

LOGISTIKA

Postimees

VEEBRUAR 2022

NEFAB
SAVING RESOURCES

**PAKENDI- JA LOGISTIKALAHENDUSED,
MIS VÄHENDAVID KULUSID SINU TARNEAHELAS**

WWW.NEFAB.EE

PÄIKESEPANEELID. Eesti roheidu Go Verticu inseneride välja töötatud fassaadikattes on kokku pandud maailmatasemel alumiinium-komposiitplaat ning elektrit tootev päikesepaneel. Tulemuseks on elektrit tootev sein, mis pakub näiteks 500 m² suuruse seina puhul investeeringule 6,5 aastast tasuvusaega.

go vertic



Pane hoone seinad päikese-elektrit tootma

Go Verticu paneelidega fassaadi katmine annab kaks ühes efekti – maja saab kvaliteetse seina ning see toodab ka elektrit. Hoone mitte ainult ei tarbi elektrit, vaid toodab seda. Eraldiseisvate päikesepaneelidega võrreldes on Go Verticu pakutav lahendus lihtsalt ja kiiresti paigaldatav, visuaalselt kena ja keskkonnasõbralik. Sobib nii tööstus-, lao- ja büroohoonele kui ka kortermajadele.

Eestis on juba mõned Go Verticu pistikuisse ühendatud ja elektrit tootvad seinad olemas, näiteks Alexela Viti tanklapood ja Karukese lasteaed Kohtla-Järvel. Projekterimisel on mitmed ehitamist ootavad objektid.

Go Verticu peamine fookus on hetkel tööstus- ja ärihooned, sest ettevõtjatele on selline elektritootmise viis kasulik. Nii elektritootmine kui ka tarbimine toimub päevasel ajal, ja pea kõik päikeseenergiast tulev elektrit tarbitakse samas hoones kohapeal ära.

Fassaadikatte tootlikkus ja kestvus

Tootlikkust arvestatakse keskmiselt 700 kWh iga paigaldatud kWp kohta aastas. Täpsed analüüsid koostatakse projekterimise ajal. Tulenevalt ilmakaartest ning varjude mõjust võib tootlikkus erineda. Kõige enam suudavad elektrit toota kagu-, lõuna- ja edelasuuna seinad, ida- ja läänesuuna seinad aga ligi 20 protsenti vähem.

Toome siinkohal näite 500 m² suuruse seina katmise tootlikkusest ning kulust. 500 m² seina katmine maksab suurusjärgus 88 000 eurot ja omab nimivõimsust 99 kWp, aastase tootlikkusega 69 MWh. Tasuvuse kalkulatsiooni saab igaüks ise teha, kuna elektrit hind on vastavalt lepingule personaalne, aga kui arvestada 200 €/MWh (see sisaldab kõiki makse ja tasusid), siis on tasuvusaeg ligikaudu kuus ja pool (6,5) aastat.

Sobib põhjamaisesse kliimasse hästi

Fassaadikatte sobib nii olemasolevate hoonete renoveerimiseks kui ka uute, energiatõhusate hoonete ehitamiseks. Päikesepaneelid paigaldatakse kas otse soojustusele, tekitades nii fassaadikatte, või siis juba olemasolevale seinal. Go Verticu päikese-



elektrit tootev sein sobib kõikidele seinatüüpidele – kivi-, plekk- ja eelnevalt soojustatud seintele.

Samuti sobib elektrit tootev fassaad põhjamaisesse kliimasse, sest energialisa annab ka talvine valguse peegeldus lumelt ning madal päike, mis paneb seina energiat tootma ka ajal, mil katustel ja põldudel olevad päikesepaneelide pargid on lumega kaetud.

Mingit erihooldust selline päikesepaneelidega kaetud sein ei vaja – vihm peseb ja päike kuivatab, samuti puudub vajadus

puhastada paneele lumest. Lisaks on päikesepaneelid purunemiskindlad, tegemist on karastatud 3,2 mm klaasiga, see on piisavalt tugev, et kaitsta seina uusaastarakeeti või juhusliku kivi eest.

ACM METAL OÜ

Mäealuse 10, Tallinn
+372 5656 8688, info@acmmetal.ee
www.govertic.ee
www.acmmetal.ee

Tallinna Sadam loodab reisijate arvu järkjärgulisele taastumisele



2021. aasta neljandas kvartalis kerkis Tallinna Sadama reisijate arv hüppeliselt 93%, ent jäi aasta kokkuvõttes siiski langusesse. «Loodame rahvusvahelise turismi järkjärgulisele taastumisele,» ütleb ASi Tallinna Sadam turundus- ja kommunikatsiooniosakonna juhataja Sirle Arro.

Gerli Ramler

Ta lisab, et naaberriigid on loobunud või loobumas kas täielikult või järkjärgult piirangutest, inimestel on üha kasvav soov naasta tavapärase elu juurde, mille osaks on ka reisimine ja siseturismi kõrval peavad paljud plaani külastada väljaspool oma kodumaad olevaid sihtkohti. «Tallinn-Helsingi liinil on tihe sõiduplaan ning liinile tulemas uus Tallinki laev MyStar, samuti jätkuvad reisirid Tallinn-Stockholmi liinil. Vestlustest Läänemereäärsete sihtkohtade osas Läänemerd külastavate kruisifirmadega tunnetame optimismi ka kruisiäri taastumise osas ning loodame sel aas-

tal Tallinnas vastu võtta juba tunduvalt rohkem kruisilaevakülastusi kui eelmisel aastal.»

Rääkides 2021. aastast üldiselt, läbis aastaga kokku Tallinna Sadama sadamaid 22,4 miljonit tonni kaupa ning 3,5 miljonit reisijat. Aasta kokkuvõttes kasvas kaubamaht eelmise aastaga võrreldes 5%. Kasvu vedas ro-ro ja puistlasti mahtude kasv. Reisijate arv vähenes pandeemia mõjul 18%, samas laevakülastuste arv kasvas 4% tänu kaubaveo jätkumisele rahvusvahelistel reisiliinidel.

Arro sõnul oli kaubamahu suurenemine oodatud, kuigi neljandas kvartalis toimus mahtude vähenemine eelkõige sadama suurima kaubagrupi vedellasti

arvelt. «Vedellasti langus oli tingitud üldisest nõudluse langustrendist vedellasti terminalide teenuste osas, kuna kauba tulevikuhind on odavam tänasest hinnast. Samuti mõjutas terminaliopeeraatoreid energiahindade järsk kasv. Samas hea meel on ro-ro-kaupade rekordilise mahu üle. Reisijate arvu mahtu on aidanud võrreldes eelmise aastaga tublisti taastada paindlikumad piirangud ja inimeste olukorraga kohanemine, kuid see toimub oodatust aeglasemas tempos – lootsime paremaid numbreid just suvekuudel. Siiski saame märkida, et Tallinn-Helsingi liini reisijate panuse taastumisse andis Tallinn-Stockholmi liini taasavamine juulis ning kruisireisijate naasmine Tallinna.»



Pandeemia tagajärjel kaaluvad tööstused kolimist tarbijatele lähemale ja see võib avada uusi võimalusi Tallinna Sadamale nii tööstusparkides klientide leidmisel kui ka lähimerevedudel.

