

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOLI

EESTI MEREAKADEEMIA

Merenduskeskus

Jevgeni Devoino

**KONTEINERVEDUDE TRANSIIDI VIIMASED MUUTUSED JA
SELLE MÕJUD ETTEVÕTE ILOGISTICS OÜ NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja: lektor Yrjö Saarinen

Tallinn 2017

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele,
olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Jevgeni Devoino

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 141433

Üliõpilase e-posti aadress: jevgeni.devoino@gmail.com

Juhendaja lektor Yrjö Saarinen:

Töö vastab magistritööle/bakalaureusetööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHEDITE JA MÕISTETE LOETELU	5
ABSTRAKT	6
SISSEJUHATUS	7
1. LOGISTIKA- JA TRANSIIDISEKTORI OLEMUS.....	9
1.1. Logistika- ja transiidisektor	9
1.2. Transiitkaupade veost läbi Eesti viimastel aastatel.....	11
2. KONTEINERVEDU	16
2.1. Konteineri mõiste ja tüübid.....	16
2.2. Maailma peamised konteinersadamad	17
2.3. Eesti peamised konteinersadamad	20
2.4. Konteinervedu raudteel.....	23
3. ETTEVÕTTE iLOGISTICS OÜ.....	25
3.1. Ettevõtte iLogistics OÜ lühitutvustus.....	25
3.2. iLogistics OÜ SWOT analüüs	27
3.3. iLogistics OÜ kaubavood 2016. aastal	28
4. ETTEVÕTE iLOGISTICS OÜ TRANSIITKONTEINERITE MAHU ANALÜÜS AASTATEL 2012-2017	30
4.1. Uuringu läbiviimise alused	30
4.2. Transiitkonteineri vedu iLogistics OÜ näitel.....	31
4.3. iLogistics OÜ transiitkonteinerite maht aastatel 2012-2017	33
4.3.1. iLogistics transiitkonteinerid 2012. aastal	33
4.3.2. iLogistics transiitkonteinerid 2013. aastal	34
4.3.3. iLogistics transiitkonteinerid 2014. aastal	35
4.3.4. iLogistics transiitkonteinerid 2015. aastal	36
4.3.5. iLogistics transiitkonteinerid 2016. aastal	37
4.3.6. iLogistics transiitkonteinerid 2017. aastal	38
4.4. iLogistics OÜ ja Eesti sadamate transiitkonteinerite mahtude muutuste võrdlus aastatel 2012-2016.....	39
4.5. iLogistics OÜ tegevjuhi intervjuu.....	41
5. JÄRELDUSED JA ETTEPANEKUD	43
KOKKUVÕTE	47
KASUTATUD KIRJANDUS	49

SUMMARY	51
LISAD	54
Lisa 1. Küsimused iLogistics OÜ ja Eesti transiidist	54

LÜHEDITE JA MÕISTETE LOETELU

TEU	TEU on lühend ingliskeelsest terminist <i>twenty-foot equivalent unit</i> ja vastab ühele 20-jalase konteineri mahutavusele.
FEU	FEU on lühend ingliskeelsest terminist <i>fourty-foot equivalent unit</i> ja vastab ühele 40-jalase konteineri mahutavusele. FEU = 2 TEU
SKP	SKP (sisemajanduse koguprodukt) on riigi elanikkonna majandusliku olukorra näitaja, mis kajastab toodetud kaupade ja teenuste koguväärtuse ja nende tootmisel vahetarbimiseks kulutatud kaupade ja teenuste väärtuse vahet.
3PL	Kolmanda osapoole logistika (3PL) on firma, mis pakub allhanke korral või „kolmanda osapoolena“ logistika teenuseid teisele firmale.
4PL	Neljanda osapoole logistika (4PL) on sõltumatu osapool, kes töötab koos ostjaga, et kujundada, rakendada ja hallata tarneahela lahendusi, mis vastaksid kliendi vajadustele.
FTL	Full Truck Load – täistreiler. Transpordiühik.
FCL	Full Container Load – täiskonteiner. Transpordiühik.

ABSTRAKT

Töö pealkiri: Konteinervedude transiidi viimased muutused ja selle mõjud ettevõtte iLogistics OÜ näitel

Lõputöö eesmärgiks on kirjeldada ja uurida lähemalt konteinervedude transiiti enne ja pärast transiidi languse perioodi ning välja selgitada missugusel määral mõjutab see keskmise suurusega ettevõtte iLogistics OÜ näitel. Eesmärgi saavutamiseks analüüsib autor riigi ja ettevõtte statistilised andmed. Töö uuriti nii kvalitatiivse kui ka kvantitatiivse meetodi abil.

Käesolev töö on jaotatud kaheks suuremaks osaks. Teoreetilises osas kõneldakse logistika- ja transiidisektori rollist Eesti majanduses, riigi transiitkaupade mahtudest, konteinerveo mõistest, maailma ja eesti peamistest konteinersadamatest. Praktilises osas räägitakse ettevõttest iLogistics OÜ ja selle kaubamahtudest, suurt tähelepanu pööratakse konteinervedu transiidile. Analüüsitud andmete põhjal autor koostab järeldused ja ettepanekud olukorra parandamiseks.

Võtmesõnad: transiit, konteinervedu, meretransport, logistika.

SISSEJUHATUS

Antud Lõputöö teema valiku aluseks sai autori kaheaastane töökogemus logistikavaldkonnas, kust on tulnud suur huvi teema vastu, kui ka soov välja selgitada, kuidas täpselt mõjuvad väliskaubanduse, nimelt transiidi, viimaste aastate kõikumised Eestis asutatud logistikaettevõtte iLogistics OÜ tegevusele. Lõputöö teema on hetkel aktuaalne, kuna Eesti transiidisektoriga käsitletud kaubamahud on pidevas languses aastast 2011, mis omakorda mõjutab Vabariigi sisemajanduse koguprodukti (SKP), tootmisettevõtteid, investeringuid ja majandust tervikuna. Aktuaalsust kinnitab ka see, et kogunes majandus- ja kommunikatsiooniministeriumis esmakordselt üle mitme aasta riiklik transiidikomisjon (Riiklik ... 2017).

Lõputöö eesmärgiks on kirjeldada ja uurida lähemalt konteinerivedude transiiti enne ja pärast transiidi languse perioodi ning välja selgitada missugusel määral mõjutab see keskmise suurusega ettevõtte iLogistics OÜ näitel. Antud lõputöö kirjutamisel autor määrab endale järgmiseid ülesandeid:

1. leida iLogistics OÜ transiitkonteinerite mahud aastatel 2012-2017,
2. analüüsida muutused ettevõtte konteinerivedu transiidis antud perioodil,
3. näidata ettevõtte transiitmahu muutustega seos riigi transiidi muutustega,
4. luua eeltoodud punktidele vastavad järeldused ja tuua ettepanekud välja.

Antud töös kasutatakse nii kvalitatiivseid kui ka kvantitatiivseid uurimismeetodeid. Tuginedes erinevate allikate analüüsimisele, ettevõtte faktide ja andmete uurimisele, intervjuuerides tegevjuhi ja tehes võrdlusanalüüsi Eestis toimuva situatsiooniga transiidisektoris autor teeb järeldused ja toob ettepanekud iLogistics OÜ jaoks. Allikatena autor kasutab erialakirjandust, viimastel aastatel ilmunud transiidisektori uudiseid ja artikleid.

Käesolev töö on jaotatud viieks sisuliseks osaks. Esimeses osas vaadeldakse Eesti logistika- ja transiidisektorit üldiselt ja uuritakse riigi transiidi olukorda viimastel aastatel sadamates ja raudteel. Järgmises osas räägitakse konteineriveost, maailma tipp-20 ja Eesti peamiste konteinersadamatest ja nende konteinermahtude viimastest muutustest. Samuti analüüsitakse Eesti raudteed läbitavaid transiitkonteinereid. Kolmandas osas keskendutakse

iLogistics OÜ ettevõtte iseloomustamisele. Neljandas osas analüüsitakse uuritava ettevõtte transiitkonteinerite mahud ja nende muutused aastatel 2012-2017 ja võrreldakse riigi transiitkonteinerite mahtude muudatustega. Lisaks tuuakse iLogistics OÜ tegevjuhi arvamust ettevõtte ja riigi transiidi olukorrast. Töö viimases osas autor teeb järeldused ja pakub lahendused olukorra parendamiseks.

1. LOGISTIKA- JA TRANSIIDISEKTORI OLEMUS

1.1. Logistika- ja transiidisektor

Väliskaubandus on ühe riigi kaubandussuhted teiste riikidega, mis hõlmavad kaupade liikumist kaubandustehingu osapoolte vahel. Peamised väliskaubandustehingud on import, eksport ja transiit. Impordi puhul kaupa ostetakse välismaalt ja veetakse ostja maale, ekspordi puhul on vastupidi, kaupa müüakse ostjale välismaalt väljaveoga müüja maalt. Transiit kujutab endast sama kaupade ostu-müügi, aga erinevalt impordist ja ekspordist kaupade vedu toimub kolmanda riigi territooriumi kaudu. Transiitkaubanduseks ei loeta kaupade liikumist laevadel läbi riigi territoriaal- või sisevett (Eidast 2007, 49).

Eestil on alati olnud asukoha poolest konkurentsivõimeline rahvusvahelistel transporditeenuste turgudel, seda eriti soodsa transiitkaubanduse teenindamisel. Tegelikult see on eelis, aga ei kindlusta, et transiitkaupade voog peab kindlasti liikuma läbi Eesti sadamaid ja teisi transporditeid. Kaupade ostjatele ja müüjatele on tavaliselt tähtis, et kaupade kohaletoimetamine oleks kiire, odav ja kvaliteetne, nimelt sellest mõlemad, nii ostjad kui ka müüjad, lähtuvad transpordimarsruudi valimisel. Infrastruktuuri areng transporditeenuste kiiruse ja kvaliteedi tõstmiseks jääb Eesti peamiseks eesmärgiks, samuti on ohutuse kindlustamine esiplaanil, aga paraku on hind liiga kõrge.

Selle aasta 14. veebruaril toimus Riigikogu majanduskomisjoni ja rahanduskomisjoni kohtumine transpordisektori ettevõtjatega, kus arutati riigi võimalusi logistika- ja transiidisektori olukorra parandamiseks (Varblane 2017). Kohtumisel leiti, et Eestit läbiv logistikaahel on kvaliteetne ja kiire, aga hind ei ole konkurentsivõimeline (Ibid.). Kõrge hinna üheks eelduseks on see, et tänapäeval on Baltikumis tihe konkurents ja võistlus kaubavoogude pärast, kuigi vajalik on hoopis koostöö valitsuste, ettevõtjate ja teiste transpordisektori osalejate vahel. Teiseks eelduseks on see, et tariifimäärad on kõrged, riik peab toetuma logistika- ja transiidisektori ettevõtjaid maksude alandamisega. Alles Ain Eidast kirjutab, et transiitvedude majandusedukuse aluseks on strateegiliste partnerite leidmine, infrastruktuuri kaasajastamine ja korrashoid ning innovaatilisuse ja ettevõtluse soodustamine. (2012, 22-23)

Lähtuvalt Eesti eripärast peamine transiitkaupade osa läbib Eestit raudteede ja sadamate kaudu. See ei tähenda, et õhu ja maanteetransport ei oma kaalu transiidis. Selle osalus on lihtsalt väiksem. Õhu transiiti kasutatakse harva, sest see on kulukas transpordiviis ja otstarbekas ainult väikemahuliste kaupade jaoks. Maanteetranspordi kohta võib öelda, et suurem osa eelnevast kaubamahust liigub nüüd mööda merd või raudteed. Statistikaameti andmetel veeti 2016. aastal Eesti sadamate kaudu ligi 33,5 miljonit tonni kaupa ja raudteed pidi 25,4 miljonit tonni — need on viimase kümnendi väikseimad näitajad (Pukk 2017). 2015. aastaga võrreldes vähenes kaubamaht sadamates 4% ja raudteel ligi kümnendiku (Ibid.). Üheks selle põhjuseks on asjaolu, et idapoolne kaubavahetus kukkus liiga järsult ja selle probleemile on raske leida kiiret lahendust. Teiseks kaubamahu vähenemise põhjuseks on see, et Venemaa hakkas rohkem kasutama transiitkaupade veoks omaenda sadamate (Ust-Luga, Primorski ja Sankt-Peterburi) teenuseid.

Mõned transpordisektori spetsialistid ütlevad, et Eesti transiit on ühekülgne ja ei muuda oma suunda. Autor arvab, et praegused kaubagrupid on ikkagi erinevad kümme aastat tagasi veetavatest kaupadest. Tol ajal veeti mööda Eestit sellised kaubagrupid nagu keemiatooted, nafta ja naftasaadused, kivisüsi jt. Ausalt öeldes suund oli ühesugune, kaupu transporditi läbi raudtee Venemaalt ja laaditi Eesti sadamates laevadele, kust nad sõitsid lääne poole. Tänapäevane pilt on muutunud. Nüüd veetakse läbi Eesti sadamaid ja raudteid lisaks naftatoodetele metsandustooteid, kaevandus- ja karjääritooteid, kivisütt enam ei veeta. Viimasel ajal Eesti transpordisektor teeb küll pingutusi, et tõsta põhja-lõuna suunalist transiiti, kus suurenes konteinerite vedu.

Sageli, eriti Venemaal, arvatakse, et Eesti majandus on olulisel määral sõltuv Venemaa transiidist (Lauri, 2010). Tegelikkus on midagi muud — kaubavedu Venemaa ja muu maailma vahel on küll oluliseks tuluallikaks Eestile (Ibid.). Siiski Eesti logistika- ja transiidisektoril on ka tähtis roll Eesti majanduses.

