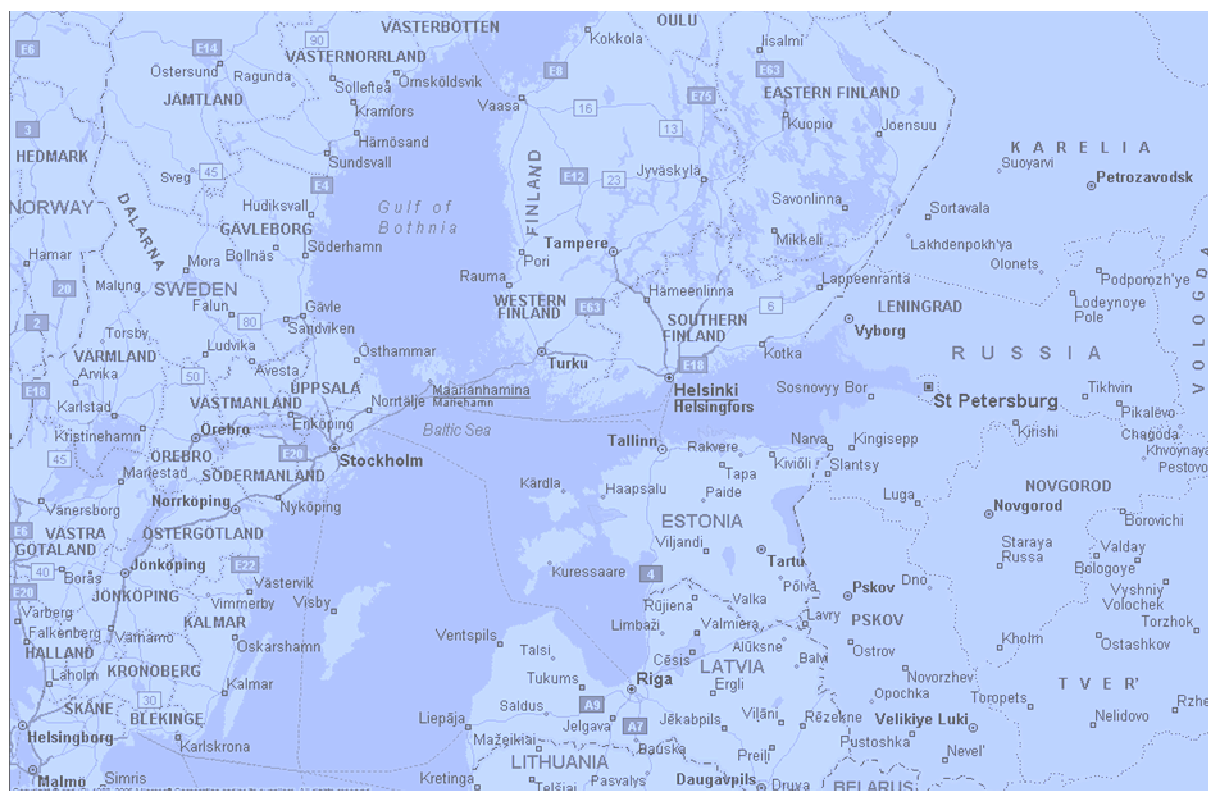


# Eesti transiit ja logistika: tänapäev ja tulevik



## UURINGU II OSA ARUANNE

**Koostasid:** **Enno Lend, PhD**  
**Ain Eidast, PhD**  
**Wladimir Segercrantz, DSc**  
**Aare-Maldus Uustalu, PhD**  
**Mihkel Uriko, M.Sc**

Tallinn

2008



## SISUKORD

Transiiduuringu kokkuvõte .....	4
Uurimistöö kesksed järeldused .....	5
1. Transiitvedude tulevikuvaade .....	10
1.1. Uuringu II osa peamised eesmärgid .....	10
2. Loode-Venemaa transpordi areng .....	12
2.1. Venemaa transpordipoliitika suunad .....	12
2.2 Venemaa peamiste sadamate hetkeseis, ülevaade ja prognoos .....	14
3. Konteinervedude hetkeseis ja trendid Euroopas ja maailmas .....	20
4. Eesti meretranspordi võimaluste, ohtude ja riskide analüüs .....	26
4.1. SWOT-analüüs .....	26
5. Intervjuude analüüs .....	38
6. Transiidi tulevik .....	51
6.1. Raudteetransport .....	51
6.2 Maanteetransport .....	53
6.3 Logistikakeskuste mõju transiidi ja Eesti regionaalarengule .....	56

## Transiidiuuringu kokkuvõte

Eesti viimase kümnendi küllalt edukas transiitvedude teostamine on johtunud peamiselt Eesti transpordi-ja transiidiettevõtete heast konkurentsivõimest, ida-lääne suunaliste kaubavoogude pidevast suurenemisest ja Vene Föderatsiooni oma sadamate vaegsuutlikkusest käsitleda masskauba eksporti. Neid asjaolusid toetas Eesti soodne geopoliitilise asend ja meie transpordinfrastruktuuri ja superstruktuuri konkurentidest kiirem areng, mis oli orienteeritud põhiliselt tooraine (ka teravili, väetised jm) ning energiakandjate (vedelkütused, masuut, kivisüsi) transiidile läbi Eesti.

2007.aastal moodustas Venemaa (transiidi peamine doonorriik) transiitvedude maht kogu transiidist 88 %, Valgevene 6% ja Kasasthani suunal vaid 4%. Tallinna sadamas on Venemaa suunalise transiitveoste osakaal olnud üle 90%.

Seoses teatud muutustega Vene Föderatsiooni sise-ja välipoliitikas, mis võimendus 2007.aasta keskel ja tõi kaasa Venemaa jõulise tegutsemise transpordi-ja transiidipoliitiliste eesmärkide saavutamiseks. Selle tulemusel on viimase kümnendil domineerinud transiitveoste maht läbi Eesti oluliselt langenud. Paraku pole lähiminevikus domineerinud transiitvedude põhimõtted täna ja ka tulevikus enam jätkusuutlikud. Venemaa jõuline keskendumine oma sadamate, terminalide ja sadamate transpordiühenduse väljaarendamiseks algas juba 1990-ndate keskel. Venemaa oma sadamate rekonstrueerimine ja uute sadamate rajamine intensiivistus 2000-ndate alguses, kui asuti välja ehitama sadamaid Soome lahte, seda oleks pidanud Eesti transpordi-ja transiidipoliitikas arvestama ja tegema sellekohased järeldused.

**Tänaseks on selge, et Eesti jätkusuutlik transiidipoliitika ei saa edaspidi tugineda üksnes kohafaktori eelisele, püsiva konkurentsieelise loomine seisneb Eesti logistikasüsteemi terviklikul väljaarendamisel (infrastruktuur, transporditehnoloogia, operaatorid, teenidus-ja vahendustevõtted, piiriületused jt). Selle saavutamiseks tuleb transpordipoliitikas minna üle nn veonduskeskse tasandi paradigmat Eesti ja kogu Läänemere tervikliku logistikasüsteemi tasandile ehk funktsionaalse tegevuste planeerimisest on vaja liikuda kontseptuaalsele tasandile, mis võtab arvesse globaalsete tarneahela juhtimise põhimõtteid.**

Muuhulgas tuleb Eestis ja eriti rahvusvahelisel tasandil rõhutada Euroopa Komisjoni poolt loodud kõrgetasemelise töögrupi „*High Level Group*” poolt välja töötatud Transs-Euroopa transporditelgede laienemise põhimõtted naabermaade ja regioonide lõikes (*“extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions”*).

**Töögrupi poolt töötati välja viis põhilist transporditelge:**

- **Multimodaalne transpordiühendus Balti riikide sadamatest Minski ja Moskva suunas**
  - **Tallinn - Peterburi- Moskva:**
  - **Ventspils – Riia- Moskva;**
  - **Klaipeda / Kaliningrad – Vilnius – Minsk – Moskva**

**Eestil tuleks rahvusvahelisel tasandil pidevalt väljendada oma huve just multimodaalse transpordiühenduse arendamisel ja tooma välja Venemaa tegevuse (tegevusetuse) nn Euroopa Liidu transpordiarengu põhimõtete elluviimisel.**

## **Uurimistöo kesksed järeldused**

1. **Uuring tulemustele toetudes tuleb tõdeda, et 2007.aasta aprilli sündmused kiirendasid Venemaa teatud transpordi arengustrateegias märgitud eesmärkide saavutamist: transiitvedude ümberorienteerumine, mis muidu oleks arvatavasti toimunud pikema jooksul ja vähem mastaapsemalt, toimus nüüd lühikese aja vältel.**

**Selline Venemaa otsuste mõju meie transiidisektorile on küllalt dünaamiline mitmel põhjusel:** oma olemuselt on Eesti transiitveod olnud pikka aega küllalt suure riskiga äritegevus, läbi Eesti veetavatele transiitvedudele on olemas alternatiivsed tarneahelad ja meil on tekkinud mahajäämus suurema lisandväärtusega transiidiäris konkureerimiseks.

2. **Uuringu esimeses osas toodud analüüs näitab, et 2007. aasta teisel poolel suunati osa Eesti transiidist eelkõige Venemaa oma sadamatesse. Läti ja Soome sadamate kaubaveo mahud kasvasid, kuid osaliselt võis olla tingitud ka üldisest kaubaveo kasvust.**

2008.aasta alguse andmete võrdlus 2007.aasta algusega näitab siiski näiteks puidu, kivisöe, väetise ja eriti teravilja (kasv 35-40%) veomahu kasvu Läbi Läti sadamate.

### **3. Ettevõtete ja ekspertide lühihinnang transiitvedudele (lühikokkuvõte intervjuudest).**

#### **3.1. Milline on Teie hinnang transiitvedude hetkeseisule?**

- Raudtee ja meretranspordi transiitvedude maht (masskaubad) vähenes läbi Eesti ca 40 %, autotranspordiga veetav transiit jäi võrreldes 2006.aastaga samale tasemele, kuid raskem oli saada veolubasid, toimus piiriületuste sihiteadlik aeglustamine.
- Konteinervedude transiit vähenes võrreldes 2006.aastaga ca 20 % seoses Eest-Vene aeglase piiriületusega. Praegune trend Moskva suunas näitab konteinervedude veohindade kasvu, meie lähikonkurendid on Soome ja Läti sadamad ning ka St-Peterburi sadamad.
- Konteinervedude arendamise uus strateegia Eestis (Hiina suund) on riske sisaldav ja pole tervikult väljatöötatud (näiteks konteinerite tagasiveo korraldus ja selle mõju veohinnale, samuti operaatorite huvi. AS Tallinna Sadama pole ise operaator, ta loob tingimused konteinervedude operaatoritele.

#### **3.2 Milliseks kujuneb Teie arvates Eesti transiitvedude tulevik aastatel 2008-2010: prognoos ja arengutrendid ?**

- Transiitvedude tulevik sõltub makromajanduse olukorrast, samuti Eesti ja Venemaa suhetest. Eduka transiidipoliitika aluseks saab tulevikus olla konstruktiivne välispoliitika
- Transiitvedude funktsionaalse tasandi põhiprobleem on piiriületused ja raudteeühendus Venemaa poolel. Mida kauem piiriületuste probleem kestab, seda tõenäolisemalt kerkib konteinerite veol uueks probleemiks hinna-ja ajabarjäär.
- Uus tagasilöökk üldkauba ja konteinerite veol võib tulla 2009/2010 aastal või hiljem, kui Ust-Lugas valmivad uued RO/RO ja masuuditerminal ning ka konteinerite ja multifunktsionaalne üldkauba terminalid

#### **3.3 Milline peaks olema Eesti riigi roll transiidi- ja logistikategevuste arendamisel ?**

- Eesti pikaajalise logistikastrateegia väljatöötamine, mille osadeks oleks transpordi-ja transiidipoliitika. Rohkem tähelepanu tuleb pöörata EL transpordistrateegia arengusuundadele ja tarneahela tegevuste innovatsioonile ning oma huvide argumenteeritud kaitsmist EL-i institutsioonides.
- Ida-Lääne suunalistel transiitvedude edendamisel ootavad ettevõtted riigilt logistikavõrgustike arendamist ja toetamist. Globaalse tarneahela

võtmeoperaatori huve peab ka Venemaa arvestama, olenemata sellest kas kaubad veetakse läbi Eesti või mitte.

- Riik peaks väljendama teadlaste, ekspertide ja spetsialistide kaasamisega pragmaatilist ja läbikaalutud suhtumist nn megaprojektide osas (Ningbo sadama), investeringu otstarbekust tuleb analüüsida tarneahela kui terviku seisukohast võttes arvesse Läänemere logistikasüsteemi arengut.
- Analüüsima ja toetama innovaatilisi lahendeid ja konteinervedude tehnoloogiaid, samuti logistikakeskuste (transiidikeskuste) ehitamist. Riik peaks aitama teha eel-ja otsustusuringuid, et selgitada välja nii konkureerimise kui ka koostoime aspektid.
- Käsitلهma ja arendama transpordi- ja transiidipoliitikat kui tervikut ja tegelema süsteemsemalt pikaajaliste infrastruktuuri investeringutega. Välja töötama meetmed, et kaubalaevade hoidmine Eesti lipu all säilitaks Eesti kui mereriigi maine ja tagaks konkurentsivõime.
- Logistikaalase innovatsiooni ja hariduse toetamine, mis aitab kaasa jätkusuutlikule personaliarendusele ja tehnoloogiainnovatsioonile. (tasemeharidus, rakendusuringud, teadus-ja arendustöö teemad nn „elust endast“ probleemide lahendamiseks.
- **Maanteeliikluses on vaja välja ehitada piirijärjekordade hajutamise parklad, seda ohutuse parandamiseks ja ka selleks, et ooteaeg piiril oleks kasutatav puhkeajana.** Eesti põhimaanteedele on vaja välja ehitada parklad, EU riikide veoautod ja ka Venemaa autod soovivad sõita võimalikult kaua Euroopa Liidu sh Shengeni viisaruumis.

### **3.4 Palun kirjeldage Eesti transiidiäri võimalikke stsenaariume ja nende kaasmõju! Mida peaksime tegema ja mida vältima?**

- Normaliseerida suhted Venemaaga, mis võimaldaks alustada dialoogi eksport-import ja transiitvedude edendamiseks. Eesti transiidi arendamiseks on vaja uut paradigmat, loobuda tuleb osaliselt toorme transiidi domineerimisest-masstoodete veo asemele peab tulema suurema lisandväärtuse andmine
- Väikeriigina peame enam keskenduma partnerlusele, pikaajalised destruktiivsed suhted Venemaaga pole meie transpordisektorile kasulik, ka konkurendid (Soome) üritab kogu aeg läbi rääkida. Vältida tuleks ennatlikke avaldusi meie transiitvedude arengu üle, pigem peaksime analüüsima millised transiitveoseid ja kui millisele turuosale oleme võimelised konkureerima. Näiteks Venemaa impordist veetakse läbi Soome ca 70 protsenti.
- Riigi tasandil peaksime teadvustama ka seda, et Venemaa importvedude ja siseneva transiitkauba diskrimineeriv tegevus ja tõendamise meetmed pole Venemaa poolt niivõrd juhitud ja suunatavad, kui Venemaa eksport või transiit välja.

- Eestil võib tekkida mahajäämus Lätiga, sest Riia sadam ja AS TransContainer (RŽD tütarfirma ja suurim konteinervedude operaator) on sõlminud 2 mln TEU konteinerterminali ehitamise lepingu (Riia-Moskva ning Riia-Kazakhstan suunad).
- Võttes arvesse Läti sadamate (eelkõige Riia) eeliseid ja tarneahelate teatud konsolideerimist, on oht kaotada meie transiidi turuosast veelgi just Lätile.

### Soovitused:

1. Eesti ettevõtted, transpordi-ja transiidivaldkonna liidud ning riigi institutsioonid peaksid selgema visiooniga kaitsma Eesti huve eelkõige EL tasandil ja niipalju kui hetkel võimalik pidama dialoogi Venemaaga. **Dialoogi arendamiseks Venemaaga tuleks kaaluda rahvusvaheliste (logistika) suurettevõtete (operaatorite) kaasamist ja nende kaudu Venemaa otsustajate mõjutamist.**
2. Peaksime lähtuma arusaamast, et Eesti transpordi-ja transiidipoliitika on osa Euroopa Liidu Põhjatelje osa ja seetõttu tuleks käivitada läbirääkimised ka Euroopa Liidu tasandil.
3. Võttes arvesse seda, et 2007.aastal Euroopa kõrgetasemelise töögrupi “*EU Wider Europe for Transport*” koostatud pilootuuring on käsitlenud mitmeid probleeme, mis annab Eestile argumentid transpordikoridoride arendamiseks. Selles uuringus pööratakse eriti tähelepanu, et Põhjatelje koridoride hulka kuuluvad teiste hulgas ka Tallinn – Narva / Venemaa piir – St. Peterburg maantee ja raudteekoridorid. Selle koridori peamised takistused on:  
  
Narva – Ivangorod piiriületus koos Narva sillaga ja Tallinn – Narva maantee idapoolsete lõikude renoveerimine /*European Commission, Directorate-General Energy and Transport: The Northern Transport Axis, Pilot for the analytical support to monitor the implementation of the infrastructure and „soft“ measures proposed by the High Level, Final Report, 2007, WSP Finland/*
4. Mõjutada EU institutsioone läbi rääkima ja otsustama ” **Wider Europe for Transport**” programmi kaudu, et saavutada ka Tallinn – Narva – St. Peterburg raudteelõigu ja selle jätk TSR –le. Edaspidi tuleks käsitleda Tallinna-Narva-St.Peterburg transpordiühendust ja Helsingi – Peterburg – Moskva - ühendust koos TSR-i raudteeühendusega ja et see valitaks üheks EU väliseks transportkoridoriks.
5. Koidula piiri- ja tollipunkti lähedusse transpordikeskus, et lahendada liiklusohutuse ja olmeprobleemid Koidula piiripunktis, pakkuda kohalikele ja

**rahvusvahelistele transportijatele teenuseid ning luua piirkonna arengusse lisaväärtust.**

- 6. Konteinervedude arendamisel on Eestis kindlasti tulevikku. Rahvusvaheline logistika on ülesehitatud nii, et suured "konteiner emalaevad" (praegune mahutavus 8000 - 9000 TEU:d, uued kuni 14000-18000 TEU:d teostavad kontinentidevahelised veod Põhjamere suursadamatesse. Läänemere logistika baseerub fiiderliiklusel (600 - 2000 TEU, tulevikus 3000-4000 TEU). Samal ajal on Klaipeda, Tallinna, Riia konteinerite veomahud väikesed (madal baas), konteinervedude arengut mõjutab ka Balti riikide madal konteinerkaupade ekspordimaht. Konteinerid tuleb vedada tagasi tühjalt**
  
- 7. Lähitulevikus on konteinerterminali rajamine Eestis aktuaalne, kuid paraku puudub konteinerite veoahela terviklahendused ning positsioneerumise ja turuosa analüüs Läänemere logistikasüsteemis. Väljakujunenud konteinervedude skeemide (HUB sadamad ja fiidervedude sadamad) muutmine pole lähiajal reaalne, eriti ilma Venemaa poolse piirületuse probleemide lahendamise, terminalide ehitamise ja transiitvedude koostöö ebamäärasusega.**

# 1. Transiidivedude tulevikuvaade

## 1.1. Uuringu II osa peamised eesmärgid

Eesti ja ida-lääne suunalist transiidikaubandust mõjutavad kolm olulist tegurit:

- Venemaa majanduse kasvutempo areng sh sisetarbimise suurenemine ning Venemaa transpordipoliitilistest otsustest ja nende saavutamisest. Praegust olukorda võib lugeda Eesti transiidikaubandusele ebasoodsateks. Loodetavasti on suhetes madalseis käesolevaks ajaks saavutatud, siis Eesti transiidikaubanduse arengut need enam olulisel määral halvenemise suunas mõjutada ei saa;
- Venemaa enda sadamate arendamine. Selline tegevus toimus juba pikaajaliselt ja on loomulik, et riik püüab esmajärjekorras kindlustada tööga enda sadamaid. Olulisimate transiidikaupade – vedelkütuse ja kivisöe – mahtude vähenemisel läbi Eesti sadamate suundusid need kaubad konkureerivate naaberriikide (eelkõige Läti ja Leedu) sadamatesse ainult väikeses osas, põhiliselt aga Venemaa enda sadamatesse.
- Eesti transiidiahela atraktiivsus klientidele. Äriettevõtted lähtuvad oma kaupade liikumise marsruudi valikul kolmest tegurist - veoprotsessi maksumus, tarneaeg ja kaupade turvalisus. Kahjuks on käesoleval ajal Venemaa äriettevõtete huvid selgelt ja jõuliselt allutatud Venemaa riiklikele poliitilistele või „võtmepositsioonil“ olevate suurettevõtete majanduslikele huvidele.

