

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Anneli Sif

FK080

TRANSIITKAUBANDUSE ARENG AASTATEL 2001–2010  
AS-I MILSTRAND JA OÜ TALLINNA BEKKERI SADAM  
NÄITEL

Lõputöö

Juhendaja:  
Indrek Saar, MSc

Tallinn 2011

# ANNOTATSIOON

## SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Finantskolledž	Kuu ja aasta: mai 2011
Töö pealkiri: Transiitkaubanduse areng aastatel 2001–2010 AS-i Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam näitel	
Töö autor: Anneli Sif	Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:
<p>Lõputöö on kirjutatud teemal transiitkaubanduse areng aastatel 2001–2010 AS-i Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam näitel. Töö on eesti keelne ja selle maht on 50 lehekülge (koos lisadega), töö koostamisel on kasutatud 36 allikat, millele on tekstis viidatud. Võõrkeelne kokkuvõte on kirjutatud inglise keeles. Töö on kirjutatud vastavalt Sisekaitseakadeemia üliõpilastööde koostamise ja vormistamise juhendile.</p> <p>Lõputöö eesmärk on analüüsida Eesti transiitkaubanduse arengut aastatel 2001–2010 transiidiettevõtete AS-i Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam näitel.</p> <p>Esimeses peatükis tutvustatakse lähemalt transiidi olemust ja transiitkaubandust Eestis ning vaadeldavaid ettevõtteid: AS-i Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam. Teises peatükis antakse statistiline ülevaade transiidimahtudest, kasumist, tööga hõivatud isikute arvust Eesti transiitkaubanduses ja vaadeldavates ettevõtetes ning arutletakse võimalike tulevikusuundade üle.</p> <p>Andmete analüüsi tulemusena jõudis autor seisukohale, et transiidi olukord on küll oluliselt muutunud ja transiidi osakaal vähenenud, kuid ikkagi on tegemist olulise sektoriga Eesti majandusele.</p>	
Võtmesõnad: transiitkaubandus, transiit, veomahud, transiitvedu	
Võõrkeelsed võtmesõnad: transit trade, carriage capacity, transit operation	
Säilitamise koht:	
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor:	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele Juhendaja:	Allkiri:

## SISUKORD

SISSEJUHATUS .....	4
1 TRANSIITKAUBANDUS EESTIS.....	7
1.1 Transiidi olemus ja mõju majandusele.....	7
1.2 AS Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam.....	16
2 TRANSIITKAUBANDUS AASTATEL 2001–2010.....	20
2.1 Arengud transiidiettevõtetes.....	20
2.2 Arengud transiidisektoris .....	26
KOKKUVÕTE .....	39
SUMMARY .....	42
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU .....	44
TABELITE JA JOONISTE LOETELU .....	48
LISA 1. INTERVJUU AS-S MILSTRAND.....	49
LISA 2. INTERVJUU OÜ-S TALLINNA BEKKERI SADAM .....	50

## SISSEJUHATUS

Eesti riigi majanduse arengut on mõjutanud geograafiline asend: paiknemine Skandinaavia riikide ja Venemaa vahel, pikk rannajoon, sügav meri ja võimalus aastaringseks navigatsiooniks. Geograafiline asend on aluseks, miks juba 13. sajandil oli Eesti tõsiselt võetav kaubanduspartner Euroopas ning Tallinnast ja Tartust kujunesid Euroopas tuntud transiitkaubandusekeskused.

Käesoleva lõputöö teemaks on Eesti transiitkaubandus aastatel 2001–2010. Töös käsitletakse transiitkaubanduse arenguid viimasel aastakümnel, mil majandus on näidanud nii kiire kasvu kui ka sügava languse perioode ning arutletakse edasiste trendide ja väljavaadete üle. Transiitkaubanduse valis töö autor teemaks, sest transiitkaubandus on Eestis traditsiooniliselt tugev ja Eestile tähtis majandusharu. Transiitkaubandus on Eesti majandusele tähtis mitmel põhjusel: osakaal Eesti sisemajanduse koguproduktis (edaspidi: SKP) oli hiilgeaegadel erinevatel hinnangutel kuni 20 protsenti, selle hulka arvestati kaupade kõrval ka transiidiga seotud rahamassi liikumine panganduses ja teenuste maht transiidi teenindamisel. Transiitkaubandusega on seotud oluline arv töövõimelisest elanikkonnast ja transiidil on oluline roll rahvusvahelisse majandustegevusse integreerumise vahendina. Transiidi laiendamine suurendaks SKP-d (rahva heaolu), Eesti rolli rahvusvahelises majanduses (kaubavahetuses), võimaldaks vähendada tööpuudust ja stabiliseerida poliitilisi suhteid, näiteks Venemaaga.

Transiitkaubandus, antud töös, on transiitkaupade vedu läbi Eesti, ehk kui kauba lähetamis- ja sihtriik on välisriik. Antud töös käsitletakse transiiti raudtee- ja sadamapõhisena.

Teema on uudne, sest autorile teadaolevalt pole viimaste aastate arenguid transiitkaubanduses akadeemilistes töödes uuritud. Lisaks kasutatakse antud töös 2010. aasta andmeid, mida statistikaamet avaldas alles 2011. aasta märtsis.

Antud lõputöö uurimisprobleemiks on majanduslangusest ja poliitilistest põhjustest tingitud transiidi kaubakäive vähenemine transiidi ettevõtetes, transiitkaubanduse mahtude vähenemine avaldas olulist mõju mitte ainult transpordisüsteemile, vaid kogu riigi tootmis- ja majandustegevusele ning sotsiaalelule tervikuna. Hetkel on põhjust arvata, et Eesti transiit on madalseisust välja tulemas, kuigi see oleneb suuresti poliitilistest suhetes Venemaaga ja sellest, kuidas ja millal käivitub kaua oodatud Ust-Luga naftatoodete terminal, eelkõige masuudi osas, mis on olnud seni läbi Eesti liikunud üheks peamiseks transiitvooks.

Antud lõputöö eesmärgiks on analüüsida transiitkaubanduse arengut aastatel 2001–2010 transiidiettevõtete AS-i Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam näitel.

Eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Kirjeldada transiidi olemust ja transiitkaubandust Eestis.
2. Anda ülevaade AS-ist Milstrand ja OÜ-st Tallinna Bekkeri Sadam.
3. Analüüsida transiitkaubanduses aastail 2001–2010 toimuvaid arenguid ning majanduslikke näitajaid AS-i Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam näitel.
4. Analüüsida kogu Eesti transiitkaubanduses toimuvaid arenguid ning majanduslikke näitajaid aastail 2001–2010.

Antud lõputöös on kaks peatükki, mõlemad peatükid jagunevad kaheks alapeatükiks. Esimese peatüki esimeses alapeatükis tutvustatakse lähemalt transiidi olemust ja ajalugu ning antakse ülevaade Eesti transiitkaubandust. Kirjeldatakse mõjutusi, mida transiitkaubandus Eestile kaasa toob. lisaks võrreldakse Eesti infrastruktuuri näitajaid lähemate konkurentidega- Läti, Leedu, Soome ja Poolaga. Teises alapeatükis tutvustatakse ja võrreldakse kahte väga erinevat transiidiga tegelevat ettevõtet: AS-i Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam. Lõputöö autor valis need ettevõtted just oma erinevuse poolest. Samuti oli valiku põhjuseks asjaolu, et nende ettevõtete andmed olid autorile kättesaadavad ja kummagi ettevõtte juhtivtöötaja oli nõus andma intervjuu.

Teise peatüki esimeses alapeatükis antakse statistiline ülevaade transiidimahtudest, kasumist, tööga hõivatud isikute arvust vaadeldavates ettevõtetes AS-is Milstrand ja OÜ-s Tallinna Bekkeri Sadam. Teises alapeatükis analüüsitakse kogu Eesti transiitkaubanduse arengut aastatel 2001–2010. Ülevaate saamiseks transiitkaubanduse arengust vaadeldavatel aastatel kirjeldatakse töös terve transiidisektori arengut 1990ndatest, kui algas transiidisektoris elavnemine, ja keskendutakse edasi vaadeldavatele aastatele (transiidisektoriks, antud töös, loetakse kõikide transiidiga tegelevate ettevõtete kogumit ja käsitletakse transiiti raudtee- ja sadamapõhisena). Lõpetuseks arutletakse võimalike tulevikusuundade üle.

Lõputöös kasutatakse kvalitatiivset ja kvantitatiivset uurimismeetodit. Kvalitatiivseks andmekogumismeetodiks kasutatakse tekstide ja muude dokumentide kogumist ja struktureerimata ekspertintervjuud. Kvantitatiivseks andmekogumismeetodiks kasutatakse ametlikku statistikat. Andmeanalüüsi meetoditena kasutatakse intervjuu kodeerimist, tekstianalüüsi ja statistilist meetodit (ametliku statistika tõlgendamine, analüüs).

Käesolevas töös lisaks ametlikule statistikale ja avaldatud materjalidele, kogutakse informatsiooni struktureerimata intervjuu käigus AS Milstrand pikaajalise töötaja ja kommertsdirektori Margus Salu ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam juhatuse liikme Marko Jürioja kaasabil.

# 1 TRANSIITKAUBANDUS EESTIS

## 1.1 Transiidi olemus ja mõju majandusele

Mõistet transiit ja transiitkaubandus defineeritakse mitmeti, kuid kahjuks on erinevad kasutuses olevad definitsioonid sisult erinevad. Euroopa Liidu definitsioonide kohaselt on transiit ja transiitkaup kaks erinevat mõistet. Meil Eestis käsitletakse neid aga ühena.

