

Äripäev

Logistika

juuni 2011 | nr 4(48)



HOIA LOODUST, SÄÄSTA RAHA

Nüüd säästad TNT-ga nii loodust kui oma raha, sest maailma kõige keskkonnasõbralikum transpordifirma teeb Sulle **aasta lõpuni kuni 35% soodsama hinna!**



Soovime saada
maailma esimeseks
0-emissiooniga
transpordi-
ettevõtteks!

Vaata lisa: www.tnt.ee/hoialoodust

„Meie 0-emissiooniga eesmärk: saada maailma esimeseks 0-emissiooniga transpordiettevõtteks. Null tähistab eesmärki, milleni tahame tulevikus jõuda: kasutada nullheitega hooneid ja jaamu, hallata nullheitega sõidukiparki, liisida vaid nullheitega tööautosid ning viimaks viia kogu oma tegevuse süsinikuheide nullini.”
Kui soovid rohkem informatsiooni meie keskkonnasäästlikkuse projekti kohta, siis vaata www.planetme.tnt.com

SISUJUHT

3 Eesti Post lubab sõna pidada: pakiautomaadid tulevad

4-6 Siim Kallas: teede maksustamine käib koos kütuseaktsiisi vähendamisega



8-10 Kes valitsevad ja juhivad tarneahelaid

12-15 Verekeskuse varusid juhitakse nagu tootmisettevõttes

16-17 Võimalused kaitsta veoautot maanteepiraatide eest

18-19 Kliendid sunnivad ISOt taotlema

20-21 Eesti logistikud käisid Aasias end meelde tuletamas

Logistika

Toimetaja: Tanel Raig, tel 667 0111, e-post: tanel.raig@aripaev.ee

Reklaami projektijuht: Asso Laido, tel 667 0069, e-post: asso.laido@aripaev.ee
ftp.aripaev.ee/incoming/Rekl

Kujundaja: Margit Toovere, margit.toovere@aripaev.ee
Fototoimetaja: Raul Mee, raul.mee@aripaev.ee

Äripäev

Peatoimetaja: Meelis Mandel

Väljaandja: AS Äripäev
Pärnu mnt 105, 19094 Tallinn
telefon: (372) 667 0195, (372) 667 0222,
faks: (372) 667 0265, (372) 667 0165
Trükk AS Kroonpress

Toimetus: e-post: aripaev@aripaev.ee
tel: (372) 667 0111, faks: (372) 667 0265
Korrespondent Tartus Väinu Rozental,
vainu.rozentel@aripaev.ee

Reklaamiosakond: e-post: reklaam@aripaev.ee
tel: (372) 667 0105, faks: (372) 667 0200

Seminarid ja käsiraamatud:
tel: (372) 667 0207, faks: (372) 667 0290

Raamatukubi ja infolehtede toimetus:
tel: (372) 667 0207, faks: (372) 667 0290

Tellimine ja levi: e-post: register@aripaev.ee
tel: (372) 667 0099, faks: (372) 667 0300

Tellimine internetis: www.aripaev.ee/tellimine
Äripäev veebis: www.aripaev.ee

Toimetus võtab endale õiguse kirju ja kaastöid vajaduse korral lühendada. Toimetus kaastöid ei tagasta. Kõik ajalehes Äripäev ja tema lisades avaldatud artiklid, fotod, teabegraafika (sh päevakajalised, majanduslikul, poliitilisel või religioosel teemal) on autoriõigusega kaitsitud teosed ning nende reprodutseerimine, levitamine ning edastamine mis tahes kujul on ilma ASi Äripäev kirjaliku nõusolekuta keelatud. Kaebuste korral ajalehe sisu kohta võite pöörduda Pressinõukogusse, pn@eal.ee või tel (372) 646 3363.

JUHTKIRI

Teedeehitus vajab teede kasutajate raha

Euroopa Komisjoni transpordivolinik Siim Kallas käis välja ettepaneku, et teedeehituse eest peavad maksma võimalikult otseselt teede kasutajad. Usun, et praegu ideesse külmalt suhtuvad Eesti poliitikud ja ametnikud siiski ei pääse ja ka neil tuleb leida võimalusi praegune teede kasutamise maksustamine ümber vaadata.

Peamine probleem on, et praegu kogutakse raha kokkukuivavast allikast. Eestis maksustatakse teede kasutamist kütuseaktsiisi kaudu ja sellest suunatakse raha ka teedeehitusse ja -hooldusse. Kuid nafta muutub kallimaks, mis seab piirid inimeste tarbimisvõimele, ning autod ökonoomsemaks, mis samuti vähendab kütusetarbimist ja seega ka aktsiisi laekumist.

Praegune süsteem korjab raha ainult omainimestelt, kuid mööda Eesti teid transiitkaupa vedavad välismaa veoautod saavad siin sõita tasuta. Reeglina ei ole neil siin vaja tankida ja kütuseaktsiisi maksta, sest naaberriikides on kütuse ostmise odavam.

Veelgi enam, Eesti vedajad maksavad topelt. Lisaks kütuseaktsiisile peavad Eesti autovedajad tasuma töövahendi omamise eest ka raskeveokimaksu.

Teede maksustamisega on oht maksukoormuse tõusule. Tegelikult ütleb nii Siim Kallas kui ka majandus- ja kommunikatsiooniministeerium oma seisukohas, et ei saa kehtestada lihtsalt uut maksu. Teede kasutamise maksusüsteemi ümber tegemisse tuleb kaasata ka kütuseaktsiisi ja raskeveokimaks. Teisisõnu tuleb neid makse vähendada või need üldse kaotada.

Maanteemaksu kogumise tehniline korraldamine on keeruline, on juba mitu aastat väitnud majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi ametnikud. Väidetavalt pidi Eesti teedel maksu kogumine minema kulukamaks, kui on maksust saadav tulu. Siiski on enamik Euroopa riike suutnud oma teede kasutamise eest maksu kogumist korraldada ja teenida sellega ka tulu.

TANEL RAIG
Logistika toimetaja



”
Praegu kogutakse raha kokkukuivavast allikast.

Eesti Post peab oma lubadust – pakiautomaadid tulevad

Mind ajendas kirjutama Äripäeva mai Logistika kuukirja juhtkiri. Kõik, mis puudutab Eesti Posti, läheb mulle väga korda ning alati tekib pettumus, kui inimesed arvavad ja kirjutavad teemadest ilma neisse süvenemata või meie käest kommentaare küsimata.

Loomulikult on see igapäevane õigus, aga siiski...

Mõned täpsustused. Eesti Posti tütarfirma eArvekeskus alustas oma tegevust 2009. aasta suvel. Esimeseks täisaastaks, kus ettevõtte sisenes e-arvete turule, saab lugeda 2010. aastat. Tõesti, eelmisel aastal vahendasime ligikaudu pool miljonit e-arvet. Peamiselt olid need ärikliendilt ärikliendile suunatud arved, mis läbisid täielikult elektroonilise menetlusprotsessi (mis ongi tõeline e-arve).

Kui kirjutada, et Itella saatis 4,5 miljonit arvet, siis mina ei tea, mis on selle numbri taga. Tean seda, et enne meie turuletulekut oli Itella B2B la-

AAVO KÄRMAS
ASI Eesti Post juhatuse liige



Üks küsimus
Miks otsustas Eesti Post tulla turule enda pakiautomaatide võrguga?

AAVO KÄRMAS,
ASI Eesti Post juhatuse liige

Kaalusime SmartPosti ositu. Miks me kokkuleppele ei jõudnud ja miks SmartPost otsustas Itella kasuks, seda oskavad nad ise paremini kommenteerida. Seejärel saigi toona tehtud otsus, et tuleme turule oma pakiautomaatidega.

hendus turul olnud juba paar aastat, aga sellega liitunud ettevõtete arv oli marginaalne. eArvekeskusega on praeguseks liitunud ligikaudu 850 ettevõtet. Huvitav, mis on Itella e-arvete konsortsiumist praeguseks saanud?

Oleme oma lubadust pidanud. Lubasime eelmisel aastal, et tuleme turule pakiautomaatidega. Eesti Post peab oma hangete tegemisel lähtuma riigihangete seadusest, mistõttu korraldasime rahvusvahelise hanke. See ei ole lühike protsess. Lepinguni jõudsime selle aasta veebruaris ja kaapid paigaldame sel aastal. Miks peaksimegi oma täpseid plaane kõigile teatama? Huvitav, miks Eesti Post SmartPosti ei ostnud ja kui palju Itella selle võrgu eest maksis?

Loe Äripäevast

JUHTKIRI "Kui seda Itellat ees ei oleks", maikuu Logistika kuukirjas

Itella paneb e-arvete hulga paika

MADLI NÖMMIK,
ASI Itella Information turundusdirektor

Itella vahendas mullu üle 4,2 miljoni äriklientidevahelise ja ettevõtetes täisdigitaalselt menetletava e-arve.

See arv ei sisalda e-posti saadetavaid PDFe ehk tegemist on tõeliste e-arvetega. Varem esitatud kogus – 4,5 miljonit – ei kajasta Itella vahendatud tõeliste e-arvete hulka, vaid Itella kaudu välja saadetud digitaalseid müügiarveid (e-arved nii eraisikutele kui ka ettevõtetele).

