

Marija Koidu

Multimodāla transporta
koordinators Baltijas valstīs,
Eiropas komisija

Aleksandrs Kočerovs

L.A.N.A. valdes
priekšsēdētājs

Tālvivaldis Vectirāns

Autosatiksmes
departamenta direktors

Indra Gromule

Starptautisko
autopārvadājumu
koordinācijas daļas
vadītāja, Autotransporta
direkcija

Andrejs Kuzņecovs

Valdes priekšsēdētājs,
Kreiss

Jonas Strömberg

Ilgspējības direktors,
Scania Group

ROAD TRANSPORT **EXEX**

2018. gada 21. novembris

Radisson Blu Latvija
Conference & Spa Hotel
Elizabetes ielā 55, Rīgā

Sandeep Kar

Stratēģiskās attīstības
direktors,
Fleet Complete

Richard Tröster

B2B pārdošanas
direktors, Centrālā un
Ziemeļeiropa, Michelin

Zigmārs Vestfāls

Stratēģiskais autoparka
vadītājs, LSG SkyChefs

ĢENERĀLPARTNERIS:



SCANIA

PARTNERI:



.....

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



Foruma laikā tiek izmantota aplikācija Worksup - tā ir iespēja uzdot jautājumus un iepazīties ar citiem foruma dalībniekiem.

1. Ievadiet [APP.WORKSUP.COM](https://app.worksup.com) telefonā vai datorā
2. Ievadiet EVENT ID: [ROAD21](#)
3. Apskatiet programmu un uzdodiet jautājumus lektoriem

Cien. dalībniek!

Road Transport EXEX - ir starptautisks kravu autopārvadājumu forums, kas notiek visās Baltijas valstīs.

Forumā apspriedīsim nozares aktuālākos jautājumus un nākotnes iespējas:

- Kādi ir Latvijas un Eiropas jaunumi kravu pārvadājumu nozares likumdošanā?
- Kā jaunas dzinēju un riepu tehnoloģijas palīdz samazināt izmaksas?
- Kā transporta apvienošana vienā tīklā var optimizēt izmaksas un uzlabot darbības efektivitāti?
- Ko klienti sagaida no kravu autopārvadājumu uzņēmumiem un kā piedāvāt viņiem labākus risinājumus?

Aicinām Jūs aktīvi piedalīties diskusijās un dibināt kontaktus ar citiem foruma dalībniekiem.

Novēlam Jums vērtīgu un idejām pilnu dienu!

Organizatoru un partneru vārdā,

Natālija Kuļčicka

Confent

Programma

9.00 Reģistrācija, rīta kafija un partneru expo

9.30 Foruma atklāšana

9.45 Eiropas Komisijas skatījums uz kravu pārvadājumu nozari Baltijā un ārpus tās

Marija Koidu, Multimodāla transporta koordinators Baltijas valstīs, Eiropas komisija



10.20 Paneldiskusija - Latvijas likumdošanas ietekme uz kravu pārvadājumu nozari

Aleksandrs Kočerovs, L.A.N.A. valdes priekšsēdētājs
Tālivaldis Vectirāns, Autosatiksmes departamenta direktors



Indra Gromule, Starptautisko autopārvadājumu koordinācijas daļas vadītāja, Autotransporta direkcija



Andrejs Kuzņecovs, Valdes priekšsēdētājs, Kreiss



11.00 Kafijas pauze un expo

11.30 Vai nākotnes dzinēju tehnoloģijas spēs nodrošināt atbilstību emisiju prasībām?

Jonas Strömberg, Ilgtspējības direktors, Scania Group



12.00 Telemātikas risinājumi: kā samazināt izmaksas, sistematizējot autoparku
Sandeep Kar, Stratēģiskās attīstības direktors, Fleet Complete



12.30 Pusdienas un partneru expo

13.30 Pareizā riepu izvēle un izmaksu optimizācija
Richard Tröster, B2B pārdošanas direktors, Centrālā un Ziemeļeiropa, Michelin



14.00 LSG Group specializēto autoparku vadības pieredze Eiropā un Latvijā
Zigmārs Vestfāls, Stratēģiskais autoparka vadītājs, LSG SkyChefs



14.30 Apbalvošana

14.45 Foruma noslēgums

Eiropas Komisijas skatījums uz kravu pārvadājumu nozari Baltijā un ārpus tās

Maria Koidu, multimodāla transporta koordinators Baltijas valstīs,
Eiropas komisija

Tuvākās nedēļas laikā Eiropas komisija pieņems svarīgus lēmumus, kas ietekmēs visus transporta nozares uzņēmumus. Maria Koidu strādā Eiropas komisijā un piedalās lēmumu pieņemšanas procesā.

Kādas ir pašreizējās svarīgākās izmaiņas EK mobilitātes pakotnē?

2017.-2018. gadā Komisija pieņēma trīs mobilitātes pakotnes saskaņā ar prioritātēm, ko Komisija izvirzījusi transporta regulējumu modernizācijai. ES Padomē un Eiropas Parlamentā dažādās sarunās ir apskatīta virkne priekšlikumu, no tiem dažos ir panākts lielāks progress, citos - mazāks. Faktiski šo pēdējo nedēļu laikā mēs gatavojamies iespējamajiem nolīgumiem Padomes decembra ministru sanāksmē, kas notiks 2018.gada 3.decembrī. Tiem vajadzētu pavērt ceļu turpmākajiem politiskajiem nolīgumiem un sarunām starp iestādēm.

Jāatzīmē, ka mēs šobrīd izjūtam milzīgu laika spiedienu. Nākamajā

pavasārī notiks Eiropas Parlamenta vēlēšanas un mēs ceram līdz tam panākt pēc iespējas vairāk politisku vienošanos.

Kādi kompromisi ir sagaidāmi?