Euroopa Liidu definitsiooni järgi on transiit riiki läbiv vedu kahe punkti vahel (kauba pealelaadimise/reisijate pealetuleku koht ja mahalaadimise/mahamineku koht), mis asuvad väljaspool seda riiki. Transiidiks ei loeta toiminguid, mis sisaldavad antud riigi piiril kauba pealelaadimist või kauba mahalaadimist raudteeveeremilt teist liiki transpordivahendile või vastupidi, näiteks raudteetranspordi vahetamine meretranspordi vastu sadamas. (Unese...2011) Selle definitsiooni järgi Eestis transiiti kui sellist raudteel ei olegi.

Euroopa Liidu definitsiooni järgi on transiitkaubad kaubad, mida veetakse läbi aruannet esitava riigi teekonnal kahe punkti (pealelaadimis- ja mahalaadimiskoha) vahel, mis ei asu aruannet esitavas riigis. Transiitkaubaks loetakse ka riigi piiril teist liiki transpordivahendilt (le) raudteetranspordivahendile (lt) laaditud kaup. (Unese...2011)

Ühenduse tolliseadustikus (ÜTS) on mõistet "transiit" defineeritud järgmiselt: transiit on tolliprotseduur, mis on kehtestatud kaupade hõlpsamaks liikumiseks kahe või enama tolliterritooriumi vahel ilma, et tuleks täita kõiki tolliterritooriumile sisenemise ja sealt väljumise tolliformaalsusi ja maksta üldkorras makstavaid tolli- jm makse. (Ühenduse tolliseadustik, 24.04.2008)

Sõna "transiit" on kirjeldatud erinevates sõnaraamatutes kui läbisõit, läbisõitmine, läbireisimine (Eesti 2010). Nii saabki tõdeda, et lihtsustatult väljendatuna on transiitkaubandus kaupa vedavate erinevate transpordivahendite sõitmine läbi erinevate riikide territooriumide.

Transiit, antud töös, on transiitkaupade vedu läbi Eesti, ehk kui kauba lähetamis- ja sihtriik on välisriik. Transiitkaubaks on kaup, mille peale- ja mahalaadimise riik on välisriik, Eesti on transiitriik. Transiitkaup on ka riigipiiril ühelt transpordivahendilt teisele laaditud kaup. Antud töös käsitleme transiiti raudtee- ja sadamapõhisena.

Maailmas toimub pidev kaupade liikumine nii riigisisesele kui ka riikide vahel. Iga riik rakendab meetmeid kaubanduse soodustamiseks ja tollimaksude sissenõudmiseks. Euroopa Liidu liikmesriikide territooriumid moodustavad ühtse tolliterritooriumi ning sellel territooriumil kehtivad ühesugused kaubaveo eeskirjad. Selleks, et suunata kaubavood kiiresti riigi piirilt sisemaale, rakendatakse kaubale transiidi protseduuri. Kaubavedu ühenduse territooriumil asuvast ühest punktist teise toimub ühis- /ühenduse (jaguneb omakorda sisetransiidiks ja välistransiidiks) transiidiprotseduuri või TIR märkmiku alusel. TIR-märkmik on tollidokument, mis hõlbustab TIR-konventsiooniga ühinenud riikide piiride ületamisel tehtavaid tolliprotseduure. (Transiit...2010)

Pärast teist maailmasõda kasvas Euroopas majandus ja seeläbi ka kaubandus. Pikad ja vaevalised tolliprotseduurid igakordsel piiriületamisel tekitasid kaubanduses pingeid ja pidurdasid edasist kaubanduse arengut. Algasid Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni egiidi alla läbirääkimised, et koostada rahvusvaheline leping kauba liikumise hõlbustamiseks Euroopas. (Transiidi...2009)

1949. aastal koostati esimene TIR-kokkulepe. Selle kokkuleppe tulemusena võeti paljudes Euroopa riikides kasutusele tagatiste süsteem, millega tagatakse rahvusvahelise kaubanduse raames Euroopas liikuva kauba suhtes kohaldatavad tollimaksud ja muud maksud. TIR-kokkulepe viis 1959. aastal TIR-konventsiooni sõlmimiseni. Seda konventsiooni muudeti 1975. aastal ja sellel on (01. jaanuar 2002) 64 osalusriiki, Euroopa Ühendus ja selle 15 liikmesriiki, neli Visegradi riiki ning EFTA riikidest Šveitsi ja Norra. Leiti, et kasvav ja laienev Euroopa Ühendus, vajaks ka erilist transiidisüsteemi, et hõlbustada kauba liikumist ja tolliformaalsusi ühenduse liikmesriikides ja nende vahel. Ühenduse transiidi süsteem



võeti kasutusele 1968. aastal. Hakati kasutama esmakordselt ühendusevälise kauba puhul tähist T1 ja ühenduse kauba puhul tähist T2. (Transiidi...2009)

1972. aastal laiendati ühenduse transiidi süsteemi kahe lepinguga, et hõlmata kaubandust Šveitsi ja Austriaga. 1987. aastal asendati need lepingud kahe konventsiooniga, mis sõlmiti Euroopa Ühenduse ja kõikide Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooniga (EFTA) liitunud riikide vahel. Neist ühe konventsiooniga võeti kasutusele ka ühtne haldusdokument (SAD) 1996. aastal laiendati konventsiooni nelja Visegradi riigi võrra: Poola, Slovaki Vabariik, Tšehhi, Vabariik ja Ungari. (Transiidi...2009)

Euroopa Liidu idapoolseim riik Eesti on ajaloo vältel pakkunud vallutajatele huvi aastasadu. Juba rohkem kui kolmsada aastat tagasi, Põhjasõja käigus, püüdis Venemaa valitseja Peeter I Põhjasõjaga Venemaale pääsu Läänemerele ehk raiuda akent Euroopasse. Heitliku kliima, maavarade poolest väherikas ning väikse rahvaarvuga riik on sõjakate suurriikide huviorbiidis püsinud just soodsa asukoha tõttu. Vaba pääs Läänemerele on põhjustanud palju poliitilisi kannatusi. Eesti asukoha atraktiivsus ja selle poolt loodavad eelised pole sajanditega raugenud, pigem vastupidi.

Kaubanduspartnerina on Eesti Euroopas samuti sajandeid tõsiseltvõetavat rolli omanud. Hansa Liidu koosseisus kujunesid Tallinnast ja Tartust Euroopa tuntud kaubalinnad, eelkõige transiidikeskused. Siia toodi kalevit Flandriast ja Inglismaalt, käsitöösaadusi Põhja-Saksamaalt, kanget õlut ja magusaid veine, idamaiseid vürtse ja hiljem ka rasvaseid soolaheeringaid. Eriti tulusaks kujunes kauplemine soolaga. Novgorodist viidi Tallinna ja Tartu kaudu läände eelkõige karusnahku. Veel toodi Novgorodist vaha ja mett, lina, kanepit ja loomanahku. (Palamets 2003:30)

Iseseisvuse taastamise järel on Eesti pidanud pingutama, et majanduses kiirelt teistele Lääne riikidele järele jõuda. Ettevõtjad kasutasid ära Eesti soodsa geopoliitilise asendi ja vanast ajast säilinud head suhted Venemaa kolleegidega ning pandi alus Eesti transiidile. Eesti transpordi-, ja transiidiettevõtete heast konkurentsivõimest, ida-lääne suunaliste

kaubavoogude pidevast suurenemisest ja Vene Föderatsiooni oma sadamate vaegsuutlikkusest käsitleda masskauba ekspordi, saavutati kümne aasta jooksul transiitvedude ligi 3,5 kordne kasv. Neid asjaolusid toetas Eesti soodne geopoliitilise asend ja Eesti transpordi- infrastruktuuri ja superstruktuuri konkurentidest kiirem areng, mis oli orienteeritud põhiliselt tooraine (ka teravili, väetised jm) ning energiakandjate (vedelkütused, masuut, kivisüsi) transiidile läbi Eesti. (Lend 2008)

Eesti transiidi-transpordi areng oli kiirem, kui kogu vabariigi majanduse areng. Transiidi osakaal Eesti sisemajanduse koguproduktist oli hiilgeaegadel erinevatel hinnangutel kuni 20%. Selle hulka arvestati kaupade kõrval ka transiidiga seotud rahamassi liikumine panganduses ja teenuste maht transiidi teenindamisel. Ametlikel hinnangutel on see täna 5–8%. Olukord on küll muutunud ja transiidi osakaal vähenenud, kuid ikkagi on tegemist olulise sektoriga Eesti majandusele. (Saarniit 2009)

Alates 01. maist 2004. aastal muutus Eesti Vabariigi riigipiir ühtlasi Euroopa ühenduse välispiiriks (Ühenduse liikmesriigi ja mistahes kolmanda riigi vaheline piir) (Transiidi...2009). Kohe on täitumas seitse aastat liikmelisust Euroopa Liiduga, mis on toonud kaasa välisvedajate osakaalu märgatava tõusu eelkõige maantee transiitvedudes. Peamiseks miinuspooleks transiidisektoris on transiitkaupade sortimendi ühekülsus, siin domineerivad nafta ja naftatooted. Heitlikud poliitilised suhted Venemaaga on transiidi veomahte viimastel aastatel märgatavalt vähendanud. Samas on toimunud ümberorienteerumine uute partnerite leidmisel, muuhulgas keskendumine näiteks Kaug-Ida suunal.

Just transiidis on suurepärase geograafilise asukoht oluliseks eeliseks. Lisaks looduslikele eelistel toetab transiitvedude arengut hästi toimiv ja kõrgelt arenenud infrastruktuur, tihe maanteede ja raudteede võrgustik ning pikk rannajoon mitmete sadamatega. Samalaadsed geograafilised eelised ja tingimused on ka veel Lätil, Leedul, Poolal ja Soomel. Suurimat konkurentsi transiitvedude vahendamisel pakuvad Eestile just need neli riiki.

