

Virginijus Sinkevičius

Lietuvos Respublikos ūkio ministerija

Steffen Warnke

Regiono vadovas,
„RaC International & Leasing
Companies“, „Volkswagen AG“

Jūri Tarkpea

Vyriausias vystymo vadovas,
„Ecofleet“

Plk. Itn. Eimantas Juodzevičius

Logistikos valdybos
vadovybės štabo viršininkas,
Lietuvos Kariuomenė

FLEET/MOBILITY
EXEX*
ECOMOBILITY

Ovidijus Martinonis

Apskaitų valdymo
departamento direktorius,
„ESO“

Justas Krasuckis

ACMA, CGMA,
finansų direktorius,
„Interlux“

2018 m. vasario 22 d.

„Vilnius Grand Resort“
Ežeraičių g. 2, Vilnius

Artūras Baikštys

Valymo paslaugų
departamento direktorius,
„Švaros broliai“



Volkswagen



Tomas Wigandt Hansen

Vyriausiasis ūkio valdybos
konsultantas, „Ramboll“

Darius Stankevičius

Distribucijos vadovas,
„Coca-Cola HBC Lietuva“



.....

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

Mielas dalyvi,

Šiemet „Fleet Mobility Exex“ forumas vyks šeštus metus iš eilės. Jis jau spėjo tapti tradicija, sujungiančia sprendimų priėmėjus ir pristatančia jums sektoriaus naujienas bei tendencijas.

Šį kartą kalbėsime apie ateities automobilius ir jų būsimą naudą verslo sektoriui. Pristatysime lengviesiems automobiliams galiojančias naujas sąnaudų reikšmes, kurias nuo šiol nustato WLTP standartas. Gerąsias veiklos praktikas pristatys įvairios įmonės. Taip pat kalbėsime apie Lietuvos automobilių parkų valdymo naujienas ir su mobilumu susijusias technologijas bei ekologišką automobilių parkų valdytojų požiūrį. Na, o Lietuvos kariuomenės atstovas papasakos, kaip logistika ir mobilumas valdomas kariniuose poligonuose bei operacijų metu.

Linkime jums naudingo ir įdomaus forumo!

Organizatorių ir partnerių vardu

Greta Urman

Confent LLC



Volkswagen



Programa

9.00 Registracija ir rytinė kava

9.30 Forumo pradžia

9.40 Kodėl Lietuvai reikia autonominių automobilių?

Virginijus Sinkevičius, Lietuvos Respublikos ūkio ministras



10.10 Kokios įtakos automobilių parkų formavimui turės nuo 2018 m. įsigalėję naujieji degalų sąnaudų nustatymo reikalavimai?

Steffen Warnke, Regiono vadovas,
„RaC International & Leasing Companies“,
„Volkswagen AG“



10.45 Pertrauka ir partnerių ekspozicija

11.15 Kokie globalūs iššūkiai daro įtaką automobilių parkams, darbuotojų mobilumui ir telematikos sprendimams?

Jūri Tarkpea, Vyriausiasis vystymo vadovas,
„Ecofleet“



11.45 Ekspertų diskusija: automobilių parkų ir mobiliųjų komandų valdymo gerosios praktikos

Ovidijus Martinonis, Apskaitų valdymo departamento direktorius, „ESO“

Justas Krasuckis, ACMA, CGMA, finansų direktorius, „Interlux“

Artūras Baikštys, Valymo paslaugų departamento direktorius, „Švaros broliai“

Darius Stankevičius, Distribucijos vadovas, „Coca-Cola HBC Lietuva“



12.45 Pietūs ir partnerių ekspozicija

13.45 Logistika ir mobilumas Lietuvos kariuomenėje

Plk. Itn. Eimantas Juodzevičius, Logistikos valdybos vadovybės štabo viršininkas, Lietuvos Kariuomenė



14.15 Automobilių parkų valdymo ir mobilumo ateitis

Tomas Wigandt Hansen, Vyriausiasis ūkio valdybos konsultantas, „Ramboll“



14.45 Metų automobilių parko apdovanojimai

15.00 Forumo pabaiga

Kodėl Lietuvai reikia autonominių automobilių?

Virginijus Sinkevičius, Lietuvos Respublikos ūkio ministras

Lietuva pirmoji Europoje išsprendė pavėžėjimo paslaugų lygtį ir įgyvendino transporto kodekso pakeitimus, atveriančius galimybes diegti tokias transporto paslaugų inovacijas kaip autonominiai automobiliai. Apie tai kalbamės su Lietuvos Respublikos ūkio ministru.

Praėjus pusmečiui nuo pataisų priėmimo, praktika rodo, kad verslo įmonės greitai prisitaikė prie pokyčių, o gyventojai pastebi, kad pagerėjo transporto paslaugų kokybė. Kartu buvo pasiųstas signalas užsienio investuotojams, kad Lietuva seka globalios ekonomikos raidą, reaguoja į pokyčius ir yra atvira naujovėms. Norėdami paskatinti ir išlaikyti užsienio investuotojų susidomėjimą Lietuva, privalome savo ekonomikos raidos kelią grįsti į ateitį orientuotais ilgalaikiais politiniais sprendimais. Turime ne vieną pavyzdį, kad Lietuvoje

įmanoma sukurti ir gaminti aukštos pridėtinės vertės produktus ir paslaugas. Naujosios technologijos keičia verslo modelius, žmonių bendravimą ir visuomenės pasaulėžiūrą. Politiniai sprendimai gali arba paskatinti permainas, arba pristabdyti, tačiau iššūkių išvengti nepavyks.

Vienas tokių ateinančio dešimtmečio iššūkių – autonominiai automobiliai, kurie taps susisiekimo sistemos revoliucija. JAV, Pietų Korėjoje ir kitose šalyse tokie savavaldžiai, kompiuterių valdomi, automobiliai per bandomąsias



keliones jau nuriedėjo tūkstančius kilometrų. Šių projektų ateities perspektyvos vertinamos milijardais dolerių. Mano iniciatyva buvo parengti ir Seimo priimti autonominių automobilių eksploatavimą Lietuvos keliuose reglamentuojantys teisės aktai. Tačiau ar Lietuva išdrįs įsėsti į autonominį automobilį ir pažvelgti į ateitį, kuri mūsų laukia po 20 ar 30 metų? Juk 1987-aisiais retas lietuvis įsivaizdavo, kad po

daugiau nei milijardas automobilių. Dauguma lengvųjų automobilių naudojamos 1–2 valandas per parą, tačiau ir to užtenka, kad pasaulio didmiesčių gatvėse susidarytų kilometrinės spūstys. Tačiau kodėl? Lengvuosius automobilius naudojame labai individualiai, todėl spūstyse sugaištame daug laiko, kurį galėtume skirti šeimai, draugams ar darbui. Autonominiai automobiliai – visada aktyvi transporto sistema ir visiškai kitoks

Privalumai verslui akivaizdūs: darbuotojai jausis produktyvesni, mažiau pavargę ir labiau patenkinti darbu, o darbdaviai sulauks geresnių rezultatų ir labiau motyvuotų darbuotojų. Laimės visi.

30 metų Vilniaus, Jurbarko ar Panevėžio gatvėse automobilis „Volga“ ar „Moskvič“ atrodo visai ne kaip egzotika. Taigi, kas nutiktų, jei į transporto tinklą įsiliėtų savavaldžiai automobiliai?

Geresnis susisiekimas miestuose

Šiuo metu pasaulyje yra

mobilumas, vairuotoją paverčiantis keleiviu, savo dėmesį galinčiu skirti laisvalaikio pomėgiams, poilsiui ar darbinei veiklai, o ne eismo sąlygoms stebėti.

Sumažėjusi oro tarša

Transportas yra vienas didžiausių oro taršos šaltinių. Europos aplinkos agentūra nustatė, kad oro tarša Europoje

kasmet lemia 467 tūkstančius mirčių. Savavaldžiai automobiliai pagerintų miestų gyventojų mobilumą, taip pat sumažėtų spūsčių ir kenksmingų medžiagų kiekis ore. Europos miestuose atsirastų daugiau erdvės žmonėms ir mažiau automobiliams.

