

Tallinna Tehnikaülikool

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Ervin Voit

**ÜLEMAAILMSE POSTILIIDU HINNAPOLIITIKA MUUTUSE MÕJU
PIIRKONDLIKU ESINDAJA TEGEVUSMAHULE**

Lõputöö

Õppekava rahvusvaheline majandus ja ärikorraldus, peeriala rahvusvaheline äritegevus

Juhendaja: lektor Olev Tõru MBSc.

Tallinn 2020

Deklareerin, et olen koostanud lõputöö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele selle koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 8570 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Ervin Voit 14.05.2020

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 121644BDÄR

Üliõpilase e-posti aadress: ervinvoit@gmail.com

Juhendaja: Olev Tõru, MBSc:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

Lühikokkuvõte	3
Sissejuhatus	4
1. ÜLEVAADE TARNEAHELA JUHTIMISEST, LOGISTIKAST JA POSTITEENUSE NÕUDLUSE HINNAELASTSUSEST	6
1.1. Teoreetilised lähtekohad rahvusvahelises kaubaveos	6
1.2. Logistika seosed tarneahela juhtimisega ja logistilised kulukontseptsioonid	11
1.3. Postiteenuste nõudluse hinnaelastsus	13
2. ÜLEMAAILMSE POSTILIIDU TEGUTSEMISPÕHIMÕTTED JA TARIIFIPOLIITIKA	16
2.1. Ülemaailmne Postiliit ja selle olulisemad tegutsemispõhimõtted	16
2.2. Ülemaailmse Postiliidu tariifipoliitika rahvusvahelisele postile	17
2.3. Rahvusvaheliste postisaadetiste mahud	23
3. ÜLEMAAILMSE POSTILIIDU HINNAPOLIITIKA JA YYY OÜ TEGEVUSMAHU SEOSED	26
3.1. Ülevaade YYY OÜ-st	26
3.2. YYY OÜ tegevusmahtude muutused	28
Kokkuvõte	34
Kasutatud allikate loetelu	37
Summary	44
Lisa 1. Lihtlitsents	46

LÜHIKOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö eesmärk on välja selgitada, millist mõju Ülemaailmse Postiliidu (UPU) muutunud hinnapoliitika avaldab töös vaatluse all oleva ettevõtte tegevusmahule. Ettevõtteks, mis on töös UPU piirkondlikuks esindajaks, on ettevõtte, kus töötab käesoleva töö autor. Töö teema on aktuaalne, sest UPU hinnapoliitika muutustest osa hakkasid kehtima 1. jaanuaril 2020 ning osa hakkavad kehtima lähema aasta jooksul.

Lõputöös kasutatav uurimismeetod on kasutatavate andmete võrdlevanalüüs. Uurimisobjektiks on vaatluse all oleva ettevõtte tegevuse mahud. Vaatluse all olev ettevõtte vahendab enda Venemaal ja Valgevenes asuvate klientide postisaadetisi Hongkongist läbi Tallinna Moskvasse ja Minskisse. Ettevõtte tegevuse mahtu iseloomustab käideldud postisaadetiste kogukaal, -pakkide koguhulk ja –kottide koguhulk. Vaatluse alla on võetud tegevuse mahud 2018. aasta valitud kuul, 2019. aasta valitud kuudel ja 2020. aasta valitud kuudel.

Uurimistöö eesmärk sai saavutatud. Selgus, et UPU muutunud hinnapoliitika mõju on vaatluse all olnud ettevõtte jaoks negatiivne. UPU jaotab kõik riigid nelja kategooriasse vastavalt riigi- ja riigi postisüsteemi arengutasemele. Madalama arengutasemega riigid asuvad UPU kolmandas ja neljandas grupis ning neile kehtib väljasaadetavate postisaadetiste puhul soodsam tariif kui arenenumatel riikidel, mis kuuluvad UPU esimesse või teise gruppi. UPU hinnapoliitika 2020. aasta muutuse sisuks on esimese ja teise grupi riikide jaoks rahvusvahelise postiveo tasude alandamine ja kolmanda ning neljanda grupi riikide jaoks tasude tõstmine. Kuna Hongkong on Hiina osa ja Hiina kuulub UPU kolmandasse riikide gruppi, muutus Hongkongist postisaadetiste rahvusvaheline saatmine 2020. aasta algusest kallimaks. UPU poolt kehtestatud kõrgemad tasud on kaasa toonud Hongkongist väljasaadetud postisaadetiste mahtude vähenemise läbi Eesti. Lisaks on alates veebruarist vaatluse all oleva ettevõtte tegevusmahte vähendanud ülemaailmselt leviv viirus CoVID-19.

Võtmesõnad: tarneahela juhtimine, logistika, rahvusvaheline postiteenus

SISSEJUHATUS

Käesolev lõputöö käsitleb Ülemaailmse Postiliidu hinnapoliitika muutuse mõju piirkondliku esindaja tegevusmahule. Ettevõtteks, mis on töös Ülemaailmse Postiliidu piirkondlikuks esindajaks, on ettevõtte, kus töötab käesoleva töö autor. Arvestades asjaolu, et nimetatud ettevõttega seotud arvandmed on ärisaladus, ei ole töös ettevõtet õige nimega nimetatud. Selle asemel on käesolevas töös ettevõtte nimeks YYY OÜ.

Lõputöö teema on valitud seetõttu, et käesoleva töö autor töötab ettevõttes, mida töö teema väga otseselt puudutab. Töö teema on aktuaalne, sest Ülemaailmse Postiliidu hinnapoliitika muutustest osa hakkasid kehtima 1. jaanuaril 2020 ning osa hakkavad kehtima lähema aasta jooksul. Töö teema on ka uudne, sest autorile teadaolevalt ei ole Ülemaailmse Postiliidu hinnapoliitika mõju Eestis tegutsevatele ettevõttele Eestis varem uuritud.

Töö eesmärk on välja selgitada, millist mõju Ülemaailmse Postiliidu muutunud hinnapoliitika avaldab töös vaatluse all oleva ettevõtte tegevusmahule. Töö uurimisülesanne on nimetatud mõju ulatust määratleda (sõnastada). Töö uurimisküsimus on: hinnata, kas ja mis suunas on Ülemaailmse Postiliidu muutunud hinnapoliitika mõjutanud vaatlusaluse ettevõtte tegevusmahtu.

Lõputöös kasutatav uurimismeetod on kasutatavate andmete võrdlevanalüüs. Uurimisobjektiks on YYY OÜ tegevuse mahud (käideldud postisaadetiste kaal, -pakkide hulk ja –kottide hulk) 2018. aasta valitud kuul, 2019. aasta valitud kuudel ja 2020. aasta valitud kuudel.

Töö põhiosa koosneb kolmest peatükist. Esimene peatükk käsitleb teooriat. Arvestades, et lõputöö käsitleb kaubavooge, on teooria esimese peatüki esimene osa tarneahela juhtimisest ja esimese peatüki teine osa logistikast. Arvestades, et lõputöö on seotud hinna muutumise mõjuga kaubavoogudele, käsitleb teooriapeatüki kolmas osa postiteenuste nõudlusepoolset hinnaelastsust.

Töö teises peatükis antakse ülevaade Ülemaailmse Postiliidu olulisematest tegutsemis-
põhimõtetest ja sama organisatsiooni hinnapoliitikast, mis puudutab rahvusvahelisi posti-
saadetisi. Seejuures on hinnapoliitikat vaadeldud selle muutumise aspektist.

Lõputöö kolmandas peatükis antakse ülevaade YYY OÜ-st ning analüüsitakse YYY OÜ
tegevusmahu muutusi vaatluse alla võetud perioodidel. Lisaks analüüsitakse Ülemaailmse
Postiliidu muutunud hinnapoliitika mõju YYY OÜ muutunud tegevusmahtudele.

Lõputöös on kasutatud 82 viidatud allikat. Väga valdav enamus kasutatud allikatest on inglise
keelsed. Lõputöö mahuks sissejuhatuse algusest kokkuvõtte lõpuni on 8570 sõna.

1. ÜLEVAADE TARNEAHELA JUHTIMISEST, LOGISTIKAST JA POSTITEENUSE NÕUDLUSE HINNAELASTSUSEST

1. Teoreetilised lähtekohad rahvusvahelises kaubaveos

Terminil „tarneahel“ (inglise keeles *supply chain*) ei ole üheselt määratud definitsiooni. Erinevad autorid käsitlevad tarneahela olemust mõnevõrra erinevalt. (Borade ja Bansod 2007, 108–109; Janvier-James 2012 194–195) Oxfordi õppijate sõnaraamat (Supply chain) defineerib tarneahelat üldistatult kui kaupade tootmise ja tarnimisega seotud protsesside seeriat alates nende esmakordsest valmistamisest, kasvatamisest jms kuni nende ostmise või kasutamiseni. Oxfordi õppijate sõnaraamatus keskendutakse tarneahela käsitluses kaupadele. Sama teevad ka mitmed teised autorid (Beamon 1998, viidatud Janvier-James 2012, Handfield ja Nichols 1999, viidatud Van Donk 2008, 30; 194; Pienaar 2009, viidatud Janvier-James 2012, 195). Tegelikult on tarneahel olemas ka teenustel (Christopher 1998, viidatud Janvier-James 2012, 196; Lambert ja Cooper 1998, 1; Ayers, 2000, 2; Borade ja Bansod 2007, 109).

Tarneahelas on tootjad, tarnijad, transportijad, laod, hulgimüüjad, jaemüüjad, muu vahendajad ja ka kliendid (Vorst 2004, 105–106; Felea ja Albăstroiu 2013, 75). Tarneahela olemust lühidalt kokku võttes on hea kirjelduse välja pakkunud Lambert (1992), kes on käsitlenud tarneahelat „tervikuna, mille eesmärk on rahuldada lõpptarbija vajadusi ja soove“. Sarnane üldistus on ka Ayers’i (2000, 2) määratluses, mille kohaselt on tarneahel „elutsükli protsessid, mis toetavad füüsilisi-, teabe-, finants- ja teadmiste vooge toodete ja teenuste teisaldamiseks tarnijatelt lõppkasutajatele“.

Houlihani on 1995. aastal määratlenud tarneahela järgmiselt, tarneahel (Lend ja Reinhold 2004, 98):

- määrab põhimõtteliselt kindlaks tervikprotsessi, st toodete ja teenuste toimetamise lõpptarbijani;

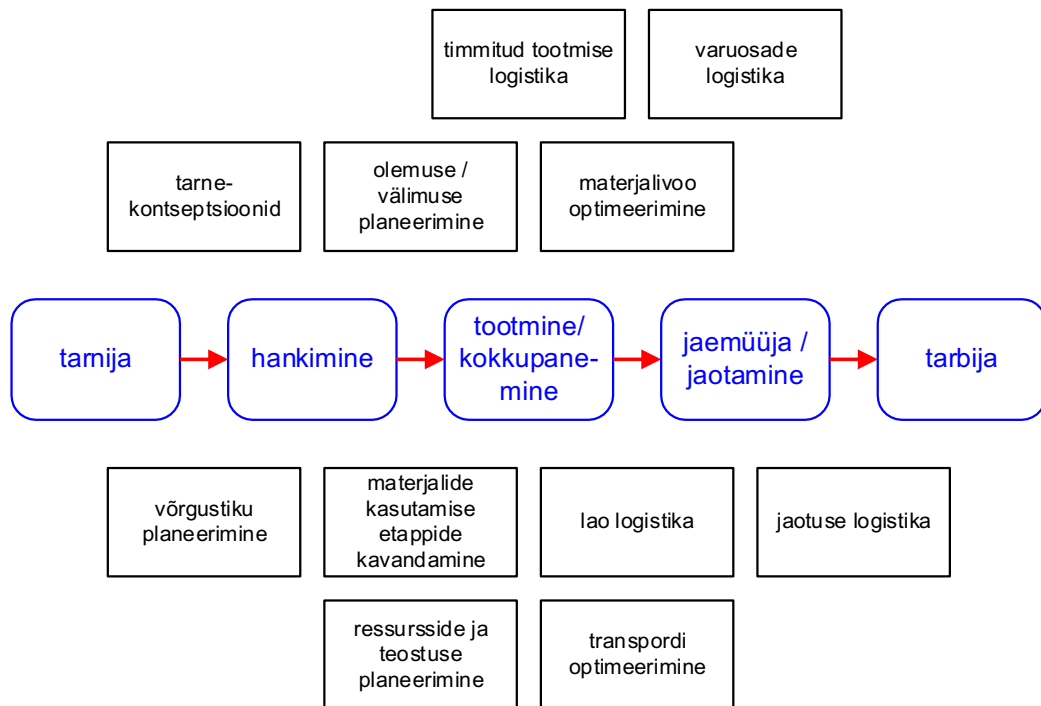
- integreerib partnerid ja erinevad logistilised tegevused (hankimise, tootmise, jaotuse) pakkujast tarbijani;
- hõlmab planeerimist, koordineerimist ja teatavat kontrolli ka teiste organisatsioonide üle, ületades seeläbi organisatsiooni piirid;
- ühise infosüsteemi kaudu tagab teabe kättesaadavuse tarneahela kõikidele liikmetele, tehes seeläbi võimalikuks organisatsioonide vahelise koordineerimise;
- seab peaesmärgiks tarbijate vajaduste efektiivse rahuldamise;
- tagab tarneahela liikmete ja koostööpartnerite eesmärgid läbi ahela kui terviku funktsioneerimise.

Termin „tarneahela juhtimine“ (inglise keeles supply chain management) võeti esmakordselt kasutusele juhtimiskonsultant Keith Oliveri poolt aastal 1982 (Kransdorff 1982, viidatud Melnyk jt. 2014, 1887; Heckmann jt 2003, 2; Russell 2007; Arjun 2016, 72; Berthold 2019, 43). Oliver kasutas tarneahela juhtimise terminit visioonis, mis kirjeldas tootmise, turunduse ja distributsiooni funktsionaalse isoleerimise lõpetamist. Oliveri kontseptsiooni arendas 1985. aastal edasi J. B. Houlihan, kes tutvustas tarneahela üles ja allapoole koordineerimisega seotud tõhususe suurendamist ja vastastikku kasu. (Russell 2007: 58)

Terminil „tarneahela juhtimine“ ei ole tänapäeval ühte ja ainuõiget definitsiooni. Erinevad autorid käsitlevad tarneahela juhtimist mõnevõrra erinevalt. Näiteks Jones ja Riley (1987, viidatud Göran 2007, 225) on väitnud üldistatult, et tarneahela juhtimine tegeleb materjalide koguvooga tarnijatest kuni lõpptarbijateni. Lummuse jt (2001, 431, viidatud Sweeney 2009, 6) kohaselt hõlmab tarneahela juhtimine logistikavooge, tellimuste haldamist, tootmis-protseesse ja tarneahela sõlmede tegevuse jälgimiseks vajalikke infovooge. Görani (2007, 225) kohaselt on tarneahela juhtimine ärifilosoofia, mille eesmärk on integreerida sinna kuuluvate kanalite tegevus, osalejad ja ressursid lähtepunktist kuni tarbimiskohani. Tarneahela juhtimist võib vaadelda ka kui tarneahela tegevuste kavandamist, teostamist, kontrollimist ja jälgimist eesmärgiga: 1) luua puhasväärtus, 2) luua konkurentsivõimeline infrastruktuur, 3) võimendada ülemaailmset logistikat, 4) sünkroonida pakkumine nõudlusega, 5) mõõta toimivust kogu maailmas (Berthold 2019, 43). Tarneahela juhtimise tegevused ja nende tegevuste järjestus ühe võimaliku variandina on esitatud joonisel 1 (järgmisel leheküljel).

