

LOGISTIKA

Postimees

MÄRTS 2023

Parim logistikateenus on see, mida vaevu märkad.



25 aastat tippasemel logistikat!

logistika.ee



Balti Logistika



EESTI
KAUBANDUS-
TÖÖSTUSKODA

EDUKAIM MÕJUTAJA EESTI ETTEVÕTLUSES

3500 LIIGET

ESINDAME JA KAITSEME
EESTI ETTEVÕTETE HUVE

VIIME KOKKU EESTI JA
VÄLISRIIKIDE ETTEVÕTJAD

[LIITU KODA.EE](https://liitu.koda.ee)



Eestis on suur autojuhtide puudus ning vaja oleks poliitilist tahet, et pikad, efektiivsust tõstvad autorongid 25,25 m ja 60 tonni täismassiga teedele lasta.
Foto: Shutterstock

Mida toob aasta 2023 kerkivate hindade ja püsiva tööjõuvajaduse valguses?

Transpordi- ja logistikasektorit võib pidada majanduse vereringeks, sest nendest sõltub enamik teisi majandusvaldkondi ning kõigi Eestimaa elanike igapäevaeluks tarvilike kaupade olemasolu. Mis toimub sel turul hetkel ning mida oodata käesolevalt aastalt, räägivad Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA) nõukogu esimees Toomas Orutar ja juhataja Herkki Kitsing.

Gerli Ramler

Kitsing sõnab, et Eesti transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 näeb ette suurendada transpordisüsteemi konkurentsivõimet, arendades seda säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendades selle keskkonnajalajälge ning muutes taristul liiklemise ohutumaks. «Samas ei eesmärgista transpordi ja liikuvuse arengukava riigi ootuseid maanteetranspordi sektori toimimise tõhususele ja panusele kliimaeesmärkide saavutamisse. Rohepöördega seotud teemad tulevad üha aktuaalsemalt ettevõtte igapäevategevustesse sisse ning koostöös sektoriettevõtete ja Rohetiigriiga koostatakse sel aastal ka rohepöörde teekaarte poliitiliste otsuste sisendiks.»

Viimastel aastatel – väljaarvatud koroonaviiruse levikuaegsete piiran-



Herkki Kitsing

gute ajal – on kaubavedude maht maanteedel ja raudteel olnud veidi üle 50 miljoni tonni. Maanteedel on veetud keskmiselt 55% ja raudteel 45% kaubama-

hust. Samas Euroopa Liidus moodustab autovedu enam kui 70% kogu maismaa-kaubaveost, mis tähendab, et Eesti kaubaveo osakaal raudteel on tunduvalt suurem kui teistes Euroopa riikides. Üle 90% raudteel veetavatest kaupadest moodustavad keemia- ja naftatooted ning põlevkivi. Maanteeveol domineerivad puisteained nagu kaevandus- ja karjääritoore, puit, põllumajandustooted ja toit – kokku 70% kaupadest.

«Maantee- ja raudteevedusid vandanada ei ole otstarbekas ega vajalik.

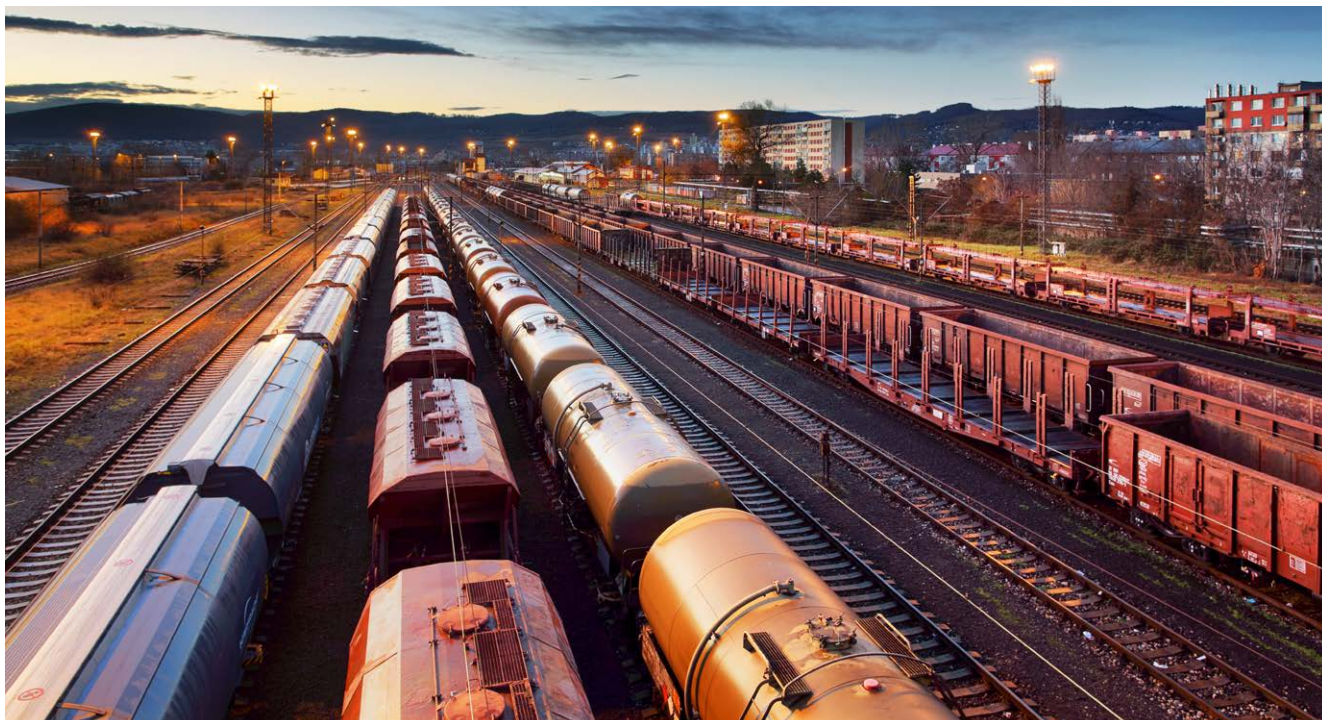


Toomas Orutar

Mõlemal on oma koht ja loomulik arengutee. Arvestada tuleb siiski, et üle 80% veoteenuse müügitimahust liigub maanteedel,» lisab Kitsing.

Energiakriisi alles hakkab end tunda andma

Toomas Orutar ütleb, et praegune majandusolukord on üsna keeruline ja täna paranemismärke näha pole. «Vastupidi, olen arvamusel, et energiakriisi täismõju majandusele alles hakkab avalduma. Ekspedeerijatele hakkas aga negatiivne trend mõju avaldama juba enam kui aasta tagasi. Lisaks annab majandusele hoobi tarbimise vähenemine, inimestel on pandeemia ajal kogutud säästus ja pensionifondist välja võetud raha otsakorral. Oma suurt mõju avaldavad ka Euribori ja baasintresside tõus – kõik need faktorid vähendavad ettevõtete kasumlikkust.»



ELEA juhataja Herkki Kitsingu hinnangul on vaja leida riigipoolne rahastus raudteetaristu üleväljaliseks, mida seni hoidis üleval transiitkaubavedu. Foto: Shutterstock

Ta nendib, et majanduse jahenemine suurendab erinevates sektorites tööpuudust ja paljud ettevõtted on sunnitud oma töötajaid koondama. «Logistikasektor pääseb sellest väiksema ehmatusega, kuna siiani on sektoris olnud pigem tööjõupuudus, eriti veonduses ja laonduses. Eesti Panga hinnangul tipneb tööpuudus umbes 9% juures 2024. aastal.»

Sõja mõju võimendab Orutari sõnul järjest rohkem ebakindlust meie piirkonnas. «Eestisse ei juleta enam investeerida, kardetakse sõja eskaleerumist Ukrainast väljapoole ja meie regioon on kõige suurema riski all. Eraettevõtjad on suuremad investeeringud edasi lükanud ja ootavad stabiilsemat aega.»

Vaadates käesolevale aastale tuleks Herkki Kitsingu hinnangul arvestada kütuseaktsiiside miinimumini viimise ning täiendava otsetoetusega veondusettevõtetele. Siiski on vaatamata keerukale olukorrale suutnud transpordi, ekspedimeerimise ja logistikateenuste ettevõtted visalt vastu pidada viimase kolme aasta kriisidele ja kohanemine muutustega toimub igapäevaselt.

Eesti teedevõrk vajab pikka plaani, et me ei muutuks Euroopa ääremaaks

«Poliitilisest valikust sõltub, milline hakkab olema kütuseaktsiis. Kaugus suurtest turgudest paneb meie eksporditava ja importitava sektori konkurentsivõime proovile, sest mida kõrgem on kütuseaktsiis, seda kõrgemaks lähevad kaupade ja teenuste hinnad ning konkurentsivõime saab tugevalt kahjustada,» nendib Kitsing. «Seetõttu on vaja hoida kütuseaktsiisi madalal tasemel. Tarbimispidu on läbi saanud ja töötlev tööstus näitab ohumärke. Mitmed suured tegijad

plaanivad kasvatada turuosa, kuigi mahud on tõenäoliselt kukkumas. Lisaks on meil suur autojuhtide puudus ning vaja oleks poliitilist tahet, et liiklusseadus ära muuta ja pikad, efektiivsust tõstvad autorongid 25,25 m ja 60 tonni täismassiga teedele lasta.»

Teedevõrk peab ELEA vaates muutuma riigi strateegiliseks prioriteediks. Samas on Eesti Taristuehituse Liidu andmeil Eesti riik pärast taasiseseisvumist suutnud 31 aastaga Tallinn-Pärnu, Tallinn-Tartu ja Tallinn-Narva vahel rajada kokku vaid 120 kilomeetrit ehk keskmiselt aastas 3,9 kilomeetrit neljarajalisi teid. Sisuliselt pool valmis neljarajalistest on tehtud nõukogude ajal, aga ehitamata on veel ligi 317 kilomeetrit. Sama tempoga jätkates valmivad 2 + 2 põhimaanteed neil lõikudel aastaks 2103.