Läti arendab intensiivselt suhteid Venemaaga kui peamiste transiitvedude tarbijaga. Ka Leedu peab transpordi arendamist tähtsaks. Leedu transpordipoliitikas nähakse ette lisaks Venemaa turule teenindada ka Valgevene ja Ukraina transpordi, võimaldada nendel riikidel vedada kaupa läbi Klaipeda sadama. Ka Soome on püüdnud viimastel aastatel kaubavahetust Venemaaga (eriti Peterburi piirkonnaga) igati soodustada. (Tomson 2003)

World Economic Forum väljaande The Global Competitiveness Report 2009–2010 andmetel oli üldine transpordi infrastruktuuri kvaliteedinäitaja kaalutud keskmine aastal 2008–2009 seitsme pallisüsteemis tasemel 4,1 palli. Konkurentsivõimeliste saja kolmekümne kolme uuritud maailma riigi edetabelis oli Eesti 34. kohal 5,1 palliga. Võrdluseks: Soome oli edetabelis 7. kohal 6,5 palliga, Leedu 39. kohal 4,9 palliga, Läti 60. kohal 4,2 palliga. Üllatavalt kesise tulemuse sai Poola – kaalutud keskmine 2,6 palli andis talle alles 121. koha. (The Global...2009)

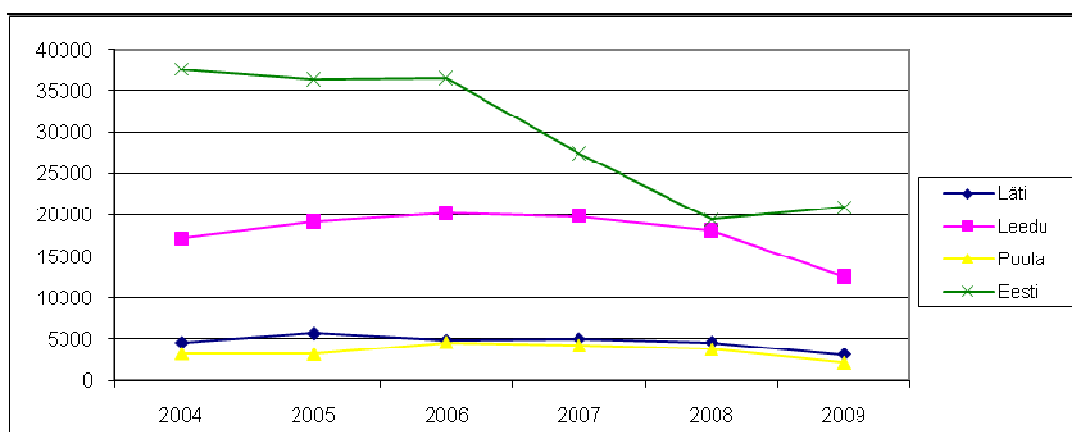
Raudtee infrastruktuuri kvaliteedinäitaja kaalutud keskmine oli seitsme pallisüsteemis tasemel 3,1 palli. Kõrgeimal kohal eelpool mainitud riikidest taas Soome – 6. koht tulemusega 5,9 palli. Üsna võrdsete näitajatega olid käesolevas edetabelis Balti riigid – 26. kohal Leedu 4,2 palliga, Läti 35. kohal tulemusega 3,8 ning Eesti 39. kohal 3,6 palliga. Keskmisest madalamal tasemel edetabelis ehk 56. kohal oli Poola 2,9 palliga. (The Global...2009)

Sadamate infrastruktuuri kvaliteedinäitaja kaalutud keskmine oli seitsme pallisüsteemis tasemel 4,2. Üsna kõrgel kohal edetabelis oli Soome, tulemuseks 4. koht 6,5 palliga. Eesti saavutas 15. koha 5,6 palliga. Edetabelis oli Leedu tulemuseks 44. koht näitajaga 4,7, Läti oli 56. kohal 4,4 palliga ning Poola tugevalt allpool keskmist taset, alles 121. kohal tulemusega 2,8. (The Global...2009)

Nendest numbritest järeldub, et üldiselt on infrastruktuuri osas head eelised vedude arendamiseks, nende vaadeldud viie riigi hulgast, eelkõige Soomel, seejärel Eestil, Lätil ja Leedul, kehvemad aga Poolal. Raudteevedude osas edestavad Eestit Soome järel nii Leedu

kui ka Läti. Sadamate osas edestab Eesti Soome järel nii Leedut kui ka Lätit. Kuid kahjuks vaatamata selle, kuidas ühe või teise riigi infrastruktuuri näitajaid hinnatakse on viimastel aastatel rolli hakanud mängima puhtalt poliitilised otsused.

Kõrvutades omavahel Eestit, Lätit, Leedut ja Poolat võib tõdeda, et 2004. aastal toimus silmapaistev osa naftatoodete veos Eesti ja Läti raudteevõrgustikus, järgnesid Leedu ja Poola. 2006. aastal oli languses Läti ja Poola naftatoodete vedu, kuid 2007. aastal pöördus mõlemas riigis naftatoodete vedu taas kasvule. Eestil algas naftatoodete veomahtude langus 2007. aastal ja püsis 2008. aastani. 2009. aastal Eestis ja Lätis veomahud kasvasid, kuid langus tabas Leedut ja Poolat. Soome naftatoodete vedu raudteel on võrreldes eelpool mainitud riikidega väike. (Railway...2010)



Joonis 1. Eesti, Läti, Leedu ja Poola raudtee transiitvedude mahud aastatel 2004–2009 tuhat tonni (allikas: Railway...2010; Eesti...2010, autori koostatud)

Eesti, Läti, Leedu ja Poola raudtee transiitvedude mahtude joonisest 1 nähtub, et Eestis algas võrreldes Läti, Leedu ja Poolaga raudteel transiitmahtude vähenemine varem, 2006. aastal ja jätkub 2008. aastani. Leedus langeb vedude maht minimaalselt 2008. aastal, samal ajal, kui Poolas ja Lätis püsib enam-vähem stabiilsena. 2008. aastal kui Eestis langus tendents peatub, toimub Poolas, Lätis ja Leedus veomahtude kahanemine.

Kuni 2006. aastani püsis sadamate kaudu veetavate kaupade maht tonnides Eestis, Lätis, Leedus, Poolas ja Soomes stabiilsena, alates aastatest 2006–2008 on kaubaveo maht põhisadamates (Põhisadamad on statistilised sadamad, mis käitlevad üle ühe miljoni tonni kaupu aastas) kasvanud Soomes, Lätis ja Leedus. Kaubaveo mahud vähenesid neil aastatel aga Eestis ja Poolas. 2009. aastal asendus Soomes, Leedus ja Lätis kaubaveo kasv kahanemisega, kuid Eesti põhisadamatele tõi 2009. aasta pöörde veomahtude kasvu poole. (Railway...2010)

Transiitkaubandus toob kasu riigile ja kogu ühiskonnale. Transiitkaubaveod maksid seni (kui koguprodukt kasvas) kinni ka muud riiklikud seal hulgas reisijateveoks vajalikud investeeringud ja riigieelarve ühiskatla kulud. Lisaks laekusid transiidist riigieelarvesse veel dividendid ning sektori ja seda teenindavate ettevõtete ja nende töötajate maksutulud. Tõusval turul, milleks seni transiitvedude turg oli, oli see mõneti seletatav. (Vare 2007) Transiitkaubanduse (transiitvedude) mahtude vähenemine avaldas ja avaldab endiselt olulist mõju mitte ainult transpordisüsteemile, vaid ka riigi tootmis- ja majandustegevusele ning sotsiaalelule tervikuna.

Eesti raudteetransiitveod on toimunud peamiselt ida- ja läänesuunal. Transiitvedude mahust 88% pärines Venemaast, 6% Valgevenest ja 4% Kasahstanist. 2006. aastal oli näiteks Venemaa kaupade osa Tallinna sadamas transiitveostes 92,9%. (Lend 2008) Nendest numbritest on selgesti näha, kui oluline koostööpartner on Eesti jaoks transiitvedudel Venemaa.

Kui rääkida Eesti transiidist, siis saab rääkida kahest transpordimudelitest-see, mis toimus enne 2007. aasta aprillikuud ja pärast seda. Vana mudel, see on mudel enne 2007. aasta sündmusi, oli veoahelas rong-terminal-laev, see tähendab kaup raudteed mööda Venemaalt Eestisse ja siit laevaga läände. Kasutusel oli ka kombinatsioon auto-laev, kuid selle osatähtsus oli väike. (Salu 2010)

Praeguseks vana transpordimudelit enam praktiliselt ei eksisteeri. On leitud alternatiivseid mooduseid: üheks selliseks on skeemi rong-terminal-laev muutmine skeemiks laev-terminal-laev. Teise võimalusena hakati kasutama vagunite saatmist Eestisse läbi Läti, kus toimus nende ümber adresseerimine. See muutis transpordiprotsessi kulukamaks, kuid transpordiärimeestele oli see ühes alternatiiviks seniste kaubavoogude jätkusuutlikkuse tagamisel. (Salu 2010)

Tabel 1. Ülevaade positiivsetest ja negatiivsetest mõjutustest (allikas: Mere 2009)

Positiivsed küljed	Negatiivsed küljed
<ul style="list-style-type: none"> <li>• annab tööd suurele arvule Eesti elanikele;</li> <li>• annab Eestile valuutatulu, aitab parandada väliskaubandusbilanssi;</li> <li>• transiitkaupade mahust üle 90% veetakse raudtee ja mere-transpordiga, need on kõige keskkonnasõbralikumad transpordi-liigid;</li> <li>• transiit sunnib renoveerima ja käigus hoidma raudteed Eestis;</li> <li>• Transiitvedudega liitub palju täiendavaid teenuseid;</li> <li>• Transiidiga tegelemine lisab Eestile tuntust ja tõstab mainet. (Mere 2009)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• looduskeskkonna reostuse oht on reaalne;</li> <li>• sõltuvus Venemaast. Venemaal võimalus luua kunstlike taksitusi ja ning manipuleerida;</li> <li>• Võimalikud Venemaapoolsed sanktsioonid suurendaksid järsult väliskaubandusdefitsiiti;</li> <li>• Transiidi seiskumise korral tekib järsult suur arv töötuid;</li> <li>• Eesti maakondadel, kust transiit-kauba koormad läbi sõidavad, on müra, ving ja liikluskatastroofide oht. (Mere 2009)</li> </ul>

Transiitkaubandus toob kaasa hulgi negatiivseid mõjusid Eesti jaoks (vt tabel 1), kuna suure osa ida-lääne transiidist moodustavad ohtlikud veosed (eeskätt naftaproduktid), võib kaasneda looduskeskkonna reostuse oht. Lisaks õhusaastele on transport ka pideva müra, vingu ja vibratsiooni allikaks, mille negatiivset mõju peavad taluma suuremate linnade keskuste, raudteesõlmede ja lennuväljade läheduses elavad inimesed. Lisaks on

maakondadel, kust koormad transiitkaubaga läbi sõidavad, suur liikluskatastroofide oht kuid maakonnad ei saa transiidist otsest kasu.

