Eesti transiit ja logistika: tänapäev ja tulevik

UURINGU I OSA ARUANNE

Koostasid: **Enno Lend, PhD**

Ain Eidast, PhD

Wladimir Segercrantz, DSc

Aare-Maldus Uustalu, PhD

Mihkel Uriko, M.Sc

Tallinn

2007

SISUKORD

Sissejuhatus

1.Transiitvedude hetkeseisu analüüs 3

1.1 Transiidipoliitika ülevaade 3

1.2 Eesti transiitvedude analüüs ja transiidipoliitika 6

1.3 Transiitvedude analüüs AS Tallinna Sadamas 9

1.3.1 Sillamäe sadama kaubavoogude ülevaade 13

1.4 Maanteevedude piiriületuste analüüs 15

1.5 Transiitvedude analüüs läbi Narva, Luhamaa ja Koidula piiripunktide 20

1.6 Raudtee piiriületused 25

2. Läti ja Soome kaubavedude ja transiidi veomahtude analüüs 27

2.1 Kaubavedude trendid Läti sadamates ja raudteel 27

2.2 Soome sadamate kaubaveomahtude ja transiidi ülevaade 33

3. Transiitvedude konkurentsivõime ja kaasmõjud majandusele 38

4. Uuringu esimese osa järeldused 41

Sissejuhatus

Eesti transiivedude senine orientatsioon on tuginenud juba üle kümne aasta Venemaa energiakandjate (vedelkütuste ja kivisöe) ning tooraine veol Põhjamere suursadamatesse. Eesti transiidisektori ja sadamate areng on olnud analoogiline teiste Balti riikide sadamatega nagu Riia, Ventspils, Liepaja ja Klaipeda. Läänemere läänekalda sadamate (eelkõige Soome sadamad) orientatioon on olnud enam lääne-ida suunaliste intermodaalsete vedude arendamise koos logistikakeskuste väljaarendamsega Ida-Soomes. Soome sadamate ja logistikakeskuste arengu orientatioon arvestab põhiliselt eksport-import vedude vajadust.

Viimaste aastate olulised arengud on esitanud väljakutse seniste terndide analüüsiks ja muutuste tegemiseks, sest:

- Energiakandjate (vedelkütuste ja kivisöe) ning tooraine transiitveod läbi Eesti on järsult vähenenud,
- Venemaa suunab nii majanduslike kui ka administratiivsete meetmete kaasabil transiitkaubad oma sadamatesse või ka teistesse Balti riikide sadamatesse (Tallinn versus Ventspils),
- Venemaa eesmärk on saada transiidi tarneahela võtmeettevõtted osaliselt või täielikult enda valdusse mitte ainult Eestis vaid ka muudes Läänemere riikides,
- alternatiivsete transiidiahelate käivitamine pole olnud edukas (näiteks Kasahstan jm),
- konteineriseerumine globaalses transpordi-ja transiidisektoris jätkub kasvutempos 10-15% aastas. Kuid arvestades Eesti konteinervedude mahude baasi väiksust, ei saa lugeda sellist kasvutempot rahuldavaks ja sellest on tingitud arengutempo mahajäämus,
- sadamate ja muu transpordiinfrastruktuuri investeeringute tasuvuse ja innovaatilisuse vahel on tugev seos. Keskendumine üksnes kahe-kolme kaubagrupi transiitvedudele on olnud olnud üheks põhjuseks logistikaalase innovatsiooni mahajäämuses konteinerkaupade (tükikaupade) tarneahelate arendamisel. Konteinervedude arnedamisel pole leitud strateegilisi partnerid,

Käesoleva uuringu põhieesmärgiks on analüüsida transiitvedude muutuste trende (hetkeolukorra kuvandi andmine) ja nende võimalikku mõju Eesti transpordisektorile ja majandusele tervikuna, riigi sotsiaalprobleemidele ning sellest tulenevalt koos äri- ja avaliku sektori spetsialistide ja teadlastega sünteesida alternatiivseid jätkusuutlikke transiidi ja logistika arengustsenaariume.

Käesoleva uurimistöö autorid käsitlevad transiidipoliitikat osana riigi majandus-ja transpordipoliitikast. Transiidipoliitika peamiseks eesmärgiks on strateegiliste prioriteetide määratlemine ning kompromisside saavutamine avalike, äriorganisatsioonide ja strateegiliste partnerite vahel saavutades konkurentsieelise ressursside efektiivsel kasutamisel ja lisandväärtuse loomisel ning andes transiitkaupadele parima ajalise-, ruumilise ja väärtuselise kasulikkuse.

Uuring teostatakse kahes teostamise ajalt erinevas, kuid sisuliselt omavahel lahutamatult seotud etapis:

Etapp 1. Transiitvedude hetkeseisu analüüs – praeguse olukorra tekkimise põhjused, muudatused absoluutarvudes, rahaline ja sotsiaalne mõju

Etapp 2 – võimalikud lahenduste ja stsenaariumide väljatöötamine

1. Transiitvedude hetkeseisu analüüs

1.1. Transiidipoliitika ülevaade

Eesti transiidisektori osakaal on olnud viimastel aastatel riigi SKP-s 6-10 %, 2007.aastal on transiidi hinnanguline osakaal 5 % SKP-s, kuid lisaks sellele aitab teenuste eksport oluliselt vähendada riigi negatiivset maksebilansi. Pidades silmas Eesti Raudtee infrastruktuuri majandamise kulusid, siis kaubavedu katab sellest ca 90-95 %. Seega kui kaubaveomahud (sh ka transiitvedude mahud) vähenevad, siis tekib probleeme raudteeinfrastruktuuri ja ka sadamate infrastruktuuri jätkusuutliku majandamise ja arendamisega. Seega transiidipoliitika on kompleksne, sest selles osalevad lisaks riigile väga erineva orientatsiooniga äriettevõtted. Tarneahela juhtimise paradigmast tulenevalt on ahelass kuuluvate äriettevõtete majanduslikud eesmärgid ja investeerimisvajadused väga erinevad (näiteks terminali ja veoettevõtte rentaablused võivad erineda 4-6 korda) ja seetõttu on riigi roll nii transpordipoliitika kui ka transiidipoliitika arendamisel väga oluline. Transiidipoliitika jätkusuutlik siis, kui riigi regulatiivne roll ja riskide juhtimine tagab transiidiahela äriettevõtete tasakaalustatud arengu. Riigi ülesandeks on arendada transiiti läbi logistikasektori investeeringute, toetuste, regulatsioonide loomise, järelevalve teostamise, maine kujundamise ja usaldusväärsuse tagamise kaudu.

Seega peaks transiidipoliitika peamiseks eesmärgiks olema strateegiliste prioriteetide määratlemine ning kompromisside saavutamine avalike, äriorganisatsioonide ja strateegiliste partnerite vahel nii, et saavutataks konkurentsieelis ressursside efektiivsel kasutamisel, loodaks lisaväärtused ning antaks transiitkaupadele parim ajaline, ruumiline ja väärtuseline kasulikkus.

Eesti geograafiline asend on soodne transiitvedudeks ida-lääne suunal, kuid peaaegu samasugused geograafilised tingimused on veel Lätil, Leedul, Poolal ja Soomel. Soome

on osanud oma geograafilist eelist kasutada paremini lääne-ida suunalisel veol, kus veetakse enam valmistooteid (tonni statistiline väärtus on oluliselt kõrgem). Soome sadamad on välja ehitatud rohkem eksport-import vedude jaoks, transiidiosa on marginaalne

Transpordisektori ja sh transiitvedude majandusedukuse aluseks on strateegiliste partnerite leidmine, infrastruktuuri nüüdisajastamine ja operaatorite innovatsiooni ja ettevõtluse soosimine. Teiseks oluliseks transpordisüsteemi rajamise (parandamise) erisuseks on kapitalimahukad investeeringud ja pikk tasuvusaeg. Seega pole mõistlik transpordi- ja transiidipoliitikas lähtuda lühiajalistest eesmärkidest, vaid koostada tuleb pikaajaline transiidipoliitika, mis arvestaks globaalseid trende maailmamajanduses.

Kui veebr. 2003 moodustati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt riikliku transiidipoliitika täpsustamiseks ja transiidisektori arenguks nõuandva õigusega transiidikomisjon, siis oli selle ülesandeks:

- analüüsida Eesti transiidisektori toimimist, määratleda transiidisektori arengut aeglustavad sõlmprobleemid ning teha ettepanekuid nende lahendamiseks;
- analüüsida Euroopa Liiduga liitumise mõju Eesti transiidisektori arengule ning teha ettepanekuid transiidipoliitika vastavaks täpsustamiseks;
- analüüsida transiiti mõjutavate õigusaktide muutmise ja täiendamise vajadust ning teha vastavad ettepanekud;
- analüüsida riigi transpordi arengu kava ja teiste transiidisektorit mõjutavate arengukavade muutmise ja täiendamise vajadust ning teha vastavaid ettepanekuid;
- teha ettepanekuid transiidialaste rahvusvaheliste küsimuste lahendamiseks ning Eesti transiidisektorisse välisinvesteeringute tegemise soodustamiseks.

Kui meie transpordisüsteemi senine orientatsioon tooraine ja energiakandjate veole on üheks põhjuseks meie transpordisüsteemi modaalsele tasakaalustamatusele ja sellest tulenevale konteinervedude ning muude intermodaalse transpordi veoseüksuste kasutamise mahajäämusele.

Eesti transiidiarengu mahajäämusel on kaks peamist põhjust: esimeseks on kiiresti muutunud poliitiline olukord Venemaa ja Eesti suhetes ja teiseks me pole valmis teenindama lisaväärtust andvaid tarneahelaid. See, et Venemaa transpordistrateegia üheks prioriteediks on suunata oma eksportveosed läbi Vene Föderatsioonis asuvate sadamate ja sellega vältida nii Baltikumi kui Ukraina sadamateenuste kasutamist, oli arvata juba kümme aastat tagasi. Venemaa asus kiiresti välja arendama St. Peterburi, Primorski, Ust-Luuga, Võssotski, Viiburi, Lomonossovi, Kaliningradi, Arhangelski ja Murmanski sadamaid koos muu transpordi infrastruktuuriga.

Viimase 10-15 aasta jookusul saavutati transiitvedude kiire kasv tänu meie sadamate ning operaatorite oskuslikule ja kiirele tegutsemisele võrreldes konkurentidega. Seda toetas Eesti soodne logistiline ja geopoliitiline asend. Neid mõjureid, mis domineerisid

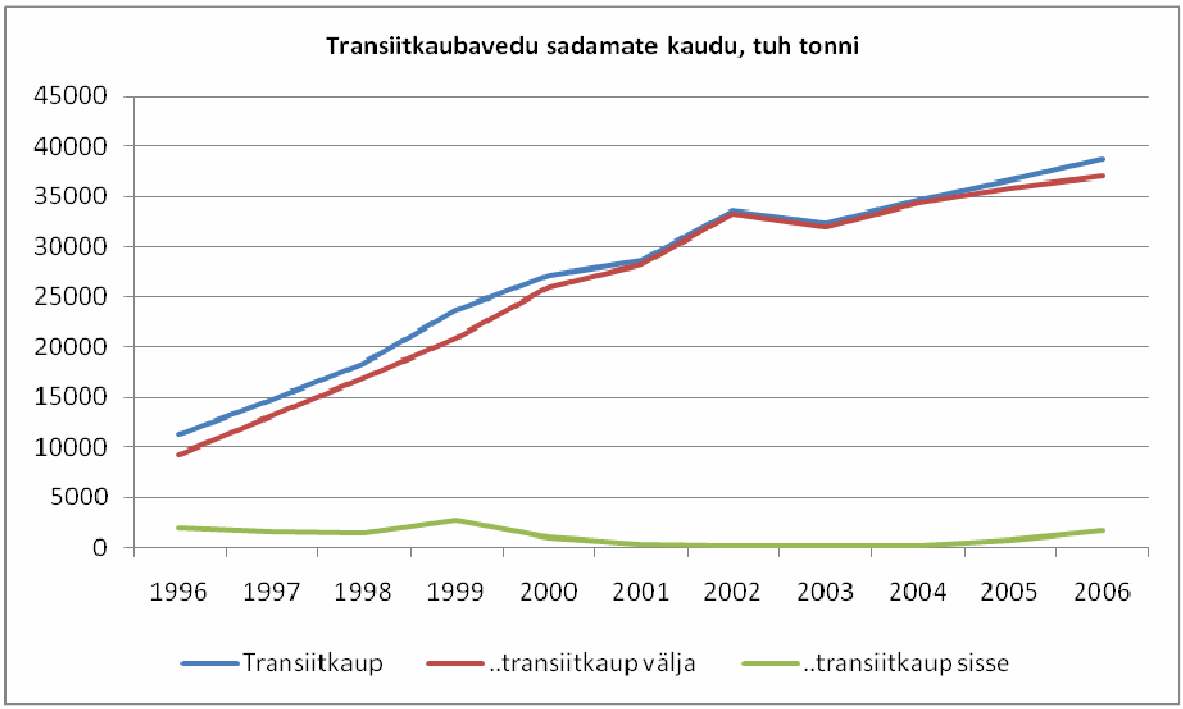
transiitvedude kasvul lähiminevikus, hetkel enam pole ning seetõttu tuleb luua uued tooted ja teenused globaalsetes tarneahelates konkureerimiseks.

Transpordi arengukavas 2006-2013 (MKM 2007) on toodud olulised transiidisektori probleemid:

- lisaks Eesti geopoliitilisele asendile on transiitvedude kiiret arengut taganud teguriteks ka veooperaatorite orienteeritus transiitvedudele ning turuvajadusi arvestav transpordi infrastruktuuri ja tehniliste lahenduste arendus;
- sadamate tegevusnäitajad on oluliselt mõjutatavad transiidi lähteriikide poliitilistest otsustest (nt Venemaa diskrimineerivad raudteetariifid);
- raudtee läbilaskevõime, sh raudteejaamades ja piirijaamades ei taga transiitveoste kiiret ja takistusteta liikumist;
- puudub samuti Läänemere regiooni transiidivaldkonna ja selle arengute pidev monitooring ning analüüs;
- transpordivõrgustiku ja -ahelate edasiarendamisega naaberriikide vahel, samuti juhtimise ja tehnoloogiaga on tegeldud ebapiisavalt;
- nõrk koostöö riigi, transiidiettevõtluse ja avaliku sektori vahel. Riigi osa Eesti transiidikoridori konkurentsivõime tõstmisel peaks olema tõhusam;
- Eesti transiidis domineerib tugevalt suund idast läände, vähe on tegeldud lääne-ida suunaga ja minimaalne on kaupade transiit põhja-lõuna suunal;
- transiitkaup on kahe-kolme kaubagrupi keskne;
- tarneahela Eesti osas on lisandväärtuse andmine marginaalne (Transpordi arengukava 2006-2013).