Jooniselt 1 on näha, et tarneahela juhtimise kesksed osalised või tegevused on tarnija, hankimine, tootmine/kokkupanemine, jaemüüja/jaotamine ning tarbija. Tegevused, mis toetavad keskseid

osalisi või keskseid tegevusi on tarnekontseptsioonide välja töötamine, võrgustiku planeerimine, toote või teenuse olemuse/välimuse planeerimine, materjalide kasutamise etappide kavandamine, ressursside ja teostuse planeerimine, timmitud lootmise (*lean*) logistika, materjalivoo optimeerimine, lao logistika, transpordi optimeerimine, varuosade logistika, lao logistika. Joonise autoril oli joonisel ka logistikaaudit (Supply ... 2019), kuid käesoleva töö autor jättis selle välja, kuivõrd põhimõtteliselt on see selline tegevus sees kõikides tegevustes, mis tarneahela juhtimises on seotud logistikaga.



Joonis 1. Tarneahela juhtimise tegevused ja nende tegevuste järjestuse üks võimalus. Allikas: Supply ... (2019)

Tarneahela juhtimise tähtsust tänapäeva maailmas on hästi kirjeldanud Thomas L. Friedman, kes on oma 2005. aastal ilmunud ja *bestselleriks* kujunenud teoses „*The World is Flat*“ pidanud tarneahela tänapäevast juhtimist ja seda võimaldavat infotehnoloogiaalast revolutsiooni maailmamajanduses toimunud fundamentaalsete muutuste põhjustajaks (Friedman 2005, viidatud Russell 2007).

Tarneahela elementide vahel valitseb teatav sõltuvus. Selle sõltuvuse on Svensson jaotanud kolme peamisesse kategooriasse ja kolme alamkategooriasse. Nendeks kategooriateks on ajaline sõltuvus, suhtesõltuvus ja funktsionaalne sõltuvus. Alamkategooriad on ühesuunaline/kahe-suunaline, otsene/mitteotsene ja vertikaalne/horisontaalne (Göran 2007, 220). Nimetatud

sõltuvus on toodud hästi välja Ritchie (1990, viidatud Göran 2007) väites, mille kohaselt klientidele rahulolu pakkumise lõpptulemus saab olla ainult sama hea kui hea on tarneahela kõige nõrgem lüli. Ka termini „tarneahel“ nimi viitab asjaolule, et ahel saab olla ainult nii tugev kui on selle ahela kõige nõrgem lüli (Sweeney 2009, 3). Hästi toimivas tarneahelas töötavad ahela kõik lülid üksteist toetades ja seejuures sünergiat luues. Tarneahela iga lüli tegevuse edukusest sõltub järgmis(t)e lüli(de) tegevus(t)e edukus. (Russell 2007)

Tarneahela eduka juhtimise puhul on oluline, et kõik tegevused tarneahela sees (nii n.ö. üles kui ka n.ö. alla) korraldatakse ja koordineeritakse (justkui ühe tervikuna) selliselt, et (Russell 2007):

- pakkumine ja nõudlus oleks sünkroniseeritud tarneahela kõikidel tasanditel,
- suurendatakse innovatsiooni,
- lühendatakse tootearendusele kuluvat aega,
- lühendatakse tellimuste täitmisele kuluvat aega,
- asendatakse seisvad laovarud liikuvate kaubavoogudega,
- nõudlusele vastatakse tõhusalt ja tulemuslikult,
- vähendatakse kulusid,
- suurendatakse tarbijate rahulolu.

Kaasaegses tarneahelate juhtimises on tähtsa koha omandanud tarneahelate suurte keskuste (või sõlmpunktide) asukohad. Need on keskused, mille läheduses, enamasti kuni 500 miili (805 km) kaugusel, asub suur hulk erinevaid ettevõtteid ja kus elab rohkearvuliselt inimesi. Suuri selliseid keskusi nimetatakse inglise keeles sõnaga „*centroid*“ (Berthold 2019, 53) Eesti keelde otsetõlge „pinnakese“ on sobiv kasutamiseks matemaatikas ja füüsikas, kuid käesoleva töö autori hinnangul ei ole väga hästi sobiv tarneahela juhtimise käsitlustes. Seetõttu on käesolevas töös selliseid keskusi nimetatud inglise keelse terminiga „*centroid*“.

Tarneahelate seisukohast on USA-s kaks suurt *centroid*-i – üks asub Ohio osariigis Daytonis ja teine California osariigis Riverside lähedal. Daytonist kuni 500 miili kaugusel elab ca 60% USA elanikkonnast ja ca 60% Kanada elanikkonnast. Samas piirkonnas paikneb ka samas suurusjärgus USA tootmisvõimsusest. Daytonit läbib mitu USA jaoks väga olulist maanteed ja raudteed. (Berthold 2019, 53) Käesoleva töö jaoks oluline Hongkong on töö autori hinnangul teatavas mõttes Hiina üheks *centroid*-iks.

Juba enam kui kümme aastat tagasi tõdeti, et kaasaegse globaliseeruva maailmamajanduse üheks oluliseks tunnuseks on tarneahelate pikemaks ja keerulisemaks muutumine. Seda põhjustavad näiteks tarnijate ja teabevoogude hulga suurenemine (The ... 2010, 7); üldistatult tarneahelate ulatuse (pikkuse) ja mastaabi suurenemine (Adaptive ... 2013, 7) ehk tarneahela elementide hajumine (Macurová ja Juráskova 2013, 27). Kaasajal võib suhteliselt tavapäraseks pidada olukordi, kus ühe ja sama toote disainerid, valmistajad ja turundajad asuvad mitte ainult erinevates organisatsioonides ja erinevates riikides, vaid ka erinevates maailmajagudes. Seejuures võib tarneahela erinevates osades olla erinev kultuur ja erinevad ärieesmärgid. (Johnson 2006, 191)

Pikemaks ja keerukamaks muutunud tarneahelad on toonud kaasa uued riskid ja väljakutsed (Johnson 2006, 191). Juba aastaid on tarneahela spetsialistid märkinud, et pikemaks muutunud tarneahelad on tundlikud näiteks looduskatastroofidele (Reidi 2005, viidatud Johnson 2006, 191; Longo ja Ören 2008, 530; Adaptive 2013, 13; How ... 2020), järskudele geopoliitilistele muutustele (Adaptive 2013, 13; How ... 2020) ja pandeemiatele (Vysocki ja Lueck 2006, viidatud Johnson 2006, 191; Kumar ja Chandra 2010; How ... 2020). Pikkade tarneahelate haavatavus pandeemiate poolt on eriti hästi välja tulnud 2020. aasta veebruaris-märtsis seoses ülemaailmselt leviva CoVID-19 pandeemiaga (How ... 2020; Donnan jt 2020). ÜRO Toidu- ja Põllumajandusorganisatsioon on 2020. aasta märtsi keskpaigas prognoosinud, et CoVID-19 tõttu katkevad juba 2020. aasta aprillis/mais isegi toiduainete tarneahelad (Coronavirus ... 2020).

Eeltoodust tulenevalt on käesoleva töö autori hinnangul võimalik, et viiruse CoVID-19 järgses maailmas ei taastata paljusid ülipikki rahvusvahelisi tarneahelaid. Nende asemel orienteerutakse rohkem kohalikele või lähiriikidest pärit tarnetele ning keskmise tarneahela pikkus muutub varasemaga võrreldes oluliselt lühemaks. Ka Swedbanki peaökonomisti Tõnu Mertsina on 31.03. ajalehes „Postimees“ ilmunud loos märkinud, et peale *corona*-kriisist väljumist muutub tõenäoliselt rohkem tarneahelaid regionaalsemateks (Ökonomist ... 2020).

Esimesi märke massiivsete siseriiklike tarneahelate tõhustamisest (ja pikkades rahvusvaheliste tarneahelate tähtsuse vähendamisest) on ilmunud juba käesoleva töö kirjutamise ajaks (näiteks Jaapani ettevõtete Toyota ja Panasonicu kokkulepped elektrisõidukite akude tootmiseks ning Hiina ettevõtte CATL ja Tesla Hiinas asuvate tehaste kokkulepped samuti elektrisõidukite akude tootmiseks (How ... 2020)). Arvestades, et käesoleva töö uurimisobjektiks olev ettevõtte (kus

töötab käesoleva töö autor) sõltub täielikult pikkadest rahvusvahelistest tarneahelatest, on töö teema just praegusel ajal ka nimetatud ettevõtte jaoks eriti aktuaalne.

1.2. Logistika seosed tarneahela juhtimisega ja logistilised kulukontseptsioonid

Logistika olemus ja seosed tarneahela juhtimisega

Terminit „logistika“ on alates 1960. aastate algusest kasutatud ettevõtluse kontekstis, viidates nii ettevõtte füüsilisele korraldusele kui ka materjalide voogudele, samuti tootmise korraldamisele (Langevin ja Riopel 2005, viidatud Farahani jt 2009, 1). Vaatamata termini laialdasele kasutamisele enam kui 50 aasta jooksul, on selle mõiste sisu jätkuvalt pigem laialivalgub kui kindel (Rantasila 2013, 22).

Logistika kui termini üks sagedamini kasutatavaid lahtiseletusi on esitatud Tarneahela Juhtimise Professionaalide Nõukogu (*Council of Supply Chain Management Professionals*, lüh CSCMP) poolt (Rantasila 2013, 22). Nimetatud logistika- ja tarneahela haldustavasid edendav mittetulundusühing määratleb 2013. aastal välja antud mahukas terminite sõnastikus logistikat järgmiselt: Logistika on „kaupade, sealhulgas teenuste, töhusa ja tulemusliku transpordi ja ladustamise protseduuride kavandamise, juurutamise ja kontrollimise protsess ning sellega seotud teave lähtepunktist tarbimiskohta kliendi nõudmistele vastavuse tagamiseks. Määratlus hõlmab sissetulevat, väljaminevat, sisemist ja välist liikumist.“ (Logistics, 2013, 117) Lühematest määratlustest on suhteliselt laialdaselt kasutusel Bakeri (2006, viidatud Farahani jt 2009, 2) poolt esitatu, mille kohaselt logistika hõlmab tarnimise, materjalide haldamise ja jaotamise.

Logistika ja tarneahela juhtumise kui terminite piir on vastuoluline (Rantasila 2013, 23), sest logistika ja tarneahela seoseid näevad erinevad autorid väga erinevalt. Traditsionalistlik lähenemine vaatleb tarneahela juhtimist logistika ühe osana. Teise vaatenurga kohaselt on toimunud lihtsalt ümbernimetamine – see, mis oli varem logistika, on nüüd tarneahela juhtimine. Kolmanda lähenemise kohaselt on logistika üks osa tarneahela juhtimisest. Neljanda lähenemise kohaselt ei ole logistika turunduse, operatsioonide juhtimise, ostmise ja muude funktsionaalsete valdkondade liit. Pigem sisaldab logistika kõigi nende tegevuste strateegilisi, integreerivaid

elemente. Praktikute seas on kõige populaarsem olnud lähenemine, mille kohaselt logistika on üks osa tarneahela juhtimisest. (Larson ja Halldorsson 2004, 18–21) Viimati nimetatud lähenemist on kasutatud ka käesolevas töös.

Nii tarneahela juhtimises (Seven ... 2018; Shapiro ja Heskett 1995, 6, viidatud Bielecki ja Galińska 2017, 94) kui ka logistikas (Shapiro ja Heskett 1985, viidatud Nilsson ja Carlsson 2003, 23; Mangan jt 2009, 9, viidatud Islam jt 2012, 2; Suresh ja Vasantha 2018, 977–978) on üheks oluliseks tegutsemispõhimõtteks seitsme R-i kontseptsiooni järgimine. Selle kohaselt peab õige kaup (inglise keeles *right product*) olema õigele kliendile kättesaadav (inglise keeles *for the right customer*) õigel ajal (inglise keeles *in the right time*), õiges koguses (inglise keeles *in the right quantity*), õigel kujul (inglise keeles *the right condition*), õiges kohas (inglise keeles *at the right place*) ja õige hinnaga (inglise keeles *at the right cost*). Seitsme R-i printsiip on oluline ka käesoleva lõputöö seisukohast.

Logistika kulukontseptsioonid

Logistikas on kasutusel mitmed erinevad, kuid teatavas mõttes sarnased kulukontseptsioonid. Üheks kulukontseptsiooniks, mida logistikas kasutatakse, on kulude kompromissi kontseptsioon (inglise keeles *The Cost Trade Off*). Ettevõtete eesmärgiks on sageli kulude vähendamine ja klientidele maksimaalselt hea teenuse pakkumine. Logistiliste tegevuste mõttes ei ole selline eesmärkide täitmine aga võimalik. Kulude vähendamine tähendab odavamat ja aeglasemat transporti ning vähemate ladude ja varude kasutamist. Nimetatud loetelu ellurakendamine ei võimalda klientidele parima teenuse pakkumist. Klientidele võimalikult hea teenuse pakkumine tähendab suuri varusid, kiiret transporti ja kõrgetasemelist laoteenust. Viimati nimetatud suurendavad paraku logistika kulu. Kulude kompromissi kontseptsiooni rakendamine tähendab pakutavate teenuste kvaliteedi ja pakutavate teenuste kulude vahel sobiva tasakaalu leidmist. (International ... 2018, 26)

Kulude kompromissi kontseptsioonile lähedane on logistika kogukulude kontseptsioon (inglise keeles *Total Cost Concept*). Selle kontseptsiooni kohaselt tuleks vastuolus olevaid kulusid vaadelda ühiselt ja leida nende kulude optimum. Logistikas on sageli olukord, kus ühe logistilise tegevuse kulu vähendamine toob kaasa teise logistilise tegevuse kulu suurenemise. Kogukulude kontseptsiooni kohaselt tuleks logistika erinevate tegevuste (nt transpordi, varude ja tellimuste

töötlemise) haldamist vaadelda ühiselt, sest see võib osutuda odavamaks kui nende üksikult haldamine. (International ... 2018, 27)

Kolmas logistika kulukontseptsioon on lokaalse optimeerimise vältimine (inglise keeles *avoidance of suboptimization*). Seda peetakse logistikakulude juhtimisel üheks olulisemaks printsiibiks. Lokaalse optimeerimise kontseptsioon rõhutab kulude lõivsuhte teadvustamist erinevatel juhtimistasanditel ja äriefunktsioonide vahel. Logistikakulude minimeerimisel tuleb selle kontseptsiooni kohaselt arvestada ka mõjusid teistele kulukirjetele, ja mitte keskenduda ainult kindla funktsiooni või osapoolle kulukirjetele. (Logistikasõnaraamat) Käesolevas lõputöös on lähtutud logistikakulude lokaalse optimeerimise vältimise kontseptsioonist.

