

Lõputöö pealkiri: Konteineriveo logistilised lahendused Aasia-Euroopa suunal

Bakalaureusetöö

Lõputöö autor: Sandra Sonets

Lõputöö juhendaja: Ain Kiisler

KOKKUVÕTE

Kaubavahetus Aasia ja Euroopa vahel on silmnähtavalt arenenud peale esimesekonteinteri rahvusvaheliselt toimunud vedu aastal 1966 – uuringud ja statistika näitavad, etkaubavahetus antud veosuunal on tõusutrendis.

Konteinervedusid teostatakse põhiliselraudtee- ja mereveotranspordiga. Kaubavoogude suurenemine nimetatud suunal onraudteetranspordi puhul aastast-aastasse kasvamas ja meretranspordiga seotud kaubamahtude arv on pigem langemas, kuid siiski positiivne. Just raudteetranspordis nähakse suurimat konkurenti praegusele rahvusvahelises kaubaveos domineerivale meretranspordile.

Raudteetranspordi puhul on populaarseimaks Euroopa-Aasia suunaliseks veovõimaluseks Trans Siberian raudtee. Antud raudteel pakuvad vedude teostust ekspedeerimisfirmad, kus veomahud on kasvavas trendis. Mereveotranspordis on põhiliseks veolahenduseks samal suunal kauba transportimine läbi Suessi kanali. Mereteel, mis läbib Põhja-Jäämerd, on tänapäeval merevedude teostamise mõistes konkurentsist välja jäämas – laevade läbiseilamine on selles piirkonnas kahanevas trendis, sest jääkatte paksus on laevade läbipääsemisel suureks takistuseks.

Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli selgitada välja konteinerisse paigutatud kaubaenimkasutatavad veoviisid Aasia ja Euroopa suunal. Oma töö eesmärgi saavutamiseks leidis autor kahele kliendile erinevaid konteineriveo teostamise lahendusi ja võrdles tulemusesaamiseks kliendile tähtsamaid tegureid – veoviiside kulused ja veoagapid – kahe erineva tarneklausli rakendamise teel. Saanud teadmisi teoreetilisest osast, koostas autor erinevaid veovõimalused tulenevalt kliendi tellimusest ja kasutas töö teoreetilise osa teadmisi töö praktilises osas.

Töös püstitatud uurimusküsimused olid järgnevad:

1. Millised on kõige enam kasutatavad transpordi viisid Aasia- Euroopa suunal ja miks?
2. Kuidas pakub raudtee antud veosuunal konkurentsi?

3. Kumba transpordi viisi on otstarbekam kasutada Aasia-Euroopa suunal?

Töö käigus leidis autor uurimisküsimustele järgnevad vastused:

1. Kõige enam kasutatav veoviis on meretransport mööda Suessi kanalit, mida pakub ka ekspedeerimisfirma Kühne Nagel AS. Nimetatud marsruut on populaarne sel lihtsal põhjusel, et sealsed veokulud on kõige madalamad ja veoaeg suhteliselt täpne. Autorile tuli suureks üllatuseks, et raudteetranspordis nähakse meretranspordile üpris suurt konkurenti.

2. Raudtee arendamise nimel nähakse Euroopas palju vaeva. Võrreldes varasemaga ei nähta raudteeveos liigselt palju peidetud kulusid ja lisanduvat ohtu, vaid töötatakse selle nimel, et leida võimalikult optimaalne raudtee lahendus Aasia-Euroopa suunal.

3. Kõige otstarbekam transpordiviis sõltub alati kliendi soovist. Küll aga leiavad ekspeerijad võimalikult palju erinevaid lahendusi nii veoaegade kui ka maksumuse poolel, et täita kliendi soove ja taht. Võib öelda, et ekspedeerimine toimib edukalt ainult siis, kui seda teostavad erihariduse, piisavate töökogemustega ja juhiomadust omavad oma ala spetsialistid. Eriliselt tähtis on ekspedeerimistöe puhul just töökogemus antud alal, sest erinevate veovõimaluste ja tarneahelate põhjalik tundmine annab võimaluse leida kiiremaid ja soodsamaid transpordiviise, mis ühilduksid kliendi soovidega.

Töö hüpoteesiks seadis autor järgnevad:

1. Kaubasaajat huvitab eelkõige transpordi odav hind, mis annab eelise Meretranspordile
 2. Raudteetranspordi kõige suuremaks plussiks on tema kiire veoaeg, kuid Shanghai-Tallinna suunal konkurentsivõimeline lahendus antud hetkel puudub,
 3. Üha enam on kasvamas kaubavedu raudteed kasutades. Raudteevedu on odavam õhustranspordist, kuid kallim meretranspordist ja seega on õige otstarbekam vedada raudteel kulutundlikku kaupa, mille puhul on tähtsaks faktoriks selle veoaeg.
- Käesoleva töö käigus leidis kinnitust vaid kolmas hüpotees, mida saab tõestada kunakaubamahud raudteel on kasvavas trendis. Tõestust selle väitele

saab autor tuua toetudes kahe kliendi kaubaveo statistikale lähtudes Kühne Nageli andmebaasist.

Hüpotees 1 antud lõputöö käigus kinnitust ei leidnud, kuna ei ole teada millise hinnapäringu pakkumise valiku kliendid tegid. Samas võib kspedeerimisfirma statistika järgi öelda, et suurimat rolli veoviisi üle otsustamisel kliendi aspektist hakkab aina enam mängima tarneaeg (lähtudes KN statistikast).

Samuti selgus töö käigus, et ka hüpotees 2 ei pea paika, sest raudteelahenduse puhul võidab klient koguni 26 päeva võrreldes meretranspordiga. Autor võib öelda, et töö eesmärgid said täidetud ning hüpoteeside kinnitused ja tagasilükkamised põhjendatud.