

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Edvard Žigalin

Euroopa Liidus sisevedude korraldamine
ettevõtte Royal Tiger OÜ näitel.

Bakalaureusetöö

Õppekava EALB logistika

Juhendaja: Jelizaveta Janno, MSc

Tallinn 2018

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 9321 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Edvard Žigalin

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 097062EALB

Üliõpilase e-posti aadress: edv11ard@gmail.com

Juhendaja: Jelizaveta Janno, MSc:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	4
SISSEJUHATUS	5
1. TRANSPORDIFUNKTSIOONI OLEMUS JA TÄHTSUS	7
1.1. Transport.....	7
1.1.1. Transpordipoliitika ja arengu suunad	8
1.1.2. Transpordifunktsiooni olemus ja tähtsus	9
1.2. Transpordi liigid	10
1.3. Veoahelad ja nende piirangud	11
1.4. Riskide juhtimine.....	13
1.5. Üldised trendid maanteetransporditurul	15
2. ROYAL TIGER OÜ ÜLDISELOOMUSTUS	19
2.1. Royal Tiger OÜ ülevaade	19
2.2. Royal Tiger OÜ töö spetsiifika.....	20
2.2.1. Kabotaažveod ja riikidevahelised maanteeveod.....	20
2.2.2. <i>EL</i> sisevedude korraldamisel vajalikud dokumendid	21
2.2.3. Maanteevedude korraldamist mõjutavad seadusandluse nõuded <i>EL</i> riikides	23
2.2.4. Royal Tiger OÜ meeskonnatöö	25
2.3. Royal Tiger OÜ tegevuse korraldamine	26
2.4. Royal Tiger OÜ finantsaruandluse näitajad	30
3. TULEVIKKU SUUNATUD TEGEVUS	34
3.1. Valimi kujundamine ja kombineeritud küsitlus	34
3.2. <i>SWOT</i> analüüs	37
3.3. Järeldused ja ettepanekud	38
KOKKUVÕTE	41
SUMMARY	44
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU	46
LISAD	49
Lisa 1. Euroopa Liidu maanteevedude statistika	49
Lisa 2. <i>RT</i> ja <i>UKI</i> leping	50
Lisa 3. Töösise vastutus ja eeskiri	51
Lisa 4. <i>RT</i> bilanss 2016. ja 2017. aasta.....	54
Lisa 5. <i>RT</i> kasumiaruanne 2016. ja 2017. aasta.....	55
Lisa 6. Küsimustiku vorm	56

LÜHIKOKKUVÕTE

Antud diplomitöös tehtud analüüsis on käsitletud tegevusi maanteetranspordi sisevedude korraldamise osas Eesti väikeettevõtte Royal Tiger OÜ näitel Euroopa Liidus, mis otseselt seostub välismajandustegevusega. Väikeettevõtte on tegutsenud rahvusvahelisel transporditurul alates 2011. aastast. 2013. aastast peale on suudetud jätkata põhiliselt sisevedudega elujõulisemana juba koos teiste võimekate Euroopa Liidu liikmesriikidega küllaltki tihedates konkurentsi pakkuvates tingimustes.

Igapäevaliselt on teiselt pingelistes oludes eesmärgikindlalt selgitatud Royal Tiger OÜ töötavatele veokitejuhtidele maanteetranspordi tööalase seadusandluse nõudeid Euroopa Liidu sisevedude teostamisel, kuidas see on korraldatud väikefirmas, arvestades tegevuste spetsiifikat Euroopa Liidu riikides ning väärikat suhtumist oma tööülesannete täitmisse. Väikeettevõtte Royal Tiger OÜ näitel on nendele selgitatud esinevaid riske ja sellest tulenevaid ohtusid Euroopa maanteetranspordi sisevedudel, millised on trendid ja võimalikud muutused, mida kõike tuleb järgida, et olla oma töökohal tõeline professionaal, millest saab olema kasu nii väikeettevõttele, kui ka töötajaile endile.

Antud töös on metoodikas toodud esile kuidas kaardistada Euroopa Liidus sisevedudega kaasnevaid probleeme ja kitsaskohti, millest saadud tulemuste põhjal, on olnud võimalik eesmärgikindlamalt hinnata võimalusi ettevõtte Royal Tiger OÜ töö veelgi efektiivsemaks korraldamiseks. Olles viimased kuus aastat seotud Euroopa Liidus maanteetranspordi ettevõttes Royal Tiger OÜ tegevusega, võib autor kinnitada, et neid aastaid transporditurul võib iseloomustada küllaltki pingelistena ning seostada pidevalt toimunud muutustega, millele on tulnud igas oludes päevapealt reageerida, et õigeaegselt võtta vastu otsuseid, mis mõjutaksid väikeettevõtte elujõulisust ja edasiarenemist.

Võtmesõnad: Logistika korraldamine, logistiline kogukulu ja kasum, Euroopa sisesed veod

SISSEJUHATUS

Eesti kui väikese ja avatud majandusega riigi jaoks on väga oluline aktiivselt osaleda rahvusvahelises kaubanduses. Kuna paljude Eesti ettevõtete peamine turg asub välismaal, on neile vaja esmatähtsalt soodsat väliskaubanduspoliitikat, mis tagaks kaupade ja teenuste vaba juurdepääsu võimalikult paljude riikide turgudele. Kui Eesti taastas oma iseseisvuse, siis oli selge, et väikese siseturuga Eesti jaoks saab edu aluseks olla vaid meie majanduse võimekus, müüa edukalt enda tooteid maailmaturul. Kui peale Eesti taasiseisvumist olid peamisteks partneriteks välismajandustegevuses Venemaa, Ukraina ja teised endised liiduvabariigid, siis hakkas tekkima oht jääda sõltuvaks vaid ainult endistest kaubanduspartneritest. Kuid aastalt aastasse tõusis Euroopa maade ning edasi juba Euroopa Liidu liikmesriikide osatähtsus kaupade ja teenuste ekspordis ja impordis, mis sundis ka väikeettevõtet Royal Tiger OÜ uutele, veotegevust elavdavatele oludele, ümber orienteeruma.

Antud töös tehtavas analüüsis on käsitletud rahvusvahelise maanteetranspordi tegevust, mis seostub Eesti ettevõtte Royal Tiger OÜ näitel, välismajandustegevusega. Ettevõtte tegutseb rahvusvahelisel transporditurul alates aastast 2011. ja alates 2013. aastast hakkas tegelema Euroopas põhiliselt sisevedudega. See võimaldas vähendada probleeme tolli- ja muudes küsimustes, millest oli sõltuv läbitud kilomeetrite hulk töötasu arvestamisel. Sellega kaasnes ka tööaja võit, mis suurendas ettevõtte käivet ja kasumit.

Kuna maanteetransport on kõige levinum ja enimkasutatud transpordiviis,[Lisa 1] on ta ka läbi aegade majanduses väga aktuaalsel kohal. Seda just eriti tänapäeval, kus tihedas konkurentsitud hetke oludes transpordiettevõtet panevad proovile oma jätkusuutlikuse, et mitte lõpetada oma tegevust pankrotiga. Ka praegused trendid maanteetranspordis on veel küllaltki pingelised, mis ei võimalda järsult oma olukorda parandada.

Eesmärk selles töös on jõuda selgusele ning uurida milliseid teadmisi tuleks koguda, et hakata jätkusuutlikult tegutsema Euroopasisese maanteetranspordiga seotud ohtude ja riskide

kõrvaldamisega, et neid järgnevalt, esmähgikindlalt konkreetsete tulemuste saavutamise nimel ellu rakendada. Seoses sellega üritab autor vastata analüüsi tegemisel järgmistele uurimisküsimustele:

- 1) Missugune on Euroopasisese maanteetranspordi töö spetsiifika ja kuidas toimub selle korraldamine?;
- 2) Missugused on väiksettevõtte riskid ja sellest tulenevad ohud Euroopa maanteetranspordi sisevedudel?;
- 3) Millised trendid ja muutused on võimalikud Euroopa majandustsooni maanteetranspordi sisevedudel 5 aasta perspektiivis?

Selleks, et saavutada vastuseid püstitatud küsimustele, kasutab autor olemasolevaid teadmisi, mille õigsust on juba kinnitatud nii teoreetiliselt kui ka saavutatud praktiliste kogemustega. Lähtuvalt sellest kasutab ta, väikeste transpordi ettevõtete osas, kes pakuvad transpordialast teenust Euroopa Liidu sisemaanteedel, antud ülesande lahendamiseks, nii kvantitatiivset kui ka kvalitatiivset uurimismeetodit. Vastavad tulemused on saadud läbiviidud küsitlusele ja vaatlustele mitmetes logistika ettevõtetes. Seejärel töötab autor välja analüüsi ja teeb võrdluse teiste Euroopa Liidu riikide tegevusmarsruutidega, et saadud tulemist teha vastavaid järeldusi, mida pärast vastuvõetud otsust hakata väikeses transpordiettevõttes ellu rakendama. Töö koosneb kolmest peatükist. Esimene peatükk käsitleb teoreetilist osa. Teine peatükk annab üld- iseloomustuse Royal Tiger OÜ kohta. Kolmas peatükk käsitleb meetodikat ja tulevikku suunatud tegevusi.

1. TRANSPORDIFUNKTSIOONI OLEMUS JA TÄHTSUS

1.1. Transport

Transpordialane tegevus on oluline Euroopa Liidu (edaspidi *EL*) majandusliku ja sotsiaalse arengu jaoks, kuna transpordivahendite aktiivsem liikuvus loob olulise majanduskasvu ja suurendab ühtlasi ka töökohtade arvu. Ainuüksi *EL* transpordisektor on majanduses väga olulisel kohal, andes sellesse suure panuse (4,8% ehk 548 miljardit eurot kogulisandväärtust *EL* 28 liikmesriigi peale kokku), ning pakkudes tööd rohkem kui 11 miljonile inimesele Euroopas.[30] Tõhusad ja kaasajastatud transpordisüsteemid on olulised *EL* ettevõtete konkurentsivõime suurendamiseks *EL* ettevõtetes, mis moodustavad 20–60% logistika kogukuludest. Transpordifunktsioon on transpordivahendite parameetrite kooskõlastamine transpordiprotsessi osaliste vahel, ühtse transporditehnoloogia kasutamine ning veoliigi ja veovahendi liigi valik. Kindlasti ka otstarbekate veomarsruutide väljatöötamine ja muude veoste liikumisega seotud tegevuste kontrollimine, kasutades selleks infotehnoloogilisi vahendeid.[24] Transpordipoliitika on üle 30 aasta kuulunud *EL* ühiste poliitikavaldkondade hulka. Samaaegselt transporditurude konkurentsile avamise ja üleeuroopalise transpordivõrgu loomisega on viimaste aastate jooksul ja 2020. aastat silmas pidades muutunud üha tähtsamaks säästva liikuvuse põhimõte. Selle täisväärtuslikuks toimimiseks tuleb luua võrdsed konkurentsitingimused nii üksikutele transpordiliikidele, kui ka korraldada seda erinevate transpordiliikide vahel, seejuures omakorda tuleb realiseerida teenuste vabadus ja avada selleks lai transporditurg. Oluline on see muidugi ka kogu maailma mõistes, kuid Euroopa mängib selles jätkuvalt suurt rolli kogu maailma majanduses, olles üheks eestvedavamaks piirkonnaks säästlikus ja keskkonda alalhoidvas mõtteviisis.[16]

EL juhtorganite (Komisjon, Ministrite Nõukogu, Parlament) tegevus on reguleeritud Rooma kokkuleppega, mis jõustus 1958. aastal. Sellest ajast on transpordipoliitika keskendunud Ühtse Turu loomisele, mille eesmärkideks on edendada kaupade, teenuste, kapitali ja tööjõu vaba liikumist, kusjuures veel senini neid ülesandeid pidevalt täiendatakse uute lepetega. Kaasaja vajadusteks täiendatakse aeg-ajalt selle poliitika eesmärke. Nendeks on peamiselt siseturu korrastamisele suunatud ülesanded, mis suudaksid tagada selle jätkusuutliku arengu, transpordivõrgustike üle-euroopalise laiendamise, õhuruumi parema ärakasutamise, rahvusvahelise koostöö edendamise ja ohutu toimimise suurendamise.[16,30] Ehkki näiteks on pidevalt nõutud olemasolevate puuduste kõrvaldamist konkurentsisis ning teha kõik selleks, et

toetada vaba juurdepääsu turule. Autori arvamisel pole Euroopa transpordipoliitika senini viimase viie aasta jooksul neid puudusi veel suutnud likvideerida.

1.1.1. Transpordipoliitika ja arengu suunad

Tänapäeval on transpordipoliitika põhisuundadeks olnud piirangute vähendamine, turuorientatsiooni tugevdamine, ning sellega kaasnev erastamine. Transporditegevuse riikliku reguleerimise abinõud võib jagada kolmeks rühmaks:

- 1) Majanduslik reguleerimine;
- 2) Teenuste osutamine;
- 3) Standardite kehtestamine (ohutus- ja keskkonnastandardid, transpordivahendite mõõtmete ja kaalustandardid, autojuhtide tööaega reguleerivad eeskirjad jne)[24]

Ühise transpordipoliitika arengu pöördepunktiks võib pidada 1985. aastal Valge Raamat koostamist, mis tõi välja, et transporditeenuste lepingutingimuste piirangud osutuvad tõsiseks takistuseks avatud kaubandusele. Seda dokumenti muudeti veel viimati 2011. aastal, kus poliitikavaldkonda suunati eri transpordiliikide harmoonilisele ja üheaegsele arengule, eriti kombineeritud transpordi osas, s.t kõikide transpordiliikide (maismaa-, vee- ja lennutranspordi) võimalikult paremale ärakasutamisele. Valge Raamat on saanud alusdokumendiks kõikidele EL transpordialastele otsustele. EL transpordipoliitika üldeesmärkideks on muuta erinevate transpordiliikide vahelist tasakaalu.[25]

Viimastel aastakümnetel on näha, et uut tüüpi transpordinõudlus sobib paremini maanteetranspordile. Sellisteks uut tüüpi nõudlusteks on iseloomulikud veokiirus, väiksemad saadetised, kõrgema väärtusega kaupade transportimine, paindlikkus, turvalisus, palju säästlikum, parem kontrolli teostamise võimalus jne. Maanteetranspordi veovahendite omadused sobivad paremini kokku uut tüüpi nõudlusega, peamiselt veo- ja ühikutevahendite sobilik suurus. Uutel tegijatel on maanteevedude turule sisenemine suhteliselt lihtne, võrreldes raudtee- või meretranspordiga. Iseloomulikult on ka suur paindlikkus ja manööverdamisvõime, palju päästab võimalus toimetada koormaid uksest ukseni vajaliku kiirusega.[28]

1.1.2. Transpordifunktsiooni olemus ja tähtsus

Tavaliselt on logistikakuludest kõige suuremad just transpordikulud. Transpordi kättesaadavus, vajadustele vastavus ja hind mõjutavad otsuseid sellistes ärivaldkondades, mis ei paista esmapilgul transpordiga eriti seotud olevat. Transpordifunktsiooni ülesanded:

- 1) Veoliigi ja veovahendi liigi valik;
- 2) Transpordivahendite parameetrite kooskõlastamine transpordiprotsessi osaliste vahel;
- 3) Otstarbekamate veomarsruutide väljatöötamine;
- 4) Transpordi plaanimine koostöös laondus-, tootmis- ja müügitegevusega.[24]

Kaubamahutavus *EL* on paika pandud erinevate rahvusvaheliste nõuete poolt, nagu maanteel lubatavad veokite gabariidid ning massid.[15] Enim levinumateks maksimaalseteks kauba mõõtühikuteks maanteetranspordis on järgmised parameetrid, mis on esile toodud alljärgnevas tabelis.[Tabel1]

Tabel 1. Haagiste mahtuvuse arvestus

<i>EUR/FIN</i>	<i>LDM</i>	<i>m³</i>	<i>kg</i>	Selgitus
5	2	12,5	3700	<i>EUR – EUR</i> alust (1200*800 mm)
10	4	25	7400	<i>FIN - FIN</i> alust (1200*1000 mm)
15	6	37,5	11100	<i>LDM</i> – Laadimismeetrit (jooksvat meetrit haagise pikkusest)
20	8	50	14800	<i>m³ (cbm)</i> – kuupmeetrit kaupa koos pakendiga
25	10	62,5	18500	<i>Kg</i> – kilogrammi kaupa koos pakendiga
30	12	75	22200	<i>FTL (Full Truck Load või Full Trailer Load)</i> – täistreiler
33 (<i>FTL</i>)	13,2/ 13,6	82,5	24000	Osakoormate transpordil arvestatakse transpordi hind vastavalt suurimale kauba kaaluvõi mahu näitajale
34 (<i>FTL</i>)	13,6	85	24000	

Allikas: Arco Transport OÜ kodulehekül, (03.04.2018), “Rekka mahutab”. Autori poolt koostatud.[15]

Maanteevedu on hetke seisuga üks kõige mugavam ja kiirem transport, mis võimaldab vedada erinevate suuruste ja kaaludega kaupu, erinevatesse kohtadesse, kuhu puudub juurdepääs teistel veovahenditel. Maailmas kasutatakse erinevaid veokeid, autobusse, kaubikuid jne. Lõputöös on rohkem juttu maanteetranspordist ja veoki tüüpidest nagu autorong, ehk sadulveok ja poolhaagis või poolmegahaagis, milline on veel mahukam ja kõrgem kui tavaline poolhaagis. Sellised veokite tüübid on turgudel ühed kõige mugavamad, sest nad on väga mahukad, tabeli järgi saab teada täpsed mõõdud, kui suure koguse suudab üks poolhaagis korraga ära vedada.[Tabel1] Kuna

poolhaagist saab laadida kas küljelt, tagant või ülevalt ja transportida veokiga, mida võib ka vajadusel ära vahetada ükskõik millistes marsruudi punktides teise veokiga, ilma haagisesse laaditud koorma ümber laadimiseta, kuni jõuab ettenähtud mahalaadimiskohta.

