

Äripäev

Logistika

mai 2014 | nr 5 (77)

UUS

AMETLIK ESINDAJA:
AUTOSPIRIT



PROFESSIONAL

FIAT DUCATO
erihind
21 360 €



FIAT DOBLO
erihind
13 490 €



CO₂ 103-147 g/km, keskmise kiirusega 4,2-5,9 l/100 km

Kõikide Fiat tarbesõidukite
liisingu sissemakse **1000 eurot!**

www.autospirit.ee

Krediidil kulukuse määr 3,38% aastas järgmistel näidistingimustel: auto hind 13 490 €, lepingutasu 100 €, esimene sissemakse 900 € ning intress 2,59%+ Eesti Eurobor

AUTOSPIRIT AS Ehitajate tee 122, Tallinn
Tel 659 9483 | E-post: info@autospirit.ee

AUTOSPIRIT TARTU OÜ Turu 47, Tartu 50106,
Tel 734 1126 | E-post: tartu@autospirit.ee



autospirit

Väärtustades aega...



Vaieldamatult on just aeg meie kõige hinnalisem ressurss. Erinevalt kõikidest teistest ressurssidest on aga ajavaru mittetaastuv ning lõplik. Paraku kiipub see sageli ununema ja me kasutame aega ebaratsionaalselt ning ohverdame seda jooksvalt mõtetult palju.



Kindlasti võib aega pidada efektiivsuse ekvivalendiks. Ehk teisisõnu – otstarbekas kulutamine tähendabki efektiivsust. Imelihtne! Kuidas kiirelt efektiivsemaks muutuda? Kõik saab alguse ressursi kontrollimisest ning selle kulutamise mõõtmisest. Mida väärtuslikum on ressurss, seda täpsem olgu mõõtmine. Ja just ajakasutus väärib täpset mõõtmist.

Autojuhtide identifitseerimine pole raketiteadus. Tegelikult täiesti

2

vastupidi – see ülioluline asi on äärmiselt lihtne ja labane. Võta ainult vaevaks nimi ja kellaaeg kirja panna. Korrekne logiraamat on mistahes arvestuse vääramatu lähtepunkt. Keerukus seisneb korrektsuse katkematuse tagamises. Logi pidamine peab toimuma pidevalt ja piinliku pedantsusega. Paratamatult muutub mistahes rutiinne käsitöö üsna kiirelt tülikaks lisakohustuseks. Kui aga näiteks nupuvajutusega ennast tööle ja töölt maha registreerida. Täpselt

nagu ukse avamine ja sulgemine – ei mingit vaeva ega keerukust. Aga milleks üldse see kõik? On täiesti igapäevane nähtus, et abstraktsed asjad jäävad enamasti tähelepanuta ja seda põhjusel, et esmapilgul ei paista olevat otsest seost mõjutuse ja tulemuse vahel. Lüliti vajutamise näitel on hõlbus juurde tekitada täiendavat lähteandmestikku, mille elementaarne töötlemine annab hämmastavaid avastusi või tõdemusi, mis lõppkokkuvõttes viivad muudatustele



ning sealt omakorda uuele kvaliteetivsele tasemele.

Ainuüksi täpne teadmine, kuidas jaguneb ühe kuu n-ö ratastel tööaeg liikumise, jõude olemise ning objektidel tööülesannete täitmise vahel, annab parasjagu mõtlemisainet ajaressursi kasutamise efektiivsuse hindamisel.

Enamalt jaolt võimaldavad kõik GPS-kaugjälgimisseadmed juhtide tuvastamist ning tööaja arvestuse saab kasutusele võtta suhteliselt väikese vaevaga. Täna sel päeval ei kasutata masinate kaugjälgimises seda suurepärasest lisavõimalust

eriti laialdaselt. Kuid võiks kasutada. See lihtsustab aruandlust ja on väärt abimeheks töökultuuri kujundamisel.

Sätime tööaja suhtesse sõidu- ja tööobjektidel viibitud ajaga ja teeme seda kahekümne nelja tunnilisel ajaskaalal graafiliselt päevade kaupa. Sisuliselt ühe silmapilguga saab ülevaate, kuidas ära kulutatud aega on kasutatud. Samuti tekitab siin kohe võrdlusmomendid ühe ja teise inimese vahel. Laia laastus on need üldjuhul varem teada asjad, aga numbriline tõde on karm reaalsus, mis sunnib tegema otsuseid, et olla efektiivsem

ja püsida paremini tihedas konkurents.

Üks juht ja mitu autot või üks auto ja mitu juhti. Milline transpordivahend, kelle poolt, millal ja kui kaua on olnud kasutusel? Igaüks teab, et tööaja arvestus neil puhkudel on paras peavalu. Taas on igati heaks lahenduseks juhtide tuvastamine. Ühtmoodi hästi sobib selleks nii ID-võti kui ka kontaktivaba kaart. Logiraamat, täpsed tööaja tabelid, tööaja jagunemine, graafilised ülevaated päevade lõikes, väljavõtted vabalt valitud perioodi kohta ja juhtide tööaja arvestamine muutub käepäraseks ning imelihtsaks.



METROTEC

- Jälgimisseadmete ja nende lisade projekteerimine ja tootmine
- Seiretarkvara arendamine
- Veebipõhiste kaugjälgimisteenuste osutamine

KOMPETENTS

- Üle 10 aasta kogemust
- Üle 500 klienti
- Rohkem kui 7000 paigaldatud seadet

Metrotec OÜ

Haljas tee 25, 12012 Tallinn
tel 627 4730
www.metrotec.ee
info@metrotec.ee

SISUJUHT

8-13 E-kaubandus otsib tasuta transpordi lahendusi



14-15 Kõige tähtsam küsimus veolepingus - täpsed andmed

16-20 Ühisostud teevad ka väikefirmast suurhankija

24 Aastatetagune logistikategu toob tänaseni turiste Eestisse

26-28 Eesti ja naaberriikide pealinnad toovad tänavatele uue põlvkonna trammid

26-27 Kõige, kõige ... suuremad veosed

35 Millest kirjutavad tänavused Logistikainstituudi lõputööd

Logistika

Toimetaja: Tanel Raig, tel 667 0489, e-post: tanel.raig@aripaev.ee
Reklaami projektijuht: Kirk-Marius Kukumägi, tel 667 0069, e-post: kirk-marius.kukumagi@aripaev.ee
 ftp.aripaev.ee/incoming/Rekl
Kujundaja: Ivar Kuldver, ivar.kuldver@aripaev.ee
Fototoimetaja: Raul Mee, raul.mee@aripaev.ee

Äripäev

Peatoimetaja: Meelis Mandel
Väljaandja: AS Äripäev
 Pärnu mnt 105, 19094 Tallinn
 telefon: (372) 667 0195, (372) 667 0222
Toimetus:
 e-post: aripaev@aripaev.ee
 tel: (372) 667 0111
Reklaamiosakond:
 e-post: reklaam@aripaev.ee
 tel: (372) 667 0105
Tellimine ja levit:
 e-post: register@aripaev.ee
 tel: (372) 667 0099
Tellimine internetis:
 www.aripaev.ee/tellimine
Äripäeva tellija eelised - ostukeskkond privileeg.aripaev.ee ja soodsaim võimalus soetada Äripäeva raamatuklubi raamatuid.

Äripäev veebis: www.aripaev.ee
 Trükk AS Kroonpress

Toimetus võtab endale õiguse kirju ja kaastöid vajaduse korral lühendada. Toimetus kaastöid ei tagasta. Kõik ajalehes Äripäev ja tema lisades avaldatud artiklid, fotod, teabegraafika (sh päevakajalised, majanduslikud, poliitilised või religioossed teemad) on autoriõigusega kaitsitud teosed ning nende reprodutseerimine, levitamine ning edastamine mis tahes kujul on ilma Asi Äripäev kirjaliku nõusolekuta keelatud. Kaebuste korral ajalehele sisu kohta võite pöörduda Pressinõukogusse, pn@eal.ee või tel (372) 646 3363.

JUHTKIRI

Tasuta transport muutub normiks

Veebipoed nuputavad praegu, kuidas Eesti turul edukad Hiina e-poed pakuvad tasuta transporti, ja arutavad, kas Eesti tasuta transpordi versiooni peaks kinni maksma pakivedajad või veebipoed. Aasta pärast selle üle ilmselt ei juurelda, sest tasuta transport on muutunud e-kaubanduses normiks.

Tasuta transporti sunnib pakkuma e-kaubanduse potentsiaal. Eurostati statistika järgi ostab internetipoodidest 46% eestimaalastest, Põhjamaades on aga internetist ostjaid 60-80%. Ehk siis eestlased on umbuskliku rahvana alles siirdumas interneti poodlema. Cherry Eesti tegevjuhi Martin Kõiva hinnangul võib lihtsate muutustega e-kaubanduse maht Eesti turul kolmekordistuda. Üks muutus on kindlasti ka odavamad transpordilahendused, mis aitavad selle pakkujal saada kasvavast e-kaubanduse turust suuremat tükki.

Tasuta transpordi konkurentsieelis on e-kaubanduse turul selgeks tehtud. Pakifirmade statistika näitab pakimahtude kiiret kasvu. See kasv võib aga Eesti veebikaupmeestest mööda voolata. Seda näitab teine statistika, mis ütleb, et Eesti veebipoodidest ostmise kasvas möödunud aastal 16%, rahvusvahelistest e-poodidest ostsid eestimaalased aga 62% enam kui aasta varem. Selle kasvu taga on Hiina veebipoed, mis pakuvad klientidele tasuta transporti. "Erinevate uurimuste tulemusena võib väita, et tasuta saadeti on e-poodluse number 1 ostuotsuse mõjutaja," on öelnud Cherry Media juhatuse liige Priit Tomp. Ei ole põhjust arvata, et Eesti veebipoodnikud eiravad seda reeglit ja lasuvad oma koduturu potentsiaali käest.

Kui Martin Kõiva ütleb, et juba 2015. aasta lõpuks on e-kaubanduse maht Eestis vähemalt kahekordistunud, siis mina ütlen, et 2015. aasta lõpuks tuuakse ka Eesti e-poodidest kaup kätte tasuta transpordiga. Vastasel juhul võib Eestis internetiostude maht küll kahekordistuda, kuid mitte Eesti e-poodidest.

TANEL RAIG
 Logistika toimetaja



”
Aasta pärast on tasuta transport muutunud e-kaubanduses normiks.

Laadur tõi Eesti turule uued ja soodsad UTILEV tõstukid

Tõstukite ja laosisustuse müüja Laadur OÜ alustas Eestis soodsama hinnaklassi tõstukite müümist, pakkumaks valikut klientidele, kes ei vaja igapäevaselt kõrgtehnoloogilisi lahendusi.

Utilev on lihtne, soodne ja mu-retu tõstuk, mis on saadaval 1,5-3,5-tonnise tõstevõime ning diisli-, gaasi- ja elektrimootoriga.

„Otsisime ammu klientidele valikut ka soodsama hinnaklassi tõstukite seas, mis oleksid kindla kvaliteedi, suhteliselt lihtsate valikute ja mõistliku hinnaga,“ ütleb Laadur OÜ tegevdirektor Fred Märtssoo.

Utilevi kaubamärgi omanik on USA börsiettevõtte NACCO Materials Handling Group. Tõstukid valmistatakse Hiinas NMHG valvsa järelevalve all.

„Eks tõstukimaailmaski ole teada ja tuntud Hiina kõikum kvaliteet. NMHG otsustas tõestada, et ka Hiina toodetel saab olla jätkusuutlik kvaliteet ning nii kontrollitakse iga tõstuki tootmist liinil ja valmides,“ kirjeldab Märtssoo. „Tänaseks ongi Utilev vaba põhilisest Hiina toodete muredest, kasutatakse tuntud Jaapani mootoreid ning iga diileri selja taga seisab suur NMHG organisatsioon, mis annab nii meile kui klientidele garantii ja turvatunde.“

Soodsama hinnaga tõstukite kohta peal on Märtssoo sõnul juba mitmeid aastaid olnud tühimik, sest majanduskriisi ajal osteti vähe uusi masinaid ning kasutatud tõstukite ring tõmbus seetõttu koomale. Utilev on alternatiiviks näiteks äsja alustanud ettevõtetele, kes ei soovi kohe alguses suuri investeeringuid teha, ja ka juba toimivatele firmadele, kelle põhitegevuse hulka ei kuulu töö tõstukitega, vajades neid näiteks vaid mõned tunnid päevas. Pole mõtet investeerida kõige uuemate tehniliste lahendustega tõstukisse, kui väga edukalt saab hakkama ka lihtsama tootega.



„Meie praegu pakutavate premium-kaubamärkide puhul ei eksisteeri valmistoodet, vaid tõstukid pannakse kokku vastavalt kliendi soovidele ja vajadusele. Utilev on täiesti vastupidine toode – saad, mida näed ning midagi ei täiendata ja vahetata enne ostmist mugavama või kallima vastu,“ selgitab Märtssoo. „Utilevi ost on mõnes mõttes nagu kasutatud auto ostmine – selle juures ei saa peaaegu midagi muuta. Samas saate kaks korda soodsamalt garantiiajaga uhiuue tõstuki.“

Kuigi Hiina toodete puhul võib tekkida küsimus ka tõstukite ja varuosade tarneaegades, pole Utilevi puhul tarvis muretseda: kaubamärgi omanik on loonud Hollandis tegutse-

vasse varuosade kesklattu ka suure Utilev varuosade vahelao, tänu millele toimub kogu protsess nagu Euroopa Liidus ikka. Samuti vastavad kõik tõstukid Euroopa Liidu nõuetele ja börsifirmale omaselt toimub pidev toodete kvaliteedikontroll.

„Hetkel võib öelda, et tagasi on see lihtne tõstuk, millega meie inimesed viimased 30-40 aastat olid harjunud töötama. Euroopa tootjad panustavad ehk liialtki palju elektroonikale, aga inimesed soovivad pikaealisi, hea kestvusega ja vähest hoolt vajavaid tõstukeid, kuhu ei karda kätt külge panna,“ ütleb Fred Märtssoo.

1993. aastal tegevust alustanud Laadur tegutseb Tallinnas, Tartus, Jõhvis, Pärnus ja Kuressaares. Laaduri pikaealisuse saladus peitub oskuses mõõdukalt laiendada ning samas pakkuda klientidele parimat valikut. Laadurile kuulub umbes viiendik Eesti tõstukite turust.

www.utilev.ee
www.laadur.ee



LAADUR

Kas tulevikus sõidukite õlivahetusvälbad pikenevad, jäävad samaks või isegi lühenevad, kuna heitgaaside järeltötlustehnika muutub üha keerukamaks?

MEELIS ORGLA
ADDINOL Lube Oil OÜ Baltimaade turujuht

Kuna nafta ei ole taastav tooraine, liigub trend järjest enam määrdeainete kasutusea pikendamise suunas.