Šodien es nevaru daudz pateikt par gala kompromisiem, pat ne par Padomes galīgo nostāju. Pašlaik notiek vēstniecības līmeņa sanāksmes un daudzas lietas vēl var mainīties, jo Austrijas Prezidentūra cenšas rast kompromisu starp dažādajām dalībvalstu interesēm.

Es ceru, ka jūsu konferences laikā mums patiešām būs labāka izpratne par iespējamiem kompromisiem tādos jautājumos kā kabotāžas noteikumi, darba ņēmēju noteikumi autotransporta nozarē un citi sociālie jautājumi autotransporta jomā.



SCANIA - LĪDERIS ILGTSPĒJĪGA TRANSPORTA RISINĀJUMOS



HVO
-90% CO₂

BIO LNG
-90% CO₂

BIO CNG
-90% CO₂

**SCANIA PIEDĀVĀ PLAŠĀKO
ALTERNATĪVO DEGVIELU
MOTORU KLĀSTU!**



BIODĪZELIS
-66% CO₂

HIBRĪDS
-92% CO₂

ETANOLS
-90% CO₂



SCANIA

Paneldiskusija – Latvijas likumdošanas ietekme uz kravu pārvadājumu nozari

Aleksandrs Kočerovs, L.A.N.A. valdes priekšsēdētājs

Tālivaldis Vectirāns, Autosatiksmes departamenta direktors

Indra Gromule, Starptautisko autopārvadājumu koordinācijas daļas
vadītāja, Autotransporta direkcija

Andrejs Kuzņecovs, Valdes priekšsēdētājs, Kreiss



Kravas autopārvadājumi Latvijā

Aleksandrs Kočerovs, L.A.N.A. valdes priekšsēdētājs

Kādas ir kravas autopārvadājumu nozares aktuālās problēmas un izaicinājumi?

Pirmais, kas nāk prātā, ir kravu apgrozījuma apjoma kritums. Galvenais iemesls tam ir sankcijas, kas ietekmē gan vietējo, gan starprobežu biznesu.

Otrā lielākā nozares problēma ir personāla trūkums - nav šoferu, kuri būtu gatavi strādāt. Kravu autotransporta vadītāja profesija netiek augsti vērtēta un jaunieši pie mums nenāk. Šajā profesijā var labi nopelnīt, bet tas nav tik vienkārši kā strādāt pie datora birojā.

Ņemot vērā to, cik grūti ir atrast darbaspēku šeit, esam priecīgi, ka Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde ir mainījusi savu politiku attiecībā uz ārvalstu darbinieku piesaisti autotransporta nozarē, kā rezultātā trešo valstu darbiniekiem šobrīd ir iespējams ļoti ātri noformēt visas atļaujas.

Tas gan ir aktuāli tiem autopārvadātājiem, kas nodrošina pārrobežu pārvadājumus, vietējā tirgus dalībnieki to nevar atļauties un viņiem jāreķinās tikai ar vietējo darbaspēku.

Kad mēs 2005. gadā dibinājām asociāciju, mūsu mērķis bija noturēt autopārvadājumu pakalpojumu cenu tirgū. Tas vairāk vai mazāk izdevās tikai 2017.gada nogalē, kad pēc visām krīzēm mēs beidzot nedaudz mainījām tirgu un paaugstinājām transporta pakalpojumu cenas. Personāla trūkums bija viens no noteicošajiem iemesliem, kas palīdzēja to izdarīt.

Kā Jūs novērtētu transporta nozares attīstību un infrastruktūru Latvijā, Lietuvā un Igaunijā?

Mūsu ceļu infrastruktūra ir tik neattīstīta, ka vidējais kravas automašīnu pārvietošanas ātrums Latvijā ir 40km/h, salīdzinājumam -

Vācijā tie ir 70 km/h. Satiksmi kavē slikti ceļi, remonts un nepārdomāti apvedceļi. Līdz ar to viena un tā paša darba izpilde Latvijā prasa divreiz vairāk laika nekā Vācijā. Attiecīgi mainās arī visas izmaksas: pieaug gan degvielas, gan laika patēriņš.

Satiksmes organizācija Rīgā ir ļoti sarežģīta ārzemju vadītājiem – tāpēc ir tik daudz gadījumu, kad kravas auto ir iestrēdzis zem tilta vai iebraucis neatļautā vietā.

Viļņā un Tallinā šis jautājums ir veiksmīgi atrisināts, ir izveidoti skaidri un ērti tranzīta ceļi. Tallinā ir ļoti funkcionāls apvedceļš, Viļņā var

Krieviju, gan ar Ķīnu. Strauji attīstās Klaipēdas osta. Lielāks iedzīvotāju skaits Lietuvā palīdz arī potenciālo darbinieku meklēšanā.

Kāds ir Jūsu viedoklis par biodegvielu un jaunajām CO2 izmešu normām?

Mūsu ekonomika ir tik vāja, ka vairākums vietējo uzņēmumu nevar atļauties iegādāties jaunas Eiro 6 normai atbilstošas automašīnas. Norma vēl nav obligāta, bet vairākas valsts struktūras jau norāda šo prasību iepirkumos.

Biodegviela ir jautājums, ko aktīvi lobē neliela aktīvistu grupa.

Mūsu ceļu infrastruktūra ir tik neattīstīta, ka vidējais kravas automašīnu pārvietošanas ātrums Latvijā ir 40km/h, salīdzinājumam – Vācijā tie ir 70 km/h.

izbraukt caur centru, netraucējot pārējiem satiksmes dalībniekiem un nebloķējot transporta kustību.

Arī valsts pārvaldes sistēma igauņiem ir labi sakārtota: atļaujas un iesniegumus apstrādā elektroniski, tas mazina cilvēcisko faktoru un paātrina visus procesus. Mums vēl ir diezgan tālu līdz šim līmenim.