Transiitkaubanduse negatiivseks pooleks peab lugema kindlasti sõltuvuse Venemaast. Kuna kõik kolm Balti riiki pakuvad konkureerivad teenust, siis see võimaldab Venemaal luua transiidivoogudele kõikvõimalikke kunstlikku takistusi ja manipuleerimist sel viisil kolme Balti riigiga. Transiidist saadav tulu on Eestile oluline, kuid kõik võimalikud Venemaapoolsed sanktsioonid suurendaksid järsult väliskaubandusdefitsiiti.

Vaatamata transiidiga kaasnevale negatiivsetele mõjudele on Eesti jaoks olulised need positiivsed mõjutused, mis transiitkaubandus Eestile kaasa toob (vt tabel 1): olulisem kindlasti paljud töökohad, eriti suur osa töökohti vene keelt kõnelevale kontingendile, kellel on muu töö leidmisega raskusi. Transiidiga lisanduvad erinevad transiiti teenindavad teenused, alates laadimis- ja pakkimisteenustest ning lõpetades pangandus ning infoteenustega. Transiit sunnib renoveerima ja investeerima raudteede kui ka maanteede infrastruktuuri korrashoidu.

Positiivseks transiitkaubanduse pooleks saab lugeda seda, et transiitkaupade mahust üle 90% veetakse raudteed pidi sadamatesse ning sealt edasi laevadega välja (ning vastassuunas). Raudteetransport ja meretransport on kõige keskkonnasõbralikumad transpordiliigid. Oluline positiivne mõju on kindlasti panus SKP-sse, transiit aitab parandada väliskaubandusbilanssi, lisab Eestile rahvusvahelist tuntust ja tõstab mainet jne.

Eelpool toodud kokku võttes võib öelda, et lisaks looduslikele eelistele toetab Eestis transiitvedude arengut hästi toimiv ja kõrgelt arenenud infrastruktuur, tihe maanteede ja raudteede võrgustik ning pikk rannajoon mitmete sadamatega. Suurimat konkurentsi transiitvedude vahendamisel pakuvad Eestile Soome, Läti, Leedu ja Poola.

Kokkuvõtlikult võib tõdeda, et heitlikud poliitilised suhted Venemaaga on transiidi veomahte viimastel aastatel märgatavalt vähendanud. Olukord on küll muutunud ja transiidi osakaal vähenenud, kuid ikkagi on tegemist olulise sektoriga Eesti majandusele.

Transiitkaubandusega seotud positiivsed mõjutused kaaluvad Eesti jaoks üles need negatiivsed mõjutused, mida transiitkaubandus Eestile kaasa toob. Olulisemad positiivsed mõjutused on kindlasti paljud töökohad, panus SKP-sse, transiit aitab parandada väliskaubandusbilanssi, lisab Eestile rahvusvahelist tuntust ja tõstab mainet jne.

## 1.2 AS Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam

Transiidiettevõtete analüüsimiseks on lõputöös valitud kaks väga erinevat transiidiga tegelevat ettevõtet, millest üks, AS Milstrand, asub Tallinna linna piiril Miiduranna sadamas ja teine, OÜ Tallinna Bekkeri Sadam, Kopli lahe idapiiril, Bekkeri sadamas. Lõputöö autor valis need ettevõtted just oma erinevuse poolest. Samuti oli valiku põhjuseks asjaolu, et nende firmade andmed olid autorile kättesaadavad ja kummagi ettevõtte juhtivtöötaja oli nõus andma intervjuu. Järgneb lühike ülevaade mõlemast ettevõttest ja sadamast.

AS Milstrand on 1995. aastal asutatud traditsiooniline kütuserminal, mille põhitegevuseks on kiire, kvaliteetne ja ohutu heledate naftasaaduste ümberlaadimine. Terminali arengusuund on tingitud tema geograafilisest asukohast. Terminal loodi Nõukogude Sotsialistliku Vabariikide Liidu sõjamereväe kütusebaasi baasil, mille koosseisus oli kolm maa-alust mahutit. Need mahutid asuvad 40 meetri sügavusel ja omavad sisediameetrit 5,5 meetrit ning on 770–800 meetrit pikad. Objekti ehitus lõpetati 1967. aastal. Terminali geograafiline asend võimaldab aastaringse navigatsiooni ja eraldiseisev kai Miiduranna sadamas kindlustab sõltumatuse teistest operaatorfirmadest. Terminal asub Tallinna linna piiril tiheda asustuse ja kõrgendatud ökoloogiliste nõuete tsoonis. Sellega on seletatav terminali arengusuund - võimetus areneda territoriaalselt sundis terminali suurendama tegevuse efektiivsust mahutipargi suurendamise, tootmise efektiivsuse ja tehniliste



protsesside parema kontrolli, aga samuti innovatiivsete ideede kasutamise suunas. Milstrandil on kolm maaalust mahutit ja kaheksa maapealset mahutit, kokku mahutavusega 125 000 m<sup>3</sup>. (Milstrand...2010)

AS-i Milstrand sadamakai juurde viiva kanali sügavus on 13,1 meetrit, mis lubab vastu võtta ja laadida kuni 12,3 meetrise süvisega tankereid. Kai pikkus võimaldab tankerite maksimaalseks pikkuseks 195 meetrit kandevõimega kuni 45 000 tonni. Terminal kasutab oma tegevuseks kaasaegseid tehnilisi seadmeid, mis garanteerivad kiire ja ohutu tankerite laadimise/ lossimise kiirusega maaalustest mahutitest kuni 1100 m<sup>3</sup> ja maapealsetest kuni 1800 m<sup>3</sup> tunnis. (Milstrand...2010)

AS-i Milstrand raudtee-estakaad võimaldab üheaegselt tühjendada 34 nelja-teljelist või 16 kaheksa-teljelist tsisternvagunit. Maapealsetesse mahutitesse tühjendamisel on võimsus kuni 1000 m<sup>3</sup>/tunnis, maaalustesse kuni 850 m<sup>3</sup>/tunnis. (Milstrand...2010)

Bekkeri ja Meeruse kaksiksadam on kaubasadam, mis asub Tallinnas, Kopli lahe idakaldal. Alates 1998. aastast on kaubasadama operaatoriks OÜ Tallinna Bekkeri Sadam. Ettevõtte põhineb 100% erakapitalil, mis annab sõltumatuse ja võimaluse olla innovaatiline ning dünaamiline organisatsioon. OÜ Tallinna Bekkeri Sadam käsutuses on kahekümne kolme hektari suurune territoorium, kus on olemas nõuetekohane infra- ja superstruktuur ning kaks hektarit arendatavat sadamaala. Nii Bekkeri kui Meeruse sadam on avatud aastaringseks navigatsiooniks ja minimaalse veetaseme kõikumisega. Peamised käsitletavad kaubagrupid on teravili, pakitud suhkur, killustik, kipsplaat, metsa- ja saematerjal, puidugraanulid, puidubrikett, hakkepuit ja muud kaubad. Sadamal on eelmise sajandi algusesse ulatuv ajalugu. (Tallinn...2011)

Bekkeri sadamas on neli kaid, üldpikkusega 650 meetrit. Sadam omab avatud laoplatse ning eraldi laohooneid kauba ladustamiseks: kinnine laokompleks moodustab 25 173 m<sup>2</sup> ning laoplatside pindala on 24 200 m<sup>2</sup>. Olemas on raudteeplatvorm ja kaks raudteeharu kogupikkusega ligikaudu 1,5 kilomeetrit. (Tallinn...2011)

Meeruse sadamas on 11 kaid kogupikkusega 770 meetrit. Sadama territooriumil asuvad kinnised laod kogupinnaga 2200 m<sup>2</sup>, sealhulgas külkhoone kogumahutavusega 600 m<sup>2</sup> ja tolliladu suurusega 600 m<sup>2</sup>. Lahtiseid laoplatse on kaks – 7500 m<sup>2</sup> ja 1500 m<sup>2</sup>. (Tallinn...2011) Võrreldes AS-i Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam ladustus võimalusi, siis on eelised Bekkeri sadamal, sest tänu sadama suurele territooriumile on laoplatse kogupinnalt rohkem.