Kaks aastat tagasi loodud e-arvete konsortsiumi kaudu vahetavad praegu arveid RIA, Swedbank ja Itella. Teised loomise hetkel liitumise vastu huvi üles näidanud osapooled pole konsortsiumiga seni ühinenud. Põhjus on see, et vahepealse majanduslanguse ja euro tulekuga on paljude organisatsioonide fookus olnud mujal.

Tänavu on aga liitumisläbirääkimised konsortsiumiga taas alanud.



Linter Transport AS
Riia 136, Tartu
51014 Estonia
tel: +372 740 9090
fax: +372 740 9092
info@linter.ee
www.linter.ee

Aastaringiselt veod
Eestist ►►► Lääne-Euroopasse ja v.v.

Nii osa- kui ka täiskoormad (ka ADR-kaubad)



MEGAHAAGISEGA
kuni 3 m kõrge kaup
MAHULISE AUTORONGIGA
kuni 120 m3 kaup
DOUBLE-DECK-HAAGISEGA
kuni 64 euroalust

”Loomulikult ei saa me ühiskonnale mingit maksu juurde lajatada. Saa me viia sisse maksumuutusi nii, et me üldist maksukoorust ei muuda.

Euroopa Komisjoni transpordivolinik Siim Kallas

SIIM KALLAS:

Maksustamine käib käsikäes aktsiisiga

Euroopa Komisjoni transpordivolinik Siim Kallas kinnitab, et teede kasutamise maksustamisel tuleb üle vaadata ka teised maksumeedmed ja alandada kütuseaktsiisi ning muuta raskeveokimaksu, et üldine maksukoormus jääks samaks.

TANEL RAIG
tanel.raig@aripaev.ee



Euroopa Komisjon näeb uues transpordipoliitikas ette, et teede korrashoiu ja ehitamise eest hakkaksid maksma teede kasutajad. Kuidas Te teede kasutamise maksustamist näete, kas maksustatakse kõigi teede kasutamine või ainult mingit liiki kiirteed? Euroopa Liit ei hakka kellelegi kohustusi seadma. Kuid investeeringuid teedesse tehakse vähe. Paljud riigid on raskustes. Praegu eksisteerib Euroopas seitse erinevat vinjeti süsteemi, millega kogutakse raha teede kasutamise eest. Lisaks on maksustatud linnadesse sissesõit nagu Stockholmis ja Londonis. Oleme fakti ees, kus iseeneslikult laieneb autoteedelt otseste tasude võtmine.

Samas vaatavad kõik Prantsusmaa poole, kus teede kasutamine on maksustatud. Seal on teed korras ja liiklus sujuv. Paljudele see meeldib.

Eestis ollakse seisukohal, et kütuseaktsiisist peab minema teatud protsent teedehitustesse. Rahandusministrid Euroopas seda peaaegu ei tunnista. Saksamaa ei tahaks kuulda, et kütuseaktsiisist peaks minema midagi teedehitustesse.

Kütuseaktsiis hakkab ka kokku kuivama. Kütus on praegu peamiselt õil põhinev. Nafta hinnatõus seab aga piirid ette, mida ühiskond

Taust **Euroopa** **transpordikava**

28. MÄRTSIL 2011 avaldati Euroopa Komisjoni Valge raamat ehk "Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava - konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas".

STRATEEGIA PEAMINE

EESMÄRK on vähendada transpordist tekkivat keskkonnasaastet ning lõimida omavahel tihedamini näiteks lennu- ja raudteeliinid.

RAHASTAMINE. Praegusele süsteemile, kus uut taristut ehitatakse peamiselt eelarverahast ja ELi fondidest, soovitatakse leida lisaks viise, kuidas infrastruktuur ennast ise rahastaks nii maantee- ja raudteel kui ka lennunduses. Soovituste kohaselt liigutakse sinna poole, kus maksma hakkab kasutaja, kütuseaktsiiside osakaal väheneb nafta kallinemise tõttu.

suudab välja kannatada. Seetõttu hakkab maksumaksete aktsiisilt vähenema. Biokütuseid ei maksustata üldse. Maksutulud kütuste pealt kuivad kokku.

Eestis ollakse väga teede maksustamise vastu. Kuid see läheb paratamatult selles suunas. On olemas elektroonilised süsteemid ja maksu kogumine ei tähenda kuskil tõkkepuu taga seismist.

Mis saab neist maksudest, mida praegu kogutakse kaudselt taristu kasutamise eest ja millest saadavat tulu kasutatakse osaliselt teede ehituseks ja hoolduseks - kütuseaktsiisist ja raskeveokimaksust? Ma rõhutan, et loomulikult ei saa me ühiskonnale mingit maksu juurde lajatada. Seda peab vaatama ühtse paketina. Sellesse paketti kuulub ka aktsiisi alandamine. Muidugi muutub siis ka raskeveokimaksu kogumine. Ma ei toeta üldise maksukoormuse tõstmist. Seega, saame viia sisse maksumuutusi nii, et me üldist maksukoormust ei muuda.

Kas nõue, et maksustatud trassi kõrval peab olema kasutada ka tasuta tee, jääb alles? Tasuta teede nõue jääb alles, kes seda ikka muudab.

Tartusse sõiduks on olemas Piibe maantee, kuid Pärnusse ja Narva alternatiivseid teid ei ole. Eestis jääks väga väheks neid teid, mille kasutamise eest maksu saab koguda? On ikka võimalik sõita ka Pärnusse ja Narva alternatiivseid teid pidi. Kuid näiteks Prantsusmaal

keegi eriti neid alternatiivseid teid ei kasuta. Ja seal on teemaks tegelikult väga kõrge. Küsimus on selles, et teenus peab olema parem.

Kuidas suhtute Rahvusvahelise Maantee-transporti Liidu (IRU) kriitikasse, et Euroopa Komisjon eelistab üheülbalselt väevõimuga suunata kaubavoogusid ühele veovisile - raudteetranspordile? Nad (IRU) ei luge nud seda (transpordipoliitikat – toim) läbi. Me ei eelista kedagi. Me tahame, et raudteed ise pakuksid alternatiivi. Kui nad ei suuda seda pak kuta, siis ei saa nad midagi.

Mida raudteevadude korraldajad peaksid pakkuma, et saada kaubavoogusid endale? Punktuaalsust. Eelkõige peab raudteetransport olema samuti täpne. Praegu jääb teenuse kvali teet raudteel autotranspordist maha.

Aga soovite ju maanteede kasutamist mak sustada, mis annaks eelise raudteetranspor dile? Raudtee maksab ka ise oma infrastruk tuuri kasutamise eest.

Kaubavedudes on Euroopas autotranspordi osa 75% ja reisijateveos 80%. Ummikud on auto dega. Me peame otsima alternatiive.

Ä Lugeja arvab

„Meie probleem on selles, et kõik need suured veokid, mis läbivad Eestit, ei pea mõistli kuks tankida Eestis. Nii et meie teid kasutatakse, aga raha jääb mujale.

„Ministeeriumi seisukoht on täielik jama! Eesmärk peaks ole ma maksustada veokid, mitte sõidua autod ja muud väikesed mutukad.

„Euroopas on kaks riiki, kus pole veokitele teemaksu - Eesti ja Läti. Kuuldavasti Läti plaanib seda lähiajal. Kui lennuk lendab läbi Eesti õhuruumi, siis mak sab, aga veokid, mis kulutavad maanteed, ei maksa.

Kommentaari artiklile „Ametlik seisukoht: Eesti ei poolda teede maksustamist”

Ametlik seisukoht: Eesti ei poolda teede maksustamist

Majandus- ja kommunikatsiooniminister avaldas seisuko ha Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava suhtes. Ministeerium ütleb, et pole nõus, et transpordiga seotud tasude arvestamise aluste ülevaatamise tulemusena kaasneks oluline infrastruktuuri tasude kasv.

Eesti toetab üldiselt transpordi valges raamatus esitatud aluspõhimõtteid. Eesti prioriteet tuleviku transpordipoliitikas on liikuvuse parandamine. Eesmärgiks on toimiv, kvaliteetne, ohutu ja turvaline, globaalselt konkurentsivõimeline ning kaugematele regioonidele juurdepääsu tagav ja tarbija maksevõimet arvestav transpordisüsteem. Seejuures arvestatakse vajadust vähendada kasvuhoonegaaside emissioone erinevate tehnoloogirakenduste ja logistiliste lahenduste abil.

Maksud olgu liikmesriikide otsustada. Eesti toetab pikas perspektiivis transpordipoliitika hinnakujunduses ja maksustamises Euroopa Komisjoni kava. Seejuures ei tohiks transpordiga seotud tasude arvestamise aluste ülevaatamise tulemusena kaas neda olulist infrastruktuuri tasude kasvu.

Lisanduvate maksualaste kohustuste kehtestamine peab liikmesriikidele jääma vabatahtlikuks ja maksudest kogutud tulu tuleks võimaluse korral suunata tagasi infrastruktuuri.