Fotod: Tallinna Sadam

2022. aasta märksõnadena nimetab Arro muutuseid tarneahelates. Pandemia tagajärjel kaaluvad tööstused kolimist tarbijatele lähemale ja see võib avada uusi võimalusi Tallinna Sadamale nii tööstusparkides klientide leidmisel kui ka lähimerevedudel. Samuti on Eestil tema sõnul jätkuvalt potentsiaali olla jaotuskeskus/distributsioonikeskus Skandinaavia riikidesse – mõlemat toetavad sadamate väga head ühendused nii meritsi, raudteed kui loomulikult maanteed pidi lähiregiooni riikidega. Ro-ro liikluse kasvu toetab jätkuv Euroopa sisese kaubavahetuse kasv, aga ka tihedad regulaarlaevaliinid naaberriikidega, näiteks liinid Tallinn-Helsinki, Muuga-Vuosaari, Tallinn-Stockholm, Paldiski-Kappelskär.

Rohepööre eesotsas tuuleparkidega on logistikasektorile suur väljakutse ja võimalus

Tallinna Sadama lähiaastate plaanid on kahtlemata seotud rohepöördega. «Näeme Tallinna Sadamale võimalusi Euroopa Liidu ja Eesti Vabariigi roheleppe täitmisel taastuenergiaallikatele üleminekul. Ühes suuremaks ja olulisemaks teemaks Eestis on kerkinud meretuuleparkide rajamine. Näeme võimalusi nii Paldiski Lõunasadamal kui ka Saaremaa sadamas,» räägib Arro.

Ta nendib, et meretuuleparkide ehitamiseks ja nende hilisemaks hoolduseks on vaja baassadamat. «Tuuleparkide ja eriti meretuuleparkide ehitamine on ülinõudlik väljakutse kogu meie lo-

gistikasektorile. Meretuulepargid vajavad kogu projekti elluviimiseks võimalikult lähedal asuvat baassadamat, mille kaudu transportida kohale tuuliku osad, need kokku monteerida ning seejärel meretuuleparki toimetada ja püsti panna. Kõige suuremad eeldused selleks on Paldiski Lõunasadamal, kus on palju vaba maad ja võimalus rajada vastava suurusega kai, mis võimaldaks ses mastaabis projekte ellu viia. Ühe tuuliku transport vajab 140 meetri pikuse ja vähemalt 8-meetrise süvisega laeva vastuvõtmise võimekust, mida tuuleparkide asukohaks sobivates piirkondades lihtsalt ei leia.»

Parameetritelt järgmine ning

asukoha poolest sobivaks hooldus-sadamaks kategoriseerub Saaremaa süvasadam. Selleks aga, et ehitajad saaksid valida Eesti sadamad, jättes siia miljoneid eurosid maksutulule, on vaja otsuseid, mis annavad võimaluse plaanitavate meretuuleparkide projektidega edasi minna. «Tuulepargid on 30 aastat kestvad projektid, mida me ei tohiks lasta niisama oma nina alt ära napsata!» ütleb Arro.

Tallinna Sadam näeb võimalusi ka teiste alternatiivsete energiaallikate hulgas, näiteks nähakse väga suurt potentsiaali vesinikutehnoloogial, vähendamaks sadamaga seotud tegevusest tekkivat ökoloogilist jalajälge. Koostöös Hollandi ettevõtetega on läbi viidud uuring rohevesiniku kasutamise võimalustest ja võimalikkusest sadamates. Ühtlasi on Tallinna Sadam uurimas erinevaid kaldaelektrilahendusi kruisi-laevadele, sealhulgas vesinikust elektri tootmist.

Jätkuvalt on Tallinna Sadama fookuses tööstusparkidesse klientide leidmine. Ettevõtte tööstuspargid Muuga sadamas ja Paldiski Lõunasadamal sobivad väga hästi just neile ettevõtetele, kel on vaja transportida suuri koguseid toorainet või kaupu ning kus transporti osakaal toote või teenuse hinnas on kõrge, mistõttu on oluline sadama lähedus, kuhu kaubad tulevad suuremates kogustes laevadega.

«Pikemas perspektiivis ootame ka Rail Balticu valmimist, mis annaks hoogu põhja-lõuna suunalisele kaubavahetusele. Muuga sadama tööstuspargist saab Rail Balticu ainus meretranspordivõrguga ühendatud kaubaterminal, mis võimaldab kaupu ümber laadida mere- ja maanteetranspordilt nii Euroopa kui ka Vene laiussega raudteetranspordi vahenditele ja vastupidi,» lausub Arro. «Ja muidugi loodame edasi minna Vanasadamaga kinnisvaraarenduse detailplaneeringutega, mis on Tallinna linnavalitsuses avalikustamise ootel.»



Tallinna Sadama lähiaastate plaanid on tihedalt seotud rohepöördega.

GROLLS

TÖÖRIIETE JA ISIKUKAITSEVAHENDITE SPETSIALIST

Lai valik
tööriideid!

 Björnkälder

 NYTELLO

UNIVERN 

 Gesto
WORKWEAR

FRISTADS

 Sievi

 jalas®

■ TEGERA®

Grolls Lasnamäe  Peterburi tee 75, Tallinn  60 70 160  info@grolls.ee

Grolls Mustamäe  Laki 30, Tallinn  60 70 155  mustamae@grolls.ee

www.grolls.ee

Transpordisektor on täiesti teenitult rambivalgusesse tõusnud



Aasta 2021 esitas sarnaselt kahe eelnenuga logistikasektorile väga suuri väljakutseid, muuhulgas pidid ettevõtted oma ärikontseptsioonid ümber hindama. Tänapäevane toimetulek koos viirusega ei valmista enam erilist raskust, ütleb Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA) juhatase liige Herkki Kitsing.

Gerli Ramler

Aastat 2021 võib tema sõnul üldiselt kirjeldada kui jätku 2020. aastal alanud protsessidele. «Üleüldises regulatsioonide virrvarris ja erinevate sulgemistega põhjustatud nihe tarneahelates tõi logistika- ning transpordisektori täiesti teenitult rambivalgusesse. Pikki aastaid oli sektor alatähtsustatud ja keskenduti suuresti ühele moodsikule – otsekulule. Muutunud olukorras tõusis valgusviiku eelkõige võime tagada ressursid ja tarnegraafikud. Ei saa kindlasti öelda, et me kõik selles ühtviisi ja alati õnnestunud oleksime. Positiivse poole pealt tooksin välja «hüplemise» vähenemise



Tänavu 15. tegevusaastat tähistav Willenbrock Baltic on Eesti turul tugevalt kanda kinnitanud. Kiire areng on aidanud ettevõtet jõuda teenuseportfellini, mis teeb klientide äri nüüdisaegsemaks, mugavamaks ja efektiivsemaks.



Willenbrock Baltic tähistab 15. aasta juubelit



Materjalikäsitluse tehnika ja riisüsteemide müügi, rendi ja hooldusega tegelev Willenbrock Baltic sündis 2007. aasta jaanuaris. Üüripinnal alustanud firma kasvas kiiresti ning juba paari aasta pärast tekkis vajadus suurema pinna järele. Aastal 2019 kolis Willenbrock Baltic oma 1688-ruutmeetrisesse hoonesse Jüris. Sinna on loodud kõik parimad lahendused, et nii klientide kui töötajate vajadused oleksid kaetud. Lähiaastatel on Willenbrock Balticu teeninduskeskuste geograafia veelgi laienemas lisaks olemasolevatele Pärnus ja Rakveres paiknevatele töökodadele.

Üle Eesti teenindab ettevõtte enam kui 2000 erinevate tootmis- ja logistikaettevõtete masinat. «Tänaoleks oleme kogunud märkimisväärse kogemustepagasi ja oleme materjalikäsitluse tehnika valdkonnas Eestis tuntud ja tunnustatud koostööpartner,» sõnab Willenbrock Balticu müügijuht Marek Ploom. Meie tootevalik tagab klientidele kasumlikkuse ja olulise ressursilise kokkuhoiu. Suur rõõm on jätkuvalt näha teeninduses masinaid, mille on kliendid soetanud 15 aasta eest või veelgi varem.