Saugumas keliuose

Šiuo metu pasaulyje eismo įvykiuose žūva apie 1,2 milijono žmonių per metus. Didžiosios dalies žūčių keliuose būtų galima išvengti. Autonominių automobilių kūrėjai labiausiai akcentuoja tai, kad šiuo metu daugiausia eismo įvykių (apie 90 procentų) įvyksta dėl vairuotojo klaidos: per didelio greičio, vairavimo apsvaigus ar naudojimosi telefonu. Šiandien JAV vykstančiuose autonominių automobilių bandymuose, kuriuos prižiūri mašinų viduje sėdintys specialistai, incidentai yra didelė retenybė, o tai ženklas, kad su šia inovacija pasibaigs ir „karas keliuose“.

Autonominių automobilių nauda verslui

Daugiau našumo

Konservatyvūs skaičiavimai

rodo, kad vairavimui žmogus skiria iki 10 valandų per savaitę, o verslo vairuotojai – dar daugiau. Autonominiai automobiliai suteiks darbuotojams galimybę kelionės metu skambinti telefonu, siųsti el. laiškus, skaityti verslo ataskaitas, apmąstyti derybų taktikas ar verslo strategiją ir generuoti kūrybines idėjas.

Privalumai verslui akivaizdūs: darbuotojai jausis produktyvesni, mažiau pavargę ir labiau patenkinti darbu, o darbdaviai sulauks geresnių rezultatų ir labiau motyvuotų darbuotojų. Laimės visi.

Be to, jūsų darbuotojai, vairuodami autonominius automobilius ir dėl to mažiau pavargdami, galės daugiau laiko praleisti kelyje. Dar reikės nustatyti politiką ar reglamentus, susijusius su šia veiklos specifika, tačiau tikėtina, kad kiekvienam vairuotojui bus pratęstas leistinas vairavimo laikas.

Mažiau sunaudoto kuro

Dėl didesnio efektyvumo jūsų automobilių parkas galės sutaupyti daug kuro. Numatoma, kad iki 2050 metų komercinių lengvųjų sunkvežimių, autobusų

ir sunkiasvorių krovinių sunkvežimių degalų sąnaudos sumažės iki 18 procentų. Kadangi nelaimingų atsitikimų rizika mažėja, mažės ir transporto priemonių svoris: specialistai yra apskaičiavę, kad iki 2030 metų automobiliai taps 25 procentais lengvesni, nors ir išliks to paties dydžio. Tai leis sutaupyti iki 7 procentų degalų sąnaudų. Be to, automatinė ekologiško vairavimo technologija, kuri automatizuoja ir optimizuoja vairavimą, pavyzdžiui, įjungia kruizų valdymą ir sklandų greitėjimą bei lėtėjimą, įgalins sutaupyti dar 10 procentų degalų.

Deguonis ekonomikai

Žingsnis transporto inovacijų link įneštų daugiau deguonies verslui ir paskatintų Lietuvos ekonomikos augimą. Sudarydama palankias sąlygas ir pakviesdama savavaldžių automobilių kūrėjus, Lietuva greitai pajustų ir kitų kompanijų, ypač techninės ir programinės įrangos gamintojų, susidomėjimą.

JAV, kaip galingiausia pasaulio

ekonomika, į savavaldžių automobilių pramonę žvelgia labai rimtai. „Boston Consulting Group“ ekspertai nurodo, kad savavaldžių automobilių rinkos apimtis 2025 metais sieks 42 milijardus JAV dolerių, o 2035 metais – net 77 milijardus ir keliuose po 18 metų judės 76 milijonai savavaldžių transporto priemonių. Tiesa, neabejojama, kad pirmieji gatvėmis važinėjantys autonominiai automobiliai bus labai brangūs, todėl, matyt, jais reikės dalintis – tam puikiai pasitarnaus pavėžėjimo paslaugas teikiančios įmonės, kurioms teisinę bazę jau turime.

Šiandien esame atviri ir laisvi mąstyti, kaip Lietuvos keliai atrodys 2037 ar 2042 metais, tačiau turime ne tik svarstyti, bet ir kurti aiškia viziją, kurią galėsime įgyvendinti nuosekliais sprendimais. Pirmieji Europoje reglamentavę pavėžėjimo paslaugas ir autonominių automobilių eksploatavimą šalies keliuose, mes ir toliau galime būti sėkmingas pavyzdys kitoms šalims inovatyvaus transporto reguliavimo srityje.

Arčiau realiųjų sąnaudų: WLTP tikslina sąnaudų reikšmes

Nuo 2017 metų rugsėjo mėnesio į rinką patenkantiems naujiems lengviesiems automobiliams galioja naujos sąnaudų reikšmės, kurios nustatomos pagal naują WLTP standartą. WLTP yra pasaulio mastu suderinta lengvųjų automobilių bandymų procedūra, kuri inicijuoja visame pasaulyje vienodą bandymų metodiką, skirtą degalų sąnaudoms ir išmetamųjų dujų emisijai nustatyti.

Kas yra WLTP?

Kiek sunaudoja automobilis? Dabar su standartizuotu WLTP važiavimo ciklu Volkswagen gali atsakyti į šį klausimą daug tiksliau, nes naujoji degalų sąnaudų matavimo metodika labiau orientuota į kasdienį vairavimo stilių. Nuo 2017 metų rugsėjo mėnesio ji pakeitė NEDC standartą.

WLTP reiškia pasaulio mastu suderintą lengvųjų automobilių bandymų procedūrą. Tai taip pat reiškia pasaulio mastu suderintą lengvų krovinių automobilių

bandymų procedūrą. WLTP aprašo naują bandymų metodiką, kuri apibrėžia automobilio degalų sąnaudas. Pasaulio mastu surinktų realiųjų važiavimo duomenų pagrindu tai leidžia laboratorinėmis sąlygomis simuliuoti artimą realybei važiavimą automobiliu. Taip WLTP atsižvelgia ne tik į įvairias eismo keliuose situacijas ir greičius, bet ir į įvairius automobilio įrangos variantus bei svorio klases.

Pagrindai WLTP atsirasti

Automobilio sąnaudos gali

skirtis nuo automobilių gamintojo pateikiamų duomenų. Todėl Naujojo Europos važiavimo ciklo (NEDC) pagrindu gautų rezultatų įtikinamumas buvo seniai kritikuojamas. Dėl tos priežasties, kad realiosios sąnaudų stipriai priklauso nuo individualaus vairavimo stiliaus ir automobilio įrangos. Pavyzdžiui, nuo to, ar automobilis daug važiuoja miestu, plentu ar greitkelio. Siekiant atsižvelgti į šiuos skirtumus, iš teorinių NEDC ciklo sąlygų sukurtas dinaminis važiavimo profilis, kuris remiasi statistiniais duomenimis ir vidurkį atitinkančių naudotojų profilių analize: bendrai atsižvelgiama į didesnę pagreitėjimą, didesnę vidutinę greitį ir didesnę maksimalų greitį. O vietoje miesto ir užmieščio eismo simuliacijos dabar automobilis bandomas keturiomis skirtingo greičio fazėmis.

Šios pagal WLTP standartą išmatuotos išmetamųjų dujų ir sąnaudų reikšmės nuo 2017 metų rugsėjo 1 dienos turi būti nurodomos visiems naujai į rinką išleistiems lengvųjų automobilių modeliams ir varikliams. Tai galioja Europos ir daugybėje kitų šalių.

Dabar galima geriau įvertinti faktines kasdienes automobilio sąnaudas

WLTP labiau atsižvelgia į kasdienį važiavimo profilį nei ligšiolinis NEDC standartas. Pastarasis buvo prilyginamas sintetiniams laboratoriniams bandymams ir pirmiausia buvo skirtas įvairiems automobiliams palyginti, neatspindint realiųjų sąnaudų. Ligi šiol sąnaudų reikšmės buvo matuojamos abstrakčiomis laboratorinėmis sąlygomis, o naujoji metodika dėl pagerintų bandymų parametrų leidžia daryti tikslesnę faktinių automobilio sąnaudų prognozę. WLTP pretenduoja simuliuoti realybei artimą vairavimo stilių ir taip pasiekti gerokai realesnius rezultatus.

Naujasis WLTP standartas užtikrina bandymų rezultatus, kuriuos galima lyginti pasaulio mastu

Vienas iš pagrindinių WLTP metodikos tikslų yra vienodas įvairių pavarų rūšių, pavyzdžiui, benzino, dyzelino, SGD ar elektros, išmetamųjų dujų emisijos ir energijos sąnaudų nustatymas. Tokio paties tipo automobilis, tinkamai laikantis WLTP ciklo

matavimo procedūros, visose pasaulio dalyse bet kuriuo metu turi teikti vienodą bandymų rezultatą. Šis būtinas palyginimas taip pat reikalauja laboratorinių matavimų, todėl degalų sąnaudos ir emisija, taikant dinamišką važiavimo profilį, patikimai ir reprezentatyviai nustatomos ant bandymų stendo.

