

Lõputöö pealkiri: Eesti - Hiina vahelise täiskonteinerite raudteevedude võimalused ning võrdlus meretranspordiga ACE Logistics Estonia näitel

Diplomitöö

Lõputöö autor: Ken Ojakäär

Lõputöö juhendaja: Alina Eidemiller

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö teema tuleneb autori aastasest töökogemusest ettevõttes ACE Logistics Estonia. Ettevõtte kuulub ACE Logistics Group-i, mis omab vastavaid filiaale Lätis, Leedus, Valgevenes ning osaluse näol ka Soomes. ACE Logistics Estonia näol on tegemist ekspedeerimisettevõttega, mis osutab maantee-, mere- ning lennutransporti ning pakub logistikaga kaasnevaid lisateenuseid.

Autor vaatleb esimeses osas konteinerivedude ülemaailmset turgu ning seejärel võtab vaatluse alla vastavalt Hiina ja Eesti kohalikud turud ning statistika. Paralleelselt vaadeldakse Hiina – Euroopa vahelise raudteeühenduse arengut, hetkeseisu ning tulevikuperspektiivi.

Lõputöö uurimiseesmärgiks on kaardistada ACE Logistics Estonia Eesti – Hiina suunaliste merevedude peamised sihtpunktid ning sellest lähtuvalt leida alternatiivseid tarnevõimalusi raudteetranspordi näol. Uurimisobjektideks võetakse 20- ja 40-jalased standardsed täiskonteinerid. Autor võtab vaatluse alla ka võimaluse, et konteiner on kaubaomaniku isiklik.

Lõputöö uurimiseesmärkide täitmiseks analüüsib autor ACE Logistics Estonia viimaste aastate merevedude statistikat Eesti – Hiina suunal, kasutades ettevõtte andmebaasi. Sellest lähtuvalt analüüsib autor kolme valitud laevaliini põhjal merevedude marsruutide ülesehitust, üldloogikat, tarneaegu ning tekkivaid kulusid.

Raudteevedude määratlemiseks kasutab autor ettevõttesisest informatsiooni, tehes mitmele koostööpartnerile päringuid 20- ja 40-jalaste täiskonteinerite saatmise võimalikkusele ACE Logistics-i peamistesse sihtkohtadesse Hiinas. Valikus on kolme rongiliini võimalused. Vaatluse alla kogu protsessi tarneahel ning -aeg koos kuludega. Autor analüüsib leitud andmete põhjal mõlema transpordiliigi omapärasid ning teeb järeldused erinevate variatsioonide mõistlikkusest ning tasuvusest.

ACE Logistics Estonia viimaste aastate statistikat uurides leidis autor, et kolm suurimat sihtkohta meresaadetistel on Shanghai, Qingdao ja Shenzhen.

Meretranspordi ühendused koosnevad peamiselt

Uurimise käigus selgus, et Eestist on käesolevaga võimalik saata raudteega täiskonteinereid Poola ja Soome terminalide vahendusel. Tarneloogika koosneb etteveost maanteetranspordiga lähteterminali, kus toimub konteineri laadimine. Poolast väljudes toimub Valgevenes ümberlaadimine teisele rongile, Soomest väljumisel seda ei toimu. Rööbaste erisuse tõttu toimub rongivahetus Hiinas, kust edasi toimub vedu sihtterminali. Sealt veetakse konteiner lõplikku sihtkohta autoga.

Raudteetranspordi peamised lisakulud tekivadki ette- ning kohaleveost. Etteveo kulu on väiksem, kui konteiner laadida lähteterminalis ning kaup saata sinna Eestist regulaarse maanteetranspordiga. Kohalik tarne Hiinas sihtkohtadesse moodustab kõige suurema osa üldkuludest. Sellest lähtuvalt leidis autor, et raudteetranspordi konkurentsivõime on märgatavalt suurem, kui sihtkohtadeks on Hiina suurlinnad sisemaal. Sellega väheneb kohalik lisakulu Hiinas ning lüheneb tarneaeg, samas kui meretranspordile mõjub see vastupidiselt. Autor leidis, et raudteetranspordiga on mõistlik saata vaid 40-jalaseid konteinereid. Kuigi vaadeldavatest rongiliinidest üks pakkus vedu 20-jalasele, siis selle kulu ning lisaklauslid ei tee seda vedu otstarbekaks. Autor pakkus välja, et väiksemale kogusele on mõistlik edaspidi uurida osakonteinervedusid.

Nii mere- kui ka raudteetranspordil on tendents, et SOC konteinerite vedude puhul küsitakse lisatasu. Vaid üksikud liinid jätavad veohinna COC konteineritega samale tasemele. Vedajatel on kasulikum hoida enda vahendeid ringluses, eriti just Euroopa – Hiina suunal, sest selle mahud on vastupidise suunaga võrreldes oluliselt väiksemad.

Tulevikku silmas pidades võib täiskonteinerite raudteetransport saada Eesti kliendile atraktiivsemaks alternatiiviks tänu Muuga – Xi'ani raudteeühenduse loomisele, mis vähendab oluliselt konteinerite etteveo kulusid lähteterminali. Samuti on raudteeveod oluliselt konkurentsivõimelisemad, kui sihtkohtadeks on Hiina sisemaal asuvad linnad, sest siis vähenevad kogukuludest protsentuaalselt suurt osa hõlmavad edasiveod sihtterminalist lõpppunkti. Raudteetranspordiga Hiina sisemaal asuvat klientuuri sihtides väheneb lisaks kuludele ka tarneaeg, meretranspordi puhul suurenevad mõlemad.