektiivsusega.



Volkswagen

Kütusekulu kombineeritud tsükliks: 1,6–1,7 l/100 km, energiakulu kombineeritud tsükliks: 12,8–12,2 kWh/100 km, CO₂ heitmed kombineeritud tsükliks: 39–37 g/km. Kütuse- ja energiakulu ning CO₂ heitkogused võivad erineda sõltuvalt valitud rehvidest ja velgedest.

Milliste uute lahendustega saame tiimi tõhusust tõsta ja kulusid alandada?

Stig Lyngsie, partner ja kaasasutaja, Ecofleet

Telemaatika puhul oli varem väljakutseks erineva info kogumine, nüüd on väljakutseks pigem kogutud info kasutamise võimalused tööprotsesside tõhustamiseks. Urime, millel silma peal hoida, et “põllul” tööd tegevate töötajate kulutusi alandada ning produktiivsust tõsta.

Mille kallal praegu töötate ja millised on põnevaimad arengud teie tootearenduses?

Nendeks on Ecofleeti autojagamise (car sharing) platvorm, sõidupäevik ja mobiilne ülesannete juhtimine. Sõidupäevik on alati olnud meie tootevalikus, aga kuna nüüd on seadused ja seadusandlus kõikides Euroopa Liidu riikides karmistumas, siis järgmistel aastatel võime täheldada sõidupäeviku kohandamist järjest rohkemates riikides. See ei puuduta üksnes erasõidukeid, vaid ka ärisõidukeid, kaubikuid jne. Sõidupäevik nii era- kui ettevõtete autoparkidele on integreerituma telemaatika lahenduste osa, mis asendab platvormi, mida juba

pakuvad mitmed ettevõtted.

Näen, et nn Asjade internet on hoogu kogumas ja lisaks kõigele muule seostub see ka Euroopas laineid lööva autojagamise süsteemiga. Autojagamist võib liigitada era- ja ettevõtete sõidukite jagamiseks. Erajagamise puhul haldab rakendus kogu tsükli alates auto valimisest kuni hiljem selle tagastamiseni. Selle süsteemi puhul maksab inimene tehtava sõidu eest põhimõttel ”Maksa, kui sõidad”.

Teine süsteem on ettevõtete auto jagamine, kus ettevõtte töötajad saavad autosid jagada. Kui sõidukid ei ole parajasti ettevõttes rakendatud, võib neid liisida ka eraviisiliselt, et suurendada sõidukite kasutust.



Kõik haakub Asjade internetiga – kuidas suhelda sõidukiga, juhiga ja hallata broneeringuid, koos kõikide seonduvate tehingutega.

Milline on kasutajate tagasiside autojagamisele?

Eraautode jagamise osas on veel mõningaid probleeme. Iga autotootja tahab kehtestada oma reeglid ja platvormid, see muudab sõidukiga ühenduse loomise ja suhtlemise platvormidevahelise lahenduse arendamise keeruliseks. Kui teil

kui seda vaja on. Asjaolu, et nüüd on võimalik autot ka eraviisiliselt liisida ja kasutada oma töötajate jaoks, omab positiivset finantsmõju – selle asemel, et osta teine auto, on võimalik vajadusel kasutada ettevõtte autot. Seda võimalust on reklaamitud meedias ja see on laialdaselt omaks võetud.

Kuidas teie näete mobiilsuslahenduste arengut transpordiliikide kombinatsioonis?

Kindlustusfirmad, mis pakuvad kasutuspõhist kindlustust (UBI), võimaldavad kindlustusmaksete alandamist, kui sõitmine on päevikusse kantud.

ei ole just kolmandast osapoolest telemaatikateenuse pakkujat. Seega on ettevõtete auto jagamise puhul kasvav huvi kolmanda poole telematika teenuse pakkuja, näiteks Ecofleeti, vastu.

Palju tööd on töötajate jaoks ära tehtud – GPS-i kasutamine autos annab neile tegelikku kasu, ega ole vaid jälgimisevahend. Autot on lihtne broneerida nii, et ainult inimene, kes auto on broneerinud, saab selle avada (võtmeta auto) ja sõiduk on olemas,

Me näeme, et asi tegelikult kasvab – paljud suurlinnade elanikud on liiklusummikute ja parkimiskohtade vähesuse tõttu kaotamas huvi auto omamise vastu. Võimalus kasutada ettevõtte autot või jagada platvormi, et valida auto, sõita ja jätta see teatud paika, tähendab suurlinnades töötavatele ja elavatele inimestele vabadust ning taskukohast autotransporti ilma autot omamata.

Paljud metropolid kogevad auto jagamise turu kasvu, Berliin on siin

parim näide. Samuti näeme kasvu Taani suurimates linnades.

Kuidas kasutatakse telemaatikat tootlikkuse vahendina, et saada töötajaid õigesse kohta õigel ajal? Mis selles valdkonnas uut on ja milline on tagasiside?

Tagasiside kohaselt on parim lahendus kombinatsioon paigaldatud ja kaasaskantavatest seadmetest, mis on isehäälestuvad. Lahenduste arv, mis kasutavad ODB2 pistikut, et lülitada GPS-i või nutitelefoni, kasvab. Kuid telematika mõnede aspektide jaoks on siiski oluline sõidukisse paigaldatud peidetud seade. Samuti näeme, et isehäälestuvad ning mobiillahendused on muutumas üha populaarsemaks. Näeme ka, et kindlustusfirmad, mis pakuvad kasutuspõhist kindlustust (UBI), võimaldavad kindlustusmaksete alandamist, kui sõitmine on päevikusse kantud ja selleks kasutatakse enamasti ODB2 isehäälestuvaid ning nutitelefonide rakendusi, mitte erasõidukisse paigaldatud seadet.

Niisiis, seadmete mobiilsuse osakaal kasvab – järjest rohkem peab olema isehäälestumise võimalust ning see seab teatud nõudmised telematika platvormile. Me peame teadma, millal seade on ühendatud, millal mitte, peame teavitama klienti, kui seade ei ole sisse lülitatud või

telefoni aku on tühjaks saamas, millal ODB2 pistik välja lülitati jne. Kõik see suurendab kasutatavust ja kasutaja telemaatikakogemuse ulatust. Mitte ainult autopargi juhataja, vaid ka abi vajavad lõppkasutajad saavad infot ja juhiseid selle tehnoloogiaga – see on suhtluse järjekordne tase.

On teil rääkida mõni huvitav juhtum, mille kallal te parasjagu töötate?