1.2.Eesti transiitvedude analüüs ja transiidipoliitika

Eesti kui transiitmaa staatus tuleneb transiitvedude kiirest kasvust lähiminevikus ja olulise turuosa hõivamisest Läänemere transiiditurul. Transiitvedude maht on viimase kümne aasta jooksul kasvanud ligi 3,5 korda, stabiilne kasv tundus enesestmõistetav. Nii oli näiteks AS Tallinna Sadamad kaubaveomaht 1994 aastal 11,7 mln tonni ja transiitkauba maht 8,3 mln. tonni ja moodustas 71 % veomahust. 2006.aastal oli kaubaveomaht As Tallinna Sadamas 41,08 mln tonni ja transiitvedude maht 34,78 mln tonni, seega 84,6 % veomahust. Transiitkaupade veomahud kõikide Eesti sadamate lõikes on toodud joonisel 1.

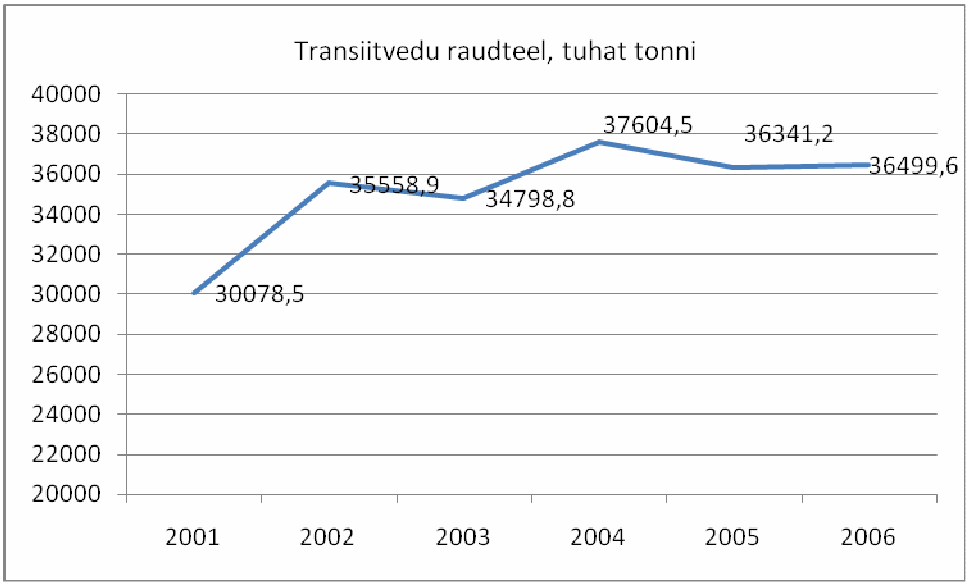


Joonis 1. Traniitkaubavedu läbi Eesti sadamate 1996-2006.

Allikas: Statistikaamet

Joonis 1 näitab ilmekalt transiitveoste pidevat kasvu viimase kümne aasta jooksul, mõningane tagasilöök oli vaid 2003.aastal. Sellel perioodil töötas väga hästi tarneahel: raudteetranspordiga veeti veosed sadamatesse (põhiliselt AS Tallinna Sadam) ja sadamatest veeti ida-lääne suunal kaubad Põhjamere suursadamatesse.

Transiitvedude dünaamika raudteel on toodud joonisel 2. 2004.aaastal veeti raudteel 37,6 mln tonni transiitveoseid, mis tähendab keskmiselt 3.13 mln tonni kuus.

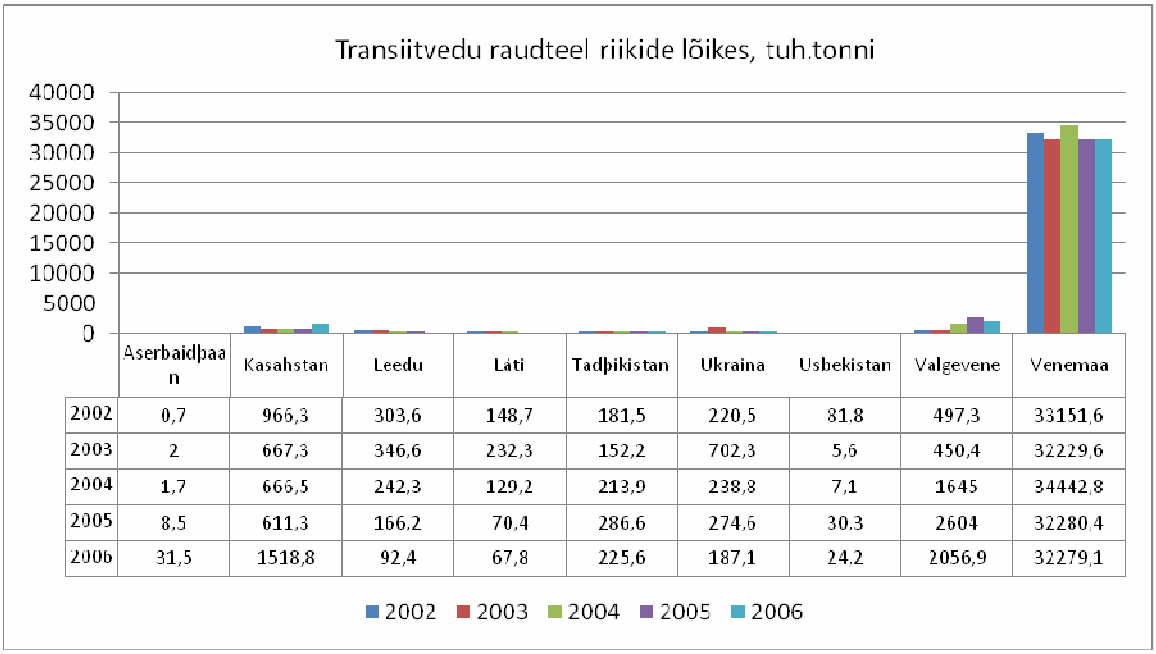


Joonis2. Transiitvedude dünaamika raudteel, tuhat tonni

Allikas: Statistikaamet

Senini on Eestil on transiitvedude suurepärast arengut seostatud meie geopoliitilise asendiga, mis on õige, kuid see pole kahjuks ainuke ega piisav konkurentsieelis. Need mõjurid, mis olid meil lähiminevikus transiitvedude kasvamise domineerisid, pole seda enam hetkel ja paraku ka tulevikus.

Pikaaegne orientatsioon tooraine transiitvedudele on tänaseks päevaks saanud märgatava tagasilöögi. Joonisel 3 on näha, et ajavahemikus 2002-2006.a on transiitveosed (pealelaadimised ja mahalaadimied kokku) toimunud valdavalt Venemaa suunal. 2006.aastal jagunesid veomahud riikide suunal järgmiselt: Venemaa- 88%, Valgevene- 6%, Kasasthan – 4%, muudes suundades veeti alla 1% transiidi veomahust raudteel.



	Aserbaidþaan	Kasahstan	Leedu	Läti	Tadþikistan	Ukraina	Usbekistan	Valgevene	Venemaa
2002	0,7	966,3	303,6	148,7	181,5	220,5	81.8	497,3	33151,6
2003	2	667,3	346,6	232,3	152,2	702,3	5,6	450,4	32229,6
2004	1,7	666,5	242,3	129,2	213,9	238,8	7,1	1645	34442,8
2005	8.5	611,3	166.2	70,4	286.6	274,6	30.3	2604	32280.4
2006	31,5	1518,8	92,4	67,8	225,6	187,1	24.2	2056,9	32279,1

Joonis 3. Raudtee transiitvedude mahu dünaamika 2002-2006.aastal riikide lõikes

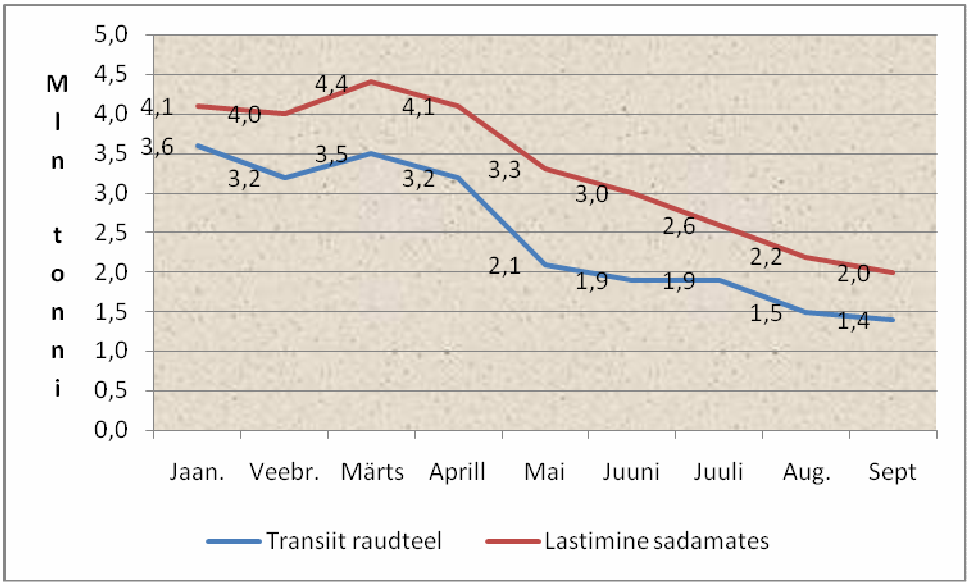
Jooniselt 3 selgub, et Kasahstani ja Valgevene suunal on transiitvedude mahud kasvanud, muudes suundades on olnud ajavahemikus 2002-2006 .a. stabiilne või langev trend

Eraldi analüüsi väärib Venemaa majanduspoliitiliste otsuste mõju 2007. aasta veomahtudele, kus on väga selgelt lastimismahu (mln tonni) ja raudteetransiidi languses.

Kui aasta algusest aprillini veeti avalikul raudteel veoseid üle 4 miljoni tonni kuus, siis alates maist jäävad veosekogused kuus alla 3 miljoni tonni. Septembris veeti avalikul raudteel veoseid 2,2 miljonit tonni, mis on kolmandiku võrra vähem kui eelmise aasta septembris. Kaubavedude vähenemine on põhiliselt tingitud Venemaa transiidivoogude vähenemisest. Avalikul raudteel veetud kaupadest oli septembris kaks kolmandikku transiit. Võrreldes eelmise aasta septembriga vähenes transiit raudteel 42%. Ligi kolm neljandikku transiidist on naftatooted.

Transiidi vähenemine raudteeveol on oluliselt mõjutanud ka sadamate, operaatorite, ja erinevate ekspedeerimisettevõtete tegevust. Kui aasta alguses lastiti sadamates laevadele üle 4 miljoni tonni kaupa kuus, siis septembriks oli see langenud 2 miljonile tonnile kuus. Võrreldes eelmise aasta septembriga lastiti laevadele kolmandiku võrra vähem kaupa. Transiit moodustab sadamates lastitud kaupadest ligi 70%.

2007. aasta maist septembrini lastiti sadamates 13,1 miljonit tonni kaupa, eelmise aasta sama perioodiga võrreldes on kaupade lastimine sadamates vähenenud 27%.



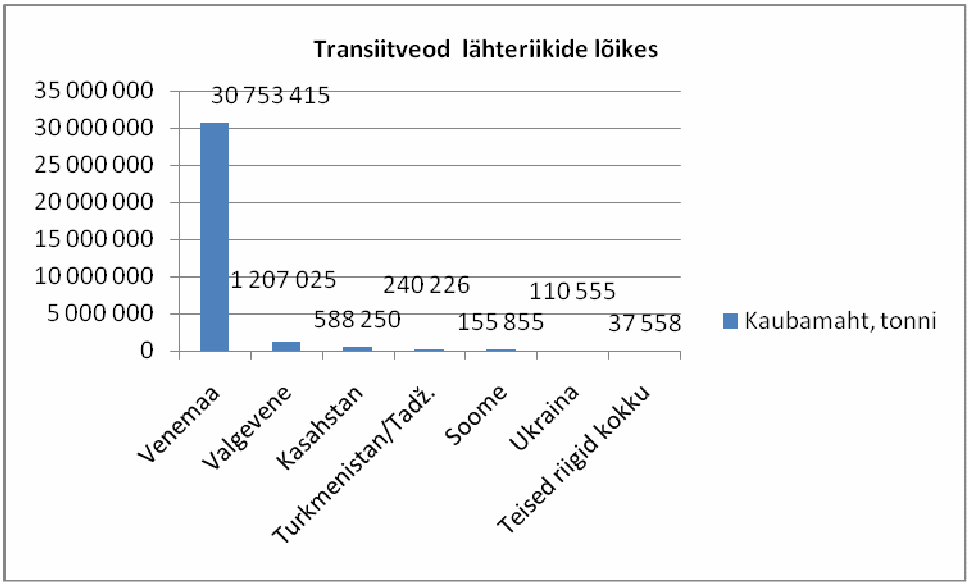
Joonis 4. Transiitvedude maht 2007. aastal (mln tonni)

Allikas: Statistikamet

Eesti geograafiline asend on soodne transiitvedudeks ida-lääne (ka lääne-ida) suunal, kuid samalaadsed geograafilised eelised on veel Lätil, Leedul, Poolal ja Soomel. Seega ei saa Eesti jätkusuutlik transiidipoliitika tugineda üksnes geograafilisele asendi eelisele, vaid püsiva konkurentsieelise loomine seisneb Eesti logistikasüsteemi terviklikul väljaarendamisel (infrastruktuur, transporditehnoloogia, operaatorid, teenidus-ja vahendusettevõtted, strateegilised partnerid jt).

