

Tõnis Hintsov

Ostu- ja tarneahelate
juhtimise ühingu PROLOG
juhatuse esimees

Heido Vitsur

Presidendi
majandusnõunik

Ain Tatter

MKM teede- ja
raudteeosakonna juhataja

Lauri Lusti

ERAA TIR-osakonna
juht ja MobiCarnet
projektijuht

Martin Sylvén

Scania
pikamaaveokite
valdkonna direktor

Jaak Kivisild

Transring Tartu OÜ
juhataja ja ERAA
Nõukogu liige

Lenno Põder

Ametikoolituse
keskuse tegevjuht ja
koolitaja

Jeroen Gehlen

Logistika start-up
ettevõtja, endine TNT
tippjuht

ROAD TRANSPORT
EXEX*
AUTOVEONDUSE
OTSUSTAJAFOORUM

10. november 2016

SpaceX sündmuskeskus
Keevise 6, Tallinn

Alvar Tõruke

DSV regionaaldirektor

Põhipartner:



SCANIA

Partnerid:



NESTE



*EXEX - /execs, executives/ - juhid

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

Hea autoveonduse proff

Autoveonduse Otsustajafoorum Road Transport EXEX toimumisest on saanud juba traditsioon. Maanteetranspordi arenguid lahkav foorum leiab aset neljandat korda ja toob kokku sektori kõige aktiivsemad ettevõtjad: rahvusvahelised vedajad, siseriiklike vedude ja erivedude teostajad.

Sel aastal uurime, milline on hetkel Euroopa majandusolukord ja selle mõju Eesti logistikasektorile ning milline on prognoos 2017. aastaks. Kuuleme, millised on olulisemad veondusalast seadusandlust puudutavad uudised Brüsselist ja millised on elektrooniliste veodokumentide projekti arengud. Arutame, kuidas leida oskajaid autojuhte ja mida annaks ära teha, et tuua hakkajaid inimesi veoki rooli ning kuidas neid kõige paremal kombel koolitada. Räägime ka tehnika arengust ja juhita veokist ning innovatsioonist, mis tõenäoliselt keerab transporditööstuse pea peale.

Soovime teile asjalikke kontakte ja palju kasulikku omavahelist suhtlemist!

Korraldajate ja partnerite nimel

Endrik Randoja

Confent

Põhipartner



Partner



Partner



Partner



Programm

9.00 Registreerimine, hommikukohv ja partnerite expo

9.30 Foorumi avasõnad

Tõnis Hintsov, Ostu- ja tarneahelate juhtimise ühingu PROLOG juhatuse esimees

Endrik Randoja, Road Transport EXEX foorumi korraldaja



9.40 Majandus

Milline on Euroopa majandusolukord ja mõju Eesti logistikasektorile?

Heido Vitsur, Presidendi majandusnõunik



10.15 Seadusandlus

Millised on seadusandlikud mõjud vedajatele?

Ain Tatter, MKM teede- ja raudteeosakonna juhataja



10.45 Vaheaeg ja partnerite expo

11.15 Ekspedeerimine

Kuidas muudame koos tarneahela digitaalselt läbipaistvaks?

Alvar Tõruke, DSV regionaaldirektor



11.45 Digitaliseerimine

Millised on MobiCarnet projekti arengud?

Lauri Lusti, ERAA TIR-osakonna juht ja MobiCarnet projektijuht



12.15 Tehnoloogia

Teel juhita veokite suunas

Martin Sylvén, Scania pikamaaveokite valdkonna direktor



12.45 Lõuna

13.45 Personal

Diskussioon: Kuidas leida oskajaid autojuhte?

Jaak Kivisild, Transring Tartu OÜ juhataja ja ERAA Nõukogu liige

Lenno Põder, Ametikoolituse keskuse tegevjuht ja koolitaja



14.30 Visioon

Revolutsioon esimese ja viimase miili transporditeenuses

Jeroen Gehlen, Logistika start-up ettevõtja, endine TNT tippjuht



15.15 Autoveonduse Otsustajafoorumi Aastauhinna väljakuulutamine

15.30 Kohv, kook ja vestlus

Milline on Euroopa majandusolukord ja mõju Eesti logistikasektorile?

Heido Vitsur, Vabariigi Presidendi majandusnõunik

Heido Vitsur on on majandusteadlane ja -analüütik. Ta on töötanud LHV pangas, Arengufondis, majandusministeeriumis, Tallinna linnavalitsuses ning peaministrite Mart Siimanni ja Tiit Vähi nõunikuna. Oktoobis värskest Vabariigi Presidendi majandusnõuniku ametisse astunud Heido Vitsurilt uurisime, milline on praegu Euroopa majanduse olukord, kuidas see mõjutab kaubandust ja logistikasektorit ning küsisime, milline on tema prognoos 2017. aastaks.

Milline on praegu olukord Euroopa majanduses?

Euroopa majanduses mängivad täna rolli paljud mõjurid: põgenikud, sõjalised konfliktid ja vastastikused sanktsioonid, Brexit, paremalt ja vasakult kerkivad poliitilised jõud. Kõigele sellele vaatamata on majandusolud talutavad. Kuid kaheksa aasta tagune kriis ja pinnalekerkinud probleemid ei ole lahendatud, vaid pelgalt kontrolli all. Kui mõned riigid välja arvata, siis võlg ei vähene ja majandus pole hoogu sisse saanud. Kõige halvem

aga on see, et me ei suuda väljuda praegusest rahapoliitikast, mille tunnusteks on muuhulgas nullintress, rahatrüki poliitika jne.

Kuidas see mõjutab kaubandust ja logistikasektorit?