Kuid vahetusvälpade puhul ei peaks lähiajal arvestama eriti suurte muutustega. Tulevikus kasutatavate kütuste tõtu võivad aga õlivahetusvälbad hoopis lüheneda. Töenäoliselt kasvab aastate jooksul ka biogeensete kütuste osatähtsus.

Seoses viskoossusvahemikuga ehk SAE klassidega ja mootoriõlide kvaliteediga on juba praegu märgata mõningaid trende, mis järgnevatel aastatel jooksul süvenevad. Esiteks hakatakse ilmselt rohkem tootma madalama temperatuuri viskoossusega, näiteks SAE 0W-xx või 5W-xx, mootoriõlisisid.

Teiseks on suurenenud nõudlus ACEA C-klassi mootoriõlide järele, kuna tõhusate heitgaasi järeltötlussüsteemidega sõidukite arv aina kasvab. ACEA spetsifikatsioonid kajastavad muuhulgas põhinõudeid õlile, mis on seotud vananemiskindlu-

sega, kulumiskaitsega, aurustumiskaoga, mootori puhtusega, kütusekuluga ja saasteainete heitmetega.

Uusimate heitgaasi järeltötlussüsteemidega bensii- ja diiselmootoritele ettenähtud mootoriõlide nõuded on defineeritud ACEA C-kategoorias. Selle neli klassi C1 kuni C4 erinevad üksteisest esmajoonel sulfaattuha, fosfori ja väävlil lubatud sisalduse poolest. Nende tootmiseks on vaja kvaliteetseid baasõlisisid, mida toodetakse toornafist. Tänu sellele on need termooksüdatsioonikindlamad, stabiilsemad viskoossusega ja väiksema aurustumiskaoga kui muud toorained.

Ä Loe lisaks

“EURO 6 Mootorid nõuavad ka keskkonnasõbralikumaid õlisisid”, Logistika märts 2014

“MÜÜT: HEA Mootoriõli ei lähe töö käigus tumedaks”, Logistika veebruar 2014

ÕLILEKSIKONID, Logistika oktoober 2012 - november 2013

”**Vahetusvälpade puhul ei peaks lähiajal arvestama eriti suurte muutustega.**

Miks ei saa Rail Balticut ehitada olemasolevale Tallinna-Pärnu-Lelle raudteetrassile?

INDREK SIRP
Rail Balticu projektijuht

Viimasel ajal on tõstatatud küsimus, miks ei saa asendada olemasolevat raudteed täies mahus uuema marsruudil Tallinn-Lelle-Pärnu.

See tooks aga kaasa selle, et uus raudtee tuleks ehitada ka Lellest Viljandisse. Ei ole mõeldav, et Viljandi jääks isolatsioon. See tooks kaasa uue raudtee ehituse, kus kilomeeter maksab 2,5–2 miljonit eurot, ehk kokku üle 200 miljo-

ni euro. Lisaks veel muud kulud. Osa praeguseid uusi ronge jääks kasutuseta. Ehk olemasoleva raudtee asendamine praegusel Tallinna-Lelle-Pärnu liinil uue raudteega ei ole tänasel päeval mõeldav.

”**See tooks kaasa selle, et uus raudtee tuleks ehitada ka Lellest Viljandisse.**

MAASTIKUTÖSTUKID
KAHVLTÖSTUKID
VIRNASTAJAD
KÄRUD
Eesti suurim kahveltöstukite valik
FORKLIFT.EE

TALLINN 53434946 53040810	JÕHVI 54004436	PÄRNU 5029762	TARTU 5090770 53083083
---------------------------------	-------------------	------------------	------------------------------



Mis muudab Suurbritannia raudteeprojekti HS2 nii kalliks (ca 51 mld eurot) võrreldes Eesti sajandi raudteeprojektiga Rail Baltic?

ALASTAIR COWAN
HS2 pressiosakond

Ma ei tea palju Rail Balticu skeemist, kuid oletan, et HS2 ja Rail Baltica projektide maksumuse erinevus tuleneb projekteerimise kuludest. HS2 raudtee kiiruseks kavandatakse kuni 360 km tunnis ja seetõttu on arvestatud 42,6 miljardi naelast eelarvest neljandik ettenägematute juhtude jaoks. HS2 eelarves on ka võimalikud lisakulud raudteele ettejääva kinnisvara kompenseerimiseks.

Kogu projekti maksumus sisaldab umbes 531 km täiesti uue raudteeraja ehitamist

Londonist Birminghami, kohani, kus see hargneb Manchesteri ja Leedsi suunas.

Planeeritav trassi ehitus on kavandatud 2017. aastase eesmärgiga panna aastaks 2026 rongid liikuma Birminghami ja aastaks 2033 Manchesteri ning Leedsi.

A Loe lisaks

ROHKEM INFOT HS2 KULUTUSTE KOHTA: www.hs2.org.uk/about-hs2/facts-figures/route-trains-cost

"BRITID KAVANDAVAD RAIL BALTICUST 14 KORDA KALLIMAT RAUDTEEPROJEKTI", Logistikat aprill 2014



BRITID rajavad ülikalli raudtee.

531

kilomeetrit raudteed ehitatakse 50,7 miljardit eurot maksvas Suurbritannia raudteeprojektis HS2.

Kolossaalselt mugavalt Itaaliasse ja tagasi

Schenkeri Itaalia otseliin tähendab, et teie saadetiste teekond on kiirem ja saatmine endisest veelgi mugavam.

- **606 0600**
- **sales.estonia@dbschenker.com**

DB SCHENKER



HIINA veebipoodidest jõuab Eestisse üha rohkem saadetisi. FOTO: PEETER LANGOVITS / POSTIMEES / SCANPIX

E-kaubandus otsib tasuta transpordi võimalusi

Eesti veebipoed on mures. Kullerfirmade terminalid upuvad veebipoodide pakkidesse. Kuid pakid on Hiina veebipoodidest, kus pakutakse kliendile ostetud kauba tasuta transporti.

TANEL RAIG
tanel.raig@toostusuudised.ee



AS Eesti Post on aasta alguses saanud välja mitmeid pressiteateid, mis räägivad Hiina e-poodidest saabuvate pakihulkade rekorditest. Näiteks märtsis saabus Eesti Posti kaudu Hiinast 109 000 pakki. Aasta varem oli pakke olnud 30 000 ja veel aasta varem vaid 16 000. Tänavu esimeses kvartalis tuli Hiinast rohkem pakke kui terve eelmise aasta peale kokku. Eesti

”

Mingi valemiga pakuvad Hiina poed tasuta transporti. Me ei ole seda suutnud välja mõelda.

ASi Eesti Post juhatuse liige ja logistikavaldkonna juht Ansi Arumeel

E-kaupmehe parim partner!

Kõige mugavam, kvaliteetsem ja turvalisem pakiteenus Eestis.

Tark valik!

www.smartpost.ee

itella
SmartPOST



elanike trend tellida kaupu üha enam Hiina e-poodidest on ilmne. Aprilli alguses kutsus Eesti Post oma koostööpartneri Cherry kontorisse kokku e-äri teemalise ärihommiku, et arutada asjast huvitatutega, millise kannu taga on kinni eestimaiste veebipoodide kasvuambitsioonid.

Eesti Posti juhatuse esimees Aavo Kärmas oli kindel, et on vaid lähiaja küsimus, millal tuleb Eesti e-kaubanduses jõuline kasv. Ühiselt leidsid ärihommikul osalejad, et Eesti e-äride kasvule aitab kaasa usaldusväärse tõstmise, tarneaegade lühendamise ja Eesti e-poodide võimaliku kombineerida e-kaubandust tavapoega – seda välismaised e-kauplejad Eesti kliendile pakkuda ei saa.

Kuid oli üks teema, mis tegi ärihommikul nõutuks. “Mingi valemiga pakuvad Hiina poed tasuta transporti. Me ei ole seda suutnud välja mõelda,” tões Eesti Posti juhatuse liige ja logistikavaldkonna juht Ansi Arumeel. “Ilmselt peab Hiinas selle keegi ka kinni maksuma ja ilmselt on see Hiina riik, mis on ka mõistlik, et aidata oma e-poodidel turule sisse süüa,” pakkus ärihommikul omapoolse versiooni OÜ Cherry Media juhatuse liige Allan Martinson.

Tasuta transport mitmekordistab müügi. Tasuta transport on e-kaubanduses võimas vahend müügi kasvatamiseks. Selle turundusvõtte edukust tõestab kasvõi Hiina e-kaubamajade edu. Kuid ka Eesti e-poed on seda mõnedes kampaaniates julgenud katsetada ja olnud edukad. Cherry Eesti tegevjuhi Martin Kõiva ütles, et nad näinud, milline on ostja psühholoogiline barjäär, kui ta peab e-poest kaupa ostes veel millegi eest maksuma peale kauba. Näiteks transpordi eest. Meie veebipoest ostetud kaubale käiakse 70% ulatuses ise järel, rääkis Kõiva. Ostetakse 3eurone seep ja sõidetakse Sakust Tallinna järele, et saada see tasuta, kirjeldas ta.

Klick Eesti turundusdirektori Priit Pommer rääkis, kuidas Klicki e-poes pakuti 3 kuu jooksul telekate tasuta transporti. “Tasuta transport kehtis vaid teleritele, mille müük kasvas sel perioodil e-poes mitmekordselt,” rääkis Pommer. Ta lisas, et Klicki e-poest ostmisel on transpordi tasu alati 2,49 eurot, sõltumata paki kaalust või suurusest. “Meie jaoks oli üllatav, et selle väikese tasu kaotamine nii oluliselt müüki mõjutas – arvestades, et teleka hinnast ei moodusta 2,49 eurot üldjuhul ühtegi protsenti,” ütles ta.

Transporditasust mõistlik loobuda. Pommer ei osanud öelda, et mis juhtuks, kui nad teeksid tasuta kojuveo e-poest kogu kaubavalikule. “Telerite müüginumbri tõus vihjab, et ilmselt on mõistlik transporditasust kui sellisest üldse loobuda – kliendil üks mure ostuprotsessis vähem. Meie jaoks ei kata kliendilt küsitud 2,49 eurot täna reaalsest transpordikulust suurt midagi,” selgitas Pommer.

Cherry Media juhatuse liige Priit Tomp on

Ä Taust E-kaubandus Eestis

ANSIARUMEEL, EESTI POST: Eestis on keskmiselt 6–6,5 miljonit saadetist aastas. Keskmine saadetise hind (ilma käibemaksuta) on 20 eurot. Seega on pakimahvude ja keskmise ostu väärtuse järgi e-kaubanduse maht Eestis 120 miljonit eurot aastas.

MARTIN KÕIVA, CHERRY: E-kaubanduse füüsiliste kaupade maht on 100–120 miljonit eurot aastas. E-kaubandus koos teenustega on kokku 500 miljonit eurot aastas. E-kaubanduse maht jääb kogu kaubandusest Eestis alla 2%.

EESTIS ostab e-kauplustest 46% inimestest (Euroopa Liidus kokku 45%), 30% Eesti elanikest on kasutanud kohalikke e-kauplusi, 21% välisriikide e-poode.

SISERIIKLIKIST e-kauplustest ostjate arv kasvas eelmisel aastal 16%, väljastpoolt Eestit asuvatest kauplustest ostjate arv kasvas 62%.

TÄNAVU I kvartalis oli Eesti Postis Hiinast pakke 556% rohkem kui kaks aastat tagasi.

EESTI POSTI kaudu Sportdirectist saabuvate pakki-

Äripäeva teemaveebile kaupandus.ee öelnud, et Cheryl on tasuta postiteenuse päevad suurenendanud tootemüüki keskmiselt 2–4 korda. “Erilise hoo saavad sisse madala hinnaga tooted, kus keskmine postikulu (2,35 eurot saadetise kohta) moodustab proportsionaalselt suurema hinnavõidu,” rääkis Tomp.

Tompi sõnul ei ole transpordi eest maksmise küsimus ainult Eesti tarbijatel, vaid pigem on tegu ülemaailmse trendi ja sooviga. “Erinevate uurimuste tulemusena võib väita, et tasuta saadetis on e-poodluse number 1 ostuotsuse mõjutaja ja mitte ainult – tasuta transport võib suurendada ostukorvi väärtust kuni kolmandiku võrra,” ütles Tomp.

Kes panna maksuma transpordi eest. Cherry korraldab tasuta transpordi päevi kord kvartalis. Allan Martinson käis e-äri ärihommikul välja mõtte, et kui pakifirmad võtaks Eestis julguse pakkuda hinda 0,5 kuni 1 euro, siis suudaksid veebikauplused transpordi kliendi eest kinni maksta.

Itella SmartPosti tegevjuht Risto Eelmaa suhtub Martinsoni mõttesse üsna kategooriliselt. “Tänase tehnika ja tehnoloogia juures on lihtkirja saatekuluga kvaliteetse pakiteenuse pakkumine Eestis ebareaalne ning kindlasti mitte jätkusuutlik,” leiab Eelmaa. Tema põhjendus on lihtne. Teenuse hind peab lähtuma põhimõttest, et oleks võimalik pidev teenuse arendamine ja selleks jaoks teha uusi investeeringuid. Eelmaa kinnitusel on ka täna Eestis e-poode, kes pakuvad tasuta transporti. Tasuta transpordi pakkumine on tema sõnul kinni peamiselt e-kaupmehe hinnakujunduses. “Kõige levinum viis tasuta transpordi võimaldamiseks on teatud ostusumma ületamine, millest alates transpordikulu kliendilt ei küsita,” selgitab Eelmaa.

Eesti Post on leebem. Ansi Arumeel leiab, et soodsama hinna pakkumine on kindlasti võimalik, kuid siis tuleks teha mõningaid muudatusi teenindustasemetes. “Kokkuvõttes ei saa keegi pakkuda hinda, mis ei kata ära kulusid,” lausub Arumeel. Ta selgitab, et ilmselt ei oleks odavam hinnal võimalik pakkuda näiteks järgmise päeva tarnet, pakide väljastuskohti oleks vähem kui praegustes võrgustikes (näiteks Tallinnas 1–2 väljastuspunkti, mis teenindaks suure osa kogu e-kaubanduse mahust), tõenäoliselt poleks sellist hinnataset võimalik ka pakkuda kogu Eestis, vaid ainult suuremates linnades. “Usun, et soodsama tarnelähenduse leidmine on kindlasti võimalik, kuid see saab toimuda müüjate ja teenusepakkujate ühise diskussiooni ja koostöö tulemusena,” leiab Arumeel.