1.2. Transpordi liigid

Vajadus transpordis on kasvanud tänu pidevale nõudluse kasvule erinevate kaupade ja teenuste, kasvava kaubanduse ja tööstusrevolutsiooni arenemisega kaasnes ka järsult vajadus paremate teeolude järele, kui rääkida ainult maanteetranspordist, ja üld transpordi innovatiivsust. Töötades välja odavad, kvaliteetsem ja võimalik tugevam materjalid nii teede kui ka transpordi ehituses.

Transpordiliigid kujutavad endast vahendeid, millega transportitakse objekte/tooteid, sealhulgas inimesi, ühest kohast teise. Peamiselt toimub transportiline tegevus maa (maanteed, raudteed), õhu, vee (meri, siseveekogu) ja torujuhtmete kaudu. Vanimateks transpordiliikideks on maismaa- ja meretransport. Sajandeid on toimunud suurte kaubakoguste vedamine merel purjelaevadega. Enne autode leiutamist toimus maismaal kaupade vedu hobuvankritega, jõgedel väikeste jõelaevadega. Raudteevedudega tehti algust alates 19. sajandi keskpaigast. Lennuveedudeni on jõutud aga alles 20. sajandi teisest kümnendist.[24] See tähendab, et niikaua kui inimesed eksisteerivad, hakkab edaspidigi kaupade ja inimeste transportimine mängima olulist rolli riigi majanduse arengus ja kasvus.

Veoviise peetakse ükskõik millises *EL* riigis või selle piirkonna majanduses oluliseks. Selle määrab ära kolm tegurite rühma, milleks on:

- 1) Geograafilised tegurid (maapinna reljeef, territooriumi suurus, majandusgeograafiline asend);
- 2) Majanduslikud aspektid (antud riigi majanduse arengutase ja sellest tulenev transpordinõudlus);
- 3) Poliitilised tegurid (riiklik transpordipoliitika, suhted teiste riikidega, riigi kaitsevajadused).[25]

Maanteetransport täidab oma ülesandeid kauba- ehk reisijate vedudega- või nende transportimise korraldamisega teedel. Inimeste transportimiseks maismaal kasutatakse mitmesuguseid liikumisvahendeid alates primitiivsematest liikumise seadelditest kuni autobusside, trammide,

trollibusside ning raudtee rongideni; siseveekogudel - mitmesuguseid veesõidukeid. Kaupade veoks lühikeste vahemaade ja kergemate ning väiksemate saadetiste jaoks kasutatakse kaubikuid. Suuremate vedude jaoks on majanduslikult mõistlikum kasutada mitmesuguseid veokeid. Eri transpordiliikide ja – vahendite kasutamise ulatus võib riigiti märkimisväärselt erineda.

Paljud jaotusvõrgud üle maailma kasutavad mitmete transpordivahendite kombinatsioone. Näiteks naftat pumbatakse läbi torujuhtmete laevale, et sealt transportida rafineerimistehasesse ning edasi üle kanda veoautodele, et vedada bensiin jaemüüjatele või kütteõli tarbijatele.

Maanteetransport on kõige levinum kaupade veoliik *EL*, mida on nüüdseks hakatud kasutama üha rohkem ja rohkem, mis on näha tabelist.[Lisa 1] See on suureks plussiks ehk kasumikuks transpordi ettevõtetele, kes tegelevad maantesisevedudega. Teiselt poolt, maanteetranspordi kiire areng on tekitanud ka veoste suure omavahelise konkurentsi.

1.3. Veoahelad ja nende piirangud

Tarneahela juhtimise alla kuulub olulise osana tegevuse koostöölastamine, ning koostöö tarneahela partneritega, kelleks võiks olla veoahelas kaubavedudega vahetult tegelevad isikud. Veoahel saab alguse algarnijatest ning lõpeb kauba tellinud omaniku või selle vahendajaga. Veoahela moodustavad:

- 1) Kaubasaatja on kauba omanik, kellel on õigus kauba kahjustumisel või hävimisel nõuda hüvitis sisse vedajalt, seda aga vaid juhul, kui tekkinud kahju osas on vedaja vastutav, ja vastavalt kehtivatele piirmääradele:
- 2) Ekspedeerija on füüsiline või juriidiline isik, kes võtab oma nimel ja kliendi arvel endale vastutuse kaupade ühest kohast teise toimetamise eest koos kõikide ettevalmistavate, terminaali- ja muude transpordioperatsioonidega ning nendesse puutuvate, kaupade edasitoimetamise käigus vajalikuks osutuvate teenustega:
- 3) Vedaja on füüsiline või juriidiline isik, kes omab vajalikku transpordivahendit, annab oma nimel välja transpordidokumendi ning nõuab veoteenuse osutamise eest tariifidele või kokkuleppele vastavat veotasu. Vedaja vastutus algab kauba vastuvõtmise hetkest ja lõpeb kauba sihtpunktis kaubasaajale üleandmisega. Tema vastutus ja hüvitamiskord on sarnaselt vahendaja (ekspedeerija) omaga piiratud. Vedaja vastutab oma süülise käitumise eest, kui

ta ei ole kaupa juhiste järgi laadinud ega kinnitanud, põhjustab maanteeveol avarii või jätab koorma järelevalveta.[19]

Kaubaahela töös osalevad ka töötajad, kes vahetult ei kuulu vedude teostamise ahelasse, vaid tagavad koormate peale-, mahalaadimise ja töödejuhtimise. Vedajale on rahvusvaheliselt määratletud vastutuse limiidid:

- 1) lennuved: 17 *SDR* ehk umbes 16,52 eurot/kg;
- 2) autoveod: 8,33 *SDR* ehk umbes 7,80 eurot/kg;
- 3) laevaveod: 2 *SDR* ehk umbes 1,87 eurot/kg.[15]

SDR on rahvusvahelise valuutafondi arveldusühik, selle kurss on ära toodud teiste valuutakurssidega vastavalt igale päevaseisule. See tähendab, et transportides üks EUR alust, mille kaal on näiteks 100 kg, katab transpordi dokument saateleht, mille kindlustus kaubakahju korral tuleb maksimaalselt umbes 780 eurot, kuid loomulikult mitte rohkem kui kauba tegelik väärtus.[15] Kõik transpordiettevõtted võtavad kliendi kaupa vedades vastutuse kaup tervelt ja kadudeta saatjalt kaubasaajale toimetada. Siinjuures on väga tähtis teada, et nii vedaja kui ekspedeerija vastutus on piiratud. Maanteevedudel on veokijuhtidel alati kaasas või väljastatakse laadimiskohas saateleht (edaspidi *CMR*). Kaupade importimisel, eksportimisel, transiidil ning kohustuslikus vormis kaubandustehingute puhul on vedajal võimalik kasutada *CMR* kindlustust, mis võib katta vastavalt valitud klauslile ainult mõned kindlad riskid.[15]. Igapidi, konventsioonijärgselt vedaja vastutuse hüvituse suurus ei või ületada 8,33 *SDR* arvestuslikku ühikut puuduoleva brutokaalu kilogrammi eest.[34]

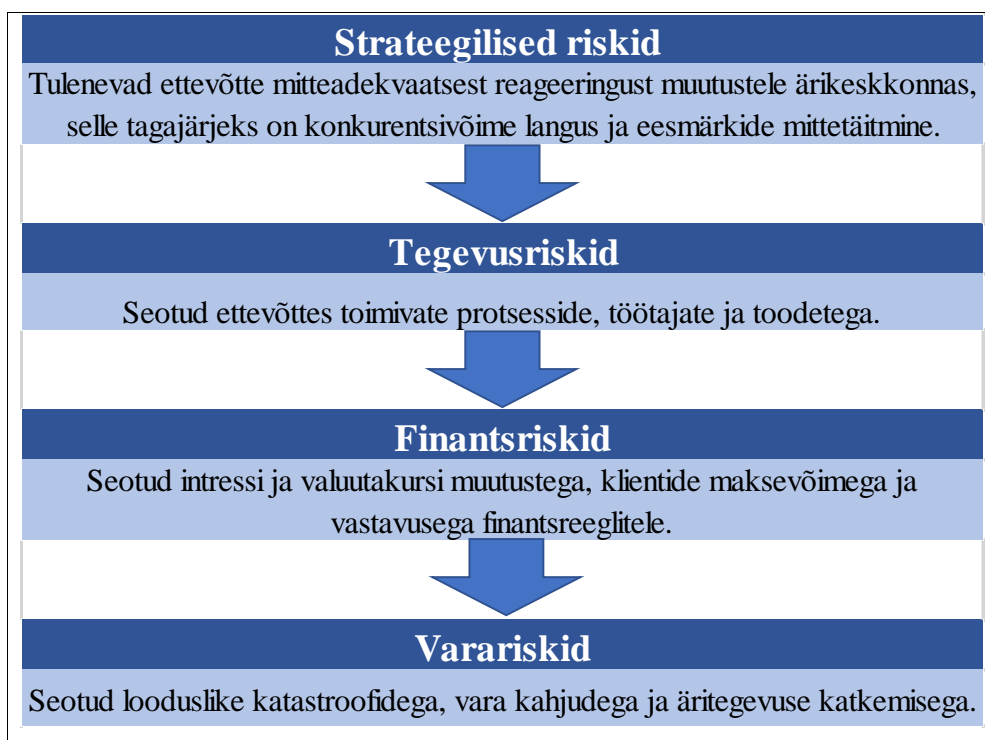
Ettevõtte likviidsusriske ja kliendimaksevõime riske saab ka maandada kasutades faktooringut. Faktooring on mugav ja kompaktne finantsteenuse, milles on kombineeritud kiire müügiarvete finantseerimine, arvete ja laekumiste administreerimine ning krediidiriskide maandamine. Faktooring on suunatud kauba või teenuse müüjatele ning põhineb ettevõtte tavalisest majandustegevusest tulenevate maksetähtajadega arvete loovutamisel faktooringufirmale. Osana pakutakse krediidikindlustust.[29] Seevastu transpordiinfrastruktuuri (ummikud ja viivitused) pinged koos tehniliste standardite, koostalitlusvõime ja juhtimisküsimustega seotud piirangutega võidakse *EL* kaubaveosektori arengut ka aeglustada.

Kolme suure riskijuhtimisega tegeleva Suurbritannia organisatsiooni (*AIRMIC*, *ALARM*, *IRM*) liikmetest koosnev meeskond on koostanud dokumendi nimega Riskijuhtimise standard. Töö

eesmärgiks oli koostada põhimõtete loetelu, mille abil saaks ettevõtetes juurutada riskijuhtimisel põhinevat lähenemist. Standardis nõustutakse seisukohaga, et riskil on nii negatiivne kui positiivne külg. Kui võrreldes oma tegevust standardiga, saavad ettevõtted nentida, et ollakse õigel teel ja seega võiks standardit nimetada „parimaks praktikaks“. Standard defineerib riski kui kombinatsiooni sündmuste toimumise tõenäosusest ja selle tagajärgedest. Kõikide ettevõtmiste puhul võib sündida asju, millest tuleb tulu – need on teatavad võimalused, kuid ette võib tulla ka olukordi, mis võivad edukust oluliselt kahandada – need on ettevõtmistest tulenevad ohud. Võimalustest ja ohtudest tulenevadki riski nii positiivsed kui negatiivsed aspektid.[1, 27]

1.4. Riskide juhtimine

Risk omab ohu mõistet, millest tulemuse määramatuse tõttu võidakse saada kahju või loodetust halvem tulemus. Kui otsusega seotud tulemus on täpselt teada, siis sel korral ei kõnelda riskist isegi mitte juhul, kui tulemus on väga ebameeldiv.[31] Ette antud all joonises on näha, kuidas riskid *EL* maanteedetranspordi sisevedudel jagatakse.[Joonis 1]



Joonis 1. *EL* maanteedetranspordi sisevedudel tuginetakse neljale põhilisele riskide kategooriale. Allikas: Autori poolt koostatud.[31]

Riskide juhtimise näol ei ole tegelikult tegemist mitte konkreetsete tegevuste jadaga, vaid seda võiks pigem nimetada filosoofiaks, mõtteviisiks ehk ettevõtte kultuuri osaks. See ei tähenda

paranoilist suhtumist tulevikku ja ülemäära muretsemist. Riskide juhtimine on mõtestatud tegevus, mis läbib ettevõtte kõiki tasandeid ning mille tulemusena ollakse ettevalmistatud ootamatusteks, mistõttu suudetakse rahuliku südamega keskenduda põhitegevusele.

Eespool mainitud standardis on fikseeritud, et riskide juhtimine kaitseb organisatsiooni ja annab talle lisaväärtust, toetades alljärgnevalt organisatsiooni eesmärke:

- 1) loob ettevõtte tegevusele järjepidevuse ja kontrolli raamistiku;
- 2) aitab kaasa otsustamisele, planeerimisele ja prioriteetide seadmisele, luues ettevõtte tegevusest, ohtudest ja võimalustest struktureeritud arusaama;
- 3) suunab kapitali ja oma ressursside efektiivsemat kasutamist;
- 4) optimeerib tegevuse efektiivsust;
- 5) arendab kogu ettevõtte teadmiste baasi.

Riskidega mitte arvestades saab olema läbikukkumine ootamatu. Kuid riske võtmata jättes kaovad võimalused püstitatud eesmärkide saavutamiseks, mis suuresti mõjutab ettevõtte sissetulekut. On olemas nii positiivseid kui negatiivseid näiteid etteantud/esitatud joonises.[Joonis 2]

Positiivsed riski küljed		Negatiivsed riski küljed
1) tasuv / majanduslikult efektiivne;		1) hooletusõit või kauba kinnitus veovahendile, mis võib transporditavaid kaupu vigastada;
2) kiire kohaletoometamine;	↔	2) liikluseeskirjad võivad põhjustada viivitusi;
3) ideaalne lühikeste vahemaade läbimiseks;		3) infrastruktuur, mis on kogu EL veel senini ebatühtlaselt välja arendatud;
4) ideaalne kergesti riknevate kaupade (nt puu- ja köögiviljad) vedamiseks;	↔	4) ummikud, mis mõjutavad nii maantee- kui ka lennutransporti;
5) lihtne jälgida kauba asukohta;		5) konkurents – EL transpordisektorile pakkuvad üha enam konkurentsi muude maailma piirkondade kiiresti arenevad transporditurud;
6) lihtne suhelda juhtidega;	↔	6) halbade ilmade tõttu tekkivad avariid;[17]
7) ideaalne kullerteenus.		7) pidev müra, kahjulikud CO ₂ gaasid ning pidevalt piiratud olmetingimused raskendavad veokijuhite tegevust, mõjutades negatiivselt nii tema kui ümberkaudsete tervist.[6]

Joonis 2. Positiivsed ja negatiivsed riski küljed.

Allikas: Autori poolt koostatud.[32]

Näiteks on positiivne külg kiirposti puhul pakside kohaletoometamine ühest linnast teise, kui ka negatiivse külje poolt on võimalik tekitada pakk-saadetisele kahju tema riknemise teel. Igal juhul tuleb meil aga arvestada nii positiivsete kui negatiivsete riskidega.

1.5. Üldised trendid maanteetransporditurul

Euroopa transpordipoliitika põhilisteks arengusuundadeks on majanduskasvu ja maanteetranspordi kasvu vahelise sõltuvuse muutmine, võttes kasutusele vastavaid meetmeid ja eelistades kaupade vedu raudteel või kasutada selleks meretransporti. Näiteks DHL Estonia AS

müügi- ja turundusjuht Elar Killumets kinnitab, et üldine tendents peaks olema selline, et kaubavood liiguvad veoautodelt rongidele. Seoses sellega DHL Estonia AS on kahe aastaga miljon tonni oma kaubavoogudest planeerinud rekkadelt raudteele suunata.

„Teemaksud, piirangud, sõidukeelud nädalavahetustel, millega on trend muutunud selliseks, et piirangute hulk järjest suureneb, kahjustades kaubavoogude kohaletoimetamise aega. Kütuse hind on üles läinud, kulud kasvavad ja kellelegi see ei meeldi,“ selgitas ta Logistika aastakonverentsil.[18]

EL on kogu oma sisemist transporti ümberkorraldamas. Ametlikult on juba välja öeldud, et maanteelt peab kaup minema raudteele ja merele, millega saavad kütuse kulud olema väiksemad. Seoses sellega ka *CO₂* emissioon[23] veetud tonnide peale saab olema kordades väiksem. Rong küll kulutab rohkem kütust, kuid võrreldes transportimisvõimalusi rekkaga, suurenevad ikkagi märgatavalt kaupade vedamise kogused. Lisaks tõstavad plusse raudtee kasuks ka töö ja puhkeajaseadused, mida saab üha terasemalt järgida.