Savukārt Lietuvas tirgus ir lielāks, ir attīstīts tranzīts: Lietuvas ostas veiksmīgi sadarbojas gan ar tuvākajiem kaimiņiem – Poliju un

Rapsis ir atjaunojamais enerģijas avots, bet ir jānovērtē biodegvielas efektivitāte un piesārņojuma mazināšanas efekts salīdzinājumā ar kaitējumu, ko tas nodara videi un samazināto dzinēja ekspluatācijas laiku.

Automašīnas, kas brauc ar biodegvielu, ir stipri dārgākās apkalpošanā: palielinās degvielas patēriņš un remonta darbu izmaksas.

Sanāk, ka mūsu izmaksas tiek palielinātas, lai kāda interešu grupa gūtu labu peļņu.

**IETAUPIET DEGVIELU,
SAGLABĀJOT AUGSTU
NOBRAUKUMA
LĪMENI**

JAUNUMS



RIEPAS MICHELIN X[®] MULTI[™] ENERGY[™]
ENERGOEFEKTIVĪTĀTE, NOBRAUKUMS, DROŠĪBA
DAUDZPUSĪGAI IZMANTOŠANAI



**SAMAZINIET
DEGVIELAS
PATĒRĪNU**
līdz -1,2 l/100 km.*



NOBRAUKUMS
Tāds pats nobraukums kā
MICHELIN X[®] MULTIWAY[™] 3D
sērijas riepām



DAUDZPUSĪGUMS
Lieliska spēkrata vilkme visā
riepas ekspluatācijas laikā



DROŠĪBA
Nevainojama spēkrata
sākere visā riepās
ekspluatācijas laikā

Uzziniet vairāk par mūsu riepu tehnoloģiju: trucks.michelin.eu

*Aprēķini iegūti, izmantojot transportlīdzekļu patērētās enerģijas aprēķināšanas rīku (VECTO) spēkratiem ar MICHELIN X[®] MULTI[™] ENERGY[™] Z un D 315/70 R 22.5 riepām, salīdzinot ar spēkratu ar MICHELIN X[®] MULTIWAY[™] 3D XZĒ un XDE 315/70 R 22.5 riepām.



MICHELIN

Vai nākotnes dzinēju tehnoloģijas spēs nodrošināt atbilstību emisiju prasībām?

Jonas Strömberg, ilgtspējības direktors, Scania Group

Kāds ir Scania statuss saistībā ar alternatīvo degvielu smagajā transportā un kādi ir Jūsu nākotnes plāni?

Iesākumā mums vajadzētu aplūkot tendences, kas virza transporta nozari un Scania ilgtspējīgākas un alternatīvas degvielas izmantošanas virzienā. Skaidrs, ka siltumnīcas efektu izraisošās gāzu emisijas ir pirmais iemesls. Lielākā daļa nozaru maina savus paradumus, lai samazinātu siltumnīcas efektu izraisošās gāzu emisijas, kamēr transporta nozarē joprojām pieaug naftas izmantošana un šeit CO2 emisijas pieaug straujāk nekā citās nozarēs. Varētu teikt, ka nonākam “slikto zēnu” lomā. Faktiski, lai sasniegtu Parīzes mērķus, mums katros 10 gados SEG emisijas ir jāsamazina uz pusi, kā tas skaidri norādīts IPCC (Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes) jaunākajā ziņojumā. Tas nozīmē, ka šobrīd ir svarīgi sākt ieviest risinājumus oglekļa dioksīda

emisiju samazināšanai.

Otrs nozīmīgākais faktors ir pilsētas. Gaisa kvalitāte lielākajā daļā lielpilsētu visa pasaulē ir ļoti slikta. Dažkārt pat 80% emisijas daļiņu nāk no lieljaudas transporta – kravas automašīnām un autobusiem.

Aplūkojot lieljaudas (HD) transportu un iespējas, kas mums šeit ir pieejamas, ir svarīgi pieminēt, ka lieljaudas kravas automašīnas un autobusi nav automašīnas, un politiķi un plašsaziņas līdzekļi to bieži sajauc.

60 un vairāk tonnu smaga transportlīdzekļa, kas reizēm tiek nodarbināts pat 24h diennaktī, ekspluatācija ir būtiski atšķirīga no vienkāršas privātas vieglās automašīnas, kas tiek lietota vien pāris stundu dienā, tādēļ pārejai uz elektrifikāciju šajā nozarē ir nepieciešams daudz ilgāks laiks.

Mēs varam elektrificēt atsevišķas nozares daļas, pilsētas



autobusu segmentu un atsevišķos gadījumos arī kravas automobiļu ekspluatāciju, piemēram, elektriskās automaģistrāles, kas pašlaik tiek testētas Zviedrijā.

Tuvākajā nākotnē lielākajai daļai šīs nozares būs nepieciešams meklēt vēl kādu risinājumu, lai samazinātu oglekļa emisijas.

Te nu mēs nonākam pie alternatīvās degvielas risinājumiem. Alternatīvā degviela mums var dot iespēju sasniegt tādas pašas izmaksas uz vienu kilometru kā dīzeļdegvielas izmantošana. Tas ir viens no nozīmīgākajiem

vairākas atšķirīgas tehnoloģijas un risinājumi. Šie risinājumi katrā situācijā atšķirsies. Scania, balstoties uz mūsu moduļu koncepciju, ir izstrādājusi izmaksu ziņā efektīvus alternatīvus risinājumus visiem kravas automobiļu un autobusu lietojumiem. Mums ir lielākais alternatīvo spēkstaciju tirgus.

Gāze ir viena no vairāk lietotajām degvielām ar komerciālām ekspluatācijas izmaksām. Tā ir arī tīrāka nekā Euro6. Pasaulē gāzes cenas ir samērā pievilcīgas. Scania piedāvā ar biogāzi darbināmas kravas automašīnas/autobusus. Tā ir laba degviela pārmaiņām: jūs

ES ir vairāk nekā 25 MHa pamestas lauksaimniecības zemes, ko varētu izmantot biodegvielas ražošanai, radot vietējās darbavietas un vietējo energodrošību.

faktoriem gan Scania uzņēmumam, gan arī mūsu klientiem, jo, kamēr mēs nevarēsim padarīt alternatīvās degvielas izmantošanu konkurētspējīgu ar dīzeļdegvielu, tikmēr tās pielietojums nebūs plašs.