Willenbrock Balticu koostööpartnerite hulka kuuluvad näiteks Linde, Konecranes, Terberg, Bulmor, Bito, Logitrans, Aero-lift ja mitmed teised tuntud brändid. «Iga kolmas-neljas tõstuk, mis Eestis täna tellitakse, on Willenbrock Balticu pakutud tõstuk,» kinnitab Ploom. Lisaks on Willenbrock Balticu tootevalikus olemas kasutatud ning renoveeritud tõstetehnika, mida on võimalik soetada ka koos garantiiga.

Oma osa on võtmas ka ilma juhita töötavad masinad. Esimesed robotitõstukid on täna Willenbrock Balticu poolt Eestis klientidele juba üle antud.

Kuidas valida tõstukit?

Tõstukeid on tänapäeval saadaval erinevas hinnaklassis, erinevatelt brändidelt väga laias mudelite valikus. Kuidas leida tööks see õige? Ploom nendib, et tõstuki soetamine on ettevõttele pikaajaline investeering ning selle puhul ei tohiks olla esimeseks või ainsaks kriteeriumiks tõstuki hind. «Kasutusohutus ja tootlikkus, masina eluiga ja vastupidavus, hoolduse ja kütuse kulu võiksid olla esimesed märksõnad,» loetleb ta kriteeriume, mis tõstuki puhul olulised on. Lisaks võiks uurida, kui häs-

ti üks või teine tõstuk oma turuväärtust hoiab ehk milline on selle hilisem turuväärtus. Tõstuk peab olema tõstuki juhi jaoks ohutu ja mugav abivahend, mis teenib ettevõtet aastaid. Väga aktuaalne on tänapäeval masina energiallika valik. Willenbrock Balticu tootevalikus olevad masinaid on võimalik tellida kas diisel- või gaasimootoriga või akudega (plii-happe aku või Li-ION aku) või vesiniku jõul töötavana.

Tõstukijuhtide võistlus

Kuid mitte vaid tõstetehnika hooldamine, remont ja müük pole firma ainsad tegevusalad – tõstukite maailm on kogu kollektiivil sügaval südames ning koos muudetakse tõstukijuhtide kogukonda osavamaks ja elu põnevamaks. Kord aastas korraldab ettevõtte Eestis tõstukijuhtide võistlusi ja parimad sõidavad Eestit esindama Saksamaale. Saksamaal toimuvad igal aastal rahvusvahelised tõstukijuhtide võistlused, kus tõstukijuhid üle maailma oma oskused proovile panevad.

Uudista Willenbrock Balticu tootevalikut ja teenuseid willenbrock.ee ning muuda oma ettevõtte majandamine kasumlikumaks.

ja stabiilse koostöö kasvu. See on win-win mõlemale poolele.»

Kindlasti ei saa märkimata jätta erinevaid tõrkeid tootmisressursside kaasamisel. Olgu nendeks uute veokite tootmisvõimsuste piirangud või järjest teravnev puudus kvaliteetsest tööjõust laonduses ja veonduses. Kõige positiivsem oli kindlasti kaubamahtude kosumine võrreldes aastaga 2020, ent varjukülgedena toob ELEA juhatuse liige välja järgmised märksõnad: autojuhtide nappus, veovahendite puudus seoses tootmisraskustega, liiga kiire palgatõus ja kiirenend inflatsioon.

ELEA-l oli mullu oluline roll kütuseaktsiisi langetamise töös, kus saavutati suur töövõit ja valitsus ei tõstnud kütuseaktsiise, mis suurendas kindlasti ka ettevõtete konkurentsivõimet. Assotsiatsiooni eestvedamisel on tõhusalt edasi liigutud pikkade, 25,25 m ja 34,5 m veoste lubamise Eesti teedele projektiga ning jõutud sel teemal ühise laua taha Transpordiameti ja Tallinna Transpordiametiga.

Laul on riskid, mille kogu ulatust ei tea veel keegi

2022. aasta jätkub Kitsingu hinnangul suures osas eelmise aasta baasil. «Olulise tegurina näeme plahvatuslikult leviva viiruse põhjustatud häireid erinevates tootmisettevõtetes üle Euroopa. Enam ei ole küsimus niivõrd konkreetsetes piirangutes, kui võrd konkreetsetel haigestumise mõjus tootmisvõimekusele. See seab uusi väljakutseid ka logistika-sektorile. Loodame, et me ei pea rinda pistma geopoliitiliste avantüüride võimalike tulemustega.»

«Siiski algas aasta kenasti, paremini kui 2021. Kuid samas on laul riskid, mille kogu ulatust veel keegi ei tea. Mobiilsuspaketi osad on ellu rakendunud, kabotaazi reegleid on karmistatud paljudes riikides, inflatsioon on nii kiire ja mastaapne, et see toob kaasa kindla palgatõusu ja veohinna kasvu. Endiselt on veovahendeid ja treilereid raske saada, tootmisraskused kestavad edasi,» loetleb Kitsing. «Olulise märksõnana lisandub kahtlemata EU Mobility Package'i rakendumine alates veebruarist. Selle mõju hindamiseks on tehtud erinevaid prognoose, aga täit selgust pole enne, kui näeme realselt nende regulatsioonide jõustamise ulatust. On hinnatud, et kõnealuse paketi mõjul võib teatud piirkondades ulatuda transporditeenuste hinnakasv isegi kahekohalise protsendini.»

Veonduses on oodata hindade kasvu

«Veonduses tuleb mitu aastat järjest korralik hinnakasv. Seda kihutab tagant palgakasv, kütuste rekordhinnad, mobiilsuspakett ja tipuks rohepöörde esimesed sammud. Kuidas selles hinnarallis konkurentsipüsida, on suurim väljakutse kõigile. Riigi transpordi-

poliitika peab siinkohal olema toetav, et kogu sektorit raskesse seisuga ei paneks. Aktsiise tuleb langetada, pikad veokid tuleb teedele lubada ja kliimaeesmärkidega ei tohi ajas ette rutata,» nendib Kitsing.

Rääkides trendidest, kuhu sektor liigub, näeme kahte selget lähitulevikku defineerivat suunda. «Jätkuv ja järjest süvenev digitaliseerimine, mis on eelkõige suunatud protsesside automatiseerimisse ja efektiivsuse tõusu, ning aktiivne roll arenduses, et sammude pidada rohepöördega kaasnevate keskkonnamärkide täitmisel. Viimane on isegi suurema tähtsusega ja tõenäoliselt iga veondusettevõtte plaanides juba tähtsal kohal. Erinevad kütusevalikud, intermodaalsus jne on selle perspektiivi lahutamatuks osadeks.»