Reeglina ehitatakse sadamad mingi kindla ülesande täitmiseks - reisisadam, mingi spetsialiseeritud terminal - väetis, kütus, jne. Sellest ülesandest lähtudes on igal sellisel sadamal oma iseloomulik komponeering, mis on ette nähtud mingi konkreetse kauba teenindamiseks mingi kindla tehnoloogilise skeemi kõige optimaalsemal viisil. Siit tulenebki kahe vaadeldava sadama peamine erinevus. Bekkeri sadam on algselt ehitatud sõjasadamaks ja seda on kohandatud kaubasadamaks, kuid kuna oluline sadama muutmine on väga kulukas, siis on sunnitud kohanduma vastavalt neile tingimustele, mis sadama algupärasel planeerimisel on nii öelda peale sunnitud. Antud võimaluste juures ei saa seal teenindada suuri transiidimahte. Milstrandi sadam on aga ehitatud kaubasadamaks, kus on võimalik teenindada märgatavalt suuremaid transiidimahtusid. AS-i Milstrand eeliseks, võrreldes mõningate teiste ettevõtetega (ka võrreldes OÜ-ga Tallinna Bekkeri Sadam), on võimalus kaupa nii meritsi kui raudteed pidi vastu võtta ja välja anda. Suureks eeliseks kindlasti kai juurde viiva kanali sügavus, mis Milstrandi sadamas on 13,1 meetrit. (Jürjoja 2011; Salu 2011)

Ettevõtete ühiseks omapäraks peaks lugema seda, et enamus kaubapartnerid tulenevad isiklikest suhetest, põhinevad usaldusel ja on pikaajalsed. (Jürjoja 2011, Salu 2011)

Selles alapeatükis anti ülevaade AS-ist Milstrand ja OÜ-st Tallinna Bekkeri Sadam ning selgus vaadeldavate ettevõtete peamine erinevus. AS Milstrand on traditsiooniline kütuseterminal ja seal on ideaalsed võimalused teenindada suuri transiidimahtusid. OÜ Tallinna Bekkeri Sadam on sõjasadamast kohandatud kaubasadamaks ja antud võimaluste juures ei saa teenindada suuri transiidimahte.

Ettevõtete sarnasuseks kindlasti võimalus aastaringseks navigatsiooniks ja minimaalne veetaseme kõikumine. Ühiseks omapäraks peaks lugema seda, et enamus kaubapartnerid tulenevad isiklikest suhetest ja põhinevad usaldusel.

## 2 TRANSIITKAUBANDUS AASTATEL 2001–2010

### 2.1 Arengud transiidiettevõtetes

Transiidiettevõtted AS Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam on viimastel aastatel läbi teinud suured muutused. Aastatel 2007–2008 toimus ettevõtetes transiitvedude järsk langus, mõjutatuna suhete jähnenemisest Venemaaga ja 2008. aastal mõjutas veomahtude kahanemist ülemaailmne majanduskriis. Transiidiettevõtted pidid otsima uusi mooduseid teenimiseks.

Enne 2007. aastat toimis AS-s Milstrand nõnda nimetatud vana transpordimudel, ehk raudteed mööda tuli kaup, peamiselt naftasaadus, Venemaalt ja läks laevaga läände. Põhilised tehased, kust naftasaadused saadi, olid Jaroslav, Rjazan ja Kirishi. Mahud olid meeletud. Keskmine transiitveoste maht oli 150 000 tonni kuus. Suurim maht saavutati AS-s Milstrand 2003. aastal, kui transiitveoste maht oli 261 000 tonni kuus. (Salu 2010)

Peale 2007. aasta aprillikuu sündmusi peatas Venemaa transiidi läbi Eesti täielikult. Venemaa ei lubanud isegi Kasasthanist tulevat kaupa läbi oma territooriumi Eestisse vedada. Prooviti vedada naftasaadusi läbi Läti Venemaalt Eestisse, kuid see läks keeruliseks ja kulukamaks, kuid oli üheks alternatiiviks. Esialgu jäi AS-ile Milstrand veel kaks pikaajalist kliendilepingut ettevõtetega – Gunvor International LTD ja Sibneft Oil Trade. Neil ei olnud põhjust leping üles öelda, kuna Milstrand täitis enda poolset lepingut korralikult ja neil mõlemal oli lepinguga fikseeritud väga soodne hind. Antud situatsioonis kannatasid Venemaa enda firmad, sest rentaablim moodus vedada naftasaadusi läbi Eesti ei olnud enam poliitilistel põhjustel lubatud. (Salu 2010)

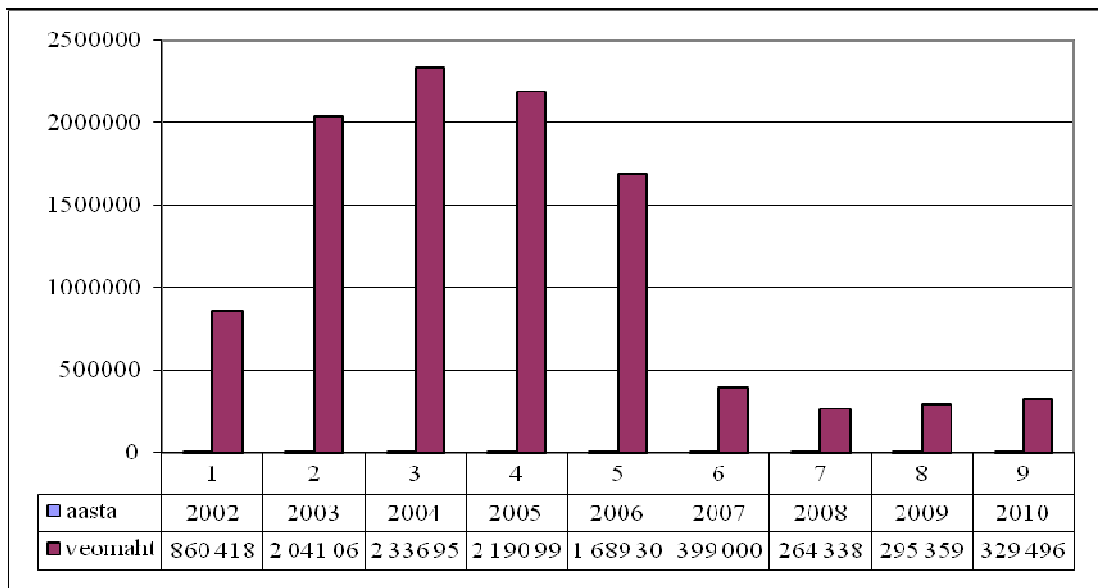
2007. aasta sügisest koondas AS Milstrand üle poole töötajatest, ehk neljakümne üheksast töötajast jäi järele ainult kakskümmend kolm. 2008. aasta oli eriti kesine, tehti suuri ümberkorraldusi. Uusi suundi veel ei olnud ja transiit Venemaaga oli null. Valgevene sõltus poliitiliselt Venemaa survest ja muidugi oli Valgevenel kasulikum vedada kaupa läbi Läti ja Leedu. (Salu 2010)

2009. aastaks töötati välja nõnda nimetatud uus mudel ja see on hoiustamine. Hoiustamise jooksul lisati kaubale lisandväärtust oktaanarvu tõstmise tulemusena. Praeguseks on välja renditud kõik mahutid. Mingil määral töötab ka sisetransiit. Muidugi ei too see enam sellist kasumit, mis tõi transiit Venemaalt. Igast tonnist jäi Eestisse umbes 6–10 USD, millest tuli muidugi korraldada veod ja maksta palgad jms. Mahuti rent maksab umbes 1,5–3 USD 1m<sup>3</sup>. Keskmine hoiustamisleping sõlmitakse aastaks. Hetkel on hoiustamishinnad väga madalad ja seoses sellega ka AS-i Milstrand tulud. (Salu 2010)

AS-s Milstrand on otsitud erinevaid võimalusi teenimiseks, kasutatud on oma potentsiaali siseturul ning tänaseks on olukord stabiliseerunud, leitud uued väljundid ja suunad. 2010. aasta jooksul laaditi raudteetsisternidest mahutitesse 28 963 tonni kütust, mis on 5,2 korda rohkem kui 2009. aastal. Seoses hoiustamise ja laadimistöde mahu kasvuga, võeti selle aasta algul tööle kaks uut töötajat. Laadimistöde mahu kasvuga jääb väheseks laadimisvõimalusi ja laadimisvõimaluste parandamiseks investeeritakse nelja autoestakaadi ehitamiseks ja aktsiisilao parandamiseks ligikaudu pool miljonit eurot. (Salu 2010)

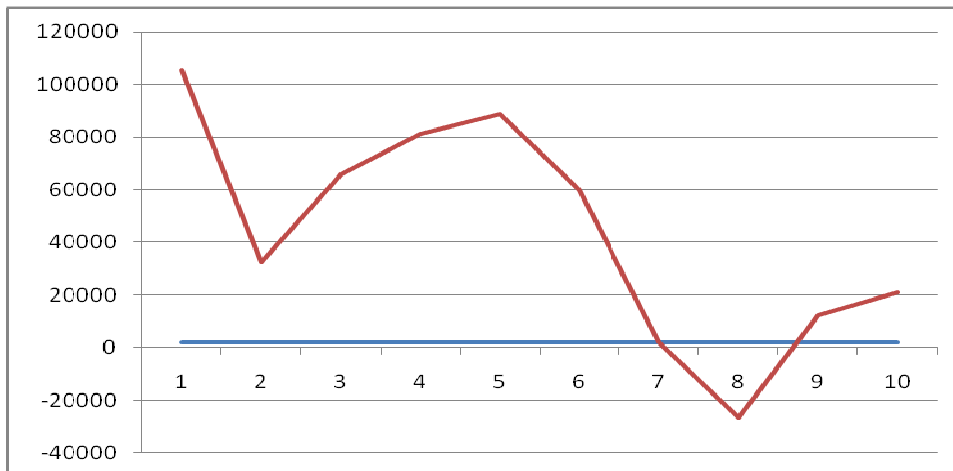
Transiit Venemaalt toimub endiselt veel Vopak E.O.S. Grupi terminalide kaudu. See grupp koosneb neljast terminalist - E.O.S (endine Turmoil), Trendgate, Pakterminal ja nn. Lonessa territooriumile rajatud uus terminal, mille ametlikku nime pole kusagil avaldatud, aga räägitakse Stivterminalist. Neil on ja jääb olema oma kaupade käitlemisel konkurentsieelis. Sinna veetakse kaupu alati soodsama tariifiga ja parematel tingimustel hoolimata asjaolust, et see on ausa konkurentsi vastane. (Salu 2010)