Sellise koostöö näide on ka olemas. Baltimaade e-kaubandusgruppi kuuluv veebipood Kaup24 (hiljuti nimega DLB.ee) hakkas tasu-



CHERRY Media juhatuse liige Allan Martinson julgustab veebipoodidele transporditeenust osutavaid pakifirmasid pakkuma hinda 0,5-1 euro, siis võtaksid veebikaubamajad transpordikulu oma klientide asemel enda kanda. FOTO: ANDRES HAABU

Ä Üks küsimus

Kas vastab tõele, et Hiina riik toetab oma veebikaubandust ja tasub riigist väljuva (eksporti) kauba transpordi eest?

WANG AIJUN
Hiina saatkonna majandus- ja kaubandusnõunik

Hiina ei maksa kinni ekspordiga tegelevate Hiina e-kaubanduse poodide transpordi kulusid. Kõikide ekspordikaupade pealt tagastab Hiina riik tulumaksu ja käibemaksu, kaasa arvatud ettevõtetele, kes tegelevad e-kaubandusega.

PROFFIDE VALIK!

Töökindlus, funktsionaalsus, ökonoomsus



**ENIMMÜDUD EESTIS
JUBA 5 AASTAT!**

www.peugeot.ee/kaubikud

Hinnavõit
6 000 €

Keskmine
kütusekulu al.
4.9
l/100 km

CO₂ emissioon
129
g/km



kaubaruum **3,3 – 3,7 m³**

PEUGEOT PARTNER
Erihind al 10 500 €



kaubaruum **5,0 – 7,0 m³**

PEUGEOT EXPERT
Erihind al 15 900 €



kaubaruum **8,0 – 17,0 m³**

PEUGEOT BOXER
Erihind al 17 900 €



DPD Eesti juht Tarmo Tael kinnitas, et nende kullerautod viivad pakke Pakipoodi ca 1 euro eest. FOTO: JULIA-MARIA LINNA

ta Post24 teenust klientidele pakkuma eelmise aasta novembrist. E-kaubamaja omanikfirma OÜ DLB Trading juhi Danel Valge sõnul on transpordikulu e-kaubanduses oluliseks teguriks ostuotsuse kujundamisel. Seetõttu otsustatigi korraldada kampaania ja pakkuda klientidele võimalust soetada ostusummast olenevate tooteid tasuta transpordiga. Kampaania viiakse läbi Eesti Postiga, kes tegutseb üle Baltikumi. Kuna Kaup24 kuulub gruppi, mille ettevõtetel on suured mahud Eestis, Lätis ja Leedus, siis läks diskussioon Eesti Postiga edukalt ja saavutati mõlemaid pooli rahuldav kokkulepe. Leppe detaile kumbki pool ei avalda, kuid Valge mõõnab, et arvestades paki teekonda alates laoriulist lõppsaajani, siis on kulusid ettevõtte jaoks lisandunud. Valge lisab, et kampaania tulemusel on tellimuste arv siiski kasvanud ning ettevõtte saab kulude haldamisega kenasti hakkama. Kampaania lõpuks on planeeritud tänava aasta lõpp. Siis on Valge sõnul piisavalt infot, mille põhjal otsustada kas ja millisel kujul tasuta transpordiga jätkata.

Soovitud teenus on pakifirmal olemas. Asi DPD Eesti juht Tarmo Tael on esimese hooga Martinsoni ettepanekust solvunud. Kui klientidele ollakse valmis kinni maksta eurone transpordi hind, miks ei või siis seda teist eurot maksta, leiab Tael ning arutab edasi teemal, miks arvatakse, et kohvitassi toomine peab restoranis rohkem maksma kui paki toomine Ku-

2-4

korda on tasuta postiteenuse päevad suurendanud Cherrys kaupade müüki.

ressaarest Tallinna. Siis aga kinnitab, et DPD-l on Martinsoni soovitud teenus olemas. DPD tavahinnakirjast seda küll ei leia, kuid väärtuspakkumisena tehakse seda valitud klientidele (valitute hulka pääseb juba siis, kui sul ei ole eelnevalt olnud makseprobleeme või muid probleeme DPDga ja Taela kinnitusel on üsna vähe probleemseid firmasid). DPD pakipoodide võrgustikku on võimalik alustavatel ettevõtetel kolmel esimesel kuul pakk saata vaid 83 senti eest, edaspidi aga 1,25 euroga. Sealjuures on DPD-l Baltikumis loodud pakipoodide võrgustik, kus on üle 200 pakipoe. Taela väitel on see võrdne kõige suurema pakiautomaatide võrguga Baltikumis ehk siis Eesti Posti pakiautomaatide võrguga.

E-kaubanduse kasv kordades. Tael ütleb ka, et Cherryl on tegelikult nende pakkumine olemas ja läbirääkimised käivad praegugi nendega.

Cherry juht Martin Kõiva avaldas e-äri ärihommikul, et on istunud kõigi pakifirmadega. "Nad kõik saavad aru, et e-kaubandus on nende tulevik," rääkis Kõiva, kelle arvamusel võib suhteliselt lihtsate muutustega e-kaubanduse maht Eesti turul kolmekordistuda. "Ja just praegu on muutused toimumas," lisas Kõiva. Juba 2015. aasta lõpuks e-kaubanduse number vähemalt kahekordistub eeldusel, et pakifirmad teevad teoks oma visioonid ja lõpptarbijani pakitoimetamine muutub soodsamaks, ennustas Cherry juht.

Hiinlased tõusevad maailma suurimateks e-ostlejateks

Hiina tõuseb 2015. aastaks maailma suurimaks e-kaubanduse turuks, saavutades mahuks 315 miljardit dollarit aastas.

Turu-uuringute firma Boston Consulting Group kirjutab oma uuringus, et Hiina e-kaubanduse turg ületab 2015. aastaks USA turu, jõudes 315 miljardi dollarini aastas.

2010. aastal oli Hiinas veebipoodide tarbijaid 145 miljonit. Sellega oldi USA järel teisel kohal, kus on veebipoodidest sisseostude tegijaid 170 miljonit inimest. 2015. aastaks saab Hiinast suurima interneti kasutajate arvuga riik maailmas, 2,3 korda kasvab ka *online*-ost-

lejate hulk, jõudes 329 miljoni inimeseni. Senine liider USA jääb kaugemale maha, kuna seal kasvab internetis ostude tegijate hulk vaid 199 miljoni inimeseni. Hiina *online*-ostude kulutused suurenevad kiiresti, kuna inimeste sissetulekud kasvavad.

Üllatuslikult on Hiina e-kaubanduse turg suures osas ühe e-kaubamaja käes. Taobao.com müük moodustas 2010. aastal Hiina *online*-kaubanduse turust 79%. Taobao müük oli suurem kui näiteks Hiina viie suurima jaekaupluse müük kokku.

Reeglina on e-kaubanduse turud maailmas suhteliselt

Proгноос

Hiinlased vallutavad interneti

HIINAS on aastaks 2015 USAst rohkem internetist ostjaid

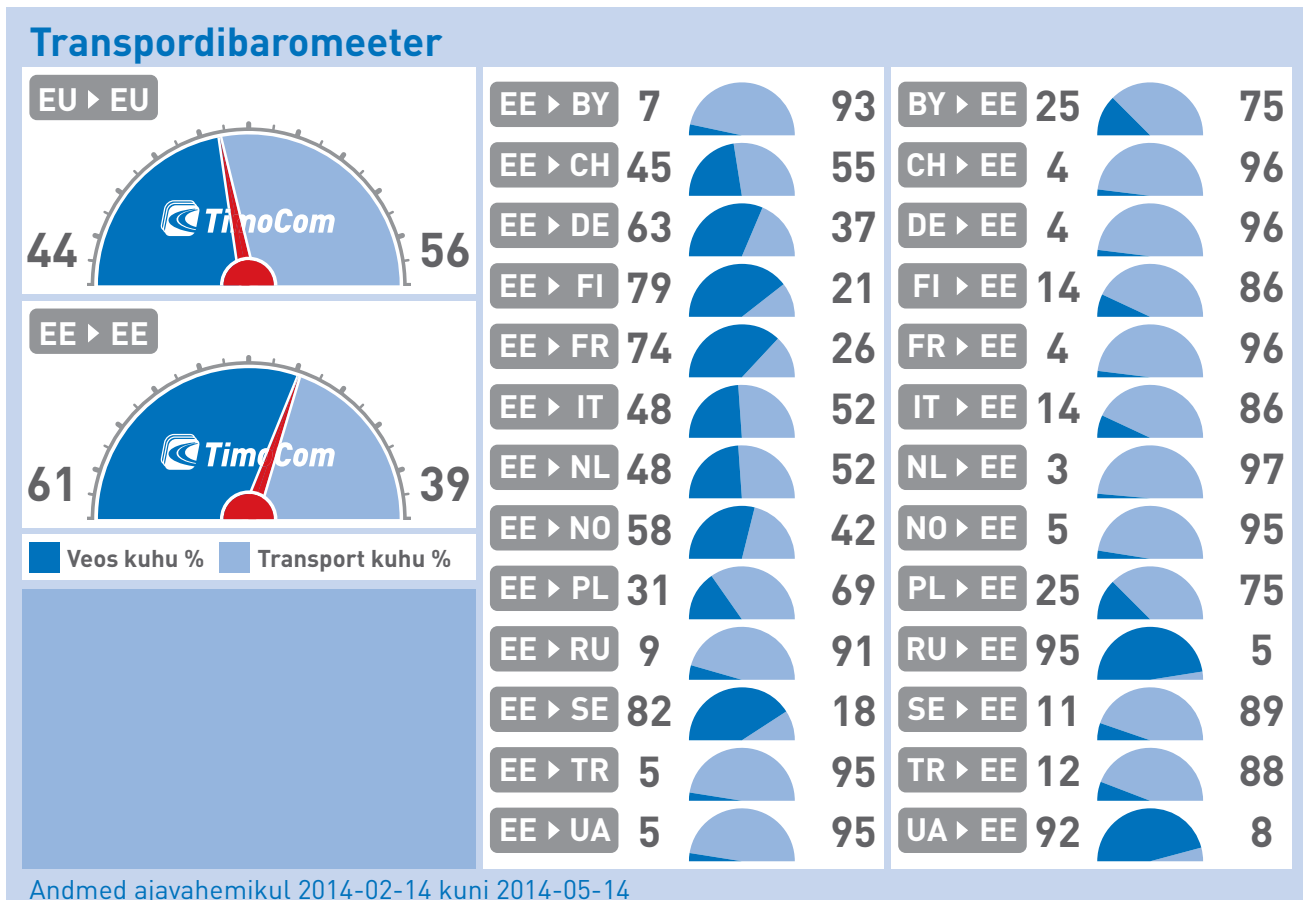
HIINA	2010	2015
Interneti levik	34%	51%
Interneti kasutajaid	457 mln	703 mln
E-kauplustest ostjaid	145 mln	329 mln
USA		
Interneti levik	76%	85%
Interneti kasutajaid	238 mln	257 mln
E-kauplustest ostjaid	170 mln	199 mln
SUURBRITANNIA		
Interneti levik	74%	79%
Interneti kasutajaid	46 mln	51 mln
E-kauplustest ostjaid	29 mln	37 mln

ALLIKAS: BOSTON CONSULTING GROUP

killustatud. Näiteks Jaapani suurima internetipoe Rakuten müük moodustab 30% riigi e-kaubanduse müügist. Amazonil on USAs 14%-line turuosa.

Kuna Taobao moodustab ligi 80% Hiina *online*-kaubandu-

se turust, siis Hiina internetist ostja ei kasuta peaaegu kunagi otsimootoreid, et leida toote kohta informatsiooni. Minnakse otse Taobao leheküljele ja sirvitakse teiste ostjate kommentaare kauba kohta.





Kui laadimisel selgub, et kaupa on veotellimuses märgitust rohkem või vähem, tekitab see logistikafirmale suuri probleeme. FOTO: MARIS OJASUU

Milles peitub kvaliteetse veoteenuse saladus. Mure on ebatäpsete veotellimustega.

MELJO MUSTO
Eesti Ettevõtluskõrgkool Mainor/Melsum OÜ

Aastaid tagasi sattusin transporditeenuseid müües suhtlema klientidega, kes polnud nõus oma senist veoettevõtet välja vahetama. See tuli mulle üllatusena – klientide ümberveenmisel ei aidanud ladus jutt, odavam hind, ei ussi-ega püssirohi. Kahtlustasin, et midagi jääb justkui saladusloori alla.

Algaja ekspedeerijana ei õnnestunud mul kuidagi saladuse jälile saada. Mõned aastad hiljem sattusin aga ise veoettevõttesse tööle ning avastasin, et saladust polegi! Ettevõtetele osutatakse head

ja kvaliteetset transporditeenust, kõik tarnetega seotud mured ja probleemid lahendatakse ning klientidel puudub vajadus veo- ja/või ekspedeerimisettevõtte väljavahetamiseks. Saadud töökoostemust pean senini hea ekspedeerija töö aluseks, mida võiks iga transporti korraldava spetsialist oma igapäevatoos rakendada.

Põhiline murekoht, millega veokorraldajad ja ekspedeerijad üsna tihti kokku puutuvad, on ebatäpne teave veotellimuses (eriti imporditellimuses). Klientide tüüpilised probleemide allikad on pealelaadimise aadress (mit-

te kontori aadress), laadimise kuupäev ja kellaaeg ning täpne ühikupõhine laaditav kogus (m³, kilogramm, euro- või FIN-alus). Võimalik, et tellija polegi kõikidest probleemidest teadlik, kuna logistikaspetsialistid lahendavad enamiku probleemidest veomarsruutide käigus ise ära.

Seega peab veokorraldaja või ekspedeerija kohanema mistahes olukordadega ning leidma kiire lahenduse. Paraku on selline töö seotud suure riskiga, kuna ebatäpselt esitatud info tõttu võib ettevõtte kaotada müügikäibe ja kasumi.

Ä Näited

Eksitakse koguse ja teenuse eest maksmisega

Juhtumid igapäevaelust, kus kaup laaditakse peale mõnest Kesk-Euroopa riigist.

VEOTELLIMUSES ON MÄRGITUD SUUREM KOGUS, KUI PEALE LAADITAKSE.

Autojuht sõidab märgitud aadressile, kus selgub, et kaupa on vähem, kui tellimuses ette nähtud – 12 euroaluse asemel on laadimiseks valmis kaheksa. Veomarsruuti plaanides oli veokorraldaja või ekspedeerija arvestanud 4,8 laadimismeetriga (vastab 12 euroalusele), kuid tegelikult laaditakse peale 3,2 ldm (vastab 8 euroalusele). Järelikult jääb poolhaagises üle 1,6 ldm (4 euroalust) tühja ruumi, mida klient pole valmis kinni maksta. Kliendi jaoks on see tüüpsituatsioon, sest veoraha makstakse selle eest, kui palju kaupa peale laaditi. See, et haagisesse jäi üle tühja ruumi, on juba ekspedeerija probleem. Veokorraldaja või ekspedeerija püüab leida kliendi või klientid, kellel on pakkuda täpselt sama suur kogus laadimiseks. Praktikas on olukorra lahendamine keerulisem, kuna pealelaadimise koht peaks olema auto läheduses – autojuht liigub juba Eesti suunas ning pole huvitatud lisakilomeetritest. Eriti keerukad on reedesed pärastlõunad. Juhul, kui ekspedeerija ei leia mahu või kaalu poolest sobivat kaupa, annab ta pooltühja haagist vedavale autojuhile korralduse koju sõitmiseks.