Rusikareegel on selline, et kui majandus kasvab, siis kaubandus ja logistika kasvavad veelgi kiiremini. Samas, kui majandus aeglustub, siis saab suurema löögi just logistikasektor. Meie transiidi ja logistikasektorit ei mõjuta täna niivõrd Euroopa majanduse stagnatsioon,



ROAD TRANSPORT
EXEX
AUTOVEONDUSE
OTSUSTAJAFOORUM



SCANIA



ROAD TRANSPORT
EXEX
AUTOVEONDUSE
OTSUSTAJAFOORUM

ROAD TRANSPORT
EXEX
AUTOVEONDUSE
OTSUSTAJAFOORUM

ecofleet
SeeMe



SCANIA



ROAD TRANSPORT
EXEX
AUTOVEONDUSE
OTSUSTAJAFOORUM

ROAD TRANSPORT
EXEX
AUTOVEONDUSE
OTSUSTAJAFOORUM

ecofleet
SeeMe



ROAD TRANSPORT
EXEX
AUTOVEONDUSE
OTSUSTAJAFOORUM

AUTOVEONDUSE OTSUSTAJAFOORUM

vaid geopoliitilised mõjurid, eeskätt sanktsioonid. Meil on ajalooliselt olnud palju just idasuunalist kaubandust ja transiitkaubandust ning nüüd on see vähenenud minimaalseks. Loomulikult on see transpordisektorile halb keskkond töö tegemiseks.

Milline on teie prognoos 2017. aastaks?

Väikest kasvu kiirenemist on prognoositud kogu käesoleva aasta jooksul, kuid aastal lõpu prognoos ei ole enam nii optimistlik kui ta oli

ei ole riskivaba ja nii majanduslikult kui ka geopoliitiliselt võib juhtuda mida tahes. Õnneks ei ole riskid nii suured, et me ei võiks loota, et tuleval aastal muutub olukord mõnevõrra paremaks kui ta oli sel aastal. Meie transpordisektori traditsioonilist tööd ida-lääne suunal ja praegust olukorda arvestades, oleks autovedajatel siiski arukas senisest intensiivsemalt otsida alternatiivseid rakendusi, sest panust olukorra imelisele paranemisele idasuunal teha ei maksa.

Meie transpordisektori traditsioonilist tööd ida-lääne suunal ja praegust olukorda arvestades, oleks autovedajatel siiski arukas senisest intensiivsemalt otsida alternatiivseid rakendusi.

veel suvel. Nii näiteks kerkib senise maailma majanduskasvu suurima mootori, Hiina, tulevikuväljavaadete kohta üha enam küsimärke. Kuivõrd Hiina annab praegu umbes poole maailma majanduse juurdekasvust, siis väga palju sõltub nende suutlikkusest praegust kasvutempot hoida. Kuid määramatus on ka teiste riikide osas küllalt suur.

Mida soovitate logistikasektori ettevõtjatele ja autovedajatele?

Tuleb arvestada, et tulev aasta

Milline saab teie fookus presidendi nõunikuna olema?

Me tegutseme seal, kus on vaja kohal olla ja soovime tegeleda pikema vaatega, mitte ainult võtta seisukohti hetkeprobleemides. Eelistame interdistsiplinaarset lähenemist, mis tähendab, et me ei vaatle majandust isoleeritult, vaid kontekstis kõige sellega, millest majanduse käekäik sõltub. Proovime keskenduda olulisele ja presidendi volituste raames ka vajadusel sekkuda.

Truck+



Kaardita tankimine Neste tanklates

- Kiire
- Mugav
- Turvaline

Kontakt: Martin Õunap / Äriklientide müügijuht

Tel: +372 628 5514 / Mob: +372 503 5630

martin.ounap@neste.com



Millised on seadusandlikud mõjud vedajatele?

Ain Tatter, MKM teede- ja raudteeosakonna juhataja

Ain Tatter räägib, millised on olulisemad veondusalased algatused Euroopa Liidus, milline on seis autoveoseaduse muudatuste menetlemisel ning samuti sellest, mis on uudist teekasutustasude ja alampalkade teemas. Otse Brüsselist jõuavad ministeeriumi kaudu teieni nende teemade kõige värskemad uudised.



Kuidas muudame koos tarneahela digitaalselt läbipaistvaks?

Alvar Tõruke, DSV regionaaldirektor

Alvar Tõruke tegutseb logistikavaldkonnas juba 1998. aastast. DSV regionaaldirektorina on tema vastutada Venemaa, kus DSV kontorid asuvad Moskvas, Sankt-Peterburgis ja Kaliningradi oblastis; Ukraina, kus asutakse Kiievis, Odessas ja Lvovis ning Valgevene, kus tegutsemiskohaks on Minsk. Paralleelselt selle vastutusalaga on Alvar ka DSV Eesti juhatuse liige.

Regionaaldirektorina on teie vastutusalas Venemaa, Ukraina ja Valgevene turg. Kuidas DSV-l nendel turgudel läheb?

Nendel turgudel on enamus asju teisiti kui see, millega me Eestis juba harjunud oleme. Meie põhimõtteks on alati olnud teha äri läänelike väärtuste järgi ja see seab arengule kohati teatud piirangud. Lisaks sellele on näiteks Valgevene majandus niivõrd palju riiklikult reguleeritud, et vabast konkurentsist ei saa rääkida.

Valgevene majandust pidurdab eelkõige rahaliste vahendite nappus, kuigi pealinnas Minskis ringi liikudes seda ei usuks - fassaad on ilus. Äri aga

sõltub sellest, kuhu parasjagu riiklikult raha suunatakse. Rahvusvaheline finantseerimine on puudulik ja laenuraha pole. Maksetähtajad ei sõltu lepingutest, vaid kliendid maksavad kuidas juhtub, millal eelarvest jälle raha eraldatatakse. Väga levinud on nn hall majandus. Igal võimalusel soovitakse maksudest kõrvale hiilida.

Ukraina suurimaks väljakutseks on korrupsioon ja must äri. Lokkab mõttelaad, et kui sa riiki ei peta, siis sa oled loll. Teiseks suuremaks probleemiks on sõjaline konflikt idas, mis vahelduva eduga kord vaibub, kord ägeneb. Ukraina seadusandlus on väga aegunud ja



selle peamiseks ülesandeks pole kunagi olnud majanduskeskkonna üldine parandamine või võrdsete tingimuste loomine, pigem vastupidi. Muudatused on hädavajalikud, aga need on väga rasked tulema. Kehtivas korras on meie jaoks mitmeid kummalisi nõudmisi, nagu näiteks kasumi näitamise kohustus arvel ning kõikide arvelduspartnerite keskpangas registreerimise nõue.