AS-s Milstrand töötas 2001.–2007. aastani, olenevalt aastast, 51–48 inimest. Nagu eelnevalt mainitud koondas AS Milstrand 2007. aasta sügisest üle 50% töötajatest, ehk neljakümne üheksast töötajast jäi järgi ainult kaksikümmend kolm. 2009. aasta alguses koondati veel üks töötaja. Sel aastal, 2011. aastal, seoses olukorra paranemisega, on juurde võetud kaks töötajat. Kui kaubakäive kasv on jätkuv, siis on plaanis palgata aasta lõpus veel üks-kaks töötajat. (Salu 2010)



Joonis 2. AS-i Milstrand transiitvedude mahud aasta kokkuvõttena tonnides 2001.–2010. aastani (allikas: Salu 2011, autori koostatud)

AS-i Milstrand transiitmahtude joonisest 2 nähtub, et kuni 2007. aastani tegutses AS Milstrand edukalt, keskmine transiitveoste maht oli 150 000 tonni kuus. Suurim maht saavutati AS-s Milstrand 2004. aastal – peaaegu 2,4 miljonit tonni, see teeb 261 000 tonni kuus. Alates 2007. aasta maikuust transiiti Venemaaga, kui sellist Milstrandis ei eksisteeri, AS Milstrand tegeles hoiustamisega. Transiitveoste maht oli kõige väiksem 2008. aastal 264 338 tonni. 2009. ja 2010. aastal on veostemaht olnud tõusutrendis. Tõus on küll väga minimaalne, kuid Milstrandis ollakse väga halva aasta järel rahul sellegagi. 2011. aasta on alanud pidevas tõusutrendis. 8. märtsi seisuga on raudteelt saabunud umbes 5 000 tonni kaupa, laevadelt lossitud umbes 48 700 tonni ja laaditud laevadele 8 500 tonni kaupa (Salu 2010).



Joonis 3. AS-i Milstrand ärikasum tuhandetes kroonides aastatel 2001–2010 (allikas: Salu 2011, autori koostatud)

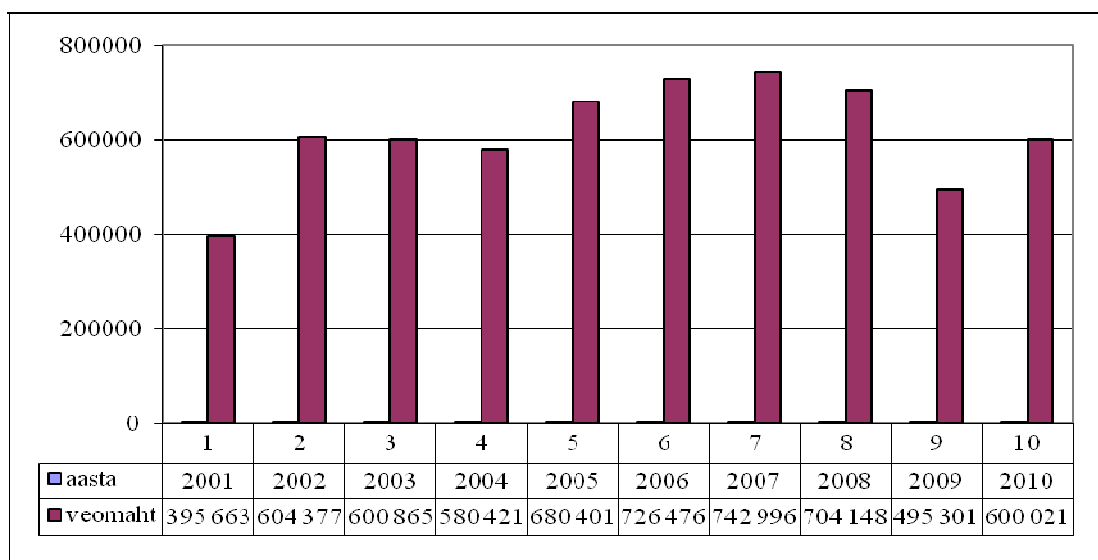
AS-i Milstrand ärikasumi joonisest 3 tuleb selgelt välja, et vaadeldavatel aastatel oli kõige suurem ärikasum 2001. aastal 105 442 tuhat krooni, järgmine kõrgpunkt saavutati 2005. aastal kasumiga 88 691 tuhat krooni. 2008. aastal, mõjutatuna poliitilistest suhetest ja majanduskriisist, lõpetas firma oma aasta kahjumiga, mille suurus oli 26 708 krooni. Õnneks 2009. aastal suudetakse oma tegevusega jääda kasumisse ja 2010. aastaks on ärikasum tõusnud veelgi, 20 902 tuhat krooni.

Hetkel tegeletakse AS-is Milstrand uue projektiga, nn teistpidi transiidiga, ehk laevaga kaup läänest Eestisse ja raudteed pidi edasi Uzbekistani ja Kirgiisiasse, sellega loodetakse igakuiselt veomahtu umbes 30 000 tonni. (Salu 2011)

Teine ettevõtte, mille arenguid aastal 2001–2010 töös analüüsitakse, on OÜ Tallinna Bekkeri Sadam. OÜ-l Tallinna Bekkeri Sadam on transiidiäris olnud raske, sest suureks miinuseks transiidi teenindamisel on asjaolu, et sadam, mida firma haldab, pole ehitatud kaubasadamaks. Sadamas pole raudteed ehitatud kaini ja see teeb ümberlaadimise keerukamaks ja ka kallimaks. Enamik lepinguid on OÜ-l Tallinna Bekkeri Sadam seotud isiklike suhetega ja samas on võtnud ettevõtte vastu kõik tööd, mis on toonud minimaalselt kasumit ja mida teised on ära põlanud. Kui käsitleda sadama tegevust alates 2001. aastast

kuni tänapäevani, siis võib öelda, et peamised kaubaartiklid, mis aastate lõikes on sadamale taganud pideva tulu ja mis on jätkuvalt olulisel kohal, on: saematerjal, graniitkillustik (puistes), suhkur, teravili ja raps (puistes). Hiljem on lisandunud veel: sojašrott, toorained klaasitööstusele, erinevad soolad ja sulfaadid ning muud puistekaubad. Lisaks on olnud selliseid kaupu, mis samuti on andnud korraliku tulu ettevõttele, kuid erinevatel põhjustel neid käesoleval ajal ümber ei laadita, nagu näiteks: puidugraanulid, hakkepuit, ümarpuit ja jahu. 2007. aastast konkurents teravnes ja toimus kõva surve hindadele. Ettevõtte tulud vähenesid sellest tulenevalt tunduvalt. (Jürioja 2010)

OÜ-s Tallinna Bekkeri Sadam töötas 2001. aastal 55 inimest, 2002. aastal töötas läbi aegade kõige rohkem – 58 inimest. 2003. aastal vähenes töötajate arv 48 inimeseni, 2004. aastal töötas 52 inimest, 2005. aastal – 53 inimest, 2006. aastal – 48 inimest, 2007. aastal – 46 inimest, sama palju töötajaid oli ka 2008. aastal. 2009. aastal oldi sunnitud töötajaid koondama ning järele jäi 39 töötajat. 2010. aastal oldi sunnitud veelgi koondama, mille tulemusel jäi ettevõttesse ainult 34 töötajat. Hetkel kaalutakse võimalust võtta 2011. aasta suvel tööle kaks uut töötajat ja ehk aasta lõpu poole veel üks töötaja. (Jürioja 2010)



Joonis 4. OÜ Tallinna Bekkeri Sadam kaubavedude mahud aasta kokkuvõttena tonnides 2001–2010. aastani (allikas: Jürioja 2010, autori koostatud)



OÜ Tallinna Bekkeri Sadam kaubamahtude joonisest 4 nähtub, et paremad aastad olid 2007 ja 2006, kaubaveo mahud vastavalt 742 995 ja 726 475 tonni. Alates 2008. aastast kaubaveo mahud vähenesid, 2008. aastal on kaubaveo maht 704 147 ja 2009. aastal ainult 495 301 tonni, mis on võrreldav 2001. aasta suhteliselt kehva majandustulemusega. Nagu joonisest 3 nähtub, siis 2010. aastal on kaubavedude tõus küll võrreldes 2009. aastaga märkimisväärne, kuid 2009. aasta ei kannata võrdlusbaasina siiski välja.