„Eestis ei ole teemaksu kehtestamine maanteetollina otsustarbekas. Piltlikult öeldes on Eesti suurematel teedel iga mõnesaja meetri tagant peale- ja maha sõit (ehk siis Eesti on hajasustatud), millega

144

MILJONIT eurot laekus selle aasta esimese viie kuuga Eestis kütuseaktsiisi. Riigieelarves on kogu aastaseks laekumiseks planeeritud ligi 365 miljonit eurot – 9 miljonit võrra rohkem, kui laekus mullu. ALLIKAS: MAKSU- JA TOLLIAMET

peab arvestama,” kommenteeris ministeeriumi seisukohta avalike suhete juht Rasmus Ruuda.

“Või teine näide: kui maksustada Tallinna–Tartu maanteed, siis sõitjatel on olemas kohe alternatiivina Piibe maanteed. Maanteemaks tollina konkreetsetele teelõikudele on rohkem Kesk- ja Lääne-Euroopa teema, kus transpordi taristute olukord on teistsugune kui Eestis,” lisas ta.

Alternatiivid aktsiisile kindlasti vajalikud. Praegu ehitatakse teid peamiselt kütuseaktsiisist laekuvast rahast ning kui meie kaugem eesmärk on diisli ja bensiini tarbimist vähendada, siis tuleb kindlasti mõelda alternatiivsete tulude leidmisele, rääkis Ruuda.

“Põhimõtteliselt on mõeldav üldine teemaks, kuid ainult juhul, kui see asendab kütuseaktsiisi ja täidab transpordipoliitika eemärke paremini kui aktsiis. Praegu on aga jätakuvalt kütuseaktsiis see, mis kõige paremini arvestab nn “saastaja maksab” põhimõtet ning on seejuures väga väikese bürokraatiaga,” sõnas ta.

LOGISTIKAUDISED.EE

- 1** Kas Teil on kliente, kes ei tasu arveid tähtaegselt?
- 2** Kas Teie rahavoogude seisukohalt on oluline, et kliendid maksaksid võimalikult kiiresti?
- 3** Kas Teie põhitegevus on midagi muud, kui tasumata arvete meeldetuletamine?

Kui see on nii, siis pakume Teile
automatiseeritud arvete
meeldetuletuse teenust,
kus kõik toimub alati täpselt nii nagu
Teie olete ette kirjutanud.

Me oleme koostanud lahenduse, mille puhul Teie raamatupidamis-tarkvara saadab automaatselt meile andmed tähtaegselt tasumata arvete kohta ja meie tuletame kõne, kirja või SMS-iga võlgnikele meelde tasumata arvetest ning anname Teile reaalajas tagasisidet.

- oleme sõbralikud, et Teie klient ei tunneks ennast halvasti;
- oleme paindlikud ehk teeme meeldetuletused just sel ajal ja sel viisil, kui Teie õigeks peate;
- suvel ei puhka ja sügisel ei haigestu;
- oleme efektiivsed ehk kiirendame laekumisi oluliselt;
- oleme ka kuluefektiivsed ehk küsime tasu vaid tehtud töö eest.

Küsi pakumist:

E-mail: meeldetuletus@julianus.ee

Telefon: 681 4415



MEELDETULETUSKESKUS.EE

Kellele jagada infot?



Tarneahela juhtimises on peamised probleemid info jaotamine ja otsustamine

AIN TULVI
PROLOGi juhatuse liige



Tarneahela juhtimises tegeletakse ahelas osalevate organisatsioonide ja nende tegevuste ühildamisega. Õnnestumiseks on võtmetähtsusega informatsiooni juhtimine. Oluline on ühildada süsteeme ja protsesse tarneahelas viisil, mis tagab olulise informatsiooni õigeaegse liikumise tarneahela osapoolte vahel. Tarneahela juhtide jaoks on kõige olulisem küsimus, kuidas infot jagada. Vaja on otsustada, milline info on sedavõrd tundlik, et targem on see endale jätta. Samas on ju hulgaliselt infot, mis on oluline ja vajalik ühtviisi kõigile ahela liikmetele. Tüüpiliselt soovetakse enda teada jätta info ostuhindadest, müügikatetest ja -marginaalidest,

tarnijatega seotud informatsioon, logistikateenuste hinnad ning oma ettevõttes tehtud toimingute kulud.

Selge liider tagab parema toimimise. Tarneahela liikmetel on oma huvid, mis võivad olla ahela muude liikmete huvide ja püüdlustega rohkem või vähem kooskõlas. Üldiselt toimivad paremini ja vähema arvu tõrgetega ahelad, kus on olemas selge liider. Tarneahela liidrit iseloomustab eelkõige suutlikkus panna ahela ülejäänud liikmed tegutsema liidrile sobivatel tingimustel ning võime allutada ettevõtteid ahela kui terviku eesmärkidele. Tavaliselt kaasneb liidri staatusega ka muudest liikmetest parem müügikatte ja kulude suhe ning kogu tarneketi toimimise ülemäärane suur sõltuvus selle juhtfirmast.

Sellise liiderorganisatsiooni tarneahela juhul on seetõttu ka suhteliselt lihtne koor-

A Tasub teada Mida jagada, mida mitte

JÄETAKSE ENDA TEADA

Ostuhinnad
Müügikatted ja
-marginaalid
Tarnijatega seotud info
Logistikateenuste hinnad
Ettevõttes tehtud toimingute kulud

PARTNERITEGA JAGATAKSE

Nõudluse info
Tellimustega seotud info



**Enamasti pakuvad
tarbijaile kõige
madalamat tarnekindlust ilma
tunnustatud liider-
organisatsioonita
tarneahelad.**

dineerida ja mõjutada tarneketi muude lülide tegevust. Hea on otsustada, millist informatsiooni ahela muudele liikmetele jaotada.

Tüüpiliselt esinevad tarneahela liidri rollis suured rahvusvahelised OEMid (Original Equipment Manufacturer) ehk tarbimiseks valmis toodangu tootjad ja kaubamajade ning supermarketite ketid.

Oluliselt ahtamad on võimalused koordineerida ahela liikmete tegevust ja panna need tegutsema ahela kui terviku eesmärkide saavutamise nimel, kui tarneketis puudub väljakujunenud domineeriv ettevõte.

Üldjuhul püüab harkata siis end kehtestama organisatsioon, kelle taotlused on kõige ambitsioonikamad. Enamasti pakuvad tarbijaile kõige madalamat tarnekindlust just sellised, ilma tunnustatud liiderorganisatsioonita tarneahelad.

Liidrita muutub informatsiooni jaotamise otsuste tegemine raskeks ja sageli jäetakse need ülivajalikud otsused tegemata.



TARNEAHELAS on liidriohjad tavaliselt kaubamajade ja supermarketite kettide käes. Ilma nende kindla juhtimiseta oleks tarneahelad klientide jaoks ebakindlad. FOTO: ANDRES HAABU



Pakalnės 5b, Domeikava, 4302 Kaunase mk, Leedu
info@ferikas.lt www.ferikas.lt

Kasutatud veoauto varuosad



+370 698 41085
+370 37 477760
mindaugas@ferikas.lt

Veoautode remont avariijärgne taastamine, raamide ja kabiinide sirgestamine



+370 37 328135
+370 612 47998
servisas@ferikas.lt

Uued kütusepaagid



+370 37 477056
+370 682 42482
parduotuve@ferikas.lt

Tarneahelas sünnivad otsused kolmel tasandil. Vastuolud raskendavad otsustamist

Sarnaselt logistika juhtimisega toimub ka tarneahela juhtimine kolmel eri tasandil – strateegilisel, taktikalisel ja operatiivsel.

STRATEEGILISED JA TAKTICALISED OTSUSED VÕIVAD OLLA OMAVAHEL KONFLIKTIS.

Kui kontserni strateegia näeb ette sisseostu kasutamist, siis võib selguda, et piirkonnas, kus transpordikulud on kõrged, on õigem kasutada jaotuses siiski kolmanda osalise (3PL) osutatavaid veeteenuseid. Riikides, kus maa ostu- ja ehitamishinnad on kõrged, ei pruugi strateegiline nägemus ühtida taktikalise, kus strateegia järgi oleks vaja ehitada oma ladu, taktikaline otsus aga kaldu laoteenuse ostmise poole.

Strateegilised otsused

JUHTKOND TEEB kaugeleulatuvaid, pikka aega kehtivaid üliolulisi otsuseid, mida on raske või väga kulukas tagasi pöörata.

ONTÄHTSAD kogu organisatsiooni jaoks.

PEAKSID ühtlasi peegeldama ettevõtte ja selle turundusstrateegiaid.

MÕJU ulatub kaugele üle organisatsiooni piiride ja mõjutab

suuremal või vähemal määral nii ahela üla- kui ka allvoo liikmete toiminguid ja protsesse.

HÕLMAVAD tarneahela ülesehitust – tarnijate arv ja asukohad, tootmisüksuste arv ja asukohad, jaotuskeskuste arv ja asukohad, ladude ja klientide paiknemine jne.

Strateegiaotsustega leitakse ka vastused küsimustele **MIDA JA KUI PALJU TOOTA.**

Taktikalised otsused

Taktikalised otsused tarneahelas kannavad endas strateegia sõnumit. Fookuses on küsimused, kuidas tuua kasu oma ettevõttele, selle klientidele ja logistikapartneritele.

KESKENDUTAKSE meetmete valimisele, mis teenivad kulude vähendamist, parimate tegutsemispraktikate arendamist, ostmist strateegiliselt eelistatud tarnijatelt, logistika-partneri valikut, samuti ka lao tegutsemiskulude vähendamise eesmärki.