Pat, ja daudzi par to sapņo, tomēr transporta nozare nekad nespēs kļūt ilgtspējīga, izmantojot tikai vienu tehnoloģiju. Bieži parādās “gada tehnoloģijas”, kuras noteiktu laika periodu tiek plaši apspriestas, taču, lai nonāktu pie rentabla un ilgtspējīga komerciālā transporta visās valstīs un transporta nozares segmentos, mums ir nepieciešamas

varat sākt ar dabasgāzi un vēlāk pāriet uz biogāzi, tādējādi padarot savu darbību patiešām ilgtspējīgu.

Šobrīd ar mūsu plašo gāzes portfeli, tai skaitā arī tālsatiksmes autobusu un 410 zirgspēku gāzes dzinēju pārvaldājumiem, mēs varam rentabli pārvaldīt lielāko daļu transporta lietojumu.

Ar mūsu partneriem enerģētikas jomā mēs varam pārstrādāt pilsētas atkritumus tīrā biogāzē vietējiem transportlīdzekļiem. Biogāze ir viens no viedākajiem un efektīvākajiem veidiem kravas

automobiļu izmešu samazināšanai, reizēm CO2 samazinājums pat pārsniedz 200%! Tā kā 95% no visiem globālajiem atkritumiem joprojām nonāk atkritumu poligonos, tad šis ir patiesi ilgtspējīgs risinājums. Zviedrijā mums šobrīd ir 91% biogāzes tīkla, tātad - gandrīz pilnīga ilgtspēja.

Biodīzeļdegviela Eiropā ir īpaši populāra degviela. Tā ir šķidra un to var izmantot gandrīz visos pašreizējos dīzeļdzinējos. HVO (hidrogenēta augu eļļa) ir sintētiskā dīzeļdegviela (ļoti līdzīga biodīzeļdegvielai). Ja kāda iemesla dēļ jums trūkst HVO vai biodīzeļdegvielas, jūs vienmēr varat pāriet uz dīzeļdegvielu.

Lielā mērā biodīzeļdegviela, HVO un gāze ir komerciāli un pievilcīgi zaļie risinājumi, kurus mēs varam pielietot šeit un tagad. Mēs cenšamies nodrošināt klientiem pilnu komplektu: transportlīdzekli, degvielas uzpildes stacijas un degvielu. Tāpēc ir gudri sadarboties ar vietējām degvielas kompānijām, ko mēs vienmēr cenšamies darīt.

Pasaulē plašāk izmantotā biodegviela ir etanols. Gandrīz katra valsts jau ražo etanolu. Scania izveidoja savu pirmo etanola dzinēju jau 1916. gadā. Zemās ražošanas izmaksas padara to par labu alternatīvo degvielu. Visbiežāk etanols tiek sajaukts ar benzīnu. Scania to izmanto dīzeļmotorā, kas ir piemērots braukšanai ar tādu pašu efektivitāti kā parastais dīzeļdzinējs. Mūsu jaunākais papildinājums ir 410 zs etanola dzinējs smagākiem

lietojumiem.

Hibrīdēšana ir veids, kā padarīt esošos dzinējus un piedziņas efektīvākus. Automašīnām tiek pievienota hibrīda elektriskā piedziņa. Scania produkti ir kā "LEGO rotaļlietas" - viss ir modulārs. Mēs esam sākuši ar pilsētas / piepilsētas autobusiem un kravas automobiļiem, bet mūsu modularizētā hibrīda elektropiedziņas sistēma ir pielāgota visiem nākotnes kravas automobiļiem un autobusiem. Tagad ir pieejama arī mūsu pirmā spraudsavienojuma kravas automašīna, kas nodrošina klusu piegādi sensitīvām pilsētu teritorijām.

Tehniski nav grūti uzražot elektrisko transportlīdzekli, taču sarežģītā daļa padarīt to par patiesi rūpniecisku - un garantēt servisu, kvalitāti, darba laiku un detaļu piegādi. Tas ir tas, ko mēs vienmēr cenšamies sasniegt Scania. Klientam ir jāspēj uzticēties savam alternatīvajam / elektriskajam hibrīda produktam, tāpat kā jebkuram citam produktam.

Aplūkojot hibrīda / elektrisko tehnoloģiju, autobusu segments faktiski virza inovācijas. Pilsētas meklē tīrus risinājumus, tādēļ autobusu attīstība bieži ir ar augstāku prioritāti nekā kravas automašīnu risinājumi. Līdz šim hibrīda transmisija ir pielāgota kravas automašīnām un atkritumu savācējiem. Hibrīds balstās uz enerģijas taupīšanu, it īpaši bremzējot, tādēļ, jo lielāku vidējo

ātrumu saglabāsiet, jo vairāk enerģijas ietaupīsiet. Hibrīdu transportlīdzekļi bieži tiek lietoti pilsētas centrā, kas patiesībā nav labākā vieta, jo daudz labāk tie strādā piepilsētās un reģionālās satiksmes plūsmā, kur vidējais ātrums ir lielāks - šādā vidē hibrīda autobusiem var novērot pat līdz 25% lielu degvielas ekonomiju.

Mūsu modulārā pieeja ļauj mums izmantot hibrīdu kopā ar alternatīviem enerģijas avotiem, piemēram, biodīzeļdegvielu un HVO risinājumiem, tādējādi samazinot emisijas par vairāk nekā 90%.