Kitsingu sõnul kujundavad mobiilsuspakett, autojuhtide puudus ja rohepöörde teemad turgu ringi. «Prognoosin intermodaalsete vedude kasvu, treilereid laeva ja rongi. Kindlasti peavad turule tulema pikemad autorongid. Näen konsolideerumist veonduses – suured saavad suuremaks, väikestel läheb raskemaks,» kõneleb ta. «Ettevõtete konkurentsivõimele aitaks kaasa aktsiisi- ja maksupoliitika stabiilsus võrreldes naabritega, tuleks hoida pigem gramm madalamat nivood. Rohepöörde teemadega ei tohi üle pingutada, vaid jälgida, kuidas turg areneb ja siis teha õiged valikud. Mitte huupi eesmärke suurendada, sest väikese riigina saavad meie vedajad kohe valusalt pihta.» Ta lisab: «Kindlasti tuleb Eestis lubada 25,25 m autorongid teedele ja siis kohe edasi ka pikemad. Selles maailmas pole muud lahendust. Massiivne hinnakasv on muidu transpordis vältimatu juhtide puuduse, kallineva kütuse ja rohetemaatika valguses. Eesti peaks kehtestama teiste riikidega võrreldavad kabotaazireeglid... Teised siin võivad vedada ja toimetada, aga meid eriti mujale ei lubata! See ei ole võrdne konkurents. Samuti võiks mitte lubada Eesti teedele alla EURO6 välisvedajaid ja kehtestada teemaksud nagu paljudes teistes riikides. Ja riiki tasub lubada võõrtööjõudu, sest see hoiab ära veonduse katastroofi. Seal peaks olema sektori keskmise palga nõue, mitte topelt! Samuti peab riik

tõsiselt mõtlema, kuidas luua paremat võimekust laevaliikluses ja raudteedel, ka Eesti-siseselt.»

Võitjad on loominguilised tulevikkuvaatajad

«Võitjad on need logistikaettevõtted, kes alustasid juba eile liikumist eelmainitud suundades,» ütleb Kitsing. «Need, kes ei looda, et minevikutehnoloogiatel on tulevikku ja kes on valmis hetketulu ohverdama pikemast plaanist võtmise nimel. Avatud, aktiivsed, töötajaid väärtustavad ja loominguilised mõlevald ettevõtted tõmbavad sellest loosist pikima kõrre.»

«Samuti on võitjad need, kes tänase ärimudeli juures suudavad investeerida. Investeerida ka tulevikutehnoloogiasse, väiksema CO2 paiskega veokid jne. Võidavad need, kes ei konkureeri ainult kõige odavama hinnaga. Võitjad on ka need, kes suudavad autojuhte hoida ja tagada inimlikud tingimused.»

Kipun arvama, et tavakaupade treilerivedude turg konsolideerub veelgi. Suured kasvavad ja väikeseid kaob ära. Püsima jäävad kindla ja tugeva nišiga vedajad: eriveod, ADR, pakiärid, laia geograafiaga korje- ja jaotusvõrguga transpordiettevõtted jne.»



ELEA UUS HINGAMINE

Oma uue hingamise tulemusena liitus ELEA-ga eelmisel aastal 10 uut liiget. Selline kasv oli viimati 2000. aastate alguses. Väga tore, et uued liikmed on erinevatest logistikavaldkondadest, see mitmekesisustab organisatsiooni. Meie liikmed on ise palju aktiivsemad ja osalenud ELEA organiseeritud valdkonnateemalistel aruteludel. ELEA-sse kuulub tänase seisuga 58 ettevõtet, sealhulgas 11 assotsieerunud liiget, milles töötas 2021. aastal üle 5620 töötaja ja liikmesettevõtete käive kokku oli üle 773 miljonit eurot. Oleme algatanud mitmeid tööühmi-ümarlaudu, näiteks kullerite, tolliteemaline ümarlaud, osaleme aktsiiside, autoveoseaduse ja lennundusseaduse seadusloomes, kus saame seista liikmete igapäevaste murede eest. Samuti anname välja kord kvartalis ELEA uudiskirja, et meie liikmed ja kõik teised saaksid olla ELEA tegevustega paremini kursis.

Herkki Kitsing

OPTIMAALSED LAHENDUSED PLASTIDE TÖÖTLEMISEKS

VAATA KUMEX.EE

**Kumex OÜ / Härgmäe 24, 11625 Tallinn
Tel +372 604 9314 / info@kumex.ee**



Edukad on need, kes suudavad digitaliseerumise ja rohepöördega kaasa minna

Logistikaettevõtteid eelmise aasta tulemuste üle ei kurda, kuid uue aasta valguses toovad nõrkade kohtadena välja kütusehinna tõusu ning masinate ja juhtide enneolematu puuduse. Võidumehed on need, kes on aegsasti hakanud pöörama tähelepanu digitaliseerimisele ja rohepöördele ning suudavad muutustega paindlikult kaasa minna.

Gerli Ramler

Estis, Lätis ja Leedus ekspedeerimise ja tarneahela juhtimise teenuseid pakkuva Balti Logistika ASi jaoks kujunes 2021. aasta edukaks. Vaatamata jätkuvale globaalsele logistikakriisile suudeti eelmisel aastal võrreldes 2020. aastaga veomahtusid suurendada ligi 10%

Operatiivsed transpordilahendused põhimarsruudil EE-FIN-EE:

- * osa-ja täiskoormad
- * ohtlik veos/ ADR
- * jäätmete transport
- * ülegabariidilised veod

Lisasuundadena tegeleme ka ülejäänud Skandinaavias, Baltikumis, Euroopas ja Eesti sisevedudega.



EHITAMINE
MEIEGA ON **M.Ö.N.U.S –**
Mugav, Önnelik, Nutikas, Usaldusväärne ja Stiilne!



- ▣ Elamud ja ühiskondlikud hooned
- ▣ Bürood ja kaubandushooned
- ▣ Tööstushooned
- ▣ Inseneritehnilised lahendused
- ▣ Sadama- ja vesiehitus
- ▣ Põllumajandusehitus



BAUEST





«Kogu Euroopas on juba pikemat aega meeletu autode ning juhtide puudus, mis ajab paratamatult veohinna aegsasti üles.»

võrra. «Oleme selle tulemusega rahul, kuna võrdlusaasta 2020 oli meil samuti väga hea,» ütleb ettevõtte tegevjuht Joel Timm.

Ta lisab, et tänavust, 2022. aasta algust on Balti Logistika jaoks mõjutanud Hiina uue aasta pidustuste tavapärasest kaks nädalat varem olemine. «Seetõttu oli jaanuaris meie põhilisel kaubaveosuunal Aasiast Baltikumi suur nõudlus. Meie kliendid püüdsid enne Hiina pühi võimalikult palju kaupu teele saada. Hetkel on Hiina tehased suletud ning ootame kaubamahtude taastumist veebruariga teises pooles. Kuna globaalne logistikakriis ning pandeemia on endiselt haripunktis, siis on 2022. aasta kohtaprognose keeruline teha. Kuna meie meeskond on väga pühendunud, siis usume, et vaatamata kõigele suudame sel aastal äri mahtu 10–15% kasvatada.»

Timm nendib, et tõusvaks trendiks on logistikasektoris digitaliseerumine ning paindlikkus. «Sektor püüab usinalt oma mahajäämust digitaliseerituses võrreldes muude sektoritega tasa teha. Lähitulevikus on konkurentsivõimelised need, kes on suutnud protsesse digitaliseerida ning vastata klientide kõrgendatud ootustele.»

Tema sõnul on täna näha, kuidas aastatega välja kujunenud tarnekanalid ning rutiinid muutuvad. «Nii kliendid kui ka logistikaettevõtted püüavad muutustega kohaneda ning edukamad on need, kelle ärimudelid on paindlikumad

ja kes suudavad seda olla ka globaalsel tasemel. Kuna transpordi hinnad Aasiast on väga kõrged, siis otsivad kliendid alternatiivseid tarnijaid Euroopast. Sageli ei ole see võimalik ning seetõttu püütakse leida traditsioonilistele lennu- ja merevedudele Aasiast alternatiive.»