ÜLESANNE ON selgitada välja alternatiivid ja töötada välja ettevõtte jaoks kõige väiksemate kulude, kõrgema teenindustaseme ja lühemate läbimisaegadega tingimused, sealjuures järgides strateegilist suunda.

HÕLMAVAD materjalijuhtimist, varude juhtimist, planeerimise ja prognoosimise tegevusi. Taktikalisel tasandil otsustatakse näiteks, kuidas valmistada tooteid madalama hinnaga.

Taktikaline otsus tootmises võib tähendada tootmise kontseptsiooni valikut kasutatava tehnoloogia raames.

Otsustega ei kaasne tavaliselt suuri investeeringuid, neid on võimalik suhteliselt kiiresti ellu viia ja testida, võivad anda kiiresti arvestatava efekti.

Kui strateegilisel tasandil tehakse otsused valmistavate tootegruppide kohta, siis taktika abil leitakse **KINDLAD TOOTED, MIDA TULEKS TOOTA JA ARENDADA.**

Operatiivotsused

Tehakse vastavalt sellele, kuidas saadetised tarneahelas liiguvad.

Kaasneb tootmise operatiivplaanide muutmine, varude suuruse korrigeerimine, ostutarbe tuvastamine ja ostutellimuste tegemine, tellimuste vastuvõtmine jms.

NEID OTSUSEID LANGETAVAD
TIPPJUHID,
KASUTADES SEEJUURES
KONSULTANTIDE ABI

NEID OTSUSEID TEEVAD
LOGISTIKA- JA TARNEAHELA JUHID
NING NENDE MEESKONNALIHKMED

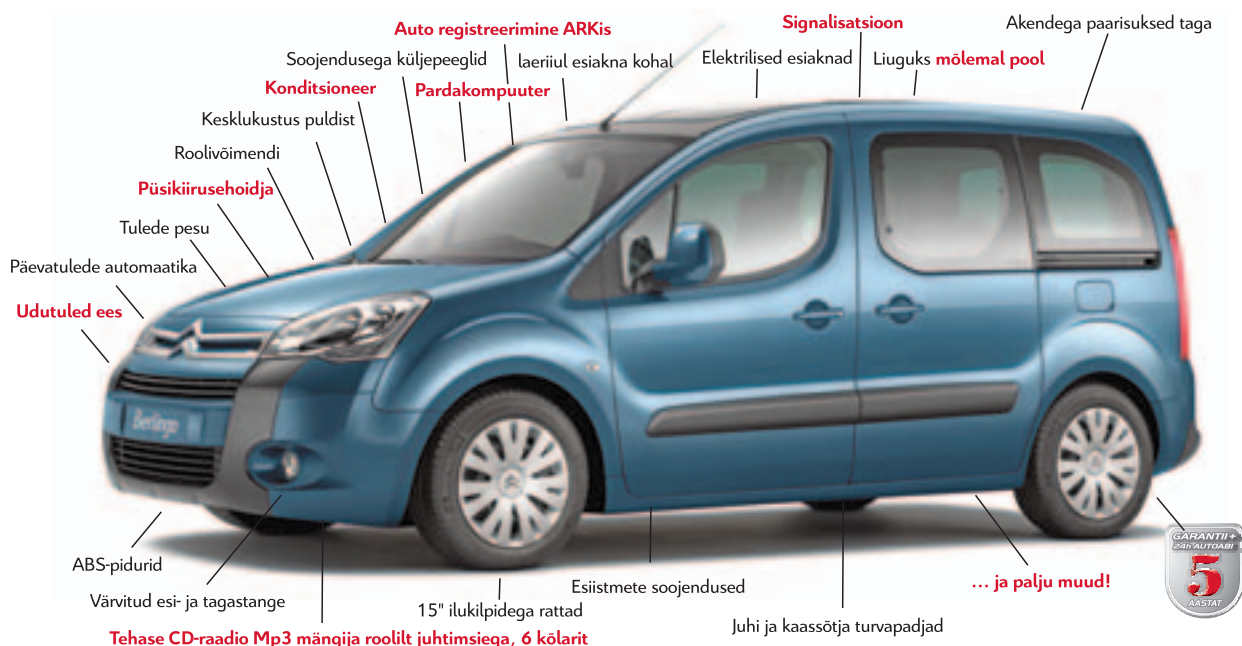
www.citroen.ee

Rohkem ruumi ja rõõmu!

CITROËN BERLINGO COMFORT

Erihinnaga ^{212 324,36 EEK} **13 570 €** erimudel!

HINNAVÕIT ^{50 851,45 EEK} **3250 €**

Sama varustusega diiselmootoriga erimudeli soodushind ^{236 420,13 EEK} **15 110 €**

HINNAVÕIT KUNI **3900 €**
CITROËN NEMO

← KAUBIK

MAHTUNIVERSAAL→


Bensiinimootoriga kaubik **CITROËN Nemo 1,4i**

soodushind **7820 €** (122 356,41 EEK) hinnavõit 29% ehk **3200 €** (50 069,12 EEK)

Diiselmootoriga kaubik **CITROËN Nemo 1,3 Hdi**

soodushind **10 945 €** (171 252,04 EEK) hinnavõit 26% ehk **3900 €** (61 021,74 EEK)

Bensiinimootoriga mahtuniversaal **CITROËN Nemo 1,4i**

soodushind **8340 €** (130 492,64 EEK) hinnavõit 24% ehk **2700 €** (42 245,82 EEK)

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



Piltidel olevad autod on erivarustusega. Pakkumine kehtib kuni 30. juuni 2011 a. või seni, kuni jätkub soodushinnaga autosid.

Keskmine kütusekulu ja CO₂ näitaja: CITROËN BERLINGO 1,6 VTI 98 hj 7,1 l/100km, 164 g/km, CITROËN BERLINGO 1,6 HDi 75 hj 5,3 l/100km, 139 g/km.

KOLISIME sa oled tasuta	VEHO EESTI AS Tallinn Pärnu mnt 503 tel. 617 7966 E-R 8.00-19.00 L 10.00-15.00	VEHO EESTI AS Tallinn Säpruse pst 170 tel. 654 6777 E-R 10.00-19.00 L 10.00-15.00	VEHO EESTI AS Tartu Tähe 110 tel. 731 1431 E-R 8.00-18.00 L 10.00-15.00	RENNEKS KAUBANDUSE OÜ Tallinn Suur-Sõjamäe 36 tel. 646 5140 E-R 9.00-18.00 L 10.00-14.00	NAMSET AUTO OÜ Kuressaare Kihelkonna mnt 8a tel. 452 4337 E-R 8.00-18.00 L 9.00-14.00	AGDECK-AUTO AS Jõhvi Pargi 39 tel. 332 1430 E-R 9.00-18.00 L 10.00-15.00	TOPAUTO RAKVERE OÜ Rakvere Narva mnt 23d tel. 327 7563 E-R 9.00-18.00 L 10.00-14.00	SILLER AUTO OÜ Viljandi Suur-Kaare 69 tel. 444 8866 E-R 8.00-18.00 L 9.00-15.00	REVAL AUTO ESINDUSED OÜ Pärnu Tallinna mnt 87e tel. 444 7130 E-R 8.00-18.00 L, P suletud
----------------------------	---	--	--	---	--	---	--	--	---

Varud – igas mõttes elulise tähtsusega

Kui ettevõttele on kaubavarude või komponentide puudus töötegemise jätkamiseks oluline, siis verekeskuses on haiglate varustamiseks vajaliku verevarude taseme hoidmine elulise tähtsusega.

Ä JAANA PIKALEV
jaana.pikalev@aripaev.ee

Logistikas mainimesagedasti, et ettevõtete jaoks on elulise tähtsusega varude juhtimine. Aeg-ajalt tsiteerime klassikuid, kes on öelnud, et varude üleküllus tapab ettevõtte. Võiks ju arvata, et inimestele eluolulise vere varumine töötab printsiibil küll küllale liiga ei tee, ehk parem rohkem kui vähem. Tegelikult käib verekeskuses optimaalsete verevarude juhtimine piinliku täpsusega – selles majas hoitakse optimaalset varude taset hoolsamini kui mõnes ettevõttes.

Põhja-Eesti Regionaalhaigla ehk Eesti suurima verekes-

kuse varude juhtimise põhimõtetest rääkides tõdes keskuse juhataja Riin Kullaste, et verevarude juhtimine ei erine logistilises plaanis tootmisest või kaubandusest mitte millegi poolest.

“Verekeskuses tuleb samamoodi hoida varusid optimaalsel tasemel, suure laovaru tekitamine ei ole ka meie jaoks hea,” rääkis Kullaste. Siinjuures läheb lahku ainult peamine põhjus, miks see nii on: “Meie jaoks ei ole see raha,” ütles verekeskuse juhataja. Pigem on põhjus selles, et verest valmistatavate preparaatide säilivusaeg ei ole väga pikk ja me ei taha, et ükski doos aeguks. Iga donatsioon, mis me



Ä Mis on mis Eesti verekeskused

Kokku 4 verekeskust

TALLINN

Põhja-Eesti Regionaalhaigla verekeskus on suurim, kogus mullu üle 30 000 donatsiooni

TARTU – mullu ca 17 000 donatsiooni

PÄRNU – mullu ca 6000 donatsiooni

KOHTLA-JÄRVE – mullu ca 3000 donatsiooni

Kokku annetasid doonorid mullu verd 57 000 donatsiooni.