[Valstis savā infrastruktūrā pielāgos un atbalstīs dažādas tehnoloģijas. Uzņēmumiem, kas veic starptautiskus kravu pārvadājumus, var būt diezgan sarežģīti vadīt alternatīvās degvielas transportlīdzekļus, jo to pieejamība dažādās valstīs var atšķirties](#)

Katra valsts vēlas izkļūt no naftas atkarības un tās vietā izmantot vietējo degvielu. Biodīzeļdegviela pašlaik ir lielākā degviela Eiropā un gāzes degvielas uzpildes stacijas (gan šķidrās, gan saspīestās gāzes) var atrast gandrīz visās valstīs. Pāreju uz gāzi stingri nosaka Eiropas tiesību akti, taču mēs arī vēlētos redzēt spēcīgāku atbalstu vietējām biodegvielām, piemēram, etanolam un biodīzeļdegvielai. ES ir vairāk nekā 25 MHa pamestas lauksaimniecības zemes, ko varētu izmantot biodegvielas ražošanai, radot vietējās darbavietas un vietējo energodrošību.

Raugoties uz priekšu līdz 2030. gadam, ir skaidrs, ka mēs paļaujamies uz alternatīvo degvielu lielaudas nozarē. Elektrifikācijai būs arvien nozīmīgāka loma pilsētas autobusus, atkritumu savākšanas un sadales mašīnās un dažās e-maģistrālēs.

[Vai Jūs jūtaties ērti visas šajās tehnoloģijās?](#)

Pat ļoti. Daudzi no šiem risinājumiem jau šobrīd var konkurēt ar dīzeļdegvielu. Transportlīdzekļu izmaksas ir diezgan līdzīgas. Biznesa gadījumā galvenokārt izšķirošās ir degvielas izmaksas vietējā tirgū. Degvielas izmaksas galvenokārt ir saistītas ar vietējo politiku. Tehnoloģijas šeit nav šķērslis. Piemēram, 83% no Zviedrijas autobusu pārvadājumiem tiek izmantota fosilā degviela. Tas ir lētāks un tīrāks risinājums! Fosilās degvielas oglekļa nodoklis ir nedaudz lielāks nekā atjaunojamiem enerģijas avotiem, tas ir labs veids, kā pakāpeniski atteikties no naftas produktiem. Pilsētu mēri vēlas, lai būtu tīras pilsētas, tāpēc bieži tiek pieprasīti tādi transporta pārvadājumi, kam ir zems oglekļa dioksīda emisiju līmenis, kas ir labi. Lielbritānija ir vēl viens lielisks piemērs. Šeit mēs esam pieredzējuši lielus panākumus ar biogāzes autobusiem un kravas automobiļiem.

Gāzes pieejamība Baltijas reģionā padara to par labu risinājumu. Skandināvijas kravas automašīnās jau tiek izmantota

Telemātikas risinājumi: kā samazināt izmaksas, sistematizējot autoparku

Sandeep Kar, stratēģiskās attīstības direktors, Fleet Complete

Kādas ir uzņēmējdarbības modeļa izmaiņas, kas izceļ komerciālo transportlīdzekļu ekosistēmu un kā rezultātā rodas izaugsmes iespējas visām nozares dalībnieku grupām?

Vislielākās pārmaiņas komerciālo transportlīdzekļu nozarē ir saistītas ar kravas automašīnu pārveidošanos no produkta uz pakalpojumu.

Smagās mašīnas pēdējo 100 gadu laikā ir bijis produkts. Pēc sākotnējā pirkuma veikšanas jūs varējāt izlemt, ar ko jūs tām darāt. Tagad regulu dēļ un nozares sarežģītības dēļ attiecības ar klientu nebeidzas pēc pirkuma. Kravas automašīnas ir kļuvušas par pakalpojumu loģistikas, diagnostikas, drošības u.c. jomās.

Tomēr citās nozarēs, kurās ir notikušas tādas pašas pārmaiņas, ir notikusi otrā transformēšanās: pakalpojums kļūst par risinājumu. Tas pats notiks komerciālo

transportlīdzekļu ekosistēmā. Transportlīdzeklis sāks risināt tādas problēmas kā vadītāju trūkums un, piemēram, samazinātas jaudas izmantošana.

Kā koncentrēties uz komerciālo transportlīdzekļu īpašuma kopējām izmaksām un kā savienojumu tehnoloģijas ļauj autoparkiem ne tikai ietaupīt naudu, bet arī pelnīt naudu?

Ja mēs samazināsim īpašuma kopējās izmaksas līdz sākotnējām izmaksām vai transportlīdzekļa iegādes cenas un dzīves cikla izmaksām, tad tā būs pēdējā vieta, kur telemātikai varētu būt liela ietekme. Mēs nevaram kontrolēt pirkuma cenu, jo runa ir par kravas automašīnu ražotājiem, taču mēs varam ievērojami samazināt transportlīdzekļa lietošanas dzīves cikla izmaksas. Piemēram, Ziemeļamerikā un Eiropā lielākā



Īpašuma kopējo izmaksu daļa ir vadītāju izmaksas, kam seko degvielas izmaksas, līzings un finansēšana, serviss un tehniskā apkope, nodokļi, riepas un apdrošināšana. Telemātika palīdz izvērtēt lielākos izmaksu avotus, piemēram, degvielu, pārlicinoties, ka jūs pārkat degvielu vislētākajā vietā vai darbojaties apgabalos, kur ir mazāk sastrēgumu. Mums Fleet Complete ir risinājums BigRoad Freight, kas palīdz kravas automašīnas vadītājam atrast tādu kravas pārvadājumu veidu, kas palīdz optimizēt jaudas izmantošanu. Mēs arī

šie transportlīdzekļi darbojas, efektivitāti?