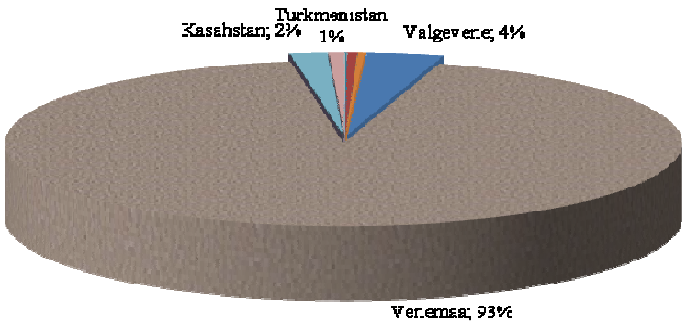
1.3 Transiitvedude analüüs AS Tallinna Sadamas

AS Tallinna Sadam on nii transiitkaupade käitlemise mahtude kui ka nende nomenklatuuri poolest suurimaks transiitkaubandust teenindavaks sadamaks Eestis. Läbi selle koosseisu kuuluvate sadamate veeti 2006.aastal kokku 33,092 mln tonni transiitveoseid, sellest 92,9 % tuli Venemaalt. Jooniselt 5 nähtub, millist mõju avaldab Venemaa transiidi ümbersuunamine AS Tallinna ja ka AS Eesti Raudteele.



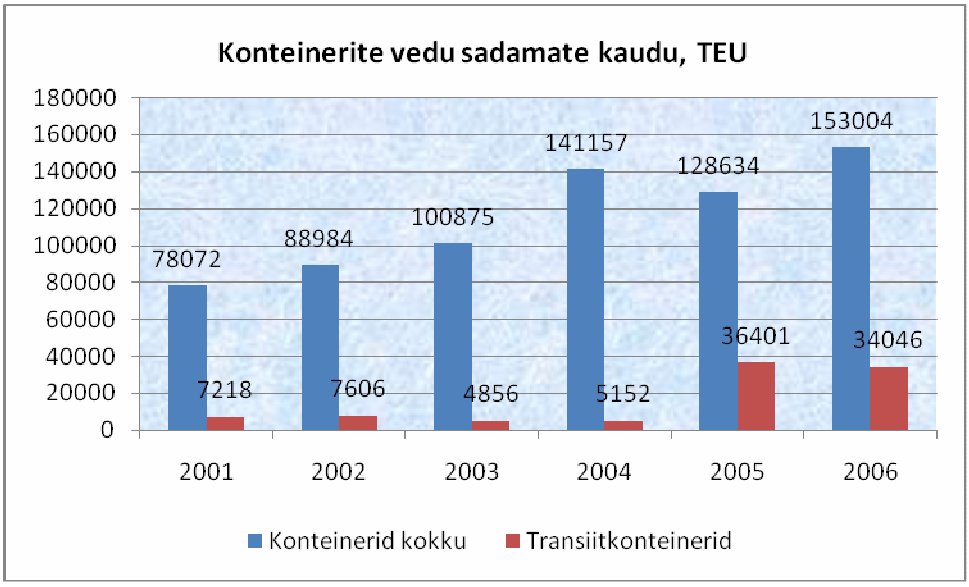
Joonis 5.Transiitvedude mahud lähteriikide lõikes 2006.aastal, tonni

Transiitvedude protsentuaalne jaotus vedude lähteriikide lõikes



Kuna Venemaa impordi kasvus domineerib põhiliselt konteinerkaup, siis järgnevalt analüüsime milline on konteinervedude hetkeseis EL-st Venemaa suunas.

Konteinerite vedu läbi Eesti sadamate ja sadamatest sihtkohtadesse on viimastel aastatel küll suurenenud, kuid kumulatiivsed veomahud (eksport-, import- ja transiitkonteinerid) on küllalt tagasihoidlikud (vt joonis4).

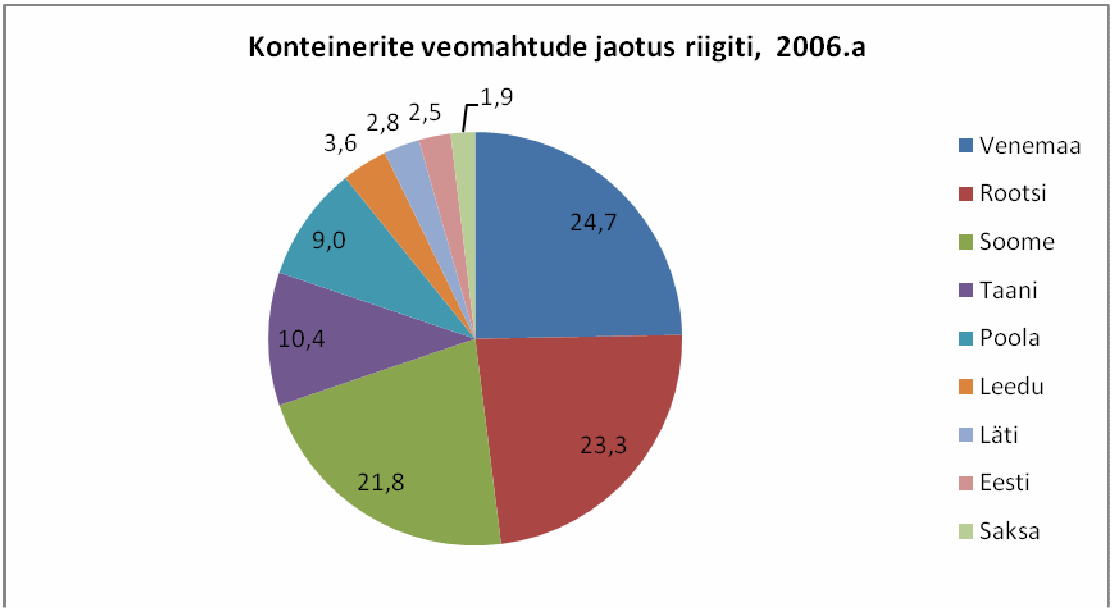


Joonis 6. Konteinerite vedu läbi Eesti sadamate, TEU (20-jalase konteineri ekvivalent)

Allikas. Statistikaamet

Konteinervedude arendamine Eestis on senini olnud tagasihoidlik, sest transiitvedude orientatsioon on olnud kütuste ja metallide transiidile. Näiteks St. Peterburi sadama konteinerite veomaht oli 2006. aastal 1 450 000 TEU-d s.o ca 10 korda suurem kui Eesti sadamates.

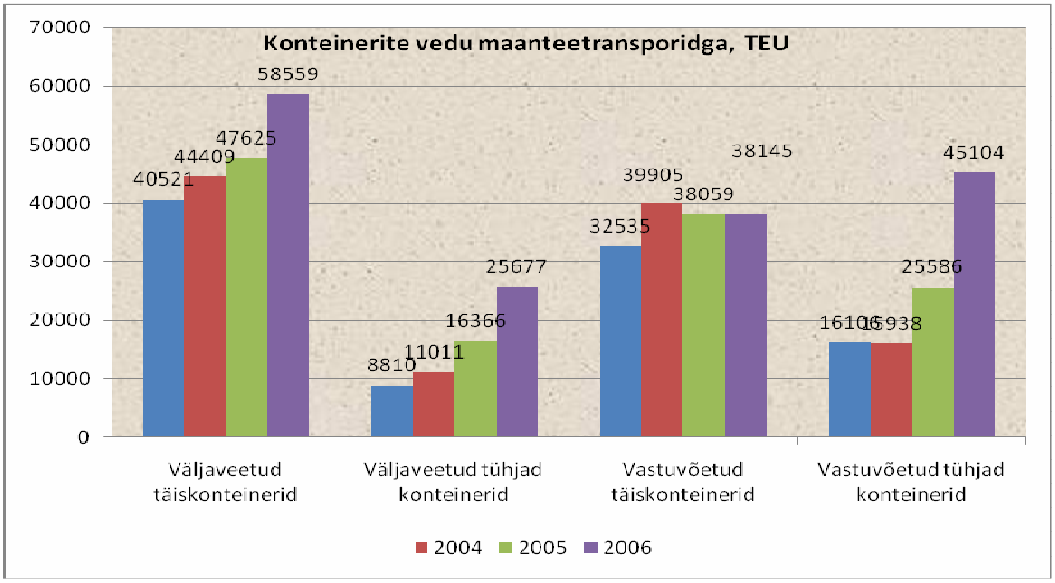
Läänemeremaade konteinerite veomahtude võrdlus (protsentides) riikide lõikes on toodud joonisel 7.



Joonis 7. Läänemeremaade konteinerite veomahud riikide lõikes (protsentides)

Allikas: The Baltic Container Outlook 2007.

Jooniselt 7 selgub, et Läänemere suurimad konteinersadamad on Rootsis (Göteburg) ja Venemaal (St. Peterburg), läbi nende sadamate veetakse 48 % Läänemeremaade konteinerite veomahust.



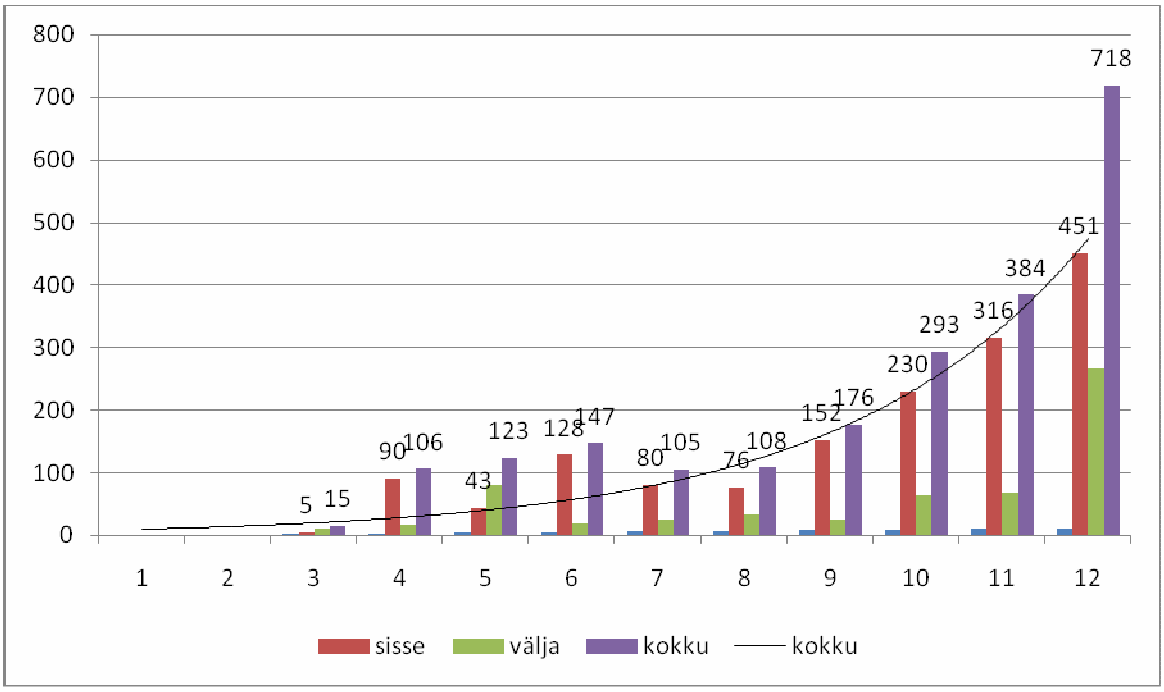
Joonis 7. Maanteetranspordiga veetud konteinerite veomahud, TEU

Allikas: Statistikaamet

1.3.1 Sillamäe sadama kaubavoogude ülevaade.

Sillamäe sadam on küllalt kiiresti arenenud erasadam, mille projekteeritud kaubaveomaht on 15 mln tonni aastas. 2006.aastal läbis Sillamäe sadamat 670000 tonni kaupa, 2007.aastaks oli planeeritud vedada 3 mln tonni, tõenäoliselt jääb tegelik veomaht 2 mln tonni. Sillamäe sadama kaubavedude mahud 2007.aasta kuude lõikes on toodud tabelis. Sillamäe erasadama arengut on mõjutanud üheltpoolt Eesti-Venemaa suhted, teiselt poolt aga riigi nõrk roll transpordiinfrastruktuuri väljaarendamisel.

Tänaseks päevaks on katkenud ka Sillamäe-Kotka vaheline parvlaevaliiklus, kuhu loodetakse leida uus operaator. Joonisel 8 on toodud 2006.aasta ro/ro laeva veoautode arvud kuude lõikes.



Joonis 8. Veoautode liikumine läbi Sillamäe sadama 2006. aastal (veokit/kuus)

Sillamäe sadama kaubaveomahud on toodud järgnevas tabelis 1. 2007.aasta kolme kvartali veomahud on peaaegu tasakaalus jäädes 453 ja 473 tuh tonni vahele.