Seega, lähtudes eeltoodust, ei saa siiski täielikult välistada Venemaa transiidikaupade osalist tagasitulekut Eesti sadamatesse, kui Eestis suudetakse pakkuda kvaliteetsemat teenust võrreldes Venemaa sadamatega st paremat ajalisi-ruumilist ja väärtuselist kasulikkust. On võimalik panustada ka Venemaa territooriumi läbivate, viimasest poliitiliselt mittesõltuvate kolmandate riikide kaubavoogude teenindamisele, kus kauba omanikel on majanduslikult otstarbekas korraldada vedu just läbi Eesti sadamate.

Meie transiidivedude edukus sõltub ümberorienteerumise suutlikkusest ja sellest, millisteks kujunevad Venemaa ja Euroopa Liidu suhted ja nende riikide majanduse integratsioon.

Uuringu esimeses osas tõdesime, et Eesti transpordisektor areng veomahtude ja veosuundade järgi on olnud ühetaoliselt transiidikeskne, edaspidi tuleks arvestada transiidisektori arengusuundade trende, mis oleksid:

- Seoses maailmamajanduse globaliseerumisega kasvab Kagu-Aasia ja Kaug-ida regionide osatähtsus, mis muudab logistikaskeeme, suureneb mere- ja raudteetranspordi kasutamine.
- Oskuslikul tegutsemisel koostöös riigi, kohalike omavalitsuste ja erasektori vahel on võimalik Aasia ja Euroopa vahelistel kaubavoogudest osa suunata läbi Eesti transiidikoridori
- Kasvavad konteinerveod.

- Lääne- ja Kesk-Euroopas on Ida-Lääne suund ülekoormatud, eelkõige maanteedel. Kiirteemaksude kehtestamine Saksamaal ja mujal sunnib muutma veoskeeme. Eelnevast tulenevalt liigub transport maanteelt merele ja raudteele, tõuseb lähimerevedude (*short sea shipping*) osatähtsus.
- Euroopas tugevneb Põhjamere äärsete suursadamate roll, kes vahendavad Aasia (kiirelt kasvavat) ja Ameerika kaubavoogu ja kelle kaudu see voog suunatakse edasi fiidervedudena.
- Märksõnaks on saanud strateegiliste liitude loomine ja innovaatus. Sadamad liiguvad traditsiooniliselt *landlord port* mudelilt aktiivsemale ja enam võrgustikulaadsele nn. *developmental port* mudelile, kasvab lisaväärtuse loomine transpordiprotsessis. Sadamad, logistikapargid ja tööstuspargid moodustavad terviku.
- Luuakse mitmest osasadamast koosnevad sadamaid (näiteks Kopenhaagen-Malmö) saavutamaks mastaabiefekti ja kolmnurga põhimõttel tegutsevad sadamate koostöösüsteeme.
- Laevade suurus esialgu veel kasvab, eriti konteinerlaevade osas. Piirajaks võivad osadel juhtudel saada ökoloogilised piirangud ja riskid. Domineeriv pole mitte niivõrd tarnekiirus, pigem fikseeritud tarneaeg ja usaldusväärsus.
- Raudteel on EL siseste vedude ülevõtmisel suur potentsiaal, aga selle kasutuselevõtt on aega- ja kulunõudev.

Eelpool öeldust on uuringu II osa põhiliseks uurimisküsimusteks:

- **Kas Eesti transiitkaubanduses on käesolevaks ajaks väljakujunenud olukord ajutise või püsiva iseloomuga. Millised on Venemaa transpordipoliitika peamised tegevussuunad ?**
- **Mida tuleks ja saaks teha riigi tasandil transiitkaubanduse mahtude vähenemisest tingitud majanduslike ja sotsiaalsete kaotuste korvamiseks (lähiajal ja pikemas perspektiivis)?**

## 2. Loode-Venemaa transpordi areng

### 2.1. Venemaa transpordipoliitika suunad

Rõhuasetused Venemaa järgmise kahekümne aasta transpordipoliitikas võtavad arvesse nii kvantitatiivseid kui ka kvalitatiivseid suundumusi. Venemaa transpordipoliitikat kajastavad dokumendid puudutavad Venemaa oma transpordisüsteemi arengut, kuid väga selgelt on võetud suund ka eksport-importvedude ja transiitvedude turu hõivamiseks. Antud uuringu eesmärgist johtuvalt vaatleme Loode-Venemaa sadamaid, mis asuvad Balti mere ääres.

Allpool refereeritud materjal põhineb erinevatel allikatel, peamiselt aga Venemaa Tööstus ja Kaubanduspalati andmeil ja Venemaa transpordistrateegia projektil (2007) (*Транспортная стратегия российской федерации, mille on välja töötanud vastav töögrupp ( рабочая группа Президиума государственного совета российской федерации По вопросам стратегии развития транспортной системы российской федерации)*)

Olulisemad märksõnad, millest johtub Venemaa oma transpordisüsteemi arendamisel.

- transpordiökonoomiline aspekt

Veokulude osakaal toodete omahinnas peab olema võrreldav teiste tootjate toodete omahinna ja transpordikuludega - st transpordikulud ei tohi mõjutada Venemaal toodetud kaupade kättesaadavust kõrge veohinna tõttu ja importkaupade veokulud ei saa olla liiga kõrged.

Rõhutatakse kaupade tarneaja (eriti „ükselt –ukseni“ põhimõtteid) ja transpordisüsteemi toimimise täpsust, mis peaks olema võrdne nende maade omadega, millede turg on meie poolt hõivatud või hakatakse alles hõivama (*точность доставки транспортными системами была сопоставима с аналогичными характеристиками тех стран, рынки которых нашей страной освоены или будут осваиваться*).

Venemaal püstitatud ülesande saavutamiseks nähakse vajadust kahekordistada transpordivahendite arvu ja suurendada transpordiinfrastruktuuri läbilaskevõimet ja tootlikkust. Just selle tõttu tekkis vajadus võtta vastu transpordistrateegia lähimaks kahekümneks aastaks. Eesmärgiks on viia transpordisüsteemid näitajateni, mis mitte ainult ei toetaks tootmise arengut, vaid oleksid ka konkurentsivõimelised välismaiste transpordisüsteemi iseloomustavate tehnöökonoomiliste näitajatega.

Venemaa jaotus-ja konsolideerimiskeskustes tuleb rakendada efektiivsed tehnoloogiad, sest intermodaalse transpordi ja operaatorite juhtimine nõuab nüüdisaegse info ja kommunikatsiooni tehnoloogia rakendamist. Uued lahendused peavad tagama lühemad seisuajad terminalides ja sadamates.

Esimeses etapis nähakse ette arendada transpordivaldkonna kommunikatsioonisüsteeme ja transpordisüsteemi sõlmpunkte ehk raudtee-ja meretranspordi terminale. Arengukava esimese

kümnendi lõpus on kavandatud raskuspunkt eelkõige riigisisese transpordi arendamisele, mille rakendamise tulemused väljenduvad tarneaja ja transpordikulude osa vähendamises toodete omahinnas.

Esimese etapi eesmärgid:

- Kasutades Euroopa Liidu ja Ameerika kogemusi, tuleb kümnendi jooksul muuta riigi majanduse ja transporditegevuse põhimõtteid- „kulude“ tekitamine ladudes tuleb asendada „käibe“ tekitamisega ratastel (*с затратной» работы на склад – к «оборотной» работе с колес*).

Soov tõsta Venemaa konkurentsivõimet maailmaturul ja püstitatud geopoliitiliste eesmärkide saavutamiseks tuleb Vene Föderatsiooni Valitsuse programmis tõhustada Venemaa transporditeenuste ekspordi . Käesoleval ajal hinnatakse transporditeenuste ekspordi suuruseks ca 8 mlrd dollarit, 2025 aasta lõpuks on peaks see olema vahemikus 15-20 mlrd. dollarit. Nende eesmärkide saavutamise üheks oluliseks komponendiks peetakse rahvusvahelise transiidi suurendamist (*обеспечение условий для увеличения международного транспортного транзита*)

Allikas <http://www.tprpf.ru/ru/main/committee/komtran/trpol/> 13.02.08

## **Raudteetransport**

Raudteetranspordis peab olema kindlustatud transpordikoridoride infrastruktuuride kompleksne areng ja transpordi juhtimise tehnoloogia. Läbilaskevõimet tuleb tõsta prioriteetsetes ja enam ülekoormatud raudteeliinidel. Enam tuleb kasutada transpordis kaasaegseid logistika tehnoloogiad, aktiivsemalt tuleb tegeleda konteinerveoste kompleksne arendamisega, sest kauba vedu konteineritega tõstab märgatavalt kaubakäsitlemise ja veo kiirust ning vähendab laovarusid, samuti parandab varude ja käibevahendite ringluskiirust. Venemaa raudteetranspordi arengus on rõhuasetus on transiitteenuste suurendamisel, tuleb tõsta Venemaa vedajate konkurentsivõimet, et olla valmis ümber orienteeruma kõrgtehnoloogiliste toodete vedamisele. Selleks tuleb moderniseerida logistika sõlmpunktide transpordi infrastruktuuri.

Selleks kavandatakse järgmisi meetmeid:

- uute vabamajandustsoonide e loomist sadamates konteinerveoste sh transiitvedude ligimeelitamiseks;
- stimuleerida Venemaal rahvuslike konteineroperaatorite loomist, mis oleks suunatud konteinertransiidi suurendamisele läbi Venemaa territooriumi mööda põhilisi transpordikoridore ja samuti tuleb aktiivsemat positsioneeruda konteinervedude maailmaturul.

tollitehnoloogia täiendamine ja sellega rahvusvahelise konteinervedude toetamine;

- maanteetranspordi terminalide võrgu , sealhulgas – multimodaalse transpordiühenduse tagamine jaotuskeskuste ja transpordisõlmedele.

Allikas: <http://www.soyuz-tk.ru/documents/doc09-5.shtml> ja , <http://www.soyuz-tk.ru/documents/doc09-3.shtml> 15.02.08

## Sadamad

Kavandatud strateegia realiseerimisega suureneb kauba ümberlaadimine ja ladustamine Venemaa sadamates, kaubaveomaht Venemaa sadamates peaks tõusma kuni 542 milj. tonni aastas. Venemaa oma sadamate osakaal eksport- import ja transiitkaupade ümbertöötlemisel kasvab kuni 90%. Venemaa uute sadamate loomine ja moderniseerimine Balti mere , Musta Mere, Kaspia mere ja Kaug-Idas ( Ust- Luga, Vössotsk, Primorsk, Taman) aitab tunduvalt vähendada Venemaa sõltuvust välismaistest sadamatest. Strateegia näeb ette konteinerterminalide võrgustiku arenemist. Esmajärjekorras laiendatakse ja seadmestatakse uued terminalid raudteede võrgustikus ja St. Peterburi , Ust-Luga, Novorossiiski, Kaliningradi meresadamates. 2010 aastaks peaks Venemaa sadamad suutma töödelda umbes 26,5 milj. tonni konteinerkaupa (arvestuslikult 3,3 mln TEU).

Käeoleval hetkel veetakse ca 40 % Venemaa kaupadest naaberriikide sadamate kaudu. Eelkõige nähakse ette Leningradi oblasti ja St-Peterburi sadamate (Primorsk, Batareinaja, Ust-Luga, Lomonossovi ja Kroonlinna sadamate kiiret moderniseerimist.

Allikas : <http://www.soyuz-tk.ru/documents/doc09-3.shtml> 13.02.08

## 2.2 Venemaa peamiste sadamate hetkeseis, ülevaade ja prognoos

Vene Föderatsioonis 45 meresadamat. Kõige tähtsamad on 11 sadamat ,mis teostavad 90 % kogu ümberlaadimistöde mahust ja 100% vedelkaupade ümberlaadimisest. Sinna kuuluvad Põhja basseini sadamad – Murmansk ja Arhangelsk, Balti basseini sadamad,St-Peterburg ja Kaliningrad; Mustamere ja Aasovi mere basseini sadamad – Novorossiisk ja Tuapse; Kaug-Ida basseini sadamad – Vladivostok, Nahodka, Vanino, Holmsk. Kõige suuremad ehitus ja rekonstrueerimistööd toimuvad on kolmes Soome lahe rannikul paiknevas sadamas - Batareinaja sadam naftasaaduste ümberlaadimiseks (15 mln.tonni), Primorski sadam (naftatooted) r (45 mln.tonni) ja Ust-Luga sadam (35 mln.tonni), mis on ettenähtud kuivlasti ja konteinerite vedamiseks.

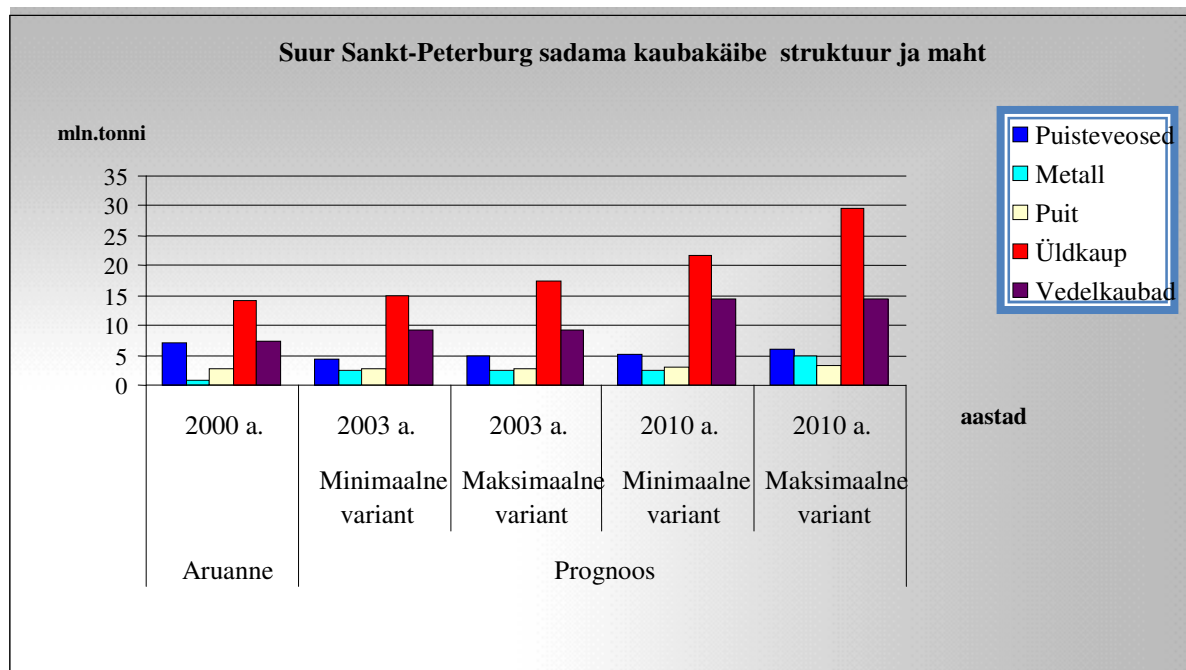
## Sankt- Peterburi sadam

Sankt-Peterburi sadam omab Venemaal liidripositsiooni kuivlastide ümberlaadimisel. Sadam asub Neeva lahe sopis Balti mere ja Soome lahe idaosas. Suur Sankt - Peterburi sadam on nõ universaalsadam, mis integreerib mere-, tööstus-, metsa-, kala- ja jõesadamate, naftaterminaali ning samuti laevaehitus ja laevaremondi tehaste kaid , samuti reisiterminali, jõe reisisadama kaid, ning ka Kroonlinna, Lomonossovi kaid . Seetõttu nimetatakse seda sadamat ka Suur Sankt-Peterburi sadamaks.

Suur Sankt - Peterburi sadama töötab üle 30 stividor ettevõtte. Kui 2003.aastal veeti sadama kaudu ca 500 tuh TEU, siis 2007.aasta konteinerite veomaht oli juba 1,7 mln TEU (Allikas [www.vedomosti.ru](http://www.vedomosti.ru)) ja sellega on ületatud 2003 aastal tehtud konteinervedude prognoos.

Suur Sankt - Peterburi sadama arenemine on üks Venemaa transpordi strateogia arengueesmärkidest. Suur Sankt - Peterburi sadama veosekäive kasvu tempod ületavad ca kolm korda kõigi teiste Balti mere sadamate analoogseid näitajaid.

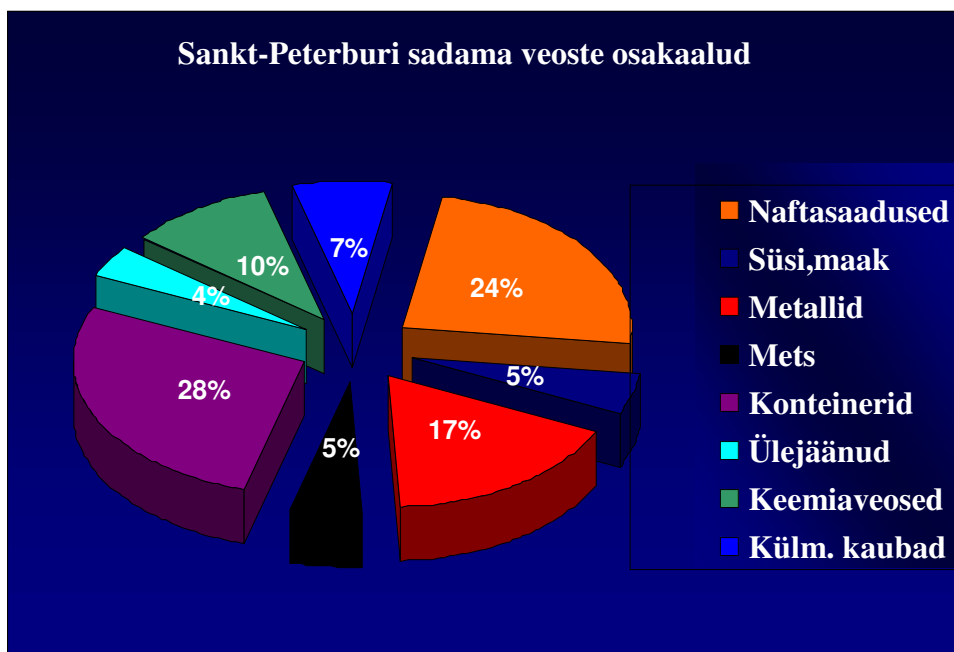
Joonisel 1 on esitatud St-Peterburi veomahtude prognoos ja veoste struktuur kuni aastani 2010.



Joonis 1. Suur Sankt - Peterburi sadama kaubakäibe struktuur ja maht.

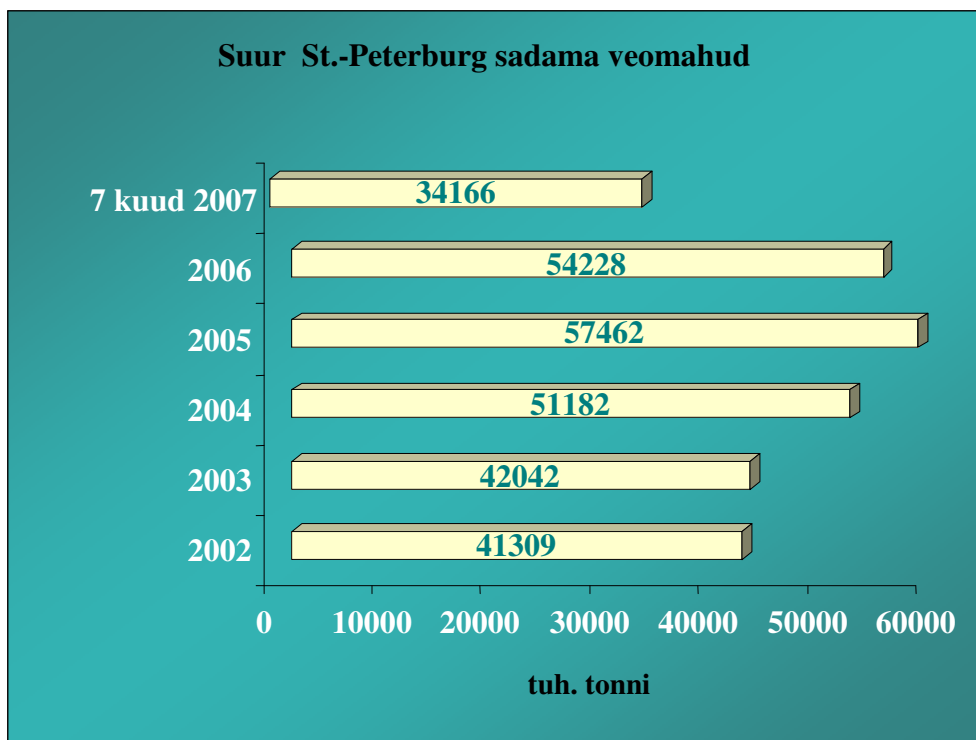
*Allikas:* [http://www.rusnet.nl/ru/stpetersburg/invest\\_r3.html](http://www.rusnet.nl/ru/stpetersburg/invest_r3.html)

Jooniselt 2 selgub, et Sankt-Peterburi sadama olulisemad kaubagrupid veomahu järgi on Konteinerid (28%), naftasaadused (24%) ja metallid (17%).