Kaugemast perspektiivis hakatakse kaugemas perspektiivis ehitama Eestist Euroopasse kiirraudteed, mis muidugi ei saa valmis niipea, kuid see tõstab sellel suunal olulisel määral kaubavedude efektiivsuse uuele tasemele. Klient ei pruugi seda isegi märgata. „Kauba saatja laeb oma kauba rekkasse ja klient saab sama kauba kätte samuti rekkast. Toimivatest transportimisega seonduvatest tegevustest klient ei pruugi teadagi, et transpordiliik vahepeal muutub,“ selgitades, et sellepärast isegi pole vaja kaupa teisiti pakkida.

Põhilisteks tendentsideks on üleautostumiste piiramine kuna sellest tulenevad kahjulikud mõjud keskkonnale, inimeste tervisele ja ka liiklusõnnetused. Kõige rohkem säästab õhku just maanteetransport, mis moodustab üle 84% *CO₂* transpordi emissioonist.[23]

Enimsoositud olukordades on uuemad keskkonnasõbralikumate ja säästlikumate mootoritega raskeveokid. Näiteks Saksamaa, Prantsusmaa, Hispaania, Itaalia ja Poola tasuliste kiirteede süsteem *Toll Collect, Passango, Viatoll* jne. Soodustab odavamate teemaksude näol just uusi ja keskkonnasõbralikumaid veokeid.[33]

Maanteetransport jääb siiski kõige paindlikumaks ning kättesaadavamaks transportimisviisiks. Rõhku tuleb panna rohkem olemasoleva infrastruktuuri paremale ärakasutamisele ning erinevate

transpordiliikide vahelise tööjaotuse ja koostöö parendamisele – veod on muutumas rohkem multimodaalsemateks.

Riskide maandamise puhul suureneb märgatavalt ettevõtte kasumi teenimine. Välised riskid on seotud keskkonnaga, milles ettevõtte on sunnitud tegutsema, kuid sisaldavad ka muuhulgas kaubandustingimusi, maksustamist, seadusandlikku regulatsiooni, intressimäärasid, muutusi konkurentsisis ja muid. Riskid jagunevad:

- 1) välisteks riskideks, milliste otsene maandamine pole enamalt-jaolt reaalne, sest ei saa ju keegi näiteks täiel määral kontrollida konkurentide tegevusi, uute tulijate turule sisenemist, valuutakursside kõikumist, inflatsiooni mõju ega vääramatute jõudude sekkumist. Ümbritsevat keskkonda on mingil määral võimalik mõjutada, luues suhteid ja otsides liitlasi, osaledes aktiivselt ühiskonnaelus ja ka võttes sõna poliitikamaailmas. Oma tulevikuplaanide tegemisel peaksid ettevõtted arvesse võtma kõiki võimalikke majanduslikke, sotsiaalseid ja poliitilisi sündmusi, mis võivad ettevõtte tegevuskeskkonda lühemas või pikemas perspektiivis mõjutada. Üheks välistest riskidest, millega tuleb ettevõttel samuti arvestada, on tehtavad muutused seadusandluses. Teatavasti on mõned tegevusharud seadusandlusega rohkem reglementeeritud kui teised. Seadus võib näiteks keelata täielikult mingite transpordivahendite kasutamise teatud keskkonnas või kehtestada ajalisi kasutamispääsmeid.
- 2) sisemisteks riskideks, kuhu hulka kuuluvad eelkõige ettevõtte vara, tegevust ja personali puudutavad riskid. Varade puhul ähvardab neid häving, tegevust aga selle katkemine, personali puhul tuleb tegeleda nii värbamise, motiveerimise kui ka töötajate lahkumisega, jälgides, et ei lahkuks firma jaoks olulisimad inimesed ning tööle võetaks vaid vajalikke ja oma ala parimaid.[32]

Ainuke võimalus seadusandlikku riski maandada on üritada kursis olla ja kuuluda vastava tegevusharu ettevõtte organisatsioonidesse. Ettevõtteid ühendavad liidud saavad info tavaliselt kiiremini kätte ja liitu kuuluvuse korral avaneb ettevõttel ka aegajalt võimalus seadusloomes kaasarääkida.[1]

Vahel sekkuvad ettevõtete ellu vääramatud jõud *force majeure*. Ka enamikku lepingutesse lisatakse vääramatuid jõude käsitlev punkt, et kaitsta pooli, juhul kui lepingut ei saa täita põhjustel, mis ei allu poolte kontrollile ja mida pole võimalik vältida. Vääramatud jõud on üldjuhul poliitsei- ja sõjaväeoperatsioonid, liiklus- ja ilmastikuolud ja teiste loodusjõudude toime, samuti

sõjaseisukord, streigid ja teised asjaolud, mida rahvusvaheline praktika tunnustab vääramatujõuna.[8]

Üks suurema tõenäosusega ohtudest *EL* sisevedudel, millega võivad eriti Inglismaa ja kontinendi vahet sõitvad vedajad kohtuda, on immigrandid, kes püüavad illegaalselt Suurbritanniasse pääseda. Selleks peidavad nad end haagisesse või veotavasse koormasse. Enimesindatud rahvused, kes püüavad Inglismaale emigreeruda on statistika andmetel Nigeeria, Jamaica, Hiina, Pakistan ja Iraak.[3]

Seoses esinevate immigrantide üha suureneva sissetungiga Euroopasse on juba tekitatud kahju nii sisemaanteevedude väikevedajatest ettevõtetele kui ka suurvedajaist *EL* ettevõtetele. Eeltoodud riskide ja ohtude laiendatud käsitlus on tüüpilised, aga nüüd uurime spetsiifilisest Eesti väikevedaja poolt võimalikke riske *EL* sisetranspordi tegevustes, ettevõtte Royal Tiger OÜ (edaspidi *RT*) näitel.

2. ROYAL TIGER OÜ ÜLDISELOOMUSTUS

2.1. Royal Tiger OÜ ülevaade

RT asutati kui OÜ (osaühing) 2010. aastal, esnase põhikapitaliga algul 2556 eurot; aastast 2017. juba 10556 eurot. Ettevõtte juhtorganiks on juhatus, mis koosneb ühest liikmest. Asutajaliige on Edvard Žigalin, kes on töötanud aastast 2004. erinevates transpordi ja logistika ettevõtetes. Juhtimine *RT* sai alguse ettevõtjast ja tema oskustest, milles osalesid: Ettevõtja esimees – finantsist - logistik – veoautojuhid. Ettevõtte on väike ja tegeles kuni 2013. aastani rahvusvaheliste vedudega Ukraina suunal, kusjuures esimees töötas ise oma rekka ning haagisega veokijuhina. Esimene *EL* klient on saanud *RT* esimehe poolt andmete alusel Inglismaa ajalehest 2013. aastal. Kuni 2016. aastani kõikide tööülesannetega tegeles juhatuse esimees ise, kes võttis tööle uusi veokijuhte ja lahendas finantsteenuse küsimusi. Hiljem juba hakati jagama lepingu alusel vajalikke finantskohustusi teise finantsettevõtte kaudu.[14]

Tänu oma saadud kogemustele, töötab ettevõtte siinamaani, kuna välismaal teede maksud on kallid ja esimene veok, emission klassiga *EURO 3* aastaga 2003. [33] Jõudis siiski autor peaaegu 50% vähendada endale tehtud kulusid, tänu sõitmisega läbi mittetasuliste teede.

Kui *RT* alustas oma välismajandustegevust transpordi vahendajana, siis ettevõtte põhitegevuseks alates aastast 2011. on rahvusvaheline maismaatransport autorongidega (edaspidi sadulveok + poolhaagis).[15] Alguses masinapark oli üks sadulveok + poolhaagis ja alates 2016. aastast on nüüd kaks *SCANIA* sadulveokit + kaks *SCHMITZ* poolhaagist. *RT* ettevõtte vara on näha tabelis. [Tabel2] Autorongide tüüp on järgmine: sadulveok + poolhaagis, kaubaruumi mahutavus 80-93m³. Mõõdud 13,620cm*2,480cm*2,500cm (või 2,800cm). Max kauba kaal 25000 kg.[14]

Tabel 2. Royal Tiger OÜ vara

Jrk	Põhivara nimetus	Reg. kuupäev Eestis
1	sadulveok <i>Scania R440</i>	26.04.2013.
2	sadulveok <i>Scania R500</i>	05.10.2011
3	poolhaagis <i>Schmitz</i>	27.05.2014
4	poolhaagis <i>Schmitz</i>	12.10.2012

Allikas: Autori poolt koostatud[14]

Vedusid teostatakse põhiliselt Lääne-Euroopas ja kombinatsiooniga veok + poolhaagis. Tänu poolhaagiste konstruktsioonile saab neid avada täitsa lahti, mis võimaldab teostada laadimistöid ning vedusid ükskõik missuguste koormatega. Sel moel saab võimalikuks korraga ära viia suuremamahulisi koormaid. Selline põhivara [Tabel 2] on leidnud veoste korraldamisel *RT* ettevõttes rakendust, mis vastab täielikult kliendi nõuetele.[15], Edasistes analüüsid ja arvutustes, võtab autor sadulveok + poolhaagise eripärasid arvesse, kuna just see autorong on kõige levinum, mis on kasutusel Lääne-Euroopa sisetööl tänu teiste transpordiettevõtete arvamustele läbiviidud küsimustele.

RT veokid töötavad põhiliselt riikides: Inglismaal, Prantsusmaal ja Hispaanias. Mõni kord *RT* klient-ekspediitor saadab veokid kauba transportimiseks ka teistesse Euroopa riikidesse, mistõttu on ettevõtte autosid näha veel nii Saksamaal, Itaalias, Belgias, kui ka Hollandis. *RT* töötajate arv ei ole võrreldav mõne rahvusvahelise organisatsiooniga, kuna ettevõtte on veel väike, töötab hetke seisuga vaid neli inimest, kellest kõik on oma ala professionaalid. [14] Kõik veokijuhid on läbinud *ADR* koolituse, mis annab õiguse teostada ka ohtlike ainete vedusid.[4]

2.2. Royal Tiger OÜ töö spetsiifika

2.2.1. Kabotaažveod ja riikidevahelised maanteeveod

Kõik veo- ja ekspedeerimisetevõtted teostavad Euroopa sisevedusid veomarsruutide optimeerimiseks, et vältida tühisõite ja jälgida nii koorma transportimiseks ettenähtud seadusi, kui ka veoki puhke-, ning töörežiimi seaduseid.[14] Kõik sellised ettevõtted, nii nagu *RT* transpordi ettevõtte moodustavad igapäevase vedude korraldamistöö, millest autor kirjutab natukene hiljem. Eksisteerib kahte tüüpi Euroopa sisevedusid:

- 1) Kabotaaž on kauba vedu ühes riigis mis on teostatud teise riigi registrisse kantud sõidukiga vahel. Luba kabotaažiga tegelemiseks on üldiselt rangelt piiratud igas riigis. 14. novembril 2009. *EL* teatajas avaldatud määrus (*EÜ*) nr 1072/2009 sisaldab ka uusi tingimusi kabotaažvedude teostamiseks, mis jõustusid 14. mail 2010. Määruses kirjutatakse, et kui vedaja on sisenenud teisest riikidest kaubaga ja on selle juba mahalaadinud, siis järjestikku võib teostada kuni kolm kabotaažvedu ja kuni seitse päeva jooksul;
- 2) Riikidevaheline kaubavedu, see on tüüp vedusid, kus kaupade peale- ja mahalaadimine toimub erinevas kohas ning erinevas riigis veokiga, milline on juba registrisse kantud teises riigis.[1]

Mainitud eelnevalt loetelus kahte punkti, autor edaspidi nimetab nad ühe mõistega *EL* teostatavad sisevedusid. *EL* sisevedusid võivad transpordiettevõtted teostada ainult ühenduse veoseveoks tegevusloa olemasolul. Tasu eest muidugi, rahvusvahelise veoseveo teostamisest ning tingimustest, millele peab veoettevõtte vastama, et saada veoseveoks ühenduse tegevusluba.[1] Euroopa sisevedude korraldamisel peab järgima igas eri riigis üldist seadusandlust ja liikluspiiranguid, millest kirjutab autor juba järgnevat.

2.2.2. *EL* sisevedude korraldamisel vajalikud dokumendid

Ühenduse Tegevusluba Veoseveoks (edaspidi tegevusluba) tasuliseks rahvusvaheliseks veoseveoks annab õiguse vedajal teostada kaubavedusid ja see kehtib teatud perioodil vaid kindlaks määratud ajaks. Sellepärast ka transpordiettevõtted nagu *RT*, ei tohi rahvusvahelisi veosevedusid teostada ilma tegevusluba omamiseta. Muidu, kui jätkata töötamist edasi selles valdkonnas ilma tegevusloata, siis tekib risk saada suur trahv Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioonilt (edaspidi *ERAA*) ja politseilt. Tegevuslubasid eesti vedajatele ametlikult väljastab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium vastavalt määrusele (*EÜ*) nr 1072/2009 ning see peab olema vedajal, kes teostab tasulist veosevedu omandis oleva või rendilepingu alusel tehtava veokiga või autorongiga, mille täismass ületab 3500 kilogrammi. Halduslepingu alusel annab ettevõtetele tegevusloa *ERAA*, kui transpordiettevõtte soovib pikendada oma tegevusluba, siis ettevõtet kontrollitatakse kõikide rikkumiste ja võlgnevuste kohta, millised olid või siamaani veel kehtivad. *ERAA* tegevusluba ei pikenda, kui ettevõtetel olid oma tegevuse perioodil mingid suured rikkumised või üldse anuleerib juba kehtiva litsentsi, enne kui transpordiettevõtte ei maanda oma rikkumisi. Ei tohi ka tegevusluba anda edasi kolmandatele isikutele, muidu see luba konfiskeeritakse.[1]

RT ettevõtte ja üldse transpordiettevõtet peavad alati järgima iga riigi territooriumil kehtivaid õigusnorme, mis käsitlevad veondust ja liikluseeskirju. Tegevusloa taotlemiseks ja saamiseks peavad transpordiettevõtted täitma järgmisi nõudeid, millised on toodud järgmises alljoonis.[Joonis 3]

1) Ettevõtte peab olema äriregistris või mittetulundusühingute ja sihtasutuste registris.	2) Ettevõtte peab vastama hea maine nõuetele, mis tähendab seda, et ettevõtte töötajate suhtlemine, tegutsemine on professionaalne ja abivalmis.	3) Ettevõttel peab olema üks või mitu veokorraldajat, kes on ametialaselt pädevad.
4) Ettevõtte aadress äriregistris ei ole sama, mis tegutsemisaadress, siis tuleb sellest teavitada tegevusloa andjat.	5) Pärast tegevusloa saamist, ettevõtte peab kasutuses olema vähemalt üks sõiduk, mille kohta on antud ühenduse tegevusloa kinnitatud ärakiri.	6) Ettevõtja peab omama veondustegevuse juhtimiseks vajalikku tehnilisi asju ja ruume.
7) Ettevõttel ei tohi olla maksuvõlga ja tema suhtes ei tohi olla välja kuulutatud pankrotti.	8) Ettevõttel ei tohi olla kohaldatud tegutsemis-, ettevõtlus- või ärikeeldu.	9) Tegevusloa taotleja peab tasuma <i>ERAA</i> tegevusloa väljastamise eest teenustasu.

Joonis 3. Nõuded tegevusloa taotlemiseks.