Meie fookus seal on rahvusvahelistel ettevõtetel, kellega jagame suurema tõenäosusega ühist

kompenseerivad mere- ja lennuveod, sest Aafrika, Lõuna-Ameerika ja Aasia kaubad on jätkuvalt Venemaal teretulnud. Suure löögi pani majandusele rubla kursi kahekorde kukkumine 2014. aasta lõpus. Ettevõtete suhtes on Venemaa maksuameti käitumine irratsionaalne ning suunatud eelkõige riigikassa täitmisele, selleks vahendeid valimata. Ka Venemaal teeme tööd suuremate rahvusvaheliste ettevõtetega, hoidume väga laial rindel tegutsemisest ning suurematest investeeringutest.

Kliendid tajuvad, et transport ei ole eraldi asi, vaid lahutamatu osa nende tootmis- ja müügiprotsessist.

eetilist ruumi ja sarnast arusaama. Majanduse arengutempo on otseses sõltuvuses Euroopa Liidu ja IMF'i abipakettidest. Olukorrale lisab vürtsi ka kõikuv grivna kurss, mis lisaks eelpool nimetatud põhjustele sõltub veel ka sõjategevuse aktiivsusest.

Venemaa peamiseks väljakutseks on iseenda isoleeritusse tõukamine. Üheks näiteks oli aasta alguses toimunud piiri sulgemine Poolaga. Venemaa majandust dikteerib nafta hind ja kodumaine asendustootmine. Maismaavedude vähenemist

Mida tähendab teie jaoks digitaalne läbipaistvus?

Digitaalne läbipaistvus algab sellest, kuidas on transporditeenus ajas muutunud. See ei ole enam ainult reaalne kauba liigutamine punktist A punkti B mingi teatud värvi autoga. Klient annab hinnanguid peamiselt kahes kategoorias. Üks on inimeste omavaheline suhtlus ja klapp, aga teine on nn "big data". Kõik on asunud analüüsima oma sisemisi protsesse teatud mõõdikute lõikes: kas enda tegevused on tähtaegsed,

kas kliendid maksavad tähtaegselt, kas müügikatted on õiged. Kliendid tajuvad, et transport ei ole eraldi asi, vaid lahutamatu osa nende tootmis- ja müügiprotsessist. See paneb meile kohustuse toota eeskätt suurtele klientidele andmeid, et aidata neil oma protsesse paremini juhtida. Selliste klientide jaoks muutub oluliseks näiteks see, kuidas liigub veose tellimus nende süsteemist veosekorralduse ettevõttesse, millal see on kinnitatud, millal hakkab realselt peale töö nende kaubaga, mida sellega tehakse erinevates etappides, milline on kauba hetkestaatus, millal see on kliendile üle antud jne.

Nende andmete käsitsi kokkukorjamine on suurtele ettevõtetele tohtu väljakutse, et mitte öelda sageli lausa ülejõukäiv ülesanne. Siit saabki alguse digitaalse läbipaistvuse nõue tänapäeva logistikas. Me peame olema sisuliselt reaajas võimelised jagama klientidele infot nende saadetiste staatustest. Kogu selle info pealt saavad koostööpartnerid teha järelduse, kas suhe on olnud edukas või on seal olnud kõrvalekaldeid, millised lõigud vajavad erilist tähelepanu jne. Need nn turutõukurid sunnivad tänapäevast ekspedeerimisfirmat erinevaid etappe selles protsessis kirjeldama. See omakorda on võimalik

ainult tänu kaasaegsele tehnoloogiale. Siin on vaja aru saada, et kuigi meie tuhandetest klientidest vajavad seda hetkel ehk küll ainult paarsada suurimat, siis selleks, et tagada süsteemi toimimine, peame me ühtse süsteemi kehtestama kõigile meie protsessis liikuvatele saadetistele.

Me investeerime pidevalt terminalidesse, kus toimub saadetiste skanneerimine. Meiega seotud autodel on peal jälgimisseadmed, mis annavad meile andmeid asukoha ja liikumise kohta, meie treileritel on peal jälgimisseadmed, meie vedajatel on pihuarvutid-skannerid, millega saab kliendilt võtta elektroonilise allkirja. Täna toimib see kõik juba kohalikul tasandil, aga väljakutseks on saada see toimima ka rahvusvahelistel vedudel. Tehnilised lahendused on olemas, aga kahjuks me ei suuda täna igale vedajale anda kaasa tahvelarvutit. Õnneks on vedajatel taskus nutitelefoni, kuhu võib laadida vajaliku rakenduse. Esimene versioon on juba töös ja kohe tuleb uus versioon. Digitaalne läbipaistvus ja infovahetus on klientide ja kogu tarneahela arengu poolt meile pandud kohustus ning me peame selle läbi suruma ka oma vedajate juures. Vedaja peab tagama, et tema autojuht suudab käsitleda lihtsaid funktsioone IKT-seadmetes, juht ei ole enam ainult kauba toimetaja punktist A punkti

B. Enamik vedajatest on seda endale teadvustanud ja juba täna andnud juhtide kasutusse nutiseadmed ning varustanud rahvusvahelise internetiteenusega. Roamingtasude ühtlustumisel väheneb kindlasti ka kulu andmesidele.

Uute koostööpartnerite kaasamine sellesse uude ajastusse on lihtsam kui selgitada digitaalse läbipaistvuse vajalikkust vanadele koostööpartneritele. Kõik turuosalisel veonduses peavad aru saama, et kaasaegne veoteenus on üha enam sarnanemas internetipangandusele.

Kuidas integreerite vedajat ekspedeerija süsteemidesse?

Vedajad peavad leidma uusi võimalusi efektiivsemalt tegutseda. Veok kulutab 100 km läbimiseks ikka 30 liitrit kütust, juht soovib ikka palka saada, seega tuleb sääst leida süsteemsemast mõtlemisest.

Osad väikefirmade juhid on asunud taas ise veoki rooli ja on sageli hädas oma tugiteenustega, näiteks raamatupidamine ja aruandlus. Ise roolis olev firmajuht peab õhtuti veel paberimajandusega tegelema. Autosid eeskätt liisitakse ja ei osteta välja, seega lisandub veel finantseerimiskulu. Vedamise hinnad aga pidevalt langevad.