Tabel 1. Logistika- ja transiidisektori mõju Eesti majandusele aastal 2013

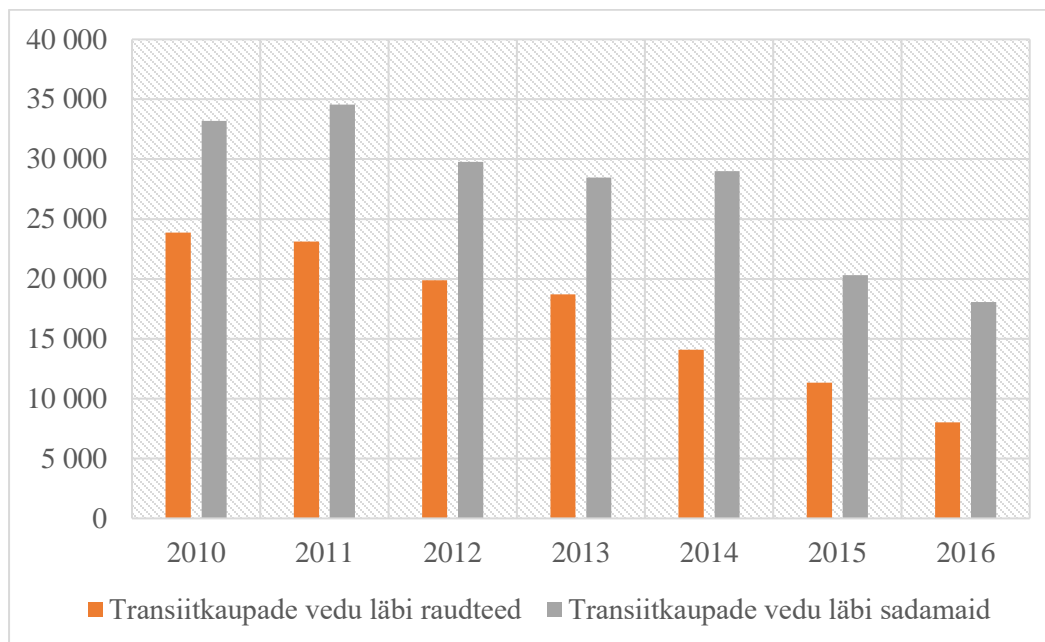
Sektor	Panus SKT-esse	Töökohaks	Panus riigieelarvesse aastas
Logistikasektor	ca 16% ehk 2,55 miljardit euro	ca 82 tuhandele inimesele	0,8 miljardit euro
Transiidisektor	ca 5,3% ehk €0,85 miljardit euro	ca 26 tuhandele inimesele	0,23 miljardit euro

Allikas: (Tender, Kalmer 2014)

Antud tabel on koostatud „Logistikasektori mõjuulatus Eesti majanduses“ uuringu andmete põhjal. See näitab täpselt, kuidas mõjutab logistika- ja transiidisektor Eesti majanduse mõningaid valdkondi. Mõlemad sektorid kokku panustasid Eesti Vabariigi sisemajanduse kogutoodangusse ligikaudu 3,4 miljardit eurot, mis oli 21.3% kogu SKT-st. Antud sektorid genereerisid otseselt ja kaudselt töökohti rohkem kui 100 tuhandele inimesele, mis koostas umbes 7% Eestis elavast rahvast. Samuti panustas logistika- ja transiidisektor kokku erinevate väljamaksude näol umbes ühe miljardi euro Eesti riigieelarvesse, see oli ligikaudu kaheksandik 2013. aasta eelarvest. Sellest on näha, et logistika- ja transiidisektori ettevõtete osalus on väga tulukas Eesti majandusele ja nende tähtsus ei ole ülehinnatud.

1.2. Transiitkaupade veost läbi Eesti viimastel aastatel

Lähtuvalt Eesti eripärast käsitleb autor oma töös transiitkaupade vedu raudtee- ja sadamapõhisena. Eesti transiidile on iseloomulik multimodaalne veoahel, täpsemalt vaadeldes kõige tihedam veoskeem on rong-laev või laev-rong. Tegelikult selline mudel on tüüpiline ka meie naaberriikide hulgas, nii Läti ja Soome esimeseks transiidilüliks on vedu läbi raudteede sadamatesse, kus kaupu laaditakse laevadele ja veetakse laiali.



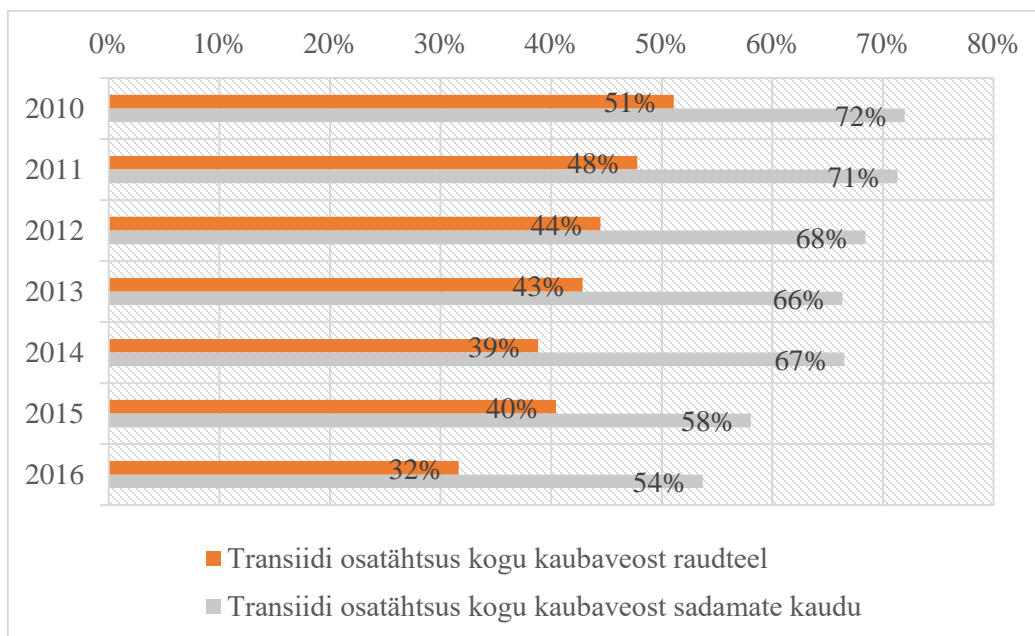
Joonis 1. Transiitkaupade vedu raudteel ja sadamate kaudu tuhat tonnides, 2010-2016

Allikas: (Statistikaamet)

Statistikaameti andmetel läbis viimase seitse aasta kõrgeim transiitkaupade maht Eesti raudteid aastal 2010 ja sadamaid aastal 2011, nende mahud olid vastavalt 23 863 ja 34 559 tuhat tonni, pärast algas transiidisektoris kahanemine esiteks raudteevedudel ja siis vedudel sadamate kaudu. 2011. aastal kukkus transiitkauba vedu raudteel 3% ja 2012. aastal sadamates 14%. Need olid esimesed transiitkaupade vähenemise aastad raudteel ja sadamates pärast kolmeaastast ja viieaastast tõusu vastavalt. Kaubamahu vähenemine oli tingitud eelkõige sellest, et Venemaa hakkas suunama oma sadamaid transiitkaupade veoks välisriikidesse, asendades sellega Läänemere sadamate osatähtsust oma riigi transiitpoliitikas.

Transiidi osatähtsus kaubavoogudes aastal 2010 oli raudteel 51% ja sadamates 72%. Transiitvedude osatähtsus kaubaveos läbi raudteede ulatus 2011. aastal juba 48%-ni ning sadamates 71%-ni. Transiitvedude osatähtsuse langus kogu kaubavoost raudteel jätkus kuni 2014. aastani ja ulatus siis kuni 39%-ni. 2015. aastal oli transiitvedude osatähtsus raudteevedudes 40%, mis on ainult üheprotsendiline kasv võrreldes eelmise aastaga. Aastal 2016 transiitkaupade osatähtsuse langus raudteel jätkus ja ulatus 32%. Samas sadamates langus kestis 2013. aastani ja

siis ulatus transiitkaupade osatähtsus 67%-ni kogu kaubaveost sadamate kaudu. Aastal 2014 toimus üheprotsendiline kasv transiitkaupade osatähtsuses kogu kaubaveos läbi sadamate, mida võib pidada vähetähtsaks murdepunktiks. Kahe järgmise aasta jooksul sadamate transiitkaupade osatähtsus kogu kaubaveost jätkas langust ja jõudis 54%-ni. See on viimase seitsme aasta väikseim näitaja.



Joonis 2. Transiidi osatähtsus kaubavoogudes raudteel ja sadamate kaudu, 2010-2016

Allikas: Autori koostatud

Aastatel 2011-2013 vähenes sadamates transiitkauba maht 34 559 tonnist kuni 28 463 tonnini. Antud langus moodustas ligikaudu 17%. 2014. aastal transiitkaupade veol sadamate kaudu toimus väike kasv ja see moodustas ainult 2%, järgmisel kahel aastal oli siiski langus. Transiitvoogude maht läbi sadamate kukkus jälle aastatel 2015-2016 ja selle peamiseks põhjuseks võib pidada Venemaa vastaste sanktsioonide määratlemist Euroopa Liidu poolt. 2016. aastal veeti läbi Eesti sadamate viimaste aastate väikseima transiitkauba maht ja see ulatus kõigest 18 058 tonnini.

Joonis 1 näitab, et viimasel seitsmel aastal transiitkaupade maht raudteel langes. Esimesel viiel aastal vähenes transiidi maht läbi raudteede 23 863 tonnilt kuni 14 088 tonnini. Viimane number kinnitab, et aastatel 2010-2014 kukkus transiidi maht raudteeveol 40%. Kui transiidi vähenemise põhjuseks aastatel 2010-2014 võis pidada Venemaa oma sadamate pidev arenemine transiidi suunas, siis järgmiste aastate languse põhjuseks oli ka rahvusvaheliste suhete halvenemine Venemaaga. Aastatel 2015-2016 transiitkaupade maht raudtee kaudu oli vastavalt 11 329 ja 8 027 tonni. Võrreldes eelmiste aastatega olid langused 20% ja 29%.

Tabel 2. Transiitkaubad raudteel ja sadamate kaudu tuhat tonnides, 2016

Kaup	Transiitvedu maht raudteel	Transiitvedu maht sadamate kaudu
Koks ja rafineeritud naftatooted	2 288	12 007
Kemikaalid ja keemiatooted	5 130	4 924
Kolimis- ja pagasivedu	236	-
Toiduained	93	211
Metallimaagid jm kaevandus- ja karjääritooted	163	146
Teisene toore	-	239
Määramata kaubad	-	254
Muud kaubad	118	278
Kaubad kokku	8 028	18 058

Allikas: (Statistikaamet)

Antud tabelist on näha, mis on peamised kaubagrupid, mida veeti transiidi staatuses läbi Eesti raudteede ja sadamate aastal 2016 (v.a. konteinerid). Kõige suurema osa kaubamahust sadamate kaudu andsid koks ja rafineeritud naftatooted, raudteel kemikaalid ja keemiatooted.

Nende mahud olid vastavalt 12 007 ja 5 130 tonni. Sadamate kaudu transporditi 4 924 tonni kemikaale ja keemiatooteid, aga raudteel 2 288 tonni koksi ja rafineeritud naftatooteid. Tabelist on näha, et mõlemal transpordiviisil on olemas ainult nendele iseloomulikud kaubagrupid. Näiteks sadamate kaudu liigub palju teisest tooret ja määramata kaupu, aga kolimis- ja pagasivedu ei toimu. Sellest lähtuvalt on raudteel vastupidi. Muude kaupade hulgas on puit ja tekstiiltooted, masinad ja seadmed, põlevkivi ja muud.

2. KONTEINERVEDU

2.1. Konteineri mõiste ja tüübid

Rahvusvaheline kaubavedu on muutunud 26. aprillil 1956 aastal, kui tankerlaev nimega Ideal-X eemaldus New Jersey sadama kaldast 58 alumiiniumkastidega ja suundus Houstoni poole (The box, 2006, 1). Nii oli võetud kasutusele revolutsiooniline pakend, mis oli kõikidele tuntud kui konteiner. Konteiner on universaalne veoühik, mida kasutatakse erinevatel veoviisidel, nii mere-, raudtee- kui ka maanteeveol. Esimesed konteinerid, mida kasutas oma laevaliinil nende leiutaja Malcolm McLean, olid 35-jalased (11 m) konteinerid. Selle pikkuse põhjuseks oli New Jersey osariigi eripära (Ibid.). Tänapäeval on konteinerid muutunud ja nende valik on veidi laiem:

Tabel 3. Konteinerite liigid

Tüüp	Sisemõõdud	Mahutavus
20-jalane konteiner/ 40-jalane konteiner	5,9 x 2,35 x 2,39m/ 12,03 x 2,35 x 2,39m	28,3 tonni kaupa/ 28,9 tonni kaupa
40-jalane High Cube konteiner	12,03 x 2,35 x 2,69m	28,7 tonni kaupa
45-jalane High Cube Pallet Wide konteiner	13,55 x 2,42 x 2,69m	29,7 tonni kaupa
20' külmutuskonteiner/ 40' külmutuskonteiner	5,4 x 2,29 x 2,16m/ 11,59 x 2,29 x 2,5m	27,6 tonni kaupa/ 29,4 tonni kaupa
Pealt avatav 20' konteiner/ Pealt avatav 40' konteiner	5,9 x 2,35 x 2,39m/ 12,05 x 2,35 x 2,35m	21,6 tonni kaupa/ 26,7 tonni kaupa
20-jalane Flat Rack konteiner/ 40-jalane Flat Rack konteiner	5,9 x 2,4 x 2,3m/ 11,7 x 2,4 x 2,0m	37 tonni kaupa / 44,7 tonni kaupa

Allikas: (Estlogistika OÜ veebileht)

Antud tabel on koostatud Estlogistika OÜ veebilehelt võetud andmete põhjal. Tabel näitab kui suur on konteinerite valik tänapäeval, nende hulgast võib leida sobiva peaaegu iga kaubagrupi jaoks. Konteinerid erinevad mitte ainult oma sisemõõtudega ja mahutavusega, vaid ka otstarbe

alusel. Külmutuskonteinereid kasutatakse kindlat temperatuuri vajavate kaupade jaoks. Sellisteks kaupadeks on näiteks puuviljad, liha- ja kalatooted. 40-jalase High Cube konteineri sisse võib panna kõrgemat kaupa. 40-jalase High Cube Pallet Wide konteineri sisse saab laadida laiema aluse, kui seda mahutab standardne konteiner. Pealt avatav konteiner on kasutusel seepärast, et neid võib laadida lisaks tagant kui ka kraanaga pealt. 20- ja 40-jalased Flat Rack konteinereid kasutatakse suuregabariidiliste kaupade veoks. Kõige rohkem kasutatakse kindlasti 20-jalaseid ja 40-jalaseid tavalisi ja külmutuskonteinereid.