SUURIMA, Põhja-Eesti Regionaalhaigla Verekeskuse juhataja Riin Kullaste kinnitusele ei ole ka vere kogumisel suured laovarud head.

FOTO: ANDRES HAABU



LOGISTIKA

GARMIN®

Uus rekka navi Garminilt!

Tule ja uuri lähemalt!

Eestikeelne menüü ja
hääljuhendamine

**GPS
navigaatorid**

Garmin seadmete ametlik maaletooja **Jakari Marine OÜ**
Regati pst 1, 11911 Tallinn • tel 639 8993 • www.jakari.ee

MASTERLINE® pakkemasinad

Vaata www.masterline-machines.com
ja küsi lisainfot Antalisest: pakend@antalis.ee, tel. 6 800 911

antalis™
Just ask Antalis

saame, on hindamatu väärtusega, kellegi poolt abi andmiseks annetatud. "Meie tegelik reserv liigub tänaval, need on inimesed, kes verd annetavad," lausus Kullaste.

"Ega me tegelikult ei olegi igapäevaselt valmis näiteks suurõnnetusteks ja me ei hoia selle kartuses suuri verevarusid. Pigem oleme valmistunud selleks, et õnnetuse puhul on meil vahendid ja teadlikkus, kuidas kiiresti oma varusid täiendada," selgitas Kullaste.

Doonorid saab vajadusel kohale kutsuda. See tähendab seda, et iga doonor, kes verd andmas käib, on verekeskuse andmebaasis ning vastavalt veregrupi vajadusele võetakse temaga kontakti ja palutakse ta uut donatsiooni annetama.

Vastavalt inimese eelistatud kontaktivahendile planeeritakse kutseid kas postkaardiga, telefoni teel või mobiil-

se sõnumiga.

"Inimesed tegelikult reageerivad küllaltki hästi kutsetele, seetõttu näiteks raadio vahendusel kutsume inimesi verd annetama harva ja ainult äärmisel vajadusel," selgitas verekeskuse juhataja.

Raadio üleskutsed võivad tihtilugu tähendada pikki väsitavaid järjekordi doonoritele ning ülekoormust verekeskuse personalile. Samuti tekitab prognoosimatud ja planeerimatud varud lattu. Viimase vältimiseks oleks logistilises mõttes kõige paindlikum muidugi see, kui verekeskus saaks alati ise inimesi sobivaks ajaks kohale kutsuda, kuid ainult sellisele skeemile ei saa loota.

"Loomulikult võib tulla ise endale sobival ajal verd andma, tagasi ei saadeta kedagi, kes on doonoriks sobiv," täpsustas Kullaste.



„**Me ei ole igapäevaselt valmis suurõnnetusteks ega hoia selle kartuses suuri verevarusid.**

B-grupi vere on vähem on vaid AB-grupi vere doonoreid.



NAVIRAIL

**Regulaarne
RO-RO
laevaliin
Paldiski (*)
ja Helsingi (**)
vahel.**

(*) Paldiski Põhjasadam
(**) Vuosaari sadam

Telefon: **+372 66 131 23**
+372 66 131 24
Info: **navirail@navirail.com**
www.navirail.com



**PÄRNU
VERETALITUS**

Metsa tn 1, Pärnu

Verekeskuses hoitakse nädalast varu

Optimaalseks koguseks hoitakse verekeskuses varusid keskmiselt 6-7 päevaks.

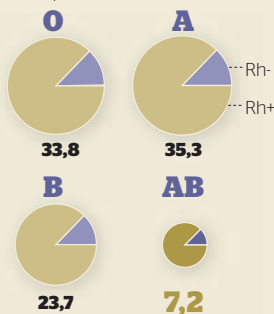
Sisendi varude planeerimiseks saab verekeskus varude nõudjalt ehk haiglalt, mis esitab iga aasta lõpus järgmise aasta prognoosid. "Doonorvere vajadust planeerivad haiglad ka operatsiooniplaanide järgi ning esitavad sellekohased tellimused," rääkis Põhja-Eesti Regionaalhaigla verekeskuse juhataja Riin Kullaste.

Seetõttu annavad haiglad iga päev verekeskusele sisse tellimuse, mis täidetakse. Tallinna verekeskus, mis on ka neljast verekeskusest Eestis suurim, varustab kokku 14 haiglat Kesk-, Põhja- ja Lääne-Eestis. "Vere komponendid transporditakse spetsiaalses temperatuuri hoivas konteineris sihtpunkti," valgustas

Ä VÕRDlus

Raskeim on leida AB-vere doonorit

veregruppide esinemissagedus Eestis, protsentides



Verd on kokku 8 gruppi – O, A, B ja AB jagunevad reesusfaktori järgi veel positiivseks ja negatiivseks. Vere komponentide – vereliistakute, punaliblede ja plasma säilimisaeg hoitumiskambrites on vastavalt 5-7 päeva, 35 päeva ja kuni 3 aastat.

ALLIKAS: PERH

Kullaste. Transpordi korraldab haigla oma autodega ise, kuid erandjuhtudeks on lepingu-partneriteks ka taksofirmad ning kaugematesse sihtpunktidesse, näiteks Saaremaale, sõidavad verekomponendid Cargobussiga.

Tähtis on säilivusaeg. Tänapäeval ei räägita doonorverest enam kui tervikust, vaid selle komponentidest. Seetõttu on varude haldamine eriti oluline, sest erinevatel komponentidel on täiesti erinev säilimis- aeg. Verekomponentideks jaotatakse veri seetõttu, et haigle kantakse vaid seda verekomponenti, mis tal on puudu. Veelgi enam, vere lahutamine komponentideks võimaldab kasutada verd otstarbekamalt, et midagi raisku ei läheks.

Täisverest saadakse tsent-

rifuugimise meetodil komponendid, milleks on vereliistakud, punalible ja plasma.

Neist kõige pikema säilimisajaga on plasma, mis külmutatult säilib isegi kolm aastat. See on komponent, mida ka ülekannetes kasutatakse oluliselt vähem. Seetõttu saadetakse Eestist doonoriplasmat Saksamaale ja Austriasse, kust need tagasi tulevad ravimite kujul. Punaliblede säilimisaeg on 4-6 kraadi juures 35 päeva ning vereliistakud, mida hoitakse soojas ja pidevas loksumises ehk liikumises, säilivad 5-7 päeva.

Siiski nentis keskuse juhataja, et ligikaudu 1-2% kogutud verevarust läheb aastas mahakandmisele – see kas aegub või pole mingil põhjusel sobiv ülekandmiseks.

JAANA PIKALEV

BALTEXIM OÜ Veske 4A, Tallinn 11415; info@baltexim.ee, www.baltexim.ee

KOMATSU **ATLET**

BALTEXIM

laotehnika, põrandapesumasinad: tel: 654 4951, GSM: 5558 5020

keevitusmaterjalid: tel: 601 3985, GSM: 5553 5112

hooldus 24h / 7päeva: tel: 601 3986, GSM: 5553 5113

Soodsa hinnaga akudel töötavad põrandapesumasinad! Vaata pakkumisi kodulehelt!

Kvaliteetne vasetatud keevitustraat **MAGMA** soodsa hinnaga!

Hooldame **7 päeva nädalas** igat liiki laotehnikat ja seadmeid.

Telli Balteximilt laotehnika – saad **tasuta teeninduse** garantiiperioodiks.

Tehnoloogia kaitseb piraatide eest.

Maanteedel kaob miljonite eurode eest kaupa

JÜRI TARKPEA
OU Oskando SeeMe GPS-teenuse arendusjuht

Maanteed on kaubavedude jaoks endiselt ebaturvaline koht. Kaasaegne tehnoloogia pakub aga mitmeid võimalusi ohtlike olukordade ennetamiseks ja neile paremaks reageerimiseks.

Kõige elementaarsem on lisada tavalisele GPS-jäljimisestadmele sõidukisse paanikanupp. Selle vajutamisel ei pea süsteem pikalt mõtlema ning olukorda analüüsima ning saab alarmsõnumi kiiresti edastada. See on abiks eelkõige juhi abistamiseks häiresituatsioonis.

Igale probleemile on lahendus. Küll mitte kõige suurema kahju ulatusega, kuid arvatavasti kõige sagedasem vargus pannakse toime veo-kiütusepaagi kallal. Mõnikord tehakse seda ka juhi enda kaasabil. Selle mure võtab valdavatel juhtudel ära paagi paigaldatav kütuseandur, mis suudab anda signaali kohe, kui märkab, et seisva auto paagist on kadunud kütust.

Tehnoloogiliselt veidi keerulisem väljakutse on kaubaruumi toimuva kontrolli alla saamine. Kui on tegemist treileriga, millesse on pahategijal kõige lihtsam siseneda uste kaudu, on mõistlik liidestada GPS-seadme-ga ukseandurid või mõni muu koht elektrisüsteemis, mille abil on võimalik saada ukse avanemise kohta selge signaal. Kui on tegemist tenthaagisega, mida võidakse rännata palju rohkematest ning digitaalselt raske-

mini tuvastatavatest külgedest, on võimalik kasutada hoopis raputusandureid, mis valvestavad treileri vastavalt seadistustele ning annavad märku kõikidest kahtlastest liikumistest haagises.