1.3. Postiteenuste nõudluse hinnaelastsus

Nõudluse hinnaelastsus näitab hinna suhtelisele muutusele järgnevat nõutava koguse suhtelist muutust (Pajuste 2004, 6; Vaske). Nõudluse hinnaelastsuse leidmiseks jagatakse kauba nõutava koguse protsentuaalne muutus kauba hinna protsentuaalse muutusega (Pajuste 2004, 6). Vahel defineeritakse nõudluse hinnaelastsust ka konkreetsemalt selle järgi kui palju muutub nõudlus kui hind tõuseb 1% (Fibich jt 2005, 66; Andreyeva jt 2010).

Juhul kui nõudluse hinnaelastsus on suurem ühest, on nõudlus elastne, kui aga väiksem ühest, on nõudlus mitteelastne. (Pajuste 2004, 6; Vaske) Juhul kui nõutava koguse suhteline (protsentuaalne) muutus on võrdne hinna suhtelise (protsentuaalse) muutusega, on tegu ühikelastse nõudlusega. Sel juhul võrdub nõudluse hinnaelastsus koefitsient 1-ga. (Pajuste 2004, 6). Mida suurem on nõudluse hinnaelastsus, seda suurem on hinnamuutuse mõju nõudluse mahule – hinna kasvades nõudlus väheneb ja hinna langedes nõudlus tõuseb. (Anderson jt 1997)

Toodete ja teenuste nõudluse hinnaelastsust võivad mõjutada paljud erinevad tegurid, näiteks asenduskaupade kättesaadavus (Pajuste 2004, 7; Fibich jt 2005, 66; Lean ja Chan 2011), hinnamuutusega kohandamise aeg (Pajuste 2004, 7; Fibich jt 2005, 66), kaubale tehtavate kulutuste osakaal tarbija sissetulekus (Pajuste 2004, 7), kauba/teenuse tähtsus tarbijale, kauba kasutusala ulatus, kauba vastupidavus (Fibich jt 2005, 66). Seejuures peetakse nõudluse hinnaelastsust kõige enam mõjutavaks teguriks asendustoodete kättesaadavust. Mida lihtsamini on asendustooted kättesaadavad või mida enam on asendustooteid, seda suurem on tavaliselt

kauba nõudluse hinnaelastsus. USA-s tuuakse asendustoodete tugevast mõjust nõudluse hinnaelastsusele sageli näitena Coca-Cola Pepsi-Cola karboniseeritud karastusjooke (Lean ja Chan 2011).

Arvestades asjaolu, et nõudluse hinnaelastsus sõltub mitmest tegurist, võib erinevate kaupade ja teenuste nõudluse hinnaelastsus olla väga erinev. Üldiselt on kõikide tootete ja teenuste nõudlus teataval määral elastne, mis tähendab, et hind mõjutab nõudluse suurust. Väga väikese hinnaelastsusega kaubaks on USA-s peetud mootorikütust, sest vajadust mootorikütuse järele on keeruline vähendada. (Abraham 2020; Amadeo 2020) Eriti vähese nõudlusepoolse hinnaelastsusega on mootorikütused USA-s olnud pikemajaliste perioodide analüüsiks. Lisaks on uurimused näidanud, et mootorikütuse hinnaelastsust vähendab selle hinna pidev suur muutlikkus. (Lin ja Prince 2013)

USA-s on ka postiteenuste hinnaelastsust peetud väga madalaks. On väidetud, et postiteenuste hinna suurendamine suurendab tulusid ja hinna langetamine vähendab tulusid. (Analysis ... 2013, 4). Põhjuseks on asjaolu, et postiteenuste hinna tõus ei vähenda kuigi oluliselt teenuse tarbimist ning teenuse hinna alandamine ei suurenda kuigivõrd teenuse tarbimist. Kirjade nõudlusepoolset hinnaelastsust on peaaegu olematuks hinnanud ka Ühendkuningriigi postiteenistus (Review ... 2018, 23). Siinkohal tuleb aga arvestada, et nii USA kui ka Ühendkuningriik on kõrgelt arenenud riigid kõrge elatustasemega (seda nii ÜRO inimarengu indeksi kohaselt (Human 2019) kui ka OECD Better Life Index kohaselt (OECD)). Lisaks tuleb arvestada, et mõned autorid on väitnud, et tavapärast alahinnatakse USA uurimustes postiteenuste hinnaelastsust (Cigno jt 2012, 1). Lisaks on väidetud, et erinevate postisaadetiste hinnaelastsus on erinev (Okholm jt 2012, 133). Näiteks väikepakkide hinnaelastsust on peetud suuremaks kui kirjade hinnaelastsust (Donder jt 2013, 10). Seejuures on väikepakkide kui postisaadetiste nõudlust suhteliselt oluliselt elastseks hinnatud ka USA-s (Okholm jt 2012, 134).

Postiteenuste hinnaelastsus on erinevates riikides erinev (Dodgson jt 2004, 134). Üldistavalt saab väita, et kõrgelt arenenud riikide jaoks on rahvusvahelise postiteenuse hinnaelastsus olematu või madal (Development ... 2014, 101) ja vähemarenenud riikide jaoks pigem kõrge. See tähendab, et kõrgelt arenenud riikide jaoks ei too rahvusvaheliste postiveotariifide väike suurenemine või väike vähenemine kaasa kuigi olulist teenuse mahu muutumist. Samas vähearenenud riikide jaoks toob rahvusvahelise postitariifide väikegi tõus kaasa rahvusvaheliste postisaadetiste

arvestatava vähenemise ning nende tariifide väiksemgi vähenemine võib kaasa tuua rahvusvaheliste postisaadetiste hulga olulise suurenemise.

Eeltoodust tulenevalt peaks UPU muutunud tariifipoliitika (millest on kirjutatud täpsemalt järgmises peatükis) postiteenuste hinnaelastsuse teoreetiliste käsitleste kohaselt tooma kaasa olukorra, kus UPU kolmanda ja nelja grupi riikide ettevõtete ja elanike poolt välja saadetud rahvusvaheliste postisaadetiste hulk väheneb. Samas UPU riikide esimesse ja teise gruppi kuuluvate riikide ettevõtete ja elanike poolt välja saadetavate rahvusvaheliste postisaadetiste hulk tõenäoliselt oluliselt ei suurene.

2. ÜLEMAAILMSE POSTILIIDU

TEGUTSEMISPÕHIMÕTTED JA TARIIFIPOLIITIKA

2.1. Ülemaailmne Postiliit ja selle olulisemad tegutsemispõhimõtted

Rahvusvaheliste postisaadetiste liikumist reguleerivad lisaks siseriiklikele õigusaktidele ka 1874. aastal asutatud Ülemaailmne Postiliidu (inglise keeles Universal Postal Union, lühend UPU) (The UPU) eeskirjad. Nimetatud organisatsioon tegutseb ÜRO haldusalas (About UN ...).

UPU praegu kehtiv konventsioon võeti vastu oktoobris 2016 ja hakkas kehtima 01.01. 2018. (Ülemaailmne ... 2017) Selle konventsiooni kohaselt UPU liikmesriigid tagavad, „et kõigil kasutajatel/klientidel on õigus kasutada universaalset postiteenust, mis hõlmab kvaliteetsete põhiliste postiteenuste püsivat pakkumist vastuvõetava hinnaga kogu nende territooriumi piires. ... Liikmesriigid tagavad, et universaalse postiteenuse osutamise eest vastutavad ettevõtjad pakuksid postiteenuseid vajalikus ulatuses ja kvaliteedis“. (Ülemaailmne ... 2017)

Rahvusvahelise postiveo oluline põhimõte on transiidivabadus. Kehtiva konventsiooni kohaselt on igal liikmesriigil „kohustus tagada, et tema määratud ettevõtja edastab teiselt määratud ettevõtjalt saadud kinnised depešid ja lahtise transiidina saadetavad (*à découvert*) kirisaadetised alati kõige kiiremat marsruuti pidi ja kõige kindlamate vahenditega, mida ta kasutab oma saadetiste puhul. ... Kui liikmesriik ei täida transiidivabadust käsitlevaid sätteid, võivad teised liikmesriigid katkestada selle liikmesriigiga postiteenuste osutamise.“ (Ülemaailmne ... 2017)

Transiidivabastuse tagamise üheks meetmeks on kehtestatud transiiditasud. Kehtiva konventsiooni kohaselt „Kahe määratud ettevõtja või sama liikmesriigi kahe postiasutuse vahel ühe või mitme teise määratud ettevõtja vahendusel (kolmanda isiku teenused) vahetatavatelt kinnistelt depešidelt ja lahtise transiidina saadetavatelt saadetistelt tuleb maksta transiiditasu. Viimane kujutab endast tasu osutatud maa-, mere- ja õhutrasiiditeenuste eest.“ (Ülemaailmne ... 2017)

Teine oluline rahvusvahelist postiveo põhimõte puudutab kirisaadetiste postitamist välismaal. Kehtiva konventsiooni kohaselt „Määratud ettevõtja ei ole kohustatud edastama ega saajale kätte toimetama kirisaadetisi, mida tema liikmesriigi territooriumil elavad saatjad postitavad või lasevad postitada välisriigis eesmärgiga saada kasu seal kehtivatest soodsamatest tariifidest. ... Määratud ettevõtja ei ole kohustatud edastama ega saajale kätte toimetama kirisaadetisi, mida saatjad postitavad või lasevad postitada suurtes kogustes muus riigis kui nende elukohariik, kui saadavate lõppmaksete summa on väiksem kui summa, mida oleks saadud, kui saadetised oleksid postitatud saatja elukohariigis.“ (Ülemaailmne ... 2017)

Konventsiooni kohaselt „Liikmest lähteriik või tema määratud ettevõtja, sõltuvalt riigi õigusaktidest, määrab kindlaks kirisaadetiste ja postipakkide edasitoimetamise postitasu. Postitasu katab saadetise väljastamise aadressis näidatud kohta, tingimusel et kõnealuste saadetiste puhul osutatakse sihtriigis sellist kättetoimetamisteenust.“ (Ülemaailmne ... 2017) Kuid nimetatud õigus ei hõlma välisriigist tulnud postisaadetisi. Nimetatud saadetiste eest tasu saamine on reguleeritud teiste põhimõtete alusel.

Väljastpoolt riiki sissetulevate postisaadetiste eest saadavat tasu nimetatakse lõppmaksaks. Konventsiooni kohaselt „on igal teiselt määratud ettevõtjalt kirisaadetisi saaval määratud ettevõtjal õigus võtta saadud rahvusvahelise postiga seoses kantud kulude eest posti saatvalt määratud ettevõtjalt tasu. ... Lõppmaksete tasumine põhineb sihtriigi teeninduskvaliteedil. ... Postinõukogu määrab tariifide arvutamise tingimused ning tegevusliku, statistilise ja arveldamise korra liigitatud formaadiga saadetiste vahetamise jaoks“. (Ülemaailmne ... 2017) UPU poolt rahvusvahelistele postisaadetistele kehtestatud tariifide põhimõtteid käsitleb käesoleva töö järgmine peatükk.

2.2. Ülemaailmse Postiliidu tariifipoliitika rahvusvahelisele postile

UPU on praegusel ajal kõik liikmesriigid postitasude osas jaotanud nelja gruppi (kategooriasse) (Compendium ... 2018, 209). Jaotused kehtivad nelja-aastaste perioodidena. Varasemalt oli riikide grupe viis, (Compendium ... 2018, 196). Praegune jaotusperiood hõlmab aastaid 2018, 2019, 2020 ja 2021. (Compendium ... 2018, 208)

UPU liikmesriikide gruppidesse jaotamine võtab muuhulgas arvesse väikeste maade/territooriumite, väikeste merepiirita riikide/territooriumite ning vähearenenud riikide/territooriumite erivajadusi. Põhimõtet, millel baseerub metodoloogia, mille alusel liikmesriigid gruppidesse jaotatakse, nimetatakse postiarengu indeksiks (*postal development indicator*, lühend PDI). Nimetatud indeks koosneb makroökonomilisest osast, mille aluseks on sisemajanduse kogutoodang elaniku kohta ning postispetsiifiliseks osaks, mille aluseks on tavaposti ühikukulu. (Compendium ... 2018, 197)

PDI arvestab, et mida kõrgem on riigi/territooriumi SKP elaniku kohta, seda kõrgem on riigi arengutase ja seda kõrgemal positsioonil asub riik/territoorium UPU klassifikatsioonis (Compendium ... 2018, 198). Käesoleva töö autori hinnangul on taoline lähenemine mõnevõrra lihtsustatud. Arvestades, et SKP elaniku kohta sõltub olulisel määral piirkonna üldisest hinnatasemest (Pettinger 2017), annab SKP elaniku kohta piirkonna arengutasemest mõnevõrra moonutatud ülevaate. Oluliselt täpsema ülevaate arengutasemest annaks SKP elaniku kohta ostupariteedi alusel. Nimetatud näitajas on maha arvestatud erinevate hindade mõju SKP-le. (Pettinger 2017, Vogel 2013)

PDI postispetsiifiline osa näitab, kui suur on riigis/piirkonnas ressursivajadus ühe tavalise kirja kohta, arvestades pakutavate postiteenuste taset. PDI postispetsiifiline osa arvestab kõiki kirja töötlemise ja kättetoimetamise aspekte. UPU klassifikatsioonis kehtib põhimõte, et mida suurem on ressursivajadus, seda vähem arenenud on riik/territoorium ning seda madalam on selle riigi/territooriumi koht UPU klassifikatsioonis. Kõrge ressursivajadus kirja kohta tuleneb paljudes vähearenenud riikides näiteks sellest, et postisaadetiste mahud on väikesed ja seetõttu on postiteenuse püsikulud postiuhiku kohta kõrged. (Compendium ... 2018, 198)

Nii enne 2018. aastat kehtinud põhimõtete kohaselt kui ka praegu kehtivate põhimõtete kohaselt kuuluvad kõige esimesse UPU riikide gruppi teatud PDI tasemest kõrgemat PDI-d omavad riigid (Compendium ... 2018, 199). Varasemalt kuulusid viiendasse gruppi kõige vähem arenenud riigid. Seejuures oli määratlused tehtud esimese, teise, neljanda ja viienda grupi riikide kohta ning kõik ülejäänud riigid kuulusid kolmandasse gruppi. (Compendium ... 2018, 199) Praegusel ajal kehtivate põhimõtete kohaselt kuuluvad kõige vähem arenenud riigid neljandasse gruppi (Compendium ... 2018, 209).