VEOTELLIMUSES ON MÄRGITUD VÄIKSEM KOGUS, KUI PEALE MAHUB.

Pealelaadimiskohas selgub, et laaditav kogus on suurem, kui veotellimuses märgitud – näiteks on 6,4 ldm (16 euroalust) asemel laadimiseks

ette valmistatud 8,8 ldm (22 euroalust). Lisaks selgub, et saadetise kaal on kasvanud 2800 kg võrra. Tavaliselt teavad kliendid seepeale, et soovivad veolepingu tühistada ja otsivad uue transpordifirma. Veokorraldaja või ekspedeerija eeltöö võib osutada tühiseks ja tuleb hakata uut klienti otsima. Olukorras, kus tellimusi on niigi vähe, on see keeruline ülesanne.

SAADETIS ON VALMIS, KUID SELLE EEST POLE TASUTUD.

Lähtekohas on saadetis ette valmistatud ja kogus on täpne, kuid laadimist ei alustata enne, kui tellija on kauba eest maksnud. Veel üks põhjus, miks kliendi lohakuse tõttu ei ole võimalik saadetist peale laadida, kuigi veokorraldaja või ekspedeerija eeltöö on tehtud ning kulu- tused kantud.

Selliste olukordadega puutub nii veokorraldaja kui ka ekspedeerija kokku iga päev. Vaatamata planeerimisele esineb töö käigus ikka probleeme, kus tuleb leida lahendusi, kuna laadimata jäänud saadetis tähendab veoettevõttele rahalist kahju.

NÕUANDED, MIDA TULEKS TÖÖ KORRALDAMISEL SILMASPIDADA. Pärast iga veotellimuse saamist peaks veokorraldaja või ekspedeerija helistama lepingu märgitud tarnijale ning täpsustama üle lähtekoha täpse aadressi, saadetise koguse, kaalu, mahu ning võimaliku laadimisaja. Iga kooskõlastus tähendab seda, et auto sõidab õigel ajal välja ning laadib peale ettenähtud ja täpse koguse. Planeerimistöö käigus esineb minimaalselt tõrkeid ja haagises saavutatakse kõrge täituvusaste. Eriti sobib näide osakoormate laadimiseks, kui lühikese aja jooksul tuleb klientide kaubad peale laadida erinevatest lähtekohtadest.

A Pane tähele Töökorralduse kuldreeglid veokorraldajale ja ekspediitorile

1. **TÄPSUSTA** alati lähte- ehk pealelaadimiskoha täpne aadress, laadimisaeg ning saadetise kogus, maht ja kaal.

2. **KOOLITA** autojuhte viivitamatult teatama kõikvõimalikest laadimistöö käigus ilmnevatest probleemidest. Nii saad alati operatiivselt reageerida ja probleemsed olukorrad koostöös kliendiga kiiresti lahendada.

A Kommentaar Logistikaettevõtte tegeleb igapäevaselt lisakulutusi toovate eksimustega

IVO KRUMM
ÄSi Arco Transport tegevjuht

Artiklis toodud olukorrad on logistikaettevõtetes igapäevased. Kuid eksimine on inimlik – tahes tahtmata tuleb kauba valmisoleku, koguse jm kontrollimisel ette vigu. Paraku tähendab iga selline hooletus hulga lisakulusid, mis ei ole ettevõttele kindlasti meeldivad.

Kliendi ootused on aga logistikaettevõtetele õigustatult kõrged. Kliendi eeldus, et valitud logistikapartner on oma ala professionaal, sai oletatavasti välja selgitatud eelnevate teenuste müügi protsessis. Harv ei ole ka juhul, kui klient lihtsalt helistab logistikule ja ütleb, et kaup kohas X on sellel nädalal valmis ja tarvis ära tuua. Logistik peab koostama tööprotsessi alusel tegevuskava ning seda korrektselt jälgima.

Nõustun, et kontrolltegevused võimaldavad artiklis mainitud tüüpvigu mini- meerida või isegi vältida.

Laki Auto

AUTORADIAATORID JA ELEMENDID

- sõiduautodele
- veoautodele
- bussidele



Laki tn 7, 10621 Tallinn Sepa tn 19, 51013 Tartu
tel 659 9700 tel 738 1892

lakiauto@lakiauto.ee, www.lakiauto.ee



KONTEINERVEOD

- Merekonteinerite transport
- Kasutatud konteinerite müük

e-post info@miil.ee
info@miil.lv

Tel 50 40 658
50 55 559

www.miil.lv

www.miil.ee



ÜHISOSTUGA ettevõtte masinatele kütuse hankimine võib osutuda oluliselt soodsamaks kui ise otse mõne kütuse müüjaga lepingut sõlmides. FOTO: RAUL MEE

Ühisostudega võidavad nii väikesed kui suured ettevõtted

Kui ettevõttes pole võimalik või vajalik palgal hoida töötajat, kes tegeleks bürootarvete, sideteenuste, mootorikütuste ja muude igapäevatöök vajalike kaupade ja teenuste sisse ostmisega, võib alternatiivina kaaluda sisseostude delegerimist sellega põhitegevusena tegelevale ettevõttele.



Tartu mnt 14, Tallinn Tel: +372 646 1004



MÜÜK ja EHITUS ON ALANUD! WWW.LIIKURI41.ee

Uusarendus Lasnamäe veerel Liikuri tn 41,
Lasnamäe linnasuunaline arenduspiirkond, kuhu on uue Lasnamäe üldplaneeringuga kinnitatud ja väljarendamisel uus kaasaegne linnaosa, Lauuväljakust 1 km kaugusel. Läheduses Smuuli teel avati uus Maxima XX.



Alanud on esimese maja Vana-Kuuli 15/1 müük ja ehitus, esimene korterelamu valmib aprillis 2015. Ehitatakse kuus 8-kordset, 33 korteriga korterelamut, milles on kokku 198 korterit, soklikorrusel garaaz ja väliparkimiskohad. Kortermajade ehitus on plaantiud etapiviisiliselt, aastatel 2014 - 2017. Korterelamud ehitatakse kaasaegsed, energiasäästlike B-energiaklassi hoonetena. Igas korteris autonoomne kõrge kasuteguriga soojusvahetiga sundventilatsioon. Korteriite viimistluseks kasutatakse kvaliteetseid materjale, itaalia tootja „Ballardini“ keraamilised plaadid, laudparkett, puitspoon uksed.

Müüki tulevad 1-, 2-, 3- ja 4-toalised korterid.
Korteriomandid moodustatakse koos rõdu ja lahuspinnana I korrusel paikneva panipaigaga.

Korteriomandite müügihinnad alates 1500 -1700 eur/m²
Soklikorruse garaazi parkimiskoha hind 6000 eur
Parkimine hoovis, parkimiskoha hind 3000 eur

Müügikorraldus: Colonna Kinnisvara OÜ
Müügiinfo: www.LIIKURI41.ee ja www.colonna.ee
Martin Sillandi, martin@colonna, +372 511 9962



HEIKI RITS
OÜ Outsourcing Partner OÜ tegevjuht

Outsourcing Partner OÜ (OSP) alustas era-sektorile nende põhitegevust toetavate valdkondade teenuste ja kaupade sisseostmiseks ühishangete läbiviimist 2,5 aastat tagasi. Ühisostudega tagatakse professionaalse hankekorralduse ja konsolideeritud koguste mahuefekti abil võrreldavate pakkumiste kaudu ja riske võtmata erinevate kaupade ja teenuste soodsamad sisseostuhinnad ja parimad lepingutingimused.

Isegi elementaarsete ostude puhul, nagu mootorikütus ja -tarvikud, IT, bürooarbed ja -seadmed või kindlustus-, side-, puhastus- ja reiskorraldusteenused, aga ka elektrienergia ühisost ja monitooring, ei ole paraku paljud ettevõtted üksi tegutsedes suutnud parimat hinna ja kvaliteedi suhet tagada. Ühisostudes arvestatakse iga kliendi personaalsete vajadustega, koondades samas paljude klientide soovid terviklikuks hankeks.

Ühisostud on kasulikud ka suurtele ettevõtetele. Kui firma loomisel oli OSP motoks, et ka väikesed ja keskmise suurusega ettevõtted tunneksid end ühisostu tulemusel suurtena ja et nendega arvestatakse, siis tänaseks on selge, et ühisostude hinnad ja tingimused ning lisaväärtused sobivad ka suurtele ettevõtetele. Kusjuures teinekord on nende võit veel suurem, sest lisaks ühisostu mahuefektiga saadud parematele tulemustele on keskmistel ja suurtel äridel võimalik kokku hoida ka püsikuludelt. Eriti olukorras, kui tugiteenuste valdkonnad on ettevõttes küll mehitatud, kuid inimeste palgal hoidmine ei ole siiski otstarbekas (näiteks koormust ei ole piisavalt pakkuda või puuduvad võimalused ja vahendid püsikulude jaoks).

Näiteks 1100eurose netopalgaga töötaja kulu on ettevõttele (palgafond, ruumid, töövahendid jms) ligi 35 000 eurot aastas. Lisanduvad ühekorsetsed kulud, kui on vaja soetada kontorisüstus jms. Arvestus ei sisalda töötaja võimalikke asendaja kulusid puhkuste ja haiguste ajal ning koolituskulusid jms.

Kui keegi tegeleb ettevõttes tugiteenustega oma põhitöö kõrvalt, oleks mõistlik see aeg pühendada firma põhitegevusele ja delegeerida tugiteenustega seotud toimingud neile, kelle jaoks on see teenus põhitegevus.

Võrdle oma praeguseid hindu ühisostu pakutavaga. Ühisostu kliendiks ei saa enesest mõistetavalt firmad, kelle jaoks hinnad ja/või teenused muutuksid ühisostude liitumisel kehvemaks, seetõttu pakutaksegi klientidele võrdluseks analüüsi. Samas on ka klientidel ise võimalus hinnavõrdlused teha, kuiigi adekvaatse ja võrreldava hinnavõrdluse tegemine ei ole sõltuvalt valdkonnast alati liht-

„**Ühisostudega liitumine on klientidele tasuta ja ühisostu raames vaadatakse ja võrreldakse hindu komplekselt.**

Ä Pane tähele Ühisost aitab raha säästa

MOOTORIKÜTUSTE, SIDETEENUSTE JA BÜROOTARVETE ühisostud on näidanud, et soodsama hinna saamiseks on oluline hindu komplekselt võrrelda ja analüüsida.

MOOTORIKÜTUSE valdkonda analüüsides selgus, et OSPi klientidel oli kombineeritud hinnakujunduse tõttu tegelik keskmine soodustus 7,7 senti liitri kohta (garanteeritud oli 5 senti liitrit postihinnast). Näiteks kui ettevõttel on ühe kuu kütuse kogumaht 5000 liitrit ja tänane soodustus 2 s/l, oleks sääst ühisostust lisaks umbes 3400 eurot aastas. Tänu kombineeritud hinnakujundusele on klientidel kõikides ühisostuga valitud jaeketi tanklates alati sama hind (baashind) ja nendes tanklates, kus konkurentsi tõttu (mõnel ristmikul või linnas) on postihind madalam kui baashind, hakkab klientidele kehtima soodustus 5 senti liitri kohta postihinnast. Hinnavõrdlus võtab klientidele (kui on teada kliendi mahud ja kehtiv soodustus) aega mõne minuti. Vajadusel saab pakkuda ka teistsugust hinnakujundust, kuid senine praktika on näidanud, et kombineeritud hinnaga võidavad kõik, kelle mahud jäävad 1–40 000 liitri juurde kuus. Samuti ei ole ühisostu puhul vahet, kas firmas on 40 autot või on kütust vaja ühele masinale.

SIDETEENUSTEGA on hinnavõrdluse tulemusel olnud 90 mobiiltelefoniga firmal sääst 8200 eurot aastas, kusjuures kliendi senine hinnatase oli samuti hea. Suurima protsentuaalse säästu on saanud just väikesed ja keskmised firmad, eriti aga need, kel tänase operaatori juures on n-õ fikseeritud kõneaaja ja hindadega "üli-soodsad äripaketid" (näiteks 7,99 eurot kuu, mis sisaldab 1000 kõneminutit jms). Kindlasti on võimalik märkimis-

väärselt säästa ka andmeside ja tavatelefoniside pealt, kus hinnavõrdluse tulemusel on liisaks märkimisväärsele hinnasäästule selgunud, et kliendid on tasunud oma operaatorile kõikvõimalikke tasusid, mille eest tihti teenust/toodet ei saada ja/või pole ammu kasutatud (hooldustasud jne). Sidevaldkonnas on eriti oluline, et kliendid ei pühenduks ainult kõneminuti hindadele. OSP ühisostu raames vaadatakse ja võrreldakse hindasid komplekselt. Olukord on ju tihti nagu supermarketites, kus piima, alkoholi või mõne muu üksiku toote hind on väga hea, aga kaupmees teenib oma raha tagasi teiste toodete oluliselt kallima hinnarvel.

BÜROOTARVETE teeme samuti komplekse hinnavõrdluse, võttes luubi alla 4000–6000 tootenimetust. Ka siin on näiteid, kus A4 paberi hind on kliendile atraktiivne, kuid muude toodete hinnad (sh kallid tooted nagu toonerid jms) on oluliselt kallimad. OSP ühisostu hindade puhul kehtib klientidele lisaks ka hinnagarantii ehk juhul, kui mõnel kliendil on mingi toode siiski tänase partneri juures odavam ühisostu hinnast, siis kohtub ühisostul parimaks osutunud tarnija pakkuma sellele tootele vähemalt sama hinda. Seega ainuüksi hinnagarantii klausliga on klientidele sääst garanteeritud. Lisaks on kõikidele klientidele (olemata asukohast või mahust) kauba kätte toimetamine tasuta (reeglina on tarnijatel transport tasuta, kui tellimus on väike). Seni on olnud hinnavõit suurematele klientidele alates 25%. Kusjuures mida väiksemad mahud, seda kallimad on reeglina klientidel kehtivad hinnad, aga kuna ühisostu hinnad ja tingimused on kõigile samad, siis on võit kliendile veelgi suurem.