Allikas: Autori poolt koostatud.[1]

Kunagi oli vaja omada lisaks ühenduse veoseveo tegevusele Euroopa Transpordiministrite Konverentsi veoluba (edaspidi *CEMT*-veoluba), määrus mis reguleerib Rahvusvaheline Transpordifoorum (edaspidi *ITF*). *EL* kaubaveo puhul *CEMT* veoluba vaja enam ei ole ja Eesti vedajatel, samuti ka muidugi *RT* ettevõtetel, on avanud võimalused teistes riikides kaupade vedamine lihtsam ja kiirem. Selline olukord aitas optimiseerida ja kasulikumalt planeerida veomarsruute.[1]

Kuna kõik transpordi ettevõtted on seotud kauba või muude asjade transportimisega, ehk liikumisega maanteedel, selleks peavad veokitel alati olema kaasas sellised dokumendid nagu oma veoki või haagise tehniline pass ja liikluskindlustuse paberid. Nad on ettenähtud seadusega ja teostada ükskõik millist vedu, ilma nendeta ei tohi.[7, 12]

2.2.3. Maanteevedude korraldamist mõjutavad seadusandluse nõuded EL riikides

Maanteetranspordi puhul on oluline kõikidest seadustest, liikluspiirangudest ja regulatsioonidest kinni pidamine, muidu nii veokijuht kui *RT* transpordiettevõtte võivad saada trahvi, mis sõltub rikkumise iseloomustst.[1]. Veokijuhtide tööd reguleerib töö- ja puhkeajaseadus, mis reglementeerib täpsed piirangud sellele, milline võib veokijuhi tööpäev olla. Mõjub sellele ka palju erinevaid situatsioone nagu peale- ja mahalaadimise ajastatus, erinevad kütuse tankimiskohad, *force major* juhtumid ja nii edasi. Vaid tänu kogu sellele info teadmisele, transpordiettevõtte logistik planeerib nii enda igapäevase töö kui ka teiste ekspedeeritud veokitele. EL on 28 liikmesriiki ning igas neist kehtivad seadused ja piirangud, mis mõjutavad mingil määral transpordiettevõtteid. Näiteks on olemas erinevad riiklikud pühad, kus veoautoga liiklemine on keelatud. Samuti on riigid kehtestanud välisvedajatele seadused, mis mõjutavad töötamist välisterritooriumil. EL liikmesriikides kehtib aga ikkagi ühtne seadus autojuhi töö- ja puhkeajale.[1]

Veokijuhi töö- ja puhkeajaga reguleerib EL õigusakt, mis on kehtestanud erinevad piirangud ja nõuded autojuhi sõidu-, töö- ja puhkeajale. *RT* mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja kestuse ning arvestuse kord on kehtestanud, et sõiduaeg iga kahe järjestikkuse nädalaga, ei tohi ületada 90 tundi. Sõiduaega võib iga nädala jooksul kaks korda pikendada kümne tunnini, muidu 9 tundi maksimaalselt tohib sõita. Päevas peab autojuht peale nelja ja poole tunnist sõiduaega tegema vähemalt 45 minutilise vaheaja, kuid seda võib jagada vähemalt 15-minutilisteks vaheagadeks ja pärast 30-ks minutilisteks, mis on jaotatud sõiduajale, et kokku oleks vähemalt 45 minutit. Vaheagade jooksul ei tohi autojuht teha mitte mingit muud tööd. Muu tööna ei arvestata ooteaega sadamates, laadimis- ja mahalaadimispaikades, liiklusummikutes. Iga ööpäeva jooksul peab *RT* autojuhil olema igapäevane puhkeajaga, mis on katkematult 11 tundi pikk. Nädalas võib lühendada igapäevase puhkeaja 9 tunniliseks, aga seda mitte rohkem kui kolm korda nädalas. Iganädalase puhkeaja peab juht kasutama kaubaveol mitte hiljem, kui kuuepäevase sõiduaja järel. Nädal on periood, mis algab esmaspäeval kell 00:00 ning lõppeb pühapäeval 23:59. Iganädalane puhkeajaga peab olema katkematult 45 tundi, kuid seda võib lühendada 36 tunni sõiduki tavalises paiknemiskohas ja 24 tunni sõiduki kasutamisel mujal. [34]

Veoautodele on kehtestatud ka erinevad maksumäärad. Eestis on kehtestatud raskeveokitele raskeveokimaks ja alates 01.01.2018 aastast lisaks ka veel teetasu veokitele, millised on üle 3500kg.[1] Igas EL riigis, välja arvatud hetke seisuga Soome, tuleb maksta temaksusid teatud maanteelõikudel sõitmisel raskeveokitega, ostes seda kas otse piiril, muust servisest riigi sees või

läbi vahendajate, kes seda pakuvad, sõltub riikidest kus on lihtsustatud süsteeme nagu: Passango, Viatoll, TollCollect ja muud andurid. Teemaksu peab maksma iga ettevõtte olenemata sellest, mis riigis on auto registreeritud. Teemaksu summa suurus sõltub sadulveoki heitgaaside normist, näiteks *EURO* 3 peab maksma suuremat summat kui *EURO* 6 veok.[33]

Raskeveokimaksu määrad on kehtestatud raskeveoki kategooria telgede arvu järgi, registri- või täismassi kilogrammis, ning veoki veotelje vedrustuse tüübi alusel. Vastavalt nendele määradele peavad ainult Eesti transpordiettevõtted nagu *RT*, maksma Eestis igas kvartalis raskeveokimaksu. Raskeveokimaksust on vabastatud kaitseväge, Kaitseliidu, piirivalve, politseiasutuste ning riigi ja kohaliku omavalitsuste tuletõrje- ja päästeasutuste raskeveokid.[1]

Uued seadused olid kehtestatud viimastel aastatel Saksamaal, Belgias, Hollandis, Luksemburgis, Inglismaal ja Prantsusmaal. Millised keelavad oma enda veokis ajaveetmise üle 45 tunni. Sellega seoses peab veokijuht sõitma hotelli näiteks puhkama, muidu politsei võib välja kirjutada trahvi nii veokijuhile kui transpordiettevõttele. Kehtestatud piirangud suvekuudel ja riigipühadel sõitmisel olid nii kui nii juba olemas. Nimelt ei tohi laupäeviti teatud maanteelõikudel raskeveokitega liikuda.[1]

Riigid saavad kehtestada enda riigi territooriumil sõitvatele välisvedajatele ka oma seaduseid. Näiteks Saksamaa võttis 11. augustil 2014. aastal vastu *Mindestlohngesetz* seaduse, mis tähendab seda, et kehtestati miinimumpalga nõue ka Saksamaal tegutsevatele välisettevõtetele. Seadus hakkas kehtima 1. jaanuarist 2015. aastal. Miinimumpalga nõue on 8,50 eurot/tund bruto, mis tuleb maksta töötajale. Ning viimasel aastal samuti võeti vastu selline seadus juba oma ettenähtud summad iga tunni veetnud veokijuhtidele nendes riikides nagu Prantsusmaa ja Itaalia. Transpordiettevõtete nagu *RT* jaoks tähendab see seda, et ettevõtte peab maksma oma autojuhtidele nende töötatud tundide eest Saksamaa, Prantsusmaa või Itaalia miinimumtasu, juhul kui veokijuht töötab ühes nendest riikidest, või teostab seal koorma peale- või mahalaadimist. Antud seadus ei kehti vaid transiidi puhul.[1] Sellise seaduse vastuvõtmine mõjutab kõiki transpordigsa tegelevi vedajaid suuresti sel juhul, kui ettevõtte tegutseb just Lääne Euroopas. Need kõik uued seadused ja kehtestatud kriteeriumid raskendavad veokijuhtide töötamistingimusi ja konkureerimisvõimalusi Euroopa sisevedudel. Sel põhjusel on isegi veokijuhid töölt lahkunud, et mitte raisata oma töötasu võimalike trahvide peale.

2.2.4. Royal Tiger OÜ meeskonnatöö

RT ettevõtte ei tegele otseselt personali - veokijuhtide väljaõppega. Ka esmasele tööintervjuule kutsuvad vaid kandidaate, kes on juba oma ala spetsialistid ning kellel on Euroopa sisetöö kogemus. Uue veokijuhi konkreetsele tööle lähetamisel teostab juhtkond teoreetilise täiendõppe. Samuti ka veokijuhid, kellel ei ole *ADR* [4] tunnistust (tunnistus, mis lubab veokijuhil vedada maanteel ohtlikke veoseid), *RT* esimees vajadusel suunab veokijuhi *ADR* kursuste läbimiseks.[14]

Meeskonnatöö ettevõttes on väga vajalik. See toimib näiteks veokitejuhtide vahel Lääne-Euroopa riikides töötades igapäevaselt, kuna *RT* transpordiettevõtetel põhisuunad on Lääne Euroopas sisevedamiseks. Meeskonnad aitavad teineteist veokirikete korral, informeeritakse teineteist teel olevast: ummikutest, ümbersõitudest, odavamatest tanklatest, parematest teeludest ja marsruutidest, ohutumatest parklatest jne.

RT juhtkond on endale eesmärgiks seadnud töötajate ühtekuuluvustunde loomise, mis eeldaks, et abi või toe pakkumine *RT* töötajate vahel on iseenesest mõistetav. Konkreetset tööd pikemat aega teinud veokijuhtidel laskub moraalne kohustus uutele veokitejuhtidele teoorias läbi töötada kõik vastava töö üksikasjad.

Töötasustamise juures läheneb ettevõtte töötajale personaalselt. Kuna töötajad on tavaliselt 2 – 4 kuud järjest kodunt eemal töölahetusel, laseb ettevõtte töötajal osaliselt dikteerida palga laekumise sagedust. Tööandja ja töötaja vahel on kokkulepitud kindel kuupalk, mida võib jaotada proportsionaalselt nädalate lõikes vastavalt töötaja vajadustele. Kuna tööturul on kaugsõidu veokitejuhtidel piisavalt head palgad, on *RT* seisukohal, et vastastikku turvalisem on tasustada töötajaid sagedamini, kui kord kuus, kuid osapalkadena. Nii ei teki makstavate palgasummade kuhjumist ühte perioodi ning töötajad on samuti motiveeritum, kui näeb pidevat ja stabiilset töötasu laekumist.[14]

Ettevõtte vajab oma põhitegevuseks palju käibekapitali finantsilisi vahendeid. Suurimad väljaminekud ettevõttele on kütus, töötajate palgad, veovahendite liisingud, veokite remont ja hooldus, tasulised kiirteed Prantsusmaal, Inglismaal, Hispaanias, Benelux riikides ja Saksamaal, ning mobiilside. Kuna *RT* ettevõtte müüb transporditeenust välismaal asuvatele ettevõttele, juhtides selle tegevusi Eestist, on sel juhul tegemist välismajandustegevusega.

RT osutab põhilisteks logistikamarsruutideks veoteenust Hispaania, Prantsusmaa ja Inglismaa vahel läbi Inglismaa logistika ja transpordiettevõtte, olles neile allsõitja ehk subkontraktor. Pikaajaliste koostöölepingute raames töötavad veokid kindlas Lääne-Euroopa ettevõttes aastaringelt. Transporditeenuse tasustamine põhineb läbisõidetud kilomeetraazi, eurot/km baasil.[14]

Teema lahtikirjutamisel kasutab autor *RT* ja *UKI Express Transport Ltd* (edaspidi *UKI*) vahelist koostööprojekti [Lisa 2], kuna see koostöö on kestnud juba viis viimast aastat ning on aktuaalne nii praegusel hetkel, kui ka edaspidi. Ettevõtte poolt põhilised sisseostetavad teenused on:

- 1) veovahendite remont ja hooldus;
- 2) raamatupidamisteenus ja finantsnõustamine;
- 3) mobiilside ja internet;
- 4) bürooruumide rent.

UKI oli *RT* esimene pikaajalise koostöö partner. Juhtkonnal senini veel puudusid Lääne-Euroopa klientidega suhtlemisioskused ja vajalik ettevalmistus ükskõik millisel teeninduse korraldamise etapil. Enamasti ettevõtte fookuseeris oma tegevuse osutatava teenuse kvaliteedile, et välistada negatiivse tagasiside saamist klientidelt, kindlustades seejuures oma ettevõttele kõrgema maine säilitamise. Need asjaolud olid töökorralduses kesksed, et tagada teenuse laitmatu kvaliteet, kuid samas tuli muretseda selle eest, et toimiks ja säiliks läbi aegade ka usaldusväärne partnerlussuhe klientidega. Ettevõtte *RT* põhilisteks eesmärkideks on:

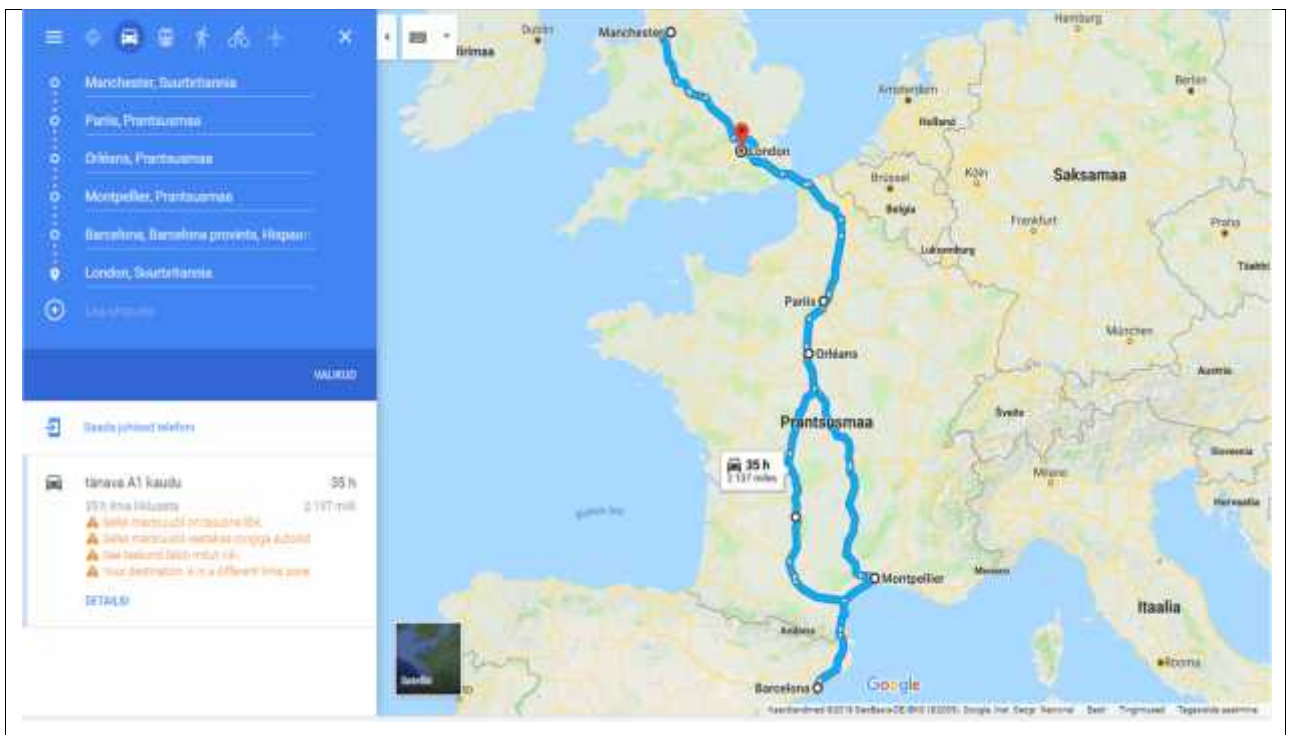
- 1) ettevõtte säilitamine pikaajalises perspektiivis;
- 2) konkurentsivõime saavutamine või säilitamine;
- 3) turuosa suurendamine ja piisava likviidsuse säilitamine;

Kõik see on saavutatav kasumi suurendamise arvelt (maksimeerimisega), kusjuures on vajalik silmaspidada kulude alandamise võimalusi, optimeerimisi. Sellise lähenemisega probleemidele saab võimalikuks väikeettevõtetel täita oma eesmärged töötajate heaolu tõstmisega.

2.3. Royal Tiger OÜ tegevuse korraldamine

RT seisukohalt võib vaadelda tegevuse korraldust järgnevalt: *RT* vedudekorraldaja (edaspidi logistik), saab *UKI* kontorist, nende ekspedeerimislogistikust, kes asub Inglismaal e-maili teel

instruktsioonid. Kui *RT* veok asub Inglismaal, siis näiteks määratakse talle laadimiskohaks mõni ettevõtte Manchesteris. Mahalaadida tuleb kohaletoimetatav koorem Pariisis, Prantsusmaal. Peale seda toimub uus, teine laadimine Orleansis, Prantsusmaal ning suundub mahalaadimiseks Montpellier linna, milline asub ka Prantsusmaal. Peale mahalaadimist tuleb sõita tühjana, pealelaadima Barcelonasse, Hispaanias, kus tuleb laadida uus koorem tagasi toimetamiseks Inglismaale, näiteks Londonisse. Milleks tuleb sõita läbi Inglismaa sadama Newhaven ja Prantsusmaa sadama Dieppe, mahalaadimiseks järgmisel päeval Pariisis, või kui laetud koormaks on *ADR* koorem[4], siis võivad saata läbi Dover ja Calais sadama. Lihtsustades arusaamist, on joonisel näha milline võiks marsruut näiteks olla. [Joonis 4]



Joonis 4. Näidis marsruut Inglismaa, Prantsusmaa, Hispaania.
Allikas: Autori poolt kooostatud.

Ettevõtte *RT* saab laadimisinstruktsioonid kliendilt e-maili teel. Seejärel saavad veokitejuhid vastavad tööjuhised *SMS*-sõnumina. Kogu tööalane suhtlemine ja tagasiside toimub enamasti vastavalt samasid infokanaleid mööda. Kiireloomuliste võimalike probleemide lahendamine toimub vahetult telefoni teel.

Logistik edastab koheselt autojuhile ülalkirjeldatud informatsiooni ning selgitab täitmisele kuuluvad instruktsioonid, saates talle selleks vastavasisulise sms-sõnumi. Saanud kätte vajalikud juhised, vastab veokijuht sõnumiga ok, mis on kinnituseks, et juhised on kättesaadud ja nendest

on ka täielikult arusaadud. Logistik Tallinnas, teeb kiire analüüsi, töötab välja parima võimaliku marsruudi, milles võtab arvesse ning vajadusel plaaneerib ette:

- 1) .illisest riigist tankida kütust. Kuna Luxemburgis, Belgias ja Hispaanias on oluliselt odavam kütus, kui muu *EL* riikides, kaalub läbi logistik, kui otstarbekas oleks sõita Pariisi ja seejärel edasi, valides kiirema, mugavama ja odavama marsruudi. Arvesse tuleks seejuures võtta: mitu km. tuleks ringi sõita, kui palju säästaks tasulisi kiirteedemakse ja teeks võimalikuks ümbersõidu, kui suur saab olema keskmine küttekulu vastava koorma tonnaaži juures. Selleks on kütusehinnad avaldatud. Jälgides ja kalkuleerides palju on veokil hetkeseisuga kütet, võimaldab see logistikule võtta vastu otsus veoki suunamiseks vajalikku tanklasse;
- 2) kauba iseloomu ning kohaletoimetamise tähtaja. Kas on reaalne jõuda kohale ettenähtud mahalaadimispaika, kuna tihti juhtub, et näiteks on see kindlaks päevaks ja kindlaks ajaks ette broneeritud.