Võib tekkida küsimus, kuidas on võimalik seadistada süsteemi nii, et iga ukse avamist või muud tavapärast laadimise puhul tehtavat toimingut ei peaks kohe kahtluse alla seadma ning laskma oma telefoni häiresõnumitega igapäevaselt pommitada. Selleks tuleb uurida GPS-teenuste pakutavaid lahendusi küsides, kas need suudavad teostada tarastamise (*geofencing*) toimingut. Lihtsamalt öeldes võimaldab see määrata, kuidas seadme edastatud signaale tõlgendada vastavuses seadme asukohaga.

Näiteks võib süsteemi seadistada niimoodi, et kaubaruumi sisenemine on lubatud kindlaksmääratud kohtades – laadimisplatsidel. Kui aga kahtlane signaal saabub väljaspoolt turvaalasid, on põhjust muretsemiseks.

Lisaks potentsiaalsete rünnete paremale tuvastamisele on *geofencing*’ust abi ka ennetavalt. Süsteem peab kindlasti suutma tuvastada momenti, kui veok lahku kokkulepitud trassilt või peatub liiga kaua (näiteks ööbimiseks) väljaspool piirkondi, mis on peatumiseks ette nähtud.

Häire! Mis nüüd saab?! Mis ette võtta, kui saabub esimene reaalne häiresõnum? Isegi Eesti piires ei saa hakata ju ise

6
kaubaga raske-veokit kaob iga päev Euroopa parklastest.



sündmuspaika sõitma või kohe politseisse helistama, rääkimata siis Euroopas liikuvatest autodest.

Oluline on teha vahet häireedastusel (mida heal juhul suudavad kõik GPS-jäljimisesteenused iseseisvalt pakutada) ja valveteenusel, mille puhul on tarvilik reaalne ja äärmiselt operatiivne sekumine.

Tasub kindlasti uurida, kas hangitavat või juba juurutatud lahendust on võimalik liidestada mõne turvateenust pakkuva ettevõtte infosüsteemiga, mis tagaks parima võimaliku reageerimise häire korral.

Lähedalasuv ning vastava ettevalmistusega turvameeskond on kahtlemata parim, kes alarmsituatsioonis midagi ette võtta suudab. Kui gi teadaolevalt pole olemas üleeuroopalist turvateenistust, on mõni valvpartner kindlasti paremate vahendite ja koostöövõrgustikega kiireteine.

RAHVUSVAHELISTE vedude veoautot kaitsevad kõikvõimalike varguste eest erinevad tehnoloogilised vahendid alates jälgimisestadmeist ja paanikanupust.

FOTO: RAUL MEE

Ä Kommenteaar Piiriüleste teenust osutavad vähesed

TARVI HIRV
AS G4S Eesti arendusosakonna juht

Erinevaid autovalve- või jälgimise teenuse pakku- jaid Eestis ja mujal maailmas on hulgaliselt. Piiriüleste teenuste osutamise kogused on siiski vähesed või puuduvad sootuks.

G4S Eesti eeliseks on üle-euroopaline juhtimiskeskuste võrgustik, mis annab võimaluse häire teenindamiseks ka juhul, kui veose või autoga peaks midagi piiri taga juhtuma.

G4S'il on Eestis ööpäevaringses reageerimisvalmiduses ligi 70 patrullekipaazi. Eesti pole selles suhtes aga kindlasti erand. Samasugune valmisolek on G4S'il suuremas osas Euroopas.

”**Kaupa varastati koormast lausa sõidu ajal, sõideti kaubikuga kuskil tõusu peal veoki taha ja mindi koorma kallale.**

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA) TIR-osakonna juht Lauri Lusti

MATSU TERMINAL, VANA-NARVA MNT 2D



- Koik laopidamis- ja terminaliteenused ühest kohast
- Võimalus käidelda kaupad merikonteineritest, vagunitest ja autotranspordilt
- Võimalus käidelda tolli järelevalveall olevaid tooteid
- Võimalus rentida nii kinniseid kui ka avatud laopindasid

Tiit Toomits, tel +372 506 8091,
e-post tiit@cargohunters.ee
www.Cargohunters.ee

Maanteeröövid pole kuskile kadunud

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA) peasekretäri Toivo Kuldkepi sõnul pole maanteeröövide ja -varguste osas olukord viimase 15 aasta jooksul kehvemaks ega ka paremaks läinud.

Välismaal juhtunust ei pruugi siia infot jõuda. ERAA peasekretär ütleb, et üldist statistikat neil varguste ja röövide kohta pole. Samas ütles assotsiatsiooni TIR-osakonna juhataja Lauri Lusti, et möödunud aastast on Eesti vedajatega kõnealuseid juhtumisi teadaolevalt neli. Tema sõnul tuleb ette ka väga nahaalseid juhtumeid, kus autojuht on parklas kohustuslikku puhkuseaega veetmas ning lõigatakse tent katki ja viiakse väär-

tuslikum kaup minema. Lusti sõnul on nende Norra kolleegid on isegi rääkinud, et mingi aeg polnud sealsed kindlustusfirmad nõus kindlustama kaupu, mis läksid Lõuna-Itaaliasse. “Seal varastati kaup koormast lausa sõidu ajal, sõideti kaubikuga tõusu peal veoki taha ja mindi koorma kallale,” jutustas Lusti lausa uskumatuid lugusid.

“Auto on maanteel väga kergesti rünnatav,” ütles Lusti, kelle sõnul on märgitud, et 8 mln euro eest kaupa kaob igal aastal logistilistes kettides ning Euroopa parklatest kaob 6 kaubaga veokit päevas. Kavas on luua turvaliste parklate võrgustik, mis aitaks ennetada kuritegusid.

LOGISTIKAUDISED.EE



**Mere-
konteinerite
transport**

**Kasutatud
konteinerite
müük**

Tel 50 40 658
50 55 559

www.miil.ee

KONTEINERVEOD

e-post info@miil.ee
info@miil.lv

www.miil.lv

Partnerid nõuavad sertifitseerimist

Paljud Eesti logistikafirmad omavad Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (ISO) sertifikaate. Ettevõtete sõnul on nende omandamine olnud küll tüütu, aeganõudev ja kallis kohustus, teisalt aga muutnud ettevõtte klientide jaoks usaldusväärsemaks.

GERLI RAMLER
aripaev@aripaev.ee

**Sertifitseerimine on vaba-
tahtlik, kuid see investeering
on vajalik, tunnistavad logis-
tikafirmad.** ASi DSV Trans-
port on alates 2004. aastast
keskkonna- ja kvaliteedijuhtimissüsteemi sertifikaadid. "Taotlesime sertifikaate niiöelda välise surve tagajärjel – paljude rahvusvaheliste suureettevõtetega koostöö eelduseks on nende sertifikaatide olemasolu," tunnistas ASi DSV Transport Baltimaade, Venemaa,

Valgevene ja Ukraina piirkonnajuht Jaan Lepp. Ta lisas samas, et ettevõtte hindab tehtud investeeringuid kõrgelt, sest on pidanud kvaliteedisertifikaate esitama mitu korda. Teisalt sai taotlemise käigus asutuses nii mõnedki teemad selgemaks ja paremini korraldatuks. "Sertifikaadid annavad meie koostööpartneritele kindluse, et toimime kindlate mängureeglite järgi. Seetõttu on tagatud parem usaldusväärsus ja ka teenuse kvaliteet," rääkis Lepp. "Olen

nõus, et paberitöö osakaal koguprotsessis on liiga suur, aga ei oska ka paremat lahendust välja pakkuda."

Lisaks on DSV Transpordil 2009. aastast veel Euroopa Liidu volitatud ettevõtja sertifikaat, kuid selle kasulikkus pole Lepa sõnul veel täiel määral selgeks saanud.

"TNT Express Worldwide Eesti AS järgib oma tegevuses tervikliku kvaliteedijuhtimise (TQM) põhimõtteid," ütles Taavi Tali TNT Express Worldwide Eesti ASist. Esimese logistika-

firmana Eestis on omal ajal saadud ka keskkonna- ja kvaliteedijuhtimise sertifikaadid. "Sertifikaatide taotlemiseks kulus väga palju meie enda töötajate aega – tuli kirjeldada protsesse, määrata vastutajad ja paika panna mõõdikud ning eesmärgid. Ettevõtte igapäevane töö on aga tagada standardite toimivus, milles osalevad kõige aktiivsemalt kvaliteedikoordinaatorid ning siseaudiitorid."

Kuna aga TNT klientide rahulolu on aasta-aastalt pide-



<http://seeme.eu>

Kõige väärtuslikum investeering sinu autoparki on SeeMe GPS monitoring

Kaart	Sõidud & päevik	Raportid	Sündmused	Sõnumid
Vaata kõigi sõidukite tegevust reaalsajas ja minevikus	Saa täpne ülevaade oma autopargi tegevusest	Võta kõik kulud lihtsa kontrolli alla	Hoia kokku oma aega ja reageeri ainult vajalikule	Tee igapäevane töö veel efektiivsemaks

Oskando OÜ

Teaduspargi 3/1
12618 Tallinn, Eesti
Tel +372 6829 500





”

Olen nõus, et paberitöö osakaal kogu protsessis on liiga suur, aga ei oska ka paremat lahendust välja pakkuda.