Asjaolude muutumisel võib riik liikuda gruppide seas kõrgemale või madalamale positsioonile. (Compendium ... 2018, 199) Igal riigil ja territooriumil, mis on UPU liige, on põhimõtteliselt õigus esitada UPU-le kaebus UPU klassifitseerimise vastu. Otsus kaebuse rahuldamiseks või mitterahuldamiseks tehakse UPU poolt. (Compendium ... 2018, 200)

UPU riikide klassifitseerimise puhul on oluline, et see toimub teatava viitajaga. See tähendab, et klassifitseerimisel võetakse arvesse mitu aastat vanu andmeid. Näiteks aastatel 2014–2017 kehtinud klassifitseerimine teostati 2010. aasta makroökonomiliste näitajate ja 2011. aasta postispetsiifiliste näitajate alusel. (Compendium ... 2018, 201) Seega oli 2017. aastal kehtinud klassifikatsiooni aluseks osalt kuus aastat vana info ja osalt seitse aastat vana info.

Ajavahemikus 2014–2017 oli UPU riikide esimeses grupis 35 riiki ja 19. territooriumi. Peamiselt kuulusid sinna Euroopa riigid, aga ka näiteks USA, Jaapan, Iisrael, Singapur, Austraalia. Teise gruppi kuulus 19 riiki ja 4 territooriumi. Kolmandas grupis oli 40 riiki ja üks territoorium. Neljandasse gruppi kuulus 48 riiki ja 4 territooriumi ning viiendasse gruppi 49 riiki ja üks territoorium. Eesti kuulus tol ajal teise gruppi, kuid Läti ja Leedu kuulusid kolmandasse gruppi. Soome kuulus esimesse gruppi ja Venemaa kolmandasse gruppi. (Compendium ... 2018, 203–205)

Käesoleval ajal kehtiva klassifikatsiooni kohaselt kuulub esimesse gruppi 28 riiki ja 13 territooriumi; teise gruppi 24 riiki ja 13 territooriumi; kolmandasse gruppi 38 riiki ja üks territoorium ning neljandasse gruppi 100 riiki ja 5 territooriumi. Eesti kuulub teise gruppi. Eesti lähematest riikidest Soome kuulub esimesse gruppi, Läti teise gruppi ning Leedu ja Venemaa kolmandasse gruppi. Seejuures oli Läti algselt paigutatud kolmandasse gruppi, kuid tõsteti hiljem teise gruppi. Euroopa riikidest kuuluvad neljandasse gruppi Albaania ja Moldova. (Compendium ... 2018, 211–215) Rahvusvaheliste postisaadetiste hulga tõttu väga oluline riik Hiina kuulub kolmandasse gruppi (Compendium ... 2018, 213).

Rahvusvahelistel postisaadetistel on UPU-s kehtestatud maksusüsteemis, mis kompenseerib postiasutustele kirjade ja väikepakside piiriüleste käitlemis-, transpordi- ja kohaletoimetamiskulud. (Trump ... 2019) Alates 1969 aastast kehtib põhimõtteline süsteem, mille kohaselt postiettevõtte, mis saadab postisaadetise teise riiki, maksab sihtriigile tasu saadetise töötlemise ja kohaletoimetamise eest. Seda tasu nimetatakse lõppmaksuks (*terminal due*). Nimetatud tasud on paljude riikide jaoks oluline tuluallikas. (About terminal ...) Alates kehtima

hakkamisest kuni 1984. aastani olid lõppmaksed samas üpris meelevaldsed ning ei olnud seotud ühegi majandusliku alusega. Hiljem on sisse viidud mitmeid muudatusi, kuid siiski ei ole jõutud olukorrani, kus lõppmaksed oleksid riikide postiteenistuste kuludega hästi seotud. (Campbell 2019, 1, 3). Arvestades, et postisaadetiste mahud on viimastel aastatel olnud pidevalt kasvavad (piiriülese e-kaubanduse mahtude kasvuks ajavahemikul 2014–2020 on prognoositud 29%), muutuvad lõppmaksed järjest suuremateks ja riikide postiteenistuste jaoks järjest olulisemateks (Okholm jt 2017, 9).

Erinevatest riikidest saadetud rahvusvahelistele postisaadetistele kehtivad erinevad lõppmaksed (Campbell 2019). UPU põhjendab seda asjaoluga, et erinevad riigid on erineval arengutasemel ning nende postisaadetiste mahud, kulud ja tariifid on erinevad (About terminal ...).

Kõige kallim on rahvusvahelise postisaadetise saatmise UPU poolt kehtestatud lõppmaksed esimese grupi riikide jaoks ja kõige odavam neljanda grupi riikide jaoks. Põhimõtteliselt kehtib olukord, kus jõukamad riigid, mis kuuluvad UPU esimesse ja teise gruppi, doteerivad UPU kolmanda ja neljanda grupi riikide poolt rahvusvaheliste postisaadetiste saatmist. Esimese grupi riigid doteerivad seejuures rohkem kui teise grupi riigid ning neljanda grupi riikide rahvusvahelisi postisaadetisi doteeritakse enam kui kolmanda grupi riikide rahvusvahelisi postisaadetisi. Näiteks konkreetselt USA ja Hiina vahelises rahvusvahelises postiveos on USA Hiinale maksnud iga USA-st Hiinasse saadetud postisaadetise eest oluliselt rohkem kui Hiinast USA-sse saadetud samasuguse postisaadetise eest on maksnud Hiina USA-le (Amazon ... 2015). Selline hinnapoliitika on võetud kasutusele aitamaks vaesemaid riike rahvusvaheliste postisaadetiste osas. Ilma eristuva hinnapoliitikate võiks tekkida olukord, kus kõige vaesemate riikide enamus ettevõtteid ja üksikisikuid ei suudaks kõrgete hindade tõttu üldse rahvusvahelise postiveo eest maksta.

Tänu UPU eri gruppidele kehtivatele erinevatele tariifidele on rahvusvaheliste postisaadetiste saatmine olnud erinevate riikide jaoks väga erineva hinnaga. Näiteks kuni 2 kg kaaluvate postisaadetiste puhul on postisaadetise saatmine Hiinast USA-sse olnud odavam kui sama raske postisaadetise saatmine USA-siseselt. (The US ... 2019) Amazoni asepresident Paul Misener tõi 2015. aastal vastava konkreetse näite, mille kohaselt 100 grammise väikesaadetise saatmine USA-siseselt Virginia osariigist Põhja-Carolina osariiki maksis saatjale 1,94 USD, kuid Hiinast Šanghaist USA-sse Põhja-Carolina osariiki saatjale oleks kulu olnud ainult 1,12 USD (Riggs 2019). Äriajakiri Fortune on aga väitnud, et 500 grammi raskuse postisaadetise saatmine

Pekingist Washingtoni maksis 2015 aastal 9,60 USD. Samas sama raske saadetise saatmine Washingtonist Pekingisse maksis 40,00 USD (Morris 2015, viidatud Klarskov jt 2015) ehk 4,17 korda niipalju kui vastupidises suunas postisaadetise saatmine. Seetõttu paljud Hiina pakisaatjad pakuvad väikesaadetiste rahvusvahelist saatmist täiesti tasuta (Terminal ... 2017), võttes seega väikese postikulu enda kanda. Näiteks USA puhul on hinnatud, et UPU kehtiva tariifisüsteemi tõttu on USA saanud lõppmakseid mahus, mis katab vaid ligikaudu 2/3 ulatuses rahvusvaheliste postisaadetiste käitlemise ja laialiveo tegelikest kuludest USA-s (Terminal ... 2017). UPU lõppmaksete süsteemi on peetud otseselt konkurentsi ja nõudlust moonutavaks (Okholm jt 2017, 3).

UPU erinevatesse gruppidesse kuuluvate riikide rahvusvahelisi postisaadetisi ka käsitletakse erinevalt. Esimesse ja teise gruppi kuuluvate riikide postisaadetiste käitlemine on kohustuslikult prioriteetne. See tähendab, et kui näiteks esimesse gruppi kuuluvast Soomest saadetakse postisaadetis Saksamaale, siis seda tuleb käsitleda võimalikult kiiresti. Kolmandasse ja neljandasse gruppi kuuluvate riikide postisaadetiste käitlemine ei ole prioriteetne. See tähendab, et kui postisaadetis Saksamaale saabub näiteks neljandasse gruppi kuuluvast Moldovast, siis Saksamaal puudub kohustus seda saadetist kiiresti käsitleda. Põhimõtteliselt on Saksamaal õigus selle postisaadetisi käitlemine isegi kuu aega edasi lükata. Erinevatesse gruppidesse kuuluvate riikide postisaadetiste erineva käitlemise põhimõtted on loodud selleks, et teenuse kvaliteet oleks viidud paremini vastavusse teenuse hinnaga – riik, mis teiste riikide rahvusvahelist postivedu doteerib, saab ka enda rahvusvahelistele postisaadetistele kiirema teeninduse kui riik, mille rahvusvaheliste postisaadetiste saatmine toimub osaliselt dotatsioonide arvelt.

UPU-s kehtinud tariifisüsteemi vastu on viimastel aastatel korduvalt välja astunud USA valitsus. USA president Donald Trump ähvardas 2018 aasta oktoobris, et USA astub UPU-st 2019. aasta oktoobris välja kui tariifisüsteemi ei muudeta (The US ... 2019) ja USA-le ei anta õigust sissetulevatele rahvusvahelistele postisaadetistele ise tariife kehtestada. USA president ei nimetanud oma avalduses otsesõnu Hiinat, kuid paljud eksperdid said aru, et USA jaoks oli suurim probleem just Hiina, kus postitariifid on madalad ning mis seetõttu on maailma n.ö. üle ujutamas Hiinast e-kanalite kaudu tellitava kaubaga. (Trump ... 2019)

25.09.2019 saavutati UPU-s riikidevaheline kokkulepe tariifipõhimõtete muutmiseks (UPU ... 2019). Alates esimesest jaanuarist 2020 hakkasid UPU-s kehtima rahvusvaheliste postisaadetiste muutunud lõppmaksed. Esimese ja teise grupi riikide jaoks muudeti lõppmaksed mõnevõrra

madalamaks ning kolmanda ja neljanda grupi riikide jaoks mõnevõrra kõrgemaks. See tähendab, et uute lõppmaksete kohaselt doteerivad UPU esimese ja teise grupi riigid nüüd kolmanda ja neljanda grupi riikide rahvusvaheliste postisaadetiste liikumist ja käsitlemist mõnevõrra vähem kui varasemalt.

Veelgi olulisem põhimõtteline muutus on aga seotud riikidele antava võimalusega kehtestada ise tariifid rahvusvaheliste sissetulevatele postisaadetistele. Varem pole riikidel sellist õigust olnud. Sellist õigust ei antud siiski mitte kõikidele riikidele, vaid ainult nendele riikidele, millesse 2018. aastal tuli rahvusvahelisi väikesaadetisi posti kaudu sisse enam kui 75 tuhat tonni. (UPU ... 2019)

UPU tariifisüsteemi muutused andsid riikidest esimesena USA-le õiguse rahvusvaheliste postisaadetiste tariifi suurel määral ise kehtestada. Kokkuleppe kohaselt pidi USA esitama soovitud omapoolsed tariifid UPU-le valideerimiseks 1. märtsiks 2020. Need tariifid tuleb avaldada 1. aprilliks 2020 ja hakkavad kehtima 1. juulil 2020. Maailma ülejäänud riigid saavad õiguse rahvusvaheliste sissetulevatele postisaadetistele ise tariife kehtestada alates 1. jaanuarist 2021. Uute tariifide ülempiiriks on algselt 70% siseriiklikest tariifidest, võimalusega suurendada neid igal aastal 1% võrra kuni saab täis 80%. (The US ... 2019)

USA postiteenistuse juht Megan Brennan on 2019. aasta septembris oma avalduses väitnud UPU kavandatavate muudatuste kohta, et need aitavad kõrvaldada majanduslikke moonutusi kaupade turustamisel, kehtestades sarnase olukorra siseriiklikult liikuvatele ja sissetulevatele rahvusvaheliste postisaadetistele. Samas avalduses oli ka väide, et uus süsteem on põhimõtteliselt õiglasem süsteemi kõigi osaliste suhtes. (Postmaster ... 2019)

UPU muutunud tariifipoliitika rahvusvaheliste postisaadetistele on õiglasem ja konkurentsi vähem moonutav ka käesoleva töö autori hinnangul. Samas on seni väga väikeste tariifidega harjunud UPU kolmanda ja neljanda kategooria riikide jaoks ei ole muutunud hinnapoliitika meelepärane. Seda, kui suur saab olema UPU muutunud hinnapoliitika mõju väljastpoolt Hiinat teostatud ostudele (mis saadetakse kohale postiteenuseid kasutades) Hiinast, saab käesoleva töö autori hinnangul globaalses ulatuses täpsemalt hinnata ilmselt mõne aasta pärast, mil muudatused on kehtinud pikemat aega.

2.3. Rahvusvaheliste postisaadetiste mahud

Rahvusvahelise posti mahud on olulised mitmel põhjusel. Ühest küljest aitavad need numbrid aru saada, millise suurusjärguga ärivaldkonnaga on ülemaailmselt tegemist. Teisest küljest näitavad aga rahvusvahelise posti erinevate riikide ja piirkondade vaheliste liikumiste muutused ära põhjused, miks UPU on asunud kehtivat tariifisüsteemi muutma.

UPU andmetel lähetati 2018. aastal ülemaailmselt ca 3,55 miljardit kirisaadetist (nii lihtkirjad kui maksikirjad jms). Rahvusvahelisi väikepakke saadeti samal aastal enam kui 179 miljonit. Rahvusvaheliste kirisaadetiste arv oli perioodil 2016–2018 kahaneva trendiga – 2017. aastal oli neid ca 3,66 miljardit ja 2016. aastal ca 3,84 miljardit (ehk 2018. aasta maht moodustas 2016. aasta mahust 92,4%). Samal ajal väikepakside saatmise maht kasvas suhteliselt kiirelt – 2017 aastal oli neid vastavalt 173,6 miljonit ja 2016. aastal 132,4 miljonit (2018. aasta maht moodustas 2016. aasta mahuga võrreldes ca 135,1%). (Global ...)