Kuu	KAUBATONNID											
	sh SilSteve							sh SOT			sh TankChem	KOKKU
	vanametall	ümarpuit	põlevkiviõli	killustik	muud üldkaubad	ro-ro kaup+transport (tonnid)	KOKKU SilSteve	kütus	põlevkiviõli	KOKKU SOT		
jaanuar	2 940	2 467	4 640	7 520		7 171	24 737	52 989		52 989	12 776	**90 502**
veebruar	19 302	4 913	17 197			20 015	61 427	125 458		125 458	6 664	**193 549**
Märts		5 069	3 355	2 314	2 560	28 496	41 794	81 376	3 017	84 394	43 476	**169 663**
I kvartal	22 242	12 449	25 192	9 834	2 560	55 681	127 958	259 823	3 017	262 841	62 916	**453 714**
aprill	2 878	4 855	22 000	6 710	10 914	24 854	72 211	81 517	4 114	85 630	16 703	**174 544**
mai	2 889		7 902	9 855	11 151	22 830	54 628	43 885	12 769	56 654	19 009	**130 291**
juuni		10 905	14 762	4 800	2 400	22 482	55 349	104 437		104 437	8 012	**167 798**
II kvartal	5 767	15 761	44 664	21 365	24 465	70 166	182 188	229 839	16 883	246 722	43 724	**472 633**
juuli		2 793	16 635	1 940	1 196	18 835	41 398	59 078	9 174	68 252	8 388	**118 038**
august		6 724	15 560	9 045		19 676	51 005	141 823	11 153	152 975	2 500	**206 480**
Sept.	2 631	17 681	15 738	4 192	3 500	28 084	71 827	53 089	7 697	60 786	4 085	**136 698**
III kvartal	2 631	27 198	47 933	15 177	4 696	66 594	164 230	253 990	28 023	282 013	14 972	**461 216**
oktoober	6 106		4 306	4 130	2 646	13 896	31 085	90 735		90 735	2 100	**123 920**
Nov.												**0**
Dets.												**0**
IV kvartal	6 106	0	4 306	4 130	2 646	13 896	31 085	90 735	0	90 735	2 100	**123 920**
KOKKU	**36 746**	**55 408**	**122 095**	**50 507**	**34 367**	**206 337**	**505 461**	**834 387**	**47 924**	**882 310**	**123 712**	**1 511 483**

1.4 Maanteevedude piiriületuste analüüs

Eesti kaudu toimuv maanteevedu toimub Narva, Koidula ja Luhamaa piiripunktide kaudu. 2006.aastal toimus Narva piiripunktis 42,8% ning Koidula ja Luhamaa piiripunktides vastavalt 26,1 % ja 31,1 % veoautode piiriületustest. 2007.aastal olid vastavad arvud 38,9 %, 30,4 % ja 30,7 %. Narva piiriületuspunkti osatähtsuse vähenemist võib seletada piiripunkti piiratud läbilaskevõimega, millega kaasnevad autode väga suured ooteajad. Nii moodustas veoautode keskmine ooteaeg Narva piiripunktis 2007.aastal 49 tundi, kuna Koidula ja Luhamaa piiripunktides oli see arv ligikaudu kaks korda väiksem ning moodustas Koidulas keskmiselt 26 tundi ning Luhamaal 27 tundi. Põhiline kaubavoog on suunatud Eesti kaudu Venemaale, kuna Venemaalt Eestisse suunduvad autodest on koormaga ligikaudu vaid 30 %. Parema ülevaate saamiseks maanteetransiidist oleks vaja täiustada piiriületusstatistikat ning seda eelkõige Narva piiripunkti osas, kus erinevalt Koidula ja Luhamaa piiripunktidest puuduvad andmed Eesti ja välisriikide veokite ja haagiste kohta. Nii näiteks läbis Koidula piiripunkti 2007.aast 10 kuu jooksul kokku 48502 veoautot. Neist 28,0 % moodustasid Eesti ja 72,0 % välisriikide veokid. Eesti veokitest olid haagistega 86,9 % ja välisriikide omadest 61,4 %. Samal perioodil läbis Luhamaa piiripunkti 59665 veoautot. Neist 20,6 % moodustasid Eesti ja 79,4 % välisriikide autod. Eesti veokitest olid haagistega 57,9 % ja välisriikide omadest 91,3 %.

1.4.1 Narva piiripunkt

Võrreldes 2006.aasta 10 kuuga, vähenes 2007.aastal sama perioodi jooksul veoautode piiriületuste koguarv 9749 võrra ehk 11,4 %. Seejuures vähenes aasta esimese 4 kuu piiriületuste arv 2007.a. vaid 269 auto võrra ehk vähem kui 1 %. Seevastu maist oktoobrini vähenes 2007.a. piiriületuste koguarv 9477 auto võrra ehk 18,2 % võrra, mida võib otseselt seostada pronkssõduri teisaldamisega seotud aprillisündmustega.

Tabel 1. Narva piiripunkt. Veoautode piiriületused 2006-2007.a. (10 kuud)

Kuu	**Sissevedu**			**Väljavedu**		
	2006	**2007**	**Vahe**	**2006**	**2007**	**Vahe**
Jaanuar	2728	3109	13,97 %	3472	3495	0,66 %
Veebruar	3938	3852	-2,18 %	4503	3833	-14,88 %
Märts	4550	4781	5,08 %	4755	4486	-5,66 %

Aprill	4499	4739	5,33 %	4948	4829	-2,41 %
Mai	4465	3882	-13,06	4950	4531	-8,46 %
Juuni	4513	4295	-4,83 %	4764	4284	-10,08 %
Juuli	3971	3358	-15,44 %	3638	3326	-8,58 %
August	4066	3090	-24,00 %	3533	3206	-9,26 %
September	4460	2969	-33,43 %	4442	2781	-37,39%
Oktoober	4556	3364	-26,19 %	4623	3415	-26,13 %
Kokku	**41746**	**37439**	**-10,32 %**	**43628**	**38186**	**-12, 47 %**

Allikas: Kirde Piirivalvepiirkonna staap

Tabel 2. Narva piiripunkt. Eeldatav piiriületuse ooteaeg Eesti-Vene suunal 2007.a.

Kuu	**Veokeid järjekorras Venemaa suunal, min/max**	**Viimase 24h jooksul Venemaale vastu-võetud veokite arv, min/max**	**Eeldatav ooteaeg, tundi** **min/max**
Jaanuar	0/100	119/143	0/19
Veebruar	170/350	123/111	35/71
Märts	70/400	145/90	11/80
Aprill	15/250	101/144	3/44
Mai	5/250	101/133	1/44
Juuni	20/300	141/37	4/40
Juuli	235/450	94/106	57/115
August	260/370	81/96	68/100
September	150/450	97/87	40/148
Oktoober	175/285	92/77	45/71
November	40/320	107/79	9/106
Detsember	85/253	111/98	20/58
Keskmine	**209**	**105**	**49**

Allikas: Maksu-ja Tolliamet.

Eeldatav ooteaeg on määratud Vene tolli poolt viimase 72 tunni jooksul vastuvõetud veokite arvu alusel. Tabelist nähtub ebaloogiline ja ebaproportsionaalne vastuolu veokite järjekorra ja Venemaale vastu võetud veokite arvu vahel. Seda võiks seletada eri kaubagruppide tollikontrolli erineva töömahukusega ning Vene tolliametnike ebarahuldava tööga.

1.4.2. Koidula piiripunkt

2006.aasta 10 kuu jooksul sisenes Koidula piiripunkti kokku 20293 veokit, sealhulgas 4384 Eesti ja 15909 välisriikide veoautot. Neist omasid haagiseid 3045 Eesti ja 6113 välisriikide veoautot. 2007.aasta sama perioodi jooksul sisenes kokku 21265 veokit, millest 5876 olid Eesti ja 15389 välismaa veoautod. Neist omasid haagiseid 4803 Eesti ja 8397 välismaa veoautot. 2006. aasta 10 kuu jooksul väljus Koidula piiripunktist 31711 veokit, sealhulgas 7129 Eesti ja 24585 välismaa veoautot, millest olid haagistega 5626 Eesti ja 14265 välismaa veokit. 2007.aastal väljus piiripunktist 27237 veokit, sealhulgas 7675 Eesti ja 19522 välismaa veoautot. Neist olid haagistega 6971 Eesti ja 12512 välismaa veokit. Seega on sisseveos Koidula piiripunkti kaudu veokite arv mullusega võrreldes 972 võrra kasvanud ja väljaveos 4474 võrra vähenenud.

Tabel 3. Koidula piiripunkt. Veokite piiriületused 2006-2007 a. (10 kuud)

Kuu	**Sissevedu**			**Väljavedu**		
	2006	**2007**	**Vahe**	**2006**	**2007**	**Vahe**
Jaanuar	1449	1238	-14,56 %	2168	2294	5,81 %
Veebruar	1852	1577	-14,85 %	2923	2649	0,82 %
Märts	2286	2094	-8,40 %	3217	3136	-2,52 %
Aprill	2002	2292	14,49 %	3131	3148	0,54 %
Mai	2213	2278	2,94 %	3455	2852	-17,45 %
Juuni	2087	1722	-17,49 %	3206	2971	-7,33 %
Juuli	1925	2237	16,21 %	3476	2437	-29,89 %
August	2211	2458	11,17 %	3756	2503	-33,36 %

September	2126	2707	27,33 %	3376	2617	-22,48 %
Oktoober	2142	2662	24,28 %	3003	2630	-12,42 %
Kokku	**20293**	**21265**	**4,79 %**	**31711**	**27237**	**-14,11 %**

Allikas: Kagu Piirivalvepiirkonna staap

.

Tabel 3. Koidula piiripunkt. Eeldatav piiriületuse ooteaeg Eesti-Vene suunal 2007.a.

Kuu	**Veokeid järjekorras Venemaa suunal, min/max**	**Viimase 24h jooksul Venemaale vastuvõetud veokite arv, min/max**	**Eeldatav ooteaeg, tundi min/max**
Jaanuar	0/36	71/92	0/6
Veebruar	0/96	60/141	0/18
Märts	0/164	65/100	0/44
Aprill	0/50	38/70	0/16
Mai	0/125	66/61	0/42
Juuni	10/130	90/75	2/98
Juuli	62/184	84/59	22/68
August	30/116	72/62	10/42
September	21/150	74/76	8/50
Oktoober	40/131	62/50	13/59
November	6/120	55/76	3/40
Detsember	41/120	53/59	18/63
Keskmine	**68**	**71**	**26**

Allikas: Maksu-ja Tolliamet

1.4.3 Luhamaa piiripunkt

2006. aasta 10 kuu jooksul sisenes Luhamaa piiripunkti kokku 37227 veokit, sealhulgas 6890 Eesti ja 30337 välismaa veoautot, kusjuures haagistega olid 2787 Eesti ja 28014 välismaa veokit. 2007.aasta sama perioodi jooksul sisenes piiripunkti 37543 veokit, millest 6752 olid Eesti ja 30971 välismaa veoautod. Neist omasid haagiseid 3916 Eesti ja 28921 välismaa veokit. 2006.aasta 10 kuu jooksul väljus Luhamaa piiripunktist kokku 24908 veokit, sealhulgas 5762 Eesti ja 19146 välismaa veoautot. Neist olid haagistega 1832 Eesti ja 17183 välismaa veokit. 2007.aastasama perioodi jooksul väljus Luhamaa piiripunktist 22122 veoautot, sealhulgas 5559 Eesti ja 16563 välisriikide veokit. Neist haagistega olid 3212 Eesti ja 14505 välisriikide veokit. Seega on Luhamaa piiripunkti kaudu sisseveos veoautode arv mullusega võrreldes 316 võrra kasvanud ning väljaveos 2786 võrra vähenenud.

Tabel 4. Luhamaa piiripunkt. Veokite piiriületused 2006-2007.a. (10 kuud)

Kuu	**Sissevedu**			**Väljavedu**		
	2006	**2007**	**Vahe**	**2006**	**2007**	**Vahe**
Jaanuar	2507	2739	9.25 %	2157	1896	-12,1 %
Veebruar	3795	3457	-8,91 %	2629	2101	-20,08 %
Märts	4067	4280	5,24 %	2892	2468	-14,66 %
Aprill	3987	3836	-3,79 %	2677	2243	-16,21 %
Mai	3788	3681	-2,82 %	2745	2038	-25,58 %
Juuni	3620	3825	5.66 %	2234	2177	-2,55 %
Juuli	3621	3653	0,88 %	2318	2270	-2,07 %
August	3851	3936	2,21 %	2346	2201	-6,18 %
September	4078	3989	-2,18 %	2301	2257	-1,91 %
Oktoober	3916	4147	5,98 %	2609	2471	-5,29 %
Kokku	**37227**	**37543**	**0,85 %**	**24908**	**22122**	**-11,19 %**

Allikas: Kagu Piirivalvepiirkonna staap

Tabel 5. Luhamaa piiripunkt. Eeldatav piiriületuse ooteaeg Eesti-Vene suunal 2007.a.

Kuu	**Veokeid järjekorras Venemaa suunal, min/max**	**Viimase 24 h jooksul Venemaale vastuvõetud veokite arv, min/max**	**Eeldatav ooteaeg, tundi min/max**
Jaanuar	0/37	37/69	0/14
Veebruar	8/100	61/34	2/68
Märts	25/115	79/60	10/48
Aprill	7/77	38/49	3/31
Mai	0/83	54/44	0/48
Juuni	3/80	70/63	4/32
Juuli	30/160	90/69	12/59
August	35/125	83/27	11/44
September	52/177	54/69	20/59
Oktoober	16/163	78/77	6/72
November	10/77	50/67	4/27
Detsember	55/109	72/60	21/52
Keskmine	**64**	**60**	**27**

Allikas: Maksu- ja Tolliamet

1.5 Transiitvedude analüüs läbi Narva, Luhamaa ja Koidula piiripunktide

Transiit on ühenduse tolli kontekstis selline aktsepteeritav hõlbustus, mida ettevõtjad saavad kasutada, et viia kaupa üle piiri või läbi territooriumide ilma selliseid makse maksmata, mis põhimõtteliselt tuleks tasuda kauba territooriumile toomisel (või sealt välja viimisel), ning täita selle asemel ainult üks (lõplik) tolliformaalsus.
Võrreldes eespool kirjeldatud olukorraga, võimaldab see halduslikult lihtsat ja kulutõhusat menetlust kauba vedamiseks läbi tolliterritooriumide. Transiit on eriti

asjakohane ühenduses, kus ühtne tolliterritoorium kombineerub paljude maksuterritooriumidega: kaup võib liikuda transiidina ühenduse tollipiiri ületamise kohast tollivormistuse kohani, kus pärast transiitveo
lõppemist täidetakse tolli- ja kohalikud maksukohustused ja kaup läheb vabasse ringlusse või
alustatakse muud peatamismenetlust. Peatamismenetlus võidakse lõpetada, suunates transiidiprotseduuril oleva ühendusevälise kauba ühenduse tolliterritooriumilt reeksporti.

Maksu-ja Tolliameti statistikas kasutatakse ühendusevälise kauba liikumisel protseduuri T1ja TIR märkmikku. Protseduur T1 hõlmab ühendusevälise kauba vedu nii, et on peatatud kauba impordi suhtes tavaliselt kohaldatavad meetmed.
TIR-märkmiku kasutamise seisukohalt vaadeldakse Euroopa ühenduse tolliterritooriumit ühtse territooriumina.
Seega TIR-märkmiku alusel toimuv kaupade liikumine Euroopa ühenduses saab toimuda ainult siis, kui vedu algab või lõpeb väljaspool Euroopa ühendust või kui liikumine toimub kahe ühenduses asuva punkti vahel kolmanda riigi kaudu.