Hetkel on näiteks väga kuumaks teenuks raudteelahendused Aasiast Euroopasse. Balti Logistika tugevuseks on tegevjuhi Andre Treial hinnangul alati olnud lennu-, mere- ja viimastel aastatel ka raudteelahendused Aasiast Euroopasse. «Tänu paindlikkusele suudame klientidele pakkuda sellel suunal parimaid lahendusi ning aidata klientidel seeläbi oma logistikakulusid alla tuua.»

Aina olulisem on pöörata tähelepanu töötajate ja partnerite rahulolule

Forega Logistics Ltd peamine tegevusala on rahvusvaheline maanteetranspord, mis hõlmab endas nii osa- kui täiskoormate vedu. Ettevõtte transpordib nii tava-, eritemperatuurilisi kui ka ohtlike kaupu, kasutades vedude organiseerimisel Lääne-, Kesk- ja Ida-Euroopasse enda ja koostööpartnerite haagiseid.



Andre Treial

«Meie jaoks kujunes eelmise aasta eelkõige stabiilsemaks kui 2020. Suutsime tormilise aasta jooksul kaubamahtusid kasvatada ja investeerida ka haagiseparki,» lausub Forega Logistics Ltd juht Andre Treial. «Tänavuse aasta üks peamistest märksõnadest maanteetranspordis on kindlasti hinnatõus. Kogu Euroopas on juba pikemat aega meeletu autode ning juhtide puudus, mis paratamatult ajab veohinna aegsasti üles.»

Ta tõdeb, et logistikaettevõtjana mõistab ta probleemi ning Forega Logistics Ltd peabki oma tugevuseks just alltöövõtjate ja autojuhtide hoidmist ning igal võimalusel nende soovidega arvestamist. «Ainult rahulolevate juhtide ja partneritega on äri võimalik järkjärgult kasvatada,» ütleb Treial. «Mõistagi, lisaks autode ning juhtide nappusele mõjutab veohinda tugevalt kütuse ja teiste kulude tõus.»

Tulevik toob ka logistikavaldkonnas kaasa rohelised vaated. «Maanteetranspord liigub ikka erinevate regulatsioonide toel rohepöörde poole. Oluline on nende regulatsioonidega kohalduda nii, et kvaliteet ei langeks ja kliendid saaksid teenindatud,» kõneleb Treial.



Kasulik ja tähtis teadaanne! Loe läbi ja uuri lähemalt!

KA
Anno 2008

Tallinn
Tartu
Jõhvi

www.ka.ee

Pappkarbid
Valmistame kõiki karbitüüpe!
www.kartong.ee

TaasKAsutame:
Puitalused, Plastalused
IBC konteinerid, Tünnid
Anname TAASKASUTUSTÕENDI!
www.taaskasutamine.ee

Kaubaalused, kraed
Uued ja kasutatud puitalused
Kõik aluse tüübid
Lai plastaluste valik
Oma tootmine, ISMP15/IPPC

Etiketid rullis
Soodsa hinnaga valged ja eeltrükitud etiketid
www.etiketid.com

Sustainable pakendi lahendused teie toodete jaoks...

Tarnime Teile kõik vajaliku, et Teie toodang edukalt pakkida, ladustada, säilitada, markeerida ja vedada.

Kuller- ja pakiveoteenuse uus suur mõjutaja on ringmajandust propageeriv tarbija

Kullerteenuse sektori arengut mõjutavad väga mitmed sektorivälised asjaolud. Üheks suureks uueks mõjutajaks on näiteks ringmajandust propageeriv tarbija ning see mõju ulatub tooraine hankimisest, tootmis- ja logistikaprotsesside muutusest kuni toote taaskasutuseni, ütleb DHL Express Estonia AS juht Kristina Laaneots.

Gerli Ramler

Globaalset rahvusvahelist kullerteenust ning e-kaubandusfirmadele nõustamist pakkuv DHL Express liigub kaasa kliendi arengutega kullerteenuse kasutusmugavuse ja pändlikkuse suurendamise suunal. Täna on Laaneotsa sõnul kliendil võimalik teha endale sobivaim valik kauba kättesaamiseks ja tõenäoliselt lisandub neid võimalusi aina juurde ning mõni asendub teisega.

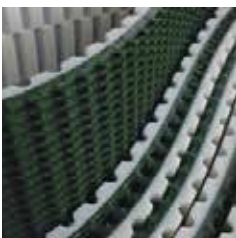
Rääkides lõppenud aastast, nendib Laaneots, et möödunud aasta üheks peamiseks märksõnaks oli rahvusvaheliste kullersaadetiste kiire kasvu jätkumine. «See toetub nii eratarbimise kasvule kui ka globaalse lennundussektori madalseisule,» selgitab ta. «Uus alanud aasta läheb hetkel eelmise aasta tuules. Kiiret muutust rahvusvahelise kullerteenuse sektoris ette näha ei ole – põhjuseks juba eelmainitud lennundussektori aeglane taastumine Covidi-eelsele tasemele.»

DHL Express käitleb keskmiselt 8000 saadetist tööpäevas ning Tallinna Lennujaama pakiveomahtudest moodustavad DHLi saadetised üle poole. Globaalselt on DHL-il ambitsioonikas plaan olla aastaks 2050 süsinikneutraalne.

Lindimees OÜ

KONVEIERLINDID, LAMERIHMA JA HAMMASRIHMAD

VALMISTAME JA MÜÜME LAIAS VALIKUS KERGMONVEIERLINTI NING JÕUÜLEKANDE-LAMERIHMA KVALITEETTOOTJATELT.



KONVEIERLINDID

Pakume mitmetes tööstusharudes kasutatavaid konveierlinte: (antibakteriaalsed, keemiakindlad, kulumiskindlad, siledad või krobelsed: labadega, juhtprofiiliga, lainelise servaga jne)

TULEME KOHALE!

Vajadusel ühendame linte kliendi juures. Jõuülekande-lamerihma valmistame vastavalt etteantud mõõtmetele ja seadme parameetritele (rihma-rataste läbimõõdud ja mootori võimsus, kiirus, töökeskkond)

KIIRE TARNE!

Linte on võimalik saada ootetööna – valmistuaeg 1-3 tundi.

UUS RENAULT EXPRESS VAN


loodud professionaalidele



15 790 € võtmed
kätte

küljeukse ava laius 71,6 cm
kaubaruumi maht 3,3 m³
tehasegarantii 4 a / 120 000 km

Renault EXPRESS Van Pack Clim 1,3 TCe 100 hj hinna see on: manuaalne kliimaseade, esiistmete soojendus, tagumised parkimisandurid, käetugi, el. klaasitõstukid esiustel, el. soojendusega küljepeeglid, talverehvid, ARK ja ohutuspakett, jpm. pakkumine kestab, kuni kaupa jätkub. hinnad sisaldavad käibemaksu. pilt on illustriatiivne. keskmine kütusekulu (WLTP min/max) 6,8/7,4 l/100 km, CO₂ emissioon 153/155 g/km.

Renault soovitab 

  abcmotors.ee

 **Abc Motors**

TALLINN: ABC Motors AS - Paldiski mnt 105, tel 674 7700
PÄRNU: Pereauto OÜ - Pärlimõisa tee 24, tel 4477 300
VILJANDI: Rael Autokeskus OÜ - Tallinna 97, tel 433 0987
HAAPSALU: Tradilo OÜ - Tallinna mnt 73, tel 473 1383
RAKVERE: Wiru Auto OÜ - Kreutzwaldi 7, tel 329 5560



Pakiveõrile on omane pidev areng ning nii saab juba lähiajal AliExpressist tellides valida paki kättesaamiseks ka Omniva pakiautomaadi.