Arvestades, et maakeral elas 2018. aastal ligikaudu 7,6 miljardit inimest (World ... 2019), saadeti 2018. aastal maakera ühe elaniku kohta enam ligikaudu 0,47 rahvusvahelist kirisaadetist ja peaaegu 0,0235 rahvusvahelist väikepakki. Ehk teisisõnu tuli üks rahvusvaheline kirisaadeti iga peaaegu kahe elaniku kohta ja üks rahvusvaheline väikepakk iga peaaegu 42 elaniku kohta. Arvestades juurde, et UPU andmetel töötas 2018. aastal ülemaailmselt postiasutustes kokku 5,229 miljonit töötajat ja maailmas oli samal aastal enam kui 655 tuhat püsivalt tegutsevat postiasutust (Global ...), on posti teenindamine ülemaailmsel skaalal vägagi suur ärivaldkond.

Ajaloolised andmed rahvusvaheliste postisaadetiste mahtude kohta näitavad, et varasemalt saadeti postisaadeti peamiselt tööstusriikide vahel. Viimastel aastatel on olukord selles osas aga oluliselt muutunud. Kuna järjest enam inimesi Lääne-Euroopas ja Põhja-Ameerikas tellib kaupu Aasiast, on suurenenud ja suurenemas rahvusvahelise posti mahud Aasiast Lääne-Euroopasse ja Põhja-Ameerikasse. (Okholm jt 2017, 9)

Muutused rahvusvaheliste postisaadetiste liikumisteedekondades on selgelt eristuvad isegi suhteliselt lühiajalises vaates. Näiteks kaalu alusel oli rahvusvahelistest postisaadetistest tööstusriikide vahelisi saadetiste liikumisi 2011. aastal 46,3%, kuid viis aastat hiljem 26,3% (Okholm jt 2017, 25). Seega oli lühikese ajaga toimunud 20 protsendipunkti suurune vähenemine, mis on väga suur. Samas Aasia ja Vaikse ookeani piirkonnast saadetud

rahvusvahelised postisaadetised moodustasid ülemaailmsetest rahvusvahelistest postisaadetistest 2011. aastal 21,6%, kuid viis aastat hiljem 33,2% (kasv 11,6 protsendipunkti). Aasia ja Vaikse Ookeani piirkonnast kogu maailma saadetud postisaadetiste maht kasvas sel perioodil aga lausa 17,7 protsendipunkti (25,5%-lt 43,2%-ni). Märkimisväärne on ka asjaolu, et kui tööstusriikidest saadeti 2011 aastal välja 70,6% kõikidest rahvusvahelistest postisaadetistest, siis viis aastat hiljem oli vastav näitaja 53,1% (vähenemine 17,5 protsendipunkti). (Okholm jt 2017, 25)

2011. aastal oli arenenud tööstusriikidest rahvusvaheliste postisaadetiste väljasaatmise ja vastuvõtmise osatähtsus kõikidest maailma rahvusvahelistest postisaadetistest vägagi sarnane, olles kaalu alusel vastavalt 70,6% ja 70,8%. Viis aastat hiljem oli olukord aga oluliselt muutunud. Arenenud tööstusriikidest rahvusvaheliste postisaadetiste väljasaatmise mahud moodustasid ülemaailmsetest vastavatest mahtudest 53,1%, kuid vastuvõtmise mahud ülemaailmsetest vastavatest mahtudest 61,9%. Aasia Vaikse Ookeani regiooni osas olid samal perioodil maailma arvestuses kasvanud aga nii saadetud kui ka vastuvõetud rahvusvaheliste postisaadetiste osatähtsused vastavalt 25,5%-lt 43,2%-ni (kasv 16,7 protsendipunkti) ja 15,0%-lt 25,4%-ni (kasv 9,4 protsendipunkti). (Okholm 2017, 25)

Arvestades asjaolu, et Aasiast ja vaikse Ookeani piirkonnast rahvusvaheliste postisaadetiste väljasaatmise osatähtsus on ülemaailmses vastavas mahus oluliselt kasvanud, kuid Aasia ja Vaikse Ookeani piirkonna riigid kuuluvad UPU riikide gruppidest valdavalt kolmandasse või neljandasse gruppi (Compendium ... 2018, 211–215) ehk rahvusvahelise posti osas doteeritavate riikide hulka, on UPU tariifipoliitika muutmise vajadus käesoleva töö autori hinnangul väga selge. Doteeritavate riikide kasvavad rahvusvahelise posti mahud tähendavad järjest suuremat doteerimise mahtu ja on teisest küljest doonorriikidele, kelle arvelt doteerimine toimub, järjest suuremaks koormaks.

Ajavahemikus 1990–2015 on rahvusvaheliste kirjade saatmine vähenenud – 2015. aasta vastav maht moodustas 1990. aasta mahust natuke enam kui 88%. Peamine põhjus sellisele arengule on olnud e-posti järjest ulatuslikum kasutuselevõtt. Maailma erinevates piirkondades on rahvusvaheliste kirjade saatmise mahud muutunud aga väga erinevas ulatuses – näiteks Ladin-Ameerikas on vähenemine olnud 1,9% ja arenenud tööstusriikides 2,9%, samal ajal kui Aasia-Vaikse ookeani piirkonnas on vähenemine olnud 10,6% ja Araabia riikides 17,4%. (Okholm jt 2017, 23) Vähenenud on ka kirjade käsitlemisega seotud tulude osatähtsus postiasutuste

kogutuludes. UPU andmetel andus 2007. aastal kirjade käsitlemine 45,9% postiasutuste tuludest, kuid 2017. aastal oli vastav näitaja 38,7% (Postal ... 2019).

Pakkide rahvusvaheline saatmine on ajavahemikul 1990–2015 aga ligikaudu 14% kasvanud. Seejuures oli maht ajavahemikus 1990–2000 peaaegu muutumatu ning eriti kiireks on kasv muutunud alates aastast 2010. Pakkide rahvusvahelise saatmise mahu kasvu põhjuseks on piiriülese e-kaubanduse populaarsuse kasv. (Okholm jt 2017, 24) UPU on hinnanud, et ca 80% piiriülese e-kaubanduse saadetistest kaaluvad kuni 2 kg ja seetõttu käsitletakse neid postiasutustes nõ kirjavõõti voogudes. (Okholm jt 2017, 24) Asjaolu, et tavaliste kirjade maht on kahaneva trendiga ja pakkide saatmise maht on kasvava trendiga, on käesoleva töö autori hinnangul teine oluline põhjus, miks UPU tariifisüsteem vajas muutust. Pakkide käsitlemine on aja- ja tööjõukulukam ning kulukam ka transpordikulude osas kui kirjade käsitlemine. Seetõttu on pakkide käsitlemisega seonduvad UPU lõppmaksed suuremad kui kirjadel. Kuna kasvab just kõrgemate lõppmaksetega postisaadetiste maht, siis see loob olukorra, kus UPU kolmanda ja neljanda grupi riikide doteerimine on doonorriikide ehk doteerijate jaoks järjest kulukam.

3. ÜLEMAAILMSE POSTILIIDU HINNAPOLIITIKA JA YYY OÜ TEGEVUSMAHU SEOS

3.1. Ülevaade YYY OÜ-st

Käesoleva töö autor töötab ettevõttes, mida siin töös on nimetatud YYY OÜ. Nimetatud ettevõtte on asutatud 2017. aastal ja alustas reaalsel tegevust 2018. aasta neljandas kvartalis. Ettevõtte põhitegevusala on muu posti- kullerteenus (EMTAKi-i kood 53201 (EMTAK ... , 151)). Sisulises mõttes oli ettevõtte tegevus kaupade vahendamine – ettevõtte Venemaal ja Valgevenes asuvad kliendid tellisid YYY OÜ kaudu postiga saadetavaid kaupu Hongkongist. Sellest, miks YYY OÜ kliendid kaupu otse ei tellinud, on kirjutatud järgnevalt. YYY OÜ-s töötas 2019. aasta lõpu seisuga kaks töötajat. Ettevõtte müügitulu oli 2019. aastal natuke enam kui kaks miljonit eurot (YYY ... 2020).

YYY OÜ tegevuses on oluline, et ettevõttel on Jersey saare (Briti krooni sõltkond La Manche'i väinas (Facts ...)) posti litsents. See tähendab, et YYY OÜ on Jersey Posti esindaja Eestis. Tänu nimetatud litsentsile on YYY OÜ-l õigus postisaadetisi ise vedada või ise postisaadetiste vedu ise organiseerida.

YYY OÜ kliendid Venemaal ja Valgevenes on tellinud Hongkongist kaupu nii, et kaubad saadab välja Hongkongi kohalik eraomanduses olev postiettevõtte ning kaubad saadetakse esmalt Eestisse ja YYY OÜ organiseerib seejärel kaupade saatmise Eestist edasi vastavalt Venemaa pealinna Moskvasse või Valgevene pealinna Minskisse. YYY OÜ on nimetatud kaupu Moskvasse saatnud Venemaa lennundusettevõtte „Aeroflot“ teenuseid kasutades ning Minskisse Eesti logistikaettevõtte teenuseid kasutades. Enne *corona*-viiruse kriisi teostas „Aeroflot“ lende Tallinna ja Moskva vahel alates 2018. aasta keskpaigast igapäevaselt kaks korda päevas (Aeroflot ... 2018). See tähendas, et pakke oli Tallinnast Moskvasse võimalik saata iga päev ja mitmel erineval kellaajal. Eelpoolnimetatud logistikaettevõtte teostas enne *corona*-kriisi

kaubavedusid Tallinna ja Minski vahel samuti igapäevaselt. See tähendab, et ka Minskisse oli pakke võimalik saata iga päev.

YYY OÜ kliendid Venemaal ja Valgevenes on tellinud Hongkongist kaupu läbi Eesti seetõttu, et Hiinas kehtestatud reeglite kohaselt tohib Hongkongist Venemaale ja Valgevenesse kaupu saata ainult Hiina riigile kuuluv postiettevõtte „Hiina Post“. Euroopa Liidu liikmesriikidesse võivad Hongkongist kaupu saata aga mitmed ettevõtted.

„Hiina Posti“ teenust kasutades on postisaadetiste saatmine väga odav, sest Hiina riik doteerib „Hiina Posti“ rahvusvahelist postivedu. Seetõttu soovivad „Hiina Posti“ teenust kasutada väga paljud ettevõtted ja üksikisikud. See omakorda on loonud olukorra, kus „Hiina Posti“ kaudu postipakkide saatmise ajakulu on väga suur. Praktika on näidanud, et „Hiina Posti“ teenust kasutades jõuab postipakk Hongkongist Eestisse üldjuhul enam kui 40 päeva pärast ja sageli ka enam kui 50 päeva pärast. Samal ajal see Hongkongi ettevõtte, mille teenuseid kasutab YYY OÜ, suudab postipakid Eestisse tarnida üldjuhul viie päevaga. Seega on erinevate postiettevõtete teenuse kiiruse vahe marsruudil Hongkong–Tallinn ligikaudu kümnekordne.

Hongkongi ettevõttel, mille teenuseid kasutab YYY OÜ, on teenuste hinnad enam kui kolm korda kõrgemad kui ettevõttel „Hiina Post“. YYY OÜ kliendile suurendab transpordi maksumust Hongkongist Moskvasse või Minskisse ka YYY OÜ poolt enda teenuste osutamise eest võetav vahendustasu. Arvestades aga Hongkongi postiettevõtte poolt pakutavat väga lühikest tarneaega, on YYY OÜ Venemaal ja Valgevenes asuvad kliendid valmis maksma teenuse eest rohkem kui oleks „Hiina Posti“ teenuse hind. Kaupade kohalesaabumise kiirus on nende ettevõtete jaoks oluline ja suurema tähtsusega kui kaupade kohaletoimetamise hind.

Eelpoolkirjeldatud olukord näitab, et YYY OÜ kliendid kasutavad otsuste vastuvõtmisel logistikakulude lokaalse optimeerimise vältimise kontseptsiooni. Nii nagu sellele kontseptsioonile kohane, ei arvesta YYY OÜ kliendid üksnes transpordi hinda, vaid arvestavad ka transpordile kuluvat aega ja selle rahalist mõju ettevõttele. Ainult hinda arvestades valiksid nad postiettevõtte partneriks Hiina Posti, kuid hinda ja aega mõlemat arvestades on nad partneriteks valinud Hongkongi eraomanduses oleva postiettevõtte ja Eesti ettevõtte YYY OÜ.

3.2. YYY OÜ tegevusmahtude muutused

YYY OÜ suutis lühikese aja jooksul saavutada märkimisväärse tegevusmahu. Ettevõtte alustas reaalselt tegevust 2018. aasta neljandas kvartalis, kuid juba 2019. aasta teises kvartalis oli ettevõtte müügitulu suurus enam kui pool miljonit eurot. Tulemus on seda tähelepanuväärsem, et ettevõttes töötas sel ajal ainult üks töötaja, kelleks oli käesoleva töö autor. Ettevõtte tegevusmahud kasvasid kiiresti seetõttu, et YYY OÜ oli usaldusväärne ettevõtte, mis pakkus oma rahvusvahelistele klientidele kiiret ja tõrgeteta teenust mõistliku hinna eest. Tegutsemise kiirust iseloomustab asjaolu, et Hongkongist Eestisse jõudnud pakk püüti Venemaale või Valgevenesse edasi saata veel samal päeval kui pakk Eestisse jõudis. Seda juhul kui pakk jõudis Eestisse sellisel kellaajal, et see oli võimalik üle anda „Aeroflotile“ või partnerettevõtteks olevale logistikaettevõttele, mis kauba Minskisse toimetas. See tähendas, et Hongkongist väljasaadetud pakk jõudis läbi Tallinna Moskvasse või Minskisse kuue või isegi viie päevaga. Seda mõjutab ka fakt, et kaupade liikumine Tallinnast Moskvasse / Minskisse oli väga kiire. YYY OÜ tegevusmahu kohta 2019. aasta teisel poolaastal on andmed esitatud tabelis 1.