KÖGEL

Ma oman *kogemust*



...Kögeli Kallurhaagisega:

- ✓ Intelligentne ühendustehnika : Moodul ehitusviis
- ✓ Madalad hoolduskulud
- ✓ Mitmekülgsed kasutusvõimalused

Tarbesõidukite kogemus alates 1934

www.koegel.ee



Your Kögel Partner in Estland

AUTOHAAGIS BALTI OÜ

Fosforiidi 14 Maardu 74114

tel +6 119 750 | faks +6 119 755

haagis@koegel.ee

ÜHISOSTUD

ne. Tihti jäävad ka nägemata alternatiivsed lahendused, mis omakorda tagaksid märkimisväärse kokkuhoiu.

Kuna ühisostu puhul ei tehta klientidele klassikalisi personaalseid pakkumisi, sest hinnad ja tingimused, mis ühisostuga saavutatud, kehtivad kõikidele klientidele olenemata firma suurusest, mahust või asukohast, siis ei tohiks klientidel olla ühisostude teenusepakkuja ees kartust info jagamisel. Ühisostudel sõlmivad kliendid lepingu otse tarnijaga.

Hindades on siiski ka erandeid. Näiteks OSPi klientidele, kelle mootorikütuse ostude kuumahud algavad 40 000 liitrist kuus, pakutakse erilahendusi. Sellised erandid ja võimalikud lahendustepanekud kooruvad tihti välja just hinnavõrdlustest, seega tasub alati hinnavõrdlus võtta.

8200

eurot aastas säästis ettevõtte sideteenustelt ühisostuga.



Kontoritarbed, bensiin ja diisel, telefonikõned - hinnavõit aastas on kümnetes tuhandetes eurodes.

ASi Schenker tegevjuht Janek Saareoks

Ä **Kommentaar** **OSPga sain kõik hinnad paremaks**

JANEK SAAREOKS
ASi Schenker tegevjuht

Schenkeris töötab 150 inimest ja toimetab mitusada masinat - järelikult kulub ka materjale, mida vaja hankida. Paraku ei ole võimalik ise olla iga asja hanke osas spetsialist, sest iga müüja kiidab oma toodet ja teenust. Ettevõttel on vaja valikut tehes kaaluda erinevaid alternatiive, et parim lahendus välja selgitada, see kõik võtab aega ja nõuab detailseid teadmisi. OSP teeb meie eest selle töö ära ja esitleb teatud aja tagant turu seis. Nii saan olla kindel, et ostud on tehtud parima võimaliku hinnaga.

Schenkerisse tulles vaatasin enamiku hankeid üle ja suhteliselt keeruline oli paremat hinda saada, sest eks hinnad olid niigi head. Kui võt-

sin OSPi hanked ette, selgus, et kõik hinnad saime paremaks. Kontoritarbed, bensiin ja diisel, telefonikõned - hinnavõit aastas on kümnetes tuhandetes eurodes.

Ma soovitan ostjatel seljad kokku panna ja OSP ärimudelit kaaluda, see annab hinnaeelise ja vabastab ka suurest osast administreerimisest.

Ettevõtte jaoks on oluline orienteeruda turutingimustes ja OSPi kaudu on see väga lihtne, sest nende põhitöö ongi omada adekvaatset ülevaadet turul toimuvast.

OSP on nagu sinu ettevõtte hankeosakond, kuid ühishangete puhul koondub kordi suurem toodete ja teenuste mass, mida üksinda väga vähesed ettevõtted Eestis saavad endale lubada.

STILL

KVALITEETNE SAKSA LAOTEHNIKA

Müük, rent, hooldus ja varuosad



KONEKESKO

www.konekesko.ee

Jüri Masinakeskus
Põrguvälja tee 3a, Pildiküla
75308 Rae vald, Harjumaa

Müük/rent, mob 512 6682
tarmo.saks@kesko.ee

Hooldus, mob 507 0648
mati.trei@kesko.ee

Varuosad, tel 605 9166
erkki.kukk@kesko.ee

SUURIM

RASKETEHNIKA VARUOSADE MÜÜGIKETT EESTIS

WWW.ETVA.EE



ETVA
Truck and trailer parts

TARTU

Riia mnt. 136b
tel. 730 2050
info@etva.ee

TALLINN

Peterburi tee 83
tel. 605 4617
tallinn@etva.ee

PÄRNU

Savi 17
tel. 443 3557
parnu@etva.ee

NARVA

Tiimani 5
tel. 356 3010
narva@etva.ee

RAPLA

Võsa 43
tel. 5694 0571
rapla@etva.ee

PAIDE

Pikk 42
tel. 385 0850
paide@etva.ee

VALGA

Transpordi 1
tel. 766 0106
valga@etva.ee

SAUE

Tule põik 1
tel. 655 2556
saue@etva.ee

RAKVERE

Võidu 2c
tel. 322 1224
rakvere@etva.ee

Veogasell hinnasurvele ei allu. Veotasu peab hoidma mõistlikuna

TEA TARUSTE
kaasautor

Veonduses ei tule käibe- ja kasumikasv lihtsalt kätte, ent koostöös teise väikevedajaga on võimalik efektiivsemalt ressursse kasutada, rääkis veofirma Merxton Veod OÜ omanik ja juhatuse liige Tõnu Alas.

2008. aastast tegutsenud ettevõtte pakub transporditeenust Euroopa Liidu riikides. Viimase pooleteist aasta jooksul on fookus suunatud Lõuna-Euroopale: suur osa vedudest liigub Hispaania, Prantsusmaa, Portugali suunal. Samas andsid 2012. aasta käibest lõviosa Rootsis tehtavad veod.

Merxton Veod on paari aastaga kasvatanud käivet ligi 3,7 korda. Alase sõnul aitab käibekasvule kaasa klientidele pakutava teenuse usaldusväärsus. Tarneaegadest kinnipidamine on usalduse tekkimise põhitingimus ning kui klient saab vedajas kindel olla, tuleb ka piisavalt uusi tellimusi.

Veofirmal on välja kujunenud koostööpartnerite ring, kes töid vahendavad. "Ma ei olegi väga palju otsse klientidega tegelenud. Töid vahendavad suurfirmad, nagu DHL, Arco Transport jt, võtavad küll natuke raha vahelt ära, aga mina ei pea muretsema, et kliendilt raha kätte ei saa. Mõne väikese tundmatu kliendi osas pole sugugi kindel, kas ta ka maksab tellitud veo eest. Mul ei ole mõtet riskida ja vahendajatele oleme suutnud tõestada, et oleme tegijad," selgitas Alas. Ta lisas, et veoteenuste puhul pole ettemaksu küsimine eriti kombeks. Samas tuleb seda

teha, kui tead kliendi taustast, et ta võib maksmisega venitama hakata.

Merxton Veod jagab tööd ja ressursse Ilves Transport OÜ-ga. Kulude kokkuhoiu huvides ja tühisõitude vältimiseks kasutatakse ära üksteise autode asukohti. "Meie kaks autoparki töötavad käsikäes. See on mõistlik, sest meie ettevõteted on väikesed ja omavahel saame hästi hakkama. Oleme Ilves Transpordi juhiga terve elu autojuhtidena töötanud ja ka koos sõitnud. Tunneme seda valdkonda läbi ja lõhki," rääkis Alas, kes võimalusel ka ise jätkuvalt hea meelega autorooli istub ja mõne sõidu teeb.

Hinnasurve rõhub. Alas tunnistab, et lihtsalt ei tule selles äris midagi kätte. "Sel aastal on ka hinnasurve tohutu ja minu arvates polegi impordi pool eriti käima läinud. Suure vaevaga oleme autod liikuma saanud ja ega oskagi öelda, mis on selle madalseisu põhjuseks. Tundub, et kaup lihtsalt ei liigu," märkis ta. Alase sõnul hakataksegi hinda survestama siis, kui veetavat kaupa vähe ning ekspedeerijad on sellest väga hästi teadlikud ja kasutavad olukorda ära. "Õeldakse, et "kui ei taha, ära võta seda tööd, meil on vedajaid piisavalt". Ekspedeerimisfirmad ei arvesta, et kuskil tuleb piir ette ja hinna allalöömise tõttu tuleb neil endal ehk turult lahkuda," märkis ta mõrult.

Merxton Veod hinnasurvele ei allu ja hoiab veotasusid mõistlikes piirides. Alas märkis, et paljud vedajad lõövad käega ja katsuvad survehinda-



ENDINE autojuht, Merxton Veod OÜ omanik Tõnu Alas istub ka praegu võimalusel hea meelega ise autorooli.

FOTO: EIKO KINK

dele vaatamata hakkama saada. "Nad lõövad veoringi kulud ja kilomeetrihinna kokku, arvestavad kütusekulu ja juhi palga maha ning rõõmustavad, et üht-teist kätte jäi. Mul pole mõtet odava hinnaga kaasa minna, sest autod ju amortiseeruvad, liisingut on vaja maksta, mingil hetkel uued rehvid hankida. Tuleb ka valmis olla, et masin võib teel olles katki minna ja vajab remonti. Keskmiselt läbib üks meie auto 12 000–13 000 kilomeetrit aastas," selgitas ta, lisades, et tasu ei arvestata kilomeetripõhiselt, vaid lepatakse koorma või osakoorma vedamise hind tellijaga kokku.

Masinapark hoitakse uus. Merxton Vedude kuuest autost koosnev masinapark on päris uus. Kõige vanemad autod aastast 2010, kaks masinat 2011ndast, üks eelmise ja üks tänavase aasta väljalase. Hetkel Alas masinapargi suurendamist ei plaani ning jälgib, kuhu turg liigub. "Hinnasurve on veonduses aastaid kest-

nud ja jätkuv teema. Mul on aastatepikkused kogemused, millest tegevuse planeerimisel enam abi pole. Kui mõned aastad tagasi olid aastad kindlad kuud, kus vedusid oli napilt, näiteks august, mil rahvas puhkas või jaanuar-veebbruar, mil inimestel oli pühade järel raha otsas ja tarbimine langes, siis nüüd pole midagi kindlat. Oktoober-november võiks olla kõige parem vedamisaeg, aga enam see pole nii. Samas võib augustis tulla nii palju vedusid, et ei jõua ära teha. Turg on nii paigast ära läinud, et mingeid plaane teha ei saa," rääkis ta.

Möödunud, 2013. aasta majandustulemused on Alase sõnul pisut paremad kui sellele eelnenud aastal ja kasv on kindel. "Ettevõttes on praegu palgal koos minuga 8 inimest. Ise ma paraku väga palju sõitmas käia ei saa, tuleb aktiivselt tegeleda koormate otsimisega. Ega ma lipsuga tööd teha tahagi. Kui veofirma juht lipsu ette paneb, hakkab kõik allamäge minema," muigas Alas.

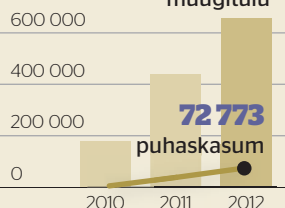


GASELL

Ä Tulemused
Kiire kasv nii
käibes kui kasumis

OÜ Merxton
 Veod majandus-
 tulemused
 eurodes

657 680
 müügitulu



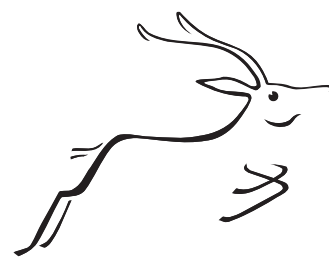
ALLIKAS: ÄRIPÄEV

Ä Mis on mis
OÜ Merxton Veod

- ASUTATUD:** 2008
- ASUKOHT:** Pärnu
- OMANIK:** Tõnu Alas (100%)
- TÖÖTAJAJID:** 5
- GASELLITOP** 37. koht
- KÄIBE KASV** 3,73 korda
- KASUMI KASV** 21,74 korda

**”Kui veofir-
 ma juht lipsu
 ette paneb,
 hakkab kõik
 allamäge mi-
 nema.**

OÜ Merxton Veod omanik
 Tõnu Alas



Gaselliikumist toetab LHV

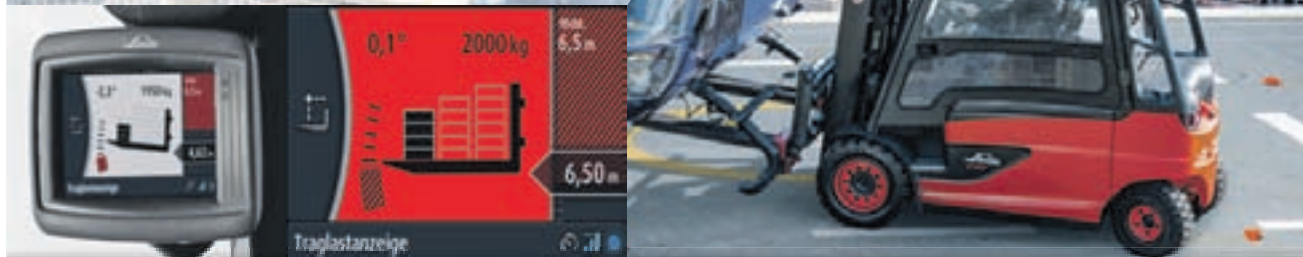
WILLENBROCK BALTIC

Rohkem infot:
www.linde-mh.de
www.willenbrock.ee

Linde Safety Pilot on süsteem, mis näitab tõstukijuhile koorma kaalu ja raskuskeset ja sellega seotud maksimaalset tõstmiskõrgust ning tagab, et tõstuk jääb piirangute raamesse, vähendades tugevalt kõige tavalisemat õnnetuste põhjust – juhi tehtavaid vigu – ja parandades oluliselt ohutust tõstuki kasutamisel.

Linde Safety Pilot
 Go to your limits. But never Beyond!

Linde Material Handling *Linde*



Willenbrock Baltic OÜ Tartu mnt 173/3, Peetri küla, 75312 Rae vald, Harjumaa
 telefon +372 622 8950 faks +372 622 8951 info@willenbrock.ee www.willenbrock.ee

Pööringu projektiga saadi tegijate hulka

LIIS KONOVALOV
kaasautor

2011. aasta Logistikateo suure auhinna pälvis Eesti Logistikaklaster kruisilaevade pööringu väljatöötamise ning teostuse eest. Eesmärgiks oli teha Tallinnast Läänemere kruiside algus- ja lõpppunkt, tuues sellega Eestisse rohkem turiste.

“Idee ja soov pööringut teenindada oli juba aastaid nii sadamal, lennujaamal kui ka teistel osapooltel,” sõnas Tallinna Sadama esindaja Sirle Arro. Reisijate vahetuse operatsiooni oli kaasatud lisaks Tallinna sadamale ja lennujaamale ka turismifirma Den-Eesti, kes hoolitses reisijate transpordi eest lennujaamast sadamasse ja tagasi ning reisijatele pakutud ekskursioonide eest, CF & S Estonia, kes lisaks



KRUIISITURISTID Tallinna sadamas. FOTO: RAUL MEE

laeva agenteerimisele tegeles ka pagasi laadimise ja veoga, ning turvafirma G4S, kes jälgis, et nii reisijad kui ka pagas liiguks sadama ning lennujaama vahel häirimatult. Koos suudeti Eestis üles ehitada täiesti uus äri. Kokku toimus 2011. aastal Tallinnas reisijate vahetus viis korda, mille jooksul teenindati 7204 kruisireisijat.