2.2. Maailma peamised konteinersadamad

Sadamaseaduse järgi on sadam veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veeala ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised (2009, § 2). Kaasaegsed sadamad ei ole enam passiivsed punktid, mis liidavad mere- ja maismaatransporti, mida kasutatakse laevade ja lasti loomulikuks punktiks veoliigi vahetamiseks. Sadamad ei ole enam isoleeritud. Maailma konteinersadamad on globaalse tarneahela tähtsad osad (Tolli, 2008, 10). Kaasaegsed sadamad mängivad aktiivset rolli maailma transpordisüsteemis: aktiivset rolli turustamises, et innustada laevu ja laste kasutada sadamaid; aktiivset rolli laevanduse ja maismaatranspordi huvides transpordiketta osana; ja aktiivset rolli kaubanduse stimuleerimisel. Oluline kaasaegne sadam täidab oma uues rollis mitmeid funktsioone: üks nendest on liita maa ja mere vahelise lasti liikumine; see võib toimida vaheladustamise ja ümberlaadimise sadamaks; see võib olla ka tööstusliku ja kaubandusliku ekspordi töötlemise tsooniks jt.

Sadam ei ole ainult ülalpool nimetatud tegevuste toimumiskoht, see on ka teeninduskeskus. Konteinersadam on kaubanduslik teeninduskeskus, mis pakub transiiti ja kommertsteenuseid oma kasutajatele. See on isiklik teeninduskeskus, mis pakub sadama kasutajatele kontakti teiste transpordisektori organisatsioonidega samas riigis või teistes riikides. Ülemaailmne turg, intermodaalsed teenused, arvutid ja sidesüsteemid on teinud sadamast tehnilise teeninduskeskuse võimalusega saada peamiseks pöördepunktiks kogu kaubanduse ja transpordi kogukonnas. Sellest on saanud keskkonna keskus, tagades asjakohase keskkonnakaitse

taset. Lühidalt öeldes, kaasaegne port on tõeline teeninduskeskus ja logistikaplatvorm rahvusvahelise kaubanduse ja transpordi jaoks.

Tabel 4. Maailma tipp-20 konteinersadamad konteinerredudes (TEU)

Positsioon	Sadam	Maht 2015	Maht 2014	Muutus %	Muutus
1	Shanghai, China	36 540 000	35 290 000	3,5%	1 250 000
2	Singapore	30 920 000	33 870 000	-8,7%	-2 950 000
3	Shenzhen, China	24 200 000	24 030 000	0,7%	170 000
4	Ningbo-Zhoushan, China	20 630 000	19 450 000	6,1%	1 180 000
5	Hong Kong, S.A.R., China	20 070 000	22 230 000	-9,7%	-2 160 000
6	Busan, South Korea	19 450 000	18 650 000	4,3%	800 000
7	Qingdao, China	17 470 000	16 620 000	5,1%	850 000
8	Guangzhou Harbor, China	17 220 000	16 160 000	6,6%	1 060 000
9	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	15 600 000	15 250 000	2,3%	350 000
10	Tianjin, China	14 110 000	14 050 000	0,4%	60 000
11	Rotterdam, Netherlands	12 230 000	12 300 000	-0,6%	-70 000
12	Port Klang, Malaysia	11 890 000	10 950 000	8,6%	940 000
13	Kaohsiung, Taiwan, China	10 260 000	10 590 000	-3,1%	-330 000
14	Antwerp, Belgium	9 650 000	8 980 000	7,5%	670 000
15	Dalian, China	9 450 000	10 130 000	-6,7%	-680 000
16	Xiamen, China	9 180 000	8 570 000	7,1%	610 000
17	Tanjung Pelepas, Malaysia	9 100 000	8 500 000	7,1%	600 000
18	Hamburg, Germany	8 820 000	9 730 000	-9,4%	-910 000
19	Los Angeles, U.S.A.	8 160 000	8 330 000	-2,0%	-170 000
20	Long Beach, U.S.A.	7 190 000	6 820 000	5,4%	370 000

Allikas: (TOP ... 2017)

Antud tabel on koostatud Maailma Laevandusnõukogu andmete põhjal ja täiendatud autori enda arvutustega. Peaaegu kogu tabel ehk ligikaudu 75% moodustavad Aasia konteinersadamaid ja seitse esimesest esikümnest asuvad Hiinas. 15% on Euroopas asuvad sadamad ja ülejäänud 10% annavad Los Angelesi ja Long Beachi konteinersadamad, mis asuvad

Ameerika Ühendriikides. Kõige suurem kasv esineb Klangi sadamas. Selle juurdekasv 2015. aastal moodustas 8,6% tabelis olevatest sadamatest, aga kõige suurem langus oli Hong Kongi sadamas, mis moodustas 9,7%. Oluline on märkida, et Hong Kongi sadam ei ole ainuke Aasia konteinersadam, mis on olnud konteinermahtude languses 2015. aastal. Languses olevate sadamate hulgas on Singapore, Dalian ja Kaohsiung. Nende languse protsent oli 8,7%, 6,7% ja 3,1%. Selle languse peamiseks põhjuseks peetakse Hiina majanduskasvu aeglustumist, mis tegelikult mõjutab kogu maailma majandussüsteemi, aga ennekõike Hiina enda majandust. Tegelikult Hiina 2016. aasta esimese kvartali SKP kasv 6,7% on olnud nõrgim alates 2009. aasta esimesest kvartalist (Carmichael, 2016). Kunagi innustatud Hiina majanduskasvuga laevandusfirmad hakkasid investeerima suurematesse laevadesse. Hiina kaubakäive vähenemise tõttu on merendus- ja laevandussektor languses. Ülejäänud Aasia sadamate konteinerite mahud olid kasvus ja koostasid keskmiselt 5% võrreldes eelmise aasta mahuga.

Euroopas asuvate konteinersadamate hulka kuuluvad Rotterdami, Antwerpeni ja Hamburgi sadamad. Ülalpool nimetatud kolmest sadamast ainult üks on kasvus aastal 2015 ja see on Antwerpeni sadam. Antwerpeni sadama konteinerite maht ulatub 9,65 mln. TEU. Tõepoolest, Antwerpen oli üks vähestest Euroopa sadamatest, mis saavutas mahtude tõusu eelmisel aastal, sest see ei ole kokku puutunud Vene kaubanduses kokkuvarisemisega pidevate sanktsioonide tõttu (Lloyds ... 2017). Samuti Shelde jõe sadam sai suure kasu Maersk ja MSC ettevõtetega koostööliidust. Hamburgi sadam näitas suurt langust, kui 2015. aastal selle konteinerite käive kukkus 9,4% võrreldes eelmise aasta käibega ja jõudis ligikaudu 8,8 mln. TEU-ni. Selle põhjuseks peetakse eelnevalt nimetatud Hiina majanduskasvu aeglustamist, piiratud kauplemist Venemaaga ja lisaks vähenenud tehingute mahtu Poolaga (Ibid.).

Tabelis olevate Ameerika Ühendriikide sadamate olukord on ebahühtlane. Los Angelesi sadamas 2015. aastal oli kaheprotsendiline konteinerite käsitlemise kahanemine ja nende maht moodusts peaaegu 8,2 mln. TEU. Languse põhjustas kuude pikkune ülekoormuse seisak, mille käivitasid pikad ja teravmeelsed läbirääkimised uue lepingu osas Rahvusvahelise Kalda- ja Laoliidu liikmetele, tööandjate ja töötajate esindaja vahel. Vaatamata Los Angelesi sadama langusele ja lähedusele näitas Long Beach konteinersadam 2015. aastal 5,4% konteinerite läbilaskvuse kasvu kui seda eelmise aastaga võrreldes. Ameerika teise suurima konteinersadama

konteinerite maht moodustas ligikaudu 7,2 mln. TEU. Selle põhjuseks võib pidada seda, et sadam on läinud veelgi kaugemale, kuulutades, et on valmis „suureks koostööliiduks“ ja samuti alustas teenindada suuri laevu mahutavusega 18 000 TEU.

2.3. Eesti peamised konteinersadamad

Eesti merendussektori arengut võib seostada riigi geopoliitilise asendiga ja kvaliteetse infrastruktuuri olemasoluga. Maailma Majandusfoorumi väljaande „The Global Competitiveness Report 2016–2017“ andmetel oli Eesti sadamate infrastruktuuri kvaliteedinäitaja kaalutud keskmine seitsmepallisüsteemis tasemel 5,6 palli (2016, 173). Peamiseks merenduse infrastruktuuri osadeks on kindlasti meresadamad. Eestis on umbkaudu 200 sadamat, millest enamus asub Läänemere kaldal. Suurimad neist (sõltuvalt kaubamahust) on kindlasti Tallinna sadam (sh Vanasadam, Muuga sadam, Paldiski Lõunasadam, Paljassaare sadam, Saaremaa sadam), Sillamäe sadam, Kunda sadam, Pärnu sadam ja Vene-Balti sadam. Tegelikult ainult osa neist sadamatest tegeleb konteinerite käsitlemisega.

Tabel 5. Konteinerite maht läbi Eesti sadamaid ja Tallinna Sadam AS-i, 2010-2016, TEU

Aasta	Konteinerite maht läbi Eesti sadamate	Konteinerite maht läbi Tallinna Sadam AS-i	Ülejäänud sadamate konteinerite maht (Paldiski Põhjasadam ja Sillamäe sadam)
2010	152 060	151 969	91
2011	198 193	197 717	476
2012	228 032	227 809	223
2013	253 900	253 627	273
2014	261 069	260 293	776
2015	209 118	208 784	334
2016	204 368	202 327	2 041

Allikas: (Statistikaamet ja AS Tallinna Sadam)

Tabel 5 on koostatud Statistikaameti, Tallinna Sadam AS-i andmete ja autori enda arvutuste põhjal. Ülimalt oluline on märkida, et ligikaudu 99% Eesti sadamaid läbivate konteinerite mahust koostavad AS Tallinna Sadamaga käsitletud konteinerid. Võib arvata, et

tabeli viimane tulp näitab Paldiski Põhjasadama konteinerite mahtu aastatel 2010-2013. Aga 2013. aastast hakkab veel Sillamäe sadam käsitlema konteinereid. Seega suure tõenäosusega järgmiste aastate jääkmahud on mõlemate sadamatega käsitletud konteinerite summa. Tegelikult jagunemist ei ole võimalik tuua, sest need sadamad on 100%-ses eraomandis ja strateegilised andmed on peidetud.

Viimastel aastatel Eesti sadamate konteinerivoogu tipp oli 2014. aastal ja nende maht koostas 261 069 TEU. Kõige madalamat arvu näitab 2011. aasta, mahuga 152 060 TEU. Tol ajal Eesti majandus oli just alustanud taastumist kriisist. Konteinerite arv oli pidevas kasvus aastast 2010, aga hakkas langema aastal 2014 ja selle põhjuseks peetakse Venemaa enda sadamate võimsuste kasutuselevõttu ja geopoliitiliseid pingeid. Konteinerite maht kasvas aastast keskmiselt 15%. Kõige suurem kasv oli 2011. aastal – 30% ja kõige väiksem 2014. aastal – 3%. Alustades 2014. aastast hakkas kahanemine, mis moodustas esimesel aastal 20% ja järgmisel aastal veel 2%.

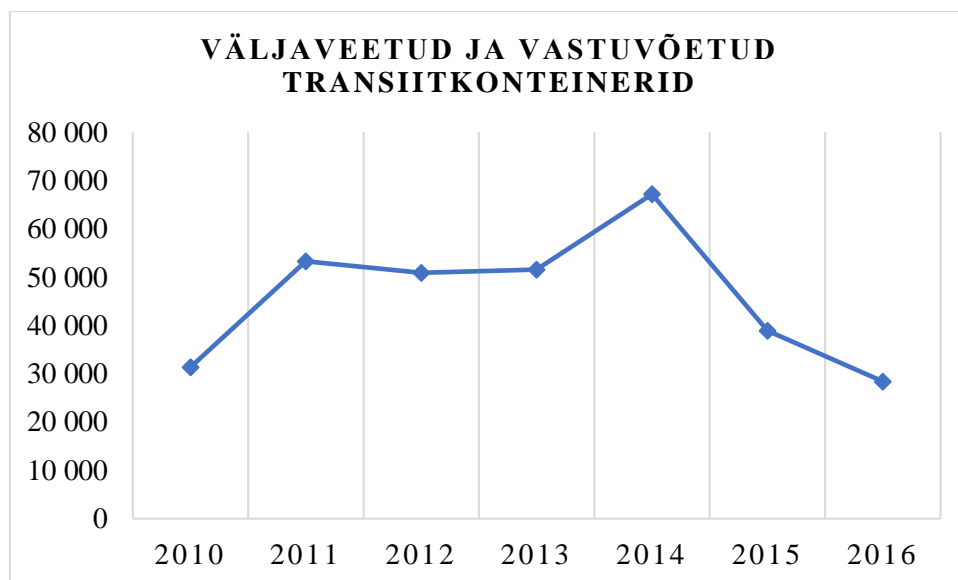
Tallinna Sadam AS-i kuuluvate sadamate hulgas on viis sadamat: Muuga sadam, Paldiski Lõunasadam, Paljassaare sadam, Saaremaa sadam ja Vanasadam, aga ainult kahes neist toimub konteinerite käsitlemine. Paljassaare sadam on kaubasadam, kus käideldakse segalasti, kivisütt ja naftatooteid, kuid ka puitu ja kiiresti riknevaid kaupu (AS Tallinna Sadam, 2017). Saaremaa sadam ja Vanasadam on reisisadamad, kus teenindatakse ainult reisilaevu. Muuga sadamas ja Paldiski Lõunasadamas tegelevad kaks operaatorit konteinerite käsitlemisega vastavalt Transiidikeskuse AS ja ESTEVE Terminal AS.