Niisiis TIR- märkmiku alusel toimuv kaupade liikumine Euroopa ühenduses saab toimuda ainult siis, kui vedu algab või lõpeb väljaspool Euroopa ühendust või kui liikumine toimub kahe ühenduses asuva punkti vahel kolmanda riigi territooriumi kaudu. TIR vedudel on kasutusel nn tagatiste süsteem, käeoleval hetkel on kasutusel TIR-märkmiku variant 1 niinimetatud "tavaline TIR-märkmik" tagatise piirmääraga 50 000 USA dollarit (Euroopa ühenduses tagatise piirmääraga 60 000 eurot).

Tabelis 3 on esitatud protseduuri T1 alustamiste arvud Narva, Luhamaa ja Koidula piiripunktides 2006. ja 2007. aastal. Mõlemal aastal on arvestatud 10 kuud (jaanuar-oktoober). T1 alustamine tähendab antud tabelis näitab kaupade sissevedu ainult Venemaalt (st kaupade lähteriik on Venemaa) sihtriikide lõikes. Tabelist 3 selgub, et 2007.aasta 10 kuu arvestuses on T1 protseduuride arvud võrreldes 2006.aastaga langenud Narvas- 24,7 % ja Luhamaal 9,4 %, Koidulas on T1 arv aga kasvanud 80,8 protsenti.

Tabel 6. Protseduuri T1 alustamiste (sissevedu) arv tollipunktides 2006 ja 2007 (10 kuud)

Sihtriik	Narva		Luhamaa		Koidula	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
AT	16	11	15	16		1
BE	4	2	8	12		
CH	4	10	2	6		
CZ	78	41	31	44	2	8
DE	143	90	69	94	5	17
DK	5	4	215	7		1
EE	1611	1381	227	118	118	179
ES	4	11	10	1		1
FI	17	17	4	1		6

FR	20	14	17	27		
GB	63	41	6	5	3	4
IT	88	29	17	38	2	3
LT	114	67	176	240	19	2
LV	179	55	489	523	33	115
NL	18	16	14	18	13	12
NO	7	2	2	1		
PL	59	51	35	69	4	10
SE	44	20	21	10	4	8
Kokku	2474	1862	1358	1230	203	367

Allikas: Maksu-ja Tolliamet

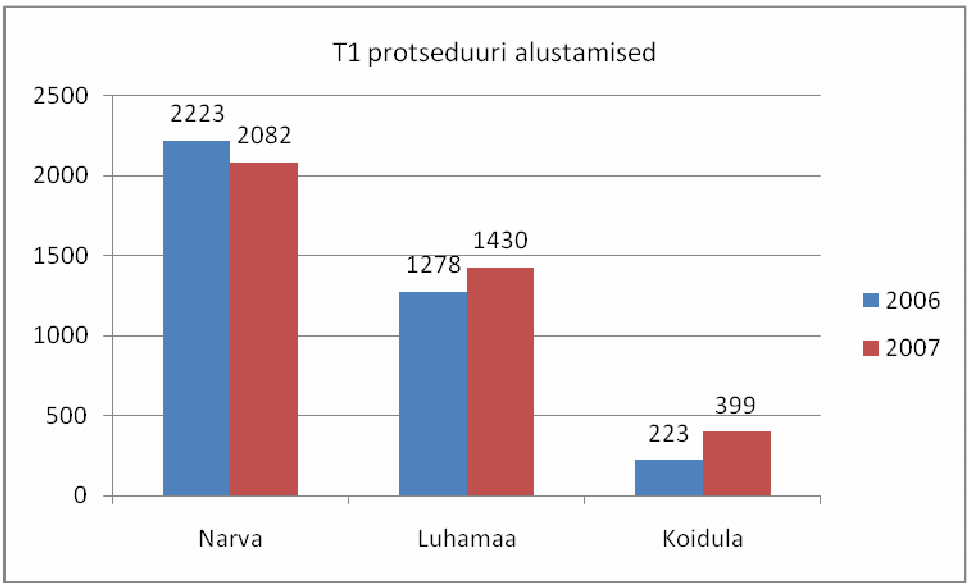
Tabel 7. Protseduuri T1 lõpetamiste (väljavedu) arv tollipunktides 2006 ja 2007. aastal (10 kuud)

Lähteriik	Narva		Luhamaa		Koidula	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
AT	0	0	0	0	4	1
BE	0	4	0	2	0	0
CH	0	2	0	0	0	1
CZ	0	0	0	0	2	3
DE	52	56	177	103	62	30
DK	0	0	0	0	0	0
EE	936	1848	207	93	476	177
ES	0	5	6	1	2	0
FI	51	53	22	43	62	7
FR	101	4	0	1	14	4
GB	0	2	7	3	15	0
IT	1	477	0	0	18	12
LT	19	1	9	3	3	1
LV	23	38	61	109	12	27
NL	2	0	0	0	0	0
NO	1	4	3	0	0	1
PL	1	4	3	0	0	1
SE	0	0	1	0	0	0
Kokku	1187	2498	496	358	670	265

Allikas: Maksu-ja Tolliamet

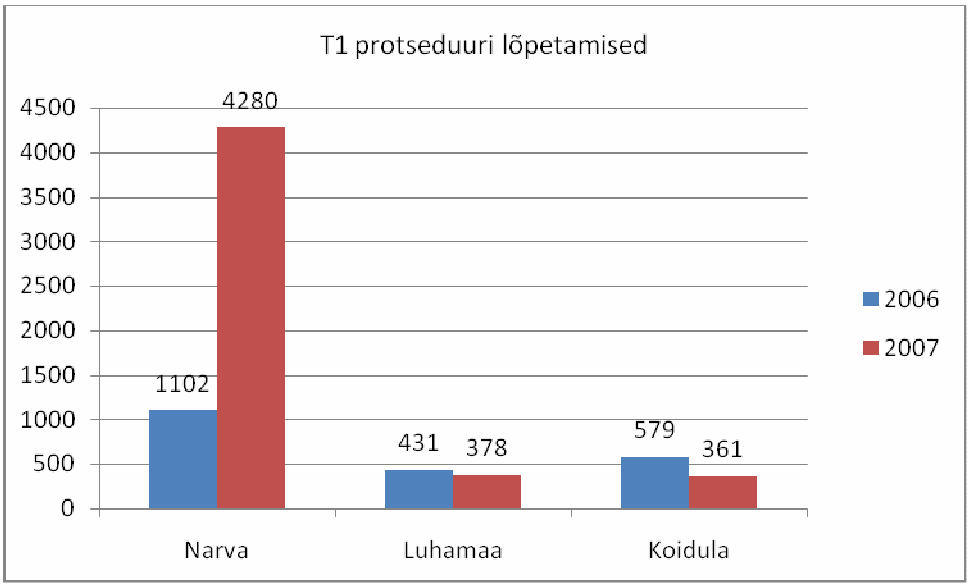
T1 protseduuride alustamise ehk sisseveo dünaamika kõikide lähteriikide ja sihtriikide lõikes on esitatud joonisel 9 ja lõpetamise (väljaveo) dünaamika on toodud joonisel 10.
T1 lõpetamise puhul on kaupade sihtriigiks peamiselt Venemaa.

Nii nagu eelnevalt on võrdlusandmed toodud mõlema aasta kohta 10 kuu osas.



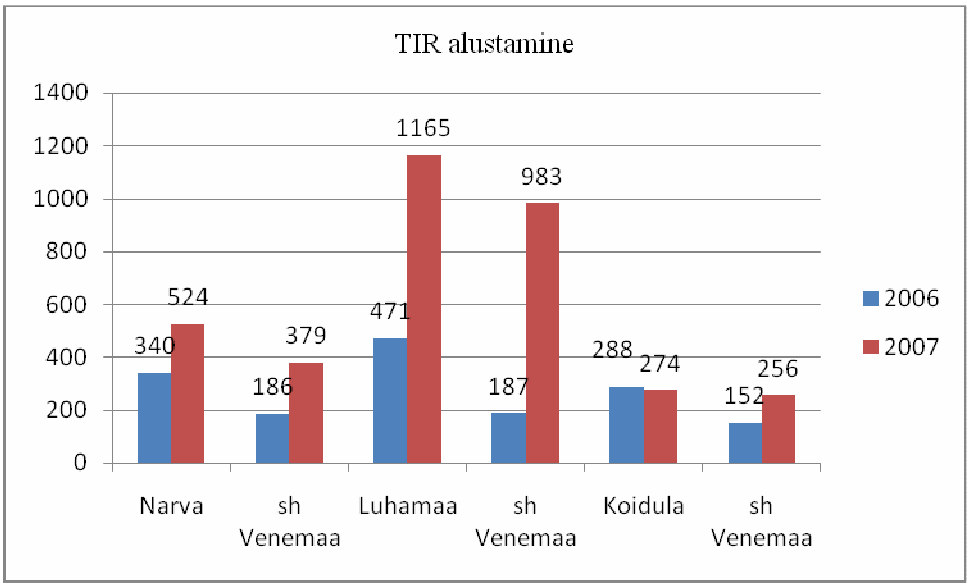
Joonis 9 T1 protseduuride alustamine (sissevedu) tollipunktide lõikes.

Summaarne T1 protseduuri alustamiste (kauba kõikide lähte-ja sihtriikide osas) arv kõikide tollipunktide osas kasvas 2007.aastal võrreldes 2006.aastaga 5 protsendi võrra.
Väljaveo osas ehk T1 lõpetamiste arv kasvas oluliselt enam ehk 2,38 korda, kusjuures Narva tollipunktis oli T1 lõpetamiste kasv koguni 3,9 korda.



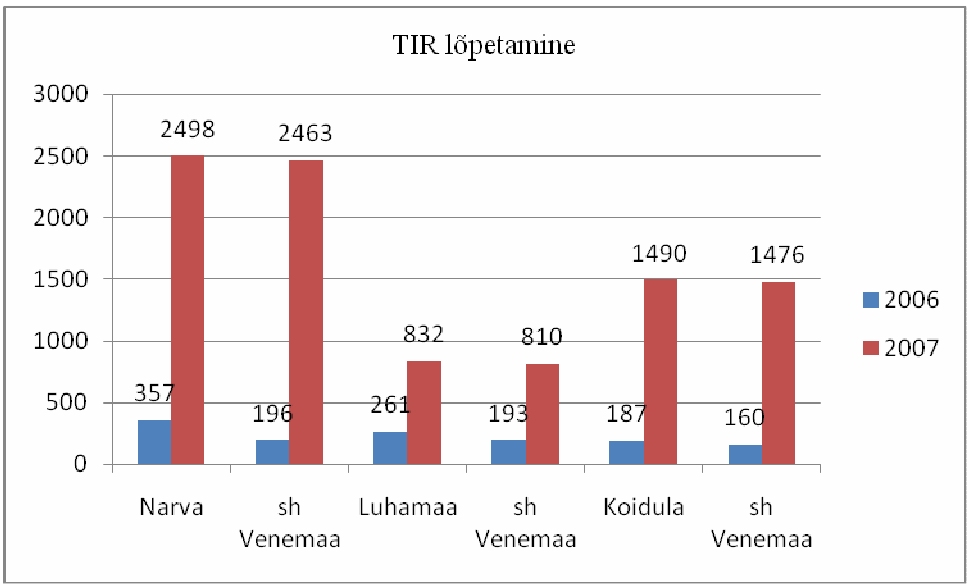
Joonis 10. T1 protseduuri lõpetamised (väljavedu) tollipunktide lõikes

TIR vedude 10 kuu analüüs 2006 ja 2007.aasta osa näitab, et TIR vedude alustamine (st sissevedu) on 2007.aastal suurenenud 1,8 korda, Venemaalt tulnud vedude osa (kauba lähteriik on Venemaa) on suurenenud palju kiiremini so 3,1 korda.



Joonis 9. TIR vedude alustamine tollipunktides – 10 kuu võrdlus (kaupade sissevedu)

TIR vedude lõpetamisel so kaupade väljaveo kasv on olnud väga suur: üldine kasv suurenes 6,0 korda, Venemaa (kauba sihtriik) osa suurenes 8,6 korda.



Joonis 10. TIR vedude lõpetamin tollipunktides – 10 kuu võrdlus (kaupade väljavedu)

Nii T1 protseduuri ja ka TIR vedude juures domineerib Venemaa kaubavahetuses peamiselt Eesti, Läti ja Saksamaa vahelsied veod, paraku ei saa kaupade sihtkoha järgi teada kasutatavat marsruuti. Arvatavasti kasutatakse maantee transiitvedude puhul eelpool nimetatud riikide vahel suures osas Via Baltica ja Via Hanseatica maanteid.

Põhiprobleemiks on Venemaa tollipunktide poolt põhjustatud veoautode järjekorrad, mis on muuhulgas ka Läti ja Soome piiridel.

1.6. Raudtee piiriületused

Eesti raudteetransiit kulgeb Narva ja Orava piirijaamade kaudu ning väljundiks on Tallinna ja selle lähipiirkonna sadama terminaalid, mille käibes peegeldub ka raudteetransiidi veoste struktuur. 2006. aasta andmetel moodustas Narva ja Orava piirijaamade osakaal vastavalt 61,8 % ja 38,2 % raudtee transiitkaubaveo mahust. Alates 2007.a. maist on raudtee transiidi sisseveo maht pidevalt vähenenud. Mulluse 11.kuuga võrreldes moodustas transiitvedude maht 23149024 tonni ehk 78,1 % eelmise aasta mahust, mis Eesti Raudtee spetsialistide arvamuse kohaselt vähendas Eesti Raudtee tulubaasi ca 440 miljoni krooni võrra.

Tabel 8. Narva piirijaam. Raudtee kaubaveo piiriületused netotonnides 2006-2007.a.