Kuna uue teenuse pakku- misel on oluline, et kogu tee-

nindusahel töötaks sujuvalt ja efektiivselt, hakkasid koostööd tegema ettevõtted, kes olid eelnevalt kruisivaldkonnas kokku puutunud. Sirle Arro sõnas, et Tallinna Sadama soov pööringut teenindada tuli asjaolust, et kruisivaldkonnas peetakse tegijamateks just neid sadamaid, kes ka pööringuid teenindavad. Tallinna Sadama analüüsi järgi on pööringu kogukäive tavakülastustest 2,3 korda suurem.

Ka Erik Sakkov Tallinna Lennujaamast sõnas, et ilma koostööta ei saa, seega oli hea, et sai Tallinna Sadama ja teiste asjaosalistega liituda. “Aasta Logistikateo auhinna tiitlit sai hiljem turunduses kasutada ning eks kiitus teeb niisamagi rõõmu,” ütles ta.

2014. aastaks on planeeritud viis pööringut, loodetakse teenindada 15 000–16 000 kruisireisijat. Perspektiivis on räägitud võimalikest Aasiapööringutest, aga seda juhul, kui tekivad lennuühendused Aasiaga.

Ä Loe Logistikast

LOGISTIKATEGIJA rubriik vaatas, mis on saanud varasematest Aasta Logistikateo konkursi võitjatest. Loe 2013–2014 Logistika kuukirjadest.

Kui on turjal raske kanda...



võtab selle enda kanda!

Bionic OÜ on firma, kes tegeleb logistiliste lahenduste pakkumisega juba aastast 2006. Asume Lääne-Virumaal Näpi kaubabaasis, kus meil on ca 2000 m² terminal.

Alates märtsist alustame kliendibaasi nõudluse suurenemise tõttu terminali- ja laoteenuse pakkumisega Tallinnas Punane tn 42 1000 m²-sel pinnal. Teenus on mõeldud nii kaubavedudega tegelevatele kui ka tootmisettevõtetele. Lisaks kaupade maha- ja pealelaadimisele pakume ka kaupade ladustamist, kaupade komplekteerimise ja ümberpakkimise teenust. Oleme võimelised teostama külgladimisi nii tavakaubalustele kui ka ülegabariidilistele kaubalustele kaaluga kuni 4 tonni.

Transporditeenus katab igapäevaselt nii

täiskoorma- kui ka jaotusveona kogu Eesti territooriumi 20 veokiga, mis koosneb poolhaagistest ja autorongidest. Meie poolt pakutav jaotusveo teenus sisaldab saadetiste kokkuvedu terminali, komplekteeritud telimuste kokkuvedu klientidelt klientidele ja kauba vedu adressaatidele.

Eesmärgiks-püüdluseks on olla teenusepakkujast partner, kes tagab oma teenuste professionaalsuse, kvaliteedi ja hästijuhitud riskidega alternatiivi. Meil on pikaajalise töö tulemusena häid logistilisi lahendusi – ekspedeerimine, komplekteerimine, ladustami-

ne ja jaotamine. Firma meeskond tegutseb lähtudes järgmistest põhiväärtustest:

- Suhtleme ausalt ja otsekohevalt ning peame kinni lubadustest.
- Püüame pakkuda alati parimat teenust. Teeme otsuseid ja tegutseme.
- Hoolime oma klientidest ja vastutame äripartnerina oma tegevuse eest.
- Meil on professionaalne meeskond. Püüame saavutada kliendiga kokkulepitud eesmärkide täitmise.

Vastastikune usaldus ja hoolimine on meie ja kliendi vahel äärmiselt oluline. Järjekindlalt püüdlema selle poole, et pakkuda eeskujulikku, kvaliteedi ja hinna suhtele vastavat teenindust, rahuldada kliendi ootusi ja ennetada nende muutuvaid nõudmisi.

Kokku koondades oma ala parimaid, oskavaid töötajaid, teadlikke koostööpartnereid, siis antud kompositsioonis peitub edu võti.



www.bionictransport.ee

RENAULT TARBEÕIDUKID

EUROOPAS ENIMMÜDUD JUBA AASTAST 1998!



KLIMASEADE
CD-RAADIO (BLUETOOTH, MP3, USB)
EL. AKNATÕSTUKID JA KÜLJEPEGLID

HINNAVÕIT KUNI **6000€**

RENAULT MASTER

PACK CLIM L3H2 2,3dCi

HINNAVÕIT: € 6 000,-

KUUMAKSE: € 243,-*

Keskmine kütusekulu 8,0 l / 100km
CO₂ emissioon 211 g/km.

RENAULT TRAFIC

PACK CLIM L2H1 2,0dCi

HINNAVÕIT: € 5 000,-

KUUMAKSE: € 202,-*

Keskmine kütusekulu 7,3 l / 100km
CO₂ emissioon 190 g/km.

RENAULT KANGOO

EXPRESS PACK CLIM 1,5dCi

HINNAVÕIT: € 3 500,-

KUUMAKSE: € 142,-*

Keskmine kütusekulu 5,0 l / 100km
CO₂ emissioon 130 g/km.



RENAULT
Liising

RENAULT
PRO+

AEG MUUTUSTEKS



* Finantsteenuse pakkuja on Nordea Finance Estonia AS. Tutvu finantseerimise tingimustega ja küsi lisainfot sõidukite müüjalt. Liisingu näidispakkumised on tehtud järgmistel tingimustel - vara hind Master € 20990,- / Trafic € 17390,- / Kangoo € 12290,-, sissemaks 10%, liisingperiood 60 kuud, jääkväärtus 25% (läbisõidupiirang 30 000 km/aastas), intress 3 kuu Euribor + marginaal 1.75%, lepingutasu 180€. Krediidikuluse määr 3,41 - 3,81%. Hinnad sisaldavad käibemaksu. Pakkumine kehtib kuni kaupa jätkub. Pildid on illustratiivsed.

Renault soovib

Abc Motors

TALLINN: ABC MOTORS AS - PALDISKI MNT. 105, TEL: 6747700; PÄRNU: PEREAUTO OÜ - TALLINNA MNT. 82, TEL: 447 7300; RAKVERE: WIRU AUTO OÜ - KREUTZWALDI 5B, TEL: 329 5560; VILJANDI: RAE AUTOKEKUS OÜ - TALLINNA MNT. 97, TEL 433 0987; HAAPSALU: TRADILO OÜ - TALLINNA MNT. 73, TEL: 473 1383.

Pealinnade trammid näitavad uut taset

Eesti, Läti ja Venemaa pealinnad on sarnased. Kõik kolm linna on võtnud ette uue põlvkonna trammide toomise linna ühistransporti.

HELI LEHTSAAR, HELEN HELM
kaasautorid

Kuigi esimene uus tramm jõuab Tallinnasse tänavu novembri lõpus, ei saa reisijad selle aastanumbri sees veel uue trammiga sõita, sest sõiduk peab läbima põhjaliku testimise.

Tallinna Linnatranspordi ASi juhatuse esimees Enno Tamm selgitas, et enne uute trammide liiniveole lubamist läbitakse alati tellija juures katseprogramm. Testperioodi pikkus on kuni kuus kuud ning trammide kasutuselevõtt reisijate vedamiseks enne testperioodi täieliku läbiviimist sõltub testi tulemustest.

3. liinil saab varem sõita kui 4. liinil. Uut trammide testitakse Pärnu maantee depoo ja Kadrioru vahelisel lõigul, sest seal on uue trammide saabumise ajaks trammitee rekonstrueerimise tööd lõpetatud. Enno Tamme sõnul algab reisijate vedu täielikult rekonstrueeritud 3. liinil pärast Tondi lõpp-peatuse ettenähtud tööde lõpuleviimist 2015. aasta suvel. 4. liinile pääsevad uued trammid pärast Maneeži ning Ülemiste uue lõpp-peatuse vahelise infrastruktuuri rekonstrueerimist ning Peterburi tee 2 krundile uue trammide lõpp-peatuse ehitamist hiljemalt 31. augustist 2015.

Võrdluseks Zaporozjets ja Mercedes. Kui võrrelda uusi CAF Urbos tramme praegu rööbastel kolisevate Saksa päritolu Tatra trammidega, siis on CAFid tükki maad modernsemad nii välimuse kui ka tehnoloogia poolest. "Piltlikult võiks neid kahte võrrelda kui Zaporozjetsit ja Mercedes. Uute trammide puhul on hoolitsetud nii reisijate, juhtide kui ka kõrvalseisjate heaolu eest – kliimaseadmed ja korralik ventilatsioonija küttesüsteem, kehakontuuri järgivad istmed, pakettaknad, tihedad ukсед, võimsad mootorid, kaasaegne väljanägemine ning interjöö, madal müratase nii seistes kui ka veeremisel, multimeediaekraanid koos reisijainfosüsteemiga. Seda nimekirja on ilmselt võimalik lõpumatuseni jätkata ..." tutvustas Enno Tamm uute trammide võlusi. Lisaks on oluline ka energiasääst: CAF trammid on varustatud superkondensaatoritel põhinevate pidurdusenergia salvestusseadmetega, mis võimaldavad kiiren-



HISPAANIAS toodetud CAF Urbos trammid hakkavad Tallinnasse jõudma juba tänavu, kuid liinil hakkavad nad sõitma järgmisel aastal.

FOTOD: TALLINNA LINNATRANSPORDI AS

Ä Võrdlus

Uued trammid on suuremad ja pakuvad rohkem istekohti

	Tatra KT4	Tatra KT6	CAF Urbos (uued trammid)
pikkus	19 m	27 m	31 m
laius	2,2 m	2,2 m	2,3 m
tühimass	20 t	27 t	49 t
täismass	33 t	45 t	69 t
istekohti	36	55	79
seisukohti	138	191	188
uste arv	4	5	5
kiirus	50/65	50/65	50/70

ALLIKAS: TALLINNA LINNATRANSPORDI AS

damisel või ka näiteks trammide kütteseadmete toitmiseks kasutada salvestatud energiat. Isolatsioonimaterjalid on kaasaegsed ja see vähendab näiteks trammisõitjate kõrva ulatuvat müra. Uste juhtimissüsteem on sarnane meie uute elektrirongide omaga: reisijad saavad kõiki ukse eraldi avada ja see vähendab uste avamisel soojust väljumist trammide salongist.

Ka trammijuhil on vaja mõnede muudatustega harjuda. Kuigi juhtimise põhifunktsioonid on ka CAF-idel samad – näiteks pöörangu-juhtimine –, siis erinevalt vanadest trammidest, mille sõitmist juhitakse pedaalidega, on uute puhul selleks hoopis vasaku käe juures asuv juhtimishoob.



TALLINNA uutes trammides hakkab praeguste trammidega võrreldes olema rohkem istekohti ja vähem seisukohti.

Ä Mis on mis Mis oli uute trammide valimisel oluline?

Trammide hankimisel oli plaanis pakutavaid tramme võrrelda 57 erineva kriteeriumi alusel, mis omakorda jagunesid alamkriteeriumideks. Neist tähtsaimad olid:

KESKKONNASÕBRALIKKUS (energiasalvesti, pidurdusenergia taaskasutamine, kliimakindlus)

TELJEKOORMUS ja mass **SÕITJATE** mahutavus

KORROSIOONIKINDLUS (mh arvestades Tallinnas talvisel teehooldusel kasutatavaid kemikaale)

SOBIVUS Tallinna kliimaatiliste eripäradega (suur temperatuuride varieerumine, lumi, õhuniiskus)

MÜRA.

ALLIKAS: TALLINNA LINNATranspordi AS

120 Aastat Innovatsiooni



Nr.1
Euroopas



Koos.Meiega.Tulevikku.

Muutke oma kurss eduteele.

www.cargobull.ee

SCHMITZ CARGOBULL



The Trailer Company.

Ametlik esindus Eestis: Schmitz Cargobull Eesti OÜ Taevavärava tee 9A, Rae vald Lehmja küla – **just more.**

Lisainfo: info@cargobull.ee

Moskva trammiliikluses algab uus aeg

Moskvas aetakse uute trammide projekti juba mõned aastad, tänavu juulis jõuavad uued trammid lõpuks Moskva trammiteedele.

Moskvas on uute trammide hankimiseks viimase paari aasta jooksul korraldatud vähempakkumisi, võitjaid välja valitud ning seejärel tulemused tühistatud. 2012. aasta detsembris võitis hanke Uralvagonzavod koos Bombardier Transpordiga, kelle pakumine oli 8,46 miljardit rubla (938,7 miljonit eurot). Han-

kel osales ka firma CAF, kelle trammid hakkavad sõitma Tallinnas. Venemaa pealinna jaoks CAFi trammid parimateks ei osutunud.

Moskva trammihanke tulemused tühistati aga juba pool aastat hiljem ning leping sõlmiti hoopis Poola firmaga PESA, kes koostöös ettevõttega Ultransmash peaks tänavu märtsist kuni 2015. aasta märtsini tarnima 120 uut trammide. Tehingu kogumaksumust ei ole veel avaldatud. Moskva uue põlvkonna

tramm on 1524 mm rööpavega madalapõhjaline sõiduk, mis mahutab 255 reisijat. Seda on poole rohkem kui praegused vagunid. Kõik trammid on varustatud turvakaameratega, reisijainfo tabloodega, kliimaseadmetega ning Venemaa navigatsioonisüsteemiga GLO-NASS. Trammide plussidena on väljatoodud ka väga madal müratase ning ligipääs liikumispuuetega inimestele. Esimesed trammid peaks Moskvas liinile jõudma käesoleva aasta juulis.

Ä Huvitavat Moskva tramm

VENEMAA pealinna trammide ajalugu läheb tagasi aastasse 1872, mil avati esimene liin.

ALATES 1958. aastast on trammide tööd korraldanud riiklik ettevõtte Mogsotrans.

MOSKVA trammiliinide kogupikkus on 181 kilomeetrit. Sellega ollakse suurima trammiliinide võrgustikuga linnade edetabelis maailmas neljandal kohal. Pikim võrgustik on Melbourne'is.

Riia trammid peavad taluma 40kraadist pakast

Riiasõidavad juba mitu aastat paarkümmend uut Tšehni tootja Škoda trammide.

Esimene uus tramm saabus lätlaste pealinna neli aastat

tagasi, 2010. aasta suvel, et läbida testperiood. Ülejäänud trammid jõudsid Riiga 2011. aasta alguses.