Me näeme, et see tekitab vedajates pingeid ja majandamine

ei ole enam optimaalne. See on koht, kus me peame vedajat toetama. Meie ostujõud on mitmes punktis oluliselt suurem kui paljudel vedajatel ja seetõttu proovime mõningaid teenuseid pakkuda enda kaudu. Näiteks DSV on sõlminud kokkulepped rahvusvaheliste kütusemüügi kettidega, kelle kaudu saab vedaja osta kütust krediiti, käibemaksu tagastused jm eelised. Võime pakkuda vedajatele kuupõhist CRM-kindlustust, mis mingites piirkondades on väga atraktiivne ja ajakohane. Meile annab see kindluse, et vedajal on CRM-kindlustus olemas. Eestis pakume treilerikindlustust, mille puhul võtame väikese tasu eest vastutuse treileri eest. Oleme alustanud projektiga, kus me ostame tootjalt veokid ja rendime need juhtidele. Lisaks soodsamatele liisingutingimustele pakub see ka suuremat paindlikkust.

Meie uueks projektiks on "selfbilling". Kuna valdav osa meid teenindavatest veokitest on varustatud meie jälgimisseadmetega, siis on meil hea ülevaade sellest, mis veoki ja veostega on toimunud. Täna toimib süsteem sedasi, et aruandlus hakkab toimima alles siis, kui veok oma ringilt naaseb, juht kontorisse läheb, raamatupidaja aja leiab jne. See võib kesta pahatihti mitu nädalat. Tegelikult on meil

olemas eelkokkulepped ja täielik ülevaade sellest, mis tööd on tehtud. See võimaldab meil koostada arve vedaja eest meile endile. Seeläbi on olemas kõik eeldused selleks, et kogu protsess muutuks palju kiiremaks ja inimeste tööjõukulu väheneks. Inimesed peaksid sekkuma ainult siis, kui kusgil avastatakse hälve või esineb lahkavamus. Tõenäoliselt

saab seeläbi ka vedaja oma raha kiiremini kätte, tema halduskoormus väheneb. Meie jaoks aga muutub kogu dokumendihaldus palju kiiremaks ja odavamaks, samuti saame paremini planeerida oma rahavoogusid. Kõikide nende tegevuste kaudu muutub vedaja aina enam integreeritud osaks meie tootmisprotsessis.



AUTOMAATNE TAHHOGRAAFIINFO

Null klikki - Ecofleet laeb sõidumeeriku ja juhikaardi failid automaatselt alla läbi mobiilivõrgu. Sina saad keskenduda tähtsamatele tegevustele.

Millised on MobiCarnet projekti arengud?

Lauri Lusti, ERAA TIR-osakonna juht ja MobiCarnet projektijuht

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni tellimisel kirjutasid Tallinna Ülikooli teadlased 2014. aastal projekti uuele tarkvarale MobiCarnet. Plaan oli, et kavandatava tarkvara abiga saavad esimesed autovedajad oma autode liikumist reaalajas jälgida ja paberivabalt piiri ületada 2016. aastal. Palusime MobiCarnet projektijuhil Lauri Lustil selgitada veidi täpsemalt, mida loodav platvorm endast kujutab ja mida see paremaks muudab.

Tänased arengud mobiilside maailmas võimaldavad elada elu palju lihtsamalt, kui veel paar aastat tagasi. Nutitelefon on kättesaadav pea igaühele ja selle kasutusvõimalused ei ole veel ammenud.

ERAA poolt loodav MobiCarnet rakendus (MC) on avalik platvorm mis kasutab veondusalaseks infovahetuseks nutifoni või tahvlit. Arendusse on kaasatud Eesti ja Soome nii era- kui riigistruktuurid ning selle loomist finantseerib EL. Eesmärk on muuta see platvorm kasutatavaks mõlemas riigis nii sise- kui piiriülestel vedudel.

Andmevahetuse platvorm annab võimaluse veodokumentide elektrooniliseks koostamiseks, salvestamiseks, hilisemaks andmete kasutamiseks ja veodokumentide elektrooniliseks vahetuseks erinevate veoprotsessi osapoolte ja ka ametkondade vahel nn Single Window printsiipi järgides. Luuakse koormaruumi põhine e-dokumendi „ümbrik“. See loodav andmestik kuulub veoprotsessi osalistele ja ainult nemad saavad otsustada selle hilisema kasutamise ja infovahetuse automatiseerimise üle.

MC-st peaks saama intelligentne,



kontrollitud juurdepääsuga, rollipõhine ja standardiseeritud süsteem riigiga ning kolmandate osapooltega suhtlemiseks. Süsteemi oluline osa on hästi hallatud kasutajaõigused. Süsteem liidestub veoki tarkvaraga ja kasutab sellest saadavat informatsiooni täpse aruandluse edastamiseks.

Andmestik luuakse põhimõttel - nii palju kui vajalik ja nii vähe kui võimalik. MC võimaldab andmete omanikul ka automaatselt edastada veosepõhist informatsiooni ja aruandeid

kontrolli teostamiseks ja turvalisuse tagamiseks teel.

Pikemas perspektiivis vabaneb autojuht tema pädevust ületavast dokumendivastutusest. Talle vajalik info koorma kohta tehakse kättesaadavaks läbi nutitelefoni või tahvelarvuti.

Süsteemile lisatakse täiendavaid funktsionaalsusi (Mobi ADR - ohtlike ainete vedu teostava autojuhi e-abimees ja Mobi Footprint - saadetisepõhine ökoloogilise jalajälje arvutus). MC platvormiga saavad

MC-st peaks saama intelligentne, kontrollitud juurdepääsuga, rollipõhine ja standardiseeritud süsteem riigiga ning kolmandate osapooltega suhtlemiseks.

erinevatele veoprotsessi osapooltele näiteks geopositsioneeringu andmetest lähtuvalt. Samuti võimaldab see esitada tulevikus ka kohustuslikke aruandeid erinevatele ametkondadele.

Ametkonnad saavad kasutada MC informatsiooni reaajas, vastavalt pädevusele, kasutades seda

liidestuda ka muud arendused.

Projekti õnnestumisel lihtsustub kontrolli teostamine veokite üle ilma seda tee ääres peatamata ja avarduvad võimalused veoprotsessi eri lõikude automatiseerimiseks, mis kiirendab üldist tarneaehelat. See võimaldab säästa inimressurssi nii veondusettevõtja kui riigi teenistuses.