«Teedevõrk vajab stabiilset rahastust, ei saa meie inimeste pealt kokku hoida,» ütleb Kitsing. «Eesti vajab teedevõrgu pikka plaani ehk visiooni, mis muudab Eesti majanduslikult tugevaks, kindlustab meie julgeolekut ja tagab meie inimestele väärilise ning turvalise elukeskkonna. Vastasel juhul muutume Euroopa ääremaaks. Transpordisektori taristu arendamine peab olema järjepidev ja süsteemne, et tagada kaupade liikumine konkurentsivõimelises keskkonnas.»

Seetõttu on ELEA liikmed mures riigielarvestrateegias 2023–2026 kavandatud teede investeeringute lõppemise pärast. Vastupidi, Eesti majanduse arengu huvides peaks transpordi- ja logistikataristusse investeerima järjepidevalt ja senisest enam, sealhulgas selleks, et liikuda kliimaeesmärkide saavutamise suunas. Ühes kuus liigub 36 000 veokit Balti riikide kaudu Soome. Seega riiklikult stra-

teegiliselt oluline on Tallinn-Pärnu-Ikla ehk põhimaantee E67 ehitus 2 + 2 teeks, sest seda läbib 1/3 Baltikumist läbisõitvast maanteedtranspordist.

Samuti on vajalik Tallinn-Tartu-Võru-Koidula/Luhamaa ehk E263 maantee lõpuni ehitus 2 + 2 põhimaanteeks. Korraliku taristu olemasolu on tarviline ka riigi julgeoleku seisukohast, et oleks tagatud inimeste ja kaupade liikumine kriitilistes olukordades. «Pikemas vaates võimaldaks 2 + 2 teede tekkimine EMS-i ehk moodulveokite magistraalidele lubada kasutusele võtta ka isesõitvaid sõidukeid,» nendib Kitsing ja kordab, et häda vajalik on põhisuundadele 2 + 2 teed välja ehitada ning eriti kriitiline VIA Baltica lõik Tallinn-Pärnu-Ikla, mis oleks vaja kiiremas tempos valmis saada.

Mis toimub lennu-, mere- ja raudteetranspordisektorites?

Lennutranspordisektoris on Kitsingu sõnul hinnatasemed aasta lõikes stabiliseerunud. «Nõudlus ja globaalne jahtumine on ees ootamas. Otsitakse soodsamaid lahendusi ning ollakse valmis kaupa liigutama raudtee ja meretranspordi peale ümber.»

Ta lisab, et meretranspordisektoris on senised hinnad kukkumas. «Konteinerite hinnad kukkusid mullu novembris 50%, aga kui palju 2023. aastal, ei tea. Kohati on hinnad langenud juba teatud marsruutidel koroonaeelsele tasemele. Kogu sektorit mõjutavad nii Euroopa Liidu ja Hiina suhted, inflatsioon, muutuda võib nõudluse ja pakkumise vahekorra. Optimumi on raske hoida, sest stabiilsust on vähe ja inimeste säästus vähenevad. Mõned laevaliinid suudavad kaupa liigutada 40–45 nädalaga, teised jälle 70 nädalaga.

SINU USALDUSVÄÄRNE PARTNER

FERRESTO

FERRESTO LASER





Milline on Eesti töötleva tööstuse eelis Euroopa turgudel, kui meie palgakulud tõusevad ja lähenevad Euroopa tasemele, meie energiakulud on kõrged, me asume Euroopa majanduskeset arvestades kõige kaugemas punktis ning meie logistikakulud on suhteliselt kõige kõrgemad?

Foto: Shutterstock

Mina näen, et ollakse rohkem hinnaelast- sed ja kui nõudlus kahaneb, on kontei- nerite hinnad jäämas mõnel marsruudil vaid 2000–3000 dollari tasemele.»

Raudteetranspordisektor on piiratud ja ELEA liikmete hinnangul tuleks välja mõelda uusi marsruute, et kaupu Euroopa- sse tuua. Raudtee ei lähe ju igale poole ning transiitkaupade maht väheneb. Vaja on leida riigipoolne rahastus raudteeta- ristru üleval pidamiseks, mida seni hoidis üleval transiitkaubavedu.

Kullersektori puhul on näha mah-ulangust ning samas kütuse, palgade ja muude kulude survet. «Inflatsiooni ja intressimäärade tõus määrab ära tarbi- mise languse. Noored ja pereinimesed tarbivad küll rohkem, ent luksustoodete ostmine on vähenemas ja trend liigub soodsamate kaupade suunas. Samuti väheneb mugavustoodete kasutamine,» selgitab Kitsing.

Liikuvuspakett on toonud kaasa pöördumatu kallinemise

Mullu 21. veebruarist kehtiva Euroopa Liidu liikuvuspaketi ehk EU Mobility Package'i mõjud avaldusid Kitsingu sõ- nul selgemalt juba eelmise aasta teises pooles. «Jõustunud uued regulatsioonid muutsid veoressursi tasakaalu Euroopas. Lääne-Euroopa turgudelt, kus kasutati peamiselt Ida-Euroopa vedajaid, oli osa ressursist sunnitud teatud regulaarsu- sega väljuma, et naaseda asukohariiki. See põhjustas ressursinappuse ja seeläbi hinnatõusu. Lisaks muutus ka autojuhtide tasustamise kord, sundides vedajaid maksma teenuse osutamise asukohariigi kohast palka, mis kergitas tööjõukulu suuremaks ja tõstis omakorda veohinda.

Need on ehk peamised liikuvuspaketi mõjud: ressursinappus ja tootmissisendi kallinemine.»

Ta mõõnab, et tegelikult tabas maan- teevedude sektorit 2022. aastal täiuslik torm. «COVID-19 aegsed madalad kütuse- hinnad hakkasid tõusma ja saavutasid vallandunud Venemaa-Ukraina sõja tõttu rekordilise taseme. Lääne-Euroopast kadus suur hulk Ukraina ja Valgevene pä- ritolu autojuhte, kelle asendamine ei ole siiani õnnestunud. Siia lisandunud kõrge inflatsioon viis üles nii varuosade, hool- duse kui ka kindlustuste hinnad. Uute autode saadavus oli piiratud ja hinnad märkimisväärselt tõusnud,» loetleb ta. «Kõik need kokku põhjustasid veokulude erakorralise kasvu.»

Vastavalt uuringufirma Panteia and- metele kasvasid veoettevõtete otsekulud ilma kütuseta 2022. aastal keskmiselt 7% võrdluses eelneva aastaga. Uuringufirma hinnangul on see kallinemine, mis enam tagasi ei pöördu ehk palgad enam ei lan- ge, hooldused ja kulumaterjalid ei odavne. Kui siia lisada veel kütuse osakaal 13,6%, siis võib rääkida juba otsekulude tõusust 21% võrra. Tegemist on Euroopa keskmise trendiga; erinevate riikide regio- naalsed eripärad tuleks siia veel juurde arvestada.

Suur hulk autojuhte on lähiaastail tööturul lahkumas

«Ülalpool kirjeldatud tuleb 2023. aastal korrutada oodatava negatiivse majanduskasvuga. Kuidas reageerivad turud kasvunud kulude tingimustes vähene- nud ja endiselt vähenevatele veomahtu- dele? Kuidas leida kohalike turgudelt uusi juhte? Prognoositakse, et Euroopas

keskmiselt suurenevad juhtide palgaku- lud 2023. aastal ligi 10% eelmise aastaga võrreldes. Lisaks juhvivad asjatundjad tähelepanu faktile, et päris märkimis- väärne hulk täna Euroopas töötavatest autojuhtidest väljub tööturult 2026. aas- tal vanuse tõttu,» kirjeldab Kitsing seisu tööjõuturul.

Ta nendib, et samad trendid on ka Eestis tõsiseks probleemiks. «Uute juhtide pealekasvu sisuliselt pole ning on vähetõenäoline, et lähiaastatel suudab tehnoloogia mingi kiire lahenduse leida. Väljakutsed seisavad kogu Eesti töötleva tööstuse ees. Meie regionile on iseloo- mulik koostöö ja allhange Skandinaavia ettevõtetega, kes omakorda müüsid oma tooteid Venemaale. See turg on nähtavas- ti tulevikuks kadunud. Milline on Eesti töötleva tööstuse eelis Euroopa turgudel, kui meie palgakulud tõusevad ja lähene- vad Euroopa tasemele, meie energiakulud on kõrged, me asume Euroopa majanduskeset arvestades kõige kaugemas punktis ning meie logistikakulud on suhteliselt kõige kõrgemad? Eks tulevik näitab. Kül- lap me hakkama saame – eestlased on nutikad.»

Alates eelmise suve keskaigast suurema hoo sisse saanud inflatsiooni mõjud jõudsid mullu neljanda kvartaliga ka transpordi, ekspedeerimise ja logis- tikateenuste sektorisse. Tööjõuvajadus püsib endiselt suur ning surve palegade seoses hinnatõusudega kõrge. Vaatamata sellele, et hinnad on tõusnud, jahenes ka nõudluse pool 2023. aasta esimeses kvar- talis ning seda on märgata majanduses ning ettevõtete käibenumbrites. Siiski on sektorites ettevõtteid, kel läheb stabiilselt või kes on suutnud kergelt kasvu säilitada, ent see on suuresti tingitud hinnatõusud- dest ja riskide hajutamisest.