19 proc. iš jų – eismo keliuose*, todėl Europos Sąjunga iki 2020 metų nori sumažinti emisiją 20 proc.** Šis tikslas turi būti realizuojamas naudojant WLTP, nes lygiai taip pat, kaip ir degalų sąnaudos, automobilio CO2 emisija priklauso nuo modelio. WLTP leidžia pasiekti daugiau skaidrumo, lyginant įvairių automobilių energijos sąnaudas ir CO2 emisiją.

Ligi šiol sąnaudų reikšmės buvo matuojamos abstrakčiomis laboratorinėmis sąlygomis, o naujoji metodika dėl pagerintų bandymų parametrų leidžia daryti tikslesnę faktinių automobilio sąnaudų prognozę.

Realesni sąnaudų duomenys leidžia pasiekti tarptautinius klimato apsaugos tikslus ir mažiau teršti aplinką

CO2 sumažinimas yra pagrindinė automobilių tobulinimo tema. Dėl WLTP gali būti tinkamai tikrinamas tarptautinių reikalavimų dėl ribinių CO2 emisijos reikšmių laikymasis.

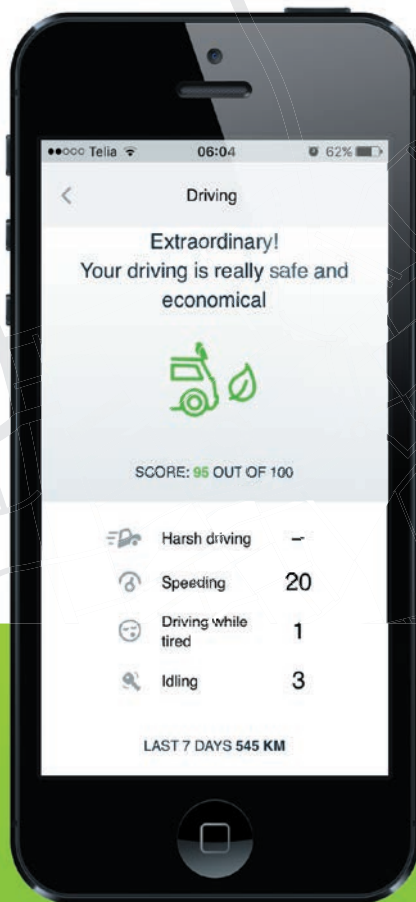
2010 metais vien tik Europos Sąjungoje buvo išmesta 4,72 milijardų tonų CO2 emisijos,

Matuojamos reikšmės nepriklauso nuo gamintojo ir automobilio tipo ir yra tendenciškai didesnės nei NEDC cikle, todėl reikėtų manyti, kad skirtingi modeliai ir jų varikliai yra optimizuoti klimato apsaugos naudai.

* *Informacija pateikta remiantis dokumentu „Mobilität der Zukunft – sicher und geprüft“ („Ateities mobilumas – saugus ir patikrintas“), „Verband der TÜV e.V.“, 2015 03 16.*

*** Informacija pateikta remiantis
Vokietijos ekonomikos instituto Kelne
2013 metais publikuotu dokumentu*

*„CO2-Regulierung für Pkw“ („Lengvųjų
automobilių CO2 emisijos reguliavimas“).*



VAIRAVIMO REITINGAS

- Įvertinkite savo darbuotojų vairavimo reitingą
- Palyginkite savo darbuotojų vairavimo reitingą

Vairavimo reitingas konkrečiu balu įvertina vairavimo stilių. Galite palyginti, kas vairuoja geriau, o kam vertėtų pasitempti. Geras vairavimo stilius užtikrina saugumą ir mažesnes išlaidas.

Vairavimo reitingas jau greitai Ecofleet sistemoje.

Kokie globalūs iššūkiai daro įtaką automobilių parkams, darbuotojų mobilumui ir telematikos sprendimams?

Jūri Tarkpea, Vyriausias vystymo vadovas, „Ecofleet“

Technologijos jau gali surinkti ir pateikti daug duomenų bei atlikti sudėtingą jų analizę, tačiau didžiausia inovacijų proceso kliūtis – žmonių gebėjimas pasitelkti naujoves ir keisti elgesį. Kalbamės su Jūri apie tendencijas, įrankius darbuotojams motyvuoti bei patirtis.

Kokie globalūs iššūkiai daro įtaką automobilių parkams, darbuotojų mobilumui ir telematikos sprendimams?

Matome vis didėjantį susidomėjimą automobilių ir kelionių dalijimusi ir tikime, kad transporto sistema, kurios didžiąją dalį sudaro nuosavi automobiliai, kardinaliai keisis.

Tik pažvelkite į automobilių aikštes, kurios visą dieną būna pilnos stovinčių transporto priemonių. Mes kalbame apie automobilių dalijimąsi, bet dėl kažkokių priežasčių šių transporto priemonių galimybės eikvojamos,

o dalijimasis automobiliais vis dar nėra reikšmingas.

Taip yra todėl, kad šiandien automobiliai vis dar nėra išmanūs ir negali vairuoti patys. Kai automobiliai taps masiškai naudojama priemone, tada ir automobilių dalijimasis taps masiniu reiškiniu.

Kita tendencija, susijusi su automobilių gamintojais, atveriančiais savo programas trečiųjų šalių tiekėjams, yra suteikti prieigą prie informacijos, kurią būtų galima pasiimti tiesiai iš gamintojų serverių be papildomos įrangos.



Įmonėms ši tendencija gali būti naudinga, jei visos jų automobilių parko transporto priemonės – iš vieno gamintojų. Tokiu atveju gaunamus duomenis būtų galima palyginti.

Tačiau reikia dar daug nuveikti, kad skirtingi gamintojai pateiktų duomenis vienu formatu ir kad tuos duomenis paskui galėtų lyginti vienus su kitais. Sunkvežimių sektoriuje standartizuojant duomenis pažengta toliausiai. Be

tai techniškai įmanoma, tačiau masinio naudojimo kol kas dar nepasiekėme.

Apibendrinant tendencijas, technologijos jau gali surinkti ir pateikti daug duomenų bei atlikti sudėtingą jų analizę, tačiau didžiausia inovacijų proceso kliūtis – žmonių gebėjimas pasitelkti naujoves ir keisti elgesį.

Vadovai gauna reikiamą informaciją apie tai, kaip vyksta darbo procesai, ir tuo remdamiesi motyvuoja darbuotojus keisti elgesį.

to, turime gerai įvertinti gaunamus duomenis, kad jie būtų naudingi imantis praktinių verslo sprendimų.

Trečioji tendencija – automobilių draudimas, kuris bus grindžiamas vairavimo elgesiu. Praėjusiais metais „Telia“ pristatė *pay-as-you-drive* produktą privatiems klientams. Tai suteikė galimybę mokėti už draudimą tik tuo metu, kai transporto priemonė buvo iš tikrųjų naudojama. Jau kuris laikas dėl pasitelkiamos telematikos

Kaip „Ecofleet“ atsakė į šias tendencijas?

„Ecofleet“ sukūrėme įrankius, darbuotojams leidžiančius efektyviau atlikti užduotis. Jau turime daugybę priemonių, tačiau darbuotojai ne visada noriai jomis naudojasi. Šios priemonės darbuotojus įgalina pasiekti daugiau, tačiau jei motyvacinė sistema neveikia, tada tai nebūtinai duos teigiamų rezultatų.

Mūsų įrankiai sukurti vadovaujantis tokiu principu: vadovai gauna reikiamą informaciją apie tai, kaip vyksta darbo procesai, ir tuo remdamiesi motyvuoja darbuotojus keisti elgesį.

Kartais toks metodas gali būti įvardijamas kaip „viena ranka glosto, kita ranka muša“, tačiau darbuotojai jo netraktuoja kaip blogo.

Taigi, kito etapo metu mąstėme, kaip sukurti įrankius, kurie motyvuotų darbuotojus keisti savo elgesį ir taip leistų jiems dirbti efektyviau be vadovo įsitraukimo. Pavyzdžiui, kaip suteikti vairuotojui grįžtamąjį ryšį, kad tai motyvuotų jį keisti savo elgesį.