Joonis 2. Peterburi sadam veoste osakaalud , 2006.aasta

Allikas: <http://www.morflot.su/archives/articles1450file.pdf>



Joonis 3. Peterburi sadama veomahud 2002-2007, tuh. tonni

Tabel 1. Sankt-Peterburi ja Primorski sadama kaubavedu 2006 ja 2007.aastal

	Kaubagrupid	2006 a. veosmaht, tuhat tonni	2007 a. veosemaht, tuhat tonni	2006/2007 a. kasv, protsenti.
<b>Sankt-Peterburi sadam KOKKU</b>	Sealhulgas on töödeldud:	<b>54 241,8</b>	<b>59 608,5</b>	<b>+10%</b>
	<b>LAHTINE VEOS, s.h.</b>	<b>7 791,8</b>	<b>9 735,0</b>	<b>+25%</b>
	<i>Maak</i>	659,6	768,1	+16%
	<i>Süsi,koks</i>	1 819,4	2 308,1	+27%
	<i>Mineraalväetised</i>	5 198,8	6 573,8	+26%
	<i>Ülejäänud:</i>	114,0	85,0	-25%
	<b>PUISTEVEOS, s.h :</b>	<b>557,7</b>	<b>665,6</b>	<b>+19%</b>
	<i>Teravili</i>	483,0	665,4	+38%
	<i>Suhkur</i>	42,3	0,0	-100%
	<i>Ülejäänud:</i>	32,4	0,2	-99%
	<b>PUIT</b>	<b>2 573,5</b>	<b>2 428,1</b>	<b>-6%</b>
	<b>ÜLDKAUBAD, s.h.:</b>	<b>14 836,3</b>	<b>14 917,2</b>	<b>+1%</b>
	<i>Mustmetallid</i>	4 540,4	4 252,8	-6%

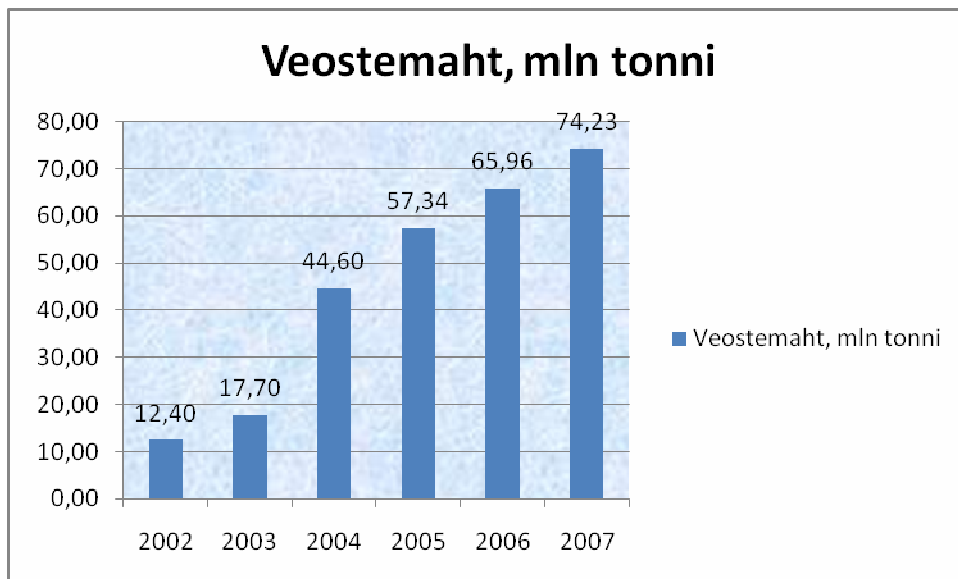
	<i>Värvilised metallid</i>	1 538,5	1 464,1	-5%
	<i>Vanametall</i>	3 061,0	2 494,4	-19%
	<i>Tükikaubad</i>	558,3	655,7	+17%
	<i>Külmutatud kaubad</i>	3 608,1	3 883,5	+8%
	<i>Ülejäänud:</i>	1 529,9	2 166,7	+42%
	<b>KONTEINERID</b>	<b>15 443,2</b>	<b>17 127,8</b>	<b>+11%</b>
	<i>TEU</i>	1 449 958	1 697 720	+17%
	<b>VEDELKAUBAD, s.h.:</b>	<b>13 039,3</b>	<b>14 734,8</b>	<b>+13%</b>
	<i>Nafta</i>	0,0	0,0	-
	<i>Naftasaadused</i>	12 994,7	14 713,6	+13%
	<i>Toidukaubad</i>	44,6	15,6	-65%
	<i>Keemiakaubad</i>	0,0	5,6	
PRIMORSKI sadam	<b>NAFTA</b>	<b>66 078,2</b>	<b>74 226,9</b>	<b>+12%</b>
<b>SANKT-PETERBURI JA PRIMORSK sadamad kokku</b>		<b>120 320,0</b>	<b>133 835,3</b>	<b>+11%</b>

Allikas:[http://www.pasp.ru/rus/statinfo/stg12\\_07.asp](http://www.pasp.ru/rus/statinfo/stg12_07.asp)

### Primorski sadam

Primorski sadam on Leningradi oblasti suurimaks naftasaaduste sadamaks, sadama veosekäive oli 2006 aastal 65,956 mln tonni, kasv 2005.aastaga võrreldes 8619 tuhat tonni ehk 15 protsenti. 2007.aasta veostemaht kasvas 12 protsenti ja moodustas kokku 74,227 mln tonni. Primorski sadam on Balti torutranspordi lõpplüliks (*Приморск является конечным звеном Балтийской трубопроводной системы - БТС*).

Primorsk sadam on ja jääb endiselt Leningradi oblasti sadamate hulgas liidri positsioonile.



Joonis 4. Primorski sadama veostemaht 2002-2007, mln tonni

Allikas: <http://www.morflot.ru/archives/articles1450file.pdf> 08.02.08

### Ust-Luga sadam

Venemaa viimase kümnendi transpordipoliitika saavutusi on Ust-Luga sadam. See on V. Putini poolt nimetatud üheks suurimaks ja tähtsamaks Euroopa mastaapiga infrastruktuuri projektidest Venemaal.

Ust-Luga sadam asub praktiliselt Vene Föderatsiooni ja Euroopa piiril, Leningradi oblastis ja Eestile võrdlemisi lähedal. Loode-Venemaa sadamana mängib see olulist rolli just transiitvedude kavandamisel ja Venemaa transpordisüsteemi võrgustumisel teiste Euroopa sadamatega. Ust-Luga sadam on ainuke Venemaa sadam Läänemere ääres, kuhu saab vastu võtta kuivlastilaevu dedveitiga kuni 75 tuhat tonni ja tanklaevu dedveitiga kuni 120 tuhat tonni. 2010. aastaks planeeritakse ehitada sadamale teine kanal, mis võimaldab laevade ringliiklust sadama akvatooriumil. Allikas: <http://www.ust-luga.ru/activity/?s=port> 05.02.08

Aastaringne eksploatatsiooni tagavad küllalt head navigatsioonitingimused, jäämurdjaid on vaja kasutada ca 40 päeva aastas. Hetkel projekteeritakse ja ehitatakse sadama ja maismaatranspordi ühendusteid, mis ühendavad Ust-Luga sadamat Venemaa teiste transpordikoridoridega.

Hetkel töötab Ust-Luga sadamas 4 terminalid: söeterminal, ümberlaadimise jaoks, keemia (väävli) terminal, Ro/RO terminal nii auto kui ka raudteevedudele ja universaalne ümberlaadimiskompleks. Aktiivselt ehitatakse mitmeprofilii kompleks «Юг-2» ja konteiner- ja punkerterminale, samuti üldveoste, vedelkaupade, vedelgaasi ümberlaadimise terminale. *Активно строятся Многопрофильный комплекс «Юг-2», контейнерный и бункеровочный терминалы, комплексы по перевалке генеральных грузов, наливных грузов, сжиженного газа и другие.»* <http://www.ust-luga.ru/activity/?s=port> 05.02.08

**Ust-Luga sadama teenindamiseks rajatakse Luga jõe suudmesse linn. Kogu ettevõtmise eesmärgiks on transiitvoogude ära tõmbamine Eestist (.....который будет специализироваться на транзитных грузах, направленных в обход Эстонии),**

St. Peterburi sadam pole tulevikus võimeline suurenevaid kauba koguseid teenindama.

Igal juhul on Venemaa sadamate arenemise prioriteetid otsustatud varem, 2007.aastal neid prioriteete veelgi täpsustati mitme seadusega nagu «О внесении изменений в федеральный закон «Об особых экономических зонах в РФ» и отдельные законодательные акты РФ».

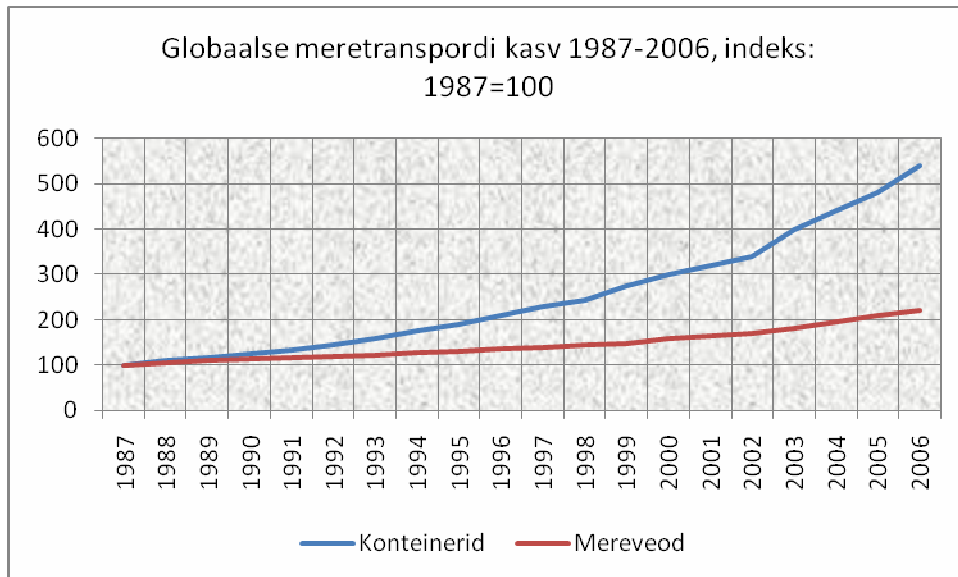
Nende seadustega sätestati Venemaa Läänemere sadamate konkurentsivõime tõstmine, kus sadamate vaheline konkurents on kõrge. (.....повысить конкурентоспособность балтийских портов, где конкуренция очень сильна. А потому перспективы у будущего города очень большие).

### **3. Konteinervedude hetkeseis ja trendid Euroopas ja maailmas**

Eelmises peatükis tõdesime, et Venemaa transpordipoliitika üks eesmäärke on suunata toorainete ja vedelkütuste veost oma sadamate kaudu, nii palju kui võimalik. Käesoleva töö autorid ei pea reaalseks taastada vedelkütuste ja toorainete vedu 2006.aasta lõpu ja 2007.aasta alguse mahtudes. Arvatavasti pole nn „masskaupade“ veo tagasisaamine endises mahus reaalne, transiidistrateegias tuleb seada uued eesmärgid.

Globaalsete tarneahelate märksõnaks on olnud pikka aega megasadamad (*megaports*), mida teenindavad integreeritud võrgustikud. Ometigi on mõned teadlased seisukohal, et kasum kasvavas tegevuses langeb, kuigi laevade suurus kasvab. (*Container Traffic Forecast, 2007, United Nations*). Üheltpoolt tähendab see seda, et megasadamad suurenevad veelgi (kontinentidevaheline kaubavahetus) ja teiselt poolt kasvab fiidervedude vajadus.

Ajavahemikus 1987-2006 suurenes konteinervedude maht aasta kohta 9,5%, ajavahemikus 2005-2015 oodatakse konteineriseerimise kasvuks keskmiselt 7,6 protsenti, konteinervedude oodatav kasv on kõige suurem Aasia suunal, kus domineerivad Singapur, Hong Kong, Shanghai, Kaohsiung, Busan, Port Klang ja Tanjung Pelepas. Kui Hiina peamised konteinersadamad käitlesid 1983.aastal 1 mln TEU-d, siis 2005.aastal oli veomaht juba 43,6 mln TEU-d.



Joonis 5 Globaalse meretranspordi kasv 1987-2006,

Allikas Drewry Shipping Consultants, UNSTAD 2007

Jooniselt selgub, et konteinervedude kasv ületas 2006.aastal merevedude üldist kasvu ca 2,5 korda. See globaalne meretranspordi trend on jäänud Eesti transpordipoliitikas arvestamata, vähemasti konteinervedude arengu jaoks pole tehtud midagi märkimisväärset ja seetõttu konteinerite veomahu kasvu osanud paremini ära kasutada Soome, Venemaa ja ka Leedu sadamad.

Kuna konteinervedude mahud pidevalt kasvavad, see avaldab mõju samuti ehitatavate konteinerlaevade suurusele. Väga väikeste konteinerlaevade arv väheneb ja suurte laevade asemele tulevad ülisuured laevad.

**Tabel 2. Konteinerlaevastiku hetkeseis ja planeeritava laevastiku trend, juuli 2007**

Laeva suurus (TEU)	Praegune laevastik		Planeeritav laevastik		Muutus protsenti
	Laevade arv	Suurus (Tuh. TEU)	Laevade arv	Suurus (Tuh. TEU)	
<500	438	136	13	3	2
500-999	752	549	155	128	23
1000-1499	611	722	170	202	28
1500-1999	486	826	120	207	25
2000-2499	302	692	21	46	7
2500-2999	348	947	137	362	38
3000-3999	317	1082	80	273	25
4000-4999	354	1533	217	944	61
5000-5999	239	1300	59	310	24
6000-6999	114	740	121	788	160
7000-7999	49	360	6	42	12
8000-8999	93	767	95	798	104
9000-9999	36	336	38	355	106
>100000	5	68	77	857	1260
Kokku	4144	10077	1309	5315	53

Allikas: Drewry Shipping Consultants, 2007

Laevastiku suuruse trende peab arvestama konteinervedude kavandamisel ja sadamate terminalide projekteerimisel. Näiteks Maersk võtab 2008.aastal kasutusele 8 konteinerlaeva, mille mahutavus on 13000 TEU. Selliseid konteinerlaevu saavad Põhjamere sadamatest teenindada hetkel Rotterdam, Bremerhaven, Southampton, tulevikus ka Wilhelmshaven.

### 3.1 Põhjamere sadamad.

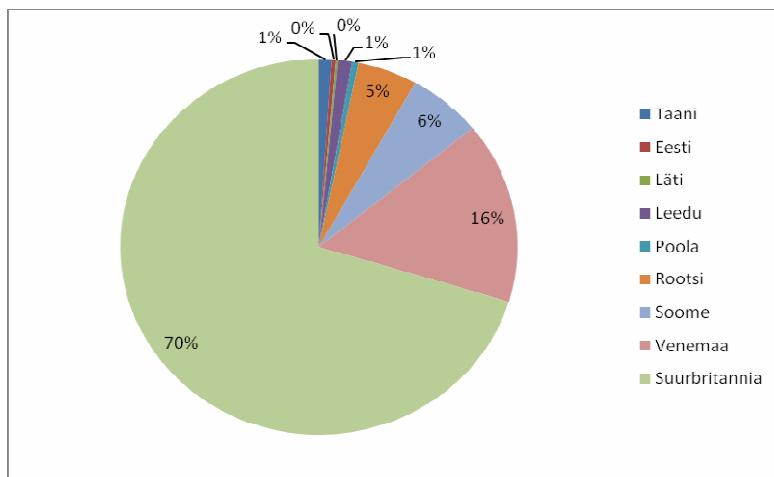
Globaalsed tarneahela skeemid Euroopa ja Aasia ning Ameerika vahel jäävad ka lähitulevikus muutmata. Käesoleva töö autorid ei näe võimalikuna „tuua“ Bremeni, Hamburgi või Antwerpeni sadamate äriidee ja kontseptsioon meie sadamatesse. Tõenäone äristrateegia peab tuginema Põhjamere suursadamate tagamaa teenindamisele fiidervedudena.

**Tabel 3. Euroopa suuremad konteinersadamad, 2007.aasta**

Euroopa Suuremad konteinersadamad (mln TEU)				
	2004	2005	2006	Kasv 2004/06
Rotterdam	8,292	9,288	9,690	16,9
Hamburg	7,003	8,088	8,862	26,5
Antwerpen	6,063	6,488	7,018	15,8
Bremen	3,469	3,735	4,450	28,3
Algaciras	2,937	3,180	3,255	10,8
Felixstowe	2,675	2,700	3,000	12,1
Gioia Tauro	3,261	3,161	2,900	-11,1
Valencia	2,145	2,410	2,600	21,2
Barcelona	1,916	2,071	2,318	21,0
Le Havre	2,150	2,058	2,121	-1,3
Genoa	1,629	1,625	1,657	1,7
Zeebruge	1,197	1,408	1,653	38,1
Southampton	1,441	1,375	1,500	4,1
Pireas	1,542	1,395	1,386	-10,1

Rotterdami sadama konteinerredude maht oli 2006.aastal 9 692 526 TEU-d, millest Euroopa suunal veeti 3 638 967 TEU-d, ehk 37,9 protsenti. Rotterdami jaoks on olulise tagamaana Venemaa sadamad.

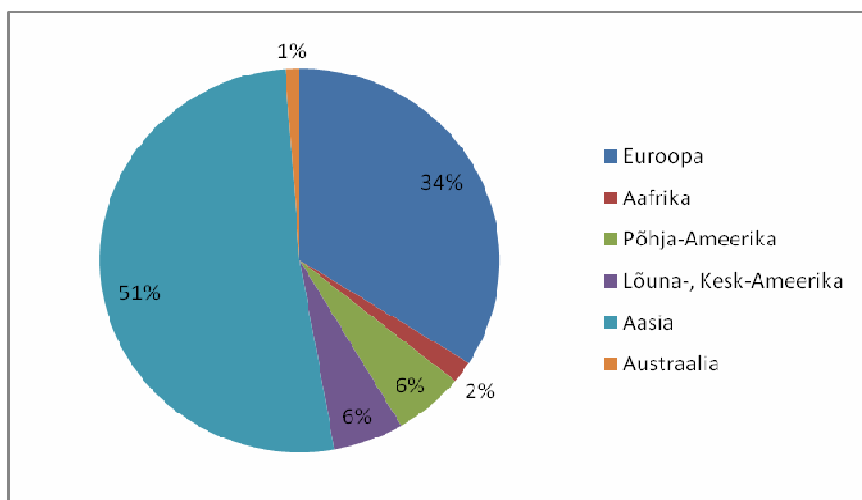
	TEU
Euroopa	3638967
sellest Taani	19624
Eesti	6303
Läti	3337
Leedu	22630
Poola	10012
Rootsi	94168
Soome	116556
Venemaa	301582
Suurbritannia	1358810



Joonis 6. Rotterdami sadama konteinervedude tagamaade osakaalud, protsenti, 2006

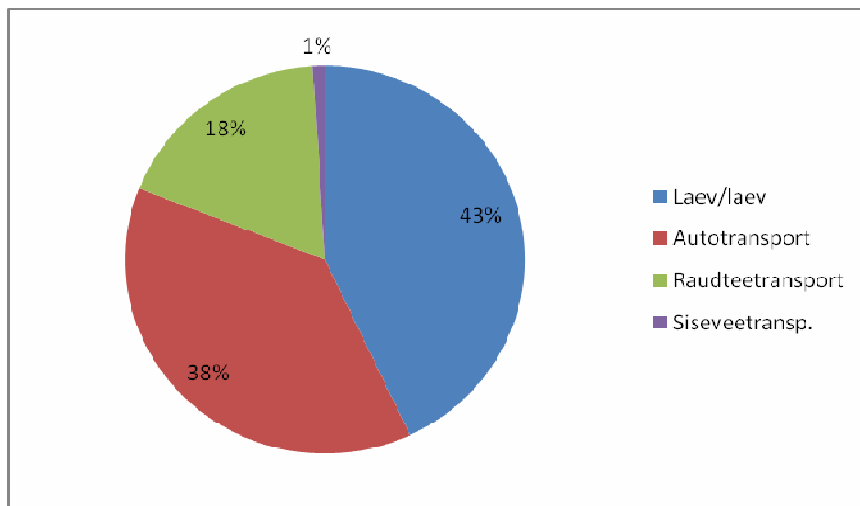
Allikas. Port of Rotterdam Authority, Marketing Information & Services

Hamburgi sadamas kasvas konteinervedude maht 2007.aastal 11,6 protsenti olles maailmas suuruselt kaheksas konteinersadam. 2007.aasta vedude maht oli 9,9 mln TEU-d ja kasv johtus kasvas eelkõige Aasia ja Ida Euroopa suunal. Hamburgi turuosa Põhjameri sadamate hulgas (Rotterdam, Antwerpen ja Bremen) suurenes 26 protsendini, 2006 aastal oli turuosa 22 protsenti. Prognoos 2008.aastaks on 10,8 mln TEU-d ja 2010 aastaks planeeritakse vedada läbi Hamburgi sadama 14 mln TEU-d. (Allikas <http://uk.reuters.com/article>; 15.02.2008)



Joonis 7. Hamburgi sadama konteinervedude turuosa regioonide lõikes, 2006

Jooniselt selgub Hamburgi sadama tegevusprofiil: ca 50% tegevusest toimub Euroopa suunal ja samapalju ka muude kontinentide suunas.