Praegu teadaolevalt on eelmisel aas- tal alates 24. veebruarist ELEA liikmes- konnast kaks ettevõtet lõpetanud oma tegevuse, üks neist on müügis. Mõlemad olid mikroettevõtted ühe töötajaga ning raskused tulid seoses sellega, et nad olid spetsialiseerunud Venemaa või Valgeve- ne klientidele. Suurte koondamiste kohta Kitsingu sõnul hetkel veel õnneks teateid pole, kuigi eelmisel aastal raudteesektoris see siiski juhtus. Hetkel on siiski pigem päevakorras tööjõupuudus nii autojuhti- de, kullerite, laotöötajate, ekspedeerijate, logistikute ja teiste sektori töötajate osas.

«Kõrgete energiakandjate, kiire inflatsiooni ja muude põhjuste tõttu on ka meie sektori ettevõtete arengukasv pidur- dunud. Ühiskonna seisukohast on meie hinnangul oluline, et laoteenus, transpor- diteenus, autoveod, veondusevaldkond ja kullervaldkond toimiksid operatiivselt olukorras, kus tuleb tagada tarneahela püsimine,» ütleb ELEA juhataja. «Trans- pordi- ja logistikasektor hoidis kriisi ajal ning hoiab ka praegu lülina majandust toimivana ehk on olnud majanduse vere- ringe nii mööda maad, raudteed, läbi õhu kui ka merel.»



Ettevõttest

Oleme alates 2011. aastast Eesti kapitalil põhinev peatöövõttu ja alltöövõttu pakkuv ettevõtte. Meie põhi-tegevuseks on teede ja platside ehitus, asfalteerimis-tööd, tänavakivide paigaldus, pinnasetööd, haljastus ning projekteerimine. Meie meeskonda kuuluvad oma ala tipp-spetsialistid, kellel on pakutavate teenuste alal pikaajalised kogemused.

Meie põhimõtted ja prioriteedid

on ausus, kvaliteet, tähtaegadest kinnipidamine, paindlik teenindus, kaasamõtlemine ja mõistlikud hinnad.

InfraRoad OÜ-le on Transpordiameti poolt väljastatud teehoiutööde tegevusluba nr. 12096.

InfraRoad OÜ juurutab oma juhtimissüsteemi vastavalt standarditele ISO 9001:2015; ISO 14001:2015 ja ISO 45001:2018 nõuetele.

Infraroad.ee

info@infraroad.ee

Tallinna esindus

Valukoja 8, 11415 Tallinn

Vändra esindus

Turu 2a, 87701, Vändra, Pärnumaa

Saaremaa esindus

Kadaka talu, Muratsi küla, 93859 Saaremaa

Tomek Süld

Tel. 53014066

Tomek@infraroad.ee

Priit Viira

Tel. 53990245

Priit@infraroad.ee

Veoste maht sadamates ja raudteedel langes, reisijate arv kasvas

Eesti sadamates ja raudteedel mõjutasid mullu veoste mahtu erinevad kaubavedudele kehtestatud sanktsioonid, sest nii raudteede kui ka sadamate käibest on olulise osa moodustanud kaupade transiit Venemaalt ja Venemaale.

Statistikaameti andmetel veeti Eesti sadamate kaudu 2022. aastal 33 miljonit tonni veoseid, võrreldes aasta varasema 39 miljoni tonniga kahanesid mahud 15%. Langus tuli laevadele lastitud veoste arvelt: lastitud veoste maht langes 25%, 26 miljonilt 20 miljonile tonnile. Laevadelt lossitud veoste maht – 13 miljonit tonni – jäi varasema aastaga võrreldes samaks.

Eesti raudtee-ettevõtted vedasid 2022. aastal kokku 18 miljonit tonni veoseid, mis võrreldes 2021. aasta 23 miljoni tonniga oli 24% vähem. Avalikul raudteel veeti lausa 47% vähem veoseid, 6 miljonit tonni 12 miljoni tonni asemel. Raudteeveoste mahud on langenud peamiselt transiidi arvelt.

Reisironge kasutasid sõitjad 2022. aastal jällegi enam kui aasta varem. Rongidega tehtud sõitude arv kasvas 16%, 6 miljonilt 7 miljonile aastas. Osakaalult oli reisijate arvu aastane vahe suurim kevadkuudel, mida võib selgitada 2021. aasta kevadise koroonalaine ja piirangute mõjuga.



Fotod: Shutterstock

LENNUNDUS

Tallinna lennujaam pälvis parima lennujaama tiitli

Märtsi alguses kuulutas Airports Council International (ACI) World koostöös reisitehnoloogiaettevõttega Amadeus välja 2022. aasta lennujaamateenuste kvaliteedi (ASQ) auhinna võitjad. Tallinna lennujaam pälvis maineka rahvusvahelise lennujaamade auhinna: parim lennujaam 2022 kahe kuni viie miljoni reisijaga lennujaamade seas. Lisaks oli Tallinna lennujaam üks viiest maailma lennujaamast, mis sai auhinna pikaajalise hea töö eest.

Lennujaam panustab reisikogemuse mugavamaks ja efektiivsemaks muutmisel püüdes pidevalt uusi lahendusi leides, näiteks avas mullu iseteenindusliku pagasiloovutuse AirBalticu ja SAS-i reisijatele, uute väravate ala koos iseteeninduspoega ja modernse ning täisautomaatse pagasisorteerimise süsteemi. Plaanis on investeerida terminali laiendamisse, töötajate arengusse ja teenindamise kvaliteedi tõstmist tagavatesse uutesse tehnoloogiatesse, näiteks uutesse käsipagasi läbivaatusseadmetesse ja automaatsetesse lennukile suundumise väravatesse.

Alates tänava jaanuarist võib Tallinna lennujaama territooriumil näha liikumas Auve Tech OÜ autonoomseid sõidukeid, mida kasutatakse Magnetic MRO töötajate ja väikepakkide transportimiseks. Uus logistikalahendus aitab inimeste ja kaupade liikumist lennujaamas

ning angaaride vahel muuta autonoomseks ja märgatavalt keskkonnasõbralikumaks. Tulevikus loodab lennujaam autonoomseid sõidukeid lennujaama territooriumil laiemalt kasutada, muuhulgas ka näiteks reisijate veoks.

2022. aastal läbis Tallinna lennujaama 2 747 943 reisijat, lisaks läbis regionaalseid lennujaamu aastaga 63 946 reisijat.





KASTORAM

Kastoram WOOD

TOODAB PAKENDEID - SELLISEID NAGU VAJA

Tooraineks on saematerjal, vineer, OSB-plaat, lainepapp, kärgpapp ja lisaks see, mis vaja.

Transpordime pakendid sinna kuhu vaja ja siis kui on vaja.

Kuumtöödeldud saematerjaliga (HT) ISPM-15 standardile vastavad lahendused teeme nii nagu vaja.



Tallinna Sadam ja Utilitas Wind teevad meretuuleparkide arendamiseks koostööd

Tallinna Sadam ja Utilitas Wind sõlmisid ühiste kavatsuste memorandumi eesmärgiga kiirendada meretuuleenergia arengut nii Eestis kui ka Balti riikides laiemalt. Tallinna Sadama juhatuse esimehe Valdo Kalmu sõnul on ettevõtte üks eesmärkidest saada juhtivaks avameretuuleparke teenindavaks ettevõtteks Balti ja Põhja-Euroopa piirkonnas.

Tallinna Sadama nõukogu on otsustanud investeerida kuni 53 miljonit eurot Paldiski Lõunasadamasse uue, 310-meetrise kai ehitamiseks koos 10 hektari suuruse tagala-alaga. Uus kai tagab võimekuse võtta sadamas vastu suure süüvisega eriotstarbelisi laevu, mida kasutatakse meretuuleparkide ehitamisel ja tuulikute komponentide transpordil. Suur tagalaala võimaldab erinevaid ettevalmistustöid generaatorite ja tuulikulabade ning muude komponentide valmistamiseks ning ladustamiseks enne laevale lastmist.

Üheks Tallinna Sadama ja Utilitase koostöövõimaluseks on Saare-Liivi meretuulepargi arendamisega seotud tegevused. Utilitas

Windi arendatav Saare-Liivi meretuulepark asub Liivi lahes ning valmib plaanide kohaselt 2028. aastal. Arenduse esimeses etapis on planeeritud püstitada ligikaudu 80 tuulikut koguvõimsusega 1200 MW, mille iga-aastane eeldatav elektritoodang ületab 5 TWh.

Tallinna Sadama müügitulu kasvas mullu 121,7 miljoni euroni (+11%) ja kasumiks kujunes 25,6 miljonit eurot (-0,1%). Aasta kokkuvõttes kasvas reisijate arv 98% ehk 3,5 miljoni reisija võrra, taastudes pandeemiaga seotud liikumispiirangutest. Kaubamaht kahanes eelmise aastaga võrreldes 21% ehk 4,6 miljonit tonni seoses sanktsioonide rakendamisega Venemaa ja Valgevene päritolu kaubale.

NÕUDED SÕIDUKITE VALGUSTUSELE

Keelatud on kasutada Eesti tüübikinnitust mitteomavaid LED-valgusallikaid sõidukite välistes valgustusseadmetes

Transpordiameti teatel on valgustuslahenduste tootja Osrami kodulehel eksitav info, et Eestis on lubatud Osrami vahetatavate LED-valgusallikate kasutamine sõidukite välistes valgustusseadmetes halogeenvalgusallika asemel. Tegemist on Saksamaa tüübikinnitusasutuse väljastatud siseriikliku tüübikinnitusega, mis kehtib vaid selle väljastanud riigi territooriumil ehk siis Saksamaal.