DSV Transpordi juhi Jaan Lepa kinnitusel on ISO sertifikaatide olemasolu olnud eelduseks, et alustada paljude rahvusvaheliste suurettevõtete. FOTO: ANDRES HAABU

valt tõusnud, saab Tali sõnul kindlalt öelda, et investeeritud on ennast ära tasunud.

Schenkeris toimib ISO nõuetele vastav integreeritud juhtimissüsteem. Nõuete täitmine on kohustuslik kõigile ettevõtte töötajatele. Samuti on Schenkeri kvaliteedi- ja keskkonnajuhtimissüsteemi nõuete täitmisele kaasaõud alltöövõtjatest veoettevõtte ja autojuhid. Sarnaselt teiste ettevõtetega nenditakse Schenkeris, et standard annab kliendile kindlustunde.

STANDARD

A Tasub teada **Logistikafirmades kasutatavad ISO sertifikaadid**

ISO 14001 keskkonnajuhtimissüsteemile

ISO 9001 kvaliteedijuhtimissüsteemile

Sertifikaadi saamine

SERTIFITSEERIMISPAKKUMINE

Sertifitseerimisega seotud tööde mahtu arvutatakse audiitorpäevades lähtudes ettevõttes töötavate inimeste arvust, teeninduspunktide arvust ja valdkonna keerukusest.

EELHINDAMINE (vajadusel)

Võib vaja minna ettevõtte, kes arendab oma juhtimissüsteemi iseseisvalt. Aitab ära hoida üldisemad vead sertifitseeritavas juhtimissüsteemis ning annab kindlustunde protsessi tõrgeteta kulgemiseks.

SERTIFITSEERIMISAUDIT

Auditi käigus fikseeritud leiud analüüsitakse koos ettevõttega, selgitades leidude mõju ettevõtte tegevuse tulemuslikkusele. Tulemus esitatakse ettevõtte kirjaliku aruandena. Puuduste kõrvaldamiseks on aega kuni 3 kuud.

SERTIFIKAADI VÄLJASTAMINE

Antakse välja pärast puuduste kõrvaldamist. Kehtib kolm aastat. Kehtivuse ajal kontrollitakse ettevõtte vastavust nõuetele.

JÄRELEVALVEAUDITID

Toimuvad sertifikaadi kehtivuse ajal kokkuleppel kliendiga kas 6-, 9- või 12kuulise intervalliga. Tulemus esitatakse ettevõtte kirjaliku aruandena. Leitud puuduste kõrvaldamiseks on aega kuni 3 kuud.

SERTIFIKAADI UUENDAMINE

Saab pikendada iga kolme aasta järel, pikendamiseks viiakse läbi uus sertifitseerimisaudit.

ALLIKAS: METROSERT

JÄRGMISED LOGISTIKAD ILMUVA:

- 24. august
- 21. september
(Autotranspordiettevõtete TOP)
- 12. oktoober
- 9. november
(Ekspedeerimisettevõtete TOP)

Äripäev

www.vtatehnika.ee

Jahutus- ja külmutusseadmed
igat liiki transpordivahenditele

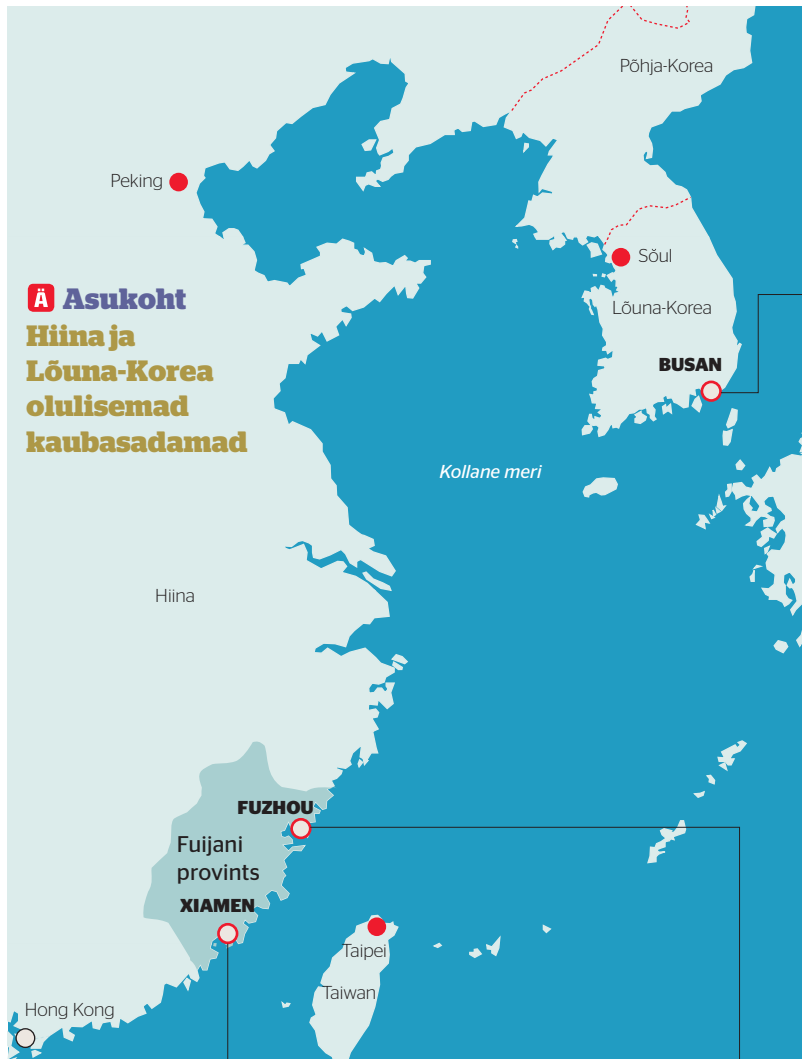
VTA Tehnika AS
Betooni 4a, tel 620 1425, faks 620 1426

THERMO KING

Eestlased käisid end Aasia vägevatele meelde tuletamas

TANEL RAIG
tanelraig@aripaev.ee

Mais käisid Eesti logistikud Aasias külastamas sealseid olulisi sadamaid ja logistika-piirkondi, et anda teada enda huvidest ja meelitada sealse-te logistikaettevõtete kaupa liikuma Eesti kaudu.



XIAMENI LINN

Koostöö moodsa logistika keskusega

Fujiani provintsi peetakse Hiina moodsa logistika näidispiirkonnaks. Allprovintsi piirkonna kaguosas on asutanud oma harukontori või agendi 20 juhtivat maailma laevaliini. Kokku väljub Xiamenist üle 180 erineva laevaliini, enam kui 40 riiki ja 60 sadamasse.

Peamised Xiameni koostöösadamad Euroopas on praegu Hamburg, Bremerhaven ja Rotterdam. Xiameni sadamat läbis möödunud aastal 5,8 miljonit TEUd konteinereid ja sadama kogu kaubamaht ulatus 139 miljoni tonnini.

Xiameni lennujaam kuulub viie Hiina suu-

rema lennujaama hulka, kaubavedude ja -lendude järgi on aga kolme esimese hulgas. Piirkonda on investeeringuid teinud mitmed globaalsed suurettevõtted, nagu Dell, Kodak, Panasonic Electric, TDK, Lenovo, Wal-Mart, Metro jt. Fujiani provintsil on majandus- ja kaubandussidemed sõlmitud enam kui 200 riigi või piirkonnaga.

Nüüd soovivad neid suhteid ka Eesti logistikud. Hiinased olid lahkelt nõus. Xiameni ja Fujiani Logistika Assotsiatsioonid sõlmisid Eesti Logistikaklastriiga koostöömemorandumi.

FUZHOU SADAM

Kinnitus lubatud kaubavoogudele

Fujiani provintsi keskuses Fuzhous asuv sadam on üks Hiina olulistest väliskaubanduse huvidest.

Fuzhou sadamast väljuvad kaubavood nii Euroopasse, Lääne- ja Lõuna-Aafrikasse kui ka USAsse. Sadama mullune konteinerkauba liikluse maht kasvas üle 30%, olles Fujiani provintsi sadamatest kiireima arenguga. Selles sadamas käis oma eelnevale kokkuleppele kinni-

tust saamas Alekon Cargo, kes oli saanud õiguse agenteerida Sinotransi vedusid Läänemere piirkonnas. Sinotrans on Hiina suuremaid logistikaettevõtteid, millel on üle 700 tütarettevõtte. "Pidasime vajalikuks kohtuda Fuzhou sadamas kohalike Sinotransi esindajatega, et uuesti kinnitada ja läbi rääkida nende sadamast tulevate kaupade suunamine Tallinna sadama kaudu," ütles Alekon Cargo juht Erkki Veismann.

BUSANISADAM

Mitme pakkuja kasulikkus

Maailma viie suurima konteinerisadama hulka kuuluv Busanis tõestati eestlastele mitme konteineriterminali operaatorfirma kasutamise edukust.