Mes sukūrėme sprendimą, kuris pateikia atsiliepimus apie vairavimą ir tai daro labai paprastu būdu.

Vasarį pristatysime programą „Vairavimo balai“. Ji suteiks vairuotojui įvertinimą, pagrįstą jo vairavimo elgsena, ir pateiks atsiliepimus apie tai, kas daroma puikiai, o kur dar būtų galima tobulėti. Ši programa taip pat turės žaidybinį komponentą, kuris leis vairuotojams palyginti savo ir kitų

vairuotojų elgseną. „Leaderboard“ tikrai bus tarptautinis – nuo Baltijos šalių iki Australijos.

Kokia pirmoji bandymų patirtis?

Programos naudotojai pradėjo stebėti „Leaderboard“ ir ėmė keisti savo vairavimo elgseną. Patirtis rodo, kad trečdaliui naudotojų tai vis dar nesvarbu, trečdalis seka savo vairavimo elgesį net tiesiogiai nenaudodami programos, o likęs trečdalis yra aktyvūs programos naudotojai – jie dalijasi savo rezultatais ir po truputį įtraukia kitus.

Taigi, dabar vairuotojai yra motyvuoti tobulinti savo vairavimo elgseną ir efektyvumą. Tačiau yra du esminiai dalykai, į kuriuos būtina atsižvelgti, įgyvendinant šią programą. Pirma, šios programos pavadinimas yra „Vairavimo balai“, o ne „Vairuotojo balai“ dėl labai svarbios priežasties: mes vertiname ne žmogų, o jo elgesį už vairo. Antra, mes rekomenduojame naudoti mažus rezultatus ne bausmėms, o mokymosi galimybėms. Be to, geriausių rezultatų pasiekusius vairuotojus galima apdovanoti.

Taip, liesti galima.



Tikras meno kūrinys. Naujasis Arteon.

Mes paverčiame ateitį tikrove.



Volkswagen

Mobilumas „ESO“ procesuose

Ovidijus Martinonis, apskaitų valdymo departamento direktorius, „ESO“

„ESO“ įmonės apskaitų valdymo departamento darbuotojai mobiliai dirba nuo 2017-ųjų liepos 17 dienos. Kalbamės su Ovidijumi apie įmonės kelionę ir pasiektus rezultatus, tapus mobiliais.

Trumpai pristatykite „ESO“ mobiliąsias komandas ir automobilių parką.

„ESO“ apskaitų valdymo departamento specialistai jau daugiau nei pusmetį dirba tik mobiliai – iš viso 250 apskaitų inžinierių. Tarnybiniais automobiliais kasdien iš namų jie vyksta tiesiai pas klientus. Atsisakius pastovių darbo vietų, sumažėjo ir specialistų administracinio darbo našta – daugiau laiko ir dėmesio jie gali skirti tiesioginiam bendravimui su klientais, jų problemų sprendimui.

Su savimi departamento darbuotojai nuolat turi savaitei pakankamą skaitiklių kiekį – tai užtikrina, jog jiems rečiau tenka grįžti į biurą pasipildyti atsargų, o „ESO“ šis pokytis leido atsisakyti net 59-ių patalpų, iki tol naudotų skaitiklių saugojimui.

Dienos darbų planavimą specialistams palengvina ir tai, kad apskaitos prietaisų užsakymus imta vykdyti centralizuotai, iš anksto planuojant jų poreikį. Mums svarbu kiekviename žingsnyje elgtis atsakingai, todėl prietaisų užsakymo procedūrose visiškai atsisakėme popieriaus naudojimo.



Taip pat esame įsipareigoję sau visus tarnybinius „ESO“ automobilius sutvarkyti pagal „LEAN“ metodikoje naudojamą 5S standartą. Tai reiškia, kad visi darbuotojai tarnybinius automobilius prižiūri, tvarko ir paruošia darbui pagal 5 žingsnius: atrenka ir pašalina viską, kas nėra reikalinga darbui, darbui reikalingas priemonės visuomet laiko tokia tvarka, kad jos būtų kuo patogiau pasiekiamos, reguliariai valo ir

Prieš šią naują pristatydami visai įmonei, atlikome bandomąjį projektą, kurio metu paaiškėjo, kad neturėdami nuolatinės darbo vietos klientams darbuotojai skiria 7 proc. daugiau savo darbo laiko, taigi, į jų užklausas reaguoja greičiau ir gilinasi nuodugniau.

Nuolat ieškome būdų didinti savo darbuotojų efektyvumą, didinti reakcijos greitį, trumpinti operacijų atlikimo laiką. Tuo pat

Nuolat ieškome būdų didinti savo darbuotojų efektyvumą, didinti reakcijos greitį, trumpinti operacijų atlikimo laiką. Tuo pat metu siekiame užtikrinti specialistų pasitenkinimą ir motyvaciją tobulėti.

tvarko visą automobilį, visiems šiems darbams turi suplanuotą laiką darbo kalendoriuje, o standarto laikymosi užtikrinti atliekami reguliarūs patikrinimai.

Kada pradėjote mobilizuoti darbuotojus ir kodėl?

Apskaitų valdymo departamento darbuotojai mobiliai dirba nuo 2017-ųjų liepos 17 dienos.

metu siekiame užtikrinti specialistų pasitenkinimą ir motyvaciją tobulėti. Šis sprendimas leidžia taupyti darbuotojų laiką, daugiau jo skirti šeimai bei laisvalaikiui, geriau planuoti dienos ir savaitės užduotis.

Kokie šių atnaujinimų rezultatai?

Skaičiuojame, kad sukūrus

mobilią darbo vietą apskaitos prietaisams eksploatuoti skirtas darbuotojų laikas išaugo iki 15 proc., gerokai padidėjo darbuotojų dėmesys kiekvienam klientui, o klientai ne tik operatyviau gauna mūsų paslaugas, bet ir sutaupys, mokėdami mažesnes sąskaitas už elektrą ir gamtines dujas.




Specialistams lieka daugiau laiko asmeninėms reikmėms, kuriami efektyvesni bendravimo

su vadovais bei kolegomis modeliai, užtikrinamas greitesnis informacijos perdavimas.

Atsisakydami 3 tūkst. kv. m. ploto patalpų, sutaupėme 153 tūkst. eurų. Iš 692 „ESO“ turimų tarnybinių automobilių, 437-iuose šiuo metu yra visiškai įgyvendintas 5S standartas, tai sutaupo 7 proc. darbuotojų laiko arba 27 600 valandų per metus.



Automobilių rezervacija - dalinimasis automobiliu „carsharing“

-  Optimizuokite automobilių parką ir sumažinkite išlaidas
-  Efektyviau išnaudokite turimus automobilius
-  Aiški automobilių parko naudojimo apžvalga

Parko politika – parko valdymo pamatas

Justas Krasuckis, ACMA, CGMA, finansų direktorius, UAB „Interlux“

„Interlux“ – taitarptautinė kompanija, klientamsteikiantiaukščiausios kokybės medicinos, mokslo bei pramonės technologijas ir sveikos gyvensenos produktus. Kalbiname Justą apie atnaujintą įmonės transporto parką ir klausiame, kaip suderinti automobilių parko valdymo ir korporatyvinę strategijas.

„Interlux“ produktai yra suskirstyti į penkias pagrindines sritis: šeimos medicinos ir sveikos gyvensenos (SMG), terapijos ir vaizdų diagnostikos (TVD), mokslo ir laboratorinių tyrimų technologijų (MLT), *in vitro* diagnostikos (IVD) bei analizinės ir industrinės diagnostikos (AID).

Platus asortimentas, produktus ir veiklos sritį išmanantis pardavimų personalas, visada pasiekiamas ir pasiruošęs greitai išspręsti problemas servisas – „Interlux“ stiprybės, kurias kompanija įgijo per daugiau nei 20 sėkmingo darbo ir plėtros metų.

**Pristatykite „Interlux“
mobiąsias komandas ir
automobilių parką**

Autoparkas – tai 65 automobiliai: VW, „Audi“, „Škoda“, „Toyota“.

„Interlux“ automobilių įranga standartinė arba aukštesnio lygio. Svarbiausia yra turėti komforto paketą.

Mūsų mobiliosios komandos – patyrę ir labai gerai produktus pažįstantys vadybininkai. Jie visada pasiruošę atsakyti į klientams rūpimus klausimus ir pateikti optimalų, labiausiai kliento poreikius atitinkantį sprendimą.