Ka teiste tootjate toodete valikus ei ole veel vahetatavaid LED-valgusallikaid, mida võiks Eestis liikluses oleval sõidukil kasutada. LED-valgusallikat lubatakse Eestis kasutada sõiduki lähi- ja kaugtulelaternas siis, kui see on saanud ÜRO eeskirja ehk E-reegli kohase tüübikinnituse.

Laternas kasutatav lamp/valgusallikas peab vastama E-reegli nr 37 või nr 99 või nr 128 nõuetele. Näiteks hiljutiste E-reegli nr 37 muudatuste järgi on võimalik valgusallika tootjal saada tüübikinnitus ka LED-tehnoloogial põhinevale valgusallikale, kuid nende laiemale turule jõudmisega võib minna veel aega.

INNOVATSIOONITOETUS

Märtsist avanes taas innovatsiooni- ja arendusosakute toetus

Ettevõtlus- ja infotehnoloogiainister Kristjan Järvan allkirjastas innovatsiooni- ja arendusosaku meetme määruse, mille eesmärk on toetada ettevõtjate väikesemahuliste arendus- ja innovatsiooniprojektide elluviimist koostöös innovatsiooniteenuse pakkujaga. Toetuse taotlemist korraldab EAS-i ja Kredexi ühendasutus.

«Tihtilugu on ettevõtjatel kõige raskem teha esimene investeering arendus- ja innovatsioonitegevusse, kuna puudub varasem kogemus, vajalikud teadmised või partnerid, kellega koos seda teha,» sõnas minister Järvan ja lisas, et kuna arendus- ja innovatsioonitegevus on ettevõtja seisukohast riskantne tegevus, eriti väike- ja keskmise suurusega ettevõtjale, siis riigi tugi selle soodustamiseks on väga vajalik. «Osakute toetuse abil on ettevõtjal uue toote või teenuse osas võimalik näiteks testida ja arendada oma ideid, tellida sertifitseerimise ja standardiseerimise või õiguskaitsealaseid teenuseid, arendada prototüüpe või viia läbi teostatavusuuringut.»

Allkirjastatud määrusega jätkatakse innovatsiooni- ja arendusosakute toetusmeetme rahastust. Alates 2009. aastast on osakute toetusmeetme abil rahastatud üle 2500 projekti kogusummas üle 21 miljoni euro. Määruse kohaselt toetatakse Eesti äriregistrises kantud väike- ja keskmise suurusega ettevõtjaid, ühe projekti maksimaalne toetussumma innovatsiooniosaku projektile on 7500 eurot ja arendusosaku projektile 35 000 eurot. Projekt peab panustama vähemalt ühte nutika spetsialiseerumise fookusvaldkonda, milleks on digilahendused igas eluvaldkonnas, tervisetehnoloogiad ja -teenused, kohalike ressursside väärdamine, nutikad ja kestlikud energilahendused.



TRANSPORT. Üleeuroopaline sõiduautode ja väikebusside veoga tegelev Sivitrans on Eesti kapitalil põhinev pereettevõte, mis alustas tegevust juba 1997. aastal. Algselt Baltikumile keskendudes laieneti peagi kogu Euroopasse ja pikka aega ollakse eelistatuim partner mitmete tunnustatud automarkide edasimüüjatele.



25 AASTAT HOOGSAT sõiduautode ja väikebusside vedu

Eestimaalaste armastus uute autode vastu on üldteada ja seda ei suutnud kõigutada isegi raske aeg pandeemiarindel. Mil viisil aga uued ja uhked autod Eestisse esinduskauplustesse jõuavad?

Olulist rolli uute autode eestlasteni toomisel mängib kindlasti Sivitrans, keda on usaldusväärse partnerina tegevuse algusaastatest peale mitmete tippmarkide transportimisel usaldatud – Amserv, Elke ja Topauto. Näitena võib tuua, et igal nädalal jõuab Sivitransi töö tulemusel Eestisse keskmiselt 100–120 Toyota mudelit. Just Toyota erinevate mudelite vedu moodustab suure osa Sivitransi tööst – peaaegu kõik salongis uut omanikku ootavad Toyotad on sinna saabunud Sivitransi treileril.

Sivitransi looja ja juht Marco Pals pidas enne ettevõtte loomist jalgrattapoodi ning oma esimese treileri soetas ta Jaguari poodi pidavalt rootslaselt. Treileri ostuks laenatud raha tasus end igati ära, sest üsna pea avanes võimalus Baltikumis Toyota mudeleid transportima hakata, järgnesid sõidud Saksamaale. 2001. aastaks soetati juurde uus treiler ja ei läinud kaua, kui ettevõtte oli kasutada juba 12 treilerit. Autode ja minibusside vedudele lisandusid ka mõned külmveod Hispaaniast.

Sivitrans tähtsustab oma töös lubaduste punktuaalset täitmist ja tähtaegadest kinnipidamist, teenuse paindlikkust ning püsivaid, pikaajalisi kliendisuhteid. Oluline on täpsus, seda nii tellimuste sisus, tähtaegades kui ka muudes igapäevategevustes, näiteks meilidele vastamises. Tänu suurele ja

mitmekülgsel veokipargile leiab Sivitrans kliendi vajadustest lähtuvalt alati kõige sobivama transportivahendi. Lisaks garanteerib Sivitrans veose turvalisuse terve marsruudi jooksul. Kõik Sivitransi veetud koormad on kaitstud koormakindlustusega.

Sivitrans kasutab oma TIR-vihikut, mistõttu veosed läbivad ladusalt ka Euroopa Liitu mittekuuluvate riikide tollipunktid – veostel ei teki piiridel ootamatuid tollivivitusi.

Sivitrans on Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA) liige. Autovedusid tegevate ettevõtjate vabatahtliku ühenduse liikmelisus aitab Sivitransil täita

aktiivset rolli Eesti autoveoteenuse kvaliteedi arendamises ja seadusandluse täiendamises. Sivitrans on oma positsiooni Euroopas piisavalt kindlustanud ja ettevõtte on usaldusväärne nii klientide kui ka oma töötajate seas.

Lühiajalise kasu asemel seatakse pilk alati pikaajalisel edukate ettevõtmiste suunas.

SIVITRANS

sivitrans@sivitrans.ee
sivitrans.ee





DPD Eesti tegevjuht Remo Kirss nendib, et roheinvesteeringuid on majanduslikult mõistlikum teha aegamööda, ent nendega tuleks kindlasti alustada pigem varem kui hiljem. Fotod: DPD Eesti

Edukamad ettevõtted on need, kes juba praegu rohetegevustesse investeerivad

Keskkonna- ja jätkusuutlikkuse teemadega tegelemine on logistika- ja transpordiettevõtete jaoks aina olulisem. Rohepöörde teema mõjutab väga tugevalt ettevõtete käekäiku ning edukamad on kindlasti need, kes oma rohetegevustesse investeerivad, sest varem või hiljem peavad seda tegema ka kõik ülejäänud.

Gerli Ramler

«**H**etkel mõjutab logistika- ja transpordisektorit sarnaselt teiste sektoritega kõige enam inflatsioon ja jätkuvate sisendhindade kasv. Keerulistest majandustingimustest mõjutab kasvav inflatsioon suurel määral ettevõtete investee-

rimisvõimekust. Samal ajal on aina suurem surve ettevõtetele muuta oma tegevust jätkusuutlikumaks ja keskkonnasõbralikumaks, mis nõuab just investeerimiskindlust,» ütleb pakiveoteenuse osutaja DPD Eesti tegevjuht **Remo Kirss**.

Ta lisab, et kindlasti paneb keerulisem majanduskeskkond ettevõtjate julguse investeerimiskindluse hoidmisel proo-

vile, kuid need, kes vaatavad lühiajalist vaadet ja võtavad kõik sisendhindade kasvu enda kanda, panevad pikas perspektiivis oma äri väljavaated proovile ja pidurdavad rohepööret. Transpordisektor on energia- ja kapitalimahukas, hinnatõus on kindlasti vältimatu, sest kestlikkus äris ei tähenda üksnes keskkonda, vaid ka äri- list jätkusuutlikkust.



READ THE QR CODE WITH YOUR MOBILE PHONE*



READY TO TAKE YOUR LOGISTICS TO THE
NEXT LEVEL?*

LOGISTICS MANAGEMENT TO MATCH YOUR NEEDS*



* Kas oled valmis logistika viima uuele tasemele? * Teie vajadustele vastav logistikahaldus * Lugege mobiiltelefoniga QR-koodi

DPD on viimastel aastatel teinud hoogsaid arendusi, et muuta oma igapäevategevust kestlikumaks ja keskkonnasäästlikumaks, olles kasutusele võtnud nii elektrisõidukid kui ka optimeerinud oma tarneaehelat. «Meie vaatame aina enam tulevikku ning investeerime uutesse tehnoloogiatesse ja lahendustesse, et oma keskkonnajalajälge vähendada,» lausub Kirss. «Võtsime esimese Eesti kullerfirma juba 2019. aastal kasutusele täiselektrilised kaubikud ning tänaseks on meil Eesti logistikaettevõtete seas suurim elektriline masinapark, mis saab lähiajal veelgi täiendust. 2025. aastaks tahame toimetada kuues Eesti suurimas linnas pakid kohale vaid elektrikaubikutega.»

Laiemalt peavad transpordi- ja logistikaettevõtted tema sõnul üha enam investeerima oma masinapargi keskkonnasõbralikumaks muutumiseks. See tähendab nii väiksema keskkonnajalajälgega alternatiivsetele kütustele kui ka madala heitkogusega masinapargile üleminekut.

«Teine oluline osa on erinevatel IT lahendustel ja optimeerimistööriistadel, mis optimeerivad logistika- ja transpordiettevõtete veeringe ja vähendavad keskkonnajalajälge. Lisaks on oluline osa logistikasektori tööst tulevikumahtude prognoosimisel ning klientide ja tarbijate käitumise jälgimisel, et paigutada oma pakiautomaadid vastavalt ning planeeri-



Robotkuller

da veeringe kõige optimaalsemal viisil,» sõnab DPD tegevjuht.