Uued madalapõhjalised

Škoda trammid on kolmevagnilised, mahutavad 300 inimest ning on varustatud konditsioneeriga ning muude kaas-

hulgas oli trammitehasele esitatud tingimuste seas ka nõue, et tramm peab olema võimeline liiklema isegi 40kraadises pakases.

Kui vana sõiduk vajab väljavahetamist või firmale on vaja uut töömasinat

Euroopa suurim sõidukite online veebiturg!
www.DOCS.ee

mobile.de

TELLI oma sõiduk Euroopa suurimalt online sõidukite turult!

- Garantija
- Turvaliselt
- Kontrollitud taustaga
- Finantseerimisvõimalustega

Võta meiega ühendust ja uurime asja koos!

DOCS Baltic OÜ
Mustamäe tee 6B
Tallinn 10621



Tel: 660 8271, 50 15 546
Faks: 660 6723
E-post: info@docs.ee

DOCS
Direct Ordered Car Service



20
ace Logistics



-  **Autotranspordil igapäevased ühendused Euroopaga**
-  **Regulaarliinid nüüd ka Baltikumi ja Valgevene suunal**
-  **Parimad logistilised lahendused juba üle 20 aasta**
-  **Küsi pakkumisi road@ace.ee või 6 401 401**

KÕIGE, KÕIGE...

Eesti suurim veos jääb 10kordselt alla maailma suurimale.
Suurim veos liigutati merel

656 000

tonni ja 427 meetrit kõrge on maailma suurim inimeste liigutatud objekt, maagaasi puurimisplatvorm.



HELEN HELM
kaasautor

Saudi Araabias on suudetud maismaad mööda vedada Guinnessi rekorditse jõudnud 4891 tonni kaalunud veost. Eesti pinnal on teadaolevalt suurima veosena transporditud kümme korda kergemat veost. Kõige suuremaid objekte suudavad inimesed aga liigutada vees, kus on sihtpunkti liigutatud 656 000 tonni kaaluv maagaasi puurimisplatvorm.

Maagaasi platvorm viidi uude kohta

Aegade suurim inimeste poolt vees liigutatud objekt asub Norrale kuuluvas Trolli gaasialas.

Tegemist on maagaasi puurimisplatvormiga, mis ehitati aastatel 1991–1995 Vatsi külla Norra läänerannikul. Platvorm kaalub 656 000 tonni ning on 427 m kõrge.

Platvormi tulevane töökoht asus ehituspaigast 280 km kaugusel meres. Liigutamiseks kasutati 10 puksiiri, millest kaheksa tõmbasid veost eestpoolt ning kaks juhtisid tagant. Raske saadeti suutis liikuda vaid üks sõlm tunnis, mistõttu jõuti sihtkohta alles seitsme päeva ja kuue tunniga.

MAAGAASI puurimisplatvormi liigutati meres 280 kilomeetrit.

FOTO: WIKIPEDIA

Körbelinn nõudis maailma suurimat veost

Saudi Araabia kõrbelinnale mageveetehast ehitades oli inseneridel vaja välja mõelda, kuidas vedada mööda maanteed jalgpalliväljaku mõõtu 4891 tonni kaaluvat koormat.

Saudi Araabia ehitas maailma suurimat mageveestamistehast, mis pidi kõrbelinna Ras Al Khairi jaoks muutama päevas ligi 800 miljonit soolast vett joogiveeks, mida jaguiks 3,5 miljonile inimesele.

Tehase ehitus telliti firmalt Doosan. Kogu kompleks koosneb kaheksast aurustusseadmest, millest kolm ehitati Doosani Vietnami ja viis Lõuna-Korea tehastes. Valmis seadmeid transportis Saudi Araabia gigantettevõtte Al-Majdouie Logistics Company.

Inimtegevuse abiga maailmaal liigutatud objekti maailmarekord saavutati, kui Ras Al Khairi sadamas veeretati laevalt maha esimene kaheksast

aurustusseadmest. Veose üks ühik kaalus 4891 tonni ning mõõtudel meenutas jalgpalliväljakut – 124 m pikk, 34 m lai ja 12 m kõrge. Teekond jätkus maismaal kaks kilomeetrit mööda kõrbemaanteed. Transpordivahend oli kokku pandud traktorihagisest ja veokist ning koosnes 172 tugiteljest ning 688 topeltnõudus rehivist. Saavutus on registreeritud Guinnessi rekordina 25. septembril 2012. a.

Ä Vaata veebist

**WWW.YOUTUBE.COM/
WATCH?v=VZZKBNP5ZDQ**

Kuidas veeti maanteel maailma suurimat veost.





KAARLAID
Your special transport solutions



Eriveod vajavad eriliste oskustega inimesi, eriotstarbelist tehnikat ja erilisi ideid. Kaarlaid OÜ-l, mis on aastal 2000 Eesti erakapitaali asutatud ettevõtte ja spetsialiseerunud ülegabariidiliste veoprojektide väljatöötamisele ja teostamisele nii Eestis kui ka rahvusvaheliselt, on kõik need võimalused olemas. Olgu selleks projektiks mõni kombain, mis on lõikusajal vaja kiiresti saada müügiplatsilt, tehasest või hoolduspunktist põllule, terve tuulegeneraatorite park tuhamägede otsa või mitmesajatonni transformaatore tehasesst elektrijaama – teeme selle Teile peaaegu sama lihtsaks, kiireks ja mugavaks nagu postipaki saatmise. Enda kanda võtame peale koorma ka eriveostega kaasnevad erilised mured – koorma nõuetekohane ja turvaline kinnitamine, liiklusohtuse tagamine, marsruudi väljatöötamine, mõne marsruudile jääva silla kandevõime tugevdamine kuni ajutiste ligipääsuteede ehitamiseni välja.



***Tervitame oma häid kliente
ja koostööpartnereid ja
kohtumisteni uutel projektidel!***

Austusega,

Kaarlaid OÜ
Aruküla tee 51, Jüri
tel +372 6000 200
kaarlaid@kaarlaid.ee
www.kaarlaid.ee



KÕIGE, KÕIGE...

Estlinki kaabli ehitus tõi Eestisse suurima veose

Eestis seni suurima objekti transportimine toimus 2006. aasta juunis, kui Bekkeri sadamas veeres laevalt maha Estlinki alajaama trafo, mis pidi jõudma Harkusse.

Saadetis kaalus 480 tonni. Transportivahendiks kasutati Mercedese veokit, mille järel oli massiivne treiler. Selle esiosas paiknes 12 silda 48 rattaga, keskel hiiglasliku raami peal trafo ning edasi veel 12 silda 48 rattaga. Treileri lõpu haagiti veel üks spetsiaalselt kohale toodud veok, mis aidanud kinnijäämise korral veost tagant lükata. Veose pikuseks mõõdeti 78 m.

480

tonni ja 78 meetrit on Eesti suurim teadaolev veos, Estlinki alajaama trafo.

EESTI suurima veose transportimiseks kasutati 24 telje ja 96 rattaga treilerit.

FOTO: INDREK SUSI



OÜ Viisemar on suurte kogemustega transportteenuseid pakkuv eraettevõte. Tegutseme Eesti ja gaatidega. OÜ Viisemari tegevusaladeks on raskekaalulised ja suuremõdulised veosed (nt sillatlad, sildkraanatalad, metsaülestõtamise masinad jt ülegabariidised raudbetoonitooted).

MEIE ETTEVÕTE PAKUB JÄRGNEVAID TEENUSEID:

- Tavaveod poolhaagistega 12–13,5 m
- Kallurveod – liiva, kruusa, killustiku jm puistematerjali vedu
- Suuremõõtmelised ja ülipikad veosed (pukkaagised)
- Tööd raskeveotreileriga (põllu-, metsatöömashinate jm raskete eriotstarbeliste masinate transport)
- Veoautode veermiku remont ja hooldus



Kontakt

Logistik (8–17): Heiki Mark
Telefon: +372 7494 786
Faks: +372 7494 717
GSM: +372 5669 1587
e-post: info@viisemar.ee

Vedusid teostame nii
EESTIS • SOOMES • ROOTSIS • VENEMAAL • LÄTIS • LEEDUS
kui ka teistesse Euroopa riikidesse.

www.viisemar.ee

Sadamates sildusid pikimad laevad.

Kruisilaev Tallinnas, tanker Paldiskis

Tallinna Sadama uue kruisikakai avamisel sildus sadamas seni pikim Eestit külastanud kruisilaev. Märtsis võttis oma ajaloo pikima tankeri vastu ka Paldiski Lõunasadam.

Tallinna Vanasadama uus kruisikakai avati 17. mail. Avamisel sildus kai ääres kruisilaev Royal Princess, mis on oma 330 meetriga kõigi aegade pikim Tallinna külastanud kruisilaev. Oma pikkuselt Tallinna Teletorni kõrgusega võrreldav kruisilaev tõi Tallinna külastama üle 3000 reisija. Laev mahutab kuni 3600 reisijat. Laevas on 1780 reisijakajutit, neist 1438 rõduga. Kokku on Royal Princessil 19 tekki. Poodide, kohvikute ja söögikohtade kõrval on laevas ka spaad, basseinid, basseiniäärne vabaõhukino, mere kohal kõrguv klaaspõrandaga passaaž, välistekil asuv jooksurada, erinevate sportmängude väljak, väike golfi- ja teiste



TANKER Bareilly oli ajaloo pikim tanker, mille Paldiski Lõunasadam on vastu võtnud.

330
meetrit oli Tallinna Sadamas sildunud aegade pikima kruisilaeva Royal Princess pikkus.

murumängude harjutusväljak, fitness- ja aeroobikastuudio, oma telestuudio.

Royal Princess on uus laev, mis ehitati 2011–2013 a Itaalias Trieste lähedal Monfalcones asuvas Fincantieri Cantieri Navali Italiani tehases.

Vanasadama uuel kruisikail on siiski potentsiaali ka uue rekordi jaoks, kuna kai võimaldab vastu võtta kuni 340 meetri pikkuseid laeva.

Märtsis võttis oma ajaloo suurima laeva vastu ka Paldiski Lõunasadam. Sadamas sildus tanker Bareilly, mille pikkuseks veepiiril on mõõdetud

243,96 meetrit. Tanker saabus Paldiskisse Inglismaalt Tetney sadamast. Paldiski Lõunasadammas laaditi tankerile ligikaudu 77 000 tonni bensiini, mis on suurim kogus kaupa, mis kunagi Paldiski sadamas on laaditud, ja võttis suuna Rotterdami.

Tallinna Sadama jaoks ei olnud siiski tegemist ajaloo pikima tankeriga. Tallinna Sadama rekord kuulub 343,71 meetri pikkusele tankerile La Prudencia, mis külastas Muuga sadamat 2009. aasta märtsis.

LOGISTIKA

Ajujahi finalisti äriidee sobib ladudesse

Tänavuse äriideede konkursi Ajujaht 2014 finaali jõudnud GoWorkaBiti teenused leiavad üha rohkem kasutamist ladudes.

Lühiajalise töö otsijaid ja pakkujaid kokku viiv GoWorkaBiti jõudis Ajujahi kolme finalistihulka. Noor ettevõtte on edukaid tulemusi saavutanud just logistikavaldkonnas.

GoWorkaBiti üks esimesi kliente oli Rahva Raamat, kes vajab aastavahetuse eelsel müügiperioodil oma lattu lisatöötajad. Tagantjäre kirjutab Rahva Raamat GoWorkaBiti leheküljel: "Töötajad olid väga tublid, meil oli väga kiiresti töötajad vaja ja väga kiiresti me selle ka saime."

Aprilli esimesel päeval levitas GoWorkaBit teadet, et et DHLi laos vajatakse kolmeks päevaks abilisi. Asi DHL Estonia juhatus liige Mati Kärt kommenteeris, et lisatöötajavajaduse tekitas ühe uue kliendi juurutamine, mis eeldas osa kaupade ümber kolimist ja ühe olemasoleva kliendi palve osutada täiendavat lisaväärtuse teenust teatud perioodil ja teatud partiidele. Samuti ka rippriiete logistika hooajalisus. "Olemasolevate töötajate puhul oleks see meil lõõn segamini vahetused ja asendused ja oleks ka olnud kulukam," selgitas Kärt. Juurde vajati 3–5 inimest.

Tema sõnul tekib laos lisa-



GOWORKA-BITI partner Kai Karlson võtab Ajujahi konkursi finaalis oma tiimile vastu parima Tallinna äriprojekti auhinda.

töötajavajadust viimasel ajal üha rohkem. Lattu inimese otsimiseks sobib GoWorkaBiti teenus hästi, kontoriks ekspedeerijat või müügiinimest sellisel kombel asendada ei saa, lausus Kärt. Seni on lisatöötajate leidmine ebaõnnestunud vaid esimesel korral, kui väljavali-

tud kandidaat ei ilmunud kokkulepitud päeval ja kellaajaks kohale. "Muidu tundub asi sujuvat," kinnitas Kärt.

Ajujahi konkursi GoWorkaBitil võita siiski ei õnnestunud. Finaalis pälviti tiitel parim Tallinna äriprojekt.

LOGISTIKA

Uued laoarendused on põnevad.

Külastused välja müüdnud pool aastat ette

Logistikauudised.ee korraldavad külastused tutvumaks tänavuste suurimate uute laoarendustega müüdi välja juba pool aastat ette.

Logistikafirmadel Logistika Pluss ja Via 3L valmis tänavu vastavalt 23 000 m² ja 13 000 m² uut laopinda. Äripäeva teemaveebi logistikauudised.ee Logistika klubi käis Via 3Li ladu vaatamas aprillis. Külastusel osales kokku 33 inimest, kuid soovijaid oli rohkem, kui oli võimalik Via 3Lis vastu võtta.

Ettevõtte juht Elmer Maas rääkis kohaletulnutele kulude kokkuvõitu võimalustest kaubandus- ja tööstusettevõtete logistikas ning näitas, mida

logistikafirma oma laolaiendusega juurde ehitas.

Logistika Plussi modernse ja energiasäästliku lao külastus toimub septembris. Seal räägitakse ja vaadatakse, kuidas toodetakse lao jaoks energiat päikesepaneelidega, valgustust kontrollib automaatika ning kuidas prügikulust on tehtud tulu. Kuid sellegi külastuse kohad müüdi välja juba aprilli lõpuks.

Parim viis saamaks osa logistikauudiste Logistika klubi põnevatest ettevõtete külastustest on minna leheküljele www.logistikauudised.ee ja registreeruda kord nädalas saadava uudiskirja lugejaks. Uudiskirja lugejad saavad esi-



LOGISTIKA klubi tutvub Via 3Li laos tagastusalaga.

FOTO: MARTIN KIVIMÄE

mesena info uutest ettevõtete külastustest.