Balti riikides on meil üks huvitav juhtum seotud Green Wave'iga, mis on ümber teinud kogu oma ülesannete haldamise protsessi. Alates 2015.a. lõpust on Green Wave rakendanud mobiilsete ülesannete haldamise lahendust, mis on neil võimaldanud:

- vähendada paberitööd
- kiirendada ülesannete haldamist ja jagamist
- vähendada vajaminevate seadmete arvu: fotokaamera, sülearvuti ja pastapliatsi asemel on vaja ainult tahvelarvutit
- fotod on koheselt kontoris nähtavad - pole vaja oodata, millal töötaja kontorisse jõuab, pole vaja kaamera pilti eksportida ega käsitsi edasi saata
- kiirendada infovahetust kontori ja mobiilsete töötajate vahel




Meil on üks huvitav juhtum, kus üks rahvusvaheline ehitusettevõtte ja insenerifirma on pannud GPS

seadmed kõikidesse oma Taani kontorite autodesse. Immobilaiserit kasutatakse koos ID kaardiga, nii et autot ei saa käivitada, kui kasutajal pole süsteemi poolt tuvastatud kehtivat ID kaarti. 4500 Taani kasutajaga süsteem on laienemas kogu ettevõtte Skandinaavia ja Ühendkuningriigi kontoritesse. Ettevõtte auto jagamise süsteemi puhul on töötajal võimalus liisida sõidukit eraviisiliselt. Selle võimaldamine suurendab sõiduki kasutamist, autode liisimine

töötajatele erakasutuseks katab auto mittekasutamisest tingitud kulusid. Üks lisavariant on ka automaatparkimine, kus linna teatud parkimisalasse parkimisel tuvastab süsteem selle ja hakkab automaatselt parkimistasu arvestama. Kui sõiduk lahkub sellelt alalt, on tehing lõpetatud. Nii ei pea kasutaja minema parkimisautomaadi juurde münte sisestama ega saa trahvi, kui tasumine ununeb või kui kasutaja ei pikenda parkimisaega õigeaegselt.



Broneerimise moodul - ametiautode ühiskasutus

-  Optimeeri autoparki ja vähenda kulusid
-  Kasuta olemasolevaid autosid efektiivsemalt
-  Saa selge ülevaade autopargi kasutamisest

ECOFLEET EESTI OÜ myyk@ecofleet.com www.ecofleet.com
TALLINN Lõotsa 2b, tel 6829 500 TARTU J. Kuperjanovi 44, tel 766 8990

Kuidas eesliini töötajaid motiveerida ja tehniliselt toetada?

Kuno Tammearu, peadirektor, Päästeamet

Päästekomandod asuvad tsentraalsest juhtimisest kaugel, samas peavad nad olema äärmiselt hästi informeeritud ja oma ülesande täitmiseks motiveeritud. Päästeameti peadirektor Kuno Tammearu jagab kogemusi, kuidas distantsilt juhtida ja motiveerida ning millist rolli mängib komandode töös tehniline tugi – päästesõidukid, juhtimiskeskus, infotehnoloogia, side ja muu.

Päästeametis töötab 2200 inimest ning lisaks on meil koostöölepingud vabatahtlike päästjatega, keda on 1750 inimest. Päästeametil on viis tegevusvaldkonda: ennetus (muudame inimeste mõtlemist ja käitumist), riikliku ohutuse järelvalve (et ehitised oleksid ohutult projekteeritud ja käideldud), päästetöövaldkond (kõige suurem ja kõige nähtavam – 1700 inimest, 72 komandot, päästeautod, redel- ja konteinerautod, lisaks konteinerid), kriisireguleerimise valdkond (riskianalüüsid, detailplaneeringud, kuidas inimesed ja organisatsioonid oleksid valmis hädaolukordadeks),

demineerimisvaldkond (neli pommigrupi, mis tegelevad lõhkematerjali ohutuks tegemisega, lõhkeseadeldised, keemiaõnnetuste ohu tuvastamine ja reageerimine). Kokku osutab Päästeamet 34 erinevat teenust.

Vabatahtlikke on kokku 115 komandot ja 1750 vabatahtlikku.

Kuidas on juhtimissüsteem üles ehitatud?

Oleme riigiasutusena õiguslikus raamistikus ja meil on oma tegevusstrateegia. Selle peamine osa on meie visioon, et Eesti oleks 2025. aastaks õnnetuste ja vigastatute



arvult samal tasemel kui Põhjamaad. Meie tegevuse eesmärk on see ühiskonnas saavutada ennetavate ja reageerivate meetmete, kuid läbivaks deviisiks on „igaühe kaasabil“. Nii ongi juhtimissüsteem just selle eesmärgi nimel tööle pandud. Päästeameti strateegias on esimene vaade alati inimesel, vara tuleb alles teises järjekorras ning ennetus on meie jaoks isegi olulisem kui reageerimine. Näiteks eelmisel aastal sõideti ca

nagu mistahes organisatsioon – hoolitsemise selle eest, et inimesed oleksid motiveeritud, rahavood oleksid korras, tuleviku osas oleks selgus. Paralleelselt toimub meil operatiivne juhtimine päästesündmustel, kus on selge käsuliin ja väga täpsed reeglid. Seega on meil kasutusel ühelt poolt pehme organisatsiooni juhtimine ja teiselt poolt peaaegu sõjaväeline süsteem.

Me reageerime 365 päeva aastas, 7

Juhtimisvaates on kõige kallim “toode” reageerimisteenus – meeskond peab olema autodes, turvavarustuses, sõidukitel on liisingud peal, hooneid peab üleval pidama. Mõtleme kogu aeg, kuidas seda ressursi efektiivsemalt kasutada.

19000 korda välja reageerimise eesmärgil ja koguni ca 16000 korda ennetustegevusele. Seega teeme tööd selle nimel, et meil tulevikus ei oleks reageerivat tööd. Meie soov on, et töötajad lähtuksid oma tegevustes meie visioonist ja strateegiast, mitte konkreetsest juhi isikust.

Kuidas päästjatele töökäsud liiguvad?

Me kasutame igapäevaselt kahte juhtimissüsteemi. Ühelt poolt oleme

päeva nädalas, 24 tundi päevas. Seega kui me räägime reageerimisest, siis meile annab töökäsu häirekeskus, mis ei ole meie struktuuri osa. Eelnevalt on kokku lepitud reeglistik ja palju on pandud IKT-keelde ja toimub automaatselt. Kui hädasolija helistab häirekeskusesse, siis kõigepealt positsioneerib häirekeskus abivajaja. Häirekeskus vastab keskmiselt 6 sekundiga, mis on Euroopa kõige kõrgem näitaja. Häire vastuvõtja määrab ära, mis raskusastme

väljakutsega on tegemist, selle järgi määratakse kui palju inimesi ja tehnikat on vaja kohale saata. GPS-iga määratakse ära lähim komando, kes saab ülesande. Komando peab välja sõitma 1 minuti jooksul. Autos ootab juba täpne töökäsk koos teekonna juhistega, samuti näeb sealt teiste komandode liikumist objektile. Selline automaatne reeglistik toimub 99% juhtudest. Operatiivkorrapidajal on õigus määrata erisused.