Kuu	**Sissevedu**			**Väljavedu**		
	2006	**2007**	**Vahe**	**2006**	**2007**	**Vahe**
Jaanuar	1706324	2175432	27,49 %	3118	5676	82,01 %
Veebruar	1136671	1823579	60,43 %	4737	6909	45,86 %
Märts	1760701	1950232	10,76 %	5305	6734	26,94 %
Aprill	1789545	1820846	1,75 %	4648	6880	48,02 %
Mai	1637900	1133191	-30,81 %	5011	6921	38,11 %
Juuni	1569032	983255	-37,33 %	4624	7776	68,18 %
Juuli	1869522	1132677	-39,41 %	7113	7525	5,79 %
August	1633783	777395	-52,42 %	5326	9176	72,31 %
September	1463202	674765	-53,88 %	6235	7144	14,58 %
Oktoober	1925012	885641	-53,99 %	5984	8607	43,82 %
November	1766838	731927	-58,81 %	5970	5773	-3,31 %
Kokku	**18266530**	**14088941**	**-22,88 %**	**58071**	**79120**	**36,25 %**

Allikas: Eesti Raudtee

Tabel 9. Orava piirijaam. Raudtee kaubaveo piiriületused netotonnides 2006-2007.a.

Kuu	**Sissevedu**			**Väljavedu**		
	2006	**2007**	**Vahe**	**2006**	**2007**	**Vahe**
Jaanuar	1220656	1208471	-1,00 %	11060	17166	55,21 %
Veebruar	938446	1160175	23,63 %	13791	44965	226,04 %
Märts	1130640	1292879	14,35 %	16621	25988	56,36 %
Aprill	1032550	1026106	-0,62 %	14377	19143	33,15 %
Mai	1050404	715152	-31,92 %	17988	36193	101,20 %
Juuni	1046131	675476	-35,43 %	14292	23690	65,75 %
Juuli	1055331	515420	-51,16 %	13153	11812	-10,20 %
August	1068066	562069	-47,38 %	17273	19142	10,82 %
September	860198	474710	-44,81 %	18176	20527	12,93 %
Oktoober	878966	530141	-39,69 %	22442	24025	7,05 %
November	859149	552527	-35,69 %	20155	25187	24,97 %
Kokku	**11140538**	**8713127**	**-21,79 %**	**179329**	**267836**	**49,35 %**

Allikas: Eesti Raudtee

2. Läti ja Soome kaubavedude ja transiidi veomahtude analüüs

2.1.Kaubavedude trendid Läti sadamates ja raudteel

Lühianalüüsis vaadatakse kaubaveo mahtusid 2006 ja 2007.aasta 9 kuu lõikes. Läti sadamate 2006 ja 2007. aasta kaubavedude võrdlus osas näitab, et suuri muutusi toimunud ei ole. Kaubamahtude summaarne kasv Riia, Ventspilsi ja Liepaja sadamates on olnud ca 1,0%. Samal ajal on veomahtude muutused toimunud üksikute kaubagruppide osas. Näiteks on kasvanud on kuiva puistelasti (keemia tooted) maht 15,4% võrra, toornafta vedu 43,0%, nafta toodete vedu 2,3% ja konteinerite vedu (Mõõdetuna TEU:s)19,2% ning Ro-Ro ühikute vedu koguni 28,8%(!). Vähenenud söe vedu läbi Läti sadamate. Vaadeldes Läti sadamate kaubavoogude trende aastate lõikes, siis suurim muutus on olnud toornafta veo ülijärsk vähenemine alates aastast 2000 ja praktiliselt lõppemine 2005 aastal. 2006 ja 2007 on toornafta vedu hakanud taas toimuma, kuid mahud on aga palju väiksemad võrreldes perioodiga enne aastat 2000. Negatiivne trend on olnud ka metallide transiidi osas. Samal ajal on aga kasvanud vedelate ja tahkete kemikaalide, konteinerite ja Ro-Ro ühikute vedu läbi Läti sadamate.

Vaatamata veomahtude vähenemisele osade kaubagruppide osas, näeme, et Läti logistika sektor toimib jätkusuutlikult. Lisaks puiste-ja vedellasti (dry- and liquid bulk) veomahtude kasvule on suurenenud ka konteinerite ja Ro-Ro ühikute vedu.

Läti sadamad on orienteeritud transiidi teenindamisele. Läti oma väliskaubanduse (eksport ja import) kaubakogused läbi sadamate on tagasihoidlikud.

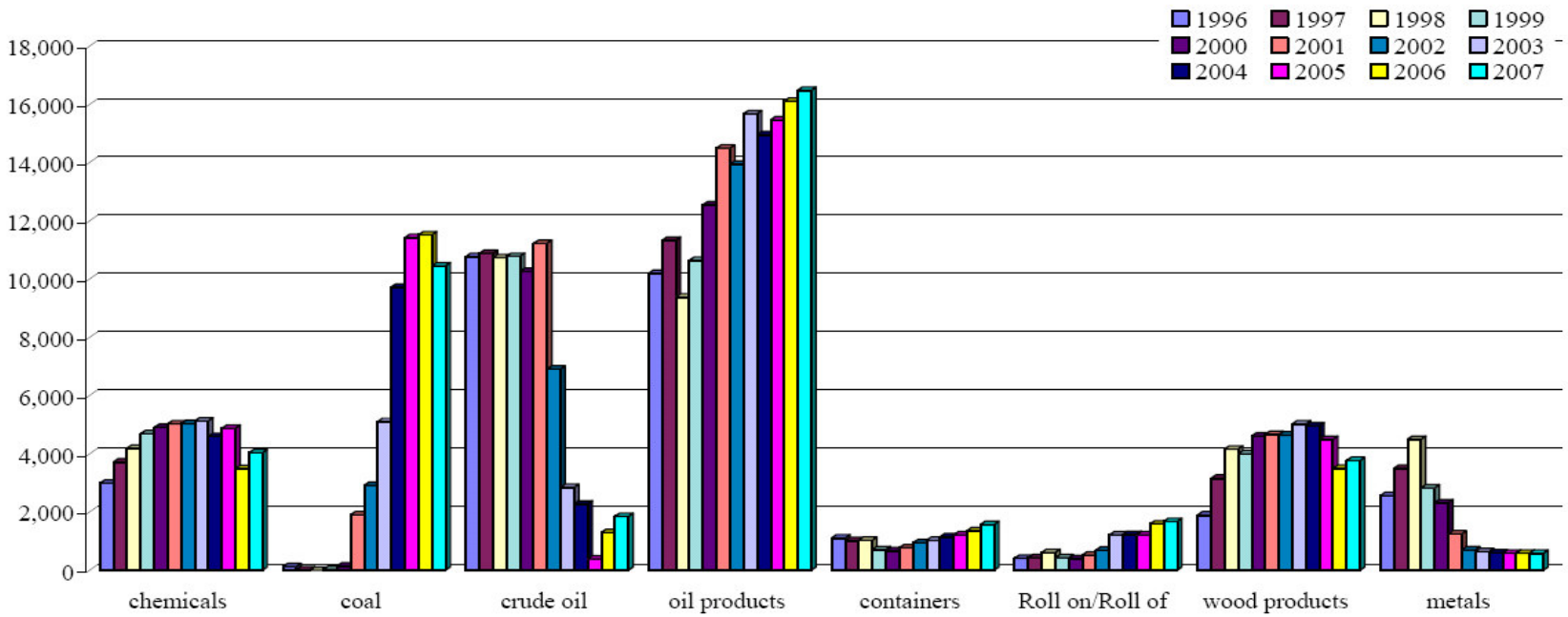
Vaadeldes sadamaid eraldi näeme, et Riia sadamate kaubamahud on kiirelt kasvanud. Alates aastast 2000 on selle sadama käive tonnides mõõdetuna ligi kahekordistunud! Sadama kaudu kulges 2007 aasta 9 kuuga 4,339 miljonit tonni tükikaupu (General cargo), 3,8 miljonit tonni õlitooteid ja 1,43 miljonit tonni kuiva puistekaupa (Dry chemicals). Riia sadama konteinerite ja Ro-Ro terminalides on samuti oluliselt veomahud kasvanud.

Ventspilsi sadam on spetsialiseerunud peamiselt kahele kaubagrupile: kuivale ja vedelale puistekaubale.. Need kaks gruppi moodustavad sadama kogu veomahust ca 92%. Ülalmainitud kahe kaubagrupi mahud on kasvanud käesoleval aastal ca 6% võrra.

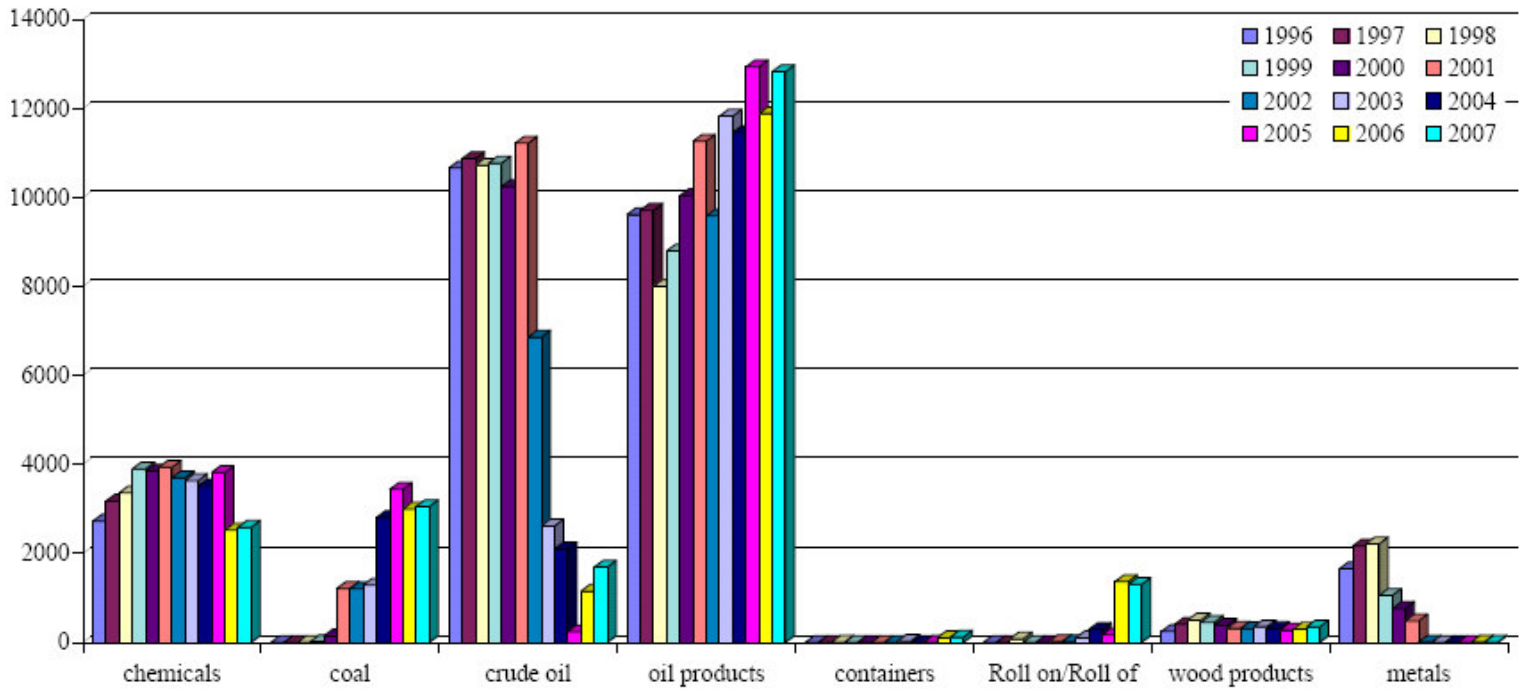
Liepaja sadama kaubavoolud on käesoleva aasta 9 kuuga vähenenud 2,4% võrreldes 2006.a sama perioodiga. Ainult kuiva puistelasti mahud on kasvanud. Võrreldes Ventspilsi ja Riiaga on Liepaja sadama kaubamahud oluliselt väiksemad.

Läti Raudtee kaubavedude kogumaht on käesoleva aasta 9 kuuga kasvanud 3% võrreldes 2006. aasta sama perioodiga. Seejuures on transiitkaupade veomahud sadamates kasvanud 4,3%. Sisemaised kaubaveod Läti raudteel on vastavalt vähenenud 9,3%.