Vadybininkų komandas skirstome į šešias grupes: pvz., viena grupė – vadybininkai, dirbantys su mokslo laboratorijos tyrimo projektais (dideli ir ilgalaikiai projektai, dideli vienkartiniai pirkimai), kita – šeimos medicinos vadybininkai (maži ir smulkūs kabinetai), kurie susideda maršrutus ir važinėja po kaimus bei regionų centrus, trečia grupė aptarnauja laboratorijas, pristatydamas reikiamas priemones 24/7, kiti derina viešuosius

darbuotojų, kuriems reikėjo įmonės automobilių. Tai tapo priežastimi peržiūrėti automobilių įsigijimo tvarką ir aprašyti automobilių politiką.

Įsivedėme tris automobilių lygius ir limitų sistemą. Nuo šiol darome bendrus pirkimus iš tam tikrų tiekėjų, kas generuoja efektyvumą ir taupumą: remonto ir eksploataavimo sąnaudų mažėjimą, derybinę galią pirkimo metu, patikimesnius automobilius.

Jei įmonė neturi surašytos politikos ar tvarkos, ji negali matuoti nei veiklos efektyvumo, nei kaštų.

pirkimus ir t. t. Jų darbo specifiškai ir mastai labai skiriasi, tačiau automobilių pagal veiklos specifiškai neskirstome.

Kaip susistemintote „Interlux“ automobilių parką? Kodėl ir kokius rezultatus šis veiksmas nulėmė?

Anksčiau buvo labai didelė automobilių įvairovė. Kas ką norėjo, tas tą rinkosi. Prieš kelerius metus staiga padaugėjo

Kas apibrėžta „Interlux“ automobilių valdymo politikoje?

Parko politika yra parko valdymo pamatas. Politika kuria veiklos kaštų kontrolės gaires. Jei įmonė neturi surašytos politikos ar tvarkos, ji negali matuoti nei veiklos efektyvumo, nei kaštų. Mūsų politika taikoma darbuotojams, vairuojantiems kompanijos automobilius. Ja siekiame apibrėžti bendras kompanijos transporto priemonių pirkimo ir naudojimo

taisykles, supažindinti su teisėmis ir atsakomybėmis. „Interlux“ automobilių valdymo politiką sudaro:

- automobiliai – tai įmonės turtas (prižiūra, asmeninis naudojimas ir kt.);
- draudimas (kas į tai įtraukta / franšizės taikymas: jei tai pirmas įvykis per metus, dengiame 80 proc. franšizės, jei antras ir daugiau – tik 20 proc.);
- eksploatavimas: kuras;
- GPS sistema;
- techninė prižiūra ir remontas: nuorodos į ką kreiptis;
- padangos: ekspertinė kontrolė;
- plovimai su limitais;
- rūkymas;
- parkavimas;
- naujų automobilių pirkimas arba parko formavimas ir realizavimas: automobiliai turi būti pritaikyti mūsų klimato zonai, kokybiški ir po ketverių metų išlaikyti bent 36 proc. vertės;
- komplektuojančios sistemos: kas leidžiama, o kas ne (pvz., pertvarkymas ir puošyba, variklio galingumo didinimas, t. t.);

- išskirtiniai pasirinkimai;
- keitimai / nusidėvėjimo formulė;
- TCO formulė.

Kaip suderinate automobilių parko valdymo strategiją su korporatyvine strategija?

Įmonė teikia inovatyvius ir mokslo progresą įgyvendinančius sprendimus, todėl ir automobilių parko pasirinkimas, kuris veikia iš dalies ir kaip motyvavimo priemonė, neatsilieka nuo technologinių naujovių ir suderina komforto bei saugumo sistemas su praktiškumu. Įmonė, siekdama motyvuoti savo darbuotojus ir užtikrinti jų saugumą bei komfortą kelyje, rekomenduodama automobilių markę ir modelį, įvertina įvairių gamintojų automobilių pasiūlymus ir vienu tiekėju neapsiriboja. Įmonė prioritetą teikia mūsų klimato zonai pritaikytiems, patikimiems ir vertę išlaikantiems automobiliams.

Yra kompanijų, kurios didžiuojasi bendro aptarnavimo lizingo paslauga, ir yra kompanijų, kurios kitoms įmonėms neperleidžia jokių paslaugų valdymo. Kokį sprendimą taikote jūs?

Įsigijimas: pirkimas vs nuoma. Kol kas dėl apskaitos standartų patrauklesnis yra įsigijimas finansinio lizingo būdu, nes nusidėvėjimas nėra įtrauktas į EBITDA apskaičiavimą.

Priežiūra: bandėme kelis variantus. Norėjome rasti jauną, energingą darbuotoją, kuris galėtų „apibėgti“ visą parką. Gavome pagyvenusį žmogų, kuris nespėjo to darbo atlikti. Tada perėjome prie samdomos kompanijos UAB „Nuostolių valdymas“, kuri visą parką administruoja iki šiol: atlieka visą techninę priežiūrą, suvaldo planinį remontą ir draudiminius įvykius, užsiima sudėvėtų automobilių pardavimu. Jie turi patirties, siūlo geras kainas, gali atlikti ekspertizę – taip per kelerius

metus jau pajutome sąnaudų taupą. Nors parkas auga, priežiūros sąnaudos mažėja. Žinoma, viskas pinga ir dėl standartizuotų automobilių.

Kaip motyvuoti darbuotojus tausoti automobilius?

Veikia tolimojo matymo principas. Automobiliai skirti 4 metams arba 160 tūkst. km. Kai abu rodikliai sueina, automobilį pakeičiame. Darbuotojas gauna galimybę įsigyti transporto priemonę. Tad jei tausoji ir prižiūri, turi galimybę įsigyti gerą automobilį už labai patrauklią kainą. Tokia ilgalaikė motyvacija veikia.

Gimęs pasitikintis savimi.



Nuo **18 500 €**

Naujasis T-Roc.

Mes paverčiame ateitį tikrove.



Volkswagen

Kaip efektyviai išnaudoti informaciją ir ją administruoti?

Artūras Baikštys, valymo paslaugų departamento direktorius, „Švaros broliai“

Lietuvos įmonės jau senokai puikiai supranta skaitmenizavimo būtinybę ir naudą, tačiau dažnai – ypač mažos ir vidutinės – nežino, kokias naujas technologijas įsigyti.

Kokius naujausius IT sprendimus yra įsidedgusi kompanija „Švaros broliai“, kalbamės su Artūru ir klausiamo, kaip šie sprendimai palengvina darbo procesus ir kokia jų vertė įmonei?

Šiandien niekas neabejoja, kad skaitmeninė transformacija įmonių veiklos procesus padarys skaidresnius, lengvai valdomus ir optimizuojamus. Taip pat sudarys įmonėms sąlygas akivaizdžiai padidinti produktyvumą ir sumažinti išteklių naudojimą visuose vertės kūrimo grandinės etapuose. Jau dabar skaitmeninės technologijos dramatiškai keičia įvairių prekių ir paslaugų kūrimo, gamybos ir pardavimo pobūdį.

Kokius naujausius IT sprendimus

yra įsidedgusi kompanija „Švaros broliai“? Kaip šie sprendimai palengvina darbo procesus ir kokia jų vertė įmonei?

Valymo versle svarbu greitai ir teisingai identifikuoti teikiamų paslaugų trūkumus ir girdėti klientų norus tam, kad darbų procesai būtų tobulinami ne tik tą kartą, bet ir visą paslaugų teikimo laikotarpį.

Svarstėme, koku būdu galėtume efektyviai išnaudoti informaciją ir kaip ją turėtume administruoti. Kūrėme įvairias



ataskaitas, stengėmės jas pildyti ir naudoti kasdienėje veikloje, tačiau susidūrėme su tokiais sunkumais, kaip papildomos laiko sąnaudos, duomenų trūkumas, ribotos analizavimo galimybės ir sudėtingas surinktų duomenų pritaikymas ilgalaikėje perspektyvoje. Taip atsirado poreikis skaitmenizuoti kasdienės veiklos procesus ir juos efektyvinti.