Olles Pariisis kauba mahalaadinud, teavitab veokijuht logistikule sellest sms-sõnumiga. Logistik edastab info mahalaadimisest emaili teel *UKI* kliendi vastavale ekspedeerimislogistikule, saades seejuures temalt e-maili teel uued laadimisinstruktsioonid, kui need pole talle varem juba ette teatatud. Saadud informatsiooni edastab logistik omakorda sms-sõnumi teel veokijuhile. Veokijuht sõidab pealelaadimisadressile uue kauba järgi. Siinkohal on tegemist tühisõiduga ning kuna on kokkulepitud iga läbisõidetud kilomeetri tasustamises, püüab *UKI* vältida pikki tühisõite. See aga eeldab väga tugevat logistilist baasi ning suurt klientuuri. Olles kauba peale laadinud juba Barcelonast, viib veok koorma tagasi Inglismaale, kas läbi via Dieppe, Prantsusmaa või Calais, Prantsusmaa sadama. Kuna kaup võib ka olla ohtlik ehk *ADR* ja kõik laevad ei luba selliseid *ADR* koormaid üleveoks oma laevale, siis mõnikord juhtub, et tuleb kasutada Belgia sadamat Zeebrugge, kus reisijaid üldse seetõttu laevas ei ole. [4]

Iga tööpäeva hommikul kell 08.00 informeerivad veokijuhid enda logistikut oma hetke asukohast ning järele jäänud sõidutundidest, kas ta on mahalaadinud või laetud, mis kell jõuab sadamasse, maha või peale laadimiskohale. Saadud info põhjal edastab logistik *UKI* ekspedeerimislogistika osakonnale raporti, mis võetakse aluseks kaubaomanike informeerimisel ja uute laadimispaikade leidmisel.

Ühelt poolt on tegemist *RT* juhtkonna ja tema veokijuhtide vahelise koostööga ning teiselt poolt *RT* ja Inglismaal asuva tööandja *UKI* vahelise koostööga. Eesmärk on, et kõikide lülide koostöö

toimuks latusalt, selleks peavad endast kõik osalised andma parima. *UKI* varustab laadimistega ja hoolitseb logistika poole eest, *RT* veokijuhid rakendavad kliendi logistika ellu, täites nendele antud töökorraldusi. Veokijuhtide töökorraldus on toodud töö sise-eeskirjades.[Lisa 3].

RT poolt osutatud transporditeenuse tasustamine toimub järgmiselt: Iga nädal saadab *UKI* tehtud töö aruande (*Rate Confirmation Note*) eelmisel nädalal tehtud töö kohta, mida logistik peab ülekontrollima ning kinnitamisel saadab *UKI* arved. Arved on aktsepteeritavad ka e-maili kaudu saadetuna. Iganädalaste kokkuvõtete dokumentide koopiad osutatud transporditeenuste eest, tulevad saata kliendile e-maili teel või postiga originaalkujul.[14]

Kuna *RT* on väike ettevõtte, tegeleb esimees ise kõigi ettevõtte tegevust hõlmavate kaadri probleemide lahendamisega, töö opereerimisega ja finantsküsimustega. Lisaks olemasolevatele koostööpartneritele otsib pidevalt uusi partnereid põhiliselt just Lääne-Euroopast, kellele veoteenust osutada. Hoolitseb selle eest, et veokitel oleks pidev ja võimalikult tasuv töö hoides ära tööseisakud v.a. veokiremondid, veokijuhtide vahetused, tehniline ülevaatus jms. Vahendustegevuse valdkonnas müüb Euroopasiseseid vedusid Eesti ja muude riikide transpordi ettevõtetele.

Oma marketingialases tegevuses esimees on orienteeritud veoteenust osutama Lääne-Euroopas, teenindades kindlaid ja võimalikult pikaajaliselt läbiproovitud transpordi- ja logistika ettevõtteid andes enda veokid neile opereerida. Üks lisa veok on võimalik anda proovitööl mõne uue Lääne-Euroopa logistika ettevõtte alla, et hea tasuvuse korral suurendada sinna veokite arvu, enda ettevõtte töötegevuse stabiliseerimiseks.

Iga veok on varustatud *GPS*-navigatsiooni seadmega, kus *RT* ja vajadusel *UKI* logistikud näevad ekraanil veoki liikumist reaalses ajas ja reaalses kohas.[14] See tagab kliendi järelpärimisele vastuse kauba asukoha kohta viie meetri eksimisruumiga. Lisaks navigatsiooniseadmele kuulub sinna süsteemi andur kütusepaagis, mis annab logistikutele võimaluse oma arvutist soovitud ajal kontrollida keskmist kütuse kulu, kütuse nivoo tõusu ja langust.[21]

Transpordiga tegelevas ettevõttes ülimalt tähtsal kohal on aeg. Veokijuhtide tööaeg on määratletud väga täpselt ning iga veoki liigutus kajastub digitaalsel sõidumeerikul, mis asub veokikabiinis.[22] Siin ongi küsimus, et kui produktiivselt veokijuht jõuab oma tööülesandeid täita kindlaks määratud aja jooksul. Kuna töö tasustamisel on aluseks läbitud kilomeetrite arv, ei saa lubada väärtuslikul

ajal kasutult kaduda, ka *RT* logistiku hommikustes raportites kliendile on lisaks veoki asukohale, väga tähtsal kohal veokijuhil enne pikemat puhkepausi, järgijäänud töö- ja sõiduaeg tundides. See näitaja ongi kogu tegevuse logistika alus. Sellest lähtuvalt planeeritakse järgmine laadimine, mahalaadimisaeg ja ka uue ringi pealelaadimiskoht ja ligilähedane aeg.

Ettevõtte juhtkond lõpetab tööpäeva siis, kui kõik veokitejuhid on oma tööülesannetes paika saanud. Kuna veokid on kaubaga ööpäevaringselt ratastel, jääb alati mingi võimalus erinevateks intsidentideks või juhtumiteks. Sellepärast peab ettevõtte kontaktisikud (logistik, ehk juhatuse esimees) olema 24h/7 päeva nädalas telefonitsi kättesaadaval.[14]

Meie kõigi liiklejate jaoks on oluline, et kaugveo veokijuht peab saama piisavalt puhata.[6] Selles osas on viimased aastad kindel tendents raskeveokit juhtivate kaugsõidu veokijuhtide tööaja piiramisel ja puhkeaja pikenemisel. See on väga täpselt sätestatud Töö ja Puhkeaja Seaduses. *RT* veokitejuhid peavad sellest rangelt kinni.[34]

Ettevõtte jälgib, et kõik töövahendid – veokid oleks varustatud tulekustutus- ja esmaabi vahenditega: kaks 6kg vahukustutit peavad rippuma kabiini taga, lisaks sellele ka üks 2kg tulekustuti veokikabiinis ning liiv ja labidas jne. Samuti on kõik veokid varustatud turvaülikonnaga, mis koosneb kõvendatud ninadega turvasaabastest, reflektoritega ohutusvestist, kiivrist, kaitseprillidest, kinnastest, kõrvatroppidest jne.[1,4] See varustus on hädavajalik. Turvavarustuse puudumisel paljud tehased keelduvad laskma veokit oma territooriumile laadima.

2.4. Royal Tiger OÜ finantsaruandluse näitajad

Hetke seisuga koosneb *RT* põhivara neljast ühikust, [Tabel 2] millest on kaks sadulveokit ning kaks poolhaagist alates 2016. aastast. Lähtuvalt tööspetsiifikast on kõik põhivara loetelus toodud veovahendid igapäevases kasutuses. kaks veokit veavad *UKI* koostöölepingu raames *UKI* Lääne-Euroopa marsruutidel läbitud kilomeetrihinnaga: 0,94 eurot/km. Hind sisaldab ka praamide ja tunnelite kasutamist. Kiirteemaksu eest *RT* maksab ise.[Lisa 2]

2011. majandusaasta põhiliseks märgusõnaks oli *RT* välismajandustegevuse aktiveerimine, mis enamalt tulenes 2011. ja pärast 2013. aastal soetatud kliendibaasi koostöövalmidusest. Põhiliseks tegevuseks oli alguses transporditeenuse pakkumine Eesti transpordi ja ekspedeerimis ettevõtetele

Baltika ja Ukraina klientidele ühe sadulveokiga ja oma poolhaagisega ja ainult aastast 2016. *RT* vahetas oma vana sadulveoki uuema vastu ja soetas veel ühe sadulveoki koos poolhaagisega.[14]

Tuleb märkida, et *EL* on autotranspordi valdkond mõõna seisus. Suurtel ja vanadel *EL* logistika ettevõtetel esineb sagedasti makseraskusi, kui ka pankrotte, millest tulenevalt tuli ka *RT* ettevõttele 2013. aastal suuri rahalisi tagasilööke, ning tekkis käibevahendite nappus. Mille pärast peaks juhtkond leidma *EL* tugevama ja kindlama ekspedeerimislogistika ettevõtte, kui olid Eesti ettevõtted oma tariifidega. Toetudes *RT* ettevõtte bilansile,[Lisa 4] 2017. aruandeaasta *RT* kasum oli 12845 eurot, mis tulenes esmalt:

- 1) kliendi poolt suurendatud igakuisest kilometraažist, ehk töömaht suurenes;
- 2) veokijuhtide ja logistiku professionaalsusest;
- 3) kütuse aktsiisi suurendamisest ja selleks üldhindade langemisest;
- 4) põhivahendite amortisatsioonist;
- 5) teise veoki lisamisega.

Kasumi aruanne on näha,[Lisa 5] et 2016. aruandeaasta kasum oli ainult 3409 eurot, teeb see kokku $12845 - 3409 = 9436$ eurot jaotamata kasumiks 2017. aastal rohkem, kui eelmisel 2016. aastal. Mis tõestab, et *RT* ettevõtte on edasiarenguks õigel teel. Ainuke vahe on selles, tänu *RT* esimehe infole, et aastal 2017. olid väikesed remondi kulud, ehk ainult hooldused, kuna 2016 aastal oli neid kulusid vähemalt kolm korda rohkem, millest tekkib kokku mitte nii suur kasumi vahe. Stabiilsed rahavood võimaldavad ettevõttel loodava raha arvelt teha täiendavaid positiivse lisaväärtusega investeeringuid ning vähendada ettevõtte likviidsuspuhvrit, mida tavaliselt hoitakse lühiajaliste maksete kindlustamiseks.

Eelnevate aastate *RT* välismajandustegevuse kokkuvõtvaks märgusõnaks võiks pakkuda jätkusuutlikkust, kus puudus kahjum, kuid ei olnud ka suurt ärikasumit. Näiteks eelmistel aastatel 2014. kasum oli 3249 eurot ja 2015. aastal 1896 eurot ühe veokiga töös, kus juhatuse liige oli ainukene logistik ja veokijuht ühes isikus, kes sai oma tavalist veokijuhi palka, ilma dividendide välja maksmiseta.[14]

Veok + juht rendile andmise süsteem õigustab end igas mõttes ära. Ettevõtte teab oma püsikulusid ning on lihtne välja arvestada, milline peaks olema rendisumma, et töö ennast õigustaks ning ettevõttel oleks võimalik edasi areneda. Kontrollimiseks *RT* esimees teeb iga kuu kulude aruande

iga ühiku kohta, tänu millele saab näha, kas iga kuu on kasumit või mitte. Tabelis on näha palju keskmiselt on *RT* ettevõtetel kasumit kuus.[Tabel 3]

Tabel 3. *RT* keskmine igakuine kulude aruanne

Keskmsed püsi kulud kuus	Keskmine summa kuus (eurot)
Veoki liising koos haagisega	1281,42
CMR kindlustus	56,67
Kasko kindlustus (haagis + veok)	170,77
Kohustuslik liikluskindlustus (haagis + veok)	155,10
Raskeveokimaks	42,70
Veokijuhi palk (üks juht kabiinis)	1786,90
Amortisatsioon (0,064 eurot/km – läbisõiduga 11500km)	736,00
Teemaks (0,05 eurot/km – läbisõiduga 11500km)	575,00
Kütus (32 l/100km*0,92 eurot – läbisõiduga 11500km)	3385,60
Auto jälgimissüsteem	27,00
Muud kulud	1498,90
Kokku:	9716,06

Allikas: Autori poolt koostatud[14]

Muud kulud: üldhalduskulud, ettenägematud kulud, kulud autojuhtide transpordile töölahtetusse, raamatupidaja ja mobiilside. Raskeveoki amortisatsiooni arvestatakse keskmiselt 0,064 eurot/km. See peab katma veoki hooldus- ja remondikulud ning rehvide kulu.

Tasustamine oli kokkulepitud kliendiga läbisõidetud kilometraaži baasil 0,94 eurot/km. Kilometraaži võimaliku lahknevuse vältimiseks lepiti kokku ühtne programm: *Microsoft Autoroute* 2011. aasta, mis loeb marsruudi kilometraaži. *RT* logistik arvestas 2017. aasta põhjal kuu keskmiseks läbisõiduks 11500 km veoki kohta aastas, kus 2016. aastal oli ainult 9500 km. Keskmiselt tegi veok neli reisi kuus. Keskmine ühe reisi kilometraaži lahknevus *UKI* ja *RT* andmete vahel oli 30 km. reisi kohta, mis võrreldes reisi kogupikkusega tundub tühine. Ühe reisi keskmine pikkus aastal 2017.: $11500 \text{ km} / 4 \text{ korda} = 2800 \text{ km}$. Kust kliendi makstava summaga korrutades iga kilomeetri eest, saab tulemi, mis annab välja kuus, et üks auto teenib 10810 eurot. Miinus keskmised kulud tabelist,[Tabel 3] siis kuu kasum ühe auto eest on 1093,94 eurot. *RT*

transpordi ettevõtetel on nüüd kaks veokit, seega kokku on 2187,88 eurot kuus puhaskasumit, mis tegelikult võiks olla hea kasum/äri idee.[14]

RT loodi tingimustes, kus äriidee oli juba formuleeritud kujul välja pakutud. Saavutades valmisoleku kõiki seadustest tulenevaid tingimusi täita, puudus ettevõtetel, kui alustajal kokku oma esimese riskiga - äriidee risk. Kaaluma pidi, kuidas midagi teha ja kui mastaapselt seda teha, kas juhtkonna esimehel on selleks ressursse ja milliste vahenditega projekti ellu viia.

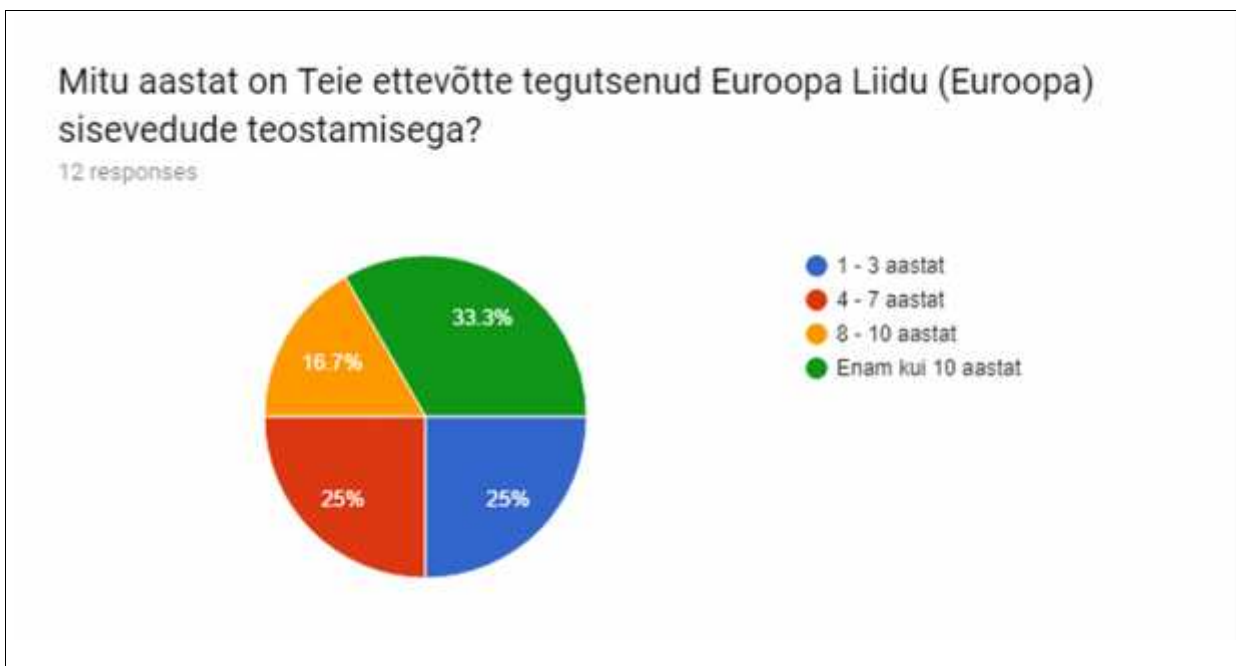
Lähteülesande täitmise eesmärgil tuleb alati arvestada, milliseid põhilisi riske ja ohtusid lisandub antud *RT* transpordiettevõtte euroopasisese maanteetranspordi tegevuse edasiarendamisel. Seda on otstarbekohasem antud ettevõtte arenguetaapi hetkel hakata rakendama, et mitte seada oma ettevõtet raskesse olukorda, millega võib viia oma ettevõtmisi isegi pankroti äärel.