Tabel 6 on koostatud Paldiski Lõunasadama peadispetšeri ja Transiidikeskuse AS-i andmete põhjal. See näitab, kuidas on täpselt jagatud AS Tallinna Sadama konteinerite mahud Muuga konteineriterminali ja Paldiski Lõunasadama vahel. Tabelist on näha, et tegelikult Lõunasadama maht on väike võrreldes Muuga konteineriterminali mahuga ja see moodustab keskmiselt 1,2% Tallinna Sadama konteinerite mahust. Samuti on oluline, et Lõunasadama mahud kõiguvad aastast aastani, see on tõenäoliselt põhjendatud sellega, et konteinerite käsitlemine ei ole sadama põhitegevuseks ja sadam on rohkem suunatud ro-ro kaupade, vanametalli, puidu, turvase ja naftatoodete käsitlemisele.

Tabel 6. Muuga konteinerterminali ja Paldiski Lõunasadama konteinerite mahud

Aasta	Konteinerite maht läbi Muuga sadama	Konteinerite maht läbi Paldiski Lõunasadama
2011	195 313	2 404
2012	224 721	3 088
2013	251 737	1 890
2014	257 220	3 073
2015	206 164	2 620

Allikas: (Paldiski Lõunasadama peadispetšer ja Transiidikeskuse AS)



Joonis 3. Transiidikonteinerite maht Eesti sadamates 2010-2016, TEU

Allikas: (Statistikaamet ja Transiidikeskuse AS)

Joonis 3 on koostatud Statistikaameti ja Transiidikeskuse AS andmete põhjal ja näitab transiidikonteinerite arvu, mis läbisid Eesti sadamaid aastatel 2010-2016. Oluline on märkida, et 2014-2016. aastate andmed olid puudu. Autor pöördus selle küsimusega Statistikaameti infonumbrile, kust sai vastuse enda küsimusele. Piret Pukk, Statistikaameti juhtivstatistikmetoodik ütles, et aastast 2013 ei anna enam Muuga konteinerterminal Statistikaametile andmeid

transiitkonteinerite kohta. Selle põhjuseks võis pidada ülespool mainitud Sillamäe sadama konteinerite käsitlemise alustamist 2013. aastal.

Autor jätkas uuringut ja võttis ühendust Transiidikeskuse AS-iga selleks, et teada saada transiitkonteinerite mahud aastatel 2014-2016. Transiidikeskuse kliendihaldur, Tatjana Lepik-Sevostjanov, vastas autori päringule ning edastas puudulikud andmed. Kuna Paldiski Põhjasadama ja Sillamäe sadama konteinermahtude andmed on peidetud ja nende osakaal konteinerite transiidis on väike, võib pidada et joonises 3 toodud konteinerite mahud ongi transiitkonteinerite maht Eesti sadamates aastatel 2010-2016.

Joonisest 3 on näha, et viimase seitse aasta transiitkonteinerite maht Eesti sadamates oli kõrgeim 2014. aastal. Konteinerite maht aastal 2011 on kasvanud ligikaudu 70% võrreldes eelmise aasta mahuga ja ulatus 53 296 TEU-ni. 2012. aastal toimus konteinerite 4%-line langus ja selle põhjuseks oli Venemaa sadamate arendamine. Aastatel 2013-2014 transiitkonteinerite arv on kasvanud vastavalt 1% ja 30%. Alustades 2015. aastast algas Eesti transiitkonteinerite mahus langusaeg. Esimesel aastal konteinerite arvu langus moodustas umbkaudu 42% võrreldes eelmise aasta arvuga. Aastal 2016 toimus veel 27%-line langus, võrreldes aasta 2015 mahuga.

2.4. Konteinervedu raudteel

Raudteevedu kasutatakse mahukate kaupade transportimiseks pikkade vahemaade vahel. Kusjuures veohind on madal ja tööviljakus on kõrge. Raudteetransporti ei saa nimetada kõige kiiremaks või turvalisemaks veoliigiks, vaid pigem see vähendab teiste transpordiliikide koormust ja säästab ümbritsevat keskkonda. Kindlasti märkimisväärne on see, et ilmastikuolude mõju raudteevedudele on nõrgem, kui mere-, õhu- ja maanteevedudele.

Majandus- ja Kommunikatsiooni ministeeriumi andmetel on Eesti Vabariigi raudtee taristu kogupikkus tänase seisuga 2164 km ning neist on avaliku 1540 km ja mitteavaliku 624 km (2017). Suurem osa raudteedest kuulub kahele riigiettevõtetele: AS Eesti Raudtee ja Edelaraudtee Infrastruktuuri ASile. Samas võib lisada ka eraraudteelõigud sadamates ja põlevkivitööstuse sektoris.

Tabel 7. Konteinerite vedu raudteetranspordiga Eestis, 2010-2015 (TEU)

Konteinerid	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Täiskonteinerid kokku	20 441	25 335	34 102	36 955	40 554	24 958	19 914
Tühjad konteinerid	2 043	9 632	14 761	25 059	31 465	18 037	34 033
Konteinerid kokku	22 484	34 967	48 863	62 014	72 019	42 995	53 947
Täis transiitkonteinerid	20 066	25 018	33 731	36 849	40 043	24 712	18 794
Tühjad transiitkonteinerid	275	1 465	9 705	23 542	31 075	17 007	30 435
Transiitkonteinerid kokku	20 341	26 483	43 436	60 391	71 118	41 719	49 229

Allikas: (Statistikaamet)

Tabelist 7 on näha, et mööda raudteed Eestisse sisenevate konteinerite maht pidevalt kasvas 2010. aastast kuni 2014. aastani. Keskmise juurdekasv sellel perioodil oli ligikaudu 35% ning transiitkonteinerite osakaal kogu konteinerite mahust on jäänud keskmiselt 91,4% ulatusse. See tähendab, et raudteel Eestit läbivate konteinerite maht on praktiliselt võrdne transiitkonteinerite mahuga ja ülejäänud 8,6% on jaotatud impordi ja ekspordi vahel. Drastiliselt on olukord muutunud 2015. aastal, kui mööda raudteed läbiv konteinerivoog kukkus ligikaudu 40%. Selle peamiseks põhjuseks võib nimetada vähenenud kaubakäivet idapoolsete naabritega, eriti Venemaaga. Aastal 2016 toimub raudteel konteinerite veo 25%-line kasv. Samuti tabel 7 näitab, et tühjade konteinerite arv on oluline, sest need on alati olnud kuluallikateks iga transpordiettevõtte jaoks. Tavaliselt tühja konteineri tagastamine maksab logistikaettevõttele pool täiskonteineri veotariifist. Tühjade konteinerite arv moodustab keskmiselt 37% kogu konteinerite mahust ja 31% transiitkonteinerite mahust.

3. ETTEVÖTTE iLOGISTICS OÜ

3.1. Ettevõtte iLogistics OÜ lühitutvustus

iLogistics OÜ on arenev rahvusvaheline kompleksseid logistikateenuseid pakkuv ettevõtte, mis on välja kasvanud OÜ SIE&Ko-st (tegutseb aastast 1996.a.), pakkudes tollilao-, terminali-, konsolideerimis-, komplekteerimis-, deklareerimis-, kindlustus-, veo- ja ekspedeerimisteenuseid oma klientidele. Ettevõtte missioon on laiendada integreeritud logistilisi lahendusi ettevõtetele, kindlustades seejuures kõrgeima kvaliteedi ja usaldusväarsuse. Ettevõtte visioon on olla Eesti turul kõige paindlikuma, kiireima ja kvaliteetseima logistikateenuse osutuvaks ettevõtteks.

Ettevõtte eesmärgiks on jätkuvalt areneda logistika turul, hõivata üha rohkem kliente Venemaalt ja Euroopast ja jõuda oma käibega 3,5 miljoni euroni viie aasta pärast. iLogistics OÜ sõltub väga palju poliitilistest, õiguslikest ja majanduslikest oludest. Samuti seda mõjutab tehnoloogia areng ja konkurentide keskkond. Selleks, et olla edukas logistika- ja transporditurul peab ettevõtte olema paindlik ja kiire reageerimisega muutustele. Antud firma proovib jätkuvalt püsida logistilisel turul, suurendada käivet ja kasumlikust. Samal ajal ettevõtte on valmis muutustele ning vajadusel suudab pakkuda ja arendada enda ettevõtet uues teenuse sfääris.

Esiolgu tegeles iLogistics OÜ ainult ekspedeerimisega. Praegusel hetkel pakub ettevõtte oma klientidele järgmisi teenuseid:

1. merevedude, õhuvõetude ja maanteevedude ekspedeerimine
2. 3PL ja 4PL
3. tollindus ja tolliladustamine
4. kaubaveo kindlustamine
5. kauba ladustamine
6. transpordikorraldus ja opereerimine

Tuleviku plaanideks on Saksamaal oma filiaali avamine ja ülalpool nimetatud teenuste pakkumine. Ettevõtte konkurentideks transporditurul on teised logistikateenuseid pakuvad

ettevõtted nagu: ETS Logistics OÜ, Continental Cargo OÜ, Parus Logistics OÜ, Asperaamus OÜ ja paljud teised. iLogistics OÜ tegevuse peamiseks turgudeks on Eesti, Venemaa, Valgevene ja Saksamaa. Põhilised tarbijad on Euroopa Liidu tööstusettevõtted ja teised transpordisektori ettevõtted.

Peamised faktid firmast:

1. hinnakujundus, hinnapoliitika

Ekspedeerimise teenuse puhul lähtub ettevõtte konkurendipõhisest hinnakujundusest, sest konkurents logistika turul on väga tihe. Selleks, et püsida turul ning hõivata rohkem kliente ei piisa ainult kõrgkvaliteetse teenuse pakkumisest, vaid peab lähtuma ka hindadest, mida pakutakse turul samalaadsete teenuste puhul või äärmisel juhul kaotatakse turuosa. Transpordi opereerimisel lähtub ettevõtte kulu- ja väärtuspõhisest hinnakujundusest. iLogistics OÜ pakub kompleksteenust, mille üks osa teenusest on kulupõhise hinnakujundusega ja teine osa on väärtuspõhise hinnakujundusega. Näiteks kulupõhist hinnakujundust valitakse sellepärast, et nii on lihtsam mõningate kuludega varakult arvestada ja nõudlust ennustada. Väärtuspõhist hinnakujundust kasutatakse lähtuvalt kliendi hinnangust ja võimalustest maksta pakutava teenuse eest. Kuna ettevõtte pakub oma klientidele väga ainulaadset teenust, mida koostatakse just tema jaoks, siis saab küsida sellele vastava hinda. Kõikide ülejäänud teenuste puhul kasutab ettevõtte ülalpool nimetatud hinnakujunduse tüüpe või nendest kombineeritud variante.

2. teenuse arendus

Peaaegu kõik ettevõtte teenused on kompleksteenused, mida koostatakse lähtuvalt kliendi soovidest. Iga teenus sisaldab mitu alamteenust ja selle sisse võib lisada veel teenuseid. Nii toimub teenuse pidev areng ja see ei vanane üldse.

3. müügitoetus

Kuna suurem osa iLogistics OÜ teenustest on suunatud Venemaa klientidele ning need on suured ettevõtted ehk tegelevad B2B-ga, siis müügitoetuse meetmed eriti kasutusel ei ole. Muidugi pikaajalise koostööpartnerluse puhul võib ettevõtte anda mõned stabiilsed allahindlused, vaadata taotlust üle väljaspool järjekorda või aktiveerida oma ärisidemed.

4. reklaam

Analoogselt müügitoetusega ei tegele ettevõtte väga palju reklaamiga kuna nende teenused ja rahulolevad kliendid reklaamivad neid oma tuttavate ringkondades ehk nii nimetatud „lobby“ reklaam. Samuti külastab ettevõtte erinevaid messe ning pakub oma teenused seal. Muidugi tuleb kasutusele võtta tavalise reklaamimise viise. Sellised nagu postitused väljaannetes ja internetis, massmeedia, sotsiaalmeedia jt.

5. konkurentsieelised

iLogistics OÜ suudab olla kliendi soovidele vastavaks ettevõtteks, mis ei ütle oma klientidele „ei“ ja pakub lahendust isegi kõige keerulisematele ülesannetele. See eristabki neid teistest konkurentidest, mis on head ainult mõnes teenuses ja töötavad ainult oma käibe või tulu suurendamiseks.

3.2. iLogistics OÜ SWOT analüüs

Ettevõtte sisemisteks tugevusteks on:

- Iga teenus on unikaalne
- Koolitatud personaal
- Kogenud ja kompetentne juhtkond
- Hea maine ostjate seas
- Kaasaegsete tehnoloogiate kasutamine
- Suur kogemus Venemaa klientide teenindamisel

Ettevõtte sisemisteks nõrkusteks on:

- Madal krediitvõime
- Suur konkurents
- Töömahu vähenemine seoses sanktsioonidega
- Ei ole riigitoetust

Ettevõtte välisteks võimalusteks on:

- Uute transpordisuundade loomine
- Transporditeenused kogu Euroopas
- Kvaliteedi tõus
- Uute ja odavate transpordivõimaluste tekkimine (RailBaltic tunnel, uus sild Narva jõel)

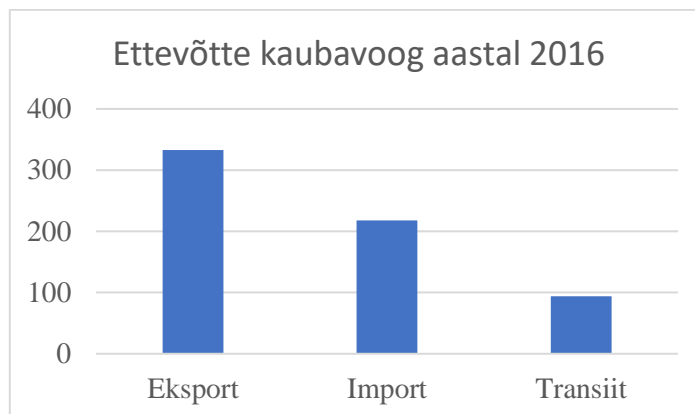
Ettevõtte välisteks ohtudeks on:

- Turu kasvu peatumine
- Kulude kasv seoses muutustega seadusandluses
- Klientide eelistuste muutmine
- Kaubavoogude vähenemine

3.3. iLogistics OÜ kaubavood 2016. aastal

Lühitutvustusest on näha, et pakub ettevõtte oma klientidele mere-, maantee- ja õhuvõrdude teenuseid. Tegelikult õhuvõrdude maht on nii väike, võrreldes mere- ja maanteeveoga, et autor jätab neid kõrvale. iLogistics OÜ peamisi kaubavooge võib rühmitada kahele grupile: import- ja ekspordikaupade vedu ja transiitkaupade vedu. Kaks esimest veetakse ainult raskeveohaagistes, viimast vaid konteinerites. Antud töö raames autor käsitleb ainult täis laaditud transpordiühikuid (FTL ja FCL).