Foto: Omniva

Omniva: e-kaubandus ja nutikate lahenduste loomine on jätkuvalt tõusutrendis

Eesti logistikaettevõtte Omniva juhatuse liige Kristi Unt ütleb, et lähitulevikus jätkub pakimahtude stabiilne kasv, kuna e-kaubandus on jätkuvas tõusutrendis. «E-kaupmehed üle maailma panustavad rohkem efektiivsusesse ning kliendikogemusse ja samas rütmis liiguvad ka logistikaettevõtted,» sõnab ta.

Omniva pakiveomaht jätkas 2021. aastal kasvu. Pakiveo mahtu aasta lõpus mõjutas küll kolmandatest riikidest

tulnud saadetiste pisut madalam maht, samas koduturu maht kasvas jõudsalt ka detsembris. Uus, 2022. aasta on Undi sõnul alanud ootuspäraselt: endiselt nähakse koduturu saadetiste stabiilset kasvu ning mõningasel määral ka rahvusvaheliste mahtude samm-sammulist taastumist.

«Meie fookus on liikuda kliendile lähemale ning seetõttu käib tihe koostöö kohalike omavalitsustega, et kohalikele elanikele parimad lahendused välja töötada. Panustame jätkuvalt ka kliendile mugavama ja kiirema teenuse osutamisse,» räägib Unt. «Võtsime klientide mugavamaks teenindamiseks ning pa-

kiautomaatide efektiivsuse tõstmiseks eelmise aasta lõpus kasutusele konsolideerimislahenduse ehk Omniva nutikas lahendus võimaldab meil ühe saaja mitu pakki ühte pakiautomaadi lahtrisse ladustada. Juba lähiajal saab AliExpressist tellides valida endale paki kätte saamiseks mugavaima asukohaga Omniva pakiautomaati.»

Omniva kontserni kuuluvad emaettevõtteks 100% Eesti riigile kuuluv AS Eesti Post ning tütarettevõtetena Eestis Maksekeskus AS, Finbite OÜ, Leedus Omniva LT UAB ja Lätis Omniva SIA. Samuti kuulub kontserni sidusettevõtte Posti OÜ.

Tahame olla Teile kasulikud – Haagiseabiga veab!



haagiseabi

Haagised igale maitsele!



ABIVEOD A

PARIM ABI VEDUDEL

ABIVEOD OÜ MASINAPARK:

- Madelveokid kraanadega, mille tõsteulatused on kuni 28 meetrit ja tõstejõud kuni 12 tonni, võimalus kasutada koos täishaagistega.
- Sadulveokid tent- ja platvormhaagistega; raskeveo treilerid.
- Ekskavaatori teenused.
- Teostame kohalikke ja rahvusvahelisi ülegabariidilisi vedusid koos vajamineva tehnika, saatemeeskonna ja nõuetekohase veo- ja tollilubade vormistamisega.

TELLIMINE: kraanatransport - 5646 3777;
poolhaaked ja ekskavaatorid - 5649 7045 • www.abiveod.ee



Lisaks pandeemiale on Eesti rongiliiklust mõjutanud ehitus- ja remonditööd

2021. aastal tõusis Elroni rongiga reisijate arv eelmise aastaga võrreldes ligi 100 000 võrra – aasta jooksul tehti 6,1 miljonit reisi ehk keskmiselt 16 700 päevas, kõige enam sõideti suve alguses juunis. Elroni piletitulu oli möödunud aastal 14,2 miljonit eurot, kasvades aastaga 4% võrra. Aasta oli väljakutseterohke mitmes mõttes.

Gerli Ramler

Elroni turundus- ja kommunikatsioonijuht Katrin Kulderknup nendib, et arusaadavalt on viimased kaks aastat olnud reisijateveo ettevõtetele väga rasked. Elroni puhul on lisaks pandeemiale pakkunud omajagu väljakutseid taristu ehitus- ja remonditööd, mis rongiliiklust oluliselt häirivad.

«Seetõttu lisandus kogu aasta kokkuvõttes reisijaid ainult 1% võrra, kuid näiteks detsembris oli kasv juba 28%. Märkimisväärset kasvu ootame ka käesolevalt aastalt, kuid ebakindlust on

loomulikult palju. Peaasjalikult mõjutab rongide kasutust ka sel aastal Covid-olukord,» lisab Kulderknup.

Elroni rongidega tehti eelmise aasta jooksul enim sõite Tallinna-Paldiski (1 088 000 reisi), Tallinna-Riisipere-Turba (1 087 000 reisi) ja Tallinna-Tartu (869 000 reisi) liinidel. Aastatagusega võrreldes lisandus kõige rohkem sõite Turba liinil (+75 000), Tartu liinil (+45 000) ja Kloogaranna liinil (+42 000).

Pikemaid sõite oli möödunud aastal 11% rohkem, mis näitab selget vajadust uute rongide järele, et tõsta klientide rahulolu ja tihendada sõidugraafikuid üle Eesti. Uued ostetavad rongid on elekt-

riringid. Juba eelmise aasta algusest sõidavad ka kõik praegused Elroni elektriringid roheenergiaga.

65% sõitjatest kasutas pileti ostuks iseteenindust – pileti osteti kas veebist või piletimasinast. Alates detsembrist on saanud rongi piletimasinas tasuta ka pangakaardi viipemaksega. 2021. aasta lõpul läbiviidud rahulolu-uuringu kohaselt peab pileti ostuprotsessi lihtsaks 89% Elroni klientidest. Enim ollakse rahul veel rongide turvalisusega (91%), Elroni klienditeenindajatega (89%) ja rongide puhtusega (85%). Sõiduplaanist kinnipidamise näitaja oli ka eelmisel aastal endiselt kõrge 98% tasemel.



Elron ootab 2022. aastalt märkimisväärset reisijate arvu kasvu, kuid turundus- ja kommunikatsioonijuht tõdeb, et ebakindlast on palju.

Kui vajad abi konteineravedudega, siis pöördu Meie poole!



PL TRANS AS pakub järgnevaid logistikateenuseid:

Konteinerveod

„Meie jaoks on väga oluline klientide rahulolu, sellepärast oleme varunud parima masinapargi ja logistikalahenduse.“

Puisteaineteveod

„Teostame erinevate puisteainete vedusid nagu puiduhake, puidugraanul, turvas, vili, killustik jne.“

Konteinerterminali teenused

„Pakume võimalust hoiustada konteinereid meie konteinerterminalis, Maardus Vana-Narva mnt. 2.“

www.pltrans.ee

+372 5025127
info@pltrans.ee

Defitsiit transpordisektoris võib tuua kaasa suurema majanduslanguse

Gerli Ramler

Riigisest ja rahvusvahelist transpordilahendust osutava Alonewolffi juhatuse liige ja omanik Andrus Laul tõdeb, et 2021. aasta oli võrreldes 2020. aastaga oluliselt keerukam. «Poole aasta pealt läks majandus vabatõusu, palgasurve taastus kiirelt ning kütusehind tõusis sisuliselt terve aasta. Kallinemine on jätkunud ka tänava. Jaanuaris ainuüksi tõusis kütuse hind 10%, mis tähendab väga rasket olukorda ettevõtetele nagu meie, kes tangivad kuus 200 000 liitrit.»