Pateicoties mūsu masīvajām datu kopām, mēs palīdzam autoparkiem ietaupīt un pelnīt naudu. Pasaulē mums ir pusmiljons transportlīdzekļu, kas izmanto Fleet Complete. Pagājušajā gadā mēs paziņojām par partnerību ar General Motors, šodien tas bija Mitsubishi un pagājušajā mēnesī Toyota. Jūs redzēsiet arvien vairāk un vairāk oriģinālo iekārtu ražotāju, kas darbojas mūsu lielajā datu analīzes platformā CONNVEX. Mēs apkopojam datus no visām sistēmām, kas

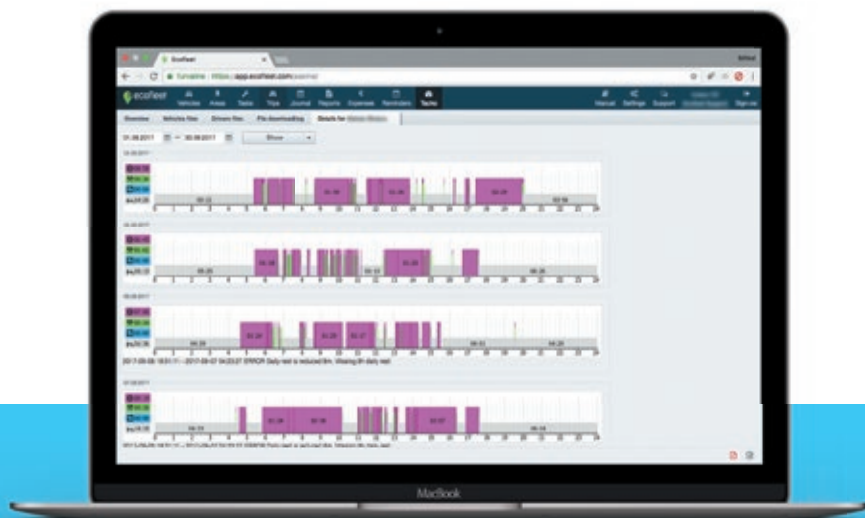
Agrāk tas bija “viss der visiem” produktu komplekts, taču tagad mēs varam pielāgot piedāvājumus, ņemot vērā mūsu klientu vajadzības.

izstrādājam drošības risinājumus, kas samazina autovadītāja stresu un apdrošināšanas izmaksas. Mūsu diagnostikas risinājums spēj identificēt kļūdas, tādējādi samazinot servisa un uzturēšanas izmaksas, jo jūs precīzi zināt, kas noticis, un jums nav jādodas uz servisu, lai kāds jums to pastāstītu.

Kā telemātikas risinājumu piegādātāji spēj veikt tik lielu datu analīzi, lai uzlabotu autoparku, transportlīdzekļu ražotāju, finanšu nozaru un pilsētu, kurās

piedalās transporta darbībā (bremzes, transmisija, dzinēji), apdrošināšanas kompānijām, pilsētām, līzinga kompānijām un galvenokārt no mūsu pusmiljonu lielā transportlīdzekļu portfeļa, lai piedāvātu saviem klientiem pielāgotus risinājumus.

Agrāk tas bija “viss der visiem” produktu komplekts, taču tagad mēs varam pielāgot piedāvājumus, ņemot vērā mūsu klientu vajadzības. Mēs arī palīdzam oriģinālo iekārtu ražotājiem veidot gudrus personalizētus risinājumus un jaunus uzņēmējdarbības modeļus.



TAHOGRĀFU INFORMĀCIJA

**TUR, KUR TAS IR NEPIECIEŠAMS,
UN KAD TAS IR NEPIECIEŠAMS**

Ecofleet ļauj lejupielādēt tahogrāfa failus neatkarīgi no tā, kur atrodas transportlīdzeklis un kurš ir transportlīdzekļa vadītājs. Reālā laika vizuāls pārskats par to, kur atrodas automašīna, un cik daudz laika ir vadītājam līdz nākamajam atpūtas laikam. Bez tam, jūs varat kontrolēt degvielas patēriņu un saņemt automātiskus brīdinājumus, kad degvielas līmenis pēkšņi samazinās.

Mēs piedāvājam elastīgus risinājumus, lai izsekotu un pārvaldītu jūsu auto transportu. Sazinieties un mēs jums atradīsim labāko risinājumu!

Pareizā riepu izvēle un izmaksu optimizācija

Richard Tröster, B2B pārdošanas direktors, Centrālā un Ziemeļeiropa, Michelin

Kā Jūs raksturotu autotransporta tirgu Eiropā un jo īpaši mūsu reģionā?

Autotransports Centrālajā un Austrumeiropā darbojas labi. Pastāv divi galvenie ietekmējošie faktori, kas daļēji ir saistīti - ekonomikas izaugsme šajā reģionā un iestāšanās Eiropas Savienībā. Šie divi faktori nāk par labu arī reģionālajam transportam, bet galvenokārt starptautiskajiem pārvadājumiem. Piemēram, Polija kļuva par Nr. 1 valsti starptautiskajā Eiropas transporta tīklā, un visas pārējās Centrālās un Austrumeiropas valstis lielāku nozīmi piešķir starptautiskajam transportam nekā tas būtu bijis dabīgi, balstoties uz to ekonomiskajiem apstākļiem. Starptautiskie pārvadājumi, kas daudziem mūsu transporta uzņēmumiem ir pamatdarbība, ir atvērts tirgus. No 2004. gada, kad Centrālās un Austrumeiropas valstis

pievienojās Eiropas Savienībai, Eiropas telpu pilnībā atvēra, gandrīz bez plūsmas ierobežojumiem. Tajā laikā atšķirība starp izmaksām Austrumos un Rietumos, un šeit es runāju galvenokārt par algu līmeni, joprojām bija ļoti augsta. Mūsu transporta uzņēmumi spēja ātri sasniegt labu kvalitātes standartu un tajā pašā laikā tiem bija milzīga konkurences priekšrocības izmaksu ziņā. Šī kombinācija radīja lielus panākumus transporta nozarē Centrālajā un Austrumeiropā.