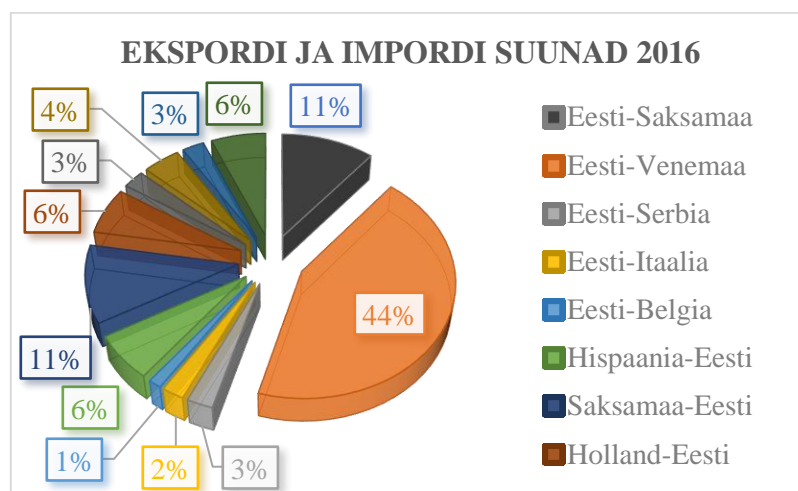
Joonisest 4 on näha, et ettevõtte suurim kaubavoog aastal 2016 oli ekspordikaubad, nende hulgas olid mänguasjad, trükitööstuse paber, õhu- ja ventilatsiooniseadmed ja nende varuosad. Ekspordikauba vedu moodustas ligikaudu 51% kogu kaubamahust ja ulatus 333 FTL-ni. Joonis 5 avaldab ekspord- ja importvoogude suunad ettevõttel aastal 2016. See näitab, et ettevõtte eksportis kõige rohkem kaupa Venemaale ja Saksamaale, vastavalt 44% ja 11% impordi ja ekspordi kogumahust. Ülejäänud ekspordi suunad moodustavad ainult 6%.



Joonis 4. iLogistics OÜ kaubavoog transpordiühikutes (FTL ja FCL)

Allikas: (Autori koostatud)

iLogistics OÜ impordis Eestisse 2016. aastal ligikaudu 218 FTL-i, mis moodustas 34% kogu aastasest kaubamahust. Importkaupadeks olid trükimasinad, jooksurattad, kliimaseadmed ja nende varuosad. Kõige rohkem kaupa veeti Saksamaalt – 11%, Hispaaniast – 6%, Tšehhist – 6% ja Hollandist – 6%, ülejäänud suunad moodustavad umbkaudu 10% ekspordi ja impordi summaarsest mahust. Ettevõtte transiitkaupade vedu analüüsitakse töö viimases osas.



Joonis 5. Ettevõtte import-ja eksportvoogude suunad, 2016

Allikas: (Autori koostatud)

4. ETTEVÕTE ILOGISTICS OÜ TRANSIITKONTEINERITE MAHU ANALÜÜS AASTATEL 2012-2017

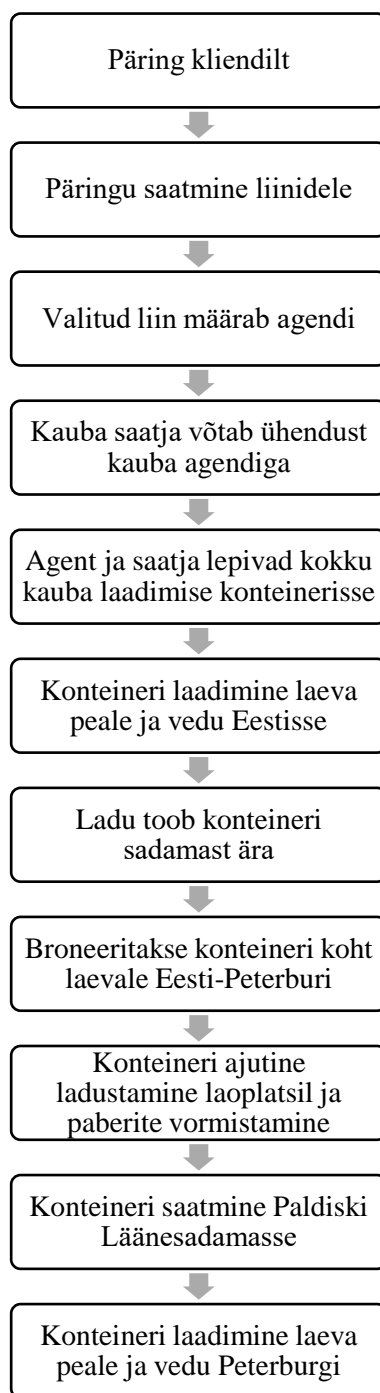
4.1. Uuringu läbiviimise alused

Selleks, et teada saada iLogistics OÜ konteinervedu transiidi muudatusi, mis on toimunud ettevõttes aastatel 2012-2017, koostas autor tabelleid 9-14. Nende koostamiseks oli kasutatud Microsoft Office Excel, mida rakendatakse andmete reastamisel. Tabelid sisaldavad järgmiseid näitajaid:

1. kust ja kuhu liiguvad ettevõtte transiitkonteinerid
2. konteinerite mahud aastate kaupa
3. milliseid laevaliine kasutati

Tabelite koostamiseks oli töödeldud arveid, kirju ja teisi ettevõtte siseseid dokumente. Tabelite andmete põhjal analüüsib autor järgmistes peatükkides ettevõtte transiitkonteinerite mahte aastate kaupa, leiab seoseid riigi transiidi muutustega ning teeb järeldusi uuringu kohta ja ettepanekuid transiidi olukorra parendamiseks.

4.2. Transiitkonteineri vedu iLogistics OÜ näitel



Joonis 6. Transiitkonteineri veoprotsess ettevõttel iLogistics OÜ

Allikas: (Autori koostatud)

Joonis 6 näitab millise skeemi järgi toimub transiitkonteineri vedu ettevõttel iLogistics. Oluline on märkida, et kõik iLogistics OÜ läbivad konteinerid on suunatud Peterburgi, seega head majanduslikud suhted Venemaa partneritega on ettevõtte võti edu saavutamiseks. Kõik kaup, mis liigub transiitkonteinerites on neutraalne kaup, selle hulgas on kliima-, õhu- ja ventilatsiooniseadmed, trükitööstuse värvid, trükitööstuse paberid, mänguasjad ja muud.

Esimene samm on päringu kättesaamine kliendilt, see toimub ainult meili teel. Peamiselt päring sisaldab instruksioone konteineri saatmiseks: saaja, saatja ja korralduse andja andmed, samuti on tähtis arve või viite, selleks et teada millise lasti on vaja tuua ära. Teine samm on päringu andmete saatmine liinidele, kes vedavad konteinerid ettevõtte peamistest suundadest, nende hulgas on Ameerika, Hiina, Belgia, Hispaania, Singapur ja teised. Enim kasutatud on järgmised laevaliinid: Greencarrier Group, COSCO SHIPPING ja Continental, kõik need pakuvad ettevõttele vajalikku transporditeenust. Tavaliselt valitakse liin, mis annab väikseima hinda, aga mõnikord, sõltuvalt kliendist, valib ettevõtte kõige usaldusväärsemat vedajat.

Edasi liin määrab agendi, kes hakkab tegelema konteineri veoga. Reeglina saatja võtab agendiga ühendust, aga toimub ka vastupidi, see sõltub liinist ja siis nad räägivad läbi kaupa laadimise konteineritesse ja tarnetingimusi. Antud juhul kasutatakse ainult kaks tarnetingimust kas FOB(franko laeva pardal) või EXW(hangitud tehases), kuigi leidub veel terve hulk võimalikke tingimusi (DDP,DDU,FAS jne.). *FOB*-i korral tarnib müüja kaupa lastimissadamasse ostja poolt määratud laeva pardal ja maksab sellega kaasnevad kulused, *EXW*-i korral kaup tarnitakse otse tootja laost ja ostja maksab laadimise ja transportimise eest.

Peale seda toimub konteineri vedu Eestisse, ettevõtte partnerladu toob oma veokiga konteineri Muuga sadamast ära ja ladustab selle kuni sihtriigi saatmiseni. Samal ajal merelogistik otsib antud konteinerile uue koha liinil, mis liigub Peterburi suunas. Minevikus kasutati CF&S,CMA CGM ja Hapag-Lloyd liinide teenuseid, praegu on kasutusel Transfennica laevaliin, mis saadab oma laevu merele Paldiskist. Antud juhul laaditakse konteineri Paldiski Põhjasadamasse ja siis saadakse sihtsadamasse.

Ülespool on toodud ligikaudne transiitkonteineri veoprotsess ettevõttel iLogistics, mõned etapid võivad vahelduma sõltuvalt olukorrast.

4.3. iLogistics OÜ transiitkonteinerite maht aastatel 2012-2017

4.3.1. iLogistics transiitkonteinerid 2012. aastal

Tabel 8. iLogistics OÜ transiitkonteinerite arv tegevuse esimesel aastal (2012), TEU

Suund	Konteinerite arv	Vedaja
Belgia-Eesti-Peterburi	2	CF&S- CF&S
Hiina-Eesti-Peterburi	33	Continental- CF&S
Ameerika-Eesti- Peterburi	2	COSCO SHIPPING- CF&S
Türgi-Eesti-Peterburi	2	COSCO SHIPPING- CF&S
Singapur-Eesti-Peterburi	1	Continental- CF&S
Kanada-Eesti-Peterburi	3	COSCO SHIPPING- CF&S
Iisrael-Eesti-Peterburi	1	Continental- CF&S
Prantsusmaa-Eesti- Peterburi	1	Continental- CF&S
Kokku	45	

Allikas: (Autori koostatud)

Ettevõtte iLogistics hakkas oma kommertstegevust 2012. aasta septembril, seega transiitkonteinerite arv koosnes aasta neljast viimasest kuust. Tabelist 9 on näha, et selle perioodi käigul veeti kokku 45 konteinerit. Suurem osa kaubast, ligikaudu 73%, on tulnud Hiinast, ülejäänud osa on pärit Kanadast, Ameerikast, Türgist ja muud. Konteinerite veoks Hiinast, Singapurist, Iisraelist ja Prantsusmaalt kasutas ettevõtte laevaliini Continental teenused; veoks Ameerikast, Kanadast ja Türgist kasutati COSCO SHIPPING liini teenused; CF&S-i teenused kasutati veo jaoks Belgiast ja samuti kõik Eestist Peterburgi transiitkonteinerid oli veetud koostöös CF&S-iga.

4.3.2. iLogistics transiitkonteinerid 2013. aastal

Tabel 9. iLogistics OÜ transiitkonteinerite arv aastal 2013, TEU

Suund	Konteinerite arv	Vedaja
Belgia-Eesti-Peterburi	7	CF&S-CMA CGM
Hiina-Eesti-Peterburi	101	Continental-CMA CGM
Ameerika-Eesti-Peterburi	3	COSCO SHIPPING-CMA CGM
Türgi-Eesti-Peterburi	4	COSCO SHIPPING-CMA CGM
Singapur-Eesti-Peterburi	1	Continental-CMA CGM
Taiwan-Eesti-Peterburi	2	Continental-CMA CGM
Kanada-Eesti-Peterburi	2	COSCO SHIPPING-CMA CGM
Iisrael-Eesti-Peterburi	1	Continental-CMA CGM
Prantsusmaa-Eesti-Peterburi	4	Continental-CMA CGM
Hispaania-Eesti-Peterburi	30	Continental-CMA CGM
Korea-Eesti-Peterburi	2	CF&S-CMA CGM
Malaisia-Eesti-Peterburi	19	COSCO SHIPPING-CMA CGM
Kokku	176	

Allikas: (Autori koostatud)

Tabel 10 näitab, et ettevõtte transiitkonteinerite arv on kindlasti kasvanud aastal 2013, sest arvestusele läheb juba terve aasta maht. See moodustas 176 TEU. Kui võrrelda eelmise aasta ja 2013. aasta samad perioodid (neli viimast kuud), siis konteinerivedu transiidi maht kasvas ettevõttel ligikaudu 2%. Kasv oli tingitud eelkõige sellest, et on tõstnud nõudlus kliimaseadmete varuosadele ja trükitööstuse värvidele.

Aastal 2013 lisandusid ettevõtte transiidile ka uued suunad, kust veeti palju kaupa, nende hulgas oli Hispaania ja Malaisia. Hiinast veetud konteinerid moodustasid umbkaudu 58% kogu

konteinerite mahust, Hispaaniast ja Malaisiast tulnud konteinerid moodustasid vastavalt 17% ja 12%. Ülejäänud suundadest veeti kokku ligikaudu 26 konteinerit.

Konteinerite veoks päritoluriigist kasutas iLogistics OÜ aastal 2013 samasuguste laevaliinide teenuseid nagu eelmisel aastal, kuid veoks sihtsadamasse hakati kasutama CMA CGM liini laevu. Põhjuseks on see, et 2013. aastal CF&S ei sõitnud rohkem Eestist Peterburgi otseselt, vaid Hamburgi kaudu, seega pidi ettevõtte otsima endale uut koostööpartnerit transiitaja vähendamiseks.