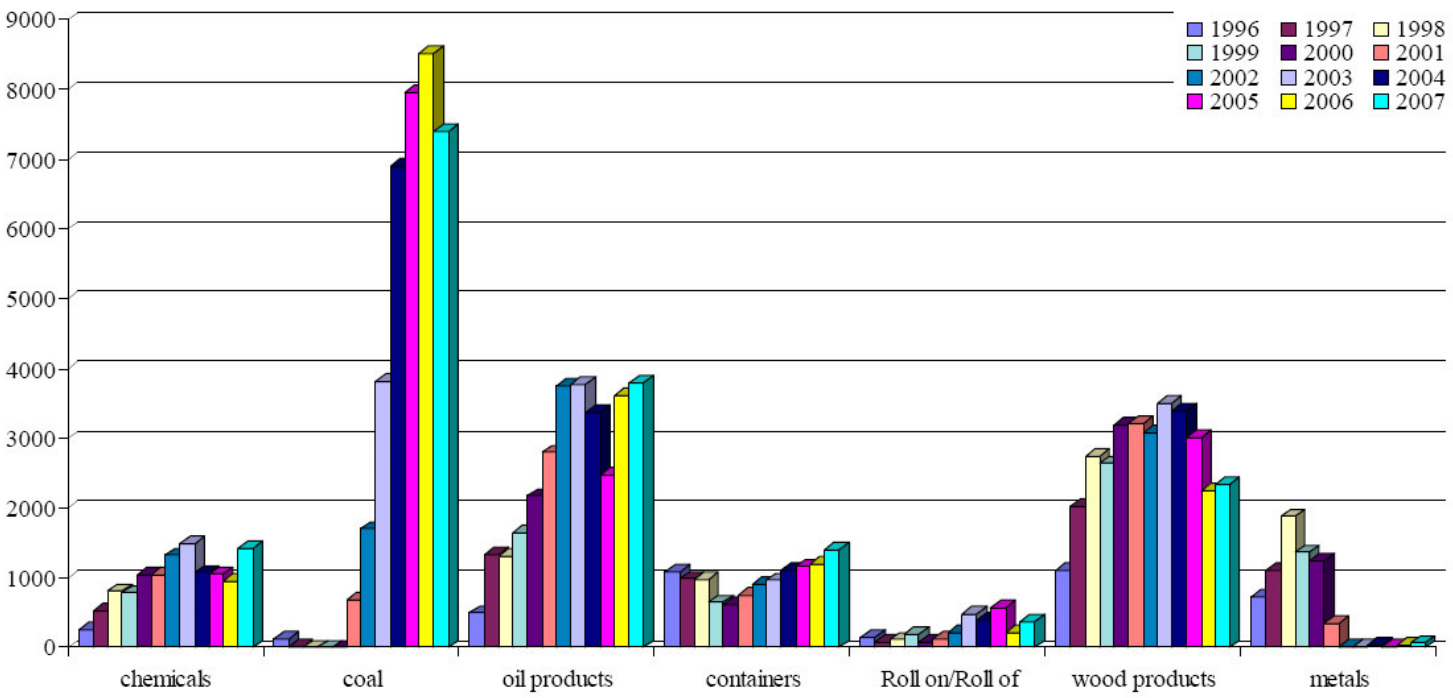
Tabel 1



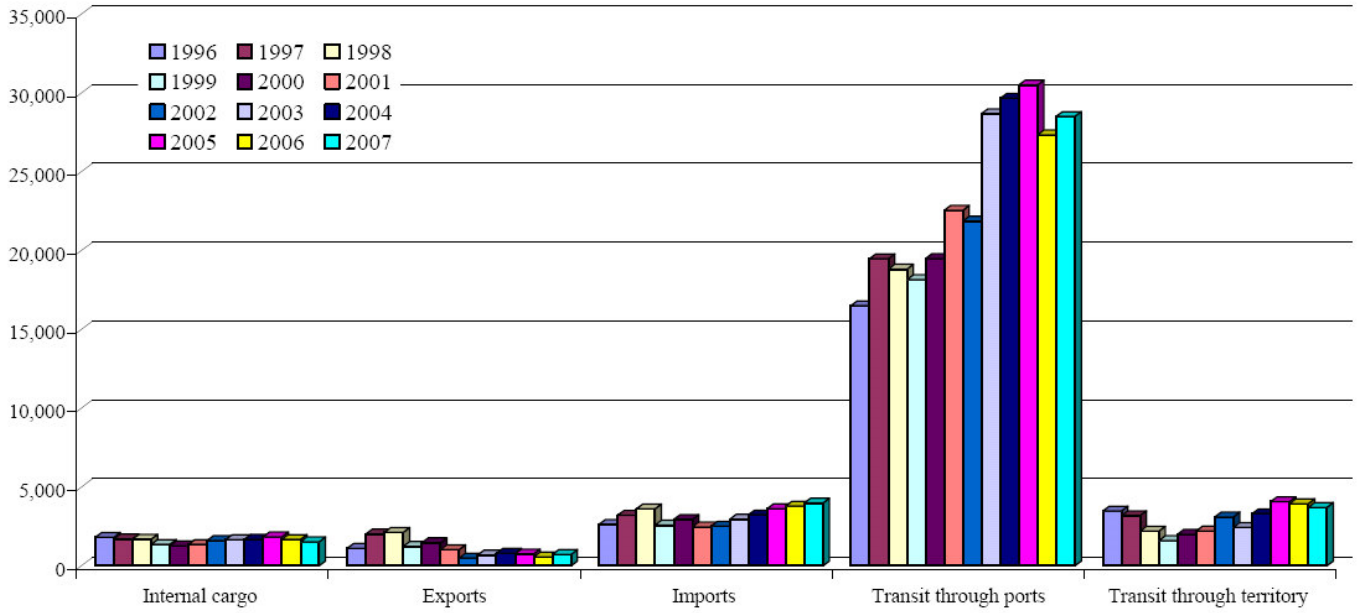
Joonis11. Läti sadamate kaubavood, 2007, 9 kuud võrreldes sama perioodiga eelmistel aastatel (Läti Transpordi- ja Telekommunikatsioonide Instituudi andmebaasist)



Joonis 12. Ventspilsi sadama kaubavood 2007.a. 9 kuud võrreldes sama perioodiga eelmistel aastatel (Läti Transpordi ja Telekommunikatsioonide Instituudi andmebaasist)



Joonis 13. Riia sadama kaubaoolud, 2007 9 kuud võrreldes sama perioodiga eelmstel aastatel (Läti Transpordi ja Telekommunikatsioonide



Joonis 14. Kaubavoolud Läti raudteel, 2007 9 kuud võrreldes sama perioodiga eelmstel aastatel (Läti Transpordi ja Telekommunikatsioonide Instituudi andmebaasist)

2.2 Soome sadamate kaubaveomahtude ja transiidi ülevaade

Nii nagu eelmises peatükis, nii ka siin võrreldakse kaubavoogude trende 9 kuu lõikes. Soome sadamate oluliseks erinevuseks Eesti ja Läti sadamatega on nende orientatsioon. Soome sadamate missiooniks on oma riigi väliskaubanduse transpordivoogude teenindamine. Maa tööstuspotentsiaali ja geograafilise asendi tõttu on väliskaubanduse transpordivood suured. Logistika seisukohalt paikneb Soome nagu „saarel" , sest suurim osa väliskaubandusest toimub sadamate kaudu. 2007. aasta esimese kümne kuuga veeti sadamate kaudu 81,59 miljonit tonni oma eksporti ja importi. Sama perioodi transiidi maht oli 5,68 miljonit tonni kaupu (6,5% sadamate kogu kaubavoolust). See on oluline funktsionaalne erinevus võrreldes Eesti ja Läti sadamatega.

Samas on ka Soomes sadamaid, kus transiitkauba vedamine on oluline. Soome arvestatavad transiidisadamad on Hamina, Kotka, Hanko, Kokkola vähemal määral Helsingi ja Turu. Haminas on transiidi osa 21% ja Kotkas vastavalt 28,2%. Kokkola sadama transiit on seotud peamiselt Venemaa raua pelleti ekspordiga Kostamuse kombinaadist ega ole mingil määral konkureeriv teiste riikide sadamatega.

Soome kaudu kulgeva transiidi kohta on oluline esile tõsta, et märkimisväärne osa Venemaa impordist toimub Soome kaudu. Näiteks Hanko, Kotka, Turu ja Hamina kaudu imporditakse 75% Venemaale toodavatest sõiduautodest[1], oluline osa kodumasinatest ja kvaliteetkaubast. See on Soome sadamate ja logistilise infrastruktuuri teine oluline erinevus Eesti- ja Lätiga võrreldes.

Vaadeldes koos kõiki Soome sadamaid näeme, transiidi keskmist kasvu 2007. aasta esimese kümne kuu jooksul 6,4% võrreldes 2006 aasta sama perioodiga. Samas võime ka Soome sadamates täheldada suurigi kõikumisi üksikute kaubagruppide osas. Kogu riigi bilansis 2007.aasta transiidi mahu kohta võib täheldada mõõdukat kasvu. Kõigi sadamate andmed on esitatud lisas 1.

Suurem on olnud transiidi kasv aastal 2007 Kotka ja Hamina sadamas. Seetõttu on nende sadamate kohta esitatud 2006/2007 peamiste kaubagruppide kümne esimese kuu võrdlusanded.

[1] TransPress 4,2007 lk 38

Tabel 10. Hamina sadama kaubavood

Haminan Satama Oy
Port of Hamina Ltd.

Kaubavoolud

4.12.2007

Soome väliskaubandus	November 2007 TONNI	Jaanuar - November 2007 TONNI	Jaanuar - November 2006 TONNI	MUUTUS %
Eksport				
Saetud puu	28 019	288 429	345 643	-16,6
Tselluloos	361	6 554	7 095	-7,6
Paber	122 442	1 267 611	1 154 303	9,8
Ehitusplaat	20 161	211 633	222 061	-4,7
Tükikaubad	12 947	183 852	151 011	21,7
Muu tavara	1 282	9 518	6 265	51,9
Kokku	**185 212**	**1 967 597**	**1 886 378**	4,3
Import				
Kaoliin	2 237	9 599	12 437	-22,8
Kuiv puistekaup	6 643	79 601	77 202	3,1
Vedel puistekaup	36 192	398 688	363 004	9,8
Tükikaubad	36 506	426 859	417 534	2,2
Muu	43 765	102 083	33 707	202,9
Kokku	**125 343**	**1 016 830**	**903 884**	12,5
Transiit				
Eksport				
Kuiv puistekaup	0	0	0	
Vedel puistekaup	122 964	841 297	781 431	7,7
Muu	5 445	58 440	6 651	778,7
Kokku	**128 409**	**899 737**	**788 082**	14,2
Import				
Kuiv puistekaup				
Vedel puistekaup				
Muu tavara	50 995	514 385	430 575	19,5
Kokku	**50 995**	**514 385**	**430 575**	19,5
Soome sisene				
Eksport				
Vedel puistekaup	48 321	376 037	234 198	60,6
Muu	0	0	0	
Kokku	**48 321**	**376 037**	**234 198**	60,6
Import				
Vedel puistekaup	18 530	190 184	162 257	17,2
Muu	0	0	2 858	
Kokku	**18 530**	**190 184**	**165 115**	15,2

Väliskaubandus		310 555		2 984 427		2 790 262	7,0
Transiit		179 404		1 414 122		1 218 657	16,0
Soome sisene		66 851		566 221		399 313	41,8
SADAM KOKKU		**556 810**		**4 964 770**		**4 408 232**	**12,6**
Alused (Laevad)							
Välismaa liiklus tk/RT	138	488 304	1268	4 326 863	1105	3 785 152	14,3
Kodumaine liiklus tk/RT	7	20 571	65	207 698	62	130 041	59,7
Kokku	**145**	508 875	**1333**	4 534 561	**1167**	3 915 193	**15,8**
Konteinerid	kpl	9 531		98 846		83 231	18,8
Konteinerid	TEU	17 370		179 261		150 527	19,1
Konteinerid	tonne	99 350		1 059 760		879 712	20,5
Haagised		1 587		18 736		18 468	1,5
Autod		617		8 709		10 938	-20,4

Hamina sadama transiidi kaubavoolud on kasvanud 2007 aastal esimese 10 kuuga ekspordi osas 14,2% (Vedel puistelast, keemilised vedelikud ja impordi osas 19,5%.

Ka Kotka sadamas (vt tabel 11) on kasvanud keemiliste vedelike transiit (eksport) 21,6%, plahvatuslik on olnud aga tükikaupade (General cargo) kasv – 46,7%. Seejuures autode vedu sadama kaudu 75,8%.

Tabel 11. Kotka sadama kaubavood

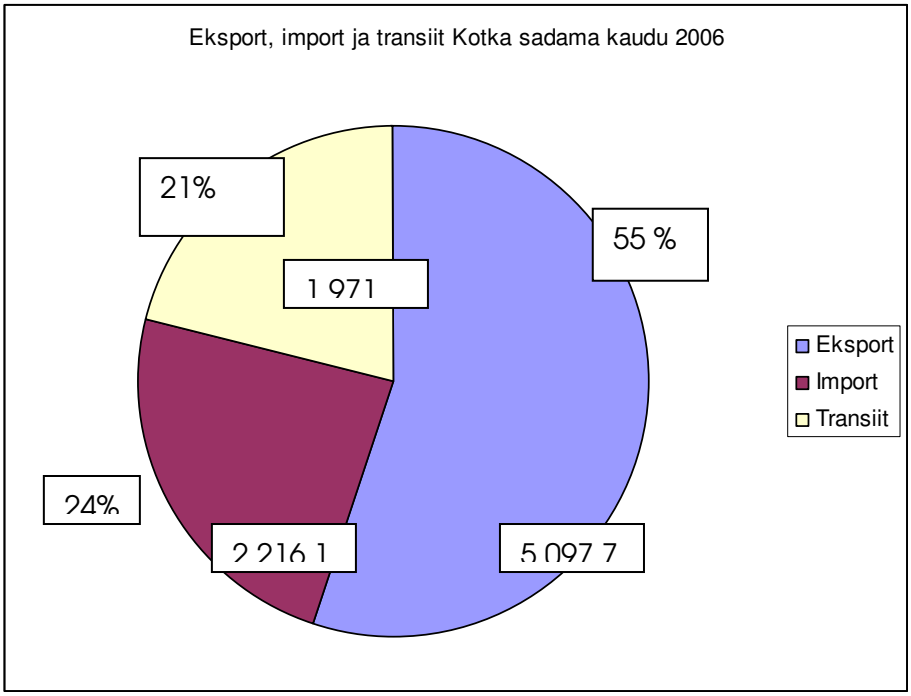
KOTKA SADAM

Kaubavood

8.11.2007

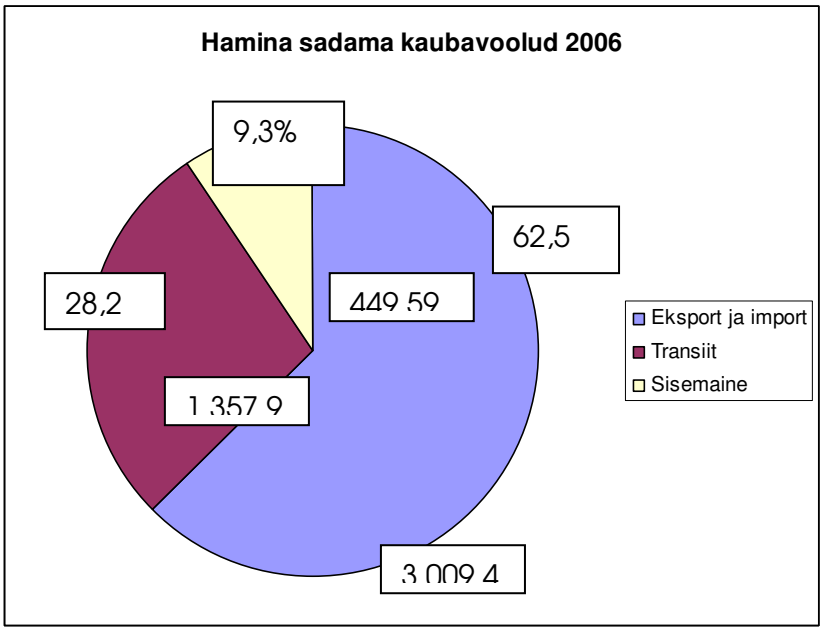
Soome väliskaubandus	**Oktoober 2007 TONNI**	**Jaanuar - Oktoober 2007 TONNI**	**Jaanuar - Oktoober 2006 TONNI**	**MUUTUS % **
Eksport				
Saetud puu	49 488	574 175	615 363	-6,7
Muu puitmaterjal	2 364	45 644	8 699	424,7
Tselluloos	50 262	476 882	564 043	-15,5
Paber, pakendimaterjal	194 347	2 337 238	2 519 686	-7,2
Ehitusplaat	8 440	89 628	98 184	-8,7
Graniit	20 682	229 750	219 281	4,8
Tükikaubad	12 358	147 594	129 709	13,8
Vanametall (Scarp)	9 847	33 325	28 114	18,5
Muu tavara	19 903	82 787	48 833	69,5
Kokku	**367 691**	**4 017 023**	**4 231 912**	-5,1
Import				