Kādas ir problēmas, ar kurām saskaras autotransporta uzņēmumi?

Situācija attīstās ļoti ātri. Mēs redzam, ka ekonomika turpina augt, un tas iet roku rokā ar bezdarba līmeņa samazināšanos, tajā pašā laikā vērojama nozīmīga algu izaugsme. Šajā vidē izmaksu konkurences priekšrocības izzūd.



Atšķirības degvielas izmaksās, autovadītāju izmaksās vai autovadītāju atalgojumā kļūst ļoti minimālas. Tāpēc mūsdiarpautisko pārvadājumu transporta uzdevums ir atrast citus veidus, kā uzturēt cenu un konkurences spiedienu. Un šeit mainās spēles noteikumi, jo mums ir jākoncentrējas uz produktivitāti un efektivitāti. Degviela, autovadītāji un kravas automašīnas veido apmēram 90% no transporta uzņēmuma izmaksām. Tāpat problēmas tagad ir, kā samazināt degvielas patēriņu, kā izvairīties no pārtraukumiem, kā saglabāt lojālus un uzticamus vadītājus, kā pēc iespējas

Kā inovācijas riepu tehnoloģijās var palīdzēt?

Transporta uzņēmumu parastie izdevumi par riepām ir relatīvi zemi, proti, no 1,2% līdz 3% no kopējām izmaksām. Tomēr riepa ir svarīgs elements, kas ietekmē degvielas patēriņu, autotransporta plūsmu, kā arī vadītāja lojalitāti. Ne visi zina, ka viena trešdaļa degvielas tiek tērēta rites pretestībai. Citiem vārdiem sakot, riepas patērē 1/3 no degvielas patēriņa. Un starp dažādiem produktiem pastāv būtiskas atšķirības. Šīs atšķirības apstiprina oficiāls marķējums. Atšķirība starp A un B līmeni marķējumā var būt

Ne visi zina, ka viena trešdaļa degvielas tiek tērēta rites pretestībai. Citiem vārdiem sakot, riepas patērē 1/3 no degvielas patēriņa.

samazināt tehnisko starpnieku lomu. Lai risinātu šīs tēmas, kas ir ļoti sarežģītas, uzņēmumiem ir jāattīstās gan tehniskā aprīkojuma ziņā, gan attiecībā uz uzņēmuma vadību un kontroli. Viens piemērs - ir viegli aprēķināt, kāds ir izmaksu ietaupījums, ja degvielas patēriņš samazināsies par 2 l / 100 km, bet kā to izdarīt? Ietekme uz patēriņu ir autovadītājs, viņa prasmes, kā arī motivācija, kravas automašīna, riepas, ceļi ... Lai varētu risināt katru no šiem aspektiem, jums ir jābūt augsta līmeņa kompetencēm.

līdz 2 litriem / 100 km.

Otrs elements, kam es vēlētos pievērst uzmanību - cik svarīgi ir labi apkalpot riepu. 1 no 3 pārtraukumiem rodas riepas dēļ, un parasti tas ir zema spiediena jautājums. Mums ir klients, kas izmanto regulāru profesionālās profilakses pakalpojumu ar 7 pārtraukumiem uz 30 mil.km. Šis izcilais rezultāts ir sasniedzams, pateicoties droša produkta izmantošanai, kā arī regulāri tiek uzraudzīts un tiek apkalpots.

LSG Group specializēto autoparku vadības pieredze Eiropā un Latvijā

Zigmārs Vestfāls, stratēģiskais autoparka vadītājs, LSG SkyChefs

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

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

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

Mūsu autoparks lielākoties sastāv no 15t un 16t smagajām

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

Vai jums ir viens transporta piegādātājs?

Tas ir atkarīgs no reģiona. Regulejumi un ormas reģionos atšķiras, līdz ar to nevaram Eiropā izmantot, piemēram, Amerikas



Fordu f750, jo tas neatbilst Eiropas normām un ir papildus jāpārbūvē. Mums ir jāņem vērā arī detaļu pieejamības faktors, ja automašīna ir jāremontē, tad tam ir jānotiek ātri. Līdz ar to katrā reģionā mums ir 2-3 piegādātāji. Mēs tiecamies uz flotes harmonizēšanu, cenšamies izvairīties no situācijām, kad mums ir 4, 5 vai 6 dažādi automašīnu brendi, jo tas ne tikai sadārdzina visu procesu, bet arī rada galvassāpes cilvēkiem, kuri ar tām strādā ikdienā – detaļu dažādība sarežģī apkopi, radot nevajadzīgas procedūras, kur mēs zaudējam laiku un līdzekļus. Mūsu biznesā ir jābūt ātriem un

Vai jūs izmantojat ārpakalpojumu vai jums ir kāds iekšējs departaments, kas veic automašīnu uzturēšanu?

Tas ir atkarīgs no saistītā uzņēmuma lieluma konkrētā valstī, lidostā. Ja mums kādā lidostā ir 10-20 automašīnas, tad tas noteikti ir ārpakalpojums, kas noteikti atrodas lidostas tuvumā. Ja ir iespējas, savs serviss, tad tādas ikdienas lietas kā riepu, eļļas maiņa, tad to veic mūsu pašu darbinieki. Bet tas kā likums ir tādās lidostas kurās ir 150 automašīnu, tādā gadījumā mums ir savas servisa stacijas. Pieejan daudz atšķiras katrā valstī,

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

mums nav laika gaidīt, mums jāspēj apkalpot aviosabiedrības, jo lidmašīnas nedrīkst kavēties ne minūti. Tāpēc mums ir jābūt ļoti gudrai plānošanai, skaidrībai, ka mēs varam mūsu klientus apkalpot ļoti ātri un bez aizturēm.

Kas ir šie piegādātāji?

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

katrā reģionā. Domājam globāli, rīkojamies reģionāli.

Cik automašīnu ir Latvijā?