4.3.3. iLogistics transiitkonteinerid 2014. aastal

Tabel 10. iLogistics OÜ transiitkonteinerite arv aastal 2014

Suund	Konteinerite arv	Vedaja
Belgia-Eesti-Peterburi	10	CF&S-CMA CGM
Hiina-Eesti-Peterburi	114	Continental-CMA CGM
Ameerika-Eesti-Peterburi	7	COSCO SHIPPING-CMA CGM
Türgi-Eesti-Peterburi	1	COSCO SHIPPING-CMA CGM
Singapur-Eesti-Peterburi	8	Continental-CMA CGM
Hispaania-Eesti-Peterburi	49	Continental-CMA CGM
Korea-Eesti-Peterburi	2	Seaways International-CMA CGM
Saksamaa-Eesti-Peterburi	1	Continental-CMA CGM
Kokku	192	

Allikas: (Autori koostatud)

Tabelist 11 on näha, et 2014. aastal vedas iLogistics OÜ 192 transiitkonteinerit, mis on 9% rohkem, kui eelmise aasta transiitkonteinerite maht. Kasv toimus tingimata sellest, et kaubavoogu suundade hulk oli vähenenud, nii ei vedanud ettevõtte rohkem kaupu Iisraelist, Kanadast, Malaisiast ja Taiwanist. Teisest küljest on kasvanud konteinerite maht Hiinast ja Hispaaniast, kasv moodustas vastavalt 13% ja 63% võrreldes eelmise aastaga.

Hiinast tulnud konteinerid endiselt moodustasid suurima osa mahust, need ulatusid umbkaudu 59% kogu ettevõtte transiitkonteinerite arvust. Teisel kohal olid Hispaaniast veetud konteinerid, nende maht oli 26% kogu mahust. Ülejäänud riikidest veeti kokku ligikaudu 29 konteinerit.

2014. aastal kasutas ettevõtte Eesti-Peterburi suunas juba mainitud ülespool CMA CGM laevaliini teenuseid. Konteinerite veoks päritoluriigist oli kasutusel eelmise aasta laevaliinid, aga lisandus ka üks veel – Seaways International, mis vedas ettevõtte konteinereid Korea-Eesti suunas.

4.3.4. iLogistics transiitkonteinerid 2015. aastal

Tabel 11. iLogistics OÜ transiitkonteinerite arv aastal 2015

Suund	Konteinerite arv	Vedaja
Belgia-Eesti-Peterburi	6	Greencarrier Group-Hapag-Lloyd
Hiina-Eesti-Peterburi	137	Greencarrier Group-Hapag-Lloyd
Türgi-Eesti-Peterburi	2	COSCO SHIPPING-Hapag-Lloyd
Singapur-Eesti-Peterburi	9	Continental-Hapag-Lloyd
Prantsusmaa-Eesti-Peterburi	2	Greencarrier Group-Hapag-Lloyd
Hispaania-Eesti-Peterburi	22	Continental-Hapag-Lloyd
Korea-Eesti-Peterburi	3	Seaways International-Hapag-Lloyd
Kokku	181	

Allikas: (Autori koostatud)

Tabelist 12 on näha, et 2015. aastat võib pidada ettevõtte konteinerivedu transiidi murdepunktiks, sest just sellest aastast hakkab mahtude pidev langus. Sellel aastal vedas iLogistics OÜ 181 transiitkonteinerit, mis on 6% vähem, kui eelmise aasta transiitkonteinerite maht. Languse põhjuseks võib pidada 2014. aastal Venemaa vastaste sanktsioonide määratlemist Euroopa Liidu poolt. See mõjutas ettevõtet suurel määral, sest kõik iLogistics OÜ transiitkonteinerid liikusid nimelt Venemaa suunas. Oluline on märkida, et Hispaaniast veetud

transiitkonteinerite maht vähenes kaks korda, aga Hiinast veetud konteinerite arv kasvas 20% võrreldes eelmise aastaga.

Peamisteks konteinervoogu suundadeks jäid kindlasti Hiina ja Hispaania, mis moodustasid vastavalt 76% ja 12% kogu konteinerite mahust, ülejäänud suundadest tuli kokku 22 konteinerit. Kasutatud liinide nimekiri on muutunud 2015. aastal, sellele lisandus Greencarrier Group ja Hapag-Lloyd laevaliinid. Esimese liini teenuseid hakati kasutama konteinerite veoks päritoluriigi suunast, teise liini teenuseid kasutati Eesti-Peterburi suunas. Hapag-Lloyd liini kasutuselevõtu põhjuseks oli see, et CMA CGM sulges otsest liini Peterburgi.

4.3.5. iLogistics transiitkonteinerid 2016. aastal

Tabel 12. iLogistics OÜ transiitkonteinerite arv aastal 2016

Suund	Konteinerite arv	Vedaja
Hiina-Eesti-Peterburi	101	Greencarrier Group-Transfennica
Ameerika-Eesti-Peterburi	2	COSCO SHIPPING-Transfennica
Türgi-Eesti-Peterburi	3	COSCO SHIPPING-Transfennica
Singapur-Eesti-Peterburi	13	Continental-Transfennica
Hispaania-Eesti-Peterburi	24	Arijus-Transfennica
Korea-Eesti-Peterburi	2	Seaways International-Transfennica
Saksamaa-Eesti-Peterburi	3	Greencarrier Group-Transfennica
Inglismaa-Eesti-Peterburi	1	COSCO SHIPPING-Transfennica
Kokku	149	

Allikas: (Autori koostatud)

Tabelist 13 on näha, et ettevõtte transiitkonteinerite voog madaldus veel rohkem 2016. aastal. Veetud konteinerite arv võrdus 149 TEU. Transiitkonteinerite arv langes ligikaudu 18% võrreldes eelmise aasta transiitkonteinerite mahuga. Selle põhjuseks jäi Venemaaga vähenenud kauplemine ja majandussuhete halvenemine, nii kaotas ettevõtte osa enda püsiklientidest. Aastal 2016 veeti taas kõige rohkem konteinereid Hiinast ja Hispaaniast, nende maht moodustas

vastavalt 68% ja 16% kogu ettevõtte konteinerite mahust. Järelejäänud suundadest veeti 24 TEU kokku.

Tabeli viimasest tulbist on näha, et vedajate hulka lisandusid Arijus ja Transfennica laevaliinid. Transfennica liin asendas Hapag-Lloyd liini, mis ei pakkunud enam otsest vedu Eestist Peterburgi. Laevaliin Arijus teostab vedusid Hispaaniast tänapäevani.

4.3.6. iLogistics transiitkonteinerid 2017. aastal

Tabelis 14 on toodud ettevõtte transiitkonteinerite maht 2017. aasta esimesel neljal kuul, mis moodustab 58 konteinerit. See arv on rohkem, kui eelmise aasta sama perioodi konteinerite arv, seega praegu võib oletada, et ettevõtte transiitkonteinerite maht kasvab sellel aastal. Peamisteks suundadeks olid jälle Hiina ja Hispaania, kust veeti vastavalt 71% ja 10% kogu transiitkonteinerite mahust.

Praegu vedajate nimekiri jääb samaks. Aga ettevõtte üheks ohuks on see, et Transfennica laevaliin ei paku tulevikus otsest vedu Eestist Peterburgi. Probleem seisneb selles, et transiitaeg teistel laevaliinidel, mis sõidavad mööda Hamburgi, on mitu korda pikem, kui Transfennica laevaliinil.

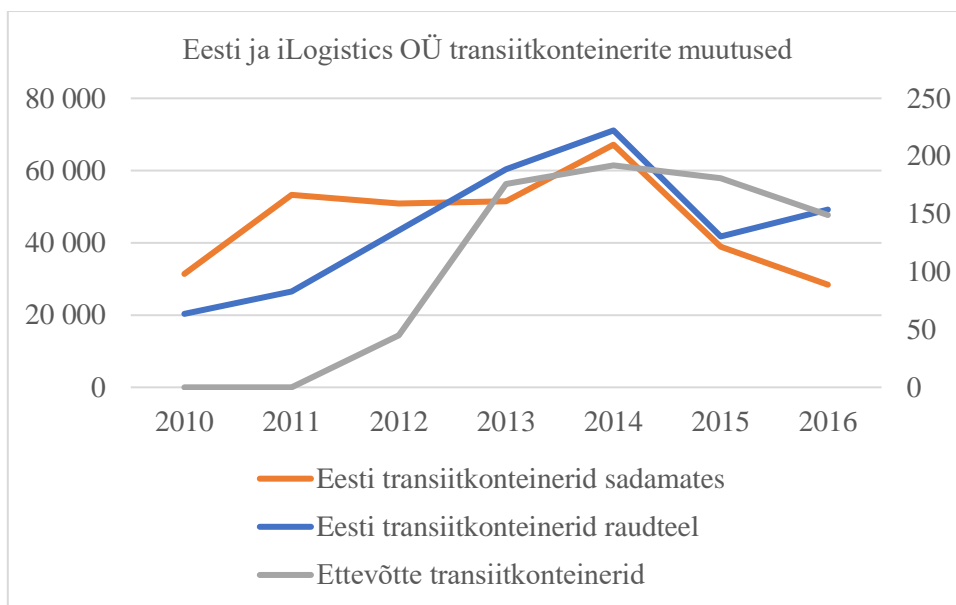
Tabel 13. iLogistics OÜ transiitkonteinerite arv aastal 2017

Suund	Kokku	Vedaja
Belgia-Eesti-Peterburi	1	Greencarrier Group-Transfennica
Hiina-Eesti-Peterburi	41	Greencarrier Group-Transfennica
Ameerika-Eesti-Peterburi	1	COSCO SHIPPING-Transfennica
Singapur-Eesti-Peterburi	5	Continental-Transfennica
Hispaania-Eesti-Peterburi	6	Arijus-Transfennica
Korea-Eesti-Peterburi	4	Seaways International-Transfennica
Kokku	58	

Allikas: (Autori koostatud)

4.4. iLogistics OÜ ja Eesti sadamate transiitkonteinerite mahtude muutuste võrdlus aastatel 2012-2016

Vaatamata sellele, et iLogistics OÜ transiitkonteinerite mahud on väikesed võrreldes riigi mahtudega, ettevõtte jääb Eesti logistika- ja transiidisektori osaks. Seda tõestab fakt, et ettevõtte transiidi mahud on tundlikud riigi transiidi muutustele.



Joonis 7. Eesti ja iLogistics OÜ transiitkonteinerite muutuste võrdlus, 2010-2016, TEU

Allikas: (Statistikaamet, Transiidikeskuse AS ja autor)

Joonis 7 on koostatud selleks, et näidata Eesti ja uuritava ettevõtte konteinerivedu transiidi muutuste dünaamikat. Vasakul pool on Eesti sadamate ja raudtee transiitkonteinerite arvu telg, aga paremal pool on ettevõtte oma. Joonisest 7 on näha, et viimase seitse aasta transiitkonteinerite maht Eesti sadamates ja raudteel oli kõrgeim 2014. aastal, ettevõtte transiitkonteinerite arv on ka kõrgeim samal aastal. Riigi sadamaid läbitavate transiitkonteinerite maht aastal 2011 on kasvanud ligikaudu 70% võrreldes eelmise aasta mahuga. Selle põhjuseks oli terminali operaatorite suured investeeringud konteinerterminali ja aktiivne tegevus konteinerveo

turul. Samuti raudteel oli märgatud enam tasane kasv, mis moodustas ligikaudu 30%. 2011. aastal iLogistics OÜ ei olnud veel asutatud, seega ettevõtte kõver asub nullpunktis.

2012. aastal toimus Eesti sadamates transiitkonteinerite 4%-line langus ja selle põhjuseks oli Venemaa sadamate arendamine, nimelt Leningradi oblasti (Ust-Luga ja Primorski) sadamate infrastruktuuri areng. Aga raudteel transiitkonteinerite arv jätkas tõusma, kasv moodustas umbkaudu 64% võrreldes eelmise aastaga. Sellest aastast ettevõtte transiitkonteinerite arv hakkab ka kasvama, mis on loogiline, sest iLogistics OÜ alustab oma tegevust aasta 2012 septembril, aga arvestusele lähevad ainult nelja kuu mahud. Lähtudes sellest, et Venemaa kasutas üha rohkem oma sadamate teenuseid võib oletada, et ettevõtte konteinerite maht võiks olla suurem sellel aastal. Seda kinnitab ka see asjaolu, et ettevõtte mõned kliendid eelistasid saata oma konteinereid otseselt Venemaale.

Aastal 2013 Eesti sadamate transiitkonteinerite arv oli kasvanud, aga ainult 1%. Kuid konteinerivedu transiidi maht raudteel oli kasvanud veel 39%, võrreldes aasta 2012 mahuga. Rääkides ettevõtte transiitkonteinerite mahust on oluline märkida, et arvestusele läheb juba terve aasta maht, mis on mitu korda suurem, kui eelmise mittetäieliku aasta maht. Kui võrrelda 2013. ja 2012. aastate samad perioodid, siis iLogistics OÜ mahtude kasv moodustas ainult 2%.

2014. aastal transiitkonteinerite arvu kasv Eesti sadamates ja raudteel jätkus, see moodustas vastavalt 30% ja 18%. See oli tingitud eelkõige sellest, et kaubanduse kasvavaks trendiks oli kauba saatmine konteinerites (Tegevustulemuste ... 2014, 9). Riigi transiitkonteinerite kasvule kaasnes ka ettevõtte transiitkonteinerite kasv, mis moodustas 2014. aastal ligikaudu 9%. Klientide arv sellel aastal jäi samaks, aga päringute arv püsiklientidelt oli tõusnud.