Tulevikusuund on isesõitvad pakiautomaadid

Suuresti on enamiku tegevuste eelduseks avatus uutele lahendustele ja julgus innovaatilisi lahendusi testida – eesmär-

giga neid ka tulevikus igapäevases töös rakendada. Selle heaks kinnituseks on DPD koostöö Clevoniga, mille raames oleme testinud Ülemiste Citys äriklientidele pakivedu isesõitva sõidukiga ja kohe alustatakse juba uue Clevoni lahenduse testimist eraisikutele ehk pakide vedamist isesõitva minipakiautomaadiga, mis

PL TRANS



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, vilj, killustik jne.“

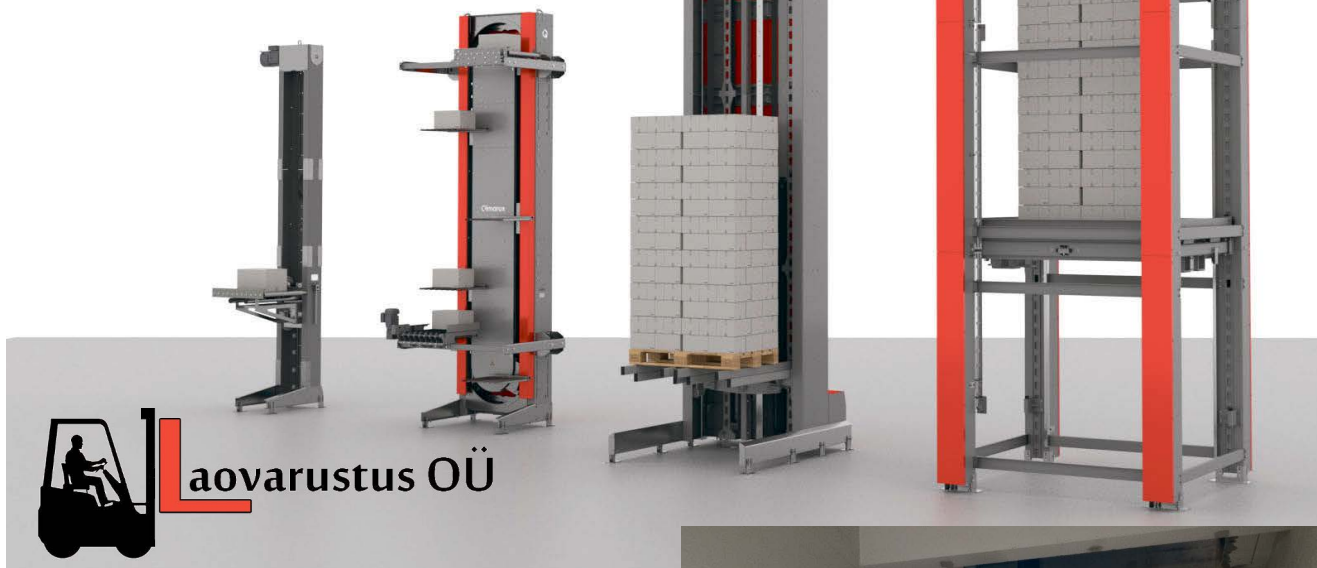
Konteinerterminali teenused

„Kaupade ümberlaadimine ja hoiustamine. Pakume võimalust hoiustada konteinerid meie konteinerterminalis, Maardus Vana-Narva mnt 2.“

www.pltrans.ee

+372 5025127
mihkel@pltrans.ee

Automaatsed kaupade tõstesüsteemid



Paljud ettevõtted ja laod seisavad silmitsi vajadusega tagada kaupade tõstmine teisele korrusele, kuna seal toimub kauba komplekteerimine ja/või ladustamine.

Tavaliselt teostab sellist toimingut tõstuk või korralik šahtlift. Kui seda tööd teeb tõstuk, siis võivad tekkida erinevad probleemid:

- Kauba tõstmiseks tuleb kutsuda tõstuk, mis omakorda võtab aega.
- Eraldi tõstuki kasutamine selle töö tegemiseks on majanduslikult seisukohast ebaefektiivne, samuti väheneb lao turvalisus, kuna tihtipeale on teisel korrusel asuv laoluuk suhteliselt tagasihoidlikult turvatud ja seetõttu ligipääsetav kõrvalistele isikutele.

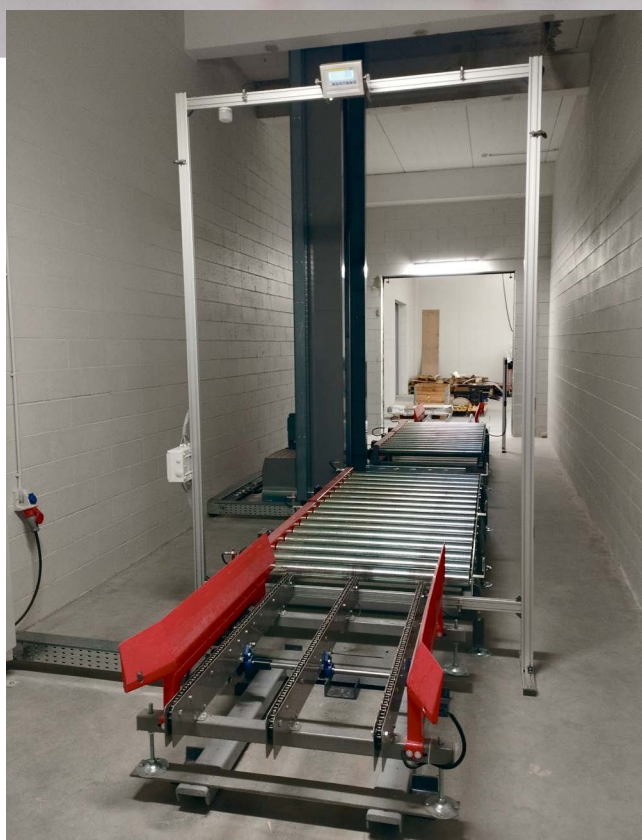
Šahtlift on hea valik, kuid ka sellel lahendusel on puudusi:

- Šahtlift võimaldab tõsta ainult ühte kaubaalust korruga, seejärel tuleb oodata mahalaadimist ja tagasi saabumist ning siis juba tegeleda teise kaubaalusega. Automaatsele süsteemile saab paigaldada vajaliku pikkusega puhverkonveierid ja koguda neile kaupu mahalaadimise ootel.

Automaatse kaubaaluste lifti saab integreerida olemasolevasse hoonesse ilma oluliste ehitustöödega. Lifti šahti ja lifti paigaldamine eeldab hoone projekti muutmist ning suuremaid ja kulukaid ehitustöid.

Automaatne kaubaaluste lift on hästi mugav ja liigutav seade – kui šahtlift jääb hoone omanikule, siis automaatset kaubaaluste lifti saab hiljem liigutada teise kohta, kasvõi teise laoruumi.

Automaatne süsteem saab hakkama nii kaubaaluste kui ka väiksemate asjadega – karpidega, kastidega jms.



Pärnus paigaldatud automaatne süsteem.

Foto: Laovarustus

Tööpõhimõte on äärmiselt lihtne:

Kaubaalus paigaldatakse laadimiskonveierile, mis toimib ka puhverkonveierina. Konveieril liigub kaubaalus lifti rullplatvormile ja sõidab automaatselt üles. Rullplatvormilt liigub kaubaalus mahalaadimiskonveierile. Konveieritel olev andurite süsteem jälgib kaubaaluste asukohta ja suunab neid automaatselt tõsteplatvormile. Sisendkonveier on varustatud kaaluga ja kauba gabariitide mõõtjaga.

hõlmab endas Clevoni isesõitvat sõidukit, uue kaubaruumi pealisehitist.

«Jätkusuutlik ja keskkonnateadlik tegutsemine ei ole enam valik, vaid alus selleks, et ettevõttena areneda ja ellu jääda. Seetõttu on logistikasektoril vaja vaadata tulevikku ja teha roheinvesteeringuid. Need, kes täna rohepöördega kaasa ei tule, lükkavad investeeringute koormuse tulevikus väga lühikesse ajaaknasse, millega on hiljem ühekorraga keeruline toime tulla,» nendib Kirss.

Ta tõdeb, et investeeringuid on loomulikult majanduslikult mõistlikum teha aegamööda, ent nendega tuleks kindlasti alustada pigem varem kui hiljem. «Kui me 2019. aastal esimese elektrikaubiku ostisime, siis ei olnud see äriiselt kuigi ratsionaalne otsus, ent tänaseks on investeering end majanduslikult õigustanud. Seetõttu oleme ka otsustanud liikuda elektrilistele sõidukitele ja rajada laadimiseks vajaliku taristu juba praegu ja mitte teha 2035. aastal, kui Euroopas keelustatakse sise põlemismootoriga uute autode müük. See muudab hüppelise nõudluse tõttu elektriautode soetamise ettevõtetele keerulisemaks ja kulukamaks.»

Rohepöördele kaasaaitamine annab ettevõtetele konkurentsivõime

Peamised rohemeetmed, mille kallal DPD Eesti töötab keskkonnajalajle vähendamiseks, on liinivedude keskkonna-

sõbralikumaks muutmine, tarkvaraliste lahenduste rakendamine, elektrikaubikute osakaalu suurendamine ning pakiautomaatide asukohtade teadlik valimine. Tänapäevaks on ettevõttel 22 täiselektrilist kaubikut ning sel aastal lisandub veel vähemalt sama palju. Juba aastaks 2025 on plaanis Eesti kuues suuremas linnas toimetada pakid kohale elektrikaubikutega. Selleks rajatakse laadimiseks vajalik taristu Jüri sorteerimiskeskusesse, et katta suurima teeninduspiirkonna täiendavate elektrimasinate laadimisvajadus. Sellel, kuidas ja millega logistikat korraldatakse, on oluline roll CO₂ heitmete vähendamisel.