Palgasurve ja tööjõupuudus näitavad tema sõnul, et Eesti on tööpoolest kerkunud nii-öelda viie rikkama riigi sekka. «Näeme, et elu Eestis on hea. Moodne ühiskond ei näe ette, et pereisa on kaugsõiduautojuht ja pikalt kodust eemal. Ükski peremudel ei toeta seda, sest meil on võimalik töötada ja elamisväärselt raha teenida ka esmaspäevast reedeni kella kaheksast viieni tööl käies. Ühelt poolt on see ju tore, teisalt teeb osa firmade elu keeruliseks ning sunnib meid võtma tööle inimesi madalama elatus-tasemega maadest. Ehk kordub sama stsenaarium, mis 20–30 aastat tagasi eestlaste Soome minekul.»

Alonewolffi rahvusvahelise osakonna töötajate keskmine vanus on 55 aastat, mis tähendab, et ettevõttes töötab omajagu ka 60+ inimesi, kes varsti plaanivad pensionile jääda. Asendajaid on aga keeruline leida. «Harjumaal pole ammu enam autojuhte, siin võluvad muud väljavaated. Inimesi leiame veel Eesti äärealadelt või piirkondadest, kus pole liiga palju häid valikuid, kuid eks elu on hakanud kihama ka mujal – Lidl tuleb ning paneb teisedki jaekaubandusketid pead tõstma.»

Laul lisab, et suur mure on endiselt ka ümbrikupalgad. «Näeme väga suuri rahasid, mis liiguvad riigi teadmata töandjalt otse töötajate taskutesse. Kahjuks on endiselt inimesi, keda meeltab veidi suurem palk, mida sularahana kätte saab. Sellele mõeldakse alles siis, kui pank laenu ei anna või töötukassa hüvitis naeruväärselt väike tundub,» räägib ta. «Järgmine proovikivi meile on liikuvuspaketi uus etapp, mis seab 4-päevase ooteaja kabotaažvedude vahel Euroopa Liidu liikmesriikides ning masinate kaheksa nädala tagastamise kohustuse riiki, kus veok on registreeritud. Transport on selline veidi rumal äri, mis ei loo väärtust – väärtuse loob kaup, mida me veame. Aga täna on selle kauba

vedamine meile järk-järgult aina keerulisemaks tehtud.»

Kuigi transpordisektoris on lepingud pikad, võivad tänased keeruliseks muutunud tingimused lõpetada nii mõnegi ettevõtte tegevuse. Transpordi defitsiidiks muutumine mõjub rängalt hindadele ning see võib omakorda olla Laulu sõnul põhjus suuremaks majanduslanguseks. «Palgasurve, kütusehindade tõus ning liikuvuspaketi muudab teenuse kallimaks, aga meie kate ei ole nii suur. Seega ettevõtted pole enam konkurentsivõimelised. Probleeme on igas valdkonnas, ka sõidukite hinnad on korralikult tõusnud ning tarneajad tehastest uue masina saamiseks venivad juba enam kui aastasele ajale! Asjad muutuvad väga kiiresti, turul läheb veel raskesti ja paraku ma täna erilist põhjust optimismiks ei näe,» nendib Laul. «Samas on kriis see, mis raputab asjad paika. Usun, et Eesti sees asjad nii mustades toonides ei ole – siinsetele vedudele peaks juhte jaguma, palgad on head ning tõusevad veelgi. Iseasi, kas suudame piisavalt toiduaineid toota, et oma rahvast ise ära toita, sest rahvusvaheliste vedude turul midagi kergemaks ei lähe.»



Rahvusvahelised ülegabariidilised veosed

Erinevate detailide-, moodulite- ja tehnika vedu

Saateauto teenus

Võimalik tuua tehnikat ja masinaid Norrast, Taanist, Rootsist, Soomest

Eestis loodud ägedad logistikalahendused

Selles ei kahtle keegi, et Eesti inimesed on nutikad ja praktilised. Otsime välja mõned vingemad kohalikelt ajudelt pärit logistikavaldkonna lahendused.

Vok Bikes elektrilised kaubarattad

Eesti ettevõttes Vok Bikes arendatud elektrilised kaubarattad on täna juba mitme kuller- ja postiettevõtete teenistuses. Mõte on suurepärane – iga paki vedamiseks või näiteks renditõukerataste akude vahetamiseks ei pea kasutama bensiini- või diislikütusega autot, vaid saab läheneda keskkonnasõbralikumalt. Vok Bikes'id on arendatud just kullerettevõtete ja muutuva linnaruumi vajadusi silmas pidades, neil on mahukas kaubaruum, piisav kiirus ning ligipääsuvõimalus sinna, kuhu autoga sage-li ei saa. Vok Bikes on 2019. aastal Tallinna Tehnikaülikooli tudengivormeli meeskonna endiste liikmete asutatud ettevõtte, mille põhitegevus on kaubara-

taste tootmine, müük ja rattapargi haldus.

Tark liikluse juhtimise lahendus Entringo Traffic

Kas teadsite, et Virtsu, Kuivastu, Rohuküla ja Heltermaa praamisadamate automaatse läbipääsu- ja liiklusjuhtimissüsteemi autoriks on Eesti ettevõtte Hansab? Tegemist on automatiseeritud digitaalse liikluse juhtimise lahendusega Entringo Traffic, mis korraldab territooriumile saabuvate, seal viibivate ja väljuvate sõidukite ning kaubadokumentide kontrolli, samuti sõidukite kaalumist, laadimist ja mõõtmist. Kogu liiklusvoogu juhivad ühtne automaatika ja tarkvara ning juhtide informeerimiseks

kasutab Traffic leed-infotabloosid, mis suunavad liiklust konkreetsete sõidukite põhiselt.

Lahenduse kasutamine iseteeninduskeskkonnas on järgmine: sõiduki saabumisel territooriumile tehakse automaatne numbrituvastus või loetakse andmed RFIDlt, registreeritakse kaup ning teostatakse automaatne edasisuunamine ettevalmistatud ootealale või mõõtmis- ja kaalumislaborisse. Lahendus on kujundatav iga kliendi vajaduste ja ärinõuete järgi, kõik kasutajareeglid ja ärinõuded on süsteemis seadistatavad ja lihtsalt muudetavad. See on mugav lahendus nii parvlaevade broneerimissüsteemis kasutamiseks kui ka tehasese sisenemiseks.

IVECO DAILY

UENENUD DAILY. NÜÜD NUTIKAM!

- ✓ uus 6-käiguline manuaalkäigukast
- ✓ AIR-PRO õhkvedrustus
- ✓ kohanduva polstriga istmed

Parim valik erilahendusega tarbesõidukeid igale äriale: kaubik, furgoon, külmik, kallur...

ENDISELT
SAADAVAL

- ✓ HI-MATIC 8-käiguline automaatkäigukast
- ✓ 3,5 kuni 7,2 t täismass
- ✓ 3,5 t haagise võimalus

- ✓ Väikseim pöörderaadius klassis
- ✓ Täisraam

AUTOD
LAOS!

Teekonna planeerimisel on abiks portaal Tark Tee

Transpordiameti portaal Tark Tee on unikaalne võimalus oma teekonna paremaks, ohutumaks ja tõhusamaks planeerimiseks, sest näitab reaajas infot liikluspiirangute, teetööde ja teelude kohta. Portaalis on näha nii kõik toimuvad teetööd kui ka lähiajal algavad teetööd, välja on toodud teede sulgemised ning ümbersõidud, samuti kuvatakse liiklusavariisid ja ohtusid hädaabinumbri 112 jõudnud olulisematest õnnetustest.