OÜ-s Tallinna Bekkeri Sadam usutakse, et Eesti transiit elavneb, väga palju oleneb muidugi 2011. aastal sellest, kuidas käivitub kaua oodatud Ust-Luga naftatoodete terminal, eelkõige masuudi osas, mis on olnud seni läbi Eesti liikunud üheks peamiseks transiitvooks. Ühtlasi ollakse arvamusel, et küsimust ei peaks ilmtingimata taandama just transiidi peale. Ka uued impordi suunad on olulised. Näiteks hetkel on töös ühe loomadele mõeldud toidulisandi veo alustamine Venemaalt. Loodetakse, et see läheb käima läbi OÜ Tallinna Bekkeri Sadam. (Jürioja 2011)

OÜ-l Tallinna Bekkeri Sadam on hetkel veel töös projekt koksi transiitveol Venemaalt läbi Bekkeri sadama Euroopasse. Nii, et töö käib ja loodetavasti need realiseeruvad ka konkreetseteks lepinguteks. Seda oleks vaja, kuna Eesti ekspordi / impordi turg on väga piiratud ja sellelt ärikasvu loota on raske. (Jürioja 2011)

Investeerida on OÜ-l Tallinna Bekkeri Sadam plaanis käesoleval aastal nii sadama hoonetesse (peamiselt ladude remont), rajatistesse (kaid, platsid, ühendusteel) kui ka tehnoloogiasse (vahendid kaupade ümberlaadimiseks). Suurusjärku täpselt välja öelda ei osata, sest lähtutakse ikkagi sellest, kuidas kaubad liiguvad ja selle pealt tehakse korrektuurid investeeringute kavasse. (Jürioja 2011)

Selle aasta, 2011. aasta, alguses ollakse mõlemas ettevõttes optimistlikud, tunda on suhete paranemist Venemaaga. 2011. aasta aprilliks on Vene raudteel kinnitatud veoplaanid Alexela Paldiski terminaali ligemale 100 000 tonni bensiini veoks ja seda loetakse juba

suureks märgiks. Samas väikse ärevusega oodatakse mõlemas ettevõttes Ust-Luga sadama täies mahus valmimist ja tööle hakkamist. (Jürjoja 2011, Salu 2011)

Kui hinnata kokkuvõtlikult 2001.–2010. aastat OÜ-s Tallinna Bekkeri Sadam ja AS-s Milstrand, siis mõlemas ettevõttes toimus alates 2007.–2008. aastast kaubakäive ja tulude vähenemine, mille tulemusena tuli otsida uusi võimalusi ja suundi. Näiteks naftasaadusi ümberlaadivad terminalid muutusid rohkem ladustajateks, mille jooksul lisati kaubale lisandväärtust oktaanarvu tõstmise tulemusena. Teise võimalusena hakati kasutama vagunite saatmist Eestisse läbi Läti, kus toimus nende ümberadresseerimine. Kasutati ära kõik võimalused teenimiseks ja mõlemal ettevõttel õnnestus veomahtude vähenemise tingimustes toime tulla. Püsima jäämiseks tuli oluliselt vähendada kulutusi ja oldi sunnitud töötajaid koondama. Hetkeks (so 2011. aasta aprilliks) on mõlemas ettevõttes kaubakäive suurenenud, käsil on uued suured projektid ning ollakse tuleviku suhtes optimistlikud.

## 2.2 Arengud transiidisektoris

Transiitkaupade veo kasv algas 1990ndatel aastatel, kasvades aastast aastasse. Aastatel 2001–2010 on transiidisektor teinud läbi suured muutused. Hiilgeajad transiidiäris olid aastad 2005–2006, kuid mõjutatuna poliitilistest suhetest Venemaaga 2007. aastal vähenesid transiidimahud järsult.

Kui 1995. aastal ulatus transiitkaupade vedu sadamate kaudu ligi kümne miljoni tonnini ja transiitkauba osatähtsus kogu kaubaveost oli 63%, siis 2000. aastal oli see juba üle 27 miljoni tonni ja transiitkauba osatähtsus kogu kaubaveost lähenes 70%-le. Raudteevedudel veeti 1995. aastal naftatooteid ligi viis miljonit tonni, transiitkaupade maht 2000. aastal ulatus aga juba ligi 29 miljoni tonnini, millest toornafta ja naftatooted andsid 23 miljonit tonni. 1999. aastal koostatud prognoosid 2010. aastaks ületati juba 2000. aastal. (Transpordi...2010)

Statistikaameti andmetel algas transiidisektoris elavnemine 1990ndatel aastatel ja jõudis 30 miljoni tonni piirimaile 2001. aastal, ületades aasta 2000. aasta taset. 2001. aastal kasvas transiitkauba vedu raudteel 5% ja sadamates 6% ulatudes raudteel 30,1 miljoni tonnini ja sadamates 28,6 miljoni tonnini. Tõusu põhjuseks oli eelkõige naftasaaduste transiidi hoogne kasv. Transiidi osatähtsus kaubavoogudes kerkis 2000. aastaga võrreldes raudteel 47%-le ja sadamate kaudu 69%-le. (Transpordi...2010)

2002. aastal jätkus transiitkaupade veo kasv, mis ulatus koguni 18%-ni raudteel ja 17%-ni sadamates. Transiitkaupa veeti 2002. aastal raudteel 35,5 ja sadamate kaudu 33,6 miljonit tonni. Järgnev, 2003. aasta tõi väikese tagasilöögi ning transiitkaubaveo mahud vähenesid nii raudteel kui sadamates, vastavalt 3% ja 4%. Aastatel 2004 kuni 2006 jätkus transiitkaupade veo kasv sadamates, kuid 2005. aastal transiitkaupade vedu raudteel veidi vähenes võrreldes eelneva aastaga. 2006. aastal transiitkaupade vedu raudteel taas veidi kasvas. Transiitvedude osatähtsus raudtee kaubaveost ulatus 2002. aastal juba pooleni ning sadamates 71%-ni. Transiitvedude osatähtsuse kasv kogu kaubaveost raudteel kasvas kuni 2004. aastani ulatudes siis kuni 57%-ni. (Transpordi...2010)

2005. aastal transiitkaubavedu veidi vähenes, kuid 2006. aastal kerkis taas ning transiitvedude osatähtsus raudteevedudes kasvas seni kõrgeimale tasemele, ulatudes koguni 60%-ni kogu raudteekaubavedudest tonnides. Sadamates jätkus aga transiitkaupade vedu aasta aastalt ja 2006. aastal ulatus see 78%-ni kogu kaubaveost sadamate kaudu. (Transpordi...2010)

2006. aasta transiitkaubaveo mahtude tulemused tonnides nii raudteel kui sadamates jäid seni kõrgeimateks, ulatudes vastavalt 36,5 ja 38,8 miljoni tonnini aastas. 2006. aastat võib pidada ka murdepunktiks transiitvedude ajaloos, sest sadamate kaudu veeti tunduvalt rohkem transiitkaupu kui raudteel. (Transpordi...2010)

Pärast rahvusvaheliste suhete halvenemist Venemaaga 2007. aastal transiidimahud järsult vähenesid. Transiitkaupade veo vähenemine raudteeveol 2007. aastal mõjutas oluliselt ka

sadamate tegevust. 2007. aastal vähenes transiitkaupade vedu sadamates 15% ning raudteel koguni 25% eelneva aastaga võrreldes. Sadamaid läbinud transiitkaupade mahud jäid siiski suuremaks kui raudteel. (Transpordi...2010)

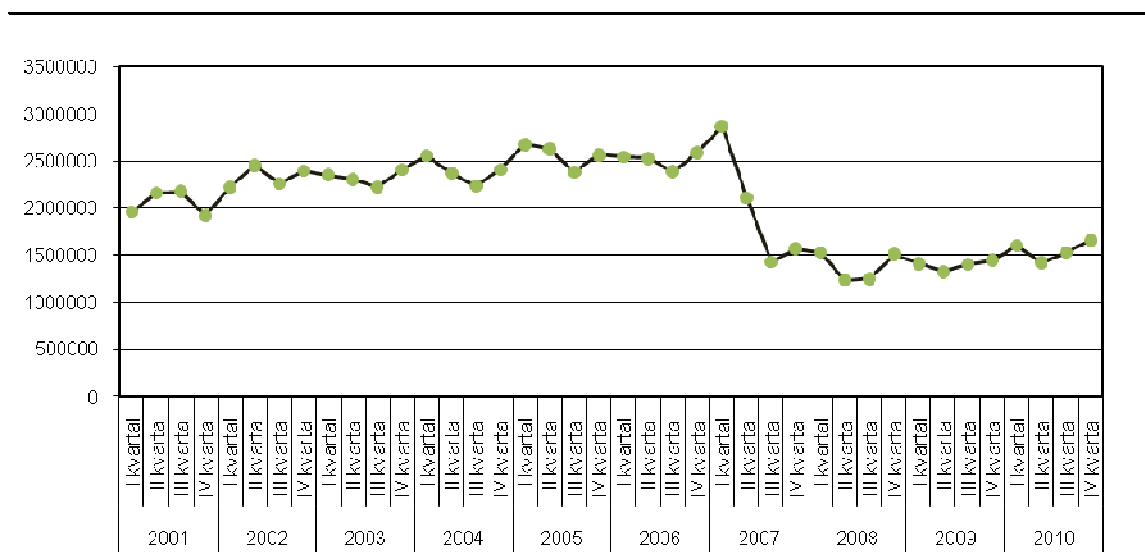
Kui 2007. aastal tulenes transiitvedude järsk langus ühelt poolt suhete jähennemisest Venemaaga ja teisalt Venemaa püüetest vähendada oma transiidisõltuvust naaberriikidest, siis 2008. aastal mõjutas veomahtude kahanemist turgude vähenenud nõudlus. (Eesti...2010)

Juba 2007. aastal langenud transiidimahud jätkasid langustrendil ja see mõjutas nii mere- kui raudteetranspordis. Nii vähenes 2008. aastal transiitkaupade vedu sadamates veel 25% ning raudteel 29% 2007. aastaga võrreldes. (Transpordi...2010) Sadamate kaubaveo mahu kahanemine oli Eestis Euroopa Liidu liikmesriikide hulgas suurim. (Pukk 2010)

Kui Eesti sadamaid mõjutasid viimasel paaril aastal rahvusvahelistele transiitvedudele osaks saanud tagasilöögid ja ka maailmakaubanduse mahu üldine langus, siis 2009. aasta tõi pöörde paremuse poole nii sadamates kui ka raudteel. 2009. aasta I kvartalis vähenes kaubavedu Eesti sadamate kaudu 5%. Pärast seda hakkas aga kaubamaht taas kasvama. II kvartalis oli kasv võrreldes varasema aasta sama kvartaliga 11%, III kvartalis 9% ja IV kvartalis 12%. Kokkuvõttes suurenes 2009. aastal kaubavedu Eesti sadamate kaudu 6%, ulatudes 38,5 miljoni tonnini. Eesti sadamates lasti 5% ja lossiti 10% enam kaupa kui aasta varem. Seega oleme jõudnud tagasi kriisieelse 2000. aasta tasemele. (Pukk 2010)

2010. aastal paranesid Eesti veondusettevõtete majandustulemused. Veondusettevõtted vedasid 2010. aastal ligi 79 miljonit tonni kaupa ehk 17% enam kui aasta varem. Veosekäive ulatus 14,5 miljardi tonnkilomeetrini. Veosekäive kasvu mõjutas enim vedude kasv mere- ja raudteetranspordis, vastavalt 62% ja 12%. Rahvusvaheline vedu andis 85% kogu veosekäibest ja kasvas aastaga kümnendiku. (Transpordi...2010)

Selgema pildi saamiseks transiidikaubanduses toimunud arengutest ja muutustest aastatel 2001–2010 uuritakse ja analüüsitakse veosekäibe, tööga hõivatud isikute arvu ja müügitulu jooniseid ning tabelleid. Kõigepealt analüüsitakse avaliku raudtee veosekäivet vaadeldavatel aastatel tonnkilomeetrites. Üks tonnkilomeeter on ühe tonni kauba vedamine ühe kilomeetri kaugusele.