Alustades 2015. aastast algas Eesti transiitkonteinerite mahus drastiline kukkus. Esimesel aastal konteinerite arvu langus moodustas umbkaudu 42% sadamates ja 41% raudteel. Selle põhjuseks on see, et Venemaa jätkas oma sadamate arendamist impordi ja ekspordi suunal, kasutades enda oma võimsused Läänemere transiitkanali asemel. Samuti langust võib seostada Venemaa sisenõudluse järsust nõrgenemisest vähenenud ostujõu taustal (Tegevustulemust ... 2014, 10). Ettevõtte transiit oli ka langusel, aga see ei olnud nii järske kui riigi transiitkonteinerite juhul. Langus moodustas umbkaudu 6% võrreldes eelmise aasta mahuga. Aastal 2016 toimus

Eesti sadamates veel 27%-line transiitkonteinerite mahu langus, aga raudteel vastupidi oli 18%-line kasv. Sadamate konteinerite mahu languse põhjuseks jääb tihe konkurents Leningradi oblasti sadamatega ja Venemaa vastaste sanktsioonide pikendus. Raudtee transiitkonteinerite kasv võib seostada konteineriseerimise tendentsi kasvuga. Ettevõtte transiidi maht oli sarnaselt sadamate mahuga languses, mis moodustas 18%. Kokkuvõtvalt võib öelda, et ettevõtte transiitkonteinerite mahu muutused on rohkem sõltuvad Eesti sadamate transiitkonteinerite olukorrast. iLogistics OÜ kasvu-languse dünaamika näitab, et ettevõtte transiit reageerib riigi transiidi muutustele, aga enam tasasel viisil. Nii ettevõtte mahtude kasvud ja langused toimuvad sujuvalt, võrreldes riigi transiitkonteinerite mahtude muutustega.

4.5. iLogistics OÜ tegevjuhi intervjuu

Ossipova, J. (25.04.2017). Küsimused iLogistics OÜ ja Eesti transiidist. /Intervjueerija – Devoino, J. / Helisalvestis. Tallinn (intervjuu) (Lisa 1)

Käesolev intervjuu oli koostatud selleks, et näidata kuidas täpselt logistika- ja transiidisektori üksik osaleja näeb riigi transiidi ja oma enda ettevõtte olukorra.

Vastates esimesele küsimusele Jekaterina ütles, et transiidi olukord igapäevaga halveneb. Tema näeb kuidas firmad surevad ja tulevad turult ära. Muutus on väga agressiivne, marginaalid logistikaäris vähenevad ja tihti tehakse tööd töö pärast. Uute klientide otsimine on väga raske võrreldes konkurentidega naaberriikides. Mahud vähenevad drastiliselt, konkurentsieelise saavutamiseks peab olema Jumal logistikaäris ja tihti teha võimatu asju ja veel soodsama hinnaga. Jekaterina arvates Lätis ja Leedus on soodsamad äri tegevuseks tingimused (maksud ettevõtetele), on võimalik teha erispetsiifilisi tolliprotseduure lihtsamalt, millised Eestis üldse puuduvad ja seda just transiidi jaoks, geograafiliselt ja logistiliselt parimad tingimused kui Eestis, soodsamad logistiliste teenuste hinnad ja ka pakutavate teenuste ulatus ja valik. Soomet vaadatuna suurema hinnaga suudavad siiski nad pakkuda parimaid võimalusi Venemaa partneritele, neil on head omavahelised poliitilised suhted. Transpordi ja logistika areng on kirjutatud riigi arengukavadesse, tehakse tihe koostööd Venemaa transpordi ja logistikainstitutsioonidega. Kiire mereliiklus Soome sadamate ja Venemaa vahel, mis üldse

puudub praegu Eestis, konteinerivoog käib läbi Soome sadamaid või läbi Hamburg või Rotterdami, mis juba mõjutab transiidiaega ja ka võimalusi.

Rääkides transiidi kaubakäive asendamisest Jekaterina oli päris pessimistlik. Tema ütleb, et püsida turul, hoida kliente ja võida uusi on võimalik ainult kõrgkvaliteetse teenustega. Suuna peab võtma ja otsida Venemaa firmasid, mis ekspordivad kaupaid Venemaalt edasi, ning seda mitte ainult toorme materjali suhtes vaid ka valmistoodangu.

Vastates kolmandale küsimusele iLogistics OÜ tegevjuht ütles, et ettevõtte alustas ja ka jätkab suures ulatuses koostööd Venemaa klientidega. Samuti pannakse ka edasised plaanid just Venemaa klientidele, seda nii ekspordi kui ka impordi suunas. 70% ulatuses on kliendid ettevõttega koostöös ammusest ajast.

Vastata järgmisele küsimusele oli päris raske Jekaterina jaoks, aga tema sõnadel suurim väljakutse on kohandumine tekkinud olukorraga, paindlikkus ja uute võimaluste leidmine nii transiidisektoris kui ka väljaspool. Suure ja laia teenusportfelli pakkumine oma klientidele. Teha seda, mida teised teha ei suuda, pakkuda klientidele alternatiivseid valikuvariante ja väljatöötada just nendele sobilikke tarneahelaid.

Vastus viimasele küsimusele oli pikk, kokkuvõtvalt Jekaterina rääkis sellest, et riigi ülesanne on eelkõige kindlustada töötav infrastruktuur, minimeerida poliitilised mõjud transiidisektorile, luua ettevõtlust kaasaitav seadusandlik baas, jätkates näiteks vabatsoonide tegevust. Eesti võiks alustada enda Läänemere laevastiku loomisest, sest konteinervedudel on kasvav turg. Samuti oleks vaja mõtiskelda lahenduste osas praamide leidmiseks, mis veaksid üle lahe kaubaronge. Ida-lääne-suunalisele transiidile lisaks tuleb arendada põhja-lõuna suunda ja leida lisandväärtuse loomise võimalusi läbivale transiitkaubale. Valitsus ei mõista ettevõtte eeliseid konkurentide ees Läänemerele ning puudub teadmine, et transiit ei ole eraldiseisev majandusharu, vaid see on osa riiklikust majandussüsteemist, mille toodang on logistika- teenuste eksport. Kahjuks aastatega see ei muutu. Tekitada soodsamad tingimused logistika äritegevuseks, seda eriti väikestele ettevõtetele, soodne maksustamine jne. Pidevalt arendada transporditaristu.

5. JÄRELDUSED JA ETTEPANEKUD

Tuginedes läbiviidud analüüsile toob autor välja, et Eesti Vabariigi konteinervedu transiit kannatas muudatuste all viimastel aastatel, mis mõjutas kogu logistika- ja transiidisektorit. Seoses sellega Eesti transiitkonteinerite mahtude pöördepunktile kaasnes ka uuritava ettevõtte mahtude muudatused. iLogistics OÜ konteinervedude kasvu-languse dünaamika analüüsimisel ja võrdlemisel Eesti Vabariigi näitajatega autor ei võta arvesse konteinervedu transiiti raudteedel kuna ettevõttel antud veoliik puudub. Analüüsi käigus selgus, et kõik riigi sadamate transiitkonteinerite mahtude muutumise mõjufaktorid on iseloomulikud ka ettevõtte konteinermahtudele.

Analüüsides erinevaid allikaid ning Statistikaametist ja avalikest andmekogudest saadud andmete põhjal saab teha järgmiseid järeldusi:

- viimastel aastatel Eesti sadamate konteinerivoogude tipp oli 2014. aastal ja nende maht moodustas 261 069 TEU. Kõige madalamat arvu näitab 2011. aasta, mahuga 152 060 TEU. Tol ajal oli Eesti majandus just alustanud taastumist kriisist. Konteinerite arv oli pidevas kasvus alatest 2010. aastast, kuid hakkas langema aastast 2014 ja selle põhjuseks peetakse Venemaa enda sadamate võimsuste kasutuselevõttu ja geopoliitiliseid pingeid. Konteinerite maht kasvas aastas keskmiselt 15%. Kõige suurem kasv oli 2011. aastal – 30% ja kõige väiksem 2014. aastal – 3%. Alustades 2014. aastast hakkas kahanemine, mis moodustas esimesel aastal 20% ja järgmisel aastal veel 2%.
- viimase seitsme aasta transiitkonteinerite maht Eesti sadamates oli kõrgeim 2014. aastal. Konteinerite maht aastal 2011 oli kasvanud ligikaudu 70% võrreldes eelmise aasta mahuga ja ulatus 53 296 TEU-ni. 2012. aastal toimus konteinerite 4%-line langus ja selle põhjuseks oli Venemaa sadamate arendamine. Aastatel 2013-2014 transiitkonteinerite arv oli kasvanud vastavalt 1% ja 30%. Alustades 2015. aastast algas Eesti transiitkonteinerite mahus langusaeg. Esimesel aastal konteinerite arvu langus moodustas umbkaudu 42% võrreldes eelmise aasta arvuga. See oli eelkõige tingitud sellest, et 2014. aastal Euroopa Liit kehtestas Venemaa-vastaseid sanktsioone, mille tõttu majandussuhted ja kaubakäive

idanaabritega mullu vähenes (Euroopa ... 2016). Aastal 2016 toimus veel 27%-line langus, võrreldes 2015. aasta mahuga.

- mööda raudteed Eestisse sisenevate konteinerite maht pidevalt kasvas 2010. aastast kuni 2014. aastani. Keskmine juurdekasv sellel perioodil oli ligikaudu 35% ning transiitkonteinerite osakaal kogu konteinerite mahust olli jäänud keskmiselt 91.4% ulatusse. See tähendab, et raudteel Eestit läbivate konteinerite maht on praktiliselt võrdne transiitkonteinerite mahuga ja ülejäänud 8,6% on jaotatud impordi ja ekspordi vahel. Drastiliselt oli olukord muutunud 2015. aastal kui mööda raudteed läbiv konteinerivoog kukkus ligikaudu 40%. Selle peamiseks põhjuseks võib nimetada vähenenud kaubakäivet idapoolsete naabritega, eriti Venemaaga. 2016. aastal toimus raudteel konteinerite veo 25%-line kasv. Tühjade konteinerite arv moodustas keskmiselt 37% kogu konteinerite mahust ja 31% transiitkonteinerite mahust.

Analüüsisid iLogistics OÜ konteinerivedu transiiti, leidis autor, et ettevõtte transiitkonteinerite mahud olid jätkuvalt kasvanud 2014. aastani. Sellel aastal klientide arv jäi samaks, aga päringute arv püsiklientidelt oli tõusnud. Ettevõtte arenes laiendades teenusportfelli.

Alates 2015. aastast hakkas üldine konteinerivedude transiidi langus mõjutama ka ettevõtte mahtusid. Langus moodustas umbkaudu 6% võrreldes eelmise aasta mahuga. Konteinerite mahu languse põhjuseks oli tihe konkurents, Venemaaga poliitilise olukorra halvenemine ja klientide üldine jõukus.

2016. aastal ettevõtte transiidi maht oli sarnaselt sadamate mahuga languses, mis moodustas 18%. Mahu languse põhjuseks jääb tihenev konkurents, Venemaa vastaste sanktsioonide pikendus ja paremad konkurentsivõimalused naaberriikides: Lätis, Leedus ja Soomes.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et ettevõtte transiitkonteinerite mahu muudatused on sõltuvuses Eesti sadamate transiitkonteinerite olukorrast. iLogistics OÜ kasvu-languse dünaamika näitab, et ettevõtte transiit reageerib riigi transiidi muutustele, aga need muutused on sujuvad. Hetkeolukorra analüüs näitab, et konteinerite transiit hakkab tasapisi ettevõttes kasvama. See võib olla tingitud ettevõtte positsioonide tugevdamisest turul.

Siiani oli üheks Eesti transiidi probleemiks Venemaa sadamate kiirareng. Eesti transpordivõimsuste kasutamise asemel Venemaa aasta-aastalt ekspordivad üha rohkem kaupa (sh konteinereid) enda võimsuste abil. Nii tekib Eestis võimsuste ülejääk, millele on raske leida piisavalt koormust.

Autor arvab, et ülalpool toodud probleemi lahendamiseks peab riik tegema koostööd logistika- ja transiidisektoriga ja tõstma Eesti transporditaristu atraktiivsust. Üheks võimaluseks on tariifide vähendamine. Soomlased on juba langetanud raudtee- ja navigatsioonitasusid ning Läti on sama sammu kaalumas (Kauba ... 2016). Selline käik aitaks tõsta Eesti transpordiettevõtete konkurentsivõimet Läänemere turul. Samuti on tähtis sadamate teenuste (eriti konteinerite käsitlemise võimaluste) pidev turundus.

2015. aastal konteinerivedu transiit hakkas pidevalt vähenema ja langus Eesti sadamates aastatel 2015-2016 moodustas keskmiselt 35%. See oli tingitud eelkõige sellest, et 2014. aastal Euroopa Liit kehtestas Venemaa-vastaseid sanktsioone, mille tõttu kaubavahetus Venemaaga oli vähenenud.

Ühest küljest olukorra parandamiseks on vaja hoida häid majandussuhteid ida naabritega ja võimalusel vähendada poliitika mõju transpordisektorile. Võimalusel on vaja teha rohkem koostööd Venemaa transpordi, logistika ja valitsuse institutsioonidega. Riigikogu rahanduskomisjoni esimees Mihhail Stalnuhhin tegi transiidi- ja logistikasektori olukorra parandamiseks ettepaneku luua kahepoolsed suhted Vene riigiduumi eelarvekomisjoniga (Nagel 2016). Selline samm võiks kiirendada majandusküsimuste arutelu ja tekkinud probleemide operatiivsete lahenduste leidmist.

Teisest küljest ei pea lootma ainult ida - lääne transiitvoogude olukorra taastumisele, vaid tuleb otsida uusi võimalusi kaotanud mahtude asendamiseks. Uue Eesti Raudtee juhi Erik Laidvee sõnul võiks käivitada põhja-lõuna-suunalise transiidi ja vedada Soome kaupu lõunasse ja Aasia kaupu Soome. Seda võiks teha koostöös Soome ja Aasia operaatoritega (Laidvee ... 2017).

Ettevõtte ja riigi transiidi muutmise põhjused on lähedased, aga vajavad erinevat lähenemist. Üheks iLogistics OÜ konteinerivedu transiidi muutmise põhjuseks on tihe konkurents teiste transpordiettevõtetega. Lahenduseks võib olla konkurentsivõimekuse suurendamine ja

selleks on vaja tõsta ettevõtte teenuste kvaliteeti, osaleda hangetel ja leida uusi koostööpartnereid. Samuti on tähtis teenuste pidev turundus, sest praegusel hetkel iLogistics OÜ turunduse tase on nõrk, mille tõttu klientide hulk praktiliselt ei muutu.