Uus investeering ja veovahenditesse veoki lisamine tekitab täiesti uue tegevusstrateegia. Tuli hakata kokkupuutuma mitmete uute probleemidega: töötajad-veokijuhid ja nende palgad; veovahendite ekspluatatsiooni planeerimine ja selle korraldamine; lisa litsensi taotlemine (selleks tuleb äranäidata käibevahendite hulga suurenemist), sertifikaadid ja muu vajalik dokumentatsioon.[1] Lisandus inimfaktor ehk töötajate hulk, kellega kaasnes suurem vastutus ja sellest tulenevalt suhtlemine eri institutsioonidega. Samuti lisandusid tavalisest tihedamad suhtlemised pankadega, remonditöökodadega, tehastega jne. Alati tekkisid küsimused, kas see äritegevus ennast õigustab uute töötajate tööle võtmisega, kui toimub nende sagedane väljavahetamine, kas madala töötasu, halbade olmetingimuste tõttu või kuudepikkuste perekonnast eemal viibimiste tõttu? Kõige selle all, kannatab ka töö resultatiivsus. Järgmises peatükis autor üritab leida vastused tänu teostatavale analüüsile.

3. TULEVIKKU SUUNATUD TEGEVUS

3.1. Valimi kujundamine ja kombineeritud küsitlus

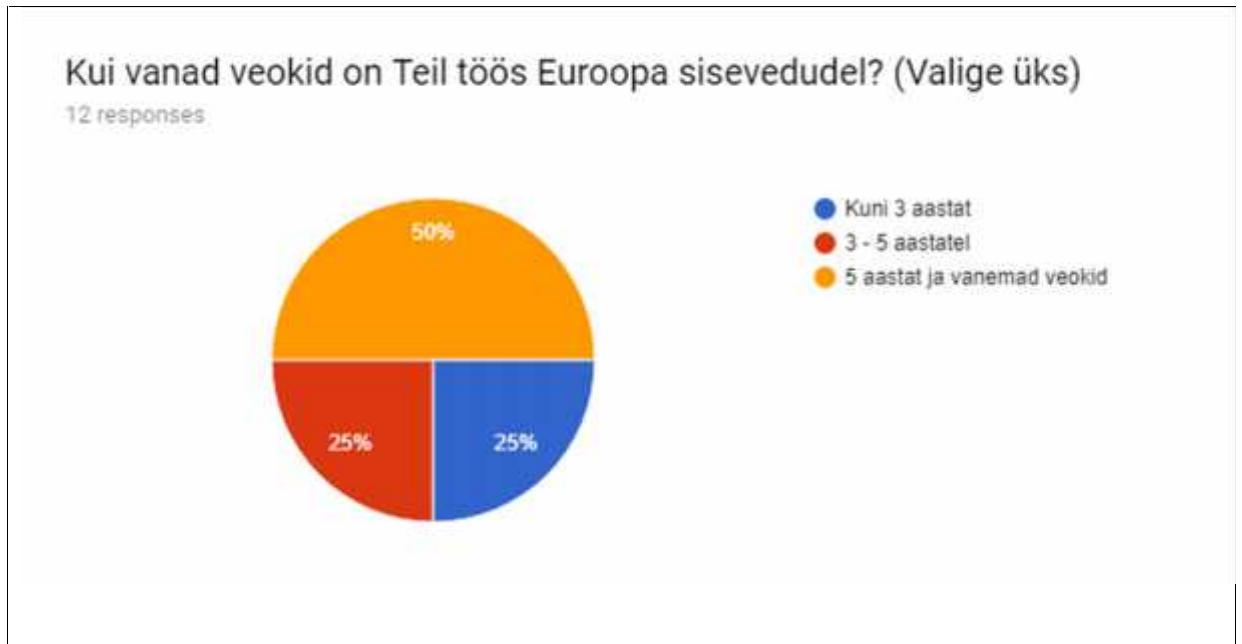
Valimi valimiseks, soovis autor saada selgitust selle kohta, mida võtavad ette teised väikesed transpordiettevõtted, kellel masinapark on kuni 15 veokit. Nende töötajad, ehk logistikud ja juhatuse esimehed mõtleavad sellest, kuidas *EL* sisevedude äris läbi lüüa, mida tunnevad, milliseid kogemusi võivad jagada? Kasutades sellist taht ja huvi, valisid nad kombineeritud meetodika juhtumi uurimuses tänu kvalitatiivsele uurimismeetodile. Kus autor kirjutas ära uurimise küsimustiku ja edastas väikestele Eesti sisevedajatele *EL*. Küsitlustes tehtud intervjuudes nende ettevõtete esindajatega, kes korraldasid euroopasisest maanteetransporti kasutas autor suhtlusmeetodina e-posti, telefoni ja võimalusel ka sotsiaalvõrgustikke, millele on saadud 12 vastajalt vajalikku uurimismaterjali [Lisa 6] Toetudes küsitlustulemustele kasutas autor kvantitatiivset uurimismeetodit ning töötas välja statistilise TNVO (edaspidi *SWOT*) analüüsi, mis on kirjutatud põhjalikum natukene hiljem all, et sellest vastavate järeldusteni jõuda.



Joonis 5. Küsimustiku vormi vastajate ettevõtte vanused.

Allikas: autori poolt koostatud

Kõikides ettevõtetes, keda küsitleti on olemas oma masinapark, milles on üks kuni 15 veokit. Transpordiettevõtete vanused on näha joonisel.[Joonis 5] Järgmistel joonistel on näha, kui vanad autod ja milliseid haagiseid kasutatakse.[Joonis 6 ja 7]



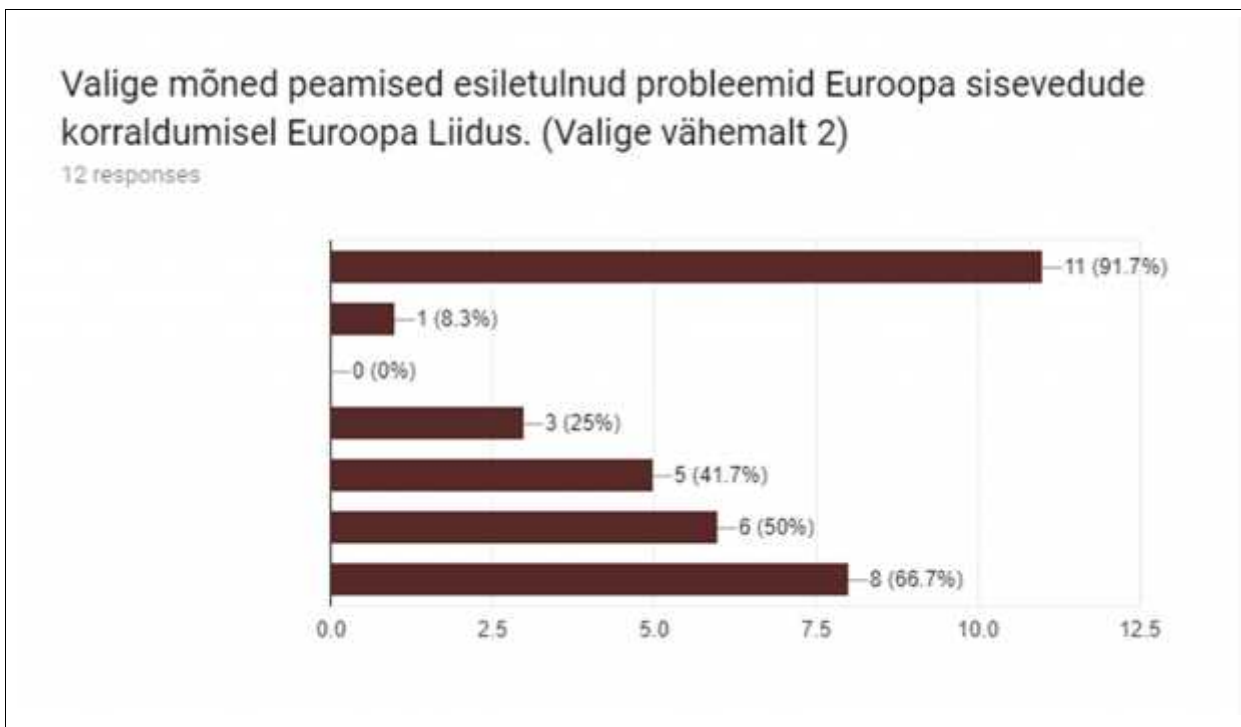
Joonis 6. Küsimustiku vormi vastajate ettevõtte veokite vanus.
Allikas: autori poolt koostatud

Skandaavias küsimustiku järgi kasutatakse rohkem veokeid millised on üle viie aasta vanad.[Joonis 6] Kõige levinum aga info diagrammi järgi on joonisel,[Joonis 7] kus on kasutuses kliendi oma haagised. Kuna enamus vastanuist transpordiettevõtete vedajaist töötavad Norra, Rootsi, Soome ja Saksamaa vahelistes vedudes, siis on seal vähem nõudeid *EURO* 4 ja 5 emissiooni vastu, millega seoses teemaksu hinnad on samasugused kui uutel *EURO* 6 veokitel.[33]



Joonis 7. Küsimustiku vormi vastajate ettevõtte kõige levinum haagiste kasutamine.
Allikas: autori poolt koostatud

Veel üks pluss on see, et liisingu koormus, ehk rahakulu pöördub ettevõttele kasumlikuks, sest autod on juba vanad ja väljaostetud. Seetõttu teenivadki rohkem kasumit ja tänu laenukoormuse vähesusele, ei koorma see ka ettevõtet, s.h veoki seismine kui juhtub mingi pikkale veninud remont või veokijuhtide puudus, mis oli ka üks kõige levinum probleem on järgmisel joonisel.



Joonis 8. Küsimustiku vormi vastajate ettevõtte kõige levinumad probleemid EL.
Allikas: autori poolt koostatud

Joonisel on näha, [Joonis 8] et 91,70% vastajaist valisid kõige suurema probleemina veokijuhtide leidmise. Vastuseks sain ka põhjenduse, et veokijuhtide keskmine vanus on 45-60 aastat. Noored aga ei soovi omandada veokijuhi ametit, mis tekitab veokijuhtide puuduse. Riik ei ole suutnud propageerida veokijuhtide ettevalmistamise vajadust. Juhi koolituse maksumus + kõigi dokumentide (kursused, õigused, sertifikaadid, kaardid) kättesaamine on väga kallis ja keegi ei soovi sellega tegeleda. Ettevalmistada uusi rekkajuhte keegi ettevõtjatest ei soovi samuti sellega tegeleda, sest poolikult ettevalmistatud isik ei täida ettevõtjate ootusi. Välistööjõu kasutamine aga on kallis, sest algselt tuleb nendele tagada kõrgem palk võrreldes kohalikega. Teise probleemina - 66,70% viitab joonisel sellele, et EL rakendatud uued seadused ei ole küllaldaselt läbi mõeldud ja nad ei sobi veokijuhtidele, sest nendel on tihti võimatu täita seaduse nõudeid hotellide kasutamise osas. Kolmas probleem on madal palgatase 50%, mis tekitab tegelikult veokijuhtide puuduse. Vanemad veokijuhid teavad juba sellest ning üritavad saada rohkem palka, kui ettevõtte võib seda endale lubada, kuna väga vähesed kliendid annavad piisavalt kuus kilomeetreid kõrgema hinna

eest. Neljas probleem, mis on 41,70%, on uute uute klientide leidmine, kelle poolt pakutav läbisõit annaks võimaluse maksta juhile konkurentsivõimelist palka. Kui vaadata turul, enam vähem kõiki ekspedeerimissettevõtteid, siis pakkuvad umbes sarnast hinda ja samaväärset kilometraaži. 90% klientidest maksavad teenuse eest läbisõidetud kilomeetrite alusel. Paljud ka valetavad rääkides, et nad annavad palju kilomeetreid kuus, kuid tuleb välja nende pakutud hinna eest, tegelikult antakse mitu tuhat kilomeetrit vähem kui oli lubatud.

Veokijuhtide vahetus tekitab samuti tihti peavalu, tänu veokijuhtide puudusele ja palga arvestuse korrale. Uurimise tulemusel on transpordiettevõtte *EL* sisevedajatena kõige levinum veokijuhtide vahetus kord kahe või enama kuu järel.

Uuringu käigus 30% vastanuist vedajatest on veendumusel, et see äri ei ole kasumlik. See võib juhtuda mitte turvalise või tugeva kliendi leidmisega, kes ei maksa hästi. Võib ka olla, et ei suutnud leida endale sobivat veokijuhti, aga ise kõiki ära teha ka ei jõua. Joonise järgi autor näeb, et see äri on kasulik, kui kõik toimub ja ettevõttes töötavad oma eriala professionaalid heade ja tugevate püsiklientidega. Kellel on enam veokeid, on autori arvamusel lihtsam hoida oma kulusid ja kasumeid balansis, kui väiksemaarvuliste veokitega vedajail.

3.2. SWOT analüüs

Saadud vastused ja arvamused läbiviidud küsimustike ja uurimuse kohta saab teha *SWOT*-analüüsi, mis on kasulik viis oma tugevuste ja nõrkade seoste mõistmiseks ning nii avatud võimaluste kui ka ähvardavate nähtuste tuvastamiseks. Muidugi arvestades ka üldtakistusi, ohtusid, riske, millised puudutavad kõiki nii suurte-, kui väikeste ettevõtjate vedajaid. Analüüsi järgi, *RT* hetkeseisu alusel, võime üritada hinnata ja analüüsida olukorra nii tugevaid, kui nõrku külgi, millised on esile toodud joonisel.[Joonis 9]

SWOT analüüs	
Sisemine analüüs	
Tugevused	Nõrkused
1) individuaalne lähenemine ja alatine probleemi lahendamise; 2) hea kasum, mis sõltub tugevast kliendist ja vedaja professionaalsusest; 3) uued võimalused arenemiseks; 4) hea suhe püsikliendiga; 5) olemas-olev tegutsev struktuur, oma soodustustega.	1) vähe spetsialiste ehk veokijuhte; 2) veokitega tulenevad kulud; 3) kõrge laenukoormus; 4) vajalik omadasuuremat hulka kapitali masina pargi suurendamiseks; 5) trahvide saamine.
Väline analüüs	
Võimalused	Ähvardused
1) süvendada koostööd teiste tugevamate püsiklientidega; 2) tõsta motivatsiooni enesearendamiseks; 3) uuemad, innovaatilisemad ja ekonomisemad veokid; 4) teenida head kasumit; 5) vajadusel muuta struktuuri kasulikumaks	1) veokijuhtide kaotus ja uute leidmise probleem; 2) veokite suured hoolduskulud; 3) trahvide saamine; 4) raske on leida konkurendivõimelist klienti; 5) palju konkurente..

Joonis 9. SWOT analüüs.

Allikas: Queensland Government, (2018), „Example SWOT analysis“. Autori poolt koostatud.[35]

Eespool toodud SWOT-analüüsi ja igat kategooriat saab veelgi laiendada. Seejärel saab RT ettevõtte juba hakata hindama tulemusi, et otsustada: kas nad saavad kasutada oma tugevusi, ja samuti ka võimalusi, et hakkata edasi arendama, ehk rakendama midagi innovaatilist. Pärast tulemuste hindamist, võib ainult RT esimees otsustada, kas nõrkade külgede ja ohtudega tuleb tegeleda, enne kui nad suudavad midagi halvemaks muuta või võimaluste korral tõstatada paremaks oma tööstruktuuri. Muidu praegune tööstruktuur pole küll halb, sest alati on ikkagi olemas suund, kuhu saaks veel ettevõtetlust edasi arendada.

3.3. Järeldused ja ettepanekud

Oma riskide maandamiseks võib kasutada RT riski siirdamist. Riski siirdamise korral antakse riski juhtimisega seotud vastutus osaliselt või täielikult üle kolmandale osapoolle. Üheks võimaluseks siin on allvedajate kasutamine, ehk võtta endale allvedajaid enda püsikliendi jaoks. Samas jääb vastutus lõpptulemuse eest siiski RT projektijuhile ja seetõttu on oluline, et allvedajad oleksid hoolikalt valitud. RT esimees püüdis pakkuda transpordiettevõtetele töö allvedajaks, ainult

siinamaani pole suudetud leida. Muidugi oleks parem, kui nad on kogemustega vedajad, kuna saab kergemini tõsta töökvaliteeti ja tulemuslikkust. Oht on, et vähekogenud vedajad ja nende töötajad võivad olla oma hinnangutes liiga optimistlikud ja töökvaliteeti rikkuda, mis võib tekitada enda püsikliendiga halbu suhteid ja lõppude-lõpuks üldse neid kaotada.