TRUCK OF
THE YEAR



PARIM VEOK
MAAILMAS

SCANIA

Teel juhita veokite suunas

Martin Sylvén, Scania pikamaaveokite valdkonna direktor

Scania on ülemaailmne ettevõtte, mis pakub müüki ja teenindust rohkem kui 100 riigis. Ettevõtte uurimis- ja arendusvaldkonnas töötab 3500 inimest, kelle ülesanne on arendada kõrgkvaliteedilisi tooteid ja lahendusi. Scania pikamaaveokite valdkonna direktorilt Martin Sylvénilt uurisime, kui kaugel on juhita veokid ja milline on veok 5-10 aasta pärast. Uurisime ka seda, millised on vahepealsed üleminekulahendused ja millise sammu teeb Scania uus mudel veonduse tuleviku suunas.

Scania lansseeris hiljuti uue veokimudeli. Mis on täna vedavaks jõuks veonduse valdkonnas? Millest lähtusite uue mudeli loomisel?

Veonduses, kui väga konkurentsitihedas valdkonnas, tuleb eelkõige lähtuda klientide vajadustest. Tööstust dikteerivad täna kütusesäästlikkus ja vastupidavus, mis on selgelt ka klientide põhiprioriteetideks. Uus mudel on välja töötatud just nendel alustaladel. Uus mudel demonstreerib suurt arengut väga laial spektril - kütusesäästlikkus, suutlikkus,

sõidumugavus jne.

Välise jõududena on IT ja ühenduvus võimaldanud Scania olla klientide erivajaduste puhul paindlikum. Ühenduvus tagab info kogumiseks vajaliku infrastruktuuri. Digitaliseerumine avas meile uue maailma. Kogutud infot saab kasutada tootearenduse varajastel etappidel. Näiteks välja selgitada, kas töötame üldse õige toote kallal. Info abil saab parandada pikamaa transpordi ökosüsteemi tervikuna. Optimeerides veokite kasutust ja teenuseid loome võimsamaid transpordilahendusi.



Juhita veoauto Otto sooritas just oma esimese kättetoimetuse. Kas hoiate Scianas viimastel trendidel silma peal?

Scania jälgib hoolega veonduses toimuvat. Olles pikalt selles valdkonnas töötanud, pole ma iial kogenud niivõrd kiireid ja äärmuslikke muutusi kui täna. Hoiame küll konkurentide tegemistel silma peal, kuid sisimas oleme veendunud, et juhita pikamaaveokid jõuavad teedele alles mitme aasta pärast.

Millal näeme Scania juhita veoautot?

Töötame sellel suunal juba praegu. Hetkel käib tihe koostöö kaevandusettevõtetega. Tehnoloogia on olemas, kuid rakendamine on tunduvalt keerulisem. Takistusi on tohutult palju. Juhita sõidukid nõuavad kindlat infrastruktuuri ja tugevat õiguslikku põhja (s.t. suurt hulka bürokraatiat). Rasked juhita veokid ei saa tänastel teedel liikuda. Seetõttu teeme katsetusi väga spetsiifilistes valdkondades,

Olles pikalt selles valdkonnas töötanud, pole ma iial kogenud niivõrd kiireid ja äärmuslikke muutusi kui täna.

kus on juba täna nõudlus sellisele tehnoloogiale. Samad väljakutsed kehtivad ka platooning'u puhul. Scania on valmis, aga ümbritsev maailm mitte.

SCANIA UUS VEOKITE PÕLVKOND



Kõige olulisemale ettevõttele maailmas:
Teie ettevõtte jaoks



SCANIA

Kuidas leida oskajaid autojuhte?

Jaak Kivisild, Transring Tartu OÜ juhataja ja ERAA Nõukogu liige

ERAA nõukogu otsusega 03.04.2013 moodustati töögrupp ehk Ümarlaud seadusandlusega seotud probleemide lahendamiseks. Ümarlauri koosseis on kujundatud eesmärgiga haarata maksimaalselt kõik veondusega seotud osapooled – esindatud Autoettevõtete Liit; ERAA; MKM; Maanteeamet; PPA; Tööinspeksioon; kõrgkoolid, kutseõppeasutused ja koolitusfirmad; veofirmad. ERAA Nõukogu liige Jaak Kivisild rääkis, milline ümarlauri töö seoses juhtide koolitamisega.

Millises seisus on ümarlauri töö selles osas, mis puudutab juhtide kaasamist ja koolitamist?

Esimesena püstitatud ülesandeks oli olukorra muutmine autojuhtide täiendkoolitusel: 1. Riikliku õppekava muutmine (üldiste ja autojuhile mittevajalike teemade asendamine kaasaja nõuetele vastavaga); 2. Täiendkoolituse turu korrastamine – konkreetsed nõuded koolitusfirmale tegevusloa väljastamisel; sagedase kriitika tõttu ebakompetentsuse ja teemade pealiskaudse käsitlemise osas- kehtestada lektorite

atesteerimise kord; 3. Fiktiivse koolituse võimalikkuse kaotamine (tunnistuste müük ilma koolituse toimumiseta)

Pingelise töö tulemusena kompromisside otsimisel tolelaegse MKM-i esindajaga õnnestus

2014.a. lõpuks koolituse määruses täiendkoolituse õppekava asendada uuega. Ülesande p.2 ja p.3 püstitatud koolitusturu korrastamise teematikat ei õnnestunud määruse muudatuses kajastada. Need probleemid peaksid leidma lahenduse uues autoveoseaduses (AutoVS) ja sellega



kaasnevates määrustes.

Viimase kahe aasta jooksul oleme teinud soovitusi ja muudatusettepanekuid AutoVS eelnõule selle erinevates kooskõlastuse faasides ning koostöös MKM-i ja Maanteeametiga valmistama ette ettepanekud seadusega kaasnevate uute koolituse ja koormate kinnituse määruste struktuuri ja sisu osas.

Millise rolli on endale võtnud ERAA?

kui ka Viljandi Kutseõppekeskuse nõukogus.

Mida ERAA ootab teistelt osapooltelt ja millised on arengud?