Joonis 5. Raudteel (avalik raudtee) veosekäibe aastatel 2001–2010 kvartalite kaupa, mõõtühikuks tuhat tonnkilomeetrit (allikas: Transpordi...2010, autori koostatud)

Avaliku raudtee veosekäibe joonisest 5 nähtub, et veosekäibe on kõige suurem 2007. aasta I kvartalil, aga juba 2007. aasta II kvartalil toimub kaubavedude järsk vähenemine, mis viib Eesti raudtee-ettevõtete veosekäibe kümne aasta tagusele ajale. Langus on väga järsk, peaaegu kolmelt miljardilt tonnkilomeetrilt kukkus see 2007. aasta III kvartaliks alla pooleteise miljardi tonnkilomeetri. 2008. aasta I kvartalist väheneb veosekäibe veelgi, kuid aasta lõpul näitab juba väikest tõusutendentsi. 2008. aastal oli veosekäibe 5,5 miljardit tonnkilomeetrit – 31% vähem, kui eelmisel aastal. 2009. aasta II kvartalist on veosekäibe minimaalses, kuid pidevas tõusutrendis, tõi küll väike langus on 2010 aasta I kvartalil, kuid edasi jätkub terve aasta tõusutrendis.

Eesti Raudtee kaubaveokäive oli 2009. aastal 5 591 miljonit netotonnkilomeetrit, mis on kümne miljoni võrra suurem kui 2008. aastal. Pisut enam kui 0,5 miljonit tonni kasvas ka rahvusvaheliste vedude maht. (Eesti...2010)

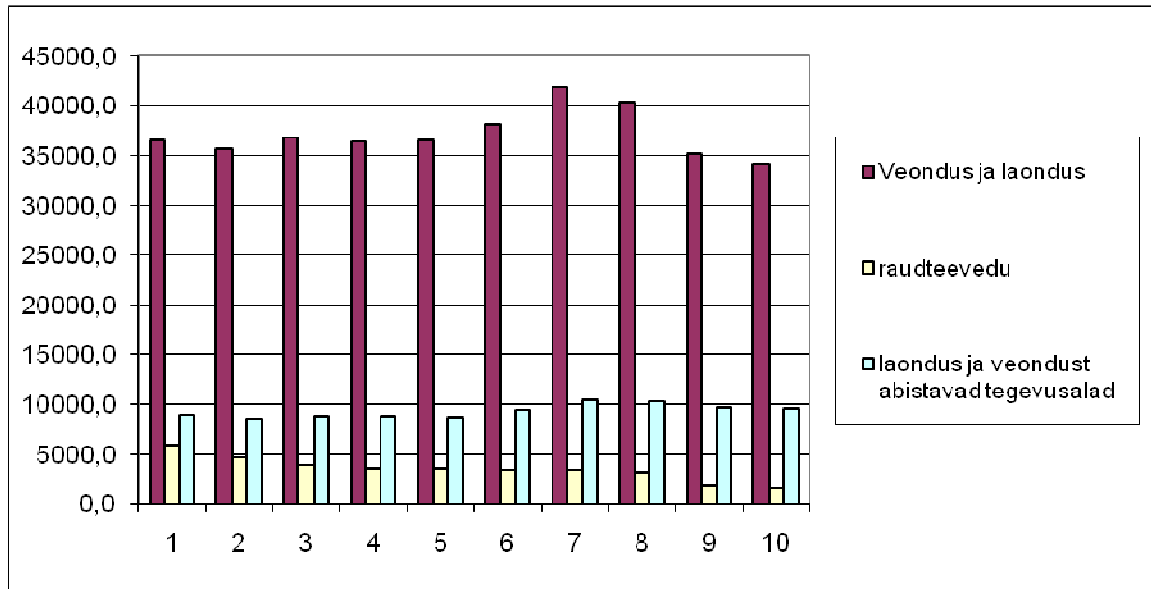
2010. aastal kaubaveomahud raudteel kasvasid ning avalikul raudteel veeti 2010. aastal ligi 30 miljonit tonni kaupa ehk 17% enam kui 2009. aastal. 2010. aastal kasvasid veomahud märgatavalt ning veosekäive avalikul raudteel ulatus 6,2 miljardi tonnkilomeetrini, kasvades aastaga 11%. (Transpordi...2010)

Edasi vaatleb autor tööga hõivatud inimeste arvu transiidiga seotud tegevusaladel: veonduses ja laonduses (siia alla kuulub sõitjate või kauba regulaarvedu ja juhuvedu raudtee-, maantee-, vee- või õhusõidukiga, kaupade torutransport ning veondusega seotud terminali- ja parkimisteenused, veose käitlemine, ladustamine, hoiustamine jne.), raudteeveol ning laondust ja veondust abistavates tegevusalades (siia ossa liigitatakse näiteks transpordi infrastruktuuride käitamine, transpordiagentuuride tegevus ja veose/lasti käitlemine). (Eesti ...2011)

Tabel 2. Keskmiselt tööga hõivatud isikute arv 2001.–2010. aastal (allikas: Transpordi...2010, autori koostatud)

<b>Näitaja</b>	<b>Keskmine tööga hõivatud isikute arv</b>		
<b>Tegevusala</b>	Veondus ja laondus	raudteevedu	laondus ja veondust abistavad tegevusalad
2001	36579,9	5834,5	8905,9
2002	35712,6	4629,8	8566,1
2003	36833,4	3909,3	8802,1
2004	36443,4	3591,3	8849,6
2005	36592,9	3567,3	8761,4
2006	38134,5	3437,0	9421,8
2007	41847,8	3399,5	10413,0
2008	40403,2	3119,0	10271,5
2009	35239,3	1847,5	9661,5
2010	34202,3	1568,3	9630,5

Tabeli 2 kergemaks analüüsimiseks vaadeldakse ka allpool olevat joonist 6.

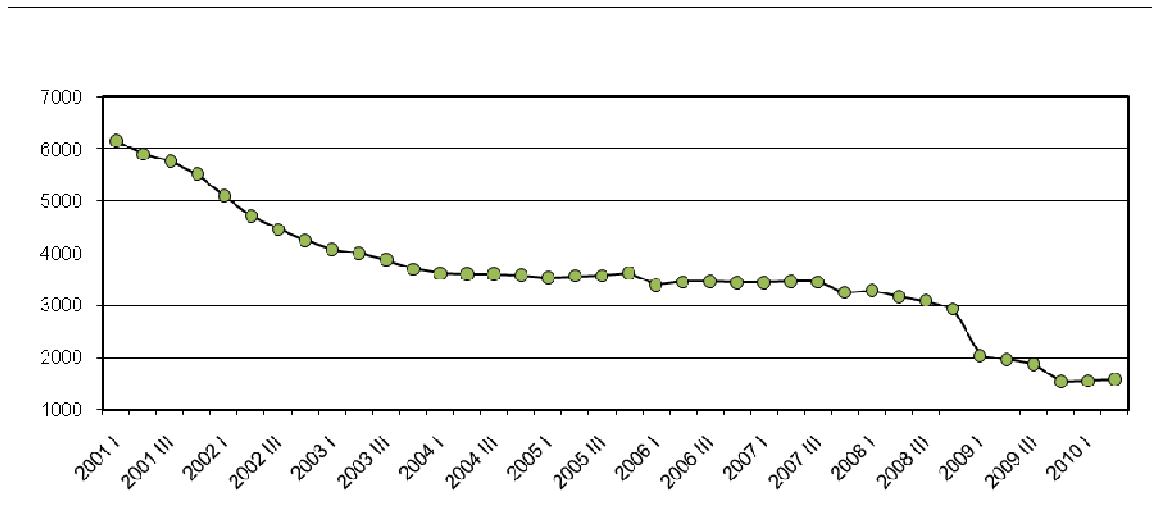


Joonis 6. Transiidiga seotud tegevusaladel keskmiselt tööga hõivatud inimeste arv 2001.–2010. aastal (allikas: Transpordi...2010, autori koostatud)

Transiidiga seotud tegevusaladel keskmiselt tööga hõivatud inimeste arvu tabelit 2 ja joonist 6 vaadates ja analüüsid selgub, et kõigil transiitsektorit puudutavates valdkondades (raudteevedu, veondus ja laondus ning laondust ja veondust abistavad tegevusalad) on töötajate arv vähenenud alates 2008. aastast. See on mõistetav, sest kui kaubakäive vähenes alates 2007. aastast, siis suur koondamislaine transiidiettevõtetes ja transiidiga seotud ettevõtetes algas 2007. aasta lõpust ja jätkus 2008. aastal. 2010. aastal on töötajate arvu vähenemine olnud jätkuv, kuid vähenemise tempo on pidurdunud.

Eesti Raudtee on kriisiaja jooksul koondanud 700 töötajat. 200 töötajat on Eesti Raudteel vähem seetõttu, et kasutatakse uuemat tehnoloogiat