RT esimehele oli pakutud ka teised variandid, töötades näiteks ekspediteerimise konsortsiumidega nagu *DSV – Global Transport and Logistic* ettevõttega (edaspidi *DSV*) ja *DHL Logistics Group* (edaspidi *DHL*) peaaegu ükskõik mis marsruutidega.[14] Tänu läbiviidud uuringule autor sai teada, et kõige levinumad marsruudid on Rootsi, Soome ja Saksamaale. Veokid ei pea olema uued, ainult kindlasti on parem kui juba on nad soetatud, et maandada vähemalt remondi kulud, kütuse väiksem tarbimine ja Saksamaal ka teemaksud, mis on tagatud *EURO* emissioon klassidega.[33] Kui vaadata *DSV* ekspediteerimis ettevõtte pakumisi ja *DHL* omasid, milliseid autor sai *RT* ja teiste vedajate esimeeste poolt. Hinnad on suhteliselt võrdsed. Plussiks on see, et on võimalus kasutada nende poolhaagiseid, millega automaatselt *RT* vähendab enda kulusid, mis tekkivad lisaks veel poolhaagistega. Muidugi enda poolhaagised saab ka rendile anda, mis tooks lisa kasumit. Ainult sellises olukorras püsikliente leida ei ole lihtne asi, kuid mitte võimatu. Kuna töötades teistes riikides ja kasutades nende marsruute, ettevõtte maandab riske, sellega näiteks Inglismaal, kus võidakse määrata trahve immigrantide võimaliku sattumisel veokile .

DSV näiteks pakub vedudel Rootsi ja Saksamaa vahel hinda kilomeetri kohta 0,84 eurot + teemaksud ja *DHL* sarnaselt 0,84 eurot sama marsruudiga oma poolhaagistega. Kilomeetrid, mis läbivad mitte rohkem kui 9500 km kuus klient kahjuks ei pakku. Tabelis on juba ära toodud *RT* kulud,[Tabel 3] et välja arvutada ettevõtte kuu kasumit. Keskmiselt, kui mitte arvestada teemaksusid ja poolhaagiste kulusid, mis toovad juba välja arvestatult *RT* esimehega iga kilomeetri hinnaks 0,10 eurot kulu. Seega hinnad saavad olema põhiliselt võrdsed 0,84 eurot iga sõidetud kilomeetri kohta. Maandades riske poolhaagistega ja näiteks immigrantide eest saadud võimalikku trahvi, väheneb kuu kilometraaž ja suureneb kütuse hind nendes riikides, eriti Rootsis.[33,14] Mis lõppkokkuvõttes ei too mingit kasumi suurendamist.

Kasutades *RT* aruandest kasumi andmeid, [Lisa 5] ja maininud esimehega puhaskasumit aastal 2015, võime prognoosida järgmisteks aastateks *RT* ettevõtte kasumit tabelis.[Tabel 4] Juhul, kui *RT* esimees jääb töötama sama *UKI* kliendiga ja ei soovi suurendada iga aastaselt enda masinaparki, vähemalt ühe veoki lisamisega ja riskide suurendamisega.

Tabel 4. Royal Tiger OÜ aasta puhas kasum viieks aastaks

Aasta	Aruandeaasta puhaskasum
2015	1896.00
2016	3409.00
2017	12845.00
2018	6050.00
2019	7434.67
2020	8776.56
2021	7420.41
2022	7877.21

Allikas: Autori arvutused[14]

Tabelist on näha, et hetkeseisuga *RT* ettevõtte on suutnud olla jätkusuutlik eelmiste raskete aastate jooksul, nüüd aga on õigel teel ja hoiab oma kasumit ühel tasandil. Ettevõtte on suutnud õppida ja käsitlema nii riske kui ohtusid ja hoidma neid stabiilsel tasemel. Ilma nendeta pole äri, inimesed ei saa ilma riske ja ohtu arvestamata tegutseda äri, ainult alati võid neid maandada, saada kogemusi ja liikuda edasi. Teatatud analüüsi tegemisel selles töös näitas autor, et *EL* sisevedu ei ole nii lihtne ja on probleemaatiline. Alati on olemas kuhu veel edasi areneda, katsetada teisi marsruute, teha enda transpordiettevõttele vajalikud parandused, ühtlasi leiada uued ja tugevamad kliendid, kes annaksid hea kuu läbisõidetud kilometraaži ja konkurentsivõimelise hinna eest. Kahjuks tihti ei ole võimalik nii kiiresti muudatusi sisse viia.

KOKKUVÕTE

Royal Tiger OÜ on nüüd pikaajalise kogemusega transpordiettevõtte, kes teostab juba edukamalt Euroopa sisevedusid. Üheks eesmärgiks lõputöös oli - väljaselgitada, kuidas on sisevedusid korraldatud Euroopa Liidus, sest see äritegevusest riskivaba ja ohutu maanteetranspordiga tegelema hakkanud väikeettevõtte Royal Tiger OÜ, siiski algul seda veel ei suutnud olla. Teiseks, oli ka seatud eesmärgiks - kaardistada Euroopa Liidus sisevedudega kaasnevad probleemid ja kitsaskohad ning saadud tulemuste põhjal, hinnata võimalusi ettevõtte Royal Tiger OÜ töö efektiivsemaks korraldamist. Olles viimased 6 aastat seotud Euroopa Liidus maanteetranspordi tegevusega, võib ettevõtte Royal Tiger OÜ autor kinnitada, et see aeg on olnud pidevate muutuste aeg transporditurul, millest on saadud palju uusi ja otstarbekaid kogemusi. See on olnud väikeettevõttes Royal Tiger OÜ ka mitte ainult pidev ja pingerikas õpitu omandamise, selle ülevõtmise ja rakendamise aeg, mis on tänaseks hakkanud vilja kandma.

Kvantitatiivse uuringu tulemusena selgus, et Euroopa Liidus sisevedude teostamine aastal 2016. on ettevõttele Royal Tiger OÜ tekitanud liialt vähese kasumi, aga aastal 2017. andis tulemuseks peaaegu viis korda suurema kasumi. Prognoosimisel järgmisteks aastateks, keskmine kasum isegi stabiliseerus. Siit võib järeldada, et tegeledes nende probleemidega sõltuvalt aastast ja etteantud töö marsruutidest, võib igaaastane tulemus kardinaalselt muutuda nii positiivseks, kui ka negatiivseks. Lõputöö autori peamine järeldus on see, et Euroopa Liidus sisevedude korraldamine antud analüüsi põhjal ei olegi ettevõttele nii väga tasuv, kui seda on Royal Tiger OÜ esimees ise arvanud. Transpordisektoris on maksetähtajad 30-60 päeva, mis tähendab seda, et ettevõttel ei ole piisavalt vabu käibevarasid, mida kasutada vajadusel kuluarvete tasumiseks.

Eesti vedajatel on tulnud palju pingutada, et pidevalt viia oma tegevus vastavusse erinevate majanduspoliitiliste keskkondadega ning nendes toimivate trendidega. Kuna eelmise sajandi lõpus oli Venemaa Eestile tähtsaim väliskaubanduse partner, pidid paljud vedude teostajad 1998. aasta Venemaa majanduskriisi oludes liikuma uutele turgudele Skandinaaviasse või Lääne-Euroopasse. Euroopas oli endiselt tendents järjest suurenevale tarbimisele, mis läbi suurenevate kaubamahtude

kajastus vedude rohkuses. Vedajatest oli reeglina isegi puudus, nüüdsel ajahetkel aga on juba tekkinud puudus veokijuhtidest.

Liisingu tingimused muutusid järjest soodsamateks ja lihtsamateks, ainult tänu mitte suure klientide hinna ja kuu kilometraažiga, liisingu koormus ikkagi raskelt mõjutab transpordiettevõtete tegevust. Läbi kõrgendatud palga on saadud rohkem pakkumisi veokijuhi ametikohale, mis soodustab transpordiettevõtte aktiivsemat tegevust. Transpordivahendite rohkus tingis veokijuhtide defitsiidi, mille tulemusena kaugsõiduveokijuhtide palgad muutsid ettevõtete napi kasumi teataval määral kõrgemaks. Kaugsõiduveokijuhi amet muutus ihaldusväärseks ning kogemusteta ja mitteprofessionaalsete autojuhtide tööle saamine oli vaid telefonikõne kaugusel. See tõi kaasa transporditeenuse kvaliteedi langemise. Autode rohkus tekitas konkurentsi, mis hoidis hindu teataval tasemel, kus transpordiettevõtted suudaks olla vaid jätkusuutlikud. Kuna autojuhi palk ja kütus on vedajaettevõttele suurimad kulud, võitsid ettevõtte tegevusest tihtipeale vaid veokijuht ja kütuse ettevõtte.

Väiksemate juhtumite korral veab ettevõtte ennast aja jooksul välja, kuid mastaapsem juhtum võib väikeettevõtte nagu Royal Tiger OÜ eksistentsi lõpetada päeva pealt. Olles 24h/7 igapäevaselt ratastel kaubaga, jääb alati tõenäosus erinevateks ettenägematuteks juhtumiteks, milleks on põhiliselt:

- 1) avariid ja vara hävimine, millest tulenevad kindlustusfirmade poolt pikalevenivate juhtumite menetlused;
- 2) kliendi kauba hävimine varguse tagajärjel;
- 3) kulukad veovahendite remondid;
- 4) ohud illegaalsete immigrantide tahtmatuks vedamiseks Inglismaale.

Autor peab vajalikuks tuua esile ka mõned ettepanekud, et ei tohi jääda kohe lõplikult uskuma potentsiaalse koostööpartneri näilisest heast käekäigust, vaid tuleb esmalt selgusele jõuda kliendi maksevõimes ja võimalustes, et saaks taotleda temalt veoste eest õiglast hinnatõusu. Maanteetranspordiga ei ole võimalik tegeleda täielikult riskivabalt. Õpetlikuks olgu see, et isegi pikaajaliste traditsioonidega Euroopa suurettevõtted võivad pankrotistuda. Küsimus seisneb just õigeaegses riskide maandamise ennetamises, mis saab alguse ikkagi inimfaktorist. Selleks Royal Tiger OÜ tunnistab kohustust saata töölahetusse parimatest parim töötaja-veokijuht, kuid veokijuhtide valik pole viimase kuue aasta jooksul kunagi olnud suur, mis on siiski taganud

töökvaliteedi hüppelise tõusu. Kui veel paar aastat tagasi seisid veokid juhi puuduse tõttu, siis nüüd seisavad veokid platsil tööpuuduse tõttu, et mitte rahulduda pakutava ebanormaalse hinnaga.

Autor on jõudnud seisukohale, et veoki seisak ilma juhita on mõnel juhul ettevõttele odavam, kui ebakompetentse ja mittekuuleka veokijuhi palkamine. Autor kinnitab hüpoteesi paikapidevust, et Euroopa Liidus maanteetranspordiga sisevedudel tegelevad väikeettevõtted, seal hulgas Royal Tiger OÜ töökorraldamine on seotud teatavate ohtude ja riskidega.

SUMMARY

PERFORMING INTERNAT TRANSPORTATION IN THE EUROPEAN UNION ON THE EXAMPLE OF ROYAL TIGER LCC

Edvard Žigalin

The analysis conducted in this work has interpreted the activities of road transport regarding internal transport organisation on the example of the Estonian small company Royal Tiger LCC in the European Union, which is directly related to foreign economy activities. The small enterprise has been active on the internal transportation market since 2011. Starting from 2013, it has managed to continue in rather tight competition conditions mainly in internal transport with other more powerful European Union member states.

On an everyday basis in a tight work environment, the truck drivers of Royal Tiger LCC have been purposefully taught the legislative requirements on internal road transport in the European Union, how it is organised in the small company, considering the specifics of the activity in European Union countries and a dignified attitude to conducting work tasks. On the example of the small enterprise Royal Tiger LCC, they have been explained various risks and the related dangers in European internal road transport, what are the trends and possible changes, what has to be followed to be a real professional at your workplace, which benefits both the small enterprise and the employees themselves.

In the methodology of this work, it has been pointed out how to map the problems and shortcomings related to European Union internal transport; based on these results it has been possible to purposefully evaluate the possibilities of making the work of Royal Tiger LCC even more efficient. Having been related to the activity of Royal Tiger LCC regarding European Union road transport for the last six years, the author can confirm that these years have been rather tense on the transportation market and it has been a time of constant changes, to which we have needed

to react daily in every situation, which would influence the vitality and further development of the small company.

KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

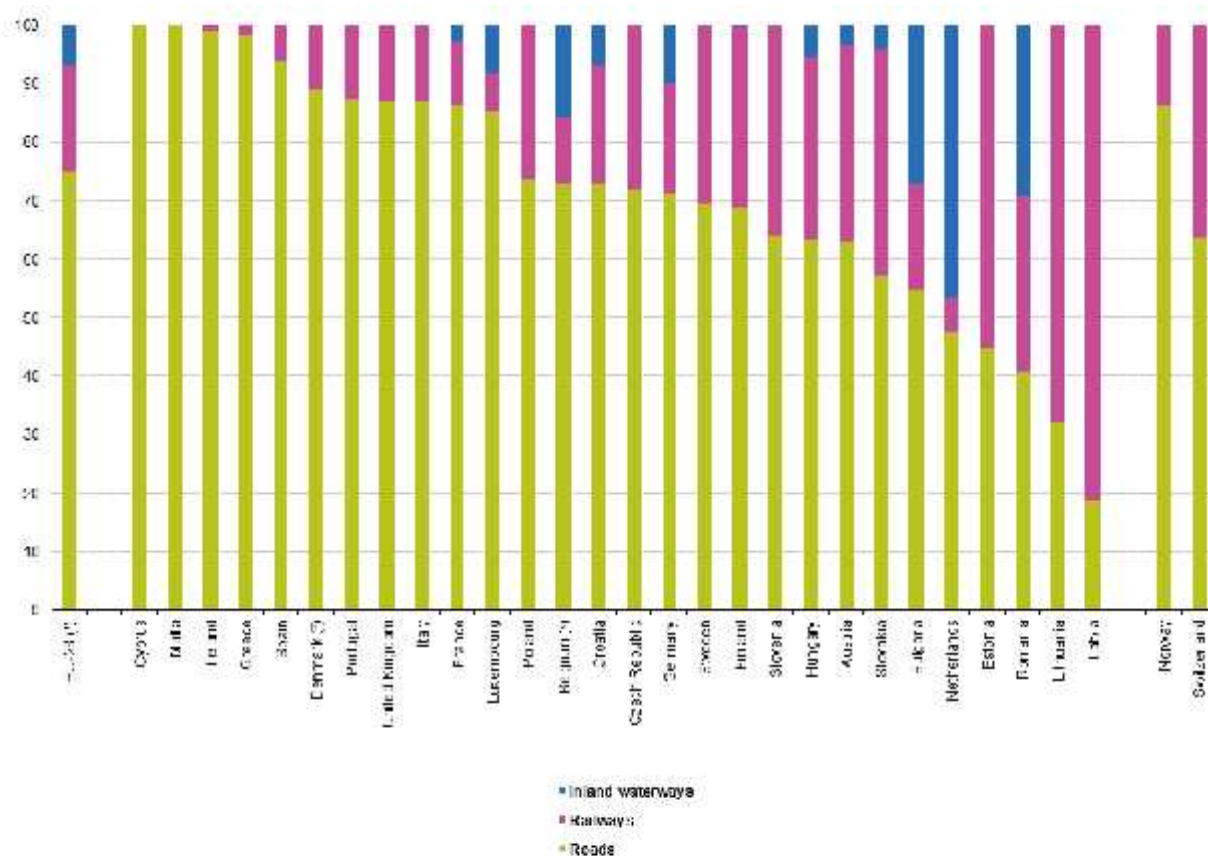
- 1) Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon kodulehekülg.
<http://www.eraa.ee/>
ERAA uudis, (27.03.2017), “Saksamaa keelab nädalase puhkeaja veetmise kabiinis“.
<http://eraa.ee/?op=news&id=2166>
Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon kodulehekülg, (2014), “CEMT veolubade kasutamise juhend”.
<http://www.eraa.ee/?op=body&id=717>
Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon kodulehekülg, (2018), “Veotingimused”.
http://www.eraa.ee/php/vt_index2012.php
- 2) Euroopa Liidu Kaubavedu Statistika.
http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics
- 3) HomeOffice UK kodulehekülg.
<https://www.gov.uk/government/organisations/home-office>
- 4) United Nations Economic Commission for Europe, (29.01.1968) „The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)“.
http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html
- 5) Truckstop News UK Kodulehekülg
<https://truckingmag.co.uk/news/>
- 6) Truckstop News UK. (08.02.2018) *Running a small transport business „Detrimental to Physical Health“*
<https://truckingmag.co.uk/news/running-a-small-transport-business-detrimental-to-physical-health-running-a-small-transport-business-detrimental-to-physical-health/>
- 7) ERGO Insurance SE Kodulehekülg. Veosekindlustus.
<https://www.ergo.ee/arikliendile/veosekindlustus-1>
- 8) (1.aprill 2017) Prantsusmaal A1 tõendi kohustus.
<https://www.sotsiaalkindlustusamet.ee/et/sotsiaalkindlustus-euroopa-liidus#Kuidas%20taotled%20A1%20t%C3%B5endit>