Joonis 8. Hamburgi sadama konteinervedude modaalsuse osakaalud , 2006

## 4. Eesti meretranspordi võimaluste, ohtude ja riskide analüüs

### 4.1. SWOT-analüüs

Sadamate ja sadamaoperaatorite kui transiitkaubanduse seisukohast ühe olulisima ja samaaegselt kõige kergemini haavatavama tegevusvaldkonna võimaluste määramise eelduseks on eelkõige põhjalik võimaluste ja ohtude analüüs. Seda on otstarbekas teostada SWOT-analüüsi meetodil.

#### Tugevad küljed:

- hea geograafiline asend (soodne asukoht Venemaa ja Euroopa suhtes),
- aasta läbi laevatatavad, suhteliselt jäävabad,
- vaba maa olemasolu rannikul, mis annab võimaluse superstruktuuri rajamiseks;
- kaasaegne superstruktuur, mille võimsused ületavad selle praegused vajadused,
- põhilised sadamad (Tallinn, Sillamäe) asuvad võrreldes konkurentidega (Läti, Leedu) kõige lähemal Venemaale,
- spetsialiseeritud kaide, terminalide olemasolu (teraviljaterminal, väetisteterminal ja söeterminal Muuga sadamas),
- sügavad sadamad ja sellest tulenev suurte laevade vastuvõtmise võimalus,
- sadamad on oma tehnilise varustatuse ja personali töökogemuste poolest universaalsed,
- raudtee olemasolu kõigis suursadamates,
- suured laoruumid ja ladustamisvõimalused, nende mitmekesisus,
- usaldatavad ja konteinervedude turul tuntud partnerid,
- transpordikoridorid ida- lääne ja põhja- lõuna suunal,
- Eesti-sisese konkurentsi tekkimine,
- pikaajaliste arengukavade olemasolu ja selliste teostamise reaalsed võimalused,
- vabatsoonide olemasolu,
- püüd keskkonnasõbralikkusele ja selle piisav tagamine,

#### Nõrgad küljed

- aeglane otsustamiskiirus, suutmatus reageerida arengu trendidele ja vaeginnovatsioon transiidis;
- ei rakendata küllaldasi meetmeid kallite ja töömahukate transiitkaupade toomiseks Eestisse,
- puudulik koostöö merendusala erialaliitude vahel,
- puudub ühtne integreeritud merenduspoliitika ja koostöö merendusala erialaliitude vahel;
- Eestis puudub logistika arengukava ning logistikaosakond Majandus-ja kommunikatsiooniministeriumis

- puudulik Vene - Eesti piiriületus, mis pärsib kaubavoogude kasvu,
- selgete ja omavahel kooskõlastatud erinevate transpordiliikide arengukavade puudumine,
- kasutamata võimalused olemasoleva infrastruktuuri efektiivseks töölerakendamiseks (Muuga viljaterminal),
- Riigiaktsiaseltside nõukogude liigne politiseeritus;
- selge ja pikaajalise investeerimispoliitika puudumine;

## **Ohud**

- terav konkurents naaberriikidega ja omavahelise koostöö puudumine,
- vedude kasvu pidurdumine, eelkõige Venemaa kaupade ümbersuunamise tõttu,
- kaubavood on üheliigilised ja nende käitlemiseks rajatud terminalid on liiga kitsalt spetsialiseeritud (Muuga söeterminal),
- keskkonnasaaste oht (vedelkütus, kivisüsi, väetised),
- kogu transiidiketi tööhõive sõltuvus kitsast kaupade nomenklatuurist,

## **Võimalused**

- koostöö arendamine merendusvaldkonna liitude, ettevõtete ja riiklike struktuuride vahel,
- Läänemere piirkonna teadvustamine potentsiaalsetele klientidele (Hiina, lääneriigid),
- infrastruktuuri arenguvõimaluste nõudlusele vastavuse hindamine,
- Eesti transiidipoliitika arengusuundade selge ja samaaegselt paindlik määramine,
- arvestades meretranspordi kasutuse soosimist Euroopa Liidu poolt, terve riigi transpordipoliitika mõningane ümbervaatamine,
- koostöövõimaluste teiste sadamatega ( sealhulgas ka konkurentidega), eelkõige ühise infosüsteemi arendamine,
- uute töömahukamate ja tulukamate kaubavoogude toomine Eestisse - elektroonika, tarbekaup, sõiduaudod,
- kaupadele lisandväärtuse andmine (rahvusvahelised ja kohalikud jaotuskeskused),
- Euroopa Liidu toetusfondide laiema ja parema kasutuse tagamine merendussektoris.

Kõik ülaltoodu kehtib põhimõtteliselt mitmetes küsimustes ka merendusala vahendus- ja teenindustegevuse suhtes, kuigi osa viimase valdkonna tegevusalasi on, võrreldes sadamate ja sadamaoperaatoritega, mõnevõrra paremas olukorras.

## 4.2 Eesti sadamaid läbiva transiitkaubanduse riskid

Käesolevas uuringus vaadeldakse riski kui võimalikku ohtu, tõenäosust, et teatavast ohutegurist tulenev kahju võib realiseeruda.

Et hinnata riske, tuleb algselt kõik sellised ohud, mis võivad takistada transiitkaubanduse arengut, potentsiaali ja eesmärgi saavutamist kindlaks määrata. Ükskõik kui selge, vajalik või ebavajalik võib ohutegur tunduda, tuleb nad kõik riskide arvestamisel arvesse võtta. Riskitegurite identifitseerimine peab olema kõikehõlmav ning haarama kõiki olulisi tegevusvaldkondi.

Riskide analüüsimisel ja hindamisel tuleb arvestada kõiki riske, kuna see, mis tundub esialgu kõige ebaolulisem, võib tegelikkuses kujuneda kõige takistavamaks teguriks. Et saada ülevaadet riskide mõjust ja ohust, on otstarbekas neid omavahel mingi süsteemi abil grupeerida:

**Kõrge riskitasemega riskid** - eksisteerivad riskid seavad ohtu eesmärkide saavutamise, vajalik oleks leida kiire lahendus nende riskide likvideerimiseks. Selle grupi riskid on põhiliselt need, mis on nn „pudelikaelad“ ja mis vajavad kiiret lahendust, et Eesti saaks pakkuda konkurentsi Läänemere teiste riikide kõrval.

Viimastel aastatel ja ka praegu on üheks suurimaks riskiks Eesti-Venemaa piiripunktide tegevus. Eesti on mere-äärne riik ja geograafiline asend on Eesti üks tähtsaim ressurs, perspektiivis võib kujuneda olulisemaks kui seda on mets või põlevkivi. Ühelt poolt ümbritsevad meid 300 miljonilise elanikkonnaga arenenud teised Euroopa Liidu liikmesriigid, teiselt poolt äraarvamatu käitumisega, kuid suurte tootmisvõimsustega ja tarbimisvajadusega Venemaa. Olulist tähtsust võib omada arenev superriik Hiina, milline on valmis uue potentsiaalse lähteriigi näol oma kaupu suunama läbi Eesti ja võimaldama neile lisandväärtuse andmist just Eestis. Kuid tuleb arvesse võtta, et kõik sellekohased läbirääkimised Eesti ja Hiina vahel on alles kavatsuste protokollide tasandil. Suure tõenäolisusega vaatleb Hiina selliste ettevõtmise võimalusi ja majanduslikku otstarbekust ka Eestiga konkureerivates riikides. Kuid kavatsuste realiseerimisel võivad takistuseks saada just äärmiselt ebarahuldavalt töötavad piiripunktid, seda eelkõige Venemaa poolel. Potentsiaalsed kliendid võivad suure tõenäolisusega otsustada konkurentide kasuks, kui viimaste piiripunktide läbilaskevõime on oluliselt parem (näiteks Soome).

Kolmanda riskina võiks mainida ebapiisavat koostööd riiklike struktuuride (ministeeriumid, riiklikud ametid) ja ametkondade vahel. Näiteks, juba ammu kavandatud transpordikomisjon on siiani moodustamata. Varasematel aastatel küllaltki edukalt tegutsenud valitsuse transiidikomisjon, millises osalesid üheaegselt riiklike asutuste, teadusorganisatsioonide ja kommertsettevõtete spetsialistid, on käesoleval ajal ametlikult likvideeritud.

Välja töötamata ja ametlikult vastu võtmata vähemalt Valitsuse, soovitatavalt aga isegi Riigikogu tasemel on nii riiklikud merenduspoliitika alused (merendusdoktriin) kui ka sadamate tegevuse alused (sadamate doktriin).

Kolmandaks suureks riskiks oleksid Eesti transiidivood. Vähe sellest, et nad on valdavalt ida - lääne suunalised, nad on ka peaaegu ühe-kahe (vedelkütus, kivisüsi) kaubaartikli põhised.

Ohu allikaks on ka kaubadoonor Venemaa, kes rakendab diskrimineerivaid raudteevedude tariife.

Olulise tähtsusega on infrastruktuuriga kaasnev risk ja seadusandlus. Näiteks, autotranspordi osas loob takistusi kehtestatud autorongide pikkuse piirang. Mereveondusele ei osuta riik omapoolset abi mitte mingil kujul.

**Keskmise riskitasemega riskid** on need, mis vaatlusmomendil ei kujuta küll erilist ohtu, kuid võivad kujuneda mingil hetkel kriitilisteks (näiteks keskkonna-alased riskid). Sadamate arengu tarbeks tehtavad süvendustööd mõjutavad merekeskkonna floorale ja faunale. Muuga sadama söeterminal tekitab kahju tolmu näol.

Riski keskkonnale ja isegi inimestele kujutab endast Paljassaare sadamast läbi kesklinna kulgev raudteeühendus, mille kaudu veetakse (veeti) ohtlikke veoseid (vedelkütus, nitraatväetised).

**Välised riskid on** sellised, milliseid Eesti ei saa otseselt mõjutada:

- majanduslik-poliitilised – maailmaturg väliskaubanduse ja transporditeenuste valdkonnas, Venemaa poliitika ja majandussektorite areng, Euroopa Liidu poliitika ja tema arengutrendid,
- konkurentriikidest tulenevad riskid - infrastruktuuri areng, suhted kauba doonorriikidega, transiitkaubanduse toetuste õiguslik reguleerimine
- keskkonnaalased riskid – lisaks eelpool öeldule veel vääramatut jõu tõttu, reostus mitte Eestit läbiva transiidi poolt (laevad)

Eestit läbivate transiitkaupade voogude vähenemine tingib omakorda sadamaid külastatavate laevade arvu ja üksikutel juhtudel ka selliste kandevõime vähenemise. Seetõttu on rõhuv enamus riske ja ettevõtmisi selliste vältimiseks sadama ja sadamaoperaatorite, aga ka vahendus- ja teenindussfääri jaoks analoogilised.

### **4.3 Võimalikud meetmed, sh. kompenseerivad tegevused ja nende rakendamise etapid**

**Riiklike meetmete** all on mõeldud eelkõige Venemaaga poliitiliste suhete parandamist (seda loomulikult vastuvõetavates piirides ja Euroopa Liidu ühise poliitika rakendamisega), majandus-poliitilist ja seadusandlikku riigipoolset abi kommertsettevõtlastele. Reeglina ei pea riik osutama kommertsettevõtetele, välja arvatud kaupade merevedudeks vajaliku laevastiku abistamine, otsest materiaalselt abi. Ka veonduvaldkonnas seisneb toetus põhiliselt õigusregulatsioonide korrastamises ja nende viimises konkureerivate riikidega vähemalt võrdsele tasemele.

**Kompenseerivate tegevuste** all on mõeldud ettevõtete enda poolt, oma jõudude ja rahaliste vahendite arvel teostatavaid tegevusi transiitkaubanduse mahtude vähenemisest tulenevate kahjude likvideerimiseks või minimeerimiseks. Samaaegselt ei saa selliseid tegevusi vastandada riiklikele ettevõtmistele, vaid need peavad olema tihedas omavahelises seoses. Riigi roll seisneb eelkõige kommertsettevõtetele õiguslike ja majanduslike eelduste loomises, kommertsettevõtete kohustuseks jääks loodud tingimuste paindlik kasutamine konkreetsete ettevõtete tingimustes.

### **4.4 Meretranspordi tegevus tervikuna**

Eesti transiitkaubanduse põhiliseks töösuunaks on, nagu uuringu esimesed osas oli juba detailsemalt näidatud, ida-lääne (lääne-ida) suunaline tegevus. Domineerivaks sellest on omakorda ekspordisuunaline transiit (ida-lääne). Sellesuunaliste transiitvedude mahu olulist ja suures osas taastamatut vähenemist asendada põhja-lõuna (lõuna-põhja) suunalise transiitkaubandusega ning Eesti enda ekspordi-impordiga võimalik ei ole. Riigisiselt liikuvad kaubavood on liiga väikesed selleks, et siin piisavalt rakendada meretransporti.

Viimase 10 aastaga on merevedude maht tonnides vähenenud ca 5 korda, veosekäive (tonnmiilides) aga veelgi rohkem – ca 15 korda.

Ülaltoodu tähendab esmajärjekorras sadamate ja sadamaoperaatorite, aga ka väljaspool sadamate territooriumit asuvate laonduettevõtete praeguse põhitegevuse töömahtude vältimatut vähenemist.

Transiitvedude vähenemine tähendab väiksemaid või suuremaid kaotusi ka merendusala vahendus- ja teenindussfääri ettevõtetele.

Võimalusi kõikide eelpool loetletud ettevõtete põhitegevuse mahtude vähenemisest tingitud kaotuste korvamiseks, vaadeldakse detailsemalt konkreetsete tegevusalade lõikes.

**Mereveendus on nii meretranspordi kui ka kompleksse transpordi- ja logistikasüsteemi kõige paindlikum ja mobiilsem osa.** Mereveod ja laevastiku töö on, välja arvatud mingi konkreetse tööregiooni jaoks ehitatud laevad, suhteliselt vähe seotud mingi konkreetse regiooniga. Sõltuvalt prahituru olukorrast võib rõhuv enamus laevu vähem või rohkem perioodilisemalt liikuda kohtadesse, kus leidub neile sobivaid ja paremaid töötingimusi (piisavas koguses laevatüübile sobivat kaupa, kõrgemad prahihinnad jne.).

Olemasolev (loe: säilinud) Eesti kaubalaevastik ei ole ei oma kandevõimelt ei laevade spetsialiseerumise poolest orienteeritud põhiliste transiidivoogude teenindamisele ega sõltu seetõttu Venemaa kaubadoonoritest. Siit võiks teha järelduse, et Eesti kaubalaevastiku arengut tuleks, nagu teeb seda enamik naaberriike, riiklikul tasemel igati toetada. Mõnevõrra raskendab töö leidmist rahvusvahelistel kaubavedudel laevade piiratud suurus, mis paneb omapoolsed piirangud laevade tööregioonidele.

Selleks oleks vaja lähiajal (eelseisvad 1 – 2 aastat) teostada põhjalik uuring, milles selgitaks välja:

- reisilaevade ja merematkelaevade soetamine ja töölerakendamine
- Eesti kaubalaevastiku drastilise vähenemise põhjused
- milline on praegune olukord ja arengutendentsid naaberriikides
- kaubalaevastiku taastamise otstarbekus ja suunad
- üldised võimalused ja konkreetsete meetmed kaubalaevastiku taastamiseks

Eesti merenduse arengut nii lähiajal kui ka keskpikas perspektiivis (4 – 5 või rohkem aastat) toetaksid riiklikult järgmised tegevussuunad:

- vaba ettevõtluse arendamine ja koordineerimine transpordisektoris arvestades transpordituru erisusi,
- transpordi infrastruktuuri ehitamise, korrashoiu ja arengu riikliku toetamise süsteemi väljaarendamine,
- erasektori (mitte ainult transpordi-) laialdasem kaasamine transpordi veondust toetava infrastruktuuri (näiteks laevaehitus ja –remont) rajamiseks.

Riiklikul tasemel oleksid rahvusvahelise mereveonduse (nii lasti- kui ka reisijateveoks) taastamiseks ja arendamiseks vajalikud meetmed (programmid, õigusaktid). Eelkõige tuleks Eestis aga juba praegu Euroopa Liidus lubatud ja soovitatavaid meetmeid.

Euroopa Liidu liikmesriikidel on lubatud rakendada toetussüsteeme (*Euroopa Liidu juhtnõõrid, Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport*), et soodustada rahvusliku laevanduse arengut. Riikidevahelise kõlvatu konkurentsi vältimiseks on Euroopa Komisjon kehtestanud riigi toetuse piirmäärad – üldine toetus laevandusele ei tohi ületada maksude ja sotsiaalmaksete kogusummat, mis kogutakse ettevõtelt laevandusega seotud tegevuse eest ja meremeestelt. Seega oleks Euroopa Liidu poolt lubatud toetuste piirmääraks maksude kogusumma.

Meetmed, mida Euroopa Liidu liikmesriigid kasutavad oma rahvusliku kaubalaevastiku ja meremeeste toetuseks, kannavad kaht ühist joont:

- laevaomanike maksustamisreeglid on suunatud sellele, et soodustada investeringuid laevadesse, meremeeste tööjõukulud on vähendatud kas tulu- või sotsiaalmaksu annulleerimise või hüvitamise teel või lubatakse palgata oma tingimustel välismaist tööjõudu
- Euroopa Liidu liikmesmaad, mis omavad autonoomseid piirkondi (Prantsusmaa, Inglismaa, Holland, Soome jne.) moodustavad laevade eriregistreid, mis võimaldavad maksta väiksemaid makse ja palgata välismaist tööjõudu

Mõningaid näiteid Eesti olulisematest konkurentidest-naaberriikidest:

- Leedus kehtestati alates 2004. aastast meremeeste tulumaks 0-määraga, välislippude all sõitvate meremeeste tulumaksu vähendati 20-lt 15%-ni. Sotsiaalmaksu tasub tööandja 31% Leedu keskmisest kuutöötasust, töötaja maksab 3% brutotöötasult.
- Lätis on alates juba 2001. aastase meremeeste poolt tasutava tulumaksu määr 25% miinimumpalgalt, laevaomanikud maksavad meremehe eest sotsiaalmaksu 25,09% riigis kehtestatud miinimumpalgalt.

Kokkuvõtvalt: Eesti on üks väheseid riike Euroopas, kus rahvuslikku merendust riigi poolt ei toetata. Kuna tööjõukulud Eestis kasvavad kiiremini kui teistes riikides, kasvab vahe teiste riikidega veelgi.

Eesti merendusala õigusaktid: Need vajavad kompleksset ülevaatamist vajavad kehtivad Eesti merendusala õigusaktid, neis on vajalikud muudatused ja täiendused. Eelkõige puudutab see Justiitsministeeriumi poolt koostatud ja erialaspetsialistide seisukohti täielikult ignoreerides „läbisurunud“ Kaubandusliku meresõidu seadust, mis sisaldab olulisi ja vaieldamatuid puuduseid.