Teiseks ettevõtte transiidi languse põhjuseks on halvenenud poliitiline olukord Venemaaga. iLogistics OÜ transiit on Venemaa keskne. Kõik konteinerid, mis läbivad Eestit ettevõtte tegevuse käigul, liiguvad ainult Venemaale. Seega piiratud kauplemine Venemaaga oli ja jääb ettevõtte suureks probleemiks. Selle lahenduseks pakub autor ettevõttele vahetada transiidi suunda. Ettevõtte peab otsima endale uusi kliente, kelle konteinerid liiguksid lõunast põhja või vastupidi. Teisest küljest, lähtudes SWOT analüüsist, ettevõttel on kogemus ja teadmisi kuidas teha koostööd Venemaaga ja see on väga heaks konkurentsieeliseks. Antud teadmisi peab rakendama kaubavoogude otsimisel ja hankimisel Venemaalt Euroopasse.

Samasuguse ettepaneku saaks teha ka tühjade konteinerite tagastamise probleemi lahendamiseks riigi tasandil. Tuleb otsida uusi koostööpartnereid ja Euroopa Liidu kaubaimporti Venemaalt, näiteks mineraalväetiste, metalli, puitu jt. Tootmisüksused Venemaal töötavad suurel võimsusel, autovedajate ressursid on piiratud, samuti hind ei ole atraktiivne sellistel vedudel. Hea oleks ümbersuunata tooraine vedu, kus kauba hind on väike ja madalad veotariifid konteineritesse. Aga kõrgkvaliteetseid ja kalleid tooteid Venemaalt vedada juba maanteed kaudu.

KOKKUVÕTE

Logistika- ja transiidisektoril on oluline roll Eesti majanduses. See annab tööd kümnete tuhandetele inimestele ning panustab riigi eelarvesse ja SKT-sse miljardeid eurosid. Riigil on alati olnud soodne geograafiline asukoht transporditeenuste turul, eriti transiitvoogude jaoks. See eelis ei kindlusta, et kaubad peavad tingimata läbima Eesti territooriumi. Antud töö kirjutamise üheks põhjuseks oli see, et Eesti transiitkaupade mahud on viimastel aastatel suures languses, mis mõjutab Eesti majanduse seisukorda.

Töö eesmärgiks oli uurida konteinervedude transiiti viimastel aastatel ning välja selgitada missugusel määral mõjutab see keskmise suurusega ettevõtet iLogistics OÜ näitel. iLogistics OÜ konteinervedu kasvu-languse dünaamika sarnaneb rohkem Eesti sadamate konteinervedu transiidi muudatustega kuna ettevõtte transiitkonteinerid liiguvad suurel määral meritsi. Seega võib ütelda, et kõik riigi sadamate transiitkonteinerite mahtude muutmise mõjufaktorid on iseloomulikud ka ettevõtte konteinermahtudele.

Töö eesmärgi saavutamiseks töötleb autor iLogistics OÜ sisedokumente, räägib töötajatega transiitkonteinerite andmete kogumiseks, analüüsib dokumente ja võrdleb riigi ja ettevõtte konteinervedu transiidi muudatusi.

Uuringu käigus leitud globaalsed probleemid olid järgmised:

1. Eesti konteinervedu transiit langeb seoses Venemaa sadamate arendamisega Läänemere kaldal.
2. Eesti ja ettevõtte transiitmahud langevad Venemaaga halvenenud poliitiliste suhete tõttu.
3. Ettevõtte konteinervedu transiit langeb seoses konkurentsi kasvuga.

Autori meelest esimese probleemi lahenduseks võiks olla riigi, logistika- ja transiidisektori ettevõtete tihe koostöö Eesti transporditaristu konkurentsivõime tõstmiseks. Praegusel hetkel suur osa sadamate ümberlaadimise võimsustest ei ole kasutusel, mille tõttu tekib ülejääk. Selle põhjuseks on Venemaa sadamate võimaluste kasutuselevõtt ja ümbersuunamine ekspordile. Kujunenud olukorra raamides tuleks riigil toetada transpordiettevõtteid kas tariifimäärade vähendamise või tolliprotseduuride lihtsustamisega. Lisaks on oluline teenuste turundamine kuna nii võib innustada laevu ja laste kasutada just mööda Eesti transpordikanalit.

Nii iLogistics OÜ kui ka riigi transiid on Venemaa keskne ja geopoliitiliste pingete teravnemine avaldab otsekohe mõju transiidi olukorrale. Seega 2014. aastal Euroopa poolt kehtestatud Venemaa-vastased sanktsioonid olid üheks konteinervedu transiidi languse põhjuseks aastatel 2015-2016. Autor arvab, et selle probleemi lahendamiseks on vaja taastada häid majandussuhteid ida naabritega ja võimalusel vähendada poliitika mõju transpordisektorile. Lisaks tuleb teha rohkem koostööd Venemaa transpordi, logistika ja valitsuse institutsioonidega.

Ülespool välja toodud probleemi teine lahenduskäik seisneb uute kaubavoogu suundade liikuma panekust. Nii riik, kui ka uuritav ettevõtte peavad otsima võimalused vähenenud transiitkonteinerite mahtude asendamiseks. Koostöös Aasia ja Skandinaavia operaatoritega võib käivitada põhja-lõuna-suunalise transiidkanali. Ettevõtte tasandil oleks hea otsida uusi koostööpartnereid ja luua uusi võimalusi voogude hankimiseks ja veo korraldamiseks Venemaalt Euroopasse.

Kolmas probleem seisneb selles, et ettevõttel iLogistics OÜ-l on suur konkurents transpordiettevõtete turul. Selle probleemi lahenduseks on vaja pidevalt parandada ettevõtte konkurentsivõimet. Selleks on vaja tõsta teenuste kvaliteeti, osaleda jõukohastel hangetel ja otsida usaldusväärseid koostööpartnereid. Tänapäeval on turundus tähtis nii riigi sisesel kui ka välisel turul.

Autori arvamusel antud töös püstitatud ülesanded on täidetud ja eesmärk on saavutatud. Autor arvab, et pakutud lahenduskäigud võivad olla kasulikud transiidi olukorra parandamiseks.

KASUTATUD KIRJANDUS

Carmichael, C. (2016) 3 Reasons China's Slowdown Is Cause for Concern

<http://www.investopedia.com/articles/markets/062016/3-reasons-chinas-slowdown-cause-concern.asp> (15.04.2017)

Eidast, A. (2007) Meretranspordi kommertsekspluatatsioon Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda.

Eidast, A. (2012) Laevanduse töökorraldus ja ökonoomika Tallinn : Tallinna Raamatutrükikoda

Estologistika OÜ veebileht

<http://www.etslogistika.ee/teadmiseks/konteinerite-parameetrid/> (10.04.2017)

Euroopa Liit pikendas kuue kuu võrra Vene-vastaseid sanktsioone. Postimees

<http://maailm.postimees.ee/3951877/euroopa-liit-pikendas-kuue-kuu-vorra-vene-vastaseid-sanktsioone> (10.05.2017)

Kauba transiit läbi Eesti vähenes. Äripäev

<http://www.aripaev.ee/uudised/2016/04/20/kauba-transiit-labi-eesti-vahenes> (10.05.2017)

Laidvee: tuleb peatada idasuunalise transiidi langus. Postimees

<http://majandus24.postimees.ee/4112879/laidvee-tuleb-peatada-idasuunalise-transiidi-langus> (15.05.2017)

Lauri, M. Transiit ja transport

http://www.estonica.org/et/Majandus/Eesti_majandusest_%C3%BCIdiselt/Transiit_ja_transport/

Levinson, M. (2006). The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger. 1st ed. Princeton: Princeton University Press

Lloyd's List

<https://www.lloydslist.com/> (20.04.2017)

Nagel, R. Stalnuhhin tegi ettepaneku luua kahepoolsed suhted Vene riigiduumaga eelarvekomisjoniga

<http://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/stalnuhhin-tegi-ettepaneku-luua-kahepoolsed-suhted-vene-riigiduumaga-eelarvekomisjoniga?id=77601496> (12.05.2017)

Paljassaare sadam. Tallinna Sadam AS

<http://ts.ee/paljassaare-sadam> (10.04.2017)

Pukk, P. Sadamate ja raudtee kaubamaht oli viimase kümnendi väiksem

<http://www.pealinn.ee/tagid/koik/sadamate-ja-raudtee-kaubamaht-oli-viimase-kumnendi-vaikseim-n185415> (03.04.2017)

Riiklik transiidikomisjon arutas arenguvõimalusi. Sputnik

<https://sputnik-news.ee/economy/20170425/5516408/riiklik-transiidikomisjon-arutas-arenguvoimalusi.html> (26.04.2017)

Sadamaseadus. Vastu võetud Riigikogus 15. juunil 2009. a – RT I 2009, 37, 251.

Statistikaamet

<http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/22TRANSPORT/22TRANSPORT.asp> (03.04.2017)

Tegevustulemuste analüüs 2014. AS Tallinna Sadam

<http://ts.ee/?dl=645> (10.05.2017)

Tegevustulemuste analüüs 2015. AS Tallinna Sadam

<http://ts.ee/?dl=685> (10.05.2017)

Tender, T., Kalmer, K. (2014) Logistikasektori mõjuulatus Eesti majanduses

<http://www.portoftallinn.com/?dl=612> (05.04.2017)

The Global Competitiveness Report 2016–2017. World Economic Forum.

http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf (10.04.2017)

Tolli, A. (2008) Hiina konteinerveod läbi Eesti Venemaale ja Hiinasse tagasisaadetavate tühjade konteinerite arvu vähendamise võimalused Tallinn: TTÜ Press

TOP 50 WORLD CONTAINER PORTS. Maailma Laevandusnõukogu

<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> (29.04.2017)

Varblane, K. Logistika- ja transiidisektoril on oluline roll Eesti majanduses

<https://www.riigikogu.ee/pressiteated/majanduskomisjon-et-et/logistika-ja-transiidisektoril-oluline-roll-eesti-majanduses/> (03.04.2017)

SUMMARY

THE LATEST CHANGES IN CONTAINER TRANSIT AND ITS IMPACT ON THE EXAMPLE OF THE LIMITED LIABILITY COMPANY iLOGISTICS

Jevgeni Devoino

The sector of logistics and transit plays an important role in Estonian economy. It provides tens of thousands of people with employment and contributes billions of euros to the state budget and GDP. The country has always had a favorable geographical position at the transport services market, especially for transit flows. But this advantage does not guarantee that products will necessarily have to pass Estonian territory. One of the main reasons for writing this thesis was that the volumes of goods in transit have declined greatly in recent years in Estonia, impacting the state of the Estonian economy.

The contents of this thesis are divided into five parts. In the first part, the general observation of Estonian logistics and transit sector is carried out and the status of transit at ports and railways during the recent years is examined. The next part concerns container shipping, the world's top 20 and Estonia's main container ports and the latest changes in the volumes of these container shipments. The transit containers passing through Estonia via railway are analyzed as well. The third part focuses on describing the company, iLogistics LLC. In the fourth part, the transit container volumes of the company in question and the changes in these volumes during 2012-2017 are analyzed and compared to the changes in the country's transit container volumes. Additionally, the opinion of the executive director of iLogistics LLC regarding the situation of the company and the state is examined. In the final part, the author draws conclusions and offers solutions to improve the situation.

The aim of the thesis is to describe and examine further the container shipping transit before and after the period of decline in transit and identify the extent to which it impacts a medium sized company, as illustrated by iLogistics LLC.

To achieve the aim of the thesis, the author reviewed internal documents of iLogistics LLC, spoke to the employees to gather data about transit containers, analyzed the documents and compared the changes in the state's and the company's container shipping transit.

The following global problems were identified during the research:

1. Estonian container shipping transit is declining in relation to the development of Russian ports by the Baltic Sea
2. The transit volumes of Estonia and the company are declining because of the worsened political relations
3. The container shipping transit of the company is declining in relation to growing competition

The author considers that a solution to the first problem could be found in active cooperation between the state and the companies in the logistics and transit sector to improve the competitiveness of Estonia's transport infrastructure. In the current situation, the state should support transport companies by either reducing the tariff rates or simplifying the customs procedures. In addition, it is important to market their services as this could inspire ships and cargoes to use the Estonian transport channel.

The transit is centered on Russia for both the state and iLogistics LLC, therefore the sanctions against Russia approved by EU in 2014 were one of the reasons for the decline in container transit during 2015-2016. The author considers that in order to solve this problem, good economic relations with the Eastern neighbor must be restored and the impact of politics on the transport sector must be reduced. Additionally, more cooperation is needed with Russian institutions of transport, logistics, and government.

Another solution to the problem outlined above is establishing trade flows in new directions. The state, as well as the examined company, must seek opportunities to replace the declined volumes of transit containers. In cooperation with Asian and Scandinavian operators, a North-South transit channel could be opened. On the level of the company, it would be beneficial to seek new partners and create new opportunities for acquiring flows and organizing shipment from Russia to Europe.

The third problem presents itself in the form of iLogistics LLC having strong competition. To solve this problem, the company's competitiveness must be constantly improved. In order to achieve that, the quality of the services must be improved, the company needs to bid at feasible

tenders and seek trustworthy partners. Nowadays, marketing is important both in domestic and foreign markets.

The author considers that the objectives and the aim of this thesis have been achieved and the proposed solutions might be useful to improve the situation of transit.

LISAD

Lisa 1. Küsimused iLogistics OÜ ja Eesti transiidist

1. Millise hinnangu annaksite tänapäeva Eesti transiidile ettevõtja pilgu läbi?
2. Kuidas saab taastada või asendada vähenenud transiidi kaubakäivet?
3. Millised kliendid olid ettevõtte algusaastatel ja millised nüüd? Kas praeguste klientide seas on alles ka kõige esimesed kliendid?
4. Millised meetodid võetakse iLogistics OÜ-s kasutusele, et asendada vähenenud transiidi kaubakäivet?
5. Milliseid meetodeid võiks riik teie arvates kasutusele võtta? Mida soovitaksite?