	Süsi	0	53 726	151 851	-64,6
	Kaoliin	16 239	223 253	255 696	-12,7
	Kriit	20 884	212 068	148 486	42,8
	Vedellast	5 740	34 393	43 274	-20,5
	Import puu	200 241	1 367 158	847 011	61,4
	Vanametall (Scarp)	0	4 806	786	511,5
	Tükikaubad	33 690	315 616	235 770	33,9
	Muu	24 829	164 536	150 702	9,2
	Kokku	**301 623**	**2 375 556**	**1 833 576**	29,6
Transiit					
Eksport					
	Kuiv puistekaup	0	0	0	
	Vedel puistekaup	59 419	514 815	423 395	21,6
	Vanametall	0	19 246	93 894	-79,5
	Muu	0	0	0	0,0
	Kokku	**59 419**	**534 061**	**517 289**	3,2
Import					
	Kuiv puistekaup	0	2 259	2 500	-9,6
	Tükikaup (General cargo)	199 413	1 632 308	1 112 910	46,7
	Kokku	**199 413**	**1 634 567**	**1 115 410**	46,5
Soome sisene					
	Vedel puistekaup	17 988	180 817	212 857	-15,1
	Kokku	**17 988**	**180 817**	**212 857**	-15,1
Väliskaubandus		669 314	6 392 579	6 065 488	5,4
Transiit		258 832	2 168 628	1 632 699	32,8
Soome sisene		17 988	180 817	212 857	-15,1
SADAM KOKKU		**946 134**	**8 742 024**	**7 911 044**	**10,5**
Konteinerid					
Eksport		13 945	126 331	105 414	19,8
Import		15 988	135 831	106 419	27,6
Konteinerid	tk	29 933	262 162	211 833	23,8
Konteineried	tonne	343 734	3 299 707	3 026 468	9,0
Konteinereid, TEU		54 793	474 265	375 713	26,2
Autod					
Autod, tk		37 678	279 565	158 984	75,8
Ro Ro		1 726	21 839	20 117	8,6



Joonis 15. Kotka sadama ekspordi, impordi ja transiidi osakaalud

Allikas: www.portofkotka.fi



Joonis 16. Hamina sadama ekspordi, impordi ja transiidi osakaalud

Allikas: www.portofhamina.fi

Vaadeldes kaupade vedu Soome raudtee (VR) idaliikluses käesoleval aastal on olnud Venemaalt tuleva ümarpuidu impordi vähenemine, mille tõttu Soome ja Venemaa vaheline raudtee kaubavedude maht vähenes 22,1% (Jaanuar – August 2007)[2].

3. Transiitvedude konkurentsivõime ja kaasmõjud majandusele

Eesti transiitkaubanduse mahtu mõjutavad üheaegselt nii poliitilised kui ka majanduslikud tegurid. Esimeste kujunemisel omavad põhilist tähtsust nii Venemaa üldised poliitilised arengusuunad kui ka Eesti – Venemaa riikidevahelised poliitilised suhted. Viimased sõltuvad suurel määral esimestest. Omakorda, mingil määral mõjutavad viimased ka esimesi. Selliste tegurite detailsem analüüs, kuigi sellega tuleb tahes-tahtmata mingil määral arvestada, ei kuulu käesoleva uuringu ülesannete hulka.

Olulisel määral mõjutab Eesti transiitkaubandust Venemaa majandusareng. Näiteks, ainult toornafta eksport moodustas 2007.a. I poolaastal 120 milj.tonni. Järgmisel, 2008. aastal on selleks perioodiks aga kavandatud kõikide naftatoodete mahuks ca. 100 milj. tonni.

Majandussuhete all vaadeldakse edaspidi Eesti ja Venemaa kommertsettevõtete, sõltumata nende kuuluvusest ja omandivormidest, vahelisi suhteid. Oma kaupade kohaletoimetamise marsruutide valikul hindavad ärimehed esmajärjekorras kolme tegurit:

Transpordiprotsessi kogumaksumus

- Viimane sõltub nii Eesti-sisestest kui ka Eesti-välistest teenuste hindadest. Põhilised Eesti-sisesed tegurid on kaupade sadamates käitlemise ja raudtee(auto-) vedude hinnad. Oluliseks Eesti-väliseks teguriks on Eesti-suunaliste raudteevedude tahtlikult tõstetud veohinnad Venemaa territooriumil.

- Ei saa nõustuda AS Tallinna Sadam seisukohaga, et sadamatasude tõstmine avaldab mõju ainult laevaomanikele (-operaatoritele). Tegelikult kannab laevaomanike ükskõik millise kulude kasvu ikkagi kaubaomanik läbi prahihindade või veotariifide tõstmise. Seega mõjutab sadamatasude tõstmine suuremal või väiksemal määral Eesti transiitkaubandust tervikuna.

Transpordiprotsessi kiirus. Selle määravad:

- Kaupade lastimise-lossimise kiirus sadamates, mis mitte alati ei sõltu ainult sadamatest ja sadamaoperaatoritest. Selliste tööde kiirust saavad mõjutada ka kaupade ostjad-müüjad, sätestades ostu-müügi lepingutes kauba esitamise veoks suurendatud kaubakohtadena. Siiski on transiitvedudes selle osatähtsus suhteliselt tühine.

- Veokiirus sadamatest piiripunktideni. Arvestades väikesi veokaugusi Eesti piires, viimane olulist rolli ei mängi

[2] TransPress 4 /2007, lk 5

- Piiriületuse kiirus. Võrreldes konkureerivate naaberriikidega, esmajärjekorras Soomega, on see oluliselt väiksem. Piiriületuse protseduuride kiirus Eestis ja Venemaal on oluliselt erinev (Eestis tunduvalt kiirem).

Kaupade turvalisus. Venemaa kaubasaatjate ja kaubasaajate, esmajärjekorras viimaste hinnangul on olukord Eestis mitte halvem kui Soomes, Lätis ja Leedus. Võrreldes Venemaaga on aga kaupade, eelkõige tüki- ja konteineriseeritud kaupade, turvalisus tagatud tunduvalt paremini.

Üldine iseloomustus

Transiitkaubanduse (transiitvedude) mahtude vähenemine avaldab olulist mõju mitte ainult transpordisüsteemile, vaid ka riigi tootmis- ja majandustegevusele ning sotsiaalelule tervikuna.

Eelkõige mõjutab transiitkaubanduse mahtude vähenemine veondust kui transpordisüsteemi põhiosa. Negatiivne mõju avaldub seejuures kõikidele kaubaveoga tegelevatele ettevõtete liikidele (meretransport, raudteetransport, autotransport), nende koostisosadele (sadamad, sadamaoperaatorid, kaubajaamad) ja vahendus-teenindussfäärile (laevade agenteerimine, kaupade ekspedeerimine, transpordivahendite varustamine kütuse ja toiduainetega jne). Mõju arvuline väärtus on aga erinevate transpordiliikide ja tegevusvaldkondade lõikes mõnevõrra erinev.

Mitmed ekspedeerimisettevõtted ja Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsioon on arvamusel, et Eestit läbivate kaubavoogude vähenemise negatiivne mõju on neile märgatavalt väiksem, kui sadamatele ja sadamaoperaatoritele.

Venemaa orienteerumist oma sadamatele ja sellega seotud Eesti sadamate osakaalu ja absoluutarvude vähenemine on kompleksne küsimus, kuna mitmete uute Läänemere sadamate (Ust-Luga, Primorsk) ehitamine on olnud päevakorras juba 10 – 15 aasta jooksul. Samal ajal on suurenenud lisaks transiidile oluliselt Venemaa importkaupade mahud.

Venemaa transiitkaupade vähenemist ja sellest tulenevat ei saa vaadelda ainult 2007.aasta aasta poliitiliste sündmuste tulemusena, kuigi need avaldasid transiitkaubanduse mahtudele märgatavat tähtsust. Selline tendents avaldus selgelt juba 2006. aastal. Ekspedeerimisettevõtete netokäive oli 2005 aastal 4,35 miljardit krooni, 2006 aastal langes see märgatavalt ja moodustas 3,05 miljardit krooni. Netokäive ekspedeerimisteenuste osutamisest oli 2005 ja 2006 aastal vastavalt 2,70 ja 2,02 miljardit krooni.

Samaaegselt, vaatamata finantstulemuste märgatavale halvenemisele, jätkas ekspedeerimisettevõtete töötajate arv kasvu – 1494 inimest 2005 aastal ja 1536 inimest 2006 aastal. Mingil määral võib selline olukord olla põhjustatud asjaolust, et suur arv ekspedeerijaid ei tööta mitte ainult füüsiliselt Eestit läbivate kaupadega, vaid võivad olla paljudel juhtudel juba varem oma tegevuse suunanud Venemaaga absoluutselt mitte seotud kaubavoogude (nn. Cross Trade) teenindamisele. Kuna sellised kaubavood koosnevad

põhiliselt konteiner- ja tükikaupadest, on selline tegevus võrreldes Venemaa massikaupade (vedelkütus, kivisüsi, metallid) teenindamisega mõnevõrra töömahukam.

Transiitvedusid teostavaid laevandusettevõtteid võib vaadelda kui rahvusvahelise transpordisüsteemi koostisosi, mis tagavad ka Eesti transiitkaubanduse süsteemi töö. Kuid kuna põhiliste transiitvedude (vedelkütus, kivisüsi) teostamiseks nii Eesti laevaomanikele kuuluv kui ka Eesti lipu all töötav laevastik praktiliselt puudub, ei saa nende kaupade merevedu siiski lugeda Eesti transpordisüsteemi koostisosaks, vaid majanduslikuks partnerluseks.

Riigipoolse toetuse puudumisel, millist rakendatakse paljudes naaberriikides, sealhulgas ka Lätis, Eesti lipu all töötava laevastiku osakaal pidevalt väheneb, tekkib õigustatud küsimus – kas tulevikus enam midagi vähendada ongi. Seepärast vajab küsimuse lahendamine konstruktiivset riigipoolset abi, eelkõige aga praeguse merendusse suhtumise kardinaalset ümbervaatamist.

Meretranspordi osas avaldavad veomahtude muutused otsest mõju:

- teistele meretranspordi ettevõtetele (sadamatele, sadamaoperaatoritele
- teiste transpordiliikide veondusettevõtetele (raudtee, autotransport)
- teiste transpordiliikide ümberlaadimis- ja hoiustamisettevõtetele (kaubajaamad)
- transpordialasele vahendus- ja teenindusettevõtetele (laevade agenteerimine ja prahtimine, kaupade ekspedeerimine).

Veomahtude muutused avaldavad kaudset mõju muudele nii meretranspordi kui ka transpordiliikide vahelistele kommertsstruktuuridele (varustus- ja kaubandusettevõtted, toitlustus, transpordivahendite tehnohooldus ja remont jne.)

Samuti mõjutavad transiitvedude mahtude muutused selliste teenindamisega seotud riiklikke struktuure (toll, piirivalve, muud laevade ja kaupade kontrolli teostavad organid).

Ülalnäidatud negatiivne mõju ettevõtetele väljendub järgmistes valdkondades:

- tulude ja kasumi otsene vähenemine
- varemteostatud investeeringute tulemuste mittekasutamine
- negatiivne mõju tööhõivele

Uuringu esimese osa esialgsed järeldused

- Eesti transiitveod on seni toimunud peamiselt ida-lääne suunal, traniitvedude mahud moodustavad Venemaa suunas 88%, Valgevene suunas 6%, Kasasthani suunas 4%, muudes suundades veeti alla 1% transiidi veomahust raudteel,
- 2006.aastal oli AS Tallinna Sadamas transiitveoste osakaal 33,1 mln tonni, Venemaa kaupade osakaal oli 92,9 %
- Võrreldes eelmise aastaga vähenes selle aasta septembris transiitveoste maht raudteel ja sadamates 30 %.
- Veoautode piiriületused on vähenenud Narva piiripunktis 12%, Koidula piiripunktis 14% ja Luhamaa piiripunktis 11% võrreldes 2006.aastaga.
- Transiidiprotseduuri T1 alustamised ainult Venemaa suunas (sissevedu) on vähenenud Narva ja Luhamaa piiripunktides vastavalt 25 % ja 10 %, Koidula piiripunktis on kasvanud 80 %
- Transiidiprotseduuri T1 lõpetamised ehk väljavedu üksnes Venemaa suunas on Narvas kasvanud 2,1 korda, Luhamaal ja Koidulas on vähenenud vastavalt 1,4 ja 2,3 korda
- TIR vedude osa (lähteriik Venemaa) on kasvanud 2007.aastal võrreldes 2006.aastaga koguni 3,2 korda
- Raudtee piiriületuste arv Narva piiripunktis on 2007.aastal sisseveo osas langenud 23%, väljavedu on suurenenud 36 %, Orava piirijaamas on sissevedu vähenenud 22% väljavedu on suurenenud 49 %
- Läti sadamates on 2007.aasta 9 kuuga suurenemine toimunud ca 1,2 mln tonni võrra, kõige suurem kasv oli kuivade puistekaupade (peamiselt mineraalväetised) osas- 539500 tonni, nafta saadused 376300 tonni ja puit 269500 tonni
- Soome sadamatest (peamiselt Hamina ja Kotka) on lisandunud kõige enam naftatooteid - 151286

Uuringu esimese osas toodud analüüs näitab, et Läti ja Leedu sadamatesse pole märkimisväärset kaubakoguste ümbersuunamist toimunud (kasv on marginaalne ja võib olla tingitud ka üldisest kaubaveo kasvust), seega Eesti transiidi veomahust on suur osa suunatud Venemaa oma sadamatesse.