Ülevaatamist vajab ka kehtiv Eesti maksupoliitika, eluliselt vajalik on analoogiliselt naaberriikidele välja töötada maksusoodustuste süsteem

#### **4.5 Sadamad ja sadamaoperaatorid**

Transiitvedude mahtude vähenemine mõjutab sadamate ja sadamaoperaatorite olukorda kõige suuremal määral. Esiteks, sadamad, millised olid varem traditsiooniliselt orienteeritud transiitkaubanduse teenindamisele, kaotavad suure osa oma tulubaasist. Teiseks, tekkivad tõsised probleemid alustatud infrastruktuuri objektide rajamise lõpetamisega.

Võimalikeks kompensatsioonimeetoditeks (nii lähiajal kui ka kaugemas perspektiivis) oleksid.

- vaadelda võimalusi nii riigile kuuluvate kui ka eraomandis olevate sadamate infrastruktuuri objektide kasutuseleandmiseks kaubadoonoritele (Venemaa, Hiina)

- vaadelda võimalusi sadamate hoiustamisvõimaluste rendileandmiseks teistele tootmis- ja muudele ettevõtetele
- kaaluda võimalusi riiklike sadamate laokomplekside kasutuselevõtuks (ümberprofileerimiseks) sadamate endi poolt korraldatavaks tootmistegevuseks
- arendada Eesti sadamate vahelist konkureerimist nii transiitkaupade kui ka Eesti enda eksport-importkaupade, mis tingiks sadamateenuste kvaliteedi paranemist ja nende hindade optimeerimist
- hoida sadamateenuste hinnapoliitika, kuna sellest sõltuvad laevaomanike ja tulenevalt ka kaubaomanike kulud, pideva ja paindliku kontrolli all
- kuna Eesti on raudteevedude osas sisuliselt „tupikjaamaks“, siis on tühjade vagunite saamine äärmiselt raske. Seepärast tuleks teha kõikvõimalik Venemaa ekspordisuunalise transiitkaubanduse kasvõi osaliseks taastamiseks

#### **4.6 Vahendus- ja teenindustegevus**

Vahendus- ja teenindussfääri ettevõtete olukord seoses transiitkaubanduse ja sellest tuleneva laevadele ja kaupadele osutatavate teenuste mahu vähenemisega on põhiliselt analoogiline sadamate ja sadamaoperaatoritega. Kõige enam mõjutab olukord laevade agenteerimisega tegelevaid ettevõtteid, kuna selliste töö sõltub praktiliselt 100-protsendiliselt sadamaid külastavate laevade arvust, suurusest ja spetsialiseerumisest. Ettevõtteid, milliste tegevus on põhiliselt orienteeritud laevade prahtimisele (brokerid) ja kaupade ekspedeerimisele (ekspedeerimisfirmad), on tänu oma väiksemale seotusele (ainult mõnevõrra!) Eesti transiitkaubandusega vähem mõjutatavad praegusest olukorrast.

Võimalike kompenseerivate tegevustena võiks vaadelda järgmisi:

- arendada transpordi (mitte ainult meretranspordi) kompleksset teenindamist ja teostamist – maanteevedude korraldamine, enda laomajanduse (eelkõige jaotuskeskuste) arendamine
- leida võimalusi praegu suurearvuliste väikeste vahendus- ja teenindustegevuste tegevuse koostööks või isegi ühinemiseks

#### **Agenteerimisfirmad**

- ümberorienteerumine reisi- ja merematkelaevade teenindamisele
- suundumine (võimaluste piires) mitte ainult Eesti transiitkaubandusega seotud tegevustesse (ekspedeerimine, kaupade broneerimine ja laevade prahtimise vahendamine rahvusvahelisteks vedudeks
- teiste transpordiliikide, millised käesoleval ajal kasutavad agenteerimisfirmade teenuseid äärmiselt piiratult, teenindamine (vt. Lääne-Euroopa, näiteks, Belgia agenteerimisfirmade sellekohaseid kogemusi)
- liiniagendi teenuste osutamine Eesti ja välisriikide laevafirmadele

- jätkata oma naaberriikides (Venemaa, Läti ja Leedu) asuvate filiaalide tegevuse laiendamist

### **Brokerifirmad**

- tegevuse ümberorienteerimine välisriikide sadamate vaheliste kaubavedude teenindamisele suunatud tegevustele. Selline tegevus on iseloomulik paljudele rahvusvaheliselt tunnustatud brokerifirmadele, Eesti brokerifirmadel sellekohased kogemused praktiliselt puuduvad
- oma töötajate koolitamine rahvusvaheliselt tunnustatud koolitusfirmade (näiteks, Institute of Chartered Shipbrokers, Inglismaa) juures

### **Ekspedeerimisfirmad**

- oma tegevusampluaa laiendamine - üleminek rahvusvahelisele brokeritegevusele, autovedude ja laomajanduse arendamine (kas iseseisvalt või koostöös sellealaste spetsialiseeritud firmadega)
- rahvusvaheliste broneerimisteenuste osutamine kaupade veol välisriikide sadamate vahel (Cross trade). Käesoleval ajal on sellisele tegevusele spetsialiseerunud mitmed firmad (sisuliselt siiski välisfirmade esindused, kus kogu tööjõud on Eestist) – näiteks American president Line, Mediterranean Shipping Company
- liiniagendi teenuste osutamine Eesti ja välisriikide laevafirmadele (analoogiliselt agenteerimisfirmadega)
- arendada, analoogiliselt agenteerimistegevusega, oma filiaalide ja esinduste asutamist või olemasolevate tegevuse laiendamist naaberriikides (Venemaa, Läti, Leedu)

## **4.7 Tallinna sadama meretranspordioperaatorid ja veosuunad**

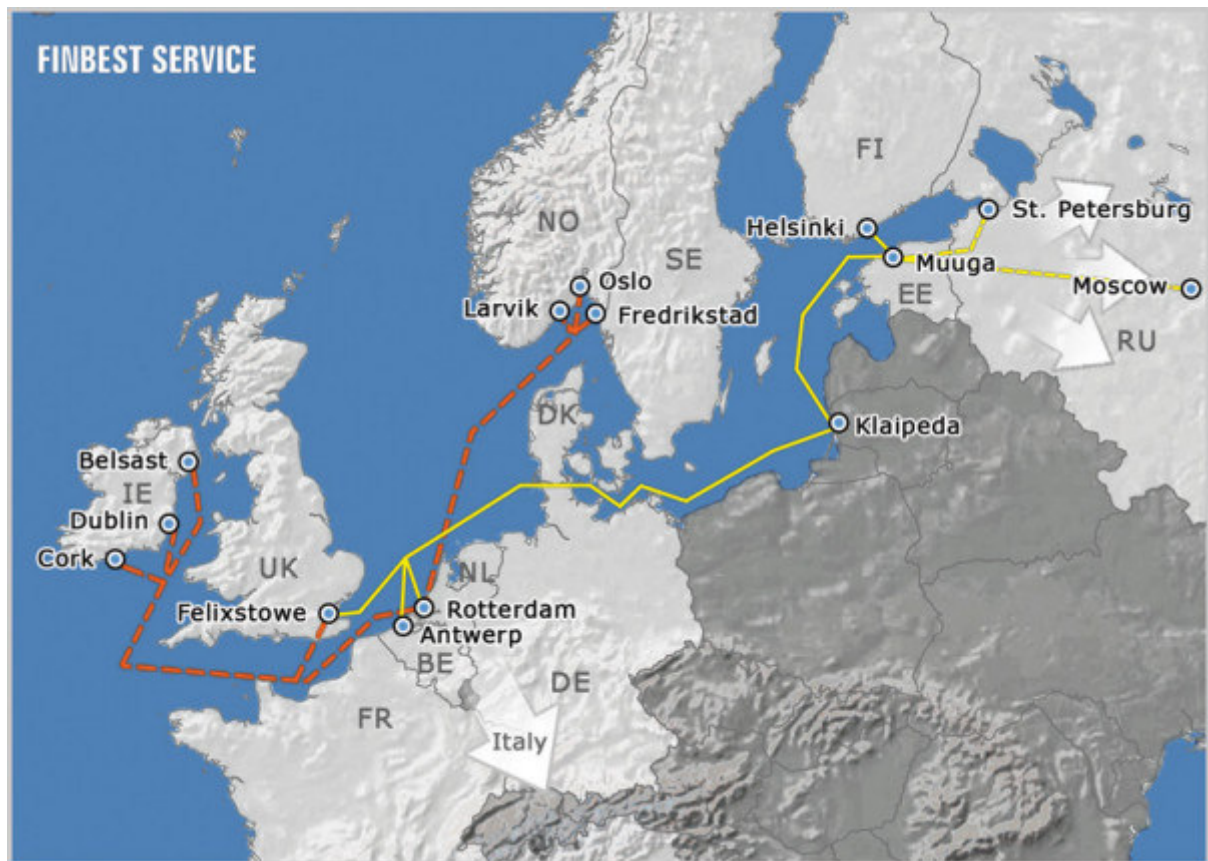
Antud materjal annab ülevaate transpordiühendustest Tallinna sadama ja muude sadamate vahel, analoogsed veosuunad on ka Eesti teiste sadamate vahel.

Tschudi Lines Baltic Sea AS kasutab liinivedudel Hamburgi ja Muuga sadama vahel 4 laeva. Tallinna Hamburgi ja Antwerpeni- Muuga –Helsingi vahel, Felixstowe, Aarhuse ja Rotterdami vaheline laeväihendus toimub kaks korda nädalas. Laevad mahutavad 3990 m<sup>3</sup> (266 TEU kuni 15100 m<sup>3</sup> (519 TEU)).

**Tabel 4. AS Tschudi Lines Baltic Sea AS laevade andmed**

Laevad	Sõsarlaevad	Dwt (mt)	IMO number	Ehitusaasta	Mahtuvus
<b>SAKALA</b>		12,126	9065687	1995	15,100 m <sup>3</sup> (grain) or 519 TEU
	<b>HARJUMAA</b>	12,126	9065699	1999	15,100 m <sup>3</sup> (grain) or 519 TEU
<b>VERGI</b>		5,850	9005326	1991	6,650 m <sup>3</sup> or 438 TEU
<b>MUUGA</b>		3,200	9103738	1995	3,990 m <sup>3</sup> or 266 TEU
	<b>VIRTUSU</b>	3,200	9103740	1995	3,990 m <sup>3</sup> or 266 TEU
	<b>DIRHAMI</b>	3,200	9103805	1996	3,990 m <sup>3</sup> or 266 TEU
	<b>KALANA</b>	3,200	9103788	1996	3,990 m <sup>3</sup> or 266 TEU
	<b>KURKSE</b>	3,200	9103790	1997	3,990 m <sup>3</sup> or 266 TEU

Allikas Tschudi Lines Baltic Sea AS´



Joonis 9. Konteinerliinide veoskeemid

Paldiski Põhjasadamas avati 2007.aastal uus kahesuunaline konteinervedude transpordikoridor Gävle-Paldiski-Moskva. Nädalas plaanitakse Venemaale saata 300-400 konteineritait valdavalt Põhja-Skandinaaviast saabuvat kaupa. Tegemist on esimese etapiga projektist, mille eesmärgiks on tulevikus pikendada transpordikoridori Hiinani.

Konteinerliin rajati Paldiski Põhjasadama ja Gävle sadama koostöös. Rootsi ja Eesti vahel veetakse kaubad meretsi, Eestist edasi Moskvasse raudteed mööda. Laevavedusid opereerib rootsi firma GP Line AB laevaga m/v Barbara. Laev saabub Paldiskisse teisipäeviti ja reedeti ning väljub kolmapäeviti ja laupäeviti. Paldiskist Moskvasse hakkab iga päev väljuma ja tagasi tulema üks konteinerrong. Rongivedu korraldab Vene transpordifirma Eurosib, kes Eesti piires kasutab veofirma nii Eesti Raudteed kui Spacecomi. Paldiski Põhjasadama juhi Robert Antropovi sõnul on konteinerliini peamiseks klientideks Rootsi tööstus- ja kaubandusettevõtted, samuti on see uus võimalus Eesti firmadele kaupade veoks nii Rootsi kui Venemaa suunal. Esiolgu liiguvad kaupadega konteinerid Moskvasse ja tulevad sealt tagasi tühjadena ([www.portofpaldiski.ee](http://www.portofpaldiski.ee)). Gävle konteinerterminal (eraterminal) rajati 2006.aastal ja aastaseks käitlemismahuks on kavandatud 115000 TEU.

**Tabel 5. Tallinna sadama konteinerredude operaatorid ja veosuunad**

Operator:		Route:	Arrival:	Agent:
APL		Muuga - St.-Peterburg - Rotterdam - Zeebrugge - Muuga	Wed	Approve OÜ
CMA CGM		Muuga - Helsinki - Hamburg - Muuga	Tue	Nurminen Maritime Estonia AS
MSC		Muuga - Antwerpen - Riia - Helsinki - Kotka - Muuga	Mon, Thu	MSC Estonia
Team Lines		Muuga - Bremerhaven - Hamburg - Muuga	Thu	Nurminen Maritime Estonia AS
Team Lines		Muuga-Helsinki-Hamburg-Muuga	Tue	Nurminen Maritime Estonia AS
TECO Finbest	Line-	Muuga - Helsinki - Antwerpen - Rotterdam - Helsinki - Muuga	Wed	Tschudi Logistics AS
TECO Finbest	Line-	Muuga - Aarhus - Antwerpen - Felixstowe - Rotterdam - Helsinki - Muuga	Sat	Tschudi Logistics AS
TECO Germany	Line-	Muuga - Bremerhaven - Hamburg - Muuga	Tue	Tschudi Logistics AS
Unifeeder Container Service		Muuga - Bremerhaven - Hamburg - Helsinki - Muuga	Wed, Sat	Pirita Marine OÜ

## RO - RO liinid Tallinna sadamas

Operator:	Route:	Arrival:	Agent:
Baltic Scandinavian Lines	Paldiski - Kappelskär - Paldiski	Mon, Tue, Wed, Thu, Fri, Sat, Sun	Baltic Scandinavian Lines AS
Eckerö Line	Old City Harbour - Helsinki - Old City Harbour	Mon, Tue, Wed, Thu, Fri, Sat, Sun	Eckerö Line AB OY Eesti filiaal
Mann Lines	Paldiski - Turku - Bremerhaven - Harwich - Cuxhaven - Paldiski	Thu	CF&S Estonia AS
Mann Lines	Vlissingen (Flushing) - Paldiski - Haraholmen	Mon	CF&S Estonia AS
Mann Lines	Hull- Vlissingen - Bremerhaven- Paldiski- Kotka	3 time's per month	CF&S Estonia AS
Scanrapid Eesti	Paldiski - Hanko - Uusikaupunki - Emden - Grimsby - Zeebrugge - Malmö - Paldiski	Mon, Fri	Esteve Terminal AS
Scanrapid Eesti	Paldiski - St.Petersburg - UK - Zeebrugge - Bremerhaven - Malmö - Hanko - Paldiski	Wed, Thu	Esteve Terminal AS
Tallink	Paldiski - Kappelskär - Paldiski	Mon, Tue, Wed, Thu, Fri, Sat, Sun	Tallink Grupp AS
Tallink	Old City Harbour - Helsinki - Old City Harbour	Mon, Tue, Wed, Thu, Fri, Sat	Tallink Grupp AS
Transfennica	Paldiski - Hanko - Paldiski	Tue, Thu, Fri	Transfennica AS
Transfennica	Paldiski - Lübeck - Antwerpen - Tilbury - Paldiski	Tue, Thu, Fri, Sun	Transfennica AS

Allikas. AS Tallinna Sadam

## 5. Intervjuude analüüs

Logistika ja tarneahela juhtimise sh transiiditeemade uurimisel on kasutatud nii kvantitatiivseid kui ka kvalitatiivseid meetodeid. Käesolevas töös peeti autorite poolt õigemaks kasutada kvalitatiivset meetodit, sest selline lähenemine võimaldab Eesti transiidi probleeme uurida protsessis osalejate arusaamade kaudu.

Kvalitatiivne uurimismeetod võimaldab:

- läbi intervjuude saadakse tihedam side tegelikkusega;
- selgub paremini transiidiäri subjektide arusaamad ;
- otsene kirjeldus tagab objektiivsema informatsiooni.

Metodoloogilisest aspekti silmas pidades kasutasime selles uuringus nii dokumentide analüüsi kui ja personaalseid intervjuusid . Saades informatsiooni ja kaardistades transiidiga tegelevate ettevõtete, selle valdkonna spetsialistide, konsultantide ja avaliku võimu esindajate arusaamad, saab välja tuua tekkinud olukorra üldistuse ja töötada välja stsenaariumind olukorra parandamiseks. Töö autorite arvates on need soovitusel nii äri ja ka avaliku sektori otsustajatele. Käesoleva osa eesmärgiks pole nn „õigete“ transiidiäri ettepanekute väljatöötamine, olulisem on välja töötada senini toimunud transiitvedude paradigmale alternatiivsed suunad, sest transiidiäri osapoolte majanduspoliitiline olukorda ja eelistused on muutunud.

Valimi tekitamisel arvestasime meie töögrupi liikmete ja ekspertide soovitusi, mille tulemusel valisime välja kokku 25 transiidivaldkonna ettevõtte, institutsiooni esindajat. Intervjuud oli nõus tegema 20 ettevõtte.

Üheks respondentide valiku kriteeriumiks oli transpordiliikide esindatus valimis (mere-, raudtee-ja autotransport) ja ekspertide, spetsialistide kompetentsus. Intervjuudes osalesid allpool toodud ettevõtete ja institutsioonide tippjuhid. Intervjuude küsimused on toodud käesoleva uuringu lisas.

Intervjuude fookusteemad:

- lühihinnang 2007.aasta transiitvedude dünaamikale, milline on Teie hinnang transiitvedude hetkeseisule?
- milliseks kujuneb Teie arvates Eesti transiitvedude tulevik aastatel 2008-2010-proгноos ja arengutrendid ?
- milline peaks olema Eesti riigi roll transiidi- ja logistikategevuste arendamisel ? Nimetage 3-5 tegevust, mida ootaksite riigilt?
- millised on Teie ootused transiitvedude arengule arvestades Venemaa transpordipoliitikat? Nimetage 3-5 Venemaa poolset suundumust, faktorit, mis Teie arvates mõjutab transiitvedusid läbi Eesti?
- palun kirjeldage Eesti transiidiäri võimalikke stsenaariume ja nende kaasmõju! Mida peaksime tegema ja mida vältima?

**Tabel 6. Ettevõtete, institutsioonide loetelu**

Jrk	Ettevõte, institutsioon	Tegevusala	Intervjueeritav
1	Transiidikeskuse AS (kontsern)	transiitkaubandusteenuste pakkumine, kuhu kuulub kuus tütarfirmat	E.Laidvee
2	GreenCarrier OÜ	GreenCarrier on logistikafirma sh konteinervedude ekspedeerimine	ei soovi avaldada
3	Corvus Grupp Transport	ekspedeerimine, transporditeenused	R.Koovit
4	Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerium	valitsusasutus	H.Vaher
5	Net Shipping OÜ	laevaveod	P.Jerenkova
6	APL Agencies Estonia OÜ	agenteerimine	A.Kaarma
7	CF&S Estonia AS	merevedude agenteerimine	A.Ratas
8	Team Lines	Konteinerite liiniveooperaator	T.Lohk
9	Starline	meretransport	M. Zhigalin
10	Redlink	stividoriteenused, ladustamine	M. Gornostajev
11	AS Eesti Raudtee	raudtee kaubaveoteenuse ja sellega seotud lisateenuste osutamine	A.Kalamees
12	Transestonia OÜ	Eesti logistika ja transiidi edendamise agentuur	I.Paul
13	Alexela Sillamäe AS	naftasaaduste, hoiustamine ja transiidi korraldamine.	ei soovi avaldada
14	ERAA – Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon	Rahvusvahelisi autovedajaid esindav organisatsioon	E.Perolainen, L.Lusti,
15	Tiit Vähi- ettevõtja		ei soovi avaldada
16	Chr.Jensen Eesti AS	transporditeenused, agenteerimis teenused	ei soovi avaldada
17	Estmarine	transiitveod	M. Smirnov
18	AS Lajos	maanteetransport	E.Vallbaum, L.Pärna
19	MSC Eesti	konteinerveod, meretransport	R.Ohno
20	Raivo Vare	transiidi ekspert	

Kokkuvõtte tippjuhtide intervjuudest.