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

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

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

Lidmašīnu modeļu kļūst arvien vairāk, reizēm parādās lielās lidmašīnas, piemēram, Airbus A380, kura apkalpošanai mums nepieciešama vēl īpašāka mašīna, kas var pacelties līdz 8 m augstumam, aptuveni daudzdzīvokļu mājas augstumā. Līdz ar to viens no svarīgākajiem mūsu darbā ir drošības jautājums. Te nu šajā posmā mums iekšējie drošības standarti ir visaugstākie, vai tā būtu Eiropa vai maza lidosta Jaunzēlandē. Mums ir jāspēj automašīnas uztaisīt drošas priekš mūsu klientiem, aviokompānijām, un mūsu darbiniekiem.

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

Pirms šīs automašīnas tiek pārbūvētas, tās ir pavisam normālas smagās mašīnas. Eiropā automašīnai ir jāatbilst visiem esošajiem kvalitātes un drošības standartiem, kritērijiem un normām. Šīm automašīnām ir jāiet ne tikai valsts tehniskā apskate, bet arī lidostas tehniskā apskate. Šī dubultā pārbaude, kā arī skats uz to ilgmūžību un uzticamību, arī ir iemesls, kāpēc nevaram atļauties eksperimentēt, izvēloties dažādus piegādātājus, automašīnai jābūt pārbaudītai, drošai vērtībai.

Vai darbiniekiem ir kādas īpašas apmācības šo automašīnu lietošanā?

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

Vai izmantojat tehniskus risinājumus drošības uzlabošanā?

Nesen mums ir ieviests jauns drošības standarts: pērkot jaunu automašīnu, mēs to aprīkojam ar 360 grādu kameru, lai tās vadītājs reālajā laikā redz visu, kas notiek apkārt. Brīdī, kad lidmašīna nolaižas,

tiek izņemta bagāža, uzpildīta degviela, tiek darītas vairākas lietas vienlaikus un tādos brīžos var notikt sīkas sadursmes, ja kāds netiek laikus pamanīts. Sevišķi grūti tas ir lielajās lidostās, kur vietas katrai lidmašīnai ir mazāk, piemēram, Frankfurtes lidostā.

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

Tagad specializētās automašīnas ir aprīkotas ar īpašu funkciju: tuvojoties lidmašīnai vadītājs nospiež pogu un auto samazina ātrumu uz 5 km/h, pat spiežot gāzes pedāli, auto turpinās braukt lēnām. Kādā Āfrikas valstī bija gadījums, kad autovadītāju piemeklēja pēkšņas veselības problēmas, un mašīna pilnā ātrumā ietriecās lidmašīnā. Cilvēciskais faktors ir ļoti svarīgs un inovācijas palīdz mums šādas situācijas novērst. Pirms 10 gadiem, kad sāku strādāt šajā uzņēmumā, šādas lietas vēl nebija pieejamas.

Kādi vēl telemātikas risinājumi tiek izmantoti flotes pārvaldībā?

Katram reģionam šie risinājumi var būt atšķirīgi. Dažos reģionos telemātika nav tik svarīga. Piemēram, Dienvidamerikā būtiska

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

Kādi jums ir aktuālākie nozares jautājumi?

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

Partneri



Scania Latvia piedāvā ilgtspējīgus transporta risinājumus, nodrošinot jaunu un lietotu Scania kravas automašīnu tirdzniecību un autobusu tirdzniecību, Scania automašīnu un to sastāvu garantijas, pēcgarantijas remontu un apkopju pakalpojumus servisa centros Rīgā, Valmierā, Daugavpilī un Liepājā, kā arī Scania rezerves daļu un aksesuāru tirdzniecību. Uzņēmums arī nodrošina Scania autovadītāju apmācību un saistīto pakalpojumu sniegšanu, kā arī veic kravas automašīnu un autobusu finansējumu un apdrošināšanu sadarbībā ar Scania Finans .

www.scania.lv



Michelin ir vadošais riepu ražotājs, kura misija ir veicināt klientu mobilitāti ilgtspējīgā veidā, izstrādāt un izplatīt klientu vajadzībām vispiemērotākās riepas, pakalpojumus un risinājumus, sniegt digitālos pakalpojumus, kartes un ceļvežus, lai padarītu ceļojumus bagātākus un ļautu gūt vienreizēju pieredzi, kā arī izstrādāt augstas tehnoloģijas materiālus, kas paredzēti mobilitātes nozarei. Francijas pilsētā Klermonā-Ferānā bāzētais uzņēmums ir pārstāvēts 171 valstī, tas nodarbina vairāk nekā 114 000 cilvēku, un tam ir 70 ražotnes 17 valstīs, kas 2017. gadā kopā izgatavoja apmēram 190 miljonu riepu.

www.michelin.lv



Fleet Complete (FC) jau 18 gadus nodrošina programmatūru autoparka un mobilā darbaspēka pārvaldībai. FC apkalpo vairāk nekā 500'000 transporta līdzekļu vairāk nekā 30'000 uzņēmumiem Kanādā, ASV, Austrālijā, Nīderlandē, Beļģijā, Luksemburgā, Austrijā, Vācijā, Dānijā, Zviedrijā, Somijā, Norvēģijā, Igaunijā, Latvijā un Lietuvā.

FC turpinās attīstīt mūsdienīgos un daudzpusīgos Ecofleet GPS autoparka vadības un mobilā darbaspēka risinājumus, kas palīdz uzņēmumiem samazināt izmaksas, efektīvāk pārvaldot vairāk nekā 80'000 transportlīdzekļu 22 valstīs. Ecofleet risinājumiem ir bijusi nepārtraukta izaugsme, pateicoties spēcīgām partnerattiecībām ar 15 pārstāvjiem visā Eiropā, augsti attīstīta produktu izstrāde, labākie talanti un degsme būt nozares līderim.

www.fleetcomplete.com