Mūsų atveju sprendimas

gavome daugiau, nei tikėjomės. „Einpix“ šiandien mums padėjo išspręsti tokius klausimus, kaip:

1. Teikiamų valymo paslaugų analizavimas įvairiais pūviais.
2. Geresnis personalo darbo efektyvumas.
3. Galimybė klientams dalyvauti vertinant paslaugų kokybę.
4. Geresnis KPI.
5. Šiuo metu esame pajėgūs

Skaitmeninė transformacija įmonių veiklos procesus padarys skaidresnius, lengvai valdomus ir optimizuojamus. Taip pat sudarys įmonėms sąlygas akivaizdžiai padidinti produktyvumą.

mus surado pirmas, per rekomendacijas. Nenorėjome nieko sudėtingo. Pagrindinis mūsų tikslas buvo paprastas sprendimas, kuris nesunkiai prigytų įmonėje ir dengtų vieną sritį – paslaugų kokybės valdymą. Vaizdinėms problemoms fiksuoti, spręsti ir valdyti nusprendėme išmėginti sprendimą „Einpix“.

Šiandien esame patenkinti mūsų pasirinktu sprendimu, nes

įvertinti problemos vietą ir šaltinį nuotoliniu būdu bei išlaikyti tiesioginę komunikaciją su klientu priimant sprendimą – tai leidžia dar greičiau ir efektyviau atlikti darbus.

6. Subrangovų, kurie atstovauja mums kituose regionuose, valdymo įrankis, ypač reikalingas tada, kai yra aptarnaujami didelio tinklo klientai.

Kaip užtikrinate paslaugos kokybę, valdydami mobiliąsias komandas? Kokius technologinius sprendimus naudojate jų efektyvumui didinti?

Mūsų versle, aptarnaujant didelius objektus, nuoseklus darbuotojų (valytojų, kiemsargių) darbo grafiko laikymasis yra ypač svarbus, jei norima išlaikyti tinkamą paslaugų kokybės lygį per numatytus laiko terminus. Už šių grafikų laikymąsi yra atsakingi objektų vadybininkai, kurie užtikrina, kad personalas laikytųsi nustatyto darbo grafiko ir terminų, kai aptarnauja jiems paskirtus objektus. Kasdien „Švaros brolių“ įmonė valo daugiau nei 300 objektų visoje Lietuvoje, todėl mums ypač svarbu, kad vadybininkai efektyviai planuotų savo darbo laiką: organizuotų planinius vizitus, kiekvienam klientui, priklausomai nuo objekto sudėtingumo, skirtų reikiamą laiko kiekį. „Ecofleet“ sistema mums suteikia galimybę įvertinti personalo maršrutų planavimą ir padėti efektyvinti jų darbo laiką – optimizuoti kelionių laikus, parinkti tinkamiausius dienos maršrutus.

Taip pat naudojame „Einpix“ sistemą neatitikimams fiksuoti ir jiems valdyti. Tai mums leidžia

garantuoti, kad visos užfiksuotos problemos bus išspręstos laiku, ir suteikia mums galimybę analizuoti mūsų paslaugų trūkumus įvairiais pjūviais bei užtikrinti, kad trūkumų šalinimas turėtų ilgalaikį poveikį.

Tokią pačią galimybę, t. y. trūkumų fiksavimą, per mūsų pritaikytus sprendimus dabar galime suteikti ir klientams, taip juos įtraukdami ir kartu skatindami palaikyti objekto švarą. Tai mums leidžia ne tik geriau girdėti klientus, bet ir užtikrinti aukštesnės kokybės paslaugas.

Kaip naudojate telemetriją, optimizuodami darbo procesus?

„Ecofleet“ suteikia galimybę administruoti žmonių darbo laiką, suprasti, kiek faktiškai laiko praleidžiama objektuose, ar teisingai planuojami maršrutai iki objektų. Tai mums leidžia ne tik efektyvinti darbo laiką, taupyti sąnaudas, bet ir detaliau įvertinti paslaugų kainodarą.

Taip pat sistemą naudojame automatizuodami kelionės lapų pildymą. Mums nereikia baigiantis mėnesiui suvesti informacijos, kur ir kas važiavo, kokį kilometrą įveikė, kiek iš jų buvo asmeninių kelionių, o kiek – darbo reikalais. Tiesiog

išsispausdiname, pasirašome ir atiduodame apskaitai. Taip gerokai lengviau ir greičiau atliekamas procesas. Laiką, kurį anksčiau

žmonės skirdavo kelionių lapams pildyti rankiniu būdu, dabar gali skirti kitiems darbams, kurie neša vertę įmonei.

Lined area for writing or notes, consisting of multiple horizontal dotted lines.

NAUJOS MOBILUMO EROS PRADŽIA



MOBILUMAS KARTU SU ALD AUTOMOTIVE

ALD AUTOMOTIVE AUTOMOBILIŲ VEIKLOS NUOMOS SPRENDIMAI
FIZINIAMS ASMENIMS PAVERS KASDIENINĮ JŪSŲ VAIRAVIMĄ PATOGESNIU,
VAŽIUOK! MES VISKŪO PASIRŪPINSIME.

ALDAUTOMOTIVE.LT

LET'S DRIVE TOGETHER



Kaip transporto parkas prisideda prie „Coca-Cola HBC“ tvarumo ir bendrovės augimo tikslų?

Darius Stankevičius, Distribucijos vadovas, „Coca-Cola HBC Lietuva“

„Coca-Cola HBC“ yra pasaulinė gėrimų pramonės lyderė tvarumo srityje, jai jau tris metus iš eilės suteiktas prestižinis „Down Jones“ indeksas.

Kaip prie bendrovės tvarumo prisideda jūsų transporto parkas?

Bendrovės transporto parkas prisideda prie visų trijų mūsų bendrovės tvarumo sričių:

- Visuomenė – labai daug dėmesio skiriame saugaus bei eco vairavimo mokymams. Kiekvienais metais apmokome apie 30% mūsų įmonės darbuotojų. Mokymai ugdo vairuotojų kultūrą keliuose bei skatina pačius darbuotojus būti pavyzdžiu kitiems.
- Aplinkosauga – siekiame, kad bendrovės automobilių parkas

būtų ne tik kuo naujesnis ir atitiktų visus šiuolaikinius standartus, tačiau tuo pačiu atspindėtų bendrovės požiūrį į aplinkosaugos svarbą. Pavyzdžiui, rinkdamiesi naujus automobilius vertiname, kiek CO2 jie išskiria į gamtą – tai vienas pagrindinių rodiklių. Beto, visi mūsų parko automobiliai atitinka Euro 6 CO2 išmetimo standartus.

- Ekonomika – prisidedame prie verslo tikslų ne tik efektyviai valdydami kaštus, bet ir laikydami Verslo etikos kodekso. Be to, pagal mūsų



bendrovės Pirkimų politiką visi mūsų partneriai pasirašydami sutartis kartu įsipareigoja laikytis tokių pačių verslo taisyklių, kaip ir mes.

Bendrovės automobiliai be abejonės yra ir jos reprezentavimo priemonė. Ar tiesa, kad „Coca-Cola HBC“ atnaujino savo transporto parką automobiliais, kurie nuo šiol žymimi „Coca-Cola Zero“ ženklų?

perduoti atitinkamai ženklindami įmonės automobilius. Taip pat suprantame, kad nepriekaištinga vairavimo kultūra yra vartotojų lūkestis mūsų darbuotojų atžvilgiu, todėl nuolat šiai sričiai skiriame daug dėmesio ir primename vairuotojams, kad jie turi būti pavyzdys keliuose bei prisidėti prie bendros visuomenės vairavimo kultūros augimo.

Siekdami, kad mūsų bendrovė augtų tvariai ir jos patiriami kaštai būtų efektyviai paskirstyti, atnaujindami automobilių parką siekiame konkurencingiausių pasiūlymų rinkoje, tačiau nuolat pabrėžiame, kad mums labai svarbus ir aplinkosaugos aspektas.

Mūsų prekybos vadybininkai didžiąją savo darbo laiko dalį praleidžia važinėdami bei lankydami klientus. Automobiliai tikrai yra pastebimi ir kartu formuoja įmonės įvaizdį, prisideda prie jos komunikacijos. Įgyvendinami mūsų verslo strategiją norime paskatinti vartotojus atkreipti dėmesį į galimybę rinktis mažai cukraus ir kalorijų turinčius produktus, todėl nusprendėme šią žinutę

Kokias dar priemones „Coca-Cola“ įmonė taiko, siekdama užtikrinti saugų mobiliųjų darbuotojų darbą?

Turime įsidiegti prevencijos sistemą, kuri leidžia identifikuoti mokymų poreikį kiekvienam vairuotojui asmeniškai, suskirstant juos į aukštos, vidutinės ir žemos rizikos kategorijas bei pasiūlant jam geriausiai tinkamus sprendimus.