**Lühihinnang 2007.aasta transiidivedude dünaamikale, milline on Teie hinnang transiitvedude hetkeseisule?**

- Raudtee ja meretranspordi transiitvedude maht (masskaubad) vähenes läbi Eesti ca 40 %, kuna Venemaa suunas majanduspoliitiliste meetmetega kaubaveod peamiselt oma sadamatesse, osaliselt ka naaberriikide sadamatesse. Lisaks Venemaa transiidile vähenes ka Kesk-Aasiast tulev transiit.
- Autotranspordiga veetav transiit jäi võrreldes 2006.aastaga samale tasemele, kuid raskem oli saada veolubasid, toimus piiriületuste sihiteadlik aeglustamine. Autovedude toimimist mõjutas vähem poliitiline olukord. Edaspidi oodatakse , et

Eesti erinevad valitsusasustused ja liidud teeks enam koostööd autovedajate konkurentsivõime säilitamiseks.

- Konteinerivedude transiit vähenes võrreldes 2006.aastaga ca 20 % seoses Eest-Vene aeglase piiriületusega, kuna muudes veoahelates liikusid konteinerid kiiremini. Praegune trend Moskva suunas näitab konteinerivedude veohindade kasvu, lähikonkurendid on Riia, Kotka ja Hanko. Konteinerite tagasisaamine Eesti sadamatesse on küllalt raske, tühja konteineri tagasiveohind lisandub veohinnale juurde.
- On toimunud mõningane nõudluse suurenemine Lääne-Ida suunalisele valmistoodete transiitvedudel, paremaks teenindamiseks on vaja paremat tarnehala infrastruktuuri ja piiriületuse probleemide kiiret lahendamist.
- Konteinerivedude arendamise uus strateegia Eestis (Hiina suund) on vastuoluline ja puudub valitsuse poolne aktsepteerimine. Selge küsimuse formuleerimise ja lahenduste väljapakkumise asemel toimub vastandlike seisukohtade võimendamise meedias, konstruktiivseid lahendeid pole.

### **Milliseks kujuneb Teie arvates Eesti transiitvedude tulevik aastatel 2008-2010: prognoos ja arengutrendid ?**

- Transiitvedude tulevik sõltub makromajanduse olukorrast, samuti Eesti ja Venemaa poliitilistest suhetest. Eduka transiidipoliitika aluseks saab tulevikus olla konstruktiivne välispoliitika – seda masskaupade kui ka konteinerkaupade (tarbekaupade) veol, seda ka lääne-idasuunalisele vedude edendamisel
- Senini domineerinud kaubagruppide transiit jääb praeguse tasemini või väheneb veelgi tulevikus veelgi. Mõne kaubagrupi (toorme) keskne transiidi domineerimise etapp on möödunud seoses Venemaa oma sadamate väljaehitamisega. Venemaalt suunduva transiidi transpordipoliitilisi ja muid diskrimineerivaid piiranguid (raudteetariifid, tolli töötamise suvatahe, ebasoovitavate ettevõtete nimekirjade tekitamine jm) loodetavasti aitab vähendada Venemaa liitumine WTO –ga.
- Transiitvedude funktsionaalse tasandi põhiprobleem on piiriületuses ja raudteeühendus Venemaa poolel, sh ka terminalide. Mida kauem piiriületuste probleem kestab, seda tõenäolisemalt kerkib konteinerite veol uueks probleemiks hinnabarjäär, sest konkureerivatel koridoridel on vedu kiirem ja odavam (mastaabiefekt).
- Uus tagasilöökk üldkauba ja konteinerite veol võib tulla 2009/2010 aastal, kui Ust-Lugas valmivad uued RO/RO ja masuuditerminal ning ka konteinerite ja multifunktsionaalne üldkauba terminalid.
- Eestil on oht kaotada veel ca 5 mln tonni masuudi transiiti, mille asemele võib tulla ca 2 mln tonni heledaid vedelkütuseid. Sõe ja keemiakaupade vedu oleneb Venemaa oma sadamate teenuse kvaliteedist ja Soome lahe jääoludest

- Eesti uueks väljakutseks võib kujuneda vedelgaasivedu, mis nõuab aga uute gaasivedeldusterminalide ehitamist.
- Vähenenud kaubavood sunnivad transiidiettevõtteid orienteeruma muudesse regioonidesse ja selle protsessi kaasmõjaks on vähenev konkurents ning veohinna ja teenuse kvaliteedi ebasoovitavad nihked.
- Tunnustada tuleb Eesti raudtee suundumust hankida juurde konteinervedude vaguneid ja seetõttu mõned ettevõtted ennustavad 10-15 % konteinerite veo kasvu Venemaa suunal.
- Mõningaseks läbimurdeks oleks ka kaupade elektroonne deklareerimine piiril, Soomes peaks see käivituma 2009.aastal.
- Transiidirengut mõjutab positiivselt Koidula piiri jaama valmimine ja Venemaa plaan rajada Moskvasse uusi raudteekonteiner terminale. Oluline on Narva piiriületuse infrastruktuuri kompleksne väljaehitus.

**Milline peaks olema Eesti riigi roll transiidi- ja logistikategevuste arendamisel ? Nimetage 3-5 tegevust, mida ootaksite riigilt?**

- Eesti pikaajalise logistikastrateegia väljatöötamine, mille osadeks oleks transpordi- ja transiidipoliitika. Rohkem tähelepanu tuleb pöörata EL transpordistrateegia arengusuundadele ja tarneahela tegevuste innovatsioonile.
- Eesti ja Venemaa piirileppe jõustumine, seejärel kooskõlastada ja alla kirjutada Eesti ja Venemaa lihtsustatud piiriületusprotseduurid, rohkem tuleb tegeleda partnerite leidmisega ja vähem vaenlaste otsimisega.
- Ida-Lääne suunalistel transiitvedude edendamisel oodatakse riigilt poliitiliste erimeelsuste vähendamist ja infrastruktuuri arendavate otsuste tegemist.
- Eesti kui transiitmaa turunduspoliitika peaks olema tõhusam.
- Raudtee-ja maantee piiriületuse parandamiseks on vaja välja ehitada Narva sild.
- Maanteeliikluses on vaja välja ehitada piiri järjekordade hajutamise parklad, seda ohutuse parandamiseks ja ka selleks, et ooteaeg piiril oleks kasutatav puhkeajana.
- Eesti põhimaanteedele on vaja välja ehitada parkalad, EU riikide veoautod ja ka Venemaa autod soovivad sõita võimalikult kaua Euroopa Liidu sh Shengeni viisaruumis.
- Riik peaks toetama infrastruktuuri ja muude tegevuste kaudu transiitvedude ümberorienteerumist- masskaubalt lisandväärtuse loomiseni.
- Riik peab muutma raudtee infrastruktuuri kasutustasude arvestuse meetoodikat
- Tugevdama transiidi-ja logistika jätkusuutlikkust majanduspoliitiliste konkreetsete väljundite kaudu, mitte tegema mõtlematuid, päevapoliitilisi avaldusi
- Tuleb ümber vaadata AS Tallinna sadama ja AS Eesti raudtee dividendide võtmise alused ja luues selle kaudu pikaajaliste investeerimisotsuste tegemiseks.
- Käsitlema terviklikumalt transpordi- ja transiidipoliitikat ja tegelema süsteemsemalt ning pikaajaliste infrastruktuuri investeeringutega
- Riigiettevõtete nõukogudesse peavad kuuluma ka kompetentsed spetsialistid ja teadlased,
- Riik koos äriettevõtetega (PPP) peaks aitama formuleerida meetmed, mis tagavad läbi Eesti kulgeva tarneahela usaldusväärsuse, efektiivsuse ja mõistlikud kulud.

- Infrastruktuuri (maanteed, raudteed ning piiriületuspunktid rajamine ja korrashoid, eriti Koidula piiripunkti rajamine koos veterinaarkontrolliiga
- Riik peaks väljendama ekspertide ja spetsialistide kaasamisega pragmaatilist ja läbikaalutud suhtumist nn megaprojektide osas, näiteks Ningbo sadama investeringu otstarbekus tarneahela kui terviku seisukohast.
- Analüüsima ja toetama innovaatilisi lahendeid ka konteinervedude tehnoloogiaid, samuti logistikakeskuste (transiidikeskuste) ehitamist
- Välja töötama meetmed, et kaubalaevade hoidmine Eesti lipu all säilitaks Eesti kui mereriigi maine ja tagaks konkurentsivõime.

**Millised on Teie ootused transiitvedude arengule arvestades Venemaa transpordipoliitikat? Nimetage 3-5 Venemaa poolset suundumust, faktorit, mis Teie arvates mõjutab transiitvedusid läbi Eesti?**

- Venemaa püüd luua paremad poliitilised ja majandussuhted Läti, Leedu ja Soomega ning selle kaudu mõjutada transiitvedude mahtu läbi Eesti.
- Venemaa oma sadamate väljaehitamine loob võimalused, nende usaldusväärus aga määrab turuosa tarneahelas.
- Venemaa takistab arvatavasti ka tulevikus t poliitilistel põhjustel kaupade liikumist üle Eesti piiri ja see mõjutab lisaks Venemaa vedudele ka Kasahstani, Usbekistani , Valgevene ning ka Hiina kaupade transiiti.
- Poliitiliste meetmetega pikendatakse, lükatakse edasi piiriäärse infrastruktuuride väljaehitamine Eesti poolel, seda protsessi tuleks mõjutada tuleks Brüsseli kaudu
- Venemaa tegevus mõjutab transpordi ja transiidiinvesteeringute tasuvust Eestis ja sellega kaasneb oht mahajäämuse suuremiseks.
- Venemaa majanduse arenemisel võib tekkida Venemaalt eksportkaupade voog ja käibemaksu kiireks tagastamiseks on see vajalik vedada Eesti (või muu regiooni) transiitlattu, selles peaksime olema valmis.
- Loodetavasti on Venemaa sadamate ja konteinerterminalide ehitamise tempo madalam konteinervedude nõudlusest, seega on võimalik saada konteinervedudele piisav turuosa kasutades autovedu.
- RZD on loobunud Eesti suunalise raudtee infrastruktuuri investeeringutest ja see vähendab raudtee läbilaskevõimet tulevikus. Masskaupade transiitvedu ei taastu.
- Liitumine WTO-ga peaks muutma Venemaa raudteetariifid vähem diskrimineerivaks ja omi sadamaid soosivaks. Vene ärimehed hindavad endiselt veoaga, kvaliteeti, usaldusväärust ja hinda.

**Palun kirjeldage Eesti transiidiäri võimalikke stsenaariume ja nende kaasmõju! Mida peaksime tegema ja mida vältima?**

- Normaliseerida poliitilised suhted Venemaaga nii palju kui see on võimalik.
- Eesti transiidi arendamiseks on uut paradigmat, loobuda tuleb osaliselt toorme transiidi domineerimisest- masstoodete veo asemele peab tulema suurema lisandväärtuse andmine,
- Väikeriigina peame enam keskenduma partnerlusele, destruktiivne ajamine Venemaaga pole meie transpordisektorile kasulik.

- Vältida tuleks riigipoolseid ennatlikke avaldusi, et Eesti riik ei vaja transiiti. Selle asemel peaksime teadma, millist transiit on vajalik ja võimalik.
- Riigi tasandil peaksime teadvustama ka seda, et Venemaa import-ja transiit sisse veod pole Venemaa poolt poliitiliselt niivõrd juhitud ja suunatavad, kui Venemaa eksport või transiit välja.
- Eestis tuleks vältida neid otsuseid ja piiranguid, mille kaasmõju vähendab meie ettevõtete konkurentsivõimet (näiteks Maksu- ja Tolliameti võimalik seaduste tõlgendus päevarahade maksmise keelustamiseks autojuhtidele).
- Peab tugevdama fiidervedude toimimist Skandinaavia ja Põhjamere HUB sadamate ja Eesti vahel. Megasadamate ja megaterminalide rajamise idee pole lähitulevikus reaalne.
- Eestil võib tekkida mahajäämus Lätiga, sest Riia sadam ja AS TransContainer (RŽD tütarfirma ja suurim konteinervedude operaator) on sõlminud 2 mln TEU konteinerterminali ehitamise lepingu (Riia-Moskva ning Riia- Kazahstan suunad) . Konteinervedude piirangud johtuvad vagunite puudusest ja piiriületusest, meie konteinervedude korraldusel on tekkinud liiga suur mahajäämus.
- Suunduda tuleb rohkem lisaväärtust andvate logistikateenustele, vähem tonne ja rohkem raha, uurida põhja-lõuna transiiti ja valmistada ette transiitvedude stsenaariumid Rail Baltica valmimisel.
- Kasutada Euroopa Liidu struktuure Venemaa mõjutamiseks ja piiriäärsete infrastruktuuride rajamise otsustamisel ja ka kaasrahastamisel.

## 5.1 Välisekspertide intervjuud

### Marcus Nyman

Managing Director

OY Kuehne & Nagel Ltd

Intervjuu teostatud 5.03.2008

Kuehne & Nagel on globaalne logistika operaator, muuhulgas tegutseb Helsingis, Peterburgis ja Tallinnas

- M. Nyman tõdes, et logistikaahelate juhtimisel on tänapäeval märksõnadeks koostöö ja võrgustumine. Konkureerivate tarneahelate puhul võivad need, kellel on parem rahvusvaheline koostöö ja tegevuste efektiivsus. Paraku on sageli nii, et logistika arenguruum piirdub riigipiiridega. Selle asemel, et tekiks suured piirkondlikud ja mitut riiki teenindavad logistikakeskused, tegutsetakse sageli liiga lokaalselt. Näiteks Leedus omad prioriteedid, Lätis ja Eestis omad. Baltimaade logistikalahendused peaks välja töötama riigipiiride üleselt. Sellise lähenemise korral muidugi Läti asend Baltikumi kesksel võib omada teatud eeliseid, kuid seda ei tohiks karta.
- M. Nyman rõhutas, et konteinerite veo arendamisel on Eestis tulevikku. Rahvusvaheline logistika on ülesehitatud nii, et suured "konteiner emalaevad" (praegune mahutavus 8000 -9000 TEU:d, uued kuni 14000 TEU:d teostavad kontinentidevahelised veod Põhjameri suursadamatesse. Läänemere logistika baseerub fiiderliiklusel (600 -2000 TEU, tulevikus 3000-4000 TEU). Kahjuks on Klaipeda, Tallinna, Riia konteinerite veomahud väikesed. Teine probleem on selles, et Eesti oma eksport konteinerivedude näol on väike. Konteinerid tuleb vedada tagasi tühjalt. Väikesed kaubavood lääne-ida suunal ja peaaegu olematu voog ida-lääne suunas teevad konteinerveo mahtude kasvatamise läbi Tallinna praegu komplitseerituks. Soome eelis on selles, et impordi ja ekspordi vood on tasakaalus. Seetõttu on fiiderliikluse tariifid Soomes praegu ka odavamad kui näiteks Eestis. Tulenevalt ülaltoodust on Läänemere fiiderliiklus orienteeritud Soome ja Venemaa sadamatele. Üks võimalus oleks tühjad konteinerid vedada Soome, kus toimuks nende laadimine. Tuleb arvestada, et konteinerite omanikeks on laevaoperaatorid ja nende eesmärgiks on tagada konteinerite mõistlik ringlussagedus. M. Nyman peab praeguse globaalse tarneahela veoskeemide muutmist vähetõenäöseks.
- M. Nyman rõhutas, et Venemaa kaubavood kasvavad jätkuvalt. Vene logistikasektori ettevõtted toimivad küllalt hästi oma riigi piirides, kuid on ebakindlamad logistikaahela rahvusvahelises osas (väljaarvatud Venemaa suuroperaatorid). Logistikaettevõtetel, kui nad leiavad tarneahelas sobiva Vene partneri, siis on võimalik siseneda ka Venemaa logistikateenuste siseturule. Niisiis

tuleb osata olla rahvusvahelises tarneahelas ja selle kaudu siseneda ka Venemaa (ka CIS) turule.

- Trans-Siberi raudtee (TSR). TSR olukord on kardinaalselt muutunud võrreldes mõne aasta tagusega. Parimatel aastatel liikus TSR-i kaudu Soome idasuunast ligi 120 000 TEU/aastas. Tänapäevaks on see vähenenud paari tuhande TEU-ni. Põhjuseid on mitu: RZD on konteinerite vedude jaoks loonud uued operaatorid ja idast tuleva konteinerite sihtpunkt ei ole enam Soomes vaid Venemaa, Moskva ja muud suured Venemaa keskused.

Kokkuvõtte:

Arvestades seda, et energia kallinemise tõttu on ookeanilaevade kiirusi vähendatud ja see on veidi suurendanud meretranspordi kasutamisel kaug-ida suunalist tarneaega. TSR on endiselt konkurentsivõimeline nende kaupade veol, mille kogused, ajatundlikkus ja hind pole mõistliku lennutranspordis. Siin võib olla arenguruumi konteinerrongi veomahtude kasvule ida-lääne suunal. Paraku on praegu 40-jalase konteineri vedu TSR-l Hiinast Euroopasse ca 800 \$ võrra kallim võrreldes laevaveoga. Lisades veel tühja konteineri tagasiveo, tuleb hinnavaheks ca 1000 \$. Juhul kui kogu transpordiühendus töötab efektiivselt ja koostöömõjalt, on võimalik jaotada see hinnavahe kõigi operaatorite vahel või isegi saavutada mereveo hind. Pilootronge on katsetatud, viimati Hiinast Hamburgi. Pilootrongi testimise staadiumist kuni pideva ühenduseni on veel pikk tee. Näiteks Tsehhi operaatoril on senini õnnestunud konteinerite Hiina ja Euroopa vahel raudteel.

Ka Rail Baltica raudteeühendus on Soome seisukohalt tuleviku projekt. Konteineri vedu laevaga Soomest Poola ja Saksamaale on odavam ja kiirem võrreldes praeguse raudteeühendusega. Tulevikus kui Põhja- Lõuna suunal kaubavood kasvavad ja Leedu-Poola piiril leitakse kiire tehnoloogia erilaiusega rööpavahega veeremi kasutamiseks/ümberlaadimiseks, võib Rail Baltica omada tähtsust ka Soome seisukohalt.

## **Jari Gröhn**

Senior Research Officer

Ministry of Transport and Communications of Finland

Intervjuu teostatud 07.03.2008

Logistika tähtsuse kasvu Soome valitsuste programmides näitab järgmine väga lihtne võrdlus: M.Vanhaneni esimene valitsuse programmis esines termin logistika üks kord, M.Vanhase teises ehk praeguse valitsuse programmis on logistikat nimetatud 13 korda.

Matti Vanhase valitsuse programmi olulisem punkt sätestab: koostada meetmete programm Soome logistilise positsiooni tugevdamiseks. Programmi koostamist juhtis kõrgetasemeline töörühm, mida juhtis minister ja rühmas osalesid võtmeisikud teistest ministeeriumitest,

tööstuse, transpordi ja nende sidusalade esindajad. Töörühma sekretäriks oli aktiivne ja noor riigisekretär Pertti Puro.

Ettepanekud olid jaotatud järgmistesse pearühmadesse:

- Oskused , innovaatus ja tehnoloogia rakendamine
- Turg, regulatsioon ja koostöö
- Kommunikatsioonid ja infrastruktuur
- Oma huvide kaitsmine ja nende rahvusvaheline mõjutamine
- Meetmete majanduslik mõju

Valik esitatud meetmetest

### **Logistikaalane innovatsioon**

- Tasemekoolituse (kõrgkoolid, ülikoolid) ja teadustöö arendamine (Ülikoolid, TEKES, VTT jm)
- Rakenduskõrghariduse arendamine
- Veoautojuhtide, vedurijuhtide, muu logistikasektori kutsehariduse arendamine
- Infotehnoloogia saavutuste kasutuselevõtt, mis hõlmab näiteks:
  - Aktiivne osalemine Läänemere logistika valdkonna informatsiooni- ja andmevõrkude loomises,
  - Uue Portnet projekti algatamine,
  - Edendada üleminekut veoviisist sõltumatule elektroonsele andmevahetusele (e- dokumendid) rahvusvahelises transpordis,
  - Kokkulepe saavutamise ühtsete arusaamade loomisel e-põhises rahvusvahelises kaubanduses.

### **Turg, regulatsioon ja koostöö**

- Koostöös Venemaa ametnikega uuendada ja lihtsustada maanteeliiklust ja raudteeliiklust käsitlevad lepingud, püsialoogi loomine Venemaaga,
- Selgitada välja positiivsed ja negatiivsed mõjud Venemaaga ühtse veonduspiirkonna tekkimisel.