- 9) Alan McKinnon (08,09,2010). *European Freight Transport Statistics: Limitations, Misinterpretations and Aspirations*.
http://www.acea.be/uploads/publications/SAG_15_European_Freight_Transport_Statistic_s.pdf
- 10) Department for Transport, (01,04,2014). *HGV road user levy „Details of how to pay the HGV road user levy and background information on the levy.“*
<https://www.gov.uk/government/collections/hgv-road-user-levy>
- 11) UK Local News. Councillor Sean Holden, (06,02,2018). „Lorry drivers ruining lives says Councillor“
<https://www.returnloads.net/news/lorry-drivers-ruining-lives/>
- 12) Maanteeamet kodulehekül, (2018),
<https://www.mnt.ee/et>
- 13) John Manners-Bell, (2014). *Supply Chain Risk “Understanding Emerging Threats to Global Supply Chains“*.
- 14) Väljavõte ettevõtte kommunikatsioonist.
- 15) Arco Transport OÜ, “Kodulehekül – kasulik teada”, (03,04,2018).
<https://www.arcotransport.ee/kasulik-teada>
- 16) Christina Ratcliff, (02,2018), „Euroopa Liidu teabelehed“,
http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/et/displayFtu.html?ftuId=FTU_3.4.1.html
- 17) Birjo Must, (20.11.2013), „Vedajad ootavad kliendilt kauba hoolsamat pakendamist“
<http://www.logistikauudised.ee/uudised/2013/11/20/vedajad-ootavad-kliendilt-kauba-hoolsamat-pakendamist>
- 18) Mariliis Pinn, (05.11.2008), „DHL tahab miljon tonni kaupa autodelt rööbastele panna“
<http://www.logistikauudised.ee/uudised/2008/11/05/dhl-tahab-miljon-tonni-kaupa-autodelt-roobastele-panna>
- 19) Birjo Must, (20.11.2013), „Vedajad ootavad kliendilt kauba hoolsamat pakendamist“
<http://www.logistikauudised.ee/uudised/2013/11/20/vedajad-ootavad-kliendilt-kauba-hoolsamat-pakendamist>
- 20) Andres Juhkam, (20.11.2002), „Finantsriskid ettevõtetele, kas oht või võimalus?“
<https://www.aripaev.ee/uudised/2002/11/19/finantsriskid-ettevotetele-kas-oht-voi-voimalus>
- 21) Ecofleet OÜ, (2018), „GPS jälgimissüsteemi kodulehekül“
<https://ecofleet.com/et?lang=et>
- 22) Lenno Pöder, (2018) „Sõidumeerikud: analoog-, elektrooniline- ja digitaalne“

- <https://www.ametikoolitus.ee/koolitus/soidumeerikud-analoog-elektrooniline-ja-digitaalne/>
- 23) *European Union Law*, (17.10.2007), „White paper: European transport policy for 2010“
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=legissum:l24007>
- 24) Ain Kiisler, (2011) „Logistika ja Tarneahela Juhtimine“
- 25) Valge Raamat, Brüssel, (28.3.2011) „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“
<https://www.mkm.ee>
- 26) Nicholas. J. Garber, Lester. A. Hoel, (2015, 2009) “Traffic & Highway Engineering” - *Mason: Cengage Learning*.
- 27) *The Institute of Risk Management*, (2002) „A Risk Management Standard“
- 28) *International Road Transport Union*, (2018) “Road Freight Transport”.
<https://www.iru.org/who-we-are/about-mobility/trucks#>
- 29) Swedbank AS, (2018), „Faktoringuaruande“.
<https://www.swedbank.ee/business/finance/trade/factoring/start>
- 30) Euroopa Liit, (2018), „ELi institutsioonide juhid“.
https://europa.eu/european-union/about-eu/presidents_et
- 31) Grant Thornton Baltic OÜ (2018), „Riskijuhtimine - kellele ja milleks?“
<http://www.siseaudiitor.ee/riskijuhtimine-kellele-ja-milleks/>
- 32) Jaana Liigand, (2005), „Ettevõtte riskid – äratundmine ja maandamine.“ - Äripäeva Kirjastus.
- 33) *The AS24 Network Company*, (2018), „AS 24’S TOLL OFFER IS SPECIFICALLY DESIGNED FOR HGVS“
<https://www.as24.com/en/offers/tolls>
- 34) Vabariigi Valitsus, (Vastu võetud 20.02.2001), “Mootorsõidukijahi sõidu- ja puhkeaja kestuse ning arvestuse kord“.
<https://www.riigiteataja.ee/akt/26860>
- Riigikogu, (Vastu võetud 18.10.2000), “ Raskeveokimaksu seadus“.
<https://www.riigiteataja.ee/akt/130122011026>
- Vabariigi Valitsus, (Vastu võetud 01.08.1993) „Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR)“
<https://www.riigiteataja.ee/akt/13037042>
- 35) *Queensland Government*, (2018), „Example SWOT analysis“
<https://www.business.qld.gov.au/starting-business/planning/market-customer-research/swot-analysis/example>

LISAD

Lisa 1. Euroopa Liidu maanteevedude statistika



Note: excluding pipelines. Cyprus and Malta: railways not applicable.

(*) Includes rail transport estimates for Belgium and does not include road freight transport for Malta (which is negligible).

(**) Rail transport is based on quarterly data and may be slightly underestimated.

(†) Estimates.

Source: Eurostat, (online data codes: rail, co, bsp, road, q, la, lull and road, q, ca, c) and Eurostat estimates.

Allikas: Euroopa Liidu maanteevedude statistika. (04.2017).[2]

Lisa 2. RT ja UKI leping

UKI EXPRESS TRANSPORT

Payment terms & Conditions

Domestic / UK Haulage

Payments for all transport done within the United Kingdom are **30 days** from the receipt of POD and Invoice, after which time weekly payment terms are available so long as the invoice are received weekly, including the correct paperwork including the UKI unique invoicing reference number and without any shortage or damage, preferential payment terms for UK Work can be arranged with negotiation. We retain the right to offset all monies owed to UKI Express Transport by hauliers or customers.

European Haulage

Payments for all transport done throughout Europe are paid **30 days** from the day we receive a clean CMR consignment note and invoice including the UKI unique invoicing reference number.

Preferential Payments Terms


Preferential payment terms for UK & European work can be reduced to **14 days** from the receipt of clean POD or CMR consignment note and invoice including the UKI unique invoicing reference number. All invoices will be paid minus a **3.5%** reduction of the full invoice amount.

The company will hold the final invoice for 30days from the day we receive a clean CMR consignment note and invoice. All remaining monies that are owed to the company by the sub-contractor shall be deducted from this last invoice.

Agreement

We have read and understood the above terms and conditions and agree to abide by the contract here in writing.

Company ...Royal Tiger OÜ Name ...Edvard Žigalin.

Signature  Date ...28.05.2013.....

3

Lisa 3. Töösise vastutus ja eeskiri

Täieliku individuaalse materiaalse vastutuse leping ja eeskiri

Tallinn 05.2018.a.

OÜ Royal Tiger kuuluva sõiduki ja autojuht-ekspediitori poolt veetavate materiaalsete väärtuste säilimise tagamiseks sõlmisid OÜ Royal Tiger, Juhatus liige (isikukood) isikus, edaspidi nimetatud Osaihing ning töötaja, edaspidi nimetatud Töötaja, käesoleva lepingu alljärgnevas:

Töötaja, kes töötab autojuht-ekspediitorina, mis on vahetult seotud materiaalsete väärtuste veoga autotranspordiga ja ekspedeerimisega, võtab endale täielikku materiaalse vastutuse temale Osaihingu poolt tööks antud sõiduki ja veol materiaalsete väärtuste (edaspidi koorma) säilimise tagamata jätmise eest ja seoses sellega kohustub:

- hoolikult suhtuma sõidukisse ja koormasse, rakendama abinõusid kahju vältimiseks;
- õigeaegselt teatama Osaihingu administratsioonile kõigist asjaoludest, mis ähvardavad temale usaldatud sõiduki ja koorma säilimist;
- võtma osa temale usaldatud sõiduki ja koorma inventeerimisest;
- pidama arvestust ning kehtestatud korras koostama ja esitama aruandeid temale usaldatud sõiduki ja koorma kohta.

2. Osaihing kohustub:

- looma Töötajale tingimused, mis on vajalikud normaalseks tööks ja talle usaldatud sõiduki ja koorma säilimise tagamiseks;
- tutvustama Töötajale seadusandlust tööliste ja teenistujate materiaalse vastutuse kohta Osaihingule tekitatud kahju eest, samuti talle antud sõiduki ja koorma hoidmise, vastuvõtu, väljaandmise, kasutamise juhendid, normatiive ja eeskirju;
- kehtestatud korras inventeerima sõidukit ja koormat.

3. Kui Töötaja süü tõttu ei ole tagatud talle usaldatud sõiduki ja koorma säilimist, siis määratakse Osaihingule tekitatud kahju suurus ja selle hüvitamine kindlaks vastavalt seadusandlusele.

4. Töötaja ei kanna materiaalselt vastutust, kui ta ei ole kahju tekitamises süüdi.

5. Käesoleva lepingu kehtivus laieneb kogu ajavahemikule, mil Töötaja töötab talle usaldatud sõiduki ja koormaga.

Lisa 3 järg 1

6. Käesolev leping on koostatud kahes eksemplaris, üks kummalegi poolele.
7. Töötaja kinnitab oma allkirjaga, et on käesoleva lepingu läbi lugenud ja sellest aru saanud ning on käesoleva lepingu tingimustega nõus.

TÖÖÜLESANDED

1. Täitma juhataja jt. tööandja esindajate seaduslikke korraldusi.
2. Tegema veoauto või muu temale kasutada antud tehnika hooldamist ja remonti, kui see ei ole korraldatud teisiti.
3. Tundma ja täitma töö- ja tuleohutuse nõudeid, pidama kinni liikluseeskirjadest ja veoauto tehasejuhendist.
4. Järgima töösisekorra nõudeid.
5. Ettenägematute takistuste korral pöörduma juhtkonna poole vajalike selgituste või juhenduse saamiseks.
6. Kontrollima enne veoauto väljasõitu selle tehnoseisundi vastavust LE-le ja tehasejuhendile.
7. Mitte välja sõitma veoautoga, kui pole eelnevalt saanud seadusega ettenähtud puhkeajaga, on haige või joobeseisundis.
8. Vältima looduskeskkonna saastamist.
9. Vastuvõtma laost kaupa vastavalt kaasnevate dokumentidele.
10. Kontrollima koorma pakkendi tervikklikkust.
11. Koorma transportimiseks vajalikku seadmete olemasolu, pealelaadimise tööde kontrollimine.
12. Ekspideerib koorma mahalaadimise sihtkohale, kindlustab vajalikku säilivuse korda ja nende säilivus transportimise ajal.
13. Annab üle mahalaadimis sihtkohale saabunud kaup ja vormistada vastuvõtmise – üleandmise dokumentatsioon.
14. Osaleb aktide ja teise dokumentide koostamisest kui ilmub kaupade puudujääk või kaupade rikknemine.

ÕIGUSED

Veoautojuhil on õigus:

1. Teha juhtkonnale ettepanekuid töö paremaks korraldamiseks.
2. Keelduda tööst, milleks ta ei ole välja õpetatud või töökaitsealast juhendust saanud.
3. Keelduda veoautoga väljasõidust, kui autobussi tehnoseisund ei vasta tehase ja EL nõuetele.

Lisa 3 järg 2

4. Nõuda sõidu katkestamist, kui autojuht ja teised võivad sattuda elu ja tervist ohustavatesse oludesse (nõuetele mittevastavad sõidutingimused ja juurdesõiduteed, töökorras mehhanismide puudumine jmt.).
5. Saada vajadusel täiendkoolitust.

VASTUTUS

Veoautojuht vastutab:

1. Käesoleva ametijuhendi täitmise eest tervikuna.
2. Temale usaldatud veoauto tehnilise korrasoleku eest.
3. Tööohutusnõuete, kaubaveo- ja liikluseeskirjade täitmise eest.
4. Materiaalne vastutus piirides, mis on määratud Eesti Vabariigi töö- ja tsiviilõiguses.

Lepingupoolte aadressid ja allkirjad:

Osäühing:

Juhatuse Esimees

Töötaja:

Autojuht - Ekspediitor

Lisa 4. RT bilanss 2016. ja 2017. aasta

VARAD/KÄIBEVARA

Kuupäev:	31.12.2016	31.12.2017
Raha ja pangakontod:	3 859	8 419
Nõuded ja ettemaksud:	20 903	53 033
Varud:	1 000	1 000
KÄIBEVARA KOKKU :	25 762	62 452

Allikas: Autori arvutused[14]

PÕHIVARA

Kuupäev:	31.12.2016	31.12.2017
Materiaalne põhivara	101 400	125 975
POHIVARA KOKKU :	101 400	125 975
VARAD KOKKU :	127 162	188 427

Allikas: Autori arvutused[14]

KOHUSTUSED JA OMAKAPITAL

Kuupäev:	31.12.2016	31.12.2017
Võlad ja ettemaksud	18 848	45 121
Laenukohustused	19 090	71 217
Lühiajalised kohustused kokku	37 938	116 338
Kokku pikaajalised kohustused	71 248	41 268
Kohustused kokku	109 186	157 606

Allikas: Autori arvutused[14]

OMAKAPITAL/OSAKAPITAL

Kuupäev:	31.12.2016	31.12.2017
Osakapital	12 556	12 556
Eelmiste perioodide jaotamata kasum	2 011	5 420
Aruandeaasta kasum	3 409	12 845
Omakapital kokku	17 976	30 822
KOHUSTUSED JA OMAKAPITAL KOKKU	127 162	188 427

Allikas: Autori arvutused[14]

Lisa 5. RT kasumiaruanne 2016. ja 2017. aasta

ÄRITULUD

Kuupäev:	31.12.2016	31.12.2017
Müügitulu:	125 051	193 456
Müüdnud materiaalsed põhivarad müügihinna:	-	4 008
ÄRITULUD KOKKU :	125 051	197 465

Allikas: Autori arvutused[14]

ARIKULUD

Kuupäev:	31.12.2016	31.12.2017
Transpordikulud:	104 951	141 244
Mitmesugused tegevuskulud:	7 566	45 495
Kulum:	9 240	8 025
Tööjõukulud	9 167	18 266
ARIKULUD KOKKU:	130 924	213 030
ARIKASUM (-KAHJUM):	5 873	15 566

Allikas: Autori arvutused[14]

FINANTSTULUD

Kuupäev:	31.12.2016	31.12.2017
Finantstulud ja -kulud:	9 282	28 411
FINANTSTULUD KOKKU:	9 282	28 411
ARUANDEAASTA PUHASKASUM:	3 409	12 845

Allikas: Autori arvutused[14]

Lisa 6. Küsimustiku vorm

Maanteetranspordi sisevedude korraldamine Euroopa Liidus.

Olen TTÜ kolmanda aasta tudeng ning oma lõputöös uurin väiksete transpordiettevõtete arvamused. Oma eesmärgini jõudmiseks olen koostanud järgmise küsimustiku. Küsimustiku täitmine võtab umbes 5 minutit. Palun vastata 1 nädala jooksul. Ette Täna des Teie abi eest!

* Required

1. Mitu aastat on Teie ettevõtte tegutsenud Euroopa Liidu (Euroopa) sisevedude teostamisega? *

- 1) 1 - 3 4 - 7 aastat 8 - 10 aastat Enam kui 10 aastat or aastat
- 2) 4 - 7 aastat
- 3) 8 - 10 aastat
- 4) Enam kui 10 aastat

2. Milliste EL riikide vahel Teie veoautod töötavad? (Loetlege)

Teie vastus

3. Mitu veokit on Teil pideval töös sisevedudel?

Teie vastus

4. Kui vanad veokid on Teil töös Euroopa sisevedudel? (Valige üks)

- 1) Kuni 3 aastat
- 2) 3 - 5 aastatel
- 3) 5 aastat ja vanemad veokid

5. Kas Te kasutate enda ettevõtte haagiseid või kliendi/ vahendaja omasid?

(Valige üks)

- 1) Endile kuuluv
- 2) Kliendile kuuluv
- 3) Mõlemad variandid

6. Kui sageli toimub üldjuhul Euroopa sisevedude teostamise autojuhi vahetus? (Valige üks)

- 1) Rohkem kui üks kord kuus
- 2) Kord kuus
- 3) Üks kord kahe või enama kuu jooksul
- 4) Muu

7. Valige mõned peamised esiletulnud probleemid Euroopa sisevedude korraldumisel Euroopa Liidus. (Valige vähemalt 2)

- 1) Veokijuhtide leidmine

Lisa 6 järg 1

- 2) Veoki tehnilise korrashoiu korraldamine
- 3) Olemasolevate veokijuhtide tööalase motivatsiooni tõstmine
- 4) Kliendi õigeaegne arvete maksmine
- 5) Uute klientide otsimine
- 6) Veokijuhtide palgatase
- 7) EL uued seadused (näiteks 45h paus hotellis)

8. Palun kommenteerige Teie vaatenurgast eelmises küsimuses ära märgitud kahe peamise probleemi võimalikke lahendusi?

Teie vastus

9. Kas näete oma ettevõtte tegevuse vaatenurgas Euroopa sisevedude toetamist kui perspektiivset tegevussuunda?

- 1) Jah
- 2) Ei

10. Kui soovite käesoleval teemal jagada mõtteid või kommentaare, tehke seda palun alljärgnevalt:

Teie vastus

SUBMIT

Allikas: Autori poolt koostatud