Ootame, et nii seadusandluses kui ka selle järgimisel (kontrollijate poolt) oleks selgelt määratud logistilise ahela kõigi osapoolte vastutus. Kõigi rikkumiste eest ei saa üksinda vastutada autojuht/vedaja, aegajalt eksivad ka teised osapooled. Kontrollijatelt ootaks lähtumist mõistlikkuse printsiibist, näiteks TachoScani programmi seadetes

Kui on kehtestatud nõudmised, peab ka infrastruktuur neile vastama. Tingimused turul konkureerimiseks peaksid osapooltele olema võimalikult võrdsed.

Koolitustemaatika põhjalikumaks käsitlemiseks organiseeriti ERAA initsiatiivil eelpool nimetatud Ümarlaud ning on loodud vajalikud tingimused selle läbiviimiseks. ERAA propageerib läbi oma tegevuse ja erinevate ürituste autojuhi elukutset kuni näiteks autojuhtide elustiili tutvustavate filmideni. Oleme toetanud materiaalselt, tehnika näol, kutselisi autojuhte koolitavaid kutseõppeasutusi. ERAA esindaja on nii Kehtna Kutsehariduskeskuse

on võimalik ka „tolerants 0 minutit“ häälestada mingi +/- väärtuse peale.

Kui on kehtestatud nõudmised, peab ka infrastruktuur neile vastama. Tingimused turul konkureerimiseks peaksid osapooltele olema võimalikult võrdsed (diiselkütuse aktsiis Eestis vs. Läti, Leedu, Poola). Eelnevat järgides väheneks stress vastutusrikkas autojuhi ametis, kasvaks eriala prestiiž ja väheneksid probleemid juhtide järelkasvu osas.

Milline oleks ideaalne süsteem, mis tagaks piisava juhtide pealekasvu ja ettevalmistuse?

Selguse mõttes võiks kutselise autojuhi ettevalmistuse jagada III astmeks.

I aste - juhtimisõiguse (C,D,E) omandamine autokoolis. II aste - kutselise autojuhi kutse omandamine e. esmane ametikoolitus. III aste - täiendkoolitus (kutse säilitamine) - perioodiline 35h iga 5a. järel. Täiendkoolituse probleemidest ja lahendustest oli osaliselt juba esimese küsimuse juures juttu. Lisaks tuleks märkida, et vestlustel IRU Akadeemia töötajatega ja mõningate välisriikide koolitajatega ei suuda keegi mõista, kuidas Eesti suuruses riigis saab olla 38 firmat, kes sellist koolitust pakuvad - ei jätku kvalifitseeritud lektoreid ja kuulajaid õpperühmadesse.

Loodetavasti uue seaduse ja määrusega kaasnev koolitusfirmade ja lektorite atesteerimine korrastab olukorda sellel turul. Väga olulist esmast ametikoolitust seni praktiliselt ei toimunud (v.a. üksikud erandid). Uue määruse kavandi kohaselt ja vastavuses EU direktiiviga jõustuks kõigile, kel juhuluba väljastatud alates 2009. a. septembrist 140h esmase ametikoolituse nõue. Selline koolitus nõuab kaasaegset tehnilist baasi ja kvalifitseeritud õppejõude. Õnneks on sellised võimalused olemas, näiteks Kehtnas ja Viljandis, kus EL vahendeid kaasates on rajatud kaasaegsed raskeveokite juhtide õppebaasid. Senise 100 õpilase asemel aastas oleks juba loodud keskkonna efektiivsem kasutamine kindlasti võimalik.

Kuidas leida oskajaid autojuhte?

Lenno Pöder, Ametikoolituse keskuse tegevjuht ja koolitaja

Ametikoolituse Keskuse koolitused on suunatud veoettevõtja ja autojuhi kasu saamisele ehk koolitused on võimalikult palju fokuseeritud sellele, mida transpordifirmal ja autojuhil kõige rohkem vaja on. Ametikoolituse keskuse tegevjuht ja koolitaja Lenno Pöder rääkis, milline on hetkeolukord veokijuhtide tööjõuturul, mida saaks ära teha, et tuua inimesi veokijuhi ameti juurde ja mis on sisseelamisprogramm.

Milline on olukord veokijuhtide tööjõuturul täna?

Seda teavad kõik, et autojuhte pole piisavalt. Minu käest küsitakse iga nädal, et kas meil pole mõnda hakkajat autojuhti koolitusel, kes sooviks autojuhina tööd saada. Tikutulega otsitakse taga nn „häid“ veoautojuhte. Veokijuhiks aga ei sobi igaüks, tal peab olema sisemine tõmme selle ala peale. Selliseid on tegelikkuses ikka vähe. Tänapäeval on kutselise autojuhi töö üsna keerukas - on uus tehnoloogia, mida peab oskama kasutada ning palju seaduseid, mida tuleb tunda.

Mõnedes kutsekoolides on olemas veoautojuhi eriala, kuid selle eriala omandamine võtab kaua aega ning see ei kata kaugeltki vajadust. Juhte oleks vaja kiiresti ja palju. Kaitsevägi koolitab sadu ajateenijaid aastas C ja CE kategooria juhtideks, sealt tuleks nad meelitada ametisse. Järjest enam transpordifirmasid panustab just noorte st. kogemuseta juhtide palkamisse ja väljaõppesse.

Mida olete teie ära teinud, et olukorda tööjõuturul parandada?

Minu ettevõtte tegeleb autojuhtide ametikoolitusega ning



eco
SeeMe

ROAD TRANSPORT
EXEX
AUTOVEONDUSE
OTSUSTAJAFOORUM

EXEX 2014

tööjõuprobleemi lahendamiseks oleme oma fookuse suunanud alustavate autojuhtide osakaalu suurendamisele. Me pakume noorele alustavale juhile välja sobiva töö vastavalt tema „hingesoovi järgi“, koolitame ta välja ning seejärel siirdub ta praktikale meie poolt soovitatud transpordifirmasse, kus ta ka autojuhina tööle jääb. Töökoha soovitusi anname ainult ja ainult alustajatele, mitte aga kogunud autojuhtidele. Meie eesmärgiks on koolitada kaasaegses

Milles sisseelamisprogramm seisneb?