Busan on viie maailma suurima konteinerisadama hulka kuuluv sadam, mille kaudu liigub ligikaudu 80% Lõuna-Korea konteinerikaupadest. Logistikaklastri delegatsiooni juhtinud Andres Valgeristi sõnul on Muuga ja Sillamäe sadamate arenguplaanides just konteinerivõimekuse tõstmine. Seega oli Busani konteineriterminalidega tutvumine neile harukordne võimalus kogemuste saamiseks.

Busani sadamas pakub teenuseid 6 konteineriterminali operaatorit. See on aastate jooksul oluliselt langetanud hindu ja aidanud sadamal tõsta konkurentsivõimet.

Eesti Sadamate Liidu tegevdirektori Viktor Palmeti sõnul on Busani sadamas näha, et just mitme konteinerikauba operaatorfirma rakendamine on üliedukas.

Eesti logistikud Korea suurimas logistikafirmas

Eesti logistikaettevõtjad külastasid Aasia reisil holding-firmat Hanjin Group. Grupi koosseisu kuuluvad Korea suurimad transpordifirmad Hanjin Shipping, Hanjin Transportation ja Korean Air.

ASi EVR Cargo juhatuse esimehe Jaanus Paasi sõnul olid Hanjini asepresidendid huvitatud mitmest Eestist Kesk-Aasiasse liikuva konteinerirongi kasutamise võimalusest.

Paasi sõnul arutati läbi Eesti sadamatesse tulevate Korea kaupade transiiti konteinerirongiga Kasahhi ja Usbekistani. Samuti USA vägede varustamist Afganistanis Ameerikast tuleva kaubaga. "On reaalne võimalus kaasata täiendavaid kaubamahte Ameerikast

A Mis on mis Hanjin Group

78 ettevõtet üle maailma
Töötajaid üle 25 600

HANJIN TRANSPORTATION

Asutati 1945
Esimene suurim klient USA armee kasutas kaubaveoks Koreasse ja Vietnam

HANJIN SHIPPING

Lõuna-Korea suurim mereagentuur
Maailma esikümnesse kuuluv konteinerikauba vedaja

KOREAN AIRLINES

Asutatud 1962
Lõuna-Korea suurim lennufirma
Cargo divisjon teenindab 130 linna 45 riigis



FLEXOIL
Vajad määrat - vali parim!

FLEXOIL PAKUB:

- **Petrofer** – määrdeained ja spetsiaaltooted metalli- ja paberitööstustele
- **Wolf** – määrdeained veo- ja sõiduautodele
- **Gazprom** – lai valik sõiduki- ja tööstusmäärdeaineid
- **Eurolobe** – õlivahetusseadmed
- **Kasutatud määrdeõlide utiliseerimine**

Rohkem infot tel 5347 0818, www.flexoil.ee



Täissünteesiline raskeveoki mootoriõli

**WOLF LONGDRAIN
ULTRA MS 10 W 40
(UHPD)**

Sobib kõigile uutele Euro 5 standardile vastavatele kübemefiltriga mootoritele.

Võib kasutada ka varasema generatsiooni mootorites (Euro 2, 3 ja 4).

HIND: **570 eurot** /
205-liitrine vaat
(2,78 + km / 1 l)



Muuga Tööstuspark

Rajatav terminaliala ja kalliin

Uus juurdepääsutee ja viadukt

TÖÖSTUSPARGI ALA 55 ha
Krundid 0,3 - 21 ha

Tallinna Sadama tööstuspargid
rahvusvaheliste kaubateede sõlmpunktis!

- ▶ Asukoht suurimas ja sügavaimas sadamas Läänemere ääres
- ▶ Suurepärane ühendus teiste riikidega nii meritsi, raudteed kui maismaad mööda
- ▶ Arendatud infrastruktuur ja sadamateenused
- ▶ Head ühendused kaide ja terminalidega
- ▶ Vabatsooni olemasolu
- ▶ Efektiivseimad ja modernseimad terminalid regioonis
- ▶ Märkatav transpordikulude kokkuhoid
- ▶ Pikaajalised maakasutuslepingud ja usaldusväärne partner
- ▶ Lisandväärtuse loomine jaotuskeskuste/tööstuste rajamisel

www.ts.ee/kinnisvara

TALLINNA SADAM
Heade sõnumite sadam

TÖÖSTUSPARGI ALA 21 ha
Krundid 1 - 5 ha

TÖÖSTUSPARGI ALA 4 + 6 ha

Paldiski lõunasadama Tööstuspark

Kui oluline on tööstuse konkurentsivõimele riigi logistilise võimekuse arendamine?

MARTIN ARULA
ASI Toftan tegevdirektor



Küsimus on oluline igale ettevõttele ning arvan, et ka IT-valdkonnale on riigi logistiline võimekus oluline.

Kindlasti tuleb jätkata samas suunas arengut – parandada nii teedevõrgu kui ka logistikasõlmpunktide (sadamad, raudteejaamad, lennuväljad) olukorda.

Parandamine tähendab olemasoleva efektiivsemaks muutmist. Tuleb vähendada logistikakulusid või suurendada läbilaskvõimet. Muul viisil lihtsalt ilusatesse infrastruktuuriobjektidesse raha paigutamine on mõttetu. Seega tuleb iga objekti eraldi analüüsida. Nii saame Eesti ettevõtetele maailma lähemale tuua, mis konkurentsipositsiooni kindlasti parandab.

Kas ettevõtted seda võimaliku eelist kasutada oska-

vad, tehes õigeid tooteid sobivatele turgudele, on omaette küsimus. Kindlasti ei ole praegu Eesti logistikavõimekus peamine takistus ettevõtete efektiivsel toimimisel.

JAAN PUUSAAG
OU Krimelte juhatuse esimees



Meil on miljardeid jaggada loendamatuks abiprojektideks. Aga kui jutt läheb konkreetsete lahenduste peale, nagu riiklikult juhitud logistikakeskus, siis meil raha pole.

Reaalsete võimaluste hindamiseks on vaja diskussiooni Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse, majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi, eksportööride ja logistikute vahel. Praegu näeb igaüks oma mätta otsast.

Kui kolm osapoolt on konkreetsed, siis kõige keerulisem on küsimus, kes esindab eksportööre. Andmekait-

se seaduse tõttu ei ole neist võimalik nimekirja ega täpsemat profiili luua. Pole mõtet lähtuda Eestis tegutsevate välisomanike filiaalide seisukohtadest, sest nad moodustavad vaid meie ekspordi jäämäe tipu ja protsentuaalselt mitte väga suure osa koguekspordist. Samuti ei langetata nende ettevõtete otsuseid siin.

Me peaks lähtuma Eesti kapitalil põhinevate eksportööride vajadustest. Kõige parem on ilmselt toetada väike- ja keskmise suurusega ettevõtteid, sest nende ressursid on palju piiratumad kui suureeksportööride omad. Küsimus on, kes neid ühendab ja millised oleks probleemid, mida ühiselt lahendada.

Minu hinnangul takistab andmekaitse seadus meil ekspordi arengut. Kui ma sooviks teada, kes Eestist näiteks Indiasse ekspordib, et teha koostööd, siis pole seda võimalik teada saada.

Kui meie suursaadikut mõnes riigis huvitab, kes Eestist sinna ekspordib, et pak-

kuda abi ja koostööd, siis see info pole kättesaadav. Kelle eest me keda kaitseme?

TARMO REI
ASI Rakvere Lihakombinaat logistikadirektor



Eesti asub logistiliselt Ida ja Lääne vahelisel tuiksoonel, mis tõstatab logistika võimekuse ja vajaliku taristu parendamise vajaduse. Riik peab hoidma tasemel Eesti kui eduka logistikariigi kuvandit ning pikaajaliste eesmärkide ja tegevuskavadega seda igati toetama.

Tuleb arvestada rohkem tööstussektori spetsiifilisi vajadusi. Riik peab arvestama teedevõrgustike rajamisel tööstusrajoonide ja kindlasti ka väiksemate ettevõtlusvormidega maapiirkonnas. Näiteks rohke lumega talvedel võib väiksemas maapiirkonnas asuval ettevõttele muuta tarnimisel olukord väga keeruliseks.



Jääkül – isegi kõrbeuumuses.

Kindel ja efektiivne
Cool Liner Duoplex seeria.

www.krone-trailer.com

Trailer Estonia OÜ Paju 3 Saue 76505 tel 5102488





Tööstushoonete sektsioonuksed



Tööstushoonete rulluksed



Kiirrulluksed



Laadimistehnika

Ainulaadne mitmekesisus: Hörmanni tööstushoonete uste tootevalik



Kontrollitud ja sertifitseeritud
vastavalt Euroopa
normile 13241-1

Vajate just Teie ettevõttele sobivat tööstushoonete uste lahendust? Hörmann pakub Teile ainulaadset sektsioon-, rull- ja kiirrulluste valikut ning just Teile sobivaid laadimistehnika lahendusi. See kõik tuleb loomulikult ainult ühelt tootjalt, lisaks veel aastakümnete kogemus kauba peale.



HÖRMANN
Töstuksed • Uksed • Ajamid

Rohkem informatsiooni: www.hormann.ee
Tasuta info telefonil: 800 5500 • Faks: 6 105 085 • info.ee@hoermann.com