Tabel 1. YYY OÜ vahendusel Hongkongist läbi Eesti postipakkide Venemaale ja Valgevenesse saatmise mahtude muutumine 2019. aasta teisel poolaastal

Riik ja kuu	Postipakkide kogukaal	Juurdekasv võrreldes eelmise kuuga	Postipakkide arv	Juurdekasv võrreldes eelmise kuuga
Venemaa				
Juuli	13 418,43		365 992	
August	13 719,55	2,24%	369 810	1,04%
September	14 028,64	2,25%	374 105	1,16%
Oktoober	14 652,86	4,45%	391 091	4,54%
November	15 002,08	2,38%	399 015	2,03%
Detsember	16 236,04	8,23%	426 282	6,83%
Valgevene				
Juuli	14 252,06		486 217	
August	15 398,97	8,05%	532 511	9,52%
September	16 307,71	5,90%	559 092	4,99%
Oktoober	17 190,35	5,41%	577 715	3,33%
November	17 998,10	4,70%	589 510	2,04%
Detsember	19 499,91	8,34%	652 010	10,60%

Allikas: YYY OÜ andmed (2019– 2020)

Tabelist 1 on näha, et YYY OÜ tegevusmaht kasvas vaadeldud perioodil kõikidel kuudel nii Venemaa kui ka Valgevene suunal. Erinevate kuude kasvutempod on olnud erinevad ja ühelgi kuul ei ole juurdekasv olnud väga suur, kuid tegevusmahu kasv on olnud siiski kõikidel kuudel ja seda nii kaalu kui ka postipakkide mahu arvestuses. 2020. aasta jaanuaris YYY OÜ tegevusmaht vähenes ja seda ettevõttest mittesõltuvatel põhjustel. Tegevusmahu vähenemise põhjuseid on analüüsitud alljärgnevalt.

Tabelis 2 on esitatud Hongkongist YYY OÜ kaudu läbi Eesti Venemaale saadetud postisaadetiste kottide hulk, pakkide hulk ja saadetiste kogukaal perioodidel detsember 2018, jaanuar 2019, veebruar 2019, märts 2019 ning võrdluseks aasta hilisemal ajal ehk siis detsembris 2019, jaanuaris 2020, veebruaris 2020 ja märtsis 2020.

Tabel 2. YYY OÜ vahendusel Hongkongist läbi Eesti postipakkide Venemaale saatmise mahtude muutumine vaadeldud perioodidel

Ajavahemik	Postipakkide kogukaal	Postipakkide arv	Postikottide arv
Detsember 2018	9 453,85	252 574	974
Jaanuar 2019	9 763,76	245 844	892
Veebruar 2019	11 179,67	302 389	1 137
Märts 2019	12 321,52	346 311	1 251
Detsember 2019	16 236,04	426 282	1 435
Jaanuar 2020	7 782,59	203 265	726
Veebruar 2020	3 955,44	109 369	314
Märts 2020	851,00	24 111	62
Muutus detsember 2019-2018	1,72	1,69	1,47
Muutuskordaja jaanuar 2020-2019	0,80	0,83	0,81
Muutuskordaja veebruar 2020-2019	0,35	0,36	0,28
Muutuskordaja märts 2020-2019	0,07	0,07	0,05

Allikas: YYY OÜ andmed (2020)

Tabelist 2 on näha, et 2019. aasta detsembris on võrreldes aasta varasema ajaga Hongkongist läbi Eesti Venemaale saadetud oluliselt rohkem postikaupu ja seda nii koguselises mõttes kui ka postipakkide ja -kottide arvu mõttes. Juurdekasvud on olnud vastavalt 72%, 69% ja 47%.

Tegemist on ootuspärase arenguga, sest YYY OÜ tegevusmahud Venemaale suunal on 2019. aastal pidevalt kasvanud ning seega on 2020 aasta jaanuaris toimunud kasvutrendi jätkumine.

Jaanuaris 2020 on pakkide saatmine Hongkongist Venemaale läbi Eesti võrreldes jaanuariga 2019 aga oluliselt vähenenud ja seda samuti kõikide vaadeldud kategooriate lõikes – pakkide kogukaal on vähenenud 20%, pakkide arv on vähenenud 17% ja kottide arv on vähenenud 19%. See tähendab, et suhteliselt pikaajaline kasvutrend on asendunud langusega. Arvestades asjaolu, et jaanuaris 2020 oli vaid üks rahvusvahelisi postisaadetisi oluliselt mõjutanud tegur teistsugusena kui aasta varem, on suur tõenäosus, et just see tegur on mõjutanud postisaadetiste vähenemist Hongkongist läbi Eesti Venemaale. Selleks teguriks on UPU muutunud tariifipoliitika, millest on kirjutatud käesoleva töö esimeses peatükis. Muutunud tariifipoliitika tõttu on Hongkongist läbi Eesti (ka läbi Jersey saare, arvestades, et YYY OÜ on Jersey posti esindaja) Venemaale pakkide saatmine 2020. aastal vähem soodne kui eelmisel aastal. Põhjuseks on asjaolu, et Hongkong kuulub UPU kolmandasse gruppi ja selle grupi rahvusvahelise postiveo baastariif tõusis alates 01.01. 2020.

Tabelist 2 on ka näha, et veebruaris 2020 toimus Hongkongist läbi Eesti Venemaale saadetud pakkide osas eriti suuremahuline vähenemine. Võrreldes aasta varasema veebruariga oli postisaadetiste kaal 65% väiksem, pakkide arv 64% väiksem ja kottide arv 72% väiksem. Nimetatud vähenemist mõjutas ühest küljest kindlasti UPU muutunud tariifipoliitika, mis mõjutas postisaadetiste vähenemist ka jaanuaris 2020. Lisaks mõjutas postisaadetiste vähenemist asjaolu, et seoses viirusega CoVID-19 suleti Hiinas veebruaris 2020 tehaseid ja osades tööstusharudes vähenes järsult tootmine (Bradsher 2020; Kressa 2020) ning paljud lennundusettevõtted piirasid või lõpetasid Hiinasse lende (Josephs 2020). Seda, kui suur oli mahu vähenemises UPU muutunud tariifipoliitika mõju ja kui suur oli viiruse CoVID-19 mõju, ei ole võimalik täpsemalt hinnata.

Märtsis 2020 vähenes Hongkongist läbi Tallinna Venemaale saadetud postisaadetiste arv ja kogukaal väga järsult. Võrreldes aasta varasema perioodiga oli postipakkide kogukaalust ja postipakkide arvust järel ainult 7% ja postikottide arvust 5%. Ilmselt mõjutas märtsi 2020 tulemusi (seda eeskätt võrdluses aasta varasema perioodiga) ka Ülemaailmse Postiliidu muutunud tariifipoliitika, kuid tulemuste peamine mõjutaja oli siiski viirus CoVID-19, mille tõttu oli Hiinas lõpetatud osade ettevõtete tegevus ning piiratud oli ka lennuühendus Hiinaga.

Jällegi ei ole võimalik täpsemalt hinnata kui suur mõju toimunud muutustele tulenes Ülemaailmse Postiliidu muutunud tariifipoliitikast ja kui suur mõju tulenes viirusest CoVID-19.

Tabelis 3 (järgmisel leheküljel) on esitatud YYY OÜ vahendusel Hongkongist läbi Eesti Valgevenesse saadetud postisaadetiste pakkide hulk ja saadetiste kogukaal perioodidel detsember 2018, jaanuar 2019, veebruar 2019 ja märts 2019 ning võrdluseks aasta hilisemal ajal ehk siis detsembris 2019, jaanuaris 2020, veebruaris 2020 ja märtsis 2020.

Tabel 3. YYY OÜ vahendusel Hongkongist läbi Eesti postipakkide Valgevenesse saatmise mahtude muutumine vaadeldud perioodidel

Ajavahemik	Kogukaal	Postipakkide arv
Detsember 2018	9 712,89	327 609
Jaanuar 2019	6 240,80	201 298
Veebruar 2019	7 843,92	276 733
Märts 2019	9 710,05	340 910
Detsember 2019	19 499,91	652 010
Jaanuar 2020	14 487,91	488 511
Veebruar 2020	6 157,36	207 608
Märts 2020	499,52	15 781
Muutuskordaja detsember 2019-2018	2,01	1,99
Muutuskordaja jaanuar 2020-2019	2,32	2,43
Muutuskordaja veebruar 2020-2019	0,78	0,75
Muutuskordaja märts 2020-2019	0,05	0,05

Allikas: YYY OÜ andmed (2020)

Tabelist 3 on näha, et 2019. aasta detsembris on võrreldes aasta varasema detsembriga YYY OÜ vahendusel Hongkongist läbi Eesti Valgevenesse saadetud oluliselt rohkem postikaupu ja seda nii koguselises mõttes kui ka pakkide arvu mõttes. Juurdekasvud on olnud vastavalt 101% ja 99%. Tegemist on jällegi ootuspärase arenguga, sest ka Hongkongist Valgevenesse on YYYQ OÜ vahendusel saadetud postisaadetiste hulk 2019. aastal pidevalt kasvanud ja 2020 jaanuari tulemused on näidanud suhteliselt pikaajalise kasvutrendi jätkuks.

Jaauanaris 2020 on YYY OÜ vahendusel pakkide saatmine Hongkongist Valgevenesse läbi Eesti võrreldes jaanuariga 2019 suurenenud veelgi enam kui kuu varem ja seda samuti mõlema vaadeldud kategooriate lõikes – pakkide kogukaal on aasta varasema ajaga võrreldes suurenenud 132% ja pakkide arv on suurenenud 143%. See tähendab, et postisaadetiste lähetamine Hongkongist läbi Eesti Valgevenesse tegi veebruaris 2020 läbi vastupidise arengu postisaadetistele, mis saadeti Hongkongist läbi Eesti Venemaale. Valgevenesse saadetud postisaadetiste mahu suurenemisel oli üks konkreetne põhjus – YYY OÜ sai jaanuaris 2020 juurde Valgevene kliente, mis olid varem organiseerinud kaupade liikumise Hongkongist Valgevenesse läbi Euroopa Liidu muude liikmesriikide (st mitte läbi Eesti), kuid hakkasid jaanuaris kasutama vahepeatusena Eestit.

Tabelist 3 on ka näha, et veebruaris 2020 toimus Hongkongist läbi Eesti Valgevenesse saadetud postipakkide osas vähenemine. Võrreldes aasta varasema veebruariga oli postisaadetiste kaal 22% väiksem ja pakkide arv 25% väiksem. Arvestades rahvusvahelist olukorda seoses viirusega CoVID-19 on ilmne, et postisaadetiste vähenemist mõjutas Hiinas osades tööstusharudes veebruaris 2020 toimunud tootmise vähenemine (ehk sama põhjus, mida sai nimetatud Venemaa saadetiste puhul) ning ka rahvusvahelise Hiinaga seotud lennuliikluse piiramine. Tõenäoliselt avaldas mõju ka UPU muutunud tariifipoliitika.

Märtsis 2020 vähenes Hingkongist läbi Tallinna Valgevenesse postisaadetiste saatmine YYY OÜ vahendusel väga järsult. Aasta varasema veebruariga võrreldes oli postisaadetiste kaalu osas vähenemine 95% ja postipakkide arvu osas vähenemine samuti 95%. Veebruari tulemustega võrreldes oli postisaadetiste kogukaalu vähenemine peaaegu 92% ja postipakkide arvu vähenemine enam kui 92%%. Mahtude toimunud vähenemise kõige olulisemaks põhjuseks on maailma järjest enam mõjutav viirus CoVID 19. Lisaks on tõenäoline, et teatud osa postisaadetiste mahu vähenemises on andnud ka UPU muutunud tariifipoliitika, mis on muutnud Hiinast (sh Hongkongist) postisaadetiste saatmise Euroopas asuvatele saadetiste vastuvõtjatele kallimaks.

Juhul kui arengud senisel viisil jätkuvad, on käesoleva töö autori hinnangul väga tõenäoline, et YYY OÜ peab enda tegevuse ära lõpetama. Alles jäävad postisaadetiste mahud on selleks liiga väikesed, et nende alusel oleks võimalik ettevõtet jätkuvalt käigus hoida. Ettevõtte tegevuse võimaliku lõpetamise peamine põhjustaja on käesoleval ajal küll viirus CoVID-19, kuid lõpetamisele on kaasa aidanud ka UPU muutunud tariifipoliitika. Seetõttu saab kokkuvõtlikult

järeldada, et UPU muutunud tariifipoliitika mõju sellise piirkondliku esindaja nagu YYY OÜ tegevusmahule on väga negatiivne. Samas aitab muudetud tariifipoliitika muuta konkurentsi rahvusvahelise posti valdkonnas ausamaks ja õiglasemaks.

KOKKUVÕTE

Käesolev lõputöö käsitles Ülemaailmse Postiliidu (UPU) hinnapoliitika muutuse mõju piirkondliku esindaja tegevusmahule. Ettevõtteks, mis oli töös UPU piirkondlikuks esindajaks, oli ettevõtte (YYY OÜ), kus töötab käesoleva töö autor. UPU muutunud hinnapoliitika, mida töös analüüsiti, puudutas rahvusvaheliste postisaadetiste hinnastamise muutusi, mis on jõustunud 1. jaanuaril 2020 või mis jõustuvad lähema aasta jooksul. Töö eesmärk oli välja selgitada, millist mõju Ülemaailmse Postiliidu muutunud hinnapoliitika avaldab töös vaatluse all oleva ettevõtte tegevusmahule, täpsemalt käideldud postisaadetiste kogukaalule, -pakkide koguhulgale ja –kottide koguhulgale. Töö uurimisülesanne oli nimetatud mõju sõnastada.

Rahvusvaheliste postisaadetiste liikumist ja käsitlemist reguleerivad lisaks riikide siseriiklikele õigusaktidele ka UPU poolt kehtestatud reeglid. Nende reeglite väga oluline osa puudutab rahvusvaheliste postisaadetiste tasustamist. Reeglite kohaselt maksavad riigid, millest rahvusvahelised postisaadetised välja saadeti, tasu sihtriikidele, kuhu nimetatud postisaadetised saadeti. Nimetatud tasude suurus sõltub lisaks postisaadetise eripäradele ka riigist, millest saadeti välja saadeti. UPU on kõik riigid jaotanud nelja kategooriasse. Esimesse kategooriasse kuuluvad kõige arenenuma majandusega ja kõige arenenuma postiteenistuse süsteemiga riigid ja viimasesse neljandasse gruppi kõige vähem arenenud riigid. Esimesse gruppi kuuluvate riikide jaoks on rahvusvahelise postisaadetise tasud kõige kõrgemad, mis tähendab seda, et nemad peavad nendest riikidest välja saadetud rahvusvahelise posti eest maksma sihtriikidele kõige enam. Neljanda grupi riikide jaoks on sellised tasud kõige madalamad. UPU on põhjendanud tasude erinevust vajadusega aidata ka vaestel riikidel rahvusvahelisi postisaadetisi välja saata ja vastu võtta.