Pavyzdžiui į aukštos ir vidutinės

rizikos kategoriją patenka vairuotojai, kurie per pastaruosius metus yra padarę bent vieną auto įvykį, daugiausiai kilometrų nuvažiuojantys vairuotojai, kurie neturi dviejų metų stažo ar vairuoja įmonės automobilį mažiau nei metus. Visi šie vairuotojai, bent kartą per metus dalyvauja tiek praktiniuose, tiek teoriniuose mokymuose, kurie vyksta Panevėžio vairavimo mokymo centre, specialiai tam įrengtose trasose. Vairuotojai, patekę į aukštos rizikos kategoriją, papildomai turi praeiti ir vidinius mūsų bendrovės kvalifikacijos mokymus.

Kartą per metus į svečius kviečiame lenktynininkus, kurie aplanko visus mūsų bendrovės darbuotojus ir dalinasi lenktynių ir asmenine patirtimi, kuria pozityvų vairavimo kultūros požiūrį, kurį vėliau mūsų darbuotojai skleidžia Lietuvos keliuose.

Kokia įranga naudojasi jūsų mobilieji darbuotojai?

Mūsų pardavimų vadybininkai naudoja planšetinius kompiuterius, kurie leidžia siųsti užsakymus tiesiai į pardavimų sistemą. Taip pat turime vidinę maršrutų planavimo programą. Jos

visapusiškai sujungtos ir leidžia sukurti ekonomiką atspindinčius tiek pardavimų vadybininko, tiek ir vairuotojo maršrutus. Tokia galimybė taip pat leidžia efektyviai išnaudoti tiek pardavimų vadybininko, tiek vairuotojo vežančio prekes vairavimo laiką. Maršrutas programoje sudaromas atsižvelgiant į pardavimų planą, tačiau konkretų maršrutą pasirenka pats darbuotojas. Mes dirbame greito vartojimo prekių rinkoje, kurioje įvyksta daug netikėtumų į kuriuos mūsų mobilūs darbuotojai privalo reaguoti efektyviai, todėl, galų gale, mes leidžiame jiems patiems nuspręsti, kuriuo keliu važiuoti ir kaip susiplanuoti kelionę.

Kaip jūsų automobilių parkas prisideda prie bendrovės augimo tikslų?

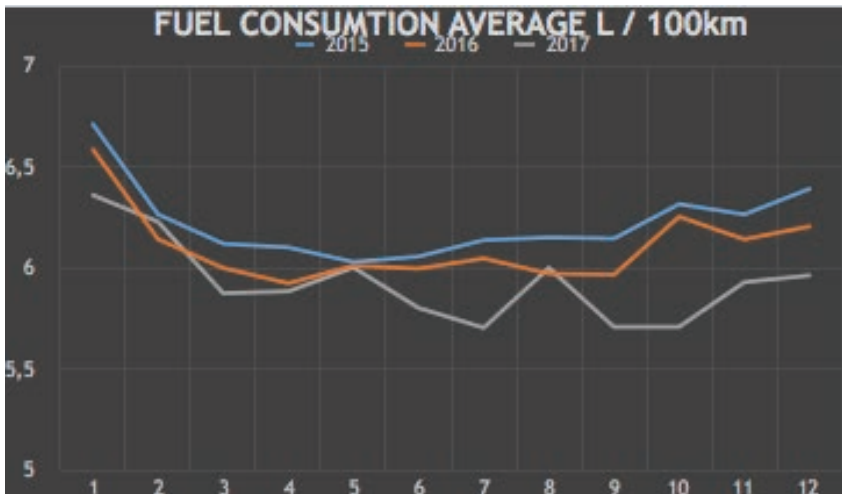
Siekdami, kad mūsų bendrovė augtų tvariai ir jos patiriami kaštai būtų efektyviai paskirstyti, atnaujindami automobilių parką siekiame konkurencingiausių pasiūlymų rinkoje, tačiau nuolat pabrėžiame, kad mums labai svarbus ir aplinkosaugos aspektas. Praėjusiais metais sutaupėme apie 27000 eur ir per du metus 9% sumažinome išmetamo CO2 kiekį.

Saugaus vairavimo motyvavimui ir vairavimo įgūdžių ugdymui į automobilius įdiegėme kameras, kurios analizuoja vairavimo stilių ir perduoda informaciją apie rizikingas situacijas į centrinę duomenų bazę. Visa tai daroma nepažeidžiant darbuotojo privatumo. Skaičiuojame šimtui kilometrų padarytų klaidų skaičių. Ataskaitose matome kiek vairuotojai kilometrų nuvažiavo ir kiek klaidų padarė. Visi bendrovės automobilių vairuotojai varžosi tarpusavyje ir tie, kurie surenka mažiausiai vairavimo klaidų – laimi tam tikrus vidinėje politikoje aprašytus prizus.

Mes nusprendėme puoselėti motyvavimo programą, kuri

pripažįsta gerus vairuotojus ir nebaudžia tų, kurių vairavimo stilių reikia tobulinti. Motyvuojant geriausius – matome rezultatų ženklų rodiklių gerėjimą. 2015 metais pradėjome su 9.8 įspėjimo 100km vidurkiu – šiai dienai turime vidutiniškai 5.2 klaidos šimtam kilometrų. O auto įvykų skaičius sumažėjo daugiau nei per pusę, kas leido sutaupyti automobilių remonto prasme.

Visi išvardinti faktoriai leidžia ne tik sutaupyti, tačiau ir užtikrinti aukščiausio lygio kokybės paslaugas. Visada galime atvykti pas klientus laiku ir laikytis duotų pažadų.



A series of 20 horizontal dotted lines spanning the width of the page, intended for handwritten notes.

Automobilių parkų valdymo ir mobilumo ateitis

Tomas Wigandt Hansen, Vyriausiasis ūkio valdybos konsultantas, „Ramboll“

1945 m. Danijoje įkurta „Ramboll“ yra pirmaujanti projektavimo sprendimų inžinerinė ir konsultacinė kompanija.

Mes dirbame visame pasaulyje. Jei reikia, galime pastatyti tiltą arba suprojektuoti miestą. Konsultuojame inžinerijos projektus. 35 šalyse, 300 biurų, turėdami 13 500 darbuotojų, mes puikiai suderiname vietos patirtį su pasaulinėmis žiniomis.

Siekiame kurti tvarią visuomenę, kurioje naujoviški ir ilgalaikiai sprendimai įmonėms, viešosioms institucijoms ir žmonėms leistų pagerinti gyvenimo kokybę ir ekonomikos augimą.

Koks yra „Ramboll“ įmonės automobilių parkas?

Mūsų jungtinis automobilių parkas (automobiliai, kuriuos mūsų darbuotojai gali užsisakyti, kuriais gali keliauti ir paskui grąžinti į automobilių stovėjimo aikštelę) turi 170 automobilių Šiaurės Europoje. Danijoje turime dar 100 automobilių vadovams.

Anksčiau mes naudojome dyzelinius automobilius. Bandėme naudoti ir ekologiškus automobilius

su „Start Stop“ sistema. Tačiau šie automobiliai mums pasirodė nepakankamai tvarūs, todėl nusprendėme pakeisti automobilių parką ir įsigyti hibridinius ar elektrinius automobilius.

Kaip jį valdote?

Aš esu „Global Facility Management Team“ (FM) vyriausiasis konsultantas. Šis padalinys organizacijai teikia



įvairias paslaugas, užtikrindamas žmonių, sistemų, vietos, proceso ir technologijų integraciją. Planuodami veiklą, visada klausiamo, ką galime padaryti, kad pagerintume ir palengvintume kasdienį darbą.

Automobilių parkų valdymas ilgainiui tapo mūsų padalinio atsakomybe. Visas pastatų priežiūros finansinis valdymas jau buvo FM atsakomybė. Tad automobilių parkų valdymo

kilometražo registravimo sistema buvo pagrįsta rankiniu duomenų pildymu: vieni darbuotojai rašydavo ant popieriaus lapelių, kiti darbuotojai turėdavo iššifruoti raštą, skambinti ir išsiaiškinti įrašus ir pan. Taip mes kasdien prarasdavome daug laiko ir „pamesdavome“ nemažai kilometrų. Šie procesai nesuteikė vertės nei mūsų konsultantams, nei padaliniams, kurie jiems turėjo padėti atlikti darbą.