«Oma ressursi planeerimisel ja logistika korraldamisel tugineme olemasolevatele saadetise andmetele. Kvaliteetsete andmete põhjal saame panna paika kõige optimaalsemad veoringid, et vähendada läbitava kilometraaži hulka ning vältida tühisõite ja pooltühjalt sõitvaid kaubikuid,» lisab Kirss. «Soovides täiendavalt vähendada koormust keskkonnale, oleme paigutanud pakiautomaadid nii, et 82% Eesti elanikkonnast asub DPD pakiautomaadist kolme kilomeetri raadiuses. Nõnda tagame, et enam kui kolmveerand Eesti elanikkonnast saaks pakiautomaadini jõuda jalgsi, rattaga või ühistranspordiga liikudes ja ära hoida täiendavat koormust keskkonnale. Sel moel pakkide kohaletoimetamine võtab vähem ressursse.»

Samuti võetakse koju DPD kontsernis

ROBOTKULLERID

2022. aasta septembris alustas DPD Eesti Clevon robotkulleriga pakivedu Ülemiste City linnakus, kus robotkuller toimetab Öpiku majas pesitsevatele kogukonnaliikmetele pakke kohale. DPD Eesti, kes toimetab juba praegu kõik pakid kohale süsinikuneutraalselt, näeb robotkullerites võimalust keskkonnajalajle veelgi vähendada ja innustada ka tarbijaid valima keskkonnale vähem koormavaid pakiveo võimalusi.

veoautode puhul kasutusele mitmekesisemad ja keskkonnasõbralikumad kütuseallikad, nagu biogaas, biokütus, elektri- ja vesinikkütus. Ühtlasi minnakse logistika-keskustes ja kontorites üle taastuvenergiale.

Remo Kriss räägib rohepöördest nii ettevõtetele kui ka keskkonnas lähemalt 10. mail 2023 toimuval rahvusvahelisel konverentsil Ülemiste City Future Forum, osaledes rohepaneelis «Green transition in business». Tema sõnul annab rohepöördele kaasaaitamine ettevõtetele konkurentsivõime. «Juba täna on suurenev vajadus tegeleda oma protsesside ja tegevuse jätkusuutlikumaks ning keskkonnasõbralikumaks muutmisega. Kestlikkus ettevõtluses ei ole pelgalt emissioonide vähendamine, vaid sellest saab luba tegutsemiseks.»



ROHEENERGIA TÄISLAHENDUSED:

- Päikesepaneelid katusele ja fassaadile
- Päikeseparkide rajamine tootjale
- Päikesejaamade projekteerimine
- Roheenergia nõustamine
- Elektritootmise- ja müügilepingud



www.solargreen.ee

SolarGreen OÜ, Hõbekuuse tee 26, Tallinn 12111

+372 53029021, SolarGreenEesti, info@solargreen.ee

www.solargreen.ee

Willenbrock Baltic esitleb – Linde Steer Control!



Tõstukijuhtide töö pole kergete killast, eriti kui võtta arvesse pikki tööpäevi, sundasendit ning suurt vastust materjalide käitlemisel.

Linde on alati proovinud leida parimaid lahendusi just tõstukijuhtide jaoks. Mugav, vaikne ja ergonoomiline töökeskkond tagab ettevõttele produktiivsuse.

Praegusel ajal, kui paljud ettevõtted on raskustes, leidmaks kogunud ja häid tõstukijuhte, on Linde tulnud välja uue innovaatilise lähemisega tõstukite maailmas – Linde Steer Control.

Antud lahenduste suurimad eelised on:

- Ergonoomilisus
- Vähem tööstressi juhile
- Lihtne kasutada
- Täpne liikumine
- Parim nähtavus
- Automaatne rataste otseks pööramine – *joystick*

RWTH Aachen Ülikooli ja Gmbh koostöös valminud uuringust selgub, et antud lahendustega väheneb öla liigutus 25% ning küünarnuki liigutus koguni 45%, mis tähendab vähem koormust tõstukijuhile ning rohkem produktiivsust juhtimisele.

Lahendusega saab tutvuda Willenbrock Baltic OÜ-s.

Praegusel ajal, kui paljud ettevõtted on raskustes, leidmaks kogunud ja häid tõstukijuhte, on Linde tulnud välja uue innovaatilise lähemisega tõstukite maailmas – Linde Steer Control (tavalise roolita juhtimine).

Rooli asendavad:

Mini-Wheel – Roolimine toimub käetoesse integreeritud mini-rooli abil

Joystick – Roolimine toimub käetoesse integreeritud *joystick*-i abil.



Eesti riigi transpordisektori käekäik teeb tõsiselt muret

Senised kriisid on transpordiettevõtete meeskondadele pannud suuremad koormused ja väljakutsed. Mõned alustavad ettevõtteid on pidanud erinevate üle jõu käivate muutujate tõttu oma tegevust vähendama või lõpetama, aga staažikamad transpordiettevõtted on elanud heas või halvas päev korraga ja lootnud kainele mõistusele, et ühel päeval saavad need kriisid läbi.

Tiit Parik

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA) nõukogu esimees

Eesti riigi transpordisektori käekäigu pärast on turuosalistel suur mure ja teadmatus. Soovime, et Euroopa Liidu välja kuulutatud riikliku tähtsusega majandussektoriga riigi juhitavad poliitikud ja ametnikud arvestaksid, vähemalt kuulaksid meie muresid ning võtaksid midagi ette, aga kahjuks pole neil soovi ja tahtmist reageerida. Kuna tegemist on piiride



Tiit Parik

ülese transpordiga, siis teevad kõik liikmesriigid oma seadusi ja siseturukaitset veidi erinevalt ning nende kõikide detailidega kursis olemine võtab rohkem ressursse kui kunagi varem.

Reeglite rikkumine on karistatav eriti jõhkral moel ja trahvid, mis kohati tulevad lihtsalt inimlikest eksimustest, on suuremad kui mõne veoki kuu käive. Seadused, mille ettevalmistamisega Euroopa Liidu komisjonid tegelevad, võiksid kaasata ääremaade vedajaid, kuulata nende häält.

Ääremaade transpordiettevõtted on

eriti nirus seisus, ootaks suuremat koostööd riigiga

Suuresti on sektorisse sisse tulnud kulude märkimisväärne kasv (raha hind, varade väärtuse kasv, toetavad tegevuste hinnad kasvanud, kindlustused jne) ja defitsiit (uusi veokeid ja haagiseid pole saada, varuosade tarne on tagasihoidlik), mille tõttu on turud muutunud manipuleeritavamaks. Teiste riikide vedajad, kellele tehakse riigi poolt soodustusi, on mõneti paremas seisus ja see hävitab Eesti transpordisektori konkurentsivõimet. Suuremad turud saavad paremini veokeid ja haagiseid kätte, väikeste ääremaadega pole defitsiidi tingimustes kellelgi aega tegeleda.

IVECO DAILY

UUEENENUD DAILY. NÜÜD NUTIKAM!

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

Parim valik erilahendusega tarbesõidukeid igale ärile: 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!

LIHTNE JA MUGAV. HubWay on tõsteteenusega logistikalahendus lõppkliendile, mis annab jae- ja hulгимüüjatele uue võimaluse pakkuda oma tellijatele mugavat toodete transporti üle Eesti. Seda lihtsa, kauba kogustel põhineva arveldamise alusel, mis on oluline nii edasimüüja kui ka lõpptelliija vaates.

HubWay pakub lihtsat ja mugavat tõsteteenusega kaubavedu lõppkliendile

Kuigi HubWay on uus logistikateenus, seisavad selle taga pikaajalise kogemusega tegijad. HubWay on osa StoneWolf ja AloneWolf ettevõtete grupist, mille fookuses on üle viieteistkümnne aasta olnud nii Eesti-sisesed kui ka rahvusvahelised kaubaveod.

Sisend teenuse vajaduse osas pärineb emaaetevõtete pikaajalistelt koostööpartneritelt. Turul on tänini väiksemate kaubakoguste puhul mahalaadimisega logistika võimalusi vähe või on see lahendatud lõppkliendile ebamõistlikult kallilt.

HubWay on transpordi- ja laadimisteenus ühes

Kõik HubWay veod teostatakse tõstukaudega ning kaup laetakse kliendi juures maha HubWay poolt. Samuti ei pea klient ise sel ajal kohal olema. Piisab, kui markeerida sobiv kauba asukoht sihtkohas või instruereerida juhti telefoni teel.

Mugav arveldamine edasimüüja ja lõpptelliija vaates

Peale mugava tõsteveoteenuse kättesaadavuse toob HubWay turule transpordi- ja laadimisteenuse kauba kogusel põhineva fikseeritud hinnastuse, mis on riskivaba nii hulгимüüja kui ka lõppkliendi vaatepunktist. Eriti terav on teema, kui lõppkliendiks on ettemaksuklient, eraisik jne.

Täna pakutakse veo- ja laadimisteenust peamiselt tunnihinna alusel ning lõppsummat on lõppkliendil raske ennustada, kuna tihti on teenuse osutamisele kuluv aeg prognoosimatu. HubWay teenuse hinnad on seotud kogusega ning see muudab arveldamise lihtsaks ning lõppkliendi jaoks läbipaistvaks.

Fikseeritud hinnastus aitab ettevõtete müügimeeskondadel teha klientidele transpordi osas täpseid, fikseeritud kuluga hinnapakumisi. Klientidele lisatakse transpordikulu juba müügipakkumise faasis.