Juba 19. juunil toimub järgmine Logistika klubi külastus. Vaatama on võimalik minna R-Kioskile, Lehepunktile ja Apollo raamatukauplustele logistikateenust osutava OÜ Estonian Logistics Plus ladu.

Tarmo Saremat räägib, kuidas saavutati IT-lahenduste abil 30%-line tööjõu kokkuvõid, ja tutvustab ettevõtte unikaalset komplekteerimis- ja markeermislahendust. Osaluse hind 79 eurot + km. Registreerida saab tanel@logistikauudised.ee.

LOGISTIKA



Veoautode remondi teenused

Novaforest OÜ, Betooni 11 D
Tel 513 5468, 511 5778

www.novaforest.ee

Uued navid Garminilt! GARMIN



GARMIN GPS
on autojuhi abiline teel ja tööl

Eestikeelne menüü ja hääljuhendamine

Garmin seadmete ametlik maaletooja aastast 1993 **Jakari Marine OÜ**
Regati pst 1, 11911 Tallinn • telefon 639 8993 • www.jakari.ee

**PARIMA HINNA-KVALITEEDI SUHTEGA
KAITSE PÄIKESE, VIHMA, LUME ning
TRANSPORDIKAHJUSTUSTE VASTU.**



KÕIK KASUTUSVÕIMALUSED LEIATE KODULEHELT.

**SIZE DOESN'T MATTER
PACKING FOR PROTECTION**

HEAT
Pack it

www.3selli.com

Kas teate, millistel teemadel kirjutatakse logistikainstituudis lõputöid?

Tallinna Tehnikaülikooli logistikainstituudis toimusid mais eelkaitsmised 13 tarneahela juhtimise eriala ning 9 logistika ja transpordi planeerimise eriala lõputööle. Kaitsmised toimuvad juuni alguses.

LOGISTIKA

Ä Mis on mis Tarneahela juhtimise lõputööd

BEST practices of VMI implementation in retail industry in Europe

TARNIJATE arendamise tulemuslikkus Eesti tootmisette-

võtetes ja selle võimalik suurendamine
VMI business case evaluation
S&OP kasutuselevõtu tõhusaim rakenduskava
TARNIJATE juhtimine tootmisettevõtetes
MASINATÖÖSTUSETTEVÕTETE tarnijate valmidus EDI kasutamiseks
EDI projektide edutegurid
 Tarneahela tulemuslikkuse mõõtmine Eesti väike ja keskmise suurusega tööstusettevõtetes
TARNEAHELA optimeerimismudelid ja nende rakendamine tootmisettevõtte näitel
TARNEKINDLUS - ettevõtte oluline edutegur ASi Harju Elekter Elektrotehnika näitel

TARNEAHELA kompetentsi arendamine Eesti tööstusettevõtetes
EESTI jaekaubandusettevõtete tarneahelate efektiivsuse juhtimine
EESTI ostujuhtide kompetentsus

Logistika ja transpordi planeerimise lõputööd

INVENTORY optimisation and suggestions for optimal safety stock level design principles in Ericsson THW

EELUURING raskeveokite maksumiseks Eestis.

LIIKLUSE rahustamise meet-

mete efektiivsuse hindamine
 Tallinna linna näitel
VARUDE suurus kui kriitiline edutegur masinatööstuses ASi Baltflex näitel
OHTLIKE ainete säästlik maanteevedu Eskaro ASi näitel
AUTOLOGISTIKA Paldiski sadamates
REGIONAALSE 4PL teenusekeskuse Eestisse rajamise kriiteeriumid
KAUGLOETAVA sensorlahenduse rakendatavus inventari paindlikuks ja turvaliseks haldamiseks TTÜ Logistikalabori näitel
ÜHEL jaotuskeskusel põhinev esmatarbekaupade (FMCG) ülepiiriline distributsioon Baltikumis

TSCHUDI LOGISTICS

OTSE KONTEINERLIIN POOLA



www.tschudilines.com
www.tschudilogistics.com

jt@tschudilogistics.com
 tel + 372 6 409 675

Logistika jälle Eesti majanduse patuoinas. Sektor viib alla Eesti SKP

Tänavu I kvartalis languses jõudnud Eesti sisemajanduse koguprodukti (SKP) suurimate pidurdajate hulka kuulub viiendat kvartalit järjest transpordisektor.

Eesti SKP vähenes tänavu I kvartalis esialgsetel andmetel 1,9% võrreldes aastataguse perioodiga. Enim pidurdasid majandustegevust transpordi, kinnisvara ja energeetika tegevusalad.

Veonduse ja laonduse tegevusalal loodav lisandväärtus on olnud languses 2013. aasta I kvartalil. Kui 2012. aastal kasvas sektoris loodav lisandväärtus 13,2%, olles kokku 1243,94 miljonit eurot, siis eelmisel aastal oli sektori lisandväärtus

19,3%-line langus (loodud lisandväärtus 1160,3 miljonit eurot). Sealjuures kiirenes sektori lisaväärtuse langus iga kvartaliga. Kui aasta esimeses kvartalis oli langus 14,8%, siis aasta lõppes juba 26,6%-lise langusega IV kvartalis.

Tänavu aasta I kvartali languse suuruse kohta veonduse ja laonduse sektoris statistikaametil täpsed andmed veel puuduvad. Mitmed suuremad logistikasektori ettevõtted, DSV Transport, Schenker, Smarten Logistics, Tallinna Sadam on teatanud, et nende esimese kvartali tulemused on paremad kui aasta tagasi. Statistikaameti majandus- ja keskkonnastatistika osakon-

Ä Statistika Tõus vahetus 2013. aastal languseks

lisandväärtuse muutus veonduse ja laonduse sektoris võrreldes eelmise aasta sama perioodiga

periood muutus, %

I kv 2012	15,7
II kv 2012	4,9
III kv 2012	11,2
IV kv 2012	22,8
I-IV KV 2012	13,2
I kv 2013	-14,8
II kv 2013	-16,6
III kv 2013	-19,9
IV kv 2013	-26,6
I-IV KV 2013	-19,3

ALLIKAS: STATISTIKAAMET

na juhtivstatistik-metoodik Annika Laarmaa juhib siiski tähelepanu, et kui ettevõtted vaatavad oma kvartalitulemusi, siis enamasti tuginevad nad kauba- või reisijateveomahu või müüginäitajatele. SKP räägib lisandväärtusest. Lisandväärtus on tootmisprotsessis kaupadele ja teenustele lisandunud väärtus, selgitas Laarmaa, miks vaatamata ettevõtete väidetele, et nende mahud on kasvanud siiski veonduse-laonduse lisandväärtus langeb. "Teisiti öeldes: lisandväärtus leitakse toodangu ning selle toodangu tootmiseks kasutatud kaupade ja teenuste vahena," lisas ta.

LOGISTIKAUUDISED.EE/LOGISTIKA

Windline osutab rahvusvahelisi autokaubaveo teenuseid ning on spetsialiseerunud täis- ja osakoormate veole.

Windline
international road transport
www.windline.ee

Lisaks kaubavedudele pakume lisateenustena:

- vedude ekspedeerimisteenust
- ladustamisteenust
- tollivormistust
- veosekindlustuse vahendamist



Oleme Eesti Kaubandus-Tööstuskoja liige.

Usalda oma koorem meile ja keskendu oma põhitegevusele.

Windline OÜ
Gaasi 6a
11415 Tallinn, Eesti

Tel: 6014010, 6014013
Faks: +372 6014355
info@windline.ee

Jaanus Benjamin, +372 50 29 298
Jaano Jänes, +372 56 805 665
Argo Hallikmäe, +372 56 805 654

Gaasiauto kasutamine tekitab probleeme

Autopargi omanikul on aeg vaadata tulevikku ja mõelda, kas sõidukite hulka sobivad gaasiautod. Näiteks maa-gaasil sõitev veok hoiab omanikule aastas kokku 9500 eurot, kirjutas veebruari Logistika kuukiri.

Lisaks gaasiautode ja bensiini ning diiselkütusega sõitvate autode kulukuse võrdlusele kirjutati ka riigi plaanist kulutada 51 miljonit eurot, et tuua turule biometaan.

Artikkel tõi Äripäeva veebilehele hulga sisukaid ja arutelu tekitavaid kommentaare. Toome siin neist valiku.

LOGISTIKA

Paraku on unustatud pisi-asi, et veoautole gaasiseadmet paigaldades hävitad mootori väga kiiresti. Päris mitmed ettevõtted on see-

tõttu gaasiseadmetest loobunud. Pean silmas kasutatud veoautole gaasiseadme paigaldust.

Lasin ka enda autole kunagi sellise seadme paigaldada - oli tore küll, kuid auto armatuuril põles praktiliselt pidevalt mootorituli, ehk siis tuli tõdeda, et seade küll paigaldati, kuid Saksa autotööstuse esindaja elektroonikaga ei suudetud süsteemi ühildada. Täna-seks olen auto müünud. Seega ei ole mõistlik hiljem mistahes seadmeid paigaldada. Autoesindus leiab, et igas veas on süüdi paigaldatud süsteem ja seadmepaigaldajat enam toimivate äriühingute nimekirjas ei esine.

Võin öelda, et Soomes ei kasutata gaasiseadmeid sellepärast, et talvel peaks paa-gasi olema puhas propaan.

Propaani kütteväärtus on väiksem ja bensiiniga võrreldes ei ole kokkuhoidu. Gaas neelab aurustumisel piisavalt soojust ja jahutussüsteem jahutab mootori liialt maha.

Sõidan paigaldatud vedelgaasi seadmega autoga juba 8-ndat aastat ja ei ole täheldanud mingeid probleeme. Kokkuhoid võrreldes bensiiniga 40%.

Töötasin kunagi autobaa-sis. Uusi autosid jagati NLi tasemel, seega valikut polnud. 2,5tonnise kandevõuga GAZ 52 surugaasiballoonid kaalusid tonni ja auto muutus kaubaveo seisukohast mõttetuks.

Vedelgaasi kasutasime küll (autojuhid haisesid jõhkralt, nende edasise tervise kohta mul andmed puuduvad).

Muidugi on tänane tehnoloogia parem, kuid surugaasi balloonide kaal on endiselt probleem (kõrge rõhk, pak-sud seinad). Vedelgaasi liiter maksab oluliselt vähem, kuid sisaldab 530 g energiakand-jat võrreldes bensiini 740 ja diiselkütuse 825 grammiga. Hindade suhe sõltub põhiliselt globaalsest turust ja poliitikast, mida me ei kontrolli ega suuda ka ennustada. Mina isiklikult valisin bensiini-mootoriga hübriidauto.

Ä **Loe lisaks**

"AEG MÕELDA GAASIAUTOLE", Logistika veebruar 2014



RekkaService

VEOAUODE JA HAAGISTE

• REMONT JA HOOLDUSTÖÖD • DIAGNOSTIKA • VARUOSAD

INFO: Tel. +372 52 090 30 e-mail: info@rekkaservice.ee www.rekkaservice.ee

KOOLITUSKALENDER

Sõitjateveo veokorraldaja ametipädevuse koolitus

AEG JA KOHT: augusti lõpus-septembri alguses, kuupäev täpsustamisel, Tallinn
KOOLITAJA: Tallinna Tehnika-kõrgkool
MAHT: 78 tundi
HIND: 500 eurot

Veoseveo veokorraldaja ametipädevuse koolitus

AEG JA KOHT: augusti lõpus-septembri alguses, kuupäev täpsustamisel, Tallinn
KOOLITAJA: Tallinna Tehnika-kõrgkool
MAHT: 88 tundi
HIND: 500 eurot

Logistika suvekool

2014: Piiludes tuleviku transporti

AEG JA KOHT: 11.-13. juuni, Tallinn
KOOLITAJA: TTÜ Logistikainstituut
MAHT: 2,5 päeva
HIND: tasuta, eelregistreerimisega www.ttu.ee/projektid/ttu-logistikainstituudi-suvekool-2014

Tõstukijuhtide koolitus

AEG JA KOHT: 16.-18. juuni, Paide. Võimalik läbi viia ka ettevõttes kohapeal
KOOLITAJA: Järvamaa Kutsehariduskeskus
MAHT: 24 tundi
HIND: 163 eurot

ICC rahvusvaheline ekspordikonverents

AEG JA KOHT: 5.-6. juuni, Narva

KOOLITAJA: International Chamber of Commerce Estonia (ICC)
MAHT: 2 päeva
HIND: 540 eurot + km

Töötervishoiu ja -ohutuse koolitus

AEG JA KOHT: 6., 9. ja 13. juuni, Tartu
KOOLITAJA: Reiting PR
MAHT: 24 AK
HIND: 124 eurot + km

Ohtlike veoseid vedavate autojuhtide koolitus (ADR põhikoolitus + paakauto koolitus vene keeles)

AEG JA KOHT: 6.-8. juuni, Tallinn
KOOLITAJA: Tõnu Mägi Koolituse OÜ
MAHT: 3 päeva
HIND: 250 eurot

Ohtlike veoseid vedavate autojuhtide koolitus (ADR põhikoolitus + paakauto koolitus eesti keeles)

AEG JA KOHT: 4.-7. juuli, Tallinn
KOOLITAJA: Tõnu Mägi Koolituse OÜ
MAHT: 3 päeva
HIND: 250 eurot

11.-13. juunini toimub Tallinnas Logistika suvekool, mille töökeel on inglise keel.



- **Megadoor kangasüksed**
- **Crawford Door tõstüksed**
- **garaažiüksed**
- **kiirrullüksed**
- **tuletõkkeüksed**
- **turvarulood**
- **laadimissillad**
- **laadimistihendid**
- **jpm.**

MÜÜK, PAIGALDUS, HOOLDUS
AA UKSED OÜ, tel 670 9724, info@aaüksed.ee

MISKI POLE VÕIMATU



ÜLLATAVALT PALJU LAO SISUSTAMISEKS

Oleme valmis abistama suuremate projektide elluviimisel. Tänu oma tootmisüksustele suudame pakkuda ka erilahendusi. Meie spetsialistid teavad, kuidas Teie saavutaksite maksimaalse tulemuse, kasutades efektiivseid lahendusi.

Helistage meile numbril 6000 270. Või külastage meie kodulehte www.ajtooted.ee!

ajtooted.ee



ÜLLATAVALT PALJU™

Juhi veokit. Võida auto.



Meie uus Volvo FH veok pakub tippklassi juhitavust ja kulutab vähem kütust kui iial varem. Ent kas suudad seda juhtida nutikamalt kui teised? Kui jah, siis tule võistlusele, kus kõige rohkem kütust säästnud veokijuht võidab uhiuue Volvo S60 ja premeeritakse ka veoki omanikku.

Vaata lähemalt www.volvotrucks.ee

**THE DRIVERS'
FUEL CHALLENGE**
by Volvo Trucks

Volvo Trucks. Driving Progress