Kuidas efektiivistada?

Juhtimisvaates on kõige kallim "toode" reageerimisteenus – meeskond peab olema autodes, turvavarustuses, sõidukitel on liisingud peal, hooneid peab üleval pidama. Reageerimistegevusele kulub päevas keskmiselt 1 tund. Mõtleme kogu aeg, kuidas seda ressursi efektiivsemalt kasutada. Eeskätt tähendab see päästjatele ennetustööd ja treeninguid. Aga öövahetusse on raske leida tegevusi, samas on öötöö 25% kallim päevasest tööst.

Kuidas tagate, et distantsil tegutsevad päästjad teavad, mida teha ja on motiveeritud?

Ka meie alustame oma personalipoliitikas sellest, et määrata, keda me enda juures näha tahame. Sellele järgneb värbamine

ja hoidmine. Hoidmise all pöörame suurt tähelepanu sellele, et meie töötajad oleksid koolitatud, terved ja vormis. Selles vallas teeme palju teavitustööd. Teiseks oluline on varustus ja treening. Et meie töötajad kasutaksid õigeid töövõtteid ja tehnilisi vahendeid. Termokaamerate kasutuselevõtt on teinud töö palju ohutumaks ja tõhusamaks.

Mis tehnikat te kasutate?

Pääste on tohutult ressursimahukas valdkond. Enamikus riigiasutuses on vaja vaid tooli, lauda ja arvutit. Meil, politseil ja kaitseväel on palju ressursi, mis vananeb ja vajab hooldamist, kuid kõigis nendes valdkondades ei ole selle hooldamiseks raha piisavalt. Peame kogu aeg mõtlema, kuidas raha säästa, et oma tehnika ära teenindada. Meil on päästeautodele lisaks tohutult kallid mõõteseadmed, pommirobotid, põhiautod, konteinerautod, redelaautod, sõiduautod, hüdraulilised ja pneumaatilised vahendid.

Osa tehnikat hoiame me korras ise, osade puhul ostame teenuse sisse. Üldiselt proovime vanemat tehnikat ise hooldada ning uuemat hooldada esindajate juures. Sõiduautode osas pole hooldusega probleeme, küll aga on probleeme suurte autodega. Need mured õnneks leevenduvad, sest järgmisel aastal ostame 86 uut

päästeautot. Meilt vabanevad autod saab aga edasi anda vabatahtlikele, kelle päästeautode keskmine iga on üle 25 aasta.

Meie infosüsteem võimaldab anda märku vigasest tehnikast, mis vajab remonti. Kogu meie tehniline tugimeeskond koosneb 146 inimesest.

Kas päästjaid peab ka kontrollima, kuidas seda teete?

Me mõõdame seda, kui kiiresti jõuab päästemeeskond abivajajani. See on abivajaja vaates kõige olulisem näitaja. Seetõttu pöörame

sellele mõõdikule ka eritähelepanu ning töötame kogu aeg selle nimel, et see aeg oleks lühem. Oleme selle info teinud ka avalikuks ning potentsiaalsel abivajajal on võimalik meie kodulehelt vaadata, kui kiiresti päästekomando temani ideaaljuhul jõuaks. Lisaks käib meil väga tõsine töö teadusasutustega, et leida võimalusi oma töö pidevaks kaasajastamiseks. Sellest aastast seame sisse rahuloluküsitluse, mis puudutab kõiki meie teenuseid. Soovime olla edumeelne, selgelt kliendile suunatud riigiasutus.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Uus jõud sinu ärile.



Uus Caddy. Uus Multivan.



Das Auto.

Caddy, 75 kW 2,0 l TDI-mootor, kütusekulu (l/100 km): asulas 5,2, väljaspool asulat 3,9, keskmiselt 4,4. CO₂-heide (g/km): keskmiselt 114. Energiaklass: A.

T6 Transporter, 75 kW 2,0 l TDI-mootor, kütusekulu (l/100 km): asulas 6,5, väljaspool asulat 5,0, keskmiselt 4,4. CO₂-heide (g/km): keskmiselt 145. Energiaklass: A.

Kuidas distantsil tegutsevat tiimi paremini tööle panna?

Arved Liivrand, teenindusdirektor, USS Security

USS Security teenindusdirektor Arved Liivrand räägib, kuidas majast väljaspool töötavaid inimesi juhtida ja motiveerida. Uurisime, millised on need tehnoloogilised abimehed, mida USS-i töötajad kasutavad ja kuidas see aitab teenuse kvaliteeti parandada.

Kui palju on USS Security's töötajaid, kes töötavad majast väljas?

Hetkel on meil turvatöötajaid majast eemal tööl üle tuhande inimese. Nendest umbes 850 inimest on seotud kliendiobjektidega ja 150 inimest on seotud tugitegevustega, näiteks mobiilsed patrullid ja tehnikud. Patrullid toetavad nii tehnilist valvet kui ka mehitatud valvet, tehnikud hooldavad ja paigaldavad tehnilisi valveseadmeid. Majast väljas tegutsevad ka esmatasandi juhid, keda on umbes kakskümmend. Kokku on meie mobiilse tiimi kasutuses umbes 70 sõidukit.

Kuidas te neid inimesi distantsilt juhite?

Juhtimissüsteemi peamiseks ülesandeks on tagada, et töötajad oleksid pädevad. Sa pead looma töötajatele erinevad juhendid ning seejärel tuleb need juhendid selgeks õpetada ning pidevalt teadmisi testida. Arvan, et meie juhtkonnal on väga selge nägemus sellest, kuidas oma eesliini töötajat ette valmistada. Kasutame seda ka kliendile oma teenuse tutvustamisel - näitame samm-sammult, kuidas tagame, et teenindustase oleks kliendi juures täpselt selline, nagu kliendiga on kokku lepitud. Soovime sellest ehitada enda konkurentsieelise. Loomulikult ei õnnestu veel kõik



plaanid perfektselt, kuid usume, et teenindustaseme kirjeldamisega, koolituse ja testimisega saavutame uue taseme. Väljakutseks saab sellise standardiseerimise ja sertifitseerimise juures olema inimfaktor. Näiteks ettevõtte erinevate tasandite tõrksus uute dokumentatsioonide ja lisatöö suhtes. Aga tegelikult on see ju paljuski ühekordne töö. Samuti, ükskõik kui häid juhendeid teed ja õpetad, inimesed ikkagi unustavad või tuleb ette ebastandardseid olukordi. Vahel arvatakse, et

dokumentidele - peaasi, et nõ. paberid korras oleks.

Kuidas “põllul” olevaid töötajaid motiveerite?

Järjest rohkem saavad oluliseks mittemateriaalsed komponendid. Näiteks oleme koostanud soodustuste portfelli, mille raames meie töötajad saavad soodustusega osta kütust, mugavuspoodide teenuseid ja teisi soodustusi. Oleme need oma töötajatele välja kaubelnud umbes kümnelt ettevõttelt. Lisaks on

Kui töötaja on „põllul”, siis peab seal olema ka tema juht.

kiiruse huvides ei pea standardeid rakendama. Aga ka sellisel juhul on võimalik kiiresti vajaminev standard luua, koostades see valmisolevatest tükkidest. Sellist kirjeldatud ja sertifitseeritud lähenemist soovime kasutada läbi kogu oma ettevõtte. Aga seda ei tohi segi ajada dokumentide fabritseerimisega. Tihti on nii, et nii mõneski firmas on ISO kvaliteedi juhtimissüsteem hakanud eemalduma reaalistest tegevusest ja keskendutakse rohkem

vaja aeg-ajalt inimesi kokku tuua ja autastada parimaid.

Esmatasandi juht on meil töötajate motiveerimisel võtmeasendis. Töötame selle nimel, et meie esmatasandi juhid oleksid liidriomadustega, tunnustaksid oma töötajaid ning oleksid head suhtlejad. Seega ei saagi öelda, et me suudame motiveerida ja juhtida distantsilt. Oleme seda teadvustanud ning saatnud “põllule” oma esmatasandi juhid meie eesmärke ellu viima. Kui

töötaja on „põllul“, siis peab seal olema ka tema juht.

Mis on need tehnoloogilised abimehed, mida teie mobiilsed töötajad kasutavad?

Nii seadmete paigaldamisel kui ka patrullide töös kasutame infotehnoloogia lahendusi, näiteks elektroonilised aktid. Osa asjaajamisest on ikka veel paberil, näiteks kinnipeetu üleandmine politseile. Satelliitjälgimise osas kasutame Ecofleeti rakendust. Meid huvitab see, et töötaja oleks lisaks oma erialasele pädevusele ka heaperemehelik, kuna töötajate kasutuses on palju tehnikat. Ma tean, et me ei kasuta täna telemaatika kõiki võimalusi, kuid tippjuht peab hoidma silma peal teatud edukuse võtmemõõdikutel (KPI). Üheks selliseks on patrullisõidukite kiirus. Teame, et 50km/h jõuab objektile sisuliselt sama kiiresti kui sõites 70km/h, kuid õnnetuse oht on teisel juhul palju suurem.

Töötajate puhul on oluline inimlik faktor. Näiteks on üheks suurimaks ohuks meie heale teenindusele see, kui töötaja mingil põhjusel ei jõua tööülesande täitmisele. Selle võimaluse minimaliseerimiseks on igal töötajal oma personaalne kood, mille ta sisestab tööle saades firma mobiiltelefoni, kust see SMS-na edasi rändab andmebaasi rakendusse. Seda süsteemi monitooritakse ning see aitab vähendada ja ennetada töölt puudumisi ja hilinemisi.

Kasutame ka NFC tehnoloogiat, mille abil jälgime, kas töötaja on täitnud kokkulepitud kohustused, näiteks territooriumit valvates läbinud teatud kokkulepitud punktid. Paralleelselt satelliitjälgimisega saab sama tehnoloogiat kasutada ka patrullautode teekondade jälgimiseks. Uuendusena plaanime oma turvatöötajad varustada mobiilsete kaamerateaga. See aitab lahendada konfliktsituatsioone ja teha olukordade järelanalüüsi.

Kiired ja paindlikud autoliisingu lahendused Swedbankist

- Saate oma ettevõttele soetada kas ühe sõiduki või terve autopargi
- Valige oma äri vajadustele sobivaim liising – kapitalirent või kasutusrent
- Täisteenusliisinguga saate kogu autopargi haldamise jätta meie hooleks
- Hoolitseme kasko- ja liikluskindlustuse lepingute sõlmimise eest

Arvestame kõiki teie ettevõtte soove seoses finantseerimisega. Pöörduge julgesti oma kontaktisiku poole Swedbankis või ärikliendi nõustamiskeskusesse telefonil 613 2222.

Teenuse pakkujaks on Swedbank Liising AS.

Tutvuge teenuse tingimustega www.swedbank.ee/business, vajaduse korral konsulteerige pangatöötajaga.

Kuidas distantsil tegutsevat tiimi paremini tööle panna?

Mango Oras, transporditeenuse osakonna juhataja, Eesti Energia

Uurime Eesti Energia transporditeenuste osakonna juhatajalt Mango Oraselt, millised on nende peamised põhimõtted autopargi valikul ja haldamisel. Küsime, millist tehnoloogiat nad autopargi haldamisel kasutavad ja millisena näeb Mango Oras Eesti Energia autoparki tulevikus.

Kui palju Eesti Energia töötajaid autodega ringi liigub ja mis tööd nad teevad?

Eesti Energias kasutab sõidukeid orienteeruvalt 2500 inimest ja meie sõidukipargis on 533 sõidukit. See number ei peegelda kogu autoparki, vaid kergsõidukeid. Lisaks neile on meil veel tööstusseadmeid ja eritehnikat. Kergsõidukite kasutajate profiil on väga lai - alustades elektrikust, kes reageerib elektrikatkestustele, kuni kontoritöötajateni välja. Sinna vahele jäävad erinevad brigaadid, projektijuhid, töödejuhatajad ja valdkonnajuhid. Meie hallata on kogu kontserni sõidukid. Kõige suurema autopargi omanik kontsernis on Elektrilevi.

Mis on teie peamised põhimõtted autopargi valikul, hankimisel ja haldamisel?

Me hangime kogu oma autopargi riigihanke seadusest tulenevate reeglite järgi. Selgitame välja kasutajate vajadused ja korraldame kord aastas ülekontsernilise hanke. Kasutajate soovid on üldjuhul mõnevõrra suuremad kui ratsionaalne või mõistlik vajadus. Seepärast peame alati hindama, kas meilt soovitud funktsionaalsused on tegelikult ka vajalikud. Proovime soovidega võimalikult palju arvestada. Vahel tuleb seoses kiiresti muutuva olukorraga korraldada ka üksikuid väiksemaid hankeid.

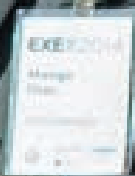


FLEET MOBILITY
EYEX
KLIENDI KESKUS



EESTI GAAS

FLEET
EYEX
KLIENDI KESKUS



Autopargi tsentraalse haldamisega tegeleb kontsernis kolm inimest. Lisaks on meil üks kontaktisik igas ettevõttes, kellelt sisendi saame ja kellega oma tegevused kooskõlastame. Kaks kolmandikku meie sõidukitest on välja ostetud ehk põhivara sõidukid ja üks kolmandik on renditud. Rendi puhul kasutame täisteenusliisingut, kuid mitte kogu pakutavate teenuste spektrit. Meil on oma kütuse, kindlustuse ja rehvide ostmise ning vahetamise ja ladustamise partner. Lisaks autopesu

hanketeenistus, mis korraldab kogu kontserni hanked. Meie osakond koostab hanke sisendi ja edastab selle hanketiimile, kes hankemenetluse läbi viib. Kindlasti loob riigihankeseadus menetluse selged raamid ja seab ka mõningad piiranguid, mis teevad otsuste langetamise läbipaistvaks, vähem emotsionaalseks ja mitmes mõttes lihtsamaks.

Millist tehnoloogiat autopargi haldamisel kasutate?

Kasutame GPS-seadmeid

Otsuste tegemisel kaalume alati, kas on mõistlik seda teenust ise teha või hoopis sisse osta.

ja GPS-teenuste partnerid.

Meil töötab ka car-sharing süsteem ning meil on 20 sõidukit, mis on erinevate büroode juures valmis vastavalt vajadusele inimesi sõidutama. Oleme täheldanud, et car-sharing'u autosid kasutatakse kevadel ja sügisel rohkem, ning suvel ja talvel vähem.

Kuidas riigihankeseadus teie tööd suunab ja mõjutab?

Meil on loodud tsentraalne

kütuseseireks ja ka elektroonilise sõidupäeviku pidamiseks. Samuti oleme käivitanud projekti läbi GPS-seadmete oma mobiilsete meeskondade juhtimiseks. Selle eesmärgiks on saada kasutajakogemust ja tunnetust, kuidas elektrooniline töökäskude jagamine ja prioriteetide seadmine mobiilsetele meeskondadele sobib. Veel 10 aastat tagasi anti töökäske üle raadioside, vahepealsel ajal oleme andnud töökäske üle mobiilivõrgu ja

nüüd vaatame, kuidas töökäskude andmine hakkab sujuma andmeside ja GPS-lahenduste kaudu. See vajadus on eeskätt Elektrilevis, kes peab kiiresti riketele reageerima. IT on piiranguteta valdkond ja tehniliselt on täna võimalik juba üsna palju lahendada. Meil on pigem küsimus selles, kuidas suudame inimesed ümber häälestada ja uusi tehnilisi lahendusi kasutama suunata.

Teil on 2500 kasutajat, kuid ainult 533 sõidukit?

Kõik inimesed ei vaja oma tööülesannete täitmiseks sõidukit või vajavad seda aeg-ajalt. Teatud töötajad töötavad vahetustega ja/või üht autot kasutavad mitu inimest. Meie üksuse jaoks on hetkel suurim väljakutse see, et Ida-Virumaal asuvad tootmisettevõtted linnadest väljaspool, aga töötajad elavad linnades. Oleme tööandjana võtnud endale kollektiivlepinguga kohustuse tuua töötajad hommikul tööle ja viia õhtul koju.

Kuidas see toimub?

Töötajate bussiveo teenuse me ostame sisse, kuid ise administreerime ja teeme logistilise lahenduse - kus, millal ja mitu inimest peab peale võtma ja tööle või koju viima. Olukorras, kus energiahinnad on madalad ja konkurents turul väga

tihe, tuleb ka meil leida võimalusi kulude kokkuhoiuks. Oleme algatanud projekti, mille raames vaatame üle kehtivad marsruudid, eesmärgiga ühtlustada ja optimeerida liine ning võtta kasutusele piletite valideerimissüsteem, et kulusid kokku hoida. Paberist bussipileti asemel võtame kasutusele kiipkaardid, et saada reaajas infot juhtimisotsuste tegemiseks. Näeme edaspidi, kust peatusest inimesi kõige rohkem peale tuleb, millal teenust enim kasutatakse, kuidas on liinid koormatud ja samuti võimaldab see läbipaistvalt ja õiglaselt kulusid jagada. Bussipiletiks on meie töötajate töötöend/läbipääsukaart. Uuenduste ja muudatustega oleme alustanud Narva-Auvere liinil. 2015. aastal läbisid sellel liinil töötajateveo bussid ca 512 000 kilomeetrit. Optimeerides marsruute, lühendades liine, optimeerides busside arvu ja suurust hoiame sedasi aastas kokku ca 150 000 kilomeetrit, ehk 30%. See on väga hea tulemus. Sama mudelit kopeerime ka teistele liinidele.

Kuidas näed tulevikus Eesti Energia autoparki ja töötajate transporti arenevat?

Me püüame alati ajaga kaasas käia. Kui elektriauto oli uus ja huvitav toode, siis ka meie testisime seda ja saime aru, et see ei olnud meile sobiv lahendus. Samuti testimine praegu

KUMHO TYRE

Better, All-Ways



Green Tread AS
Peterburi tee 63B
11415 Tallinn
Tel. +372 5814 1584
www.greentread.ee

Vevid AS
Punane 42
13619 Tallinn
Tel. +372 611 2811
www.rehvid.com



Kuidas distantsil tegutsevat tiimi paremini tööle panna?

Marje Summel, kullervedude operatiivjuht, DHL Estonia

Uurime DHLi kullervedude operatiivjuhilt Marje Summelilt, kuidas nemad oma distantsil tegutsevat meeskonda juhivad ja motiveerivad. Küsime, millist tehnoloogiat DHL autopargi haldamiseks kasutab ja milline võiks olla kullervedude tulevik viie või kümne aasta pärast.

Kuidas kullerteenuste äri areneb?

Kullerteenustel üldiselt läheb vaieldamatult hästi. DHL Express kasvab turust kiiremini ning mahud on kasvutrendis viimased viis-kuusaastat. Neist viimastel aastatel on märgatava hüppe teinud eraklientidele suunatud e-kaubanduse mahud.

Kui palju DHL-s inimesi autodega ringi liigub ja mis tööd nad teevad?

DHL Expressi esindab igapäevaselt kolmkümmend kaks kullerit, kelle ülesandeks on saadetiste klientidele üleandmine ning ekspordiks pealevõtmine. Tundub lihtne. Ongi, kuid nagu ikka esineb tegijail ka lahendamist ja ületamist vajavaid väljakutseid. Sellel aastal on ehadaks

näiteks lumi ja sellest tingitud liiklusolud.

Kuidas tsentraalsed autopargi otsused igapäevatööd siin Eestis mõjutavad?

Positiivselt eelkõige. Euroopas on heakskiidetud tarnijate nimekirjas kolm kaubikute tarnijat. Sobivaima tarnija osas langetame otsuse kohalikul tasandil, võttes arvesse auto töökindlust ja kõiki eeldatavaid kasutusperioodi kulusid. Kulleri töövahendiks olevate busside optimaalne kasutusiga DHL Expressis on viis aastat.

Teine oluline mõju on kindlustunne, et DHL Expressi kuvand on kõrgel tasemel kõigis üle 220 riigis, kus DHL



Express esindatud on. Teades, et kliendi kogemus üle maailma tugineb samadel standarditel, ühtsetel protsessidel, sarnasel autopargi tasemel, on DHL Expressi tugevus.

Millist tehnoloogiat autopargi haldamisel kasutate ja kuidas oma töötajatele ülesandeid annate?

DHL Expressi IT-süsteemid on omavahel vahetus seoses. Klienditeeninduse programmist liiguvad andmed saadetiste pealekorjamise kohta otse kullerile.

on seade kasutatav ka telefonina, mis võimaldab kulleril vajadusel kliendiga või kolleegiga ühendust võtta.

Mil moel te oma töötajaid motiveerite?

Motiveeritud töötajad on üks osa DHLi strateegiast. Panustame töötajate koolitusse ja kindlasti tunnustame töötajate saavutusi ning võite. Töötajatel on alati võimalik avaldada arvamust, olla kaasatud otsustusprotsessides, nii töökeskkonna kui ka saadetiste

Droone ja kullerroboteid peame igapäevastes vedudes veel ootama. DHL Express kasutab droone praegu vaid katastroofist räsitud piirkondades ning raskesti ligipääsetavates piirkondades.

Saadetise pealevõtmisel kulleri poolt, otse manifestimissüsteemi ja meie saadetiste jälgimise süsteemi. Manifestimissüsteemist arvete väljastamise süsteemi jne.

Kulleri tööd juhib seade, mis oma olemuselt meenutab tänapäeva mobiiltelefoni. Sellega opereerib kuller nii saadetiste kohaletoimetamisel kui pealevõtmisel. Päeva lõppedes saame ülevaate läbitud kilomeetritest ning kulleri produktiivsusest. Samas

käsitlemise ja teenuse kvaliteediga seotud valdkondades. Tooksin siinkohal näiteks meie kulleri initsiatiivil loodud saadetiste täiendava kaitse vihma, lume ja tuule eest ajal, mil kuller sõidukit laeb. Seejuures paigaldas täiendava lahenduse kuller ise omal jõul ja tulemus on suurepärane!

Igal aastal viime läbi klientide hulgas rahulolu uuringu ning töötajate rahulolu uuringu. Rõõmustame saavutuste üle ning kaardistame parendamisvõimalused.

Protsesside üldisel
parendamiseks lähtume GEMBA
filosoofia põhimõtetest. Lisaks
p a r e n d a m i s v õ i m a l u s t e l e
kasvatab GEMBA filosoofia meie
ühtekuuluvustunnet.

Kõik DHL Expressi töötajad
osalevad elukestvas sisekoolituste
programmis, mille eesmärk on
töötajate teadlikkuse tõstmine ning
teenuse kvaliteedi järjepidevuse
tagamine. Programm algab uuele
töötajale suunatud koolitusega DHLi
kullerteenuse ajaloost tänapäevani.
Järgnevad üldised ülefirmaalsed
koolitused ning valdkonniti
spetsiifilised koolitused.

Tegijate tunnustamiseks valivad
töötajad endi hulgast „Aasta Töötaja“,
„Kvartalitöötaja“. Tunnustame eraldi
töötajaid, kel on täitunud viis, kümme,
viisteist aastat DHLi-s. Eelmisel aastal
täitis esimesena meie personalijuhil
ka kakskümmend aastat DHL
Expressis.

Globaalsed, regionaalsed ja
kohalikud võistlused toovad töötajate

igapäevastesse toimetustesse
elutervet põnevust. Võistlused
on suunatud efektiivsusele,
produktiivsusele ja kvaliteedile. Lisaks
meile endile on siinkohal kindlasti
võitjateks ka meie kliendid.

Millisena näed kullervedude tulevikku viie ja kümne aasta pärast?

Eesti turul on kullerteenuse osana
ja selle kõrval vaieldamatult koha
kinnitanud pakiautomaadid, mille
ulatuse kasvu on oodata veelgi. DHL
Express on Euroopas sellele turule
sisenenud ja laieneb jõudsalt. Eesti
turule sisenemine on vaid aja küsimus.

Droone ja kullerroboteid peame
igapäevastes vedudes veel ootama.
DHL Express kasutab droone
katastroofist räsitud piirkondades
ning raskesti ligipääsetavates
piirkondades.

Usun, et infovahetus ameti-
asutustega liigub võimalusel
X-tee kanalitesse. Näitena tooksin
suhtluse Eesti Tollisüsteemiga kauba
deklareerimisel.



Tööülesannete haldamine

Idealne tööülesannete juhtimise ja suhtlemise tööriist kontori ja mobiilsete töötajate vahel: saada tööülesanded arvutist otse töötajate nutitelefonile ja näe reaalajas nende täitmist.



Töötab arvutis, tahvliis, iOS- ja Android-nutitelefonides.

Kuidas mõjutab mobiilsus töö tegemist lähitulevikus?

Niranjan Thiyagarajan, juhtivkonsultant, Frost & Sullivan

Frost & Sullivan on konsultatsioonibüroo, mis on keskendunud ettevõtete ja organisatsioonide mobiilsuslahendustele. See hõlmab nii mobiilseid infotehnoloogiaseadmeid kui ka autoparkide halduse küsimusi. Räägime sellest, kui oluline on mõttemaailma muutus, mis kaasneb vajadusega olla kliendile lähedal, optimeerida protsesse, teha tööd asukohast sõtumata ning muul moel toetada liikumises olevat tööjõudu.

„Mobiilsuse“ mõistel on palju definitsioone. Mida mõistab Frost & Sullivan mobiilsuse all?

Frost & Sullivan käsitleb mobiilsust osana suuremast ökosüsteemist, mis pole seotud ainult sõidukitega. Linnadele avaldatakse järjest suuremat survet liikluskoormuse vähendamiseks ning õhukvaliteedi parandamiseks, mis tähendab, et mootorsõidukid seisavad linnapiirkondades vastamisi üha uute piirangutega. Seetõttu tuleb liikumisel punktist A punkti B arvestada erinevate marsruutide ning transpordivahenditega - autod, rongid, jalgrattad jne.

Rääkides üldiselt mobiilsusest ning töökäimisest, millised on suundumused, mis mobiilsust tänapäeval mõjutavad?

Üheks olulisemaks trendiks on praegu tehnoloogia sissevool. Tänapäeva tehnoloogiad võimaldavad täpsemat analüüsi, mis tähendab, et autoparkide juhatajatel on võimalik teha paremaid valikuid. Suurkorporatsioonid on hakanud töötajate transpordivajadustele uut moodi lähenema - rääkides „mobiilsuse kogumaksumuse“ mõistest. Juhataja jaoks pole enam oluline, millist marki firmaautosid valida, vaid oluline on üldine

A portrait of a man with dark hair and glasses, wearing a dark blue sweater over a light blue and white checkered shirt. He is smiling slightly and looking towards the camera. The background is a solid blue color. A grey horizontal bar is positioned to the left of the man's face, containing the name 'SULLIVAN' in white capital letters.

SULLIVAN

transpordikulude ning reisiaegade vähendamine.

Firmad võtavad seetõttu kasutusele uusi lahendusi, autode ühiskasutus on sellest vaid üks näide. Põhjalike arvutuste abil püütakse välja selgitada, kas sõidukite jagamine töötajate vahel või isegi koostöös avaliku sektoriga, tuleks firmale odavam kui firmaautode pargi ülevõltpidamine.

Muutuste taga on sageli inimeste konkreetsed vajadused. Milline on mobiilse töötajaskonna

efektiivsust tõsta. Ilma selleta pole firmad suutelised välja töötama mobiilsusstrateegiaid, mis vastaksid nende püstitatud eesmärkidele, olgu selleks siis kulude vähendamine või klienditeeninduse parendamine.

Suurenenud läbipaistvusel on nii positiivseid kui negatiivseid mõjusid. Millist lisasurvet avaldab see müügimeestele või kauba kohaletoiimetajatele? Müügiinimeste teenindustase paraneb. Kaubavedusid saab jälgida spetsiaalsete süsteemide abil reaalsajas, et tagada

Näiteks on Birmingham Inglismaal üks väheseid linnu, mis on andnud roheline tule isesõitvate autode testimisele. Tallinnal ning Riial on kahtlemata olemas võimalus sedasama teha.

(müügiinimesed, kaubavedu, hooldusmehed) mõju kogu majandusharule? Mis muutub nende inimeste igapäevaelus teie poole kirjeldatud suundumuste tagajärjel?

Ma mainisin vaatekohtade muutust seoses „mobiilsuse kogumaksumuse“ vähendamisega. On oluline leida tee, mille abil on võimalik seda saavutada. Üks oluline aspekt on kindlasti läbipaistvuse suurendamine, et teada, millistes punktides oleks võimalik

täpsed saabumisajad. See paneb transpordimeeskonna täiendava surve alla, kuna isegi kõige väiksemad eksimused on lihtsalt ja kiiresti leitavad. Klientide ootused on tänapäeval muutunud palju kõrgemaks. Hooldusest rääkides — siin pole enam mingeid vabandusi, seadmete rivist väljasoleku aeg peaks lähenema nullile. Ennetav diagnostika (prognostika) võimaldab varast potentsiaalsete rikete

avastamist, samas kui arenenud diagnostikavahendid aitavad probleeme kiiresti ja efektiivselt lahendada.

Kokkuvõttes arvan, et ootused töövilkajuse osas on suurenenud mitu korda. Firmad peaksid tehtud investeeringute pealt rohkem tagasi saama — rohkem kilomeetreid liitri bensiini kohta, rohkem täidetud ülesandeid vahetuse jooksul, täpsed saabumisajad jne. On olemas palju erinevaid võimalusi, kuid nende ärakasutamiseks peab olemas olema õige varustus, teadmised, kuidas informatsioonist väärtust genereerida ja mis peamine, tuleb valmis olla muutma töökultuuri.

Tehnoloogia võtab üle üha rohkem meie elu tahke. Võttes arvesse praeguseid trende ning suurenenud ootusi, siis milliste arengusuundade jaoks peaksime tehnoloogilises perspektiivis valmis olema?

Kõigi eelpoolmainitud muutuste taga on andmed. Big Data on arvatavasti see moesõna, mida me lähematel aastatel järjest rohkem kuuleme. See mõiste areneb aja jooksul ning ka selle väärtus saab aina selgemaks.

Big Data võimaldab ellu viia mitmesuguseid ärimudeleid. Enamik ärisid keskendub rohkem kulude kokkuhoiule kui kasumi

genereerimisele. On oluline kasutusele võtta õiged tehnoloogiad, et Big Data tegelikult kulude kokkuhoiuks ja tuluvoogudeks.

Reaalajas andmete kogumine on tänapäeval kohustuslik. Reaalaja andmed võimaldavad firma toimimist jooksvalt monitoorida ning töötajate tegevust efektiivsemaks muuta. Samavõrd tähtis on andmete säilitamine teatud ajaperioodi vältel. On suur väärtus, kui firma tootlikkust on võimalik analüüsida pikema aja jooksul.

Nendele andmetele ligipääsemise ning kasulikuks infoks muutmise juures on oma roll arenevatel tehnoloogiatel. Näiteks pilvetarkvara kasutamine tähendab väiksemaid investeeringuid firma riistvarasse ning palju kiiremat ligipääsu andmetele globaalsel tasandil.

Sõidukitega seonduv areneb väga kiiresti. Praegu on korporatiivne liisinguturg väga tugev, moodustades umbes poole kõigi sõidukite müügist. Aga kuidas muutuvad ärimudelid 10 või 15 aasta pärast? Sõidukite jagamise suurenedes ennustavad autotootjad müüginumbrite vähenemist. Omanikustaatus tähtsus hakkab vähenema ning see asendub „kasutajastaatusega“.

Uber on üks maailma suurimaid taksofirmasid, mille varad on null. Neile ei kuulu mingit varustust ning

nad peavad ülal vaid mõnda üksikut kontorit. Sama kehtib Alibaba kohta — jällegi üks suurimaid müügivõrgustikke maailmas, ja jällegi olematute varadega. Need on näited firmadest, mis on kohanenud elama virtuaalses keskkonnas, minimaalse füüsilise sisseseadega. Firmadel tuleb ümber mõelda investeeringute osatähtsus oma varustusse ja sisseseadesse — vähem kapitalikulused, vastutasuks suurema paindlikkuse eest üldkulude lahtris.

Kuidas mõjutab see firmade sõidukiparkide juhtimist?

Sõidukipargi juhataja roll on tohutult muutunud. Praegu oodatakse neilt tugevaid IT-alaseid teadmisi ning nende ülesanded jagunevad tegeliku sõidukipargi juhtimise ning IT vahel. Nad peavad olema võimelised investeerima õigesse infotehnoloogilisse varustusse, et oma tööd korralikult teha. Kõrgem juhtkond peab võimalikke investeeringuid õigesti hindama, et säilitada firma konkurentsivõime.

Sõidukite müük on languses. Edaspidi on võimalik, et müüjad muutuvad ise sõidukiparkide haldajateks. See kõik käib kauge tuleviku kohta, kuid see on midagi, mida peame arvesse võtma, kuna see on otseselt seotud selliste kiirelt

arenevate tehnoloogiatega nagu isesõitvad autod.

Näib, et trendid arenevad välja suurlinnades ning suurtel turgudel. Kas neid trende saab rakendada ka väiksemate majanduste puhul nagu Eestis?

Väiksemate linnade jaoks, kus on vähem ajaloolist taaka ning vähem inimesi, on see tegelikult suur võimalus. Kui võtame näiteks Londoni, siis on neil liiga palju vanu üle linna laiuvaid taristuid: vana metroosüsteem, vana liiklusjuhtimissüsteem ning väljakujunenud teedevõrgustik. Nendega on nii palju tegemist, et nutitehnoloogiate arendamiseks ei jää peaaegu üldse mahti.

Väiksematel linnadel on paremad võimalused nutitehnoloogiate läbiproovimiseks. Näiteks on Birmingham Inglismaal üks väheseid linnu, mis on andnud roheline tule isesõitvate autode testimisele. Tallinnal ning Riial on kahtlemata olemas võimalus sedasama teha. Nad peavad end lihtsalt positsioneerima kõige nutikamate ning rohelisemate linnadena maailmas.

F&S puutub pidevalt kokku klientidega, kelle ees seisavad mobiilsusega seotud väljakutsed. Kas võiksite tuua näiteid mõnest eduloost?

Autotootjad on haaranud

mobiilsuse innovatsioonis juhtrolli - nad investeerivad väga palju oma mobiilsuslahendustesse. BMW tõi turule oma i3-e koos mitmete mobiilsuspakettidega (ChargeNow, DriveNow, ParkNow jne). Nende tihe koostöö Alphabetiga on võimaldanud neil üsna kergelt autode ühiskasutuse turule siseneda. BMW on võtnud tulevikku vaadates väga innovatiivse lähenemise, liikudes järk-järgult eemale traditsioonilisest autode tootmisest ning müügist.

Autotootjad otsivad võimalusi uute ärimudelite loomiseks, et kaitsta oma peamisi turge. Nad näevad ennast ohustatuna Silicon

Valley tüüpi firmade poolt. Tulevikus näeme me uusi brände ning uut tüüpi mobiilsuse ökosüsteeme, mis ei ole enam sõidukikesksed. BMW süsteem kasutab üht kaarti, mis võimaldab juurdepääsu laadimispunktidele, autorendile, autode ühiskasutusele jne. See muutub teie esimeseks valikuks mobiilsuse osas, kuna teeb kättesaadavaks erinevaid transpordimooduseid pakkuva võrgustiku. Siin jõuan tagasi oma esimese väite juurde: korporatsioonid keskenduvad praegu mobiilsuse kogukulule ning ühe tarnija kasutamine võimaldab suurenenud läbipaistvust.

A series of 25 horizontal dotted lines spanning the width of the page, intended for handwritten notes or answers.

Partnerid



Ettevõtte igal tegevusel on eesmärk. Erandiks pole ka autopargi majandamine ja sõiduvõime hoidmine. Teile kui suurkliendile pakub Volkswagen ulatuslikku lahenduste valikut, avarat mudeligammat, individuaalselt sobitatud tooteid ja kliendi-identiteeti. Volkswagen pakub tarbijatele ideaalselt jaotatud täisteenindusega diilerite ning hoolduspartnerite võrku. Meil on hea meel pakkuda oma klientidele – Eestis, Lätis ja Leedus – ühtset lahendust, mis hõlmab nii uute autode müüki kui müügijärgseid tegevusi, teie autodele sobivaid varuosi ja lisaseadmeid. Nii ulatuslik tootevalik ja esinduslik klienditeenindusvõrk rahuldab teie autopargi vajadused, ükskõik kui äärmuslikud need ka poleks! Volkswageni avar tootevalik aitab teie autopargil püsida edukursil.

www.volkswagen.ee



Ecofleet on Eesti vanima telemaatika-lahenduste pakkuja Ecofleet Eesti OÜ, endise nimega Oskando OÜ, veebipõhine tarkvarateenus, mis aitab kasutajatel langetada autopargiga seotud kulusid ning tõsta kogu ettevõtte tulusid, andes igapäevaselt põhjaliku ülevaate ja läbipaistvuse kõigest autopargiga seonduvast nii reaalselt kui ka minevikus. Täna kasutavad Ecofleeti lahendusi üle 60 000 sõiduki 6000 ettevõttes, mis asuvad 22 riigis. Meie grupi ettevõtetel on esindatud Baltimaades, Taanis, Norras ja Rootsis. Ecofleeti eelisteks teiste telemaatikateenuste ees on kasutajad pidanud nägusat ja intuiitivset kasutajaliidest ning rohket ning igapäevaselt täienevat funktsionaalsust, mis on ennast tõestanud nii paari sõidukiga väikeettevõttes kui ka tuhande autoga suurfirmades.

www.ecofleet.ee



Green Tread AS kuulub Green Tread kontserni, mis tegeleb rehvide ja protekteerimismaterjalide hulgemüügiga Eestis, Soomes, Lätis, Leedus, Rootsis ja seda juba aastast 1994. Green Tread AS eesmärk on pakkuda hulgi- ja suurklientidele laia tootevalikut ja tuntuimaid kaubamärke ning personaalseid autopargi haldusteenuseid. Meie tootevalikus on tuntuimate rehvitootjate rehvid nagu Bridgestone, Michelin, Goodyear, Nokia, kuid ka vähemtuntud ja soodsamad brändid nagu Kumho, Hankook, Cooper, Kleber, BF Goodrich, Premiorri, Rosava jt. Meie meeskond koosneb pikaajalise kogemusega spetsialistidest, kes on alati valmis nõustama ja välja selgitama klientidele sobivaima toote/teenuse. Green Tread partnervõrgustik võimaldab pakkuda koondarendamist ja teenindada autoparke üle Eesti tagades ühtse hinnapoliitika ja andes põhjaliku ülevaate ning läbipaistvuse teie autopargiga seonduvatest kuludest.

www.greentread.ee



Swedbank on universaalpank pakkudes teenuseid oma koduturgudel Rootsis, Eestis, Lätis ja Leedus nii eraisikutele kui ka ettevõtetele. Meie eesmärk on aidata kaasa sellele, et inimeste ja ettevõtete rahaasjad oleksid pikaajaliselt korras.

Eesti autoliisingu pakkujatest on meil suurim kogemustepagas, mistõttu leiame ettevõtte soovidele kiired ja paindlikud lahendused. Meie professionaalne meeskond panustab usaldusväärsetele kliendisuhetele ning oleme valmis arvesse võtma kõiki ettevõtte soove seoses finantseerimisega.

Swedbanki autoliisinguga saate oma ettevõttele mugavalt ja kiiresti soetada kas ühe sõiduki või terve autopargi. Võib valida kapitalirendi, kasutusrendi või täisteenusliisingu vahel. Lisaks saab autod ka mugavalt ära kindlustada. Meie professionaalne tugi on tagatud nii ostuhetkel kui kogu auto kasutusaja vältel.

www.swedbank.ee