Viimastel aastatel on järsult kasvanud Aasiast ja Vaikse ookeani piirkonnast pärit rahvusvaheliste postisaadetiste maht. Eriti paistab selle piirkonna riikide seas silma Hiina, mis kuulub UPU kolmandasse riikide gruppi ja saab seetõttu kasutada suhteliselt odavat rahvusvaheliste postisaadetiste väljasaatmist. Erinevate riikide rahvusvahelist posti puudutavate tasude erinevust näitab hästi fakt, mille kohaselt Hiinast USA-sse on kuni 2 kg raskuse

postisaadetise saatmine odavam kui USA siseselt samasuguse kaaluga postisaadetise saatmine. Kuna Hiinast saadetakse välja järjest enam postisaadetisi, moonutab see järjest enam riikidevahelist konkurentsi.

Kõige teravamalt on UPU rahvusvaheliste postisaadetiste hinnapoliitikat viimastel aastatel kritiseerinud USA. Paljuski tänu USA kriitikale on UPU nüüdseks nimetatud saadetiste hinnapoliitikat mõnevõrra muutnud. Muutunud hinnapoliitika kohaselt maksavad UPU esimese ja teise riikide gruppi kuuluvad riigid alates 1. jaanuarist 2020 nendest riikidest välja saadetud postisaadetiste eest mõnevõrra vähem kui seni. Samas UPU riikide kolmandasse ja neljandasse gruppi kuuluvad riigid maksavad selliste postisaadetiste eest mõnevõrra rohkem kui seni. Lisaks on UPU andnud suurema rahvusvahelise postisaadetiste mahuga riikidele õiguse kehtestada sissetulevale rahvusvahelisele postile omapoolsed täiendavad tariifid, mis võivad esialgu küündida kuni 70% riigisisese samalaadse postisaadetise tariifist. USA saab selliseid tariife rakendada alates 1. juulist 2020 ja ülejäänud riigid alates 1. jaanuarist 2021.

Käesolevas töös analüüsiobjektiks oleva ettevõtte YYY OÜ tegevus on Hongkongist Venemaal Moskvasse ja Valgevenes Minskisse saadetud postisaadetiste vahendamine. See tähendab, et YYY OÜ kliendid tellivad saadetised nii, et nende liikumisteed on Hongkongist sihtkohta kulgeb läbi Tallinna. Põhjuseks on asjaolu, et „Hiina Posti“ teenuseid kasutades oleks saadetiste kohalejõudmine väga aeglane, kuid Hongkongi kohalikud postiettevõtted, mis suudavad pakkuda kiiret teenust, ei tohi postisaadetisi otse Venemaale ega Valgevenesse saata.

YYY OÜ tegevusmahud kasvasid 2019. aastal pidevalt. Suurenesid nii Hongkongist läbi Tallinna Venemaale kui ka Valgevenes saadetavate saadetiste mahud. Seejuures oli kasv 2019. aasta teisel poolaastal olemas kõikidel kuudel ja seda nii postisaadetiste kogukaalu, postipakkide koguhulga kui ka postikottide koguhulga osas. 2019. aasta detsembri vastavad mahud olid oluliselt suuremad kui 2018. aasta vastavad mahud. Jaanuaris 2020 toimus aga Venemaa suunal oluline mahtude langus. Arvestades asjaolu, et jaanuarist muutus UPU hinnapoliitika, mis tegi Hiinast rahvusvaheliste postisaadetiste saatmise varasemaga võrreldes mõnevõrra kallimaks, oli YYY OÜ tegevusmahtude vähenemise põhjuseks just UPU muutunud hinnapoliitika. Järeldust võimaldab kinnitada asjaolu, et teisi olulisi tegureid, mis saaksid YYY OÜ tegevusmahte vähendada, jaanuaris 2020 ei esinenud.

Veebruaris 2020 vähenesid YYY OÜ tegevusmahud veelgi olulisemalt ja seda nii Venemaa kui ka Valgevene suunal. Lisaks UPU uuele hinnapoliitikale oli vähenemine tingitud ka ülemaailmselt levivast viirusest CoVID 19, mis piiras tootmist Hiinas ja kaupade väljasaatmist Hiinas. Seda, kui suure osa vähenemisest tingisid UPU muutunud hinnad ja kui suure osa vähenemisest tingis viirus CoVID 19, ei ole võimalik täpsemalt hinnata. Märtsis 2020 vähenesid eelpoolnimetatud postisaadetiste mahud läbi Tallinna peaaegu nullilähedaseks. Peamine põhjus sellisele arengule oli tõenäoliselt viirus CoVID-19, kuid oma osa vähenemises oli suure tõenäosusega ka UPU uuel hinnapoliitikal. Mahtude väga olulise vähenemise tõttu võib YYY OÜ tegevuse jätkamine osutuda võimatuks.

Kokkuvõtteks sai lõputöö eesmärk täidetud. Töö tulemusena sai leitud, et Ülemaailmse Postiliidu muutunud hinnapoliitika mõju vaatlusaluse ettevõtte tegevusmahule on olnud negatiivne, st mahte vähendav. Eeltoodud sõnastusega sai täidetud ka töö uurimisülesanne.

Teema vajab edaspidi uurimist viirusevälisel ajal selleks, et UPU hinnapoliitika muutuste mõjust täpsemalt aru saada. Autor võib pöörduda teema juurde tagasi sügavuti ja mitmekülgselt magistritöö raames täpsema tulemuse saamiseks.

KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

- About terminal dues and transit charges. Universal Postal Union. Kättesaadav: <http://www.upu.int/en/activities/terminal-dues-and-transit-charges/about-terminal-dues-and-transit-charges.html>
- About UN Specialized Agency. Universal Postal Union. Kättesaadav: <http://www.upu.int/en/the-upu/un-specialized-agency/about-un-specialized-agency.html>
- Abraham, S. A. (2020). Why We Splurge When Times Are Good. / Investopedia. Kättesaadav: <https://www.investopedia.com/articles/economics/09/price-elasticity-of-demand.asp>
- Adaptive Supply Chains Building Capabilities for an Uncertain World. (2013). The Boston Consulting Group. 20 p. Kättesaadav: https://image-src.bcg.com/Images/BCG_Adaptive_Supply_Chains_Sep_2013_tcm9-95884.pdf
- Aeroflot lendab kolm korda päevas Moskvasse. (2018). Tallinna Lennujaam. 12.07.2018. Kättesaadav: <https://www.tallinn-airport.ee/uudised/aeroflot-lendab-kolm-korda-paevas-moskvasse/>
- Amadeo, K. (2020). Inelastic Demand, Formula, Curve, and Examples. / The Balance. Kättesaadav: <https://www.thebalance.com/inelastic-demand-definition-formula-curve-examples-3305935>
- Amazon leads criticisms of UPU terminal dues system before Congress. (2015). Post & Parcel. 17.06. 2015. Kättesaadav: <https://postandparcel.info/65761/news/amazon-leads-criticisms-of-upu-terminal-dues-system-before-congress/>
- Analysis of Postal Price Elasticities. (2013). United States Postal Service. Office of Inspector General. 68 p. Kättesaadav: https://www.uspsoig.gov/sites/default/files/document-library-files/2015/rarc-wp-13-008_0.pdf
- Anderson, P. L.; McLellan, R. D.; Overton, J. P. Wolfram, G. L. (1997). Price Elasticity of Demand. Kättesaadav: https://scholar.harvard.edu/files/alada/files/price_elasticity_of_demand_handout.pdf
- Andreyeva, T.; Long, M. W.; Brownell, K. D. (2010). The Impact of Food Prices on Consumption: A Systematic Review of Research on the Price Elasticity of Demand for Food. // American Journal of Public Health. No 100 (2). Kättesaadav: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2804646/#bib14>
- Arjun, B. S. (2016). Future of Supply Chain Management Logistics Driven Manufacturing. // Chronicle Of The Neville Wadia Institute Of Management Studied And Research. Kättesaadav: <http://www.nevillewadia.com/images/Cronicle2016/14.pdf>
- Ayers, J. B. (2000). A Primer on Supply Chain Management. 9 p. Kättesaadav: <http://ayers-consulting.com/Download/01-Primer-2nd-version-2000.pdf>

- Berthold, K. R. (2019). Supply Chain Management: A Descriptive Conception. // International Journal for Empirical Education and Research. Seagull Publications. Pp. 42–65. Kättesaadav: https://journals.seagullpublications.com/ijeer/assets/paper/IJ0320191826/f_IJ0320191826.pdf
- Bielecki, M.; Galińska, B. (2017). Total Logistics Management Concept and Principles in Manufacturing Enterprise. Proceedings of The 17th International Scientific Conference Business Logistics in Modern Management. Kättesaadav (tuleb avada lehel olev fail nimega pdf): <https://hrcak.srce.hr/ojs/index.php/plusm/article/view/5930>
- Borade, A. B.; Bansod, S. V. (2007). Domain of Supply Chain Management – A State of Art. // Journal of Technology Management and Innovation. Volume 2, Issue 4. Pp 109–121. Kättesaadav: <https://www.jotmi.org/index.php/GT/article/view/rev4>
- Bradsher, K. (2020). Slowed by the Coronavirus, China Inc. Struggles to Reopen // The New York Times. 17.02. 2020. Kättesaadav (tuleb avada lehel olev fail nimega pdf): <https://www.nytimes.com/2020/02/17/business/china-coronavirus-economy.html>
- Campbell, J. I. (2019). A Brief Overview of the History of the UPU Terminal Dues System. PU Conference on Postal Regulation “UPU Remuneration Systems – New Frontiers for an Old World?” 9 April 2019, Bern, Switzerland. Kättesaadav: http://www.upu.int/uploads/tx_sbdownloader/paperABriefOverviewOfTheHistoryOfTheUpuTerminalDuesSystemEn_01.pdf
- Cigno, M. M.; Patel, E. S.; Pearsall, E. S. (2012). Estimates of U.S. Postal Price Elasticities of Demand Derived from a Random-Coefficients Discrete-Choice Normal Model. Kättesaadav: https://www.prc.gov/sites/default/files/papers/CignoPatelPearsall%20Paper_2750.pdf
- Compendium of Congress decisions from 1947 (Paris) to 2016 (Istanbul). (2018). Universal Postal Union. 354 p. Kättesaadav: http://www.upu.int/uploads/tx_sbdownloader/actCompendiumDecisionsCongressEn.pdf
- Development strategies for the postal sector: an economic perspective. Universal Postal Union. 184 p. Kättesaadav: http://www.upu.int/uploads/tx_sbdownloader/publicationTrendsDevelopmentStrategiesForThePostalSectorEn.pdf
- Dodgson, J.; Rodriguez, J. M.; Veer, J. P. van der; Gibson, S.; Hernandez, J.; Veronese, B. (2004). A Report to the European Commission DG-MARKT. Economics Of Postal Services: Final Report. Kättesaadav: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwipuq2ypK7oAhVfwsQBHTFGDsAQFjAAegQIAxAB&url=https%3A%2F%2Fec.europa.eu%2Fdocsroom%2Fdocuments%2F14108%2Fattachments%2F1%2Ftranslations%2Fen%2Frenditions%2Fpdf&usg=AOvVaw3xxyAflmH3h0UPd0WmEuS5>
- Donder, P. D.; Cremer, H.; Dudley, P. Rodriguez, F. (2013). Allocating fixed costs in the postal sector in the presence of changing letter and parcel volumes: applied in outdoor delivery. Toulouse School of Economics. Working paper No TSE-378. Kättesaadav: https://www.tse-fr.eu/sites/default/files/medias/doc/wp/pe/wp_tse_378.pdf
- Donnan, S.; Rauwald, C.; Deaux, J.; King, I. (2020). A Covid-19 Supply Chain Shock Born in China Is Going Global. Bloomberg. Kättesaadav: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-03-20/a-covid-19-supply-chain-shock-born-in-china-is-going-global>
- EMTAK 2008 selgitavad märkused. Registrate ja Infosüsteemide Keskus. 226 lk. Kättesaadav: https://www.rik.ee/sites/www.rik.ee/files/elfinder/article_files/emtak_2008_pdf_0.pdf

Facts about Jersey. Information and public services for the Island of Jersey. Kättesaadav: <https://www.gov.je/Leisure/Jersey/Pages/Profile.aspx>

Farahani, R. Z.; Asgari, N.; Davarzani, H. (2009). Supply Chain and Logistics

in National, International and Governmental Environment – Concepts and Models. Physiga-Verlag, Berlin, Germany. Kättesaadav: <https://www.springer.com/gp/book/9783790821550>

Felea, M.; Albăstroi, I. (2013). Defining the Concept of Supply Chain Management and Its Relevance to Romanian Academics and Practitioners. // *Amfiteatru Economic*. Vol XY, No 33. Pp 74–88. Kättesaadav: https://amfiteatruconomic.ro/temp/article_1176.pdf

Fibich; G.; Gavius, A.; Lowengart, O. (2005). The Dynamics of Price Elasticity of Demand in the Presence of Reference Price Effects. // *Journal of the Academy of Marketing Science*. Volume 33, No. 1. Pp. 66–78. Kättesaadav:

http://www.math.tau.ac.il/~fibich/Manuscripts/elasticity_JAMS.pdf

Global or regional estimates. Universal Piostal Union. Kättesaadav:

http://pls.upu.int/pls/ap/spp_report.main?p_choice=AGGREG&p_language=AN

Göran, S. (2007). Supply Chain Management versus Sustainable Chain Management. //

EsicMarket, 129. Pp. 219–237. Kättesaadav:

https://www.esic.edu/documentos/revistas/esicmk/080114_153652_I.pdf

Heckmann, P.; Shorten, D.; Engel, H. (2003). Supply Chain Management at 21. The Hard Road to Adulthood. 12 p. Booz Allen Hamilton, New York, 2003. Kättesaadav:

https://pdfs.semanticscholar.org/c1a7/a8224a221b9954b2f5611facf73c37208c57.pdf?_ga=2.10620983.2051368718.1585043105-2041548651.1584098921

How China can rebuild global supply chain resilience after COVID-19. (2020). World Economic Forum. 23.03.2020. Kättesaadav: <https://www.weforum.org/agenda/2020/03/coronavirus-and-global-supply-chains/>

Human Development Report 2019. Beyond income, beyond averages, beyond today: Inequalities in human development in the 21st century. (2019). United Nations Development Programme. 366 p. Kättesaadav: <http://www.hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2019.pdf>

International Marketing Strategies and Logistics. (2018). // *International Marketing Logistics*.