Gavome užduotį sukurti sistemą, kuri atsižvelgtų į konsultantų poreikius ir galėtų pagerinti jų darbo procesą.

priskyrimas mums buvo natūrali to seka.

Kaip naudojate telemetriją ir kitas IT technologijas, valdydami automobilių parką ir mobilius darbuotojus?

Mes perėjome nuo archajinio ir analoginio automobilių parko valdymo prie modernaus ir skaitmeninio sprendimo.

Mūsų senoji analoginio tipo

Taigi gavome užduotį sukurti sistemą, kuri atsižvelgtų į konsultantų poreikius ir galėtų pagerinti jų darbo procesą. Spręsdami iššūkį, visada taikome metodą „iš apačios į viršų“, t. y. kviečiame savo konsultantus dalyvauti tobulinant procesą. Mes surenkame jų pasiūlymus, kaip galėtų tobulinti procesą, ir remdamiesi jų idėjomis, keičiame sistemą.

Apibendrintus mūsų darbuotojų

poreikius ir idėjas pristatėme rinkai ir ėmėme ieškoti, kas galėtų sukurti reikiamą sistemą. Turėjome jai kelis reikalavimus: viena – kad sistema kurtų vertę mūsų konsultantams, kita – kad ji būtų lengvai pritaikoma kitose šalyse. Šį kartą „Ecofleet“ mums pateikė geriausią sprendimą.

Kokie yra pagrindiniai jūsų laivyno ir darbuotojų mobilumo valdymo principai?

Norėtume savo darbuotojus paskatinti dažniau naudotis mūsų jungtiniu automobilių parku. Skiriame daug pastangų, kad darbuotojai rinktųsi šiuos automobilius. Mano tikslas – reklamuoti įmonės automobilius, palengvinti jų naudojimą ir administravimą.

Pastebėjome, kad kuo geresnė patirtis, tuo daugiau žmonių naudojami įmonės automobiliai. Dėl skaitmeninių programų jungtinio parko automobiliai tapo labiau mėgstami, nes su jais lengviau keliauti. Matome, kad mūsų darbuotojai taip pat sutaupo ir laiko, rinkdamiesi įmonės automobilius.

Kitas principas yra susijęs su ekologiškais automobiliais mūsų

automobilių parke. Planuojame jų įsigyti daugiau, nes tai atitinka mūsų tvarumo požiūrį ir skatina rūpintis mažesne CO2 emisija.

Su kokiais iššūkiais susiduriate, valdydami automobilių parką ir įmonės mobilumą?

Tvarumas yra vienas svarbiausių iššūkių. Vis dar sunku įtikinti mūsų konsultantus vairuoti elektra maitinamus automobilius. Šiandien Danijoje turime juos 8, tačiau šių automobilių problema ta, kad žmonės vis dar yra skeptiškai nusiteikę jų atžvilgiu: jie nėra užtikrinti, ar automobilis atlaikys visą kelionę, ar bus kur jį įkrauti kelyje.

Kitas iššūkis yra susijęs su registracijos procesu. Dabar viskas priklauso nuo skaitmeninių sprendimų. Perėjimas nuo analoginės prie skaitmeninės sistemos nesuteikia visapusiško saugumo: jei technologija sutrinka, mes susiduriame su didelėmis problemomis. Kalbu iš patirties, nes esame turėję nesėkmių, kai technologija nesuveikė.

Įvardinkite „Ramboll“ gerosios praktikos principus

Principo „iš apačios į viršų“ pasirinkimas buvo itin sėkmingas (susipažinome su darbuotojų nuomone, kaip galėtų pasirūpinti problema, prieš pradėdami ieškoti sprendimo rinkoje). Į procesą mes įtraukėme daug konsultantų, tad patys įdiegdami šią sistemą, jie automatiškai tapo jos ambasadoriais ir toliau jau rekomendavo ir mokė kitus, kaip ją naudotis.

Kitas principas – „mažiau yra daugiau“. Kuo paprastesnę sistemą galime sukurti, tuo ji bus geresnė ir labiau naudojama. Dažniausiai įmonės turi po 20 sistemų, kurias darbuotojai turi suprasti ir išmokti valdyti. Taip pat yra ir labai išmanios sistemos, kurios, mano nuomone, yra tikrai geros, bet vartotojams pernelyg sudėtingos. Taigi „mažiau yra daugiau“ principas, kurį naudojome mūsų skaitmeninei automobilių valdymo sistemai sukurti, yra mūsų sėkmė.

Lined area with horizontal dotted lines for writing.

A series of 20 horizontal dotted lines spanning the width of the page, intended for writing or note-taking.

Partneriai



Volkswagen

Kiekvienas bendrovės veiksmas turi aiškų tikslą. Šią nuostatą atspindi ir automobilių parko valdymas. Volkswagen visada parengia specifinius kliento poreikius atitinkantį sprendimą iš plačiausio industrijoje modelių pasirinkimo, individualizuotų paslaugų ir produktų, susietų bendra tapatybe. Volkswagen rekomenduoja išskirtinius techninio aptarnavimo sprendimus, kuriuos teikia tiek pilnojo ciklo serviso atstovai, tiek asmeniniai serviso partneriai. Didžiuojamės galėdami visiems Baltijos šalių klientams pasiūlyti VIENINGĄ paslaugų standartą, įtvirtintą visose trijose Baltijos valstybėse – Lietuvoje, Latvijoje, Estijoje ir užtikrinantį aukštus reikalavimus naujų automobilių pardavimui, Jūsų automobilių popardaviminių aptarnavimui, originaliųjų atsarginių dalių ir priedų tiekimui.

Mes siūlome prekių ir paslaugų asortimentą, kuris atitinka visus Jūsų verslo mobilumo poreikius ir automobilių parko reikalavimus! Volkswagen – visuomet optimalus sprendimas.

www.volkswagen.lt



„Ecofleet“ yra tarptautinė bendrovė, kurianti programinę įrangą ir teikianti GPS technologija pagrįstus transporto kontrolės ir užduočių valdymo sprendimus. Mūsų specializacija: automobilių parko optimizavimas, elektroniniai kelionių lapai ir automobilių rezervacijos sprendimai. „Ecofleet“ transporto kontrolės ir valdymo sprendimas yra vienas pirmiausių Skandinavijoje, Baltijos šalyse ir Rytų Europoje, o iš viso naudojamas daugiau kaip 22-jose pasaulio šalyse ir virš 80 000 transporto priemonių. Turime ilgametę patirtį, teikiame platų kasdienių paslaugų pasirinkimą, tačiau taip pat siūlome individualiems poreikiams pritaikytus sprendimus. Mūsų išskirtinumas – profesionalus požiūris į paslaugas ir orientacija į verslo partnerystę. „Ecofleet“ optimizuoja Jūsų darbus bei suprantamai pateikia svarbiausią informaciją ir statistiką. Rūpinamės, kad kasdienė Jūsų veikla būtų kokybiška, saugi ir efektyvi, bei turime daug vertingos patirties, kuria norėtume pasidalinti.

www.ecofleet.lt



ALD Automotive yra dukterinė Societe Generale Group įmonė, teikianti automobilių pilnos veiklos nuomos ir parko priežiūros paslaugas. Įmonė valdo daugiau kaip 1,5 mln. automobilių parką ir yra lyderis automobilių nuomos bei parko priežiūros rinkoje 4 žemynuose bei 43 šalyse. ALD Automotive Baltijos šalyse sėkmingai veikia nuo 2005 metų ir pirmąją rinkoje nuomodama daugiau nei 5200 automobilių. Klientams, pasirinkusiems ALD Automotive, yra teikiama pilno serviso veiklos nuoma su asmeniniu ir vietinei rinkai pritaikytu paslaugų paketu visose Baltijos šalyse – Lietuvoje, Latvijoje ir Estijoje. Naudodamiesi ALD Automotive profesionalios komandos patirtimi, klientai gauna geriausias paslaugas, teikiamas remiantis nusistovėjusia tarptautine praktika bei vietinės specifikos išmanymu. Įmonė padeda rasti automobilių parko kūrimo ir priežiūros sprendimus, geriausiai atitinkančius kiekvieno kliento poreikius ir lūkesčius, organizuoja veiklą nuo pat automobilių parko kūrimo strategijos iki kasdienių vairuotojų poreikių tenkinimo, didžiausią dėmesį skirdama profesionalumui ir aukštai kokybei.

www.aldautomotive.lt