HubWay tõstukaudega tarnitakse kaupu üle Eesti

Kaubagrupid, mida HubWay tarnituna on võimalik läbi jae- või hulгимüüja tellida, on ehitusmaterjalid, põllumajandustooted, tööstusmaterjalid ehk sisuliselt kõik, mida kannatab ilmastikule avatult vedada.

Üle Eesti teenuse osutamine on oluline, sest mahalaadimisteenusega veod on siiani olnud lokaalne äri, kattes peamiselt suu-



red linnad ja nende lähiumbruse. Väikesele kogusele on täna suhteliselt raske leida tõstukaudega vedajat, kes selle mõistliku hinnaga Tallinnast Pärnu või Narva viiks.

Kaupade ladustamise võimalus Tallinnas

Ettevõttel on Tallinnas ka kauba ladustamise võimalus, mis loob koostööpartneritele täiendavaid võimalusi oma logistika korraldamiseks. Tootmisettevõtted saavad teatud koguseid alaliselt ladustada HubWay laos, kust need vastavalt tellimusele väljastatakse ja sihtkohta toimetatakse.

Lisaks on HubWay partner importööridele ja logistikaettevõtetele, kellelt kliendid tellivad välisriikidest kaupu. Pakume võimalust tuua kaup otse HubWay lattu, kust see tarnitakse lubatud tarneaajaga edasi kliendile.

OÜ HUBWAY

Liivametsa tee 6
11216 Tallinn, Eesti, EU
Tel: +372 5629 6133
E-post: info@hubway.ee
hubway.ee

Keeruliseks on muutunud kvaliteetse tööjõu värbamine – kohalike hulgas pole ka suure raha eest töötajaid värvata, kuna järelkasvu pole. Eesti võiks taas otsustada, kas ta soovib koolitada reaalseid veokijuhte ja nende kaudu suurendada rahvusvahelise transpordi stabiilsust ning anda ettevõtetele selge signaali, et me oleme vajalikud.

Näeme, et tööjõuprobleemile pole lahendust, kui riik ei soovi teha erandeid välismaalaste osas. Probleemiks on ka palgad – mida vähem on tööturul autojuhte, seda kallimaks nad end hindavad ja seda kallimaks see lõpptarbijale maksmata läheb. Olukord kestab, kuni välismaa vedajad tulevad odavamate hindadega vedama ja meie kallid autojuhid lähevad Töötukassase arvele, riik saab neile tasu maksta ning neid ümber koolitada.

Suured probleemid on tööjõumaksustamisega

Mida varem Eesti hinnakasv peatub, seda kiiremini inflatsiooni mõju väheneb – Eesti transpordiettevõtte ei saa rohkem tasu oma teenuse eest küsida, kuna Eestis on inflatsioon kõrgem kui mujal. Näeme, et sarnaselt ehitusega võiks transpordisektoris rakendada peatõdvõtja vastutust ehk transporditeenuse tellija peaks hakkama kontrollima, kas selle ettevõtte veokil, millega kaup toodi kohale, on tööjõumaksud makstud.

Kahjuks vaadatakse tööjõumakse enamasti ainult selle puhul, kellelt transport telliti, aga mitte viimase lüli osas. Täna on kõik registrid avalikud ja vastav info kõigile kättesaadav.

Võib öelda, et vedajate ootused uueks aastaks on lihtsad: kuidas püsida teiste riikide vedajatega konkurentsisis ja et majanduslangusega ei kaasneks täiendavaid kriise. Kindlasti ka see, et Eesti tööstused saaksid efektiivselt toimida ja eksportida, et nad oleksid konkurentsisis. Transport põhineb stabiilsusel ja pikal plaanil, aga hetkel ei saa osta veokeid, kui on vaja rohkem vedada ega ole võtta vajadusel inimesi tööle. Keeruliseks teeb transpordi toimimise erinevate murede koosmõju, mille tõttu pole reaalselt võimalik efektiivselt transporti korraldada.

Riik peaks tegema selgeks, kas valdkond on vajalik ning kuidas seda arendada ja osalisi kaasata. Riigilt ootaks kursisolekut ning vajadusel kiiret muutmist lähiturgude aktsiisi ja päevarahatase suuruste osas, et Eesti transpordiettevõtte püsiks teistega konkurentsisis. Samuti peaks riik aru saama, et sektoris on võimalik asju paremaks, efektiivsemaks teha, näiteks pannagi veotellijatele kohustus kontrollida oma transpordipartneri, ka välismaalaste, maksude tasumist ning eelkõige tööjõumaksustamist. Meil on ootused riigiga suuremale koostööle, soovime päriselt asjadega tegelemist ja et

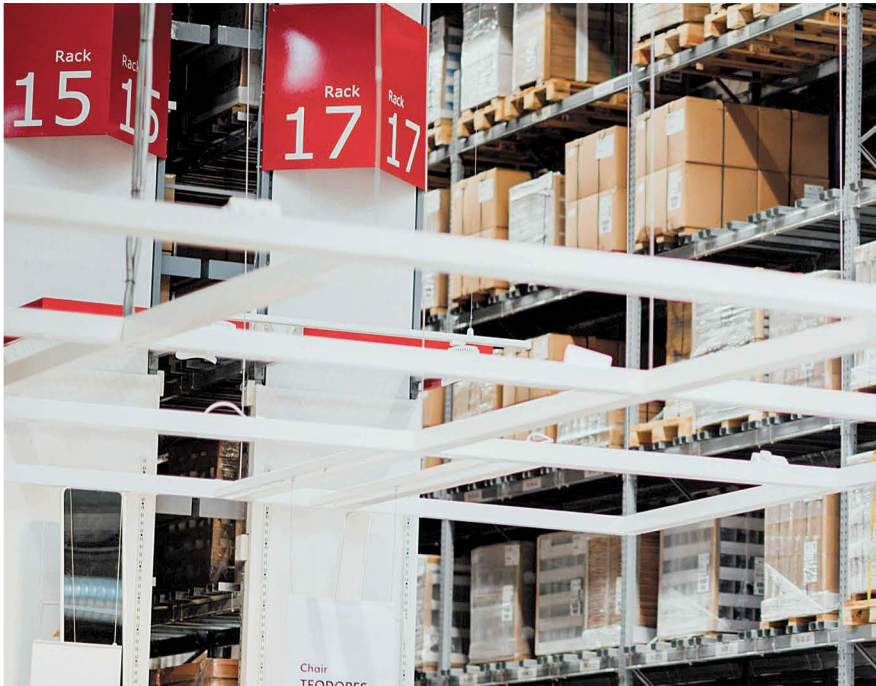
meie ettepanekuid võetaks ja tahetaks kuulda.

Samas võib öelda, et teame ainult oma sektori muresid ning teiste riikide vedajate ning tootjate muresid väga ei tea. Ent olukord on õiglane – oleme kõik koos selles kobarkriisis ja kui siit välja saame, oleme jälle tugevamad!



ERAA

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon (ERAA) on autovedusid teostavate ettevõtjate vabatahtlik ühendus, mille eesmärk on autoveonduse kui tegevusala arendamine ning oma liikmete huvide ja õiguste kaitsmine.



Fulfilly funktsionaalne laoteenus säästab e-kaupmehe aega ja raha!

E-poodidele lao- ja tarneteenust pakkuva Fulfilly abiga ei pea e-kauplejad enam ise tegelema toodete pakkimise, sildistamise ja saatmisega ning saavad kasutada Eesti suurimaid tarnijaid parima hinnaga.

Ettevõtte klientide sõnul katab transpordilt saadav soodushind peaaegu Fulfilly teenuse hinna ning lisaks jääb senisest oluliselt rohkem aega oma e-poe reklaamimiseks ning arendamiseks.

www.fulfilly.ee



Võtame vastu



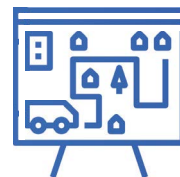
Ladustame



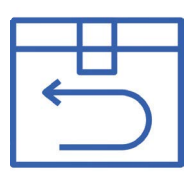
Ühildume sinu poega



Komplekteerime & personaliseerime



Saadame välja



Tegeleme tagastustega

Bussijuhtide palka kergitaks tasuta ühistranspordi lõpp ja alampalga tõus riigihangetes

Nii nagu on mure veoautojuhtide palkamisega, on keeruline leida ka bussijuhte. Bussifirmade esindajate sõnul on suurimaks probleemiks madal palk.

Gerli Ramler

«**E**i ole uudis, et bussijuhte napib ning päev-päevalt muutub olukord kriitilisemaks. Hetkel on madal hooaeg tellimusvedudel ja sealt vabanevad mõned juhid, kes töötajatenä endast märku annavad, kuid meie jaoks kõige kriitilisem aeg oli eelmise aasta kevadel. Juhi leidmine sarnanes siis kaevust kala püüdmisega – mitte kedagi ei olnud võtta,» ütleb üle Eesti reisijateveo teenust pakkuva ABuss OÜ juhataja **Martin Roots**. «Sealt edasi on olukord läinud pisut lihtsamaks. Kuigi me hetkel aktiivselt uusi töötajaid ei otsi, potsatab nädalas 1-2 CV-d ikka postkasti ja see annab

lootust, et sellel aastal saame hooajale vastu minna sirgema seljaga kui mullu.»