Gullybaba Publishing House (P) Ltd. Pp 21–34. Kättesaadav:

<http://egyankosh.ac.in/bitstream/123456789/12122/1/Unit-2.pdf>

Islam, D. Z.; Meier, J. F.; Aditjandra, P. T.; Zunder, T. H.; Pace, G. (2012). Logistics and supply chain management. *Research in Transportation Economics*. Pp 1–14. Kättesaadav:

<https://isiarticles.com/bundles/Article/pre/pdf/878.pdf>

Janvier-James, A. M. (2012). A New Introduction to Supply Chains and Supply Chain

Management: Definitions and Theories Perspective. // *International Business Research* Vol. 5, No. 1; January. Pp 194–207. Kättesaadav:

<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.654.8716&rep=rep1&type=pdf>

Johnson, M. E. (2006). Supply Chain Management: Technology, Globalization, and Policy at a Crossroads. // *Interfaces*. Vol. 36, No. 3, May–June 2006. Pp. 191–193. Kättesaadav:

<https://www.jstor.org/stable/20141388?seq=1>

Josephs, L. (2020). China grows isolated as airlines cancel more than 50,000 flights amid coronavirus epidemic. CNBC. Kättesaadav: <https://www.cnbc.com/2020/02/06/coronavirus-china-becomes-increasingly-isolated-as-airlines-pull-out.html>

- Klarskov, J.; Pekkala, J.; Magnússon, A.; Johansson, K.; Madsen, V. H. (2015). Distortion of competition from 3rd country online platforms – The Universal Postal Union. Kättesaadav: <https://www.svenskhandel.se/contentassets/5db334c2740b4b7ebec178fb96f94b8e/nordic-commerce-sector-submission-regarding-distortion-of-competition-from-3rd-country-online-platforms-and-terminal-dues-002.pdf>
- Kressa, K. (2020). Hiina viirusepaanika sulgeb piire ja ahvardab maailma majandust // Eesti Päevaleht / Delfi. 03.02. 2020. Kättesaadav: <https://epl.delfi.ee/valismaa/hiina-viirusepaanika-sulgeb-piire-ja-ahvardab-maailma-majandust?id=88822707>
- Kumar, S.; Chandra, C. (2010). Supply Chain Disruption by Avian flu Pandemic for U.S. Companies: A Case Study. // *Transportation Journal*, No 49 (4). Pp 61–73. Kättesaadav: https://www.jstor.org/stable/40904915?seq=1#metadata_info_tab_contents
- Lambert, D. M. (1992). Developing a customer-focused logistics strategy. // *Asia Pacific International Journal of Business Logistics*. Vol. 5, No. 3. Pp. 12–19. Kättesaadav: https://www.researchgate.net/publication/283091764_Douglas_M_Lambert_Developing_a_Customer-Focused_Logistics_Strategy_International_Journal_of_Physical_Distribution_and_Logistics_Management_Vol_22_No_6_1992_pp_12-19
- Lambert, D. M.; Cooper, M. C. (1998). Supply Chain Management: Implementation Issues and Research Opportunities. // *The International Journal of Logistics Management*. Volume 9, Number 2. July. Pp 1–19. Kättesaadav: https://www.researchgate.net/publication/242131027_Supply_Chain_Management_Implementation_Issues_and_Research_Opportunities
- Larson, P. D.; Halldorsson, A. (2004). Logistics Versus Supply Chain Management: An International Survey. // *International Journal of Logistics: Research and Applications*, 7(1). Pp 17–31. Kättesaadav: https://www.researchgate.net/publication/247517167_Logistics_Versus_Supply_Chain_Management_An_International_Survey
- Lean, M. M.; Chan, P. 2011. Price Elasticity of Demand. Kättesaadav: <http://math.ucr.edu/~joselg/teachingS13/elasticity.pdf>
- Lend, E.; Reinhold, V. (2004). Logistika roll innovatsiooni juhtimises. // Ettevõtte globaliseeruvus majanduses. Tallinn. Lk 94–108. Kättesaadav: http://www.mattimar.ee/publikatsioonid/ettevottemajandus/2004/07_Lend,%20Reinhold.pdf
- Lin, C-Y. C.; Prince, L. (2013). Gasoline price volatility and the elasticity of demand for gasoline. // *Energy Economics*. Volume 38, July. Kättesaadav: http://clinlawell.dyson.cornell.edu/gas_price_volatility_paper.pdf
- Logistics. (2013). Supply Chain Management Terms and Glossary. Updated: August 2013. Supply Chain management. Council of Supply Chain Management Professionals. Kättesaadav (tuleb avada lehel olev fail CSCMP Glossary): https://cscmp.org/CSCMP/Academia/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921
- Logistikasõnaraamat. Eesti Ettevõtlikõrgkool Mainor. Kättesaadav: <http://logistika.eek.ee/?page=sona&t=L>
- Longo, F.; Ören, T. (2008). Supply Chain Vulnerability and Resilience: A State of the Art Overview. / *Proceedings of The European Modeling & Simulation Symposium, Campora S.*

- Giovanni (CS), Italy. Kättesaadav: https://www.researchgate.net/publication/286110473_Supply_chain_vulnerability_and_resilience_A_state_of_the_art_overview
- Macurová, P.; Juráskova, K. (2013). Analysis of Risks Generated by Suppliers During the Period of Economic Fluctuations. // *Amfiteatru Economic*. No 15 (33). Pp 27–43. Kättesaadav: https://www.researchgate.net/publication/286030701_Analysis_of_Risks_Generated_by_Suppliers_During_the_Period_of_Economic_Fluctuations/fulltext/57aaec3508ae3765c3b6e752/Analysis-of-Risks-Generated-by-Suppliers-During-the-Period-of-Economic-Fluctuations.pdf
- Melnyk, S. A.; Narasimhan, R.; DeCampos, H. A. (2014). Supply chain design: issues, challenges, frameworks and solutions. *International Journal of Production Research*. Vol. 52, No. 7. Pp. 1887–1896. Kättesaadav: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/00207543.2013.787175>
- Nillson, J.; Carlsson, M. (2003). Evaluating the Supply Chain of Plymo Vent AB. A Review of the Customer's Attitude. Master Thesis 2003:63, Linköping Institute of Technology, Department of Management and Economics, Industrial Economics. 130 p. Kättesaadav: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:19377/FULLTEXT01.pdf>
- Vaske, K. Nõudlus. Majanduse alused IV. Kättesaadav: https://e-ope.khk.ee/oo/evoti/turg_noudlus_pakkumine/nudlus.html
- OECD Better Life Index. OECD. Kättesaadav: <http://www.oecdbetterlifeindex.org/#/1111111111>
- Okholm, H. B.; Boivie, A. M.; Gårdebrink, J.; Facino, M. (2017). Terminal Dues. Impact on financial transfers among designated postal operators of the Universal Postal Union 2018-2021 cycle agreements. *Copenhagen Economics*. 51 p. Kättesaadav: https://www.prc.gov/sites/default/files/reports/Terminal%20Dues_Impact%20on%20financial%20transfers_FINAL%2022%20September%202017.pdf
- Okholm, H. B.; Geradin, D.; Möller, A.; Winiarczyk, M.; Malamataris, C.; Arias, M. N. (2012). Pricing behaviour of postal operators. 306 p. *Copenhagen Economics*. Kättesaadav: <https://www.copenhageneconomics.com/dyn/resources/Publication/publicationPDF/0/210/0/06209%20Pricing%20behaviour%20of%20postal%20operators.pdf>
- Pajuste, . (2004). Nõudlus ja Pakkumine / Mikroökonomika loengud. Loengukonspekt. Kättesaadav: <https://anukull.files.wordpress.com/2015/12/mt-loeng-03-1-pajuste-noudmine-ja-pakkumine.pdf>
- Pettinger, T. (2017). Difficulties in Measuring Living Standards. // *Economics*. 04.02.2017. Kättesaadav: <https://www.economicshelp.org/blog/251/development/difficulties-in-measuring-living-standards/>
- Postal economic outlook (2019). Latest trends in an evolving sector. (2019). Universal Postal Union. 32 p. Kättesaadav: http://www.upu.int/uploads/tx_sbdownloader/postalEconomicOutlook2019En.pdf
- Postmaster General Statement on the Universal Postal Union Agreement. (2019). United States Postal Service. Statements. 25.09.2019. Kättesaadav: <https://about.usps.com/newsroom/statements/0925-postmaster-general-statement-on-the-universal-postal-union-agreement.htm>
- Review of the Second Class Safeguard Caps 2019. Proposed price caps for Second Class standard letters, large letters and parcels up to 2kg. (2018). OFCOM. Kättesaadav:

https://www.ofcom.org.uk/_data/assets/pdf_file/0021/116643/Review-Second-Class-Safeguard-Caps-2019.pdf

Riggs, M. (2019). American Taxpayers Are Subsidizing Ultra-Cheap Shipping From China. // Reason. December issue. Kättesaadav: <https://reason.com/2019/11/11/american-taxpayers-are-subsidizing-ultra-cheap-shipping-from-china/>

Russell, S. H. (2007). Supply chain management: More than integrated logistics // Air Force Journal of Logistics. Vol 31, No 2. Pp 56–63. Kättesaadav: <https://www.thefreelibrary.com/Supply+chain+management%3A+more+than+integrated+logistics.-a0292087396>

Seven R's of Supply Chain Management explained in Brief. (2018). MIT School of distance education. Kättesaadav: <https://blog.mitsde.com/7-rs-of-supply-chain-management-explained-in-brief/>

Supply chain. // Oxford Learners Dictionary. Kättesaadav: <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/supply-chain?q=supply+chain>

Supply Chain management. (2019). Halna Holdings Limited. Kättesaadav: <https://www.halnaug.com/supply-chain-management/>

Suresh, S.; Vasantha, S. (2018). Influence of 7R in Logistics Industry towards Customer Satisfaction. // International Journal of Engineering & Technology. No 7 (4.39). Pp 977–979. Kättesaadav (tuleb avada faili nimega Download): <https://www.sciencepubco.com/index.php/ijet/article/view/27740>

Sweeney, E. (2009). Introduction to Supply Chain Management and Logistics in a Volatile Global Environment. // Book chapter from Supply Chain Management and Logistics in a Volatile Global Environment. Dublin: Blackhall Publishers. Pp. 1–12. Kättesaadav: <https://arrow.tudublin.ie/cgi/viewcontent.cgi?article=1005&context=nitlbk>

Terminal Dues: Time to End Its Drain on the U.S. Economy. (2017). Lexington Institute. 24.10. 2017. Kättesaadav: <https://www.lexingtoninstitute.org/terminal-dues-time-end-drain-u-s-economy/>

The Smarter Supply Chain of the Future. Global Chief Supply Chain Officer Study. (2010). Letter from IBM. 69 p. Kättesaadav: http://www.cargo-montreal.ca/wp-content/uploads/2017/07/THE-SMARTER-SUPPLY_study.pdf

The UPU. Universal Postal Union. Kättesaadav: <http://www.upu.int/en/the-upu/the-upu.html>

The US is staying in the UPU, but global postal rate changes are coming. (2019). // *Supplychaindive*. 09.10. 2019. Kättesaadav: <https://www.supplychaindive.com/news/upu-postal-rate-change/564615/>

Trump wins vote to set higher inbound US package rates. (2019). Aircargo News. 26.09.2019. Kättesaadav: <https://www.aircargonews.net/policy/government/trump-wins-vote-to-set-higher-inbound-us-package-rates/>

UPU member countries reach unanimous agreement on postal remuneration rates. (2019). Universal Postal Union. Kättesaadav: http://news.upu.int/no_cache/nd/upu-member-countries-reach-unanimous-agreement-on-postal-remuneration-rates/

Van Donk, D. P. (2008). Concepts and History of Supply Chain Management Practices. Kättesaadav: https://shodhganga.inflibnet.ac.in/bitstream/10603/130656/9/09_chapter2.pdf

Vogel, A. F. (2013). What Is a Purchasing Power Parity?. World Bank. Kättesaadav: https://siteresources.worldbank.org/ICPINT/Resources/270056-1255977254560/6483625-1338834270350/FVogel_WhatisPurchasingPowerParity.pdf

Van der Vorst, G. A. J. (2004). Supply Chain Management: Theory and Practices. / Briding Theory and Practice. Pp 105–128. Kättesaadav: <https://edepot.wur.nl/357992>

World Population by Year. (2020). Worldometer. Kättesaadav: <https://www.worldometers.info/world-population/>

Ökonomist: valitsusel tuleb varsti hakata tegema raskemaid valikuid. 2020. // Postimees. 31.03. Kättesaadav: https://majandus24.postimees.ee/6937914/okonomist-valitsusel-tuleb-varsti-hakata-tegema-raskemaid-valikuid?_ga=2.18824505.1812108950.1585584549-1481615497.1511778799

Ülemaailmne postikonventsioon. (2017). Riigi Teataja. RT II, 28.12.2017, 4. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/228122017004>

YYY OÜ raamatupidamise andmed. (2020).

SUMMARY

The impact of the Universal Postal Union price policy change on the range of activity of the regional representative

Ervin Voit

The aim of this dissertation is to find out what is the impact of the Universal Postal Union (UPU) price policy change on the range of activity of the regional representative. The subject of analysis is the company where the author of this dissertation works. The topic of the work is actual, because some of the changes in UPU's pricing policy came into force on 1. January 2020 and some will take effect in the coming year.

The research method used in the work is a comparative analysis of the data used. The object of research is the volumes of the activity of the company under review. The company under review mediates mail from its customers in Russia and Belarus from Hong Kong via Tallinn to Moscow and Minsk. The volume of the company's activities is characterized by the total weight of mail items handled, the total number of mail parcels and the total number of mail bags. The volumes of activities in the selected month of 2018, in the selected months of 2019 and in the selected months of 2020 have been examined.

The aim of the research was achieved. It turned out that the impact of the changed pricing policy of UPU has been negative for the company under consideration. The UPU divides all countries into four categories according to the level of development of the state and the state postal system. Countries with a lower level of development are located in the third and fourth groups of the UPU and enjoy a more favorable tariff for outgoing postal items than more developed countries belonging to the first or second group of the UPU. The content of the 2020 change in the UPU pricing policy is to reduce the charges for international mail transport for the countries of the first and second groups and to increase the charges for the countries of the third and fourth groups. As Hong Kong is part of China and China belongs to the UPU's third group of countries,

international mail from Hong Kong became more expensive from the beginning of 2020. The higher fees set by the UPU have led to a decrease in the volume of postal items sent from Hong Kong through Estonia to Russia and Belarus. In addition, since February 2020, the company volumes under review has been reduced by the worldwide spread of the CoVID-19 virus. The extent to which the UPU's changed tariff policy and the extent to which the CoVID-19 virus has had a negative impact cannot be specifically identified.

Lisa 1. Lihtlitsents

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina Ervin Voit (*autori nimi*)

1. annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

Ülemaailmse Postiliidu hinnapoliitika muutuse mõju piirkondliku esindaja tegevusmahule

(*lõputöö pealkiri*)

mille juhendaja on lektor Olev Tõru, MBS

(*juhendaja nimi*)

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh TalTechi raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks TalTechi veebikeskkonna kaudu, sealhulgas TalTechi raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

¹*Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil.*