Kõige menukam on Tark Tee portaali teelude kaart, sest siit leiab teelmaajamade värskemaid mõdtmisandmed ning teekaamerate pildid, samuti põhilise informatsiooni riigiteedel tehtava teehoolduse ning seisunditaseme kohta. Veoautojuhid ja veondusega tegelevad ettevõtted saavad portaalist lisaks liikluspiirangutele ka teavet massipiirangu- te kohta.

Transport läbipaistvaks Cargosoniga

Kogu ettevõtte logistika liidab ühte aknasse Cargoson, unikaalne tööriist logistika haldamiseks erinevate veopartneritega. Seadistades oma lepingud erinevate veopartneritega ühte süsteemi ja registreerides logistikatehingud samas andmebaasis, on kaubavedudega seotud info osapooltele ühtviisi arusa-



Vok Bikes

Foto: Kajar Kattai

dav ja nähtav nii arvutis kui ka nutiseadmes. Enam ei ole mõtet ajada oma saadetiste teavet taga erinevatest vedajate portaalidest ja e-kirjadest, sest kogu veoinfo, hinnakirjad, tarneajad, jälgimine, veodokumendid, statistika, teavitused ja palju muud on ühes pilvetarkvaras. Cargosoni abil paraneb suhtlus

veofirmaga, suureneb läbipaistvus, väheneb nii logistiku töökoormus kui ka transpordikulu. Tarkvarast on abi kõigile, kellel on igapäevaselt või aeg-ajalt vaja saadetisi teele panna – alates tootmis- ja tööstusettevõtetest ning kaubandus- ja vahendusfirmadest kuni e-poodide ja käsitöömüüjateni.



Üle 3000 osakoorma aastas.

- Iganädalased väljumised **Saksamaa, Hollandi, Belgia ja Prantsusmaa** suunal.
- Osa- ja täiskoormate eksport/import.

www.linter.ee

WMS on loodud laotöö efektiivsemaks korraldamiseks ning võimaldab majandada ladu paberivabalt. Ühtlasi aitab hallata mitme andmebaasi üheaegse kasutamisega seotud keerukusi, hoides samas ka laokulusid kontrolli all.

Erply WMS loob läbipaistvama töövoo ja tagab, et kõik teie laotoimingud oleks tõhusalt hallatud. Saate hõlpsasti luua või täita tellimusi, mis ootavad saabumist, täitmist või üleandmist.

Millist kasu WMS annab Teie ärile:

Hoiab raha kokku - Laotöötajate töö läheb efektiivsemaks ning nad teevad vähem vigu.

Teenite kasumit - Mobiilne WMS optimeerib ja toetab laotöö protsessi, toodete komplekteerimine ja ladustamine läheb kiiremaks. Produktiivsuse suurenedes saab töötada kuluefektiivsemalt.

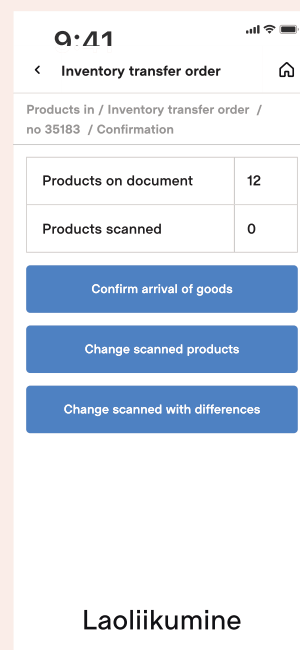
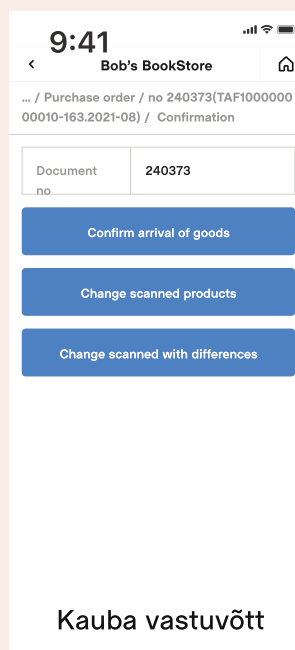
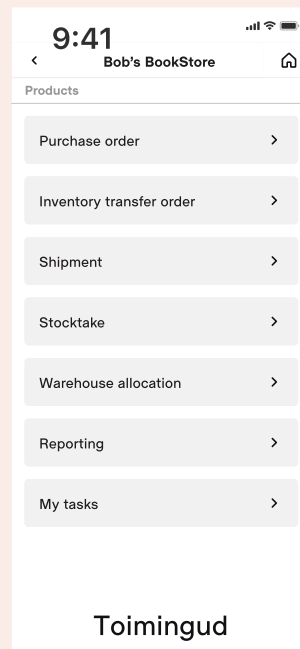
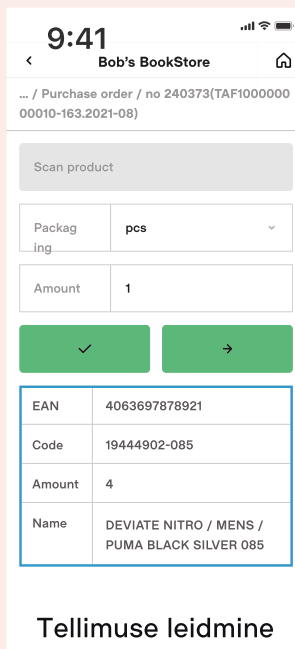
Kliendid on rahul - Vigade arv väheneb märgatavalt, kuna täisautomaatne mobiilne lahendus on väga täpne.

Mobiilne WMS toetab kõiki lao standard funktsionaalsusi, nt toodete sisse ja välja liikumised, ladudevahelised liikumised, inventuur ning jooksev teave laoseisu kohta:

Ostutellimused, Müügitellimused, Lao- liikumised, Laotagastused, Inventuur, Lao- aadressi jälgimine

Laoaadresside kuvamise loogika on erinevates protsessides läbivalt lahendatud. Laoaadressid kuvatakse tähestiku järjekorras ning esimesena aktiivaadressid. Kui aktiivaadressil kaup puudub, siis kuvatakse passiivaadressi. Ekraanil kuvab ainult esimest aadressi, teiste nägemiseks tuleb vajutada laoaadressile.

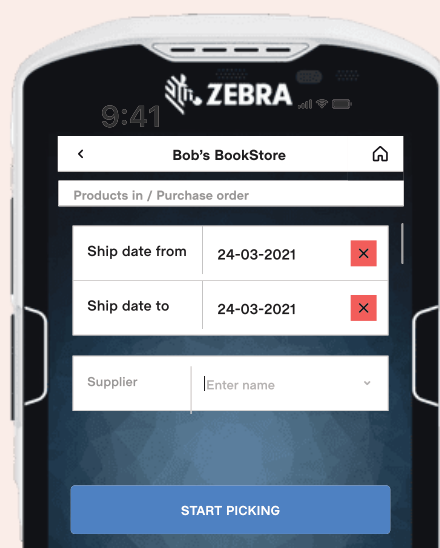
WMS, milles kasutatakse laoadresse on võimalik kaupsid võtta vastu, väljastada, paigutada ühelt aadressilt teisele, täiendada varusid laoadressil ning hallata koguseid laoadressidel.



Ladu nutikaks

Erply WMS 2

Loe lisa <https://wiki.erply.com/et/wms>





R RESTATE!

EVENTUS

RINGTEE ÄRIPARK logistika tuiksoonel –
ainulaadne asukoht ambitsioonikale ettevõttele!

- ✓ Üüripinnad
- ✓ Kinnistute müük
- ✓ Ärihoonete arendus

www.ringteearipark.ee