Ta nendib, et reisijateveo sektori põhiliseks probleemiks on kvalifitseeritud tööjõu puudumine. Vanemad mehed-naised liiguvad tööjõuturult väljateenitud pensionile ning noori ei tule peale. Selle põhjuseks võib üsna tiheselt pidada madalat töötasu. Samas on just riik läbi erinevate ettevõtete ja riigihangete suurim tellija ja tööandja bussijuhtidele ning palgatõusu ohjad on selgelt riigi käes. «Kui hangetes oleks piisav nõue bussijuhi alampalga osas, siis see on ka hanke võitjatele täitmiseks. Sektori ülejäänud, nii-öelda vähemussegmendid ehk kommertsliinid ja tellimusveod saaksid kindlasti sellest mõjutatud. Seeläbi tõu-

seb ka teenuse hind, kuid seegi ei ole täna piisaval tasemel,» arvab Roots.

Takistus on seegi, et bussijuhina saab tööd alles 24-aastasena

Busside tellimusvedusid pakkuva Estonian Lines OÜ juhatause liige **Priit Kivi** ütleb, et hetkel saavad kõik liinid ja tellimused kenasti tehtud, kuid keeruliseks läheb siis, kui näiteks mitu töötajat peaks korraks haigeks jääma. Aga samas saab hea bussijuht tema sõnul alati tööd.

«Põhilised mured on tööjõuga ikka samad, mis varem ajakirjandusest läbi käinud: bussijuhtide kõrge keskmine vanus, juhte läheb igal aastal rohkem pensionile, kui noori peale tuleb. Töö on raske, tööpäeva algused varajased ning



ASFALTEERIMISTÖÖD

TEOSTAME:

- Teede ja platside ehitust
- Asfalteerimistöid
- Asfaltkatte aukude ja roobaste parandamist
- Asfaltkatte vigaste liitekohtade, pragude ja äärte parandamist
- Asfaltkatte erinevaid taastamistöid
- Defektsete kaevuluukide remonti ja kaevuluukide fikseerimist teega samale tasapinnale
- Teede ja platside pindamist ning ribapindamist
- Freesasfaldist teede ja platside ehitust

Ära lepi aukliku teega, vaid võta ühendust ja küsi pakkumist

Töid teostame üle kogu Eesti Vabariigi territooriumi.



ABuss OÜ juhataja Martin Roots meenutab, et tööjõuga oli eriti kriitiline eelmise aasta kevadel, kui bussijuhi leidmine sarnanes kaevust kala püüdmisele – kedagi ei olnud võtta! Foto: ABuss

lõpud hilised. Takistuseks on noorte puhul seegi, et bussijuhiks saab tööle alles 24-aastaselt ning reaalsuses on noor selleks ajaks juba ammu mõne teise eriala õppimise kasuks otsustanud,» avaldab Kivi arvamust.

Tema sõnul head lahendust siin probleemile ei olegi. «Eks tuleb lõpetada ära tasuta ühistransport, et bussifirmad saaksid sektorisse rohkem tulusid teenida ning siis on võimalus vedajatel paremaid palgatingimusi pakkuda. Või tekib siin valikute küsimus: kas tahame, et hommikul buss ikka tuleb või siis laseme keelenõudeid alla ja leevendame piiranguid välismaalaste töötamisele, et natukene bussijuhtide personali puudust vähendada?»

Veebruaris leppisid Eesti Transpordi- ja Teetöötajate Ametiühing ning Autoettevõtete Liit kokku bussijuhtide alampalga tõusu uue aasta 1. aprillist 1350 eurole kuus. Loomulikult on see Rootsil sõnul positiivne samm, kuid mitte piisav selleks, et noortes huvi tekitada. «Juba praegu saavad meie juhid suuremat palga, kuid surve palgatõusule on suur ning järgmiseks aastaks kokkulepitud 1350

eurot on kindlasti juba ajale jalgu jäänud. Tekkinud olukord lubab bussijuhina töötada vaid «finantsvabaduse» saavutanud inimestel, kes teevad tööd puhtalt siirast huvist ning ameti meeldivusest.»

Töötajaid motiveeritakse paindliku graafiku ja moodsa tehnoloogiaga

ABussis on hetkel palgal ligi 20 töötajat. «Väikese ettevõttena läheme igale töötajale personaalselt ning pakume seda, mis töötajale enim korda läheb. Tänapäeval inimesed väärtustavad üha enam oma vaba aega ja seepärast võimaldame töötajal kaasa rääkida töögraafikute koostamisel,» kõneleb Roots. «Enamik juhte töötab meil osakoormusega. Võimalusel saavad juhid hoida bussi oma kodu lähedal, nii jääb töötajal ära tööle- ja kodusõidu kulu. Paar korda aastas, jõulude ning jaanipäeva paiku, peame mees ka väikese kinkepakiga ning meie noores ettevõtmises on esimesed tööjuubelikki tulemas, mida plaanime töötajatega tähistada.»

Kahekümne ringis on töötajaid ka Estonian Lines OÜs. «Millega töötajaid motiveerime: pigem paindliku lähenemi-

sega. Iga töötajaga lepime individuaalselt kokku, millised on tema ootused, mis marsruute soovitakse sõita, millist graafikut tahetakse saada ja mõnel töötajal on suureks plussiks näiteks see, kui saab mõne ületunni teha,» loetleb Kivi. «Samuti on meil võimalus pakkuda mitmekesist tööd, alustades lühemate marsruutidega Harjumaa piires töötajate vedudest ja juhuvedudest kuni Eesti linnadevaheliste ja rahvusvaheliste kaugliinideni. Palju on aidanud kaasa korralikud töövahendid. Oleme enamiku pargist uue tehnika vastu välja vahetanud.»

Põletav teema on tööampsude seadustamine

Transpordi- ja logistikasektoris töötab kokku üle 60 000 inimese, mis moodustab ligi 10% kõigist Eesti töötajatest. Veonduse ja laonduse valdkond moodustas 2022. aastal 6,4% ehk ligi 2 miljardit eurot kogu Eesti majanduses loodud lisandväärtusest ja panustas 0,2%-ga Eesti SKP kasvu.

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA) kuulub 62 ettevõtet, sealhulgas 13 assotsieerunud liiget. 1. jaanuari 2023. aasta seisuga töötas ELEAsse kuuluvates ettevõtetes üle 6220 töötaja ja nende käive oli kokku 931 miljonit eurot. «Aastaga on töötajaid erinevate põhjuste tõttu liikmesfirmades vähemaks jäänud, kuid tänu nende pingutustele ja uutele liikmetele on ELEA liikmesfirmade käive ja töötajate arv summaarselt siiski kasvanud enamikul liikmetel. Suuresti on see tingitud inflatsioonist tulenevatest muutustest, hinnatõusudest ning tööjõuvajadusest,» ütleb ELEA juhataja **Herkki Kitsing**.

Ta lisab, et täna, lähtudes energiaandjate ja inflatsiooni mõjust, ei ole enamik ELEA liikmesettevõtteid töötajaid koondama pidanud. «Töötasu on kindlasti üks asjaolu, miks esmatasandi töötajate seas on kõrgem vabatahtlik voolavus kui muudel positsioonidel. Samas oleme viimasel kahel aastal töötasusid esmatasandi töötajatel üle vaadanud ja tasu tõusud on ligi 10%.»

Kitsingu sõnul on üks põletavamaid teemasid nii-öelda tööampsude seadustamine sarnaselt, nagu seda on täna tehtud jaekaubanduses. Olukord majanduses on tinginud selle, et paljud inimesed otsivad lühivi- või pikemaajalist paindlikku lisatööd. Seda teemat võiks ELEA juhataja sõnul arutada seadusloome valguses.

«Lisaks on vaja sektoris pilk pöörata uutele võimalustele: uued tehnoloogiad, pikemad ja raskemad autorongid, siseriiklik raudteevedu Tartu-Paldiski liinil, nii-öelda trailerid raudteeveeremil, multimodaalsus, ühendused meritsi ehk edendada tuleks ka laevaihendusi, et jalajälge vähendada. Need on tegevused, mida saab tõhusamaks teha, et tootlikkust tõsta. Riik võiks panna õla alla, et juba täna saaks raudteel nii-öelda Amber Train ehk Merevaigurong liikuda,» lausub Kitsing.

LEIAME IGAÜHELE LAHENDUSED, MIS KESTAVAD JA TÖÖTAVAD!

Meeskonda kuuluvad pika kogemusega ja erialaselt pädevad projekti- ja objektijuhid. Oleme usaldusväärsed koostööpartnerid uutele ideedele ja projektidele. Me aitame klientidel jõuda soovitud tulemuseni, muutes kogu protsessi kliendile lihtsaks ja läbipaistvaks. Tegutseme selle nimel, et luua klientidele kvaliteetne ehitusprojekt ja selle valmimine.

Ettevõtte teostab peatöövõtu- ja projektijuhtimist üle eesti nii tööstus- ja tsiviilehituses. Tööde teostamisel kasutame pikaajalisi koostööpartnereid, kellega koostöös valmib ehitised kiirelt ja kvaliteetselt. Sõltuvalt projektist algab meie töö Tellija soove ja ootusi kaardistades või juba platsil lähtudes olemasolevast projektipangast.

Männiku tee 104/1
11216 Tallinn
+372 5660 1176
oreta@oreta.ee
www.oreta.ee



ISO 27001

on rahvusvaheline standard infoturbe juhtimiseks, mis aitab organisatsioonil tuvastada ja hallata IT-riske.

ISO 27001:

- määratleb süsteemse lähenemise: kuidas luua, rakendada, säilitada ja parandada infoturbe juhtimist organisatsioonis
- aitab planeerida ja ette valmistada õnnetuste juhtimiseks ning äritegevuse jätkusuutlikkuseks
- aitab luua tõhusa infosüsteemide halduse süsteemi (ISMS), mis hõlmab teabe kogumist, haldamist, kaitsmist, säilitamist ja hävitamist

ISO 27001 rakendamise ja sertifitseerimisega parandate organisatsiooni konkurentsivõimet ja usaldusväarsust.