### **Kommunikatsioonid ja infrastruktuur**

- Tähtsaks peetakse Põhja kolmnurga Oslo – Stockholm – Helsingi koridori arendamist.
- Sadamate juurdepääsude ehitamine ja rekonstrueerimine ,
- Väljaspool Soomet peetakse tähtsaks muu hulgas ka Via Balticat ja Rail Balticat,

- Tähtsaks peetakse Helsingi – Peterburg – Moskva suunalise koridori arendamist. Suur investeering on planeeritud Lahtist idasse suunduva raudtee ehitamiseks,
- Koostöö Venemaaga piiripunktide väljaehitamisel ja arendamisel
- Tehakse ettepanek EU tasemel uute elektroonsete saatedokumentide edastamise süsteemi rakendamiseks Soome ja Venemaa vahel.
- EU kõrgetasemelise töörühma algatatud programmi Wider Europe for Transport raamides soovitakse saavutada seda, et Helsingi – Peterburi – Moskva ja liides Trans-Siberi raudteele oleks üheks EU välismõõtme koridoriks.

### **Oma huvide kaitsmine ja nende rahvusvaheline mõjutamine**

- Väikeste riikidele omased probleemid, hajaasustus, pikad vahemaad, kliimaatilised tingimused ja nende mõju veondusele on vaja jätkuvalt hoida EU institutsioonide huvisfääris.
- Tähtis on jälgida, et liikluse maksustamine ei oleks EU-s liiga kõrge ja konkurentsitingimused kõigile õiglased.
- Jälgida teiste maade kogemust ja seadusandlust, mis on suunatud oma logistikasektori toetamisele. Võimaluse piires arvestada seda ka Soomes.
- Kui arendatakse EU ühtset kaubanduspoliitikat ja seadusandlust, tuleb hoolitseda, et Soome transpordipoliitiline edu oleks kaitstud.
- EU ja Venemaa (CIS ) transpordi-ja logistikapoliitilist dialoogi tuleb edendada. Tuleb toetada EU naaberriikidele suunatud poliitikas seda, et kogu Euroopat katva transpordituru tingimused oleks harmoniseeritud.
- Tuleb tegutseda nii, et Venemaal pole kasulik (võimalik) võtta kasutusele diskrimineerivaid tolle.

Kui Soome oli EU-s eesistuvaks riigiks, siis saavutati arusaam, et logistika on EU konkurentsivõime parandamisel üheks keskseks tegevuseks. Logistika tähtsust suurendati Lissaboni protsessis, EU ühtses transpordipoliitikas ja Valge raamatu täiendamisel.

Läänemere piirkonna logistikaalast koostööd edendatakse järgmistes suundades:

- Venemaa WTO liitumisläbirääkimiste kaudu on seatud eesmärgiks, et Venemaa raudtee tariifid oleks harmoniseeritud ja rahvusvahelise transpordi tariifisüsteem läbipaistev.
- Koridorid ja kaubavood. Venemaa ja EU vahelise kaubavoogude kesksed koridorid kulgevad Läänemere sadamate kaudu (Soome lahe ja Baltikumi sadamad). Valgevene, Poola ja Saksa kaudu kulgev kaubaveomaht on marginaalne.

- Hinnatakse, et suurim kaubaveomahu kasv tuleb Venemaa Soome lahe sadamate kaudu ja Saksa – Poola marsruudil. Prognooši kohaselt Venemaa kaubavood kolmekordistuvad 2030 aastaks.
- Baltimaade ja Soome sadamatel on tähtis osa Venemaa väliskaubanduses. Arvatakse, et eriti kasvab tükikaupade vedu. See aga tõstab eriti esile logistikas teenuste kvaliteedi, kiiruse ja piirületuse sujuvuse.

EU ja Venemaa vahel on neli alternatiivset peakoridori:

- Soome sadamate kaudu;
- Venemaa sadamate kaudu;
- Eesti, Läti ja Leedu sadamate kaudu;
- Maismaaiühendus Saksa, Poola ja Valgevene kaudu.

Kõik eelpool nimetatud koridorid omavad juurdepääsu Trans-Siberi Raudteele

Kokkuvõte EU ja Venemaa vahelistest transpordiühendusest.

**Tabel 7. EU ja Venemaa transpordiühenduse analüüs**

Marsruut	Tähtsus	Modaalsus	Probleemid ja arendused
Saksa - Poola	Ühendab TEN võrgu TSR ja Venemaa Põhja-Lõuna strateegilise koridoriga	Multimodaalne Euro-Aasia koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Brestis kaupade siire, arendatakse automaatse teljelaiuse muutmise süsteemi</li> <li>○ Tegutsetakse kiiruse suurendamiseks kogu trassil</li> </ul>
Venemaa sadamad	Koos Soome ja Baltimaade sadamatega on tähtsaim Vene koridor	<p>Multimodaalsed ühendused, mis ühendatud Venemaa tähtsaimate keskuste ja loodusvarade leiukohtadega, ühendus Euro-Aasia võrguga, Venemaa sisevee transpordiga</p> <p>Magistraalitorud sadamatesse</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Peterburi suursadam linna sees, navigeerimine raske, kui on jääolud</li> <li>○ Keskkonnariskid</li> <li>○ Sadamate laiendus: Primorski ja Vysotsky õlisadamate ehitus, Ust Luga rajamine</li> <li>○ Sadamate maismaaihenduste arendamine</li> </ul>
Baltimaade sadamad	<p>Geograafiliselt ja navigeerimise seisukohalt parimad</p> <p>Hea maismaaliikluse ühendus Venemaaga</p>	<p>Multimodaalsed koridorid, mis orienteeritud Vene ja CIS liiklusele</p> <p>Suurim kaubagrupp praegu kuiv ja vedel last, Ro-Ro liiklus on oluline</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sadamad on efektiivsed masskaupade käsitlemisel</li> <li>○ Konteineriliiklus on vähem arenenud</li> <li>○ Puudusi keskkonna riskide juhtimises</li> <li>○ Uued terminaalid ja sadamad</li> </ul>
Soome sadamad	<p>Parim liiniliiklus Euroopa HUB sadamatesse</p> <p>Sadamad tegevus on efektiivne</p> <p>Kõrged ohutuse- ja keskkonnastandardid</p> <p>Arenenud ühendus Venemaa maantee- ja raudteevõrgule, samuti sisevee võrgule.</p>	<p>Multimodaalne koridor orienteeritud nõudlikele tegevustele (konteinerid, ohtlikud kemikaalid, hinnalised tükikaubad, Ro-Ro liiklus</p> <p>Venemaalt tulevaid tühje konteinerid kasutatakse eksportvedudel</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ E18 kiirtee ehitus</li> <li>○ Moskva- Peterburg- Ida- Soome maantee ja raudtee ehituse suured investeeringud</li> <li>○ Praegune raudtee läbilaskevõime on peaaegu ammendunud</li> <li>○ Lahtis ida suunalise raudtee arendamine</li> <li>○ Raudtee investeeringud Vene poolel</li> </ul>

## Lõppjärelused Soome intervjuudest

- Logistika sektor on riiklikul tasandil tähtsustatud;
- Aluseks on võetud rahvuslik transpordi ja logistika tegevusprogramm (eesmärgid, meetmed ja finantseerimine);
- Riigi tegevus on proaktiivne, valitsuse programmis (Koalitsioonilepingus) on nimetatud logistikat 13 korda;
- Tähtsaks peetakse EU transpordipoliitika arengu mõjutamist ja kaasotsustamist, oluline on veonduse ja majanduse rahvusliku edu säilitamine;
- Suhted Venemaa Transpordiministeeriumi ja tolliga on olulised, neid kasutatakse ära EU ja Venemaa suhte kahepoolisel arendamisel, vajadusel mõjutatakse Venemaad EU institutsioonide kaudu;
- Venemaa väliskaubandus kasvab ja Soome transpordipoliitiliseks väljakutseks on saavutada teatud turuosa, eriti tükikauba ja konteinerkaupade veol;
- Baltimaade kaudu lõunasse kulgevaid transpordikoridore peetakse strateegiliselt oluliseks;
- Kuna Soome ja Eesti ning teiste Baltimaade sadamad annavad koos Venemaa oma sadamatega Venemaale parima transpordiühenduse Euroopa HUB sadamatega, siis on vajalik koostöö infosüsteemide ja mereohutuse valdkonnas;
- Panustatakse logistika ja transpordivaldkonna innovatsiooni ja uuringutesse. Rõhutatakse logistikavaldkonna koolituse ja logistika juhtimise kompetentsuse olulisust.

## 6. Transiidi tulevik

### 6.1. Raudteetransport

Majanduse arendamine on vahetult seotud transpordi arendamisega. Transport on iseseisev majandusharu ning logistilise ahela põhilüli. Transport on majanduse vereringe, mis ühendab kõik majandusharud üheks tervikuks. Transport annab inimesele ja kaubale ajalis-ruumilise kasulikkuse. Raudtee-, mere-, sisevee-, auto-, õhu- ja torustransport moodustavad riigi ühtse transpordisüsteemi. Riik kui transpordituru kolmas osapool transporditeenuste ostja ja müüja kõrval ning transpordituru reguleerija on huvitatud vedude mahu võimalikult ratsionaalsest jaotamisest eri transpordiliikide vahel ning nende töö koordineerimisest, sest see võimaldab märkimisväärselt tõsta transporti investeeritud kapitalimahutuste efektiivsust ning vähendada rahvamajanduse transpordikulusid. Transporditeenuste nõudlus ei ole ühesugune eri transpordiliikide osas. Kauba liik, kogused, hind ja kvaliteet, veokaugus, transpordi- ja logistikavõrgu iseärasused ja infrastruktuur jaotavad transpordituru eri nõudlusega segmentideks. Transpordituru esmane segmentimine toimub kaubapartii suuruse ja veoaja alusel. Suurima veovõimega maismaatranspordi liik on raudteetransport, mis võimaldab kahe rööpapaari olemasolul vedada aastas üle 50 milj. tonni kaupa. Raudteetranspordi eelisteks teiste veoviisidega võrreldes on regulaarsus ning ilmastikukindlus reisijate ja kaupade toimetamiseks suurte vahemaade taha. Makro- ja mikrotasandil on raudteetranspordi eduteguriteks suhteliselt madal vedude omahind ja keskkonnasõbralikkus, kuid mikrotasandil on mitmeid olulisi puudusi, millest tähtsamad on rongide koostamise suured ajakaod sõlmjaamades, raudtee-ettevõtete vähene mobiilsus ja paindlikkus ning erinev rööpalaius (Venemaal, Soomes ja Balti vabariikides 1520mm, Lääne-Euroopas ja Põhja-Ameerikas 1435 mm, Hispaanias ja Portugalis 1676mm) Uurimustest nähtub, et raudteevedu konkureerib autotranspordiga suurte kaubakoguste transportimisel üle 300 km veokaugustel.

Raudteetranspordi transiidi analüüsist ilmnes, et aastatel 2006-2007 ( 11 kuu andmed) vähenes Venemaalt Eestisse sisseveo maht kokku 6,61 milj. tonni ehk 22,47 %, sealhulgas Narva ja Koidula piiriületuspunktide kaudu vastavalt 4,18 milj. tonni ehk 22,88 % ja 2,43 milj. tonni ehk 21,79 %. Seejuures kasvas raudteega Eestist väljavedu Narva ja Koidula piiripunkti kaudu vastavalt 36,25 % ja 49,35 %. Paraku oli väljaveo maht marginaalne, moodustades 11 kuu jooksul Narva piiripunktis 79120 tonni ja Koidula piiripunktis 267836 tonni. Arvestades Venemaa majanduspoliitilisi otsuseid, mis juba 10 aastat tagasi nägi ette Venemaa Soome lahe sadamate kiire arendamise, siis iseloomustab tulevikus Eesti sadamate lastimahtude ja ida-läänesuunalise raudteetransiidi langev trend, ehkki hinna ja kvaliteedi suhtes on eelis Eestit läbival transiidikoridoril, mida on tõdenud ka Venemaa analüütikud, kes märgivad, et Leningradi oblasti sadamate tööga seotud ärimehed suunavad isikliku kasu saamise huvides Venemaa kaupu oma sadamatesse.

Ida-läänesuunalise transiidi langeva trendi kompenseerimiseks näeb AS Tallinna Sadam juhtkond ja mõned transiidiekspertid väljapääsu Muugale rajatavas konteinerterminalis –

Hiina kaupade jaotuskeskuses (R.Vare. Konteinerid? Jah, konteinerid! (EPL 01.03.2008). Muugale kavandatava konteinerterminaali mahuks planeeritakse 750000 TEU-d aastas ning terminal peaks valmima 2012. aastal (A.Reiner. Venemaa tarbimisbuum kasvatab Muuga konteinerterminaali neli korda. Ärileht 06.02.2008). Tõenäoliselt moodustab sellest 80 % ehk 600000 TEU-d Venemaale suunduv transiidoog. Paraku AS Tallinna Sadam juhtkond, sadama nõukogusse kuuluvad poliitikud ja mõned transiidiekspertid ei tea või ignoreerivad fakti, et Venemaa arendab juba praegu mitmekülgset (multi-purpose) Ust-Luga sadamat Läänemere suurimaks konteinersadamaks, mille võimsuseks kujuneb juba tänava 150000-180000 TEU-d aastas ning veesügavus kaide ääres moodustab 14,0 m. Konteinerterminaali teise etapi võimsuseks kujuneb 350000 TEU-d 2009.a. ning maksimaalne võimsus (3 miljonit TEU) loodetakse saavutada 2019. aastal. Lisaks konteinerterminalile on valminud söeterminal (4,5-5 milj. tonni aastas), mineraalvæetiste terminal, puidu terminal, segalasti terminal, ro-ro terminal ning valmimas on sõiduautode terminal, mis võtab vastu 360000 uut autot aastas ([http://www. Container.ru/English/UstLuga/](http://www.Container.ru/English/UstLuga/)). Peab märkima, et praegu moodustab samas piirkonnas paikneva Kotka sadama konteinerterminali võimsus 580000 TEU-d ning terminal on võimeline vastu võtma konteinerlaevu mahutavusega 2500 TEU-d süvisega kuni 9,0 m ([www.portofkotka.fi/uusi/index\\_en.php](http://www.portofkotka.fi/uusi/index_en.php)). Seejuures on konteinerite vedu sealt Venemaale organiseeritud Venemaa autodega. Peab veel lisama, et juba praegu on St .Peterburgi sadama konteinerterminali võimsus 1,7 miljonit TEU-d aastas.

Venemaal on raudteetranspordi arendamisel prioriteediks Moskva-St.Peterburgi vahelise reisiliikluse eelisarendamine kiirrongidega, mis arendavad kiirust 200 km/h. See piirab kaubarongide liiklust mitte üksnes nimetatud liinil, vaid suurendab kogu Peterburi piirkonna transpordisõlmede ja ühendusteede koormust ja vähendab nende läbilaskevõimet. **Seepärast oleks eeltoodu põhjal ebatõenäoline Peterburi regiooni teedevõrgu „pudelikaelas“ konteinertransiidi arendamine raudteega Eestist Venemaale läbi Narva.**

Eesti vabariigi strateegia raudteetransiidi ja logistika arendamisel peaks esmajoones hõlmama Koidula piiripunkti väljaehitamist, mis võimaldaks siseneda Eesti jaoks uude turusegmenti, milleks on kolmandatest riikidest pärit veterinaarkontrollile alluvate suhteliselt kallite kaupade vedu. Läbi Koidula piiripunkti saaks arendada raudteekonteinervedusid Pihkva, Novgorodi ja Moskva suunal. Ühe 40 platvormvagunist koosneva konteinerrongi veovõimsus on 2400 TEU (üks vagun mahutab kolm 20-jalast konteinerit). Eesti Raudtee AS andmetel (A.Kalamees) saaks teoreetiliselt süstikrongidega Tallinnast Venemaale saata kuni 400000 TEU-d aastas. Näiteks märtsis 2007 püstitati Eesti Raudtee poolt ühes kuus veetud konteinerite mahu rekord, kus konteinervedude maht ulatus 1387 TEU-ni, aasta arvestuses väljendatud oleks see 16644 TEU. See näitab veelkord, kui kaugel on tegelik suutlikkus tuleviku võimalusest.

See eeldab aga Muuga sadamasisese raudteevõrgu rekonstrueerimist, mis praegu võimaldab ümberlaadimistöodele suunata vaid neljandiku konteinerrongi koosseisust. Samuti eeldab süstikrong puidust platvormvagunite asemel spetsiaalsete metallist konteinervagunite (fitting platform railcar) kasutamist, mis maksavad palju ning on Venemaal defitsiitsed.

Puidust platvormvagunite puhul tuleb konteinerid fikseerida ja kinnitada platvormvaguni puitpõranda külge prusside naelutamisega. See on aga väga tülikas ja aeganõudev protsess.

Logistika tähtsaks märksõnaks on partnerlus. Konteinerite raudteevedu eeldab koostööpartneri olemasolu, kes sihtterminalis vormistab vajalikud dokumendid, organiseerib konteinerite autoveo tarbijale ning tühjade konteinerite tagasiveo vastuvõetava hinnaga Muuga sadama konteineriterminaali. Venemaal võiks partenina kõne alla tulla üksnes AS TransContainer. Paraku on nimetatud aktsiaseltsi juhatus AS Eesti Raudtee juhtkonnale teatanud, et Vene Föderatsiooni valitsus on keelanud neil Eestiga koostöö arendamise. **Seepärast ei ole lähitulevikus Hiina kaubakonteinerite toimetamine raudteega Eestist Venemaale praktiliselt võimalik.** Probleemaatiliseks jääks ka nende vedude majandusliku efektiivsuse küsimused, s.t. ei ole uuritud, kuivõrd kasulik oleks see Eesti Vabariigi majandusele.

### **Raudteetransiidi ja raudteetranspordi arendamise probleemide lahendamiseks Eestis on täna:**

1. Esmane ülesanne leida lahendusi riikidevahelistes suhetes, et suudaksime neid normaliseerida pooli rahuldaval viisil;
2. Venemaa liitumine WTO`ga ja sellega kaasnev veotariifide võrdsustamine ja läbipaistvus;
3. Riigile vajaliku logistika- ja transpordipoliitika väljatöötamine;
4. Pikemaajalise strateegia väljatöötamine, kuidas toimuks raudtee infrastruktuuri kulude kandmine kauba- ja reisijateveo proportsioonidest lähtudes. Tuleb uurida, kas on otstarbekas lähtuda rutiinsest põhimõttest, kus kaubavedu peab sisuliselt katma infrastruktuuri püsikulud? See põhimõte tingib veotariifide tõusu, mis muudab Eesti transiidikanali vähem atraktiivsemaks;
5. Konsensuse leidmine poliitikute ja avalikkuse vahel riigi investeeringute planeerimisel, kus tavakodaniku suhtumine on reeglina negatiivne, sest ta tajub selles elukvaliteedi langust. Probleem läks teravaks Tartus nn. piirijaama teema arutamisel.

## **6.2 Maanteetransport**

Konteinertranspordi võtmesõnad on kiirus ja hind. Turul võidab see, kes hinda alandab. Tänapäeva turukonkurentsis ei ole määravaks mitte niivõrd tootmiskulud, kui logistikakulud, s.o. esmajoones transpordi ja ladustamiskulud. Hinnaliste konteinerkaupade transportimisel võib majanduslikult põhjendatud autoveokaugus ulatuda kuni 2000 km kaugusele. Seda on kinnitanud ka rahvusvaheline praktika Lääne-Euroopas ja USA-s, kus raudteevedude osakaal konteinerite transportimisel on väiksem autovedude osakaalust.

AS Schenker Eesti tegevdirektor Meelis Arumeel tõdes, et transiiditurul toimunud muutused (kütuse transiidi vähenemine ja kvaliteetkaupade transiidi kasv) on täiesti loogilised kiirelt kasvava ja suurenevate kulutustega majanduse kontekstis: räägitakse transiidi vähenemisest, kuid Tallinna Lennuväljal (hinnalisemate ja väiksemate kaubakoguste transportimisel) on transiit mitmekordistunud. Eesti on avatud konkurentsi tingimustes ja meie suured ootused realiseeruvad üksnes siis kui toodangu/teenuste kvaliteedi ja kulude suhe on paigas, sest poliitilised mõjud on suhteliselt lühiaegsed. Puutudes kokku erinevate Euroopa riikide, Venemaa ja SRÜ riikide ekspediitoritega rõhutab M.Arumeel, et Eesti autovedajate töökultuur/töoviljakus on kõrge ja see on eelduseks transiidi arenguks. Samuti tuleb kiita Eesti riikliku bürokraatia lihtsust, sest see on meie üks suuremaid konkurentsieeliseid. Seega ei näe ta mingeid põhjusi kvaliteetkaupade transiidi kasvu tulevikus. Ohtu näeb ta siis kui Venemaal ja SRÜ-s tekib kvaliteetsete logistikateenuste pakkujate võrk, kus suudavad kohalikku bürokraatiat võita. Sellega tegeletakse väga intensiivselt ja esimesi tulemusi on juba saavutatud.

Seoses Tallinna ja Ningbo sadamate koostöö ja arenguplaanidega oleks eelkõige vaja teada, milline on Eesti ja Venemaa vaheliste maantee piiriületuspunktide optimaalne läbilaskevõime.

**Tabel 8. Eesti ja Venemaa vaheliste maantee piiriületuspunktide läbilaskevõime**

Piiripunkti nimetus	Läbilaskevõime väljaveol Venemaale, autot aastas		
	Maksimaalne	Minimaalne	Optimaalne
Narva	120000	45800	59000
Koidula	70000	32700	45000
Luhamaa	120000	26500	34000
<b>Kokku</b>	<b>310000</b>	<b>105000</b>	<b>138000</b>

Maantee piiripunktide maksimaalset läbilaskevõimet piirab Vene tollitöötajate ja piirivalve madal töoviljakus ja levinud korrupsioon altkäemaksuvõtmise näol. Minimaalse läbilaskevõime puhul on aluseks võetud 2007.aasta piiriületuste andmed. Optimaalse läbilaskevõime arvutamisel on aluseks 2006.aasta maksimaalse kuu Venemaa suunaliste piiriületuste tegelik arv, milleks oli Narva piiripunktis maikuu (4950 veoautot), Koidula piiripunktis augusti (3756 veoautot) ning Luhamaa piiripunktis märtsikuu (2892 veoautot) andmed. Piiripunktide optimaalse ja minimaalse läbilaskevõime vahe määrab ära autode arvu, mida saaks täiendavalt suunata Muuga sadamasse konteinerite Venemaale toimetamiseks. Selleks arvuks kujuneb  $33000 \text{ autot} \times 2 \times 20 \times 33000 = 1320000 \text{ TEU-d}$ , mis ületab märgatavalt Muuga konteinerterminali võimsuse. Seejuures rahuldaks Muuga konteinerterminali vajadusi ka Koidula ja Luhamaa piiripunktide läbilaskevõime (792000 TEU). Välisvedajate osakaal Luhamaa ja Koidula piiriületuspunktides moodustas 2007. aastal

vastavalt 80 % ja 62 %. Seoses Schengeni viisaruumi laienemisega on vene vedajatel lihtsam Eestisse tulla (üks viisa hankimine kogu EL riikidesse). Imselt vene vedajate arv suureneb ning seda peaks arvestama konkurentsitingimuste loomisel Eesti vedajatele ja teehoolduskulude katmisel. Siin tekib analoogia Soomega, kus vedajad ei osta kütust (aktsiis) ega maksa raskeveokimaksu, kuid võivad põhjustada arvestatava osaliiklusõnnetustest. Seepärast on üsna tõenäoline välisvedajate suur osakaal Muuga konteinerterminali konteinerite väljaveol.

M.Arumeel märgib, et tuleb selgelt vahet teha nn.“riikliku poliitika“ ja „kohaliku korrupsiooni“ vahel. Riiklikku poliitikat saab mõjutada läbi EL ja WTO. Eesti ei ole siin tegija, vaid informaator. Küsimus puudutab eelkõige ekspediitorite, autovedajate ja kaubasaajate vastastikust lepingulist vastutust ja selle praktikasse rakendamise konkreetset tõenäosust konteinerite kiireks tühjakslaadimisel ja tagasitoimetamisel Muuga konteinerterminali. See on konteinerite autotransiidi arendamise võtmeküsimus.

### **Maanteetransiidi arendamise probleemide lahendamiseks Eestis:**

1. Tuleks kavandata Luhamaa-2 piiriületuspunkt spetsialiseerida konteinervedudele;
2. Tallinn-Tartu-Luhamaa maantee tuleks kasvõi osaliselt rekonstrueerida neljarealiseks ja rajada maanteeäärsed parklad;
3. Rajada piiriületuspunktide juurde parklad koos toitlustamissettevõtete ja tualettruumidega kindlustamiseks autojuhtidele normaalsed tingimused piiriületuste ootel;
4. Veokite piiriületuste kiirendamiseks kasutada rohkem IT võimalusi (kaupade elektroonse eeldeklareerimine, konteinerite läbivalgustamine);
5. Loetletud rajatiste ja meetmete rakendamiseks ette näha investeeringud EL struktuurifondidest;
6. Tühjade konteinerite tagastamine Muuga sadama konteinerterminali on autotransiidi arendamise võtmeküsimus;
7. Autotranspordi vahendusel toimuva transiitkaubanduse kasv on kõige intensiivsem Kaugu-Eestis, sest ca 70 % lääneriikide kaupadest saabub Moskva jaotuskeskustesse. Seepärast tuleks asuda rajama logistika ja transpordikeskusi Luhamaa ja Koidula piiriületuspunktidesse ning arendama Valga logistikaparki. Kuigi tarneahela Eesti osas on lisandväärtuse andmine hetkel marginaalne, tuleb ka siin leida uusi äritegevuse väljundeid (Transpordi arengukava 2006-2013). Arvestades, et veokite järjekorrad ja ooteajad Venemaa suunal on suurimad Narva piiripunktis, tuleks kiirendada silla ehitamist Narva jõe ja transpordi ja logistikakeskuse rajamiseks Narva lähisteel.

## 6.3 Logistikakeskuste mõju transiidi ja Eesti regionaalarengule

### Koidula logistikakeskus

Koidula piiripunkt on Eesti Vabariigi üks kolmest piiripunktist Venemaaga. Praegu on olukord Koidulas muutunud äärmiselt liiklusohtrikuks, kuna suurte transiitveokite järjekorrad ulatuvad mitme kilomeetrini. Lisaks tekitab selline olukord pidevaid heakorraprobleeme piiripunktis ja ümbruskonna elanikele. Olukorra kriitilisus on tuntav nii Põlva maakonna kui ka riigi tasandil. Probleemi teadvustamiseks, lahenduste otsimiseks ja ettevõtluses uute stiimulite loomiseks tellis Värskas vallavalitsus konsultatsioonifirmalt INNOPOLIS KONSULTATSIOONIFIRMALT AS Koidula transpordikeskuse tasuvus- ja teostatavusanalüüsi. Projekti eesmärgiks on **kavandada Koidula piiri- ja tollipunkti lähedusse transpordikeskuse, et lahendada liiklusohutuse ja olmeprobleemid Koidula piiripunktis, pakkuda kohalikele ja rahvusvahelistele transportijatele teenuseid ning luua piirkonna arengusse lisaväärtust.** Projekt valmis Eesti Vabariigi toetusel Setomaa arenguprogramm raames, toetus saadi regionaalarengu programmist Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse (EAS) vahendusel. Projekt on oluliseks strateegiliseks juhiseks ja töövahendiks piiriületusprobleemide lahendamisel Koidula piiripunktis ning pikemas perspektiivis Koidula transpordikeskuse väljaarendamisel. Samuti loob käesolev loob see alused Koidula transpordikeskuse investeringuprojektide väljatöötamiseks ja rahataotlusteks Euroopa Liidu struktuurifondidest.

Projekti esimene osa käsitleb tasuvusanalüüsi lähteülesannet, annab ülevaate olemasolevast olukorrast Koidula piiripunktis, piirkonna sotsiaalmajanduslikust olukorrast, projekti vajalikkusest ja eesmärgist ning seotusest piirkondlike ning riiklike strateegiliste arengukavadega. Projekti teine osa käsitleb lähemalt võimalikke arendusetappe Koidula transpordikeskuse väljaarendamisel. Välja on töötatud kolm võimalikku arengustsenaariumi: miinimumarendus, multifunktsionaalne parkla ning Koidula transpordikeskuse tervikarendus, mis kõik sõltuvad riigi poliitilisest toetusest ning võimalikest finantseerimisallikatest. Teises osas analüüsitakse ka arenduste võimalikku rahastamis- ning finantskeemi ja arenduse elluviimiseks vajalikke detailplaneeringu muudatusi. Seejärel on eelneva analüüsi põhjal kokku võetud optimaalne ja realistlik arendustsenaarium koos teostamise ajakavaga, mis võiks olla Värskas Vallavalitsuse jaoks edasiseks juhiseks ala arendamisel.

Koidula transpordikeskuse väljaarendamise eelnev kavandamine ning valminud tasuvus- ja teostatavusanalüüs on oluline, kuna:

- koondab ja süstematiseerib olemasoleva informatsiooni Koidula piiripunkti ning ümberkaudse piirkonna olukorra, probleemide ja arenguvõimaluste kohta;
- analüüsib võimalikke ala arenguvõimalusi, nende teostatavust ning mõju;
- on kasutatav Värskas Vallavalitsuse juhtimisotsuste tegemisel, samuti töödokumendina koostöös riigiga ning teiste organisatsioonidega;
- on lisadokumendiks erinevate projektitaotluste juures, eesmärgiga kaasata Koidula

transpordikeskuse arendamisse Euroopa Liidu toetussummasid.

Pikemas perspektiivis on eesmärgiks arendada välja Koidula transpordikeskus kahes etapis:

I etapp – parkla koos vajalike olmetingimuste ning tugiinfrastruktuuriga

II etapp – logistikakeskus parkla ümbrusse

### **Kokkuvõttes tuleneb projekti vajalikkus järgmistest teguritest:**

- Koidula piiripunkti piiriületuste arv on kasvanud;
- Piirile suunduva riigimaantee ja seda ümbritseva ala infrastruktuur ei vasta tänapäeva nõuetele;
- Piirile suunduvale maanteel puuduvad elementaarsed olmetingimused ja turvaline piiriületuse võimalus veokijuhtidele, kes tihti peavad järjekorras seisma üle 2 ööpäeva;
- Tolliprotseduuride teostamise protsess ilmselt niipea ei kiirene, küll aga näitab tendents suurenevaid kaubavoogusid, järelkult süveneb probleem lähiaastatel veelgi;
- Tegemist on tõsise probleemiga nii kohalikul kui ka riiklikul tasandil, kuna ei suudeta tagada turvalisust, heakorda ja liiklusohutust riigimaanteel vahetult enne piiripunkti;
- Probleemi mittelahendamisel kannatavad edasi nii kohalikud elanikud halvenenud heakorra pärast kui ka piiriületajad madala turvalisuse ja puudulike olmetingimuste pärast ning säilivad probleemid piiriületusega, mis aga on kogu vabariigi jaoks suureks kitsaskohaks.

Värska vald on üles näitamas valmidust olukorra lahendamiseks, kuid selleks puuduvad tal seadusest tulenevad võimalused ja vajalikud ressursid. Riigimaanteel tekkinud olukorra lahendamist ei saa jätta vaid kohaliku omavalitsuse vastutusalasse, kuna see kuulub riigi pädevusse. Vajalik on leida lahendus omavalitsuse ja riigi koostöös, millest lähtub ka Koidula transpordikeskuse tasuvusanalüüs.

Selle kohaselt on ala võimalikud arendused Koidula piiripunkti vahetus läheduses jaotatud kolme stsenaariumi. Esimesed kaks stsenaariumit lähtuvad eeldusest, et **tegemist on avaliku teenuse pakkumisega**, kus kõige suurem huvi peaks olema riigil või kohalikul omavalitsusel.

Kolmas stsenaarium keskendub eelkõige **võimalusele kaasata ala arendamiseks erasektorit**, kus ala arendamist finantseeritakse erasektori poolt ning avalikul sektoril on pigem toetav ja suunav roll.

### **I stsenaarium – Koidula piiripunkti eelse parkla rajamine**

Lähtutakse kõige kriitilisemast probleemist ning keskendutakse selle lahendamisele: parkla ehitus ja piirijärjekordade korraldamine.

Eeldatakse, et tegemist on riiklikult olulise küsimusega, mistõttu alginvesteeringuid toetab riik. Riigipiiri seadusest ja põhiseadusest tulenevalt eeldatakse, et jooksvad kulutused parkla opereerimiseks ja piirijärjekorra haldamiseks kaetakse riigieelarvest.

Selle stsenaariumi korral on alginvesteeringu kogumaksumus ca 4,51 milj. krooni.

Stsenaariumi valik ei lahenda pikemas perspektiivis Koidula piiripunkti ületamisega seotud probleeme ega ole seetõttu otstarbekas.

### **II stsenaarium – Parkla koos teeninduskeskusega**

Põhirõhk on kvaliteetsel piiriületusel - kaugsõiduautojuhil ja tema vajadustel.

Lisaks parkla ehitusele ja piirijärjekordade korraldamisele luuakse ka teeninduskeskus, mis pakub toitlustus- ja pesemisteenuseid ning puhkamisvõimalusi.

Eeldatakse, et tegemist on riiklikult olulise küsimusega, mistõttu alginvesteeringuid toetab riik. Riigipiiri seadusest ja Põhiseadusest tulenevalt eeldatakse, et jooksvad kulutused parkla opereerimiseks ja piirijärjekorra haldamiseks kaetakse riigieelarvest.

Täiendavate investeeringute katmiseks lisateenuste (toitlustus, kaubandus) pakkumiseks eeldatakse leida partner erasektorist.

Selle stsenaariumi kogumaksumus on 21,3 milj. krooni.

### **III stsenaarium – Parkla ja logistikakeskuse väljaarendamine**

Lisaks parklale ja teeninduskeskusele, luuakse võimalused ladudekompleksi arendamiseks.

Eeldatakse, et tegemist on riiklikult olulise küsimusega, mistõttu alginvesteeringuid parkla osas toetab riik. Riigipiiri seadusest ja Põhiseadusest tulenevalt eeldatakse, et jooksvad kulutused parkla opereerimiseks ja piirijärjekorra haldamiseks kaetakse riigieelarvest.

Erasektori investeeringute kaasamiseks vajalik võimalusel taotleda ka EL sihtfinantseeringut.

Selle stsenaariumi kogumaksumus (21,4 miljonit krooni parkla + ülejäänud ala mullatööd 8,5 milj. krooni)

kokku on 30 milj. krooni.. Lisanduvad ladude projekteerimis- ja ehituskulud vastavalt suurusele (10 000 kr/m<sup>2</sup>), keskmiselt 51 milj. krooni. See teeks ala tervikliku väljaarendamise kogumaksumuseks antud stsenaariumi kohaselt ca. 81 milj. krooni.

Optimaalseim moodus ala arendamiseks oleks **kaheetapiline arendamine** kus esmalt tuleb lahendada liiklusohutuse ja turvalisuse probleem Koidula piiripunktis, rajades vajadusele vastava transiitparkla koos teeninduskeskusega. Värska valla esimesed sammud siinkohal peaksid olema riikliku tasandi kaasamine probleemi lahendamisse ning poliitilise huvi tekitamine, mis tagaks investeeringute tegemise ja parkla väljaarendamise. Sellega kõrvaldatakse tekkinud kitsaskoht nii riiklikul, maakondlikul ning kohaliku valla tasandil. Kõrvaldatakse kõige kriitilisemad asjaolud – liiklusohutus ja piiriületusprobleemid, samal ajal luuakse eeldused maakondliku logistikakeskuse tekkimiseks ning ettevõtluse ja turismi arenguks. Arvestades piirkonna sotsiaalmajanduslikku mahajäämust ülejäänud Eestist on väga oluline olemasolev potentsiaal (Koidula piiripunkt, valmiv raudteetollijaam) ära kasutada ka sotsiaalmajanduslikke eesmärke silmas pidades ja piirkonna majanduskeskkonda elavdades. Selleks pakub võimalusi III arendusstaadiumi realiseerumine tulevikus, milleks on otstarbekas kaasata erasektorit, kui on loodud tehniline infrastruktuur ja eeldused ettevõtluse arenguks.

Oluline on, et antud temaatikat vaadeldakse laiemalt, **kogu maakonna ja kogu riigi jaoks olulise küsimusena**. Sellest lähtuvalt tuleb ellu viia ka nimetatud projektis välja pakutud tegevusi. Eesmärkide saavutamiseks on vajalik, et viidaks ellu tegevusi, millel oleks **mõju kogu maakonnale** tervikuna. Koidula piiripunkti ja seda ümbritsevat ala tuleb vaadelda kui **Lõuna-Eesti logistikakeskust**. Projekti mõju peab ulatuma väljapoole Värska valda ja omama positiivset mõju ettevõtluse arengule, kuna transpordiühendused ja tehnilise infrastruktuuri olemasolu loovad arengueeldused transiidi- ja logistikasektori arenguks.

### **Valga logistikapark**

Hiina kaubavoogude püüdmiseks on Valga Linnavalitsus Kouvala logistikapargi eeskujul (Innorail programm, Hiina kaubanduskeskuse avamine 2007.a.) algatanud visiooni ja detailplaneeringu Valga logistikapargi arendamiseks. Valga logistikapargi maaala on ligikaudu 50 ha Petseri tänava ja Tambre suvilarajooni vahel, mida läbib Valga-Tartu raudtee. Sellest 32,7 ha on Valga linnale kuuluv maa ning 6,3 ha kuulub tegutsevatele ettevõtetele (AS ERTS Valga Vabaterminaal, AS Estrefransservice, OÜ Toimetex, AS Ferrum, AS Otepää Metall, OÜ Aadensen ja Partnerid, AS Eravara, OÜ RST Valga) ja 11 ha riigile. Detailplaneeringu on kehtestanud Valga Linnavolikogu Konteinerterminali planeerimiseks on tõenäoliselt vajalik muuta detailplaneeringut.

### Eeldused Valga logistikapargi arendamiseks:

- Konteinerterminali olemasolu Valga raudteesõlmes, mis võimaldaks kaupu vajalikus koguses vastu võtta;
- Hea raudteeühendus Baltikumis ja sealt Kesk- ja Lääne-Euroopasse Rail Baltica käivitamisel ja Tallinn-Riia vahelise rongiühenduse taastamine (Edelaraudtee planeerib selle aastaks 2009) hoogustaks ka kaubaliiklust;
- Koidula piirijaama valmimine (on planeeritud aastaks 2011) avab idasuunalise raudteekoridori Valgast läbi Pihkva Peterburi ja Moskva suunas;
- Investeeringute leidmine. Valga kohalik investeerimispotentsiaal on madal. Tuleb leida väljastpoolt.
- Eesti ja Venemaa riikidevahelised halvenenud suhted. Hiinast vaadates on Eesti transiidimaaks Venemaale. Siis ei tohiks Venemaa otsustamisõigus olla nii suur, kui Venemaa oleks kauba saatja. Võimalike vastuolude korral saaks kasutada Valga-Valka kaksikliina võimalusi, siis oleks transiidilinnaks Läti Valka.

### Võimalikud teenused Valga logistikapargis

Rahvusvaheline jaotuskeskus. Muugalt saabunud kauba ümberformeerimine, pakendamine, ringilaadimine, lisandväärtuse andmine ning saatmine Venemaale. Vabatsoon võimaldaks käibemaksu eeliseid.

### Logistikapargi visioon

Valga linna kohalik omavalitsus rajab riiklike ja Euroopa struktuurivahendite toel Valga logistikapargi. Selle tähtsamaks osaks kujuneb raudtee konteinerterminal. Teostavate tööde seas on territooriumi varustamine vajalike kommunikatsioonidega (vesivarustus, kanalisatsioon, elekter, ühendusteel), vajalike mullatööde läbiviimine, raudteeharu taastamine ja vajalike lisaraudteeharude ehitamine. Üldine tööde maht koos täpsustatud uuringute, ekspertiiside ja keskkonnamõtjude hindamisega moodustab kokku 60 milj. krooni, millest omavalitsuse finantseering oleks 10 milj. krooni. Logistikapargi valmimisel jääks Valga linn selle haldajaks, kuid majandustegevuse läbiviimiseks üüriks linn logistikapargi territooriumi koos rajatistega välja operaatorfirmadele. Valga logistikapargi konteinerterminali käivitamisel moodustaks esialgne aastamaht 50000 TEU.

Paralleelselt logistikapargi rajamisega on Valga linnavalitsusel kavas välja ehitada Valga Väike-Laatsi tööstuspark, mille maaala moodustaks 60 ha, mis paikneks Valga-Petseri raudtee, Saviangu tänava ja kõrgepinge õhuliini vahel. Tööstuspargi strateegia on luua ja arendada atraktiivsed tingimused uutele või asukohta vahetatavatele ettevõtetele nii Eestist kui ka välisriikidest. Tööstuspargi peamised fokuseeritud tööstusharud on töötleva tööstuse ettevõtted (metalli-, plastitööstus), puidutööstus, toiduainete tööstus, tekstiili- ja rõivatööstus. Tööstuspargi territooriumil paiknevad transpordi- ja logistika ettevõtted. Tööstuspargi põhieesmärk on ergutada olemasolevaid ettevõtteid laiendama oma tegevust, arendada aktiivset koostööd logistikapargiga ning ühtlasi looma ajakohaseid, häid ja turvalisi töö- ja elamistingimusi oma töötajatele.