Lühidalt tähendab see, et vedaja võtab aega ja panustab uue juhi oskuste lihvimisse. Sisseelamisprogramm peaks alati sisaldama koos kogunud autojuhiga kaasas sõitmist, eriti just välisreiside puhul. Nii kaks nädalat kuni üks kuu peaks uus juht kogunud juhiga kaasas käima. Meilt saab alustav autojuht kaasa palju uusi teadmisi ja oskusi, kuid nende kinnistamine ja seostamine päris eluga saab teoks

Sisseelamisprogrammi olemasolust sõltub, kas alustav juht peletatakse töölt minema või kujundatakse temast ustav ja pikaajaline hea autojuht.

logistikasüsteemis toimetulevaid juhte. Seda me ei saa teha üksi. Transpordifirma peab ise olema huvitatud pakkuma alustajale oma firma spetsiifikast lähtuvat väljaõpet ja see ongi meie jaoks määrav. Kui me teame, et transpordifirmas on olemas sisseelamisprogramm ja mentori abi, siis soovitame südamerahuga õpilasele seda firmat, teades, et teda ei jäeta üksi.

ikkagi vaid reaalse töö käigus. Esiteks tuleb juht viia kurssi kaasaegse veoki tehniliste nüanssidega. Teiseks peab ta olema kursis seadusandlusega ja erinevate riikide eripäradega, mida transpordifirma teab kõige paremini. Jah, see tundub jubeda tööjõu raiskamisena olukorras, kus juhte on niigi vähe. Aga samas välditakse olukorda, kus noor juht demotiveeritakse kohe esimeste reisidega, kui teda tabavad ootamatud trahvinõuded, ta ei mõista käsitleda

IT-seadmeid, ega saa hakkama veoki tehnikaga. Sisseelamisprogrammi olemasolust sõltub, kas alustav juht peletatakse töölt minema või kujundatakse temast ustav ja pikaajaline hea autojuht.

Mida veel saab teha, et tuua inimesi veoki rooli?

Mina, koos oma hea kolleegiga, käin igal aastal nii Euroopas kui ka Skandinaavias ca kahe nädalastel kaubaveoreisidel. Igal aastal on uued sihtkohad, uued sõidukid ja uued firmad, kelle kaudu me reise teeme. Me asetame end kogu aeg ise alustava autojuhi olukorda. See annab meile väga palju infot mida

peame alustavatele autojuhtidele koolitustel õpetama. Meie sõidud pole mitte ainult meie endi jaoks, vaid me tahame alustavatele autojuhtidele anda inspiratsiooni hakkamaks kutselisteks autojuhtideks. Meie Facebooki lehel võib leida põnevaid seiku meie reisidest ning uutmoodi koolitustest. Sellega loodame suurendada huvi autojuhi ameti vastu. Tegelikult meie oma noortest ei piisa, vaid tuleb leida võimalusi välismaalt autojuhtide sissetoomiseks. Praegu me parasjagu uurimegi võimalusi Ukrainast ja muudest riikidest tööjõu sissetoomiseks. Loodame ka, et ERAA võtaks suuremat rolli veoakijuhtide puuduse lahendamisel.

Revolutsioon esimese ja viimase miili transporditeenuses

Jeroen Gehlen, logistika start-up ettevõtja, endine TNT tippjuht

Ajaloos on innovatsioon tähendanud transpordile alati pöördelisi arenguid. Seekordse revolutsiooni põhjustavad muutused esimese ja viimase miili transpordis. Küsisime endiselt TNT tippjuhilt ja tänaselt start-up ettevõtjalt Jeroen Gehlen'ilt, mida see tähendab kõikidele lülidele tarneahelas, seal hulgas maanteetranspordile.

Kuidas on innovatsioon läbi aja transpordi mõjutanud?

Mitmeid sajandeid oli hobuveok peamine kaubaveo võimalus. 20. sajandil pööras masinatööstuse areng kõik pea peale. Hetkel, mil autod muutusid ka tavainimesele kättesaadavaks, muutusid hobused pelgalt hobiks. Kõigest 14 aastaga sai autost põhiline transpordivahend. Kaubamajad hakkasid pakkuma oma kulleriteenust. UPS sai alguse Ühendriikide kulleriteenuse osakondade konsolideerumisest.

Konteinerlaevade ja transpordilennukite kasutuselevõtt raputas transpordiharu veelgi enam.

Maailm kahanes silmnähtavalt. Pea igas maailma nurgas võis paki kohale toimetada juba järgmiseks päevaks. Võrdväärseks revolutsiooniks osutus interneti ja e-kaubanduse areng. Vanasti jõudsid suured kaubalaadungid esmalt jaekaupmeesteni. Nüüd jõuavad üksikud pakid otse lõpptarbijani.

Millised on arengud esimese ja viimase miili transpordis?

Esimesed postkontorid olid avatud juba 17. sajandil. Kasutame neid siiani, mis on omaette uskumatu. Ajal, mil veevärki veel ei eksisteerinud, tassisime vett ämbritega küla



ühiskaevust. Minu hinnangul on postkontorite mudel sama aegunud kui ämbritega vee tassimine. Sama kehtib pakiautomaatide kohta, mis on sisuliselt teenindajateta postkontorid. Miks peame ise oma pakkidel järel käima?

Olen vestelnud veebi-kaupmeestega, kes kasutavad kodumaiste ja rahvusvaheliste saadetiste puhul erinevat kullerfirmat. Tihtipeale peavad väiksed veebipoed käima kaupu laiali toimetamas mitmetesse erinevatesse kohtadesse.

nimeline start-up korjab saadetise üles kõigest ühe tunniga ja pakub seejuures ka pakendamisteenust. Amazon teeb samuti huvitavaid katsetusi. Amazon Flex töötab crowdsourcing'u põhisel mudelil. Igähest võib saada pakipoiss. Traditsioonilise lähenemisega transpordifirmadel läheb peagi väga raskeks.

Mida see tähendab kõikidele lülidele tarneahelas, seal hulgas maanteetranspordile?

Üleminek juhita sõidukitele on sama revolutsiooniline kui esimese auto kasutuselevõtt sada aastat tagasi. Transporditööstus keeratakse taaskord pea peale.

Sama kehtib mõnikord kaubasaajate puhul - peab tellimusi mitmest erinevast punktist ise kokku korjama, mis on võrdväärne eelnevalt mainitud veevarumisega. Naeruväärne! Vajame toimivat veevärki.

Täna kujundavad transporti start-up'id. Uber sisenes edukalt reisijateveo turule ja tegutseb nüüd aktiivselt ka viimase miili toidukulleri äris. Toidukulleri teenus kasvab tohutu kiirusega. Võrreldes pakendi kättetoimetamisega, on peagi tegu kaks korda suurema äriharuga. Shyp-i

Küsimus on veevärgi tagamises. Inimesed vajavad liikumiseks nii taksot kui ka ühistransporti. Igas linnas on üks ühistranspordi ettevõtte. Miks peaks esimese ja viimase miili jaoks kasutama erinevaid teenusepakkujaid? E-kaubandus kasvatab mahtusid, mis omakorda nõuab kullerfirmadelt suuremat konsolideerumist. Järgmine viisaastak töötab tulla äärmiselt keeruline. Autojuhid asendatakse platooning'u ja juhita sõidukitega. Investeeringud

autonoomsetesse sõidukitesse saavad olema tohutu suured, võrreldavad ühistranspordiga. Aga kellest saab teenusepakkuja? Uber, autotootjad, rendifirmad, linnad või traditsioonilised transpordifirmad? Väiksematel ettevõtetel on eriti raske sammu pidada.

Hiljuti soetas Uber 680 miljoni dollari eest isesõitvaid veoautosid arendava idufirma Otto. Suurepärane tehing, kui mõelda transpordikuludele tervikuna ja autojuhi palga suurest osakaalust selles tervikus.

Üleminek juhita sõidukitele on sama revolutsiooniline kui esimese auto kasutuselevõtt sada aastat tagasi. Transporditööstus keeratakse taaskord pea peale. Kulleri- ja transporditööstus peab hakkama kiiresti tihedat koostööd tegema. Õppige taksojuhtide kogemusest. Ärge raisake aega, nagu taksojuhid tegid. Innovatsiooni takistamine on ainult protsessi edasi lükkamine, kuid ei peata seda nagunii. Innovatsioon on vältimatu.



Auhinnatud innovaatilised lahendused hoiavad teid liikumises veelgi ökonomisemalt.



Täiuslik. Haagis. Nutikas. Transport.



Innovatsioon Sinu igapäevaseks transpordivajaduseks.

www.cargobull.ee



Schmitz Cargobull haagised – usaldusväärne teekond Teie sihtkohani. Täna ja ka tulevikus – **just more.**

Lisa Info: info@cargobull.ee

Partnerid



Raskeveokeid, liini- ja reisibusse ning tööstus- ja meremootoreid tootev 125-aastane Scania tegutseb enam kui 100 riigis. Ettevõtte panustab pidevalt tootearendusse, et pakkuda klientidele lahendusi, mis tõstavad nende töö efektiivsust ja aitavad saavutada suuremat säästlikkust kogu ühiskonna lõikes. Käesoleval aastal alustas Scania uue veokipõlvkonna turuletoomist. Scania Eesti AS-i osakonnad asuvad Tallinnas, Saueel, Tartus, Pärnus ja Rakveres ja pakuvad laias valikus teenuseid alates regulaarsetest hooldustest kuni komplektsete toote- ja teenuspakettideni. Pakume üle 30 erineva teenuse, mis toetavad transpordiettevõtteid nende sõidukiparkide haldamisel ja planeerimisel: hooldus- ja remondilepingud, juhikoolitused, digitahhograafi teenused ning sõidukite jälgimis- ja analüüsiteenused jne. Scania Finans AB Eesti filiaali kaudu korraldame ka Scania veokite finantseerimist ja kindlustamist.

www.scania.ee



Ecofleet on Eestis arendatav veebipõhine tarkvarateenus, mis aitab kasutajatel langetada autopargiga seotud kulusid ning tõsta kogu ettevõtte tulusid, andes igapäevaselt põhjaliku ülevaate ja läbipaistvuse kõigest autopargiga seonduvast nii reaajas kui ka minevikus. Täna kasutavad Ecofleeti lahendusi üle 60 000 sõiduki 6000 ettevõttes ja seda enam kui 20 Euroopa riigis. Ecofleeti eelisteks teiste telemaatikateenuste ees on kasutajad pidanud intuiitiivset kasutajaliidest, professionaalset kliendituge ning igapäevaselt täienevat funktsionaalsust, mis on ennast tõestanud nii paari sõidukiga väikeettevõttes kui ka saja autoga suurfirmades. Lisaks paljudele muudele võimalustele võimaldab Ecofleet jälgida ka töö- ja puhkeaja arvestust ning tahhograafiandmeid üle võrgu alla laadida.

www.ecofleet.ee



Neste kontsern on spetsialiseerunud kvaliteetsete ja puhtamate autokütuste tootmisele ja turundamisele. Ettevõtte toodab enamikku tähtsamaid naftatooteid ning on olulisim taastuvtoorainest toodetava diislikütuse tootja. Oleme eesmärgiks seadnud ka muude taastuvtoorainel põhinevate toodete tootmise, näiteks biokeemilised tooted. Neste on aastaid kuulunud maailma 100 jätkusuutliku firma hulka (Dow Jones). Neste turustab naftatooteid nii Soomes kui teistes Läänemere-äärsetes riikides. Soomes kuulub Neste jaamavõrku ligi 800 teenindus-, automaat- ja D-jaama. Teistes riikides on tanklaid kokku üle 200. Eestis tegutseb Neste alates 1989. aastast ning jaamade võrku kuulub 59 automaatjaama üle Eesti. TNS Emor 2015 aasta soovitusindeksi uuringu järgi on Neste klientide poolt enim hinnatud tanklakett Eestis.

www.neste.ee



The Trailer Company.

Schmitz Cargobull Eesti OÜ on rohkem kui 120 aastat tagasi Saksamaal asutatud Schmitz Cargobull AG tütarfirma Eestis. Oleme Euroopa suurim poolhaagiste tootjafirma, kelle tooted antud valdkonnas on enimmüüdud nii Eestis kui ka Euroopas. Kokku on kontsernis üle 5000 töötaja. Schmitz Cargobull AG'l on enda tütarfirmad rohkem kui 30's riigis. Tegeleme uute ja kasutatud poolhaagiste ning varuosade müügiga Eestis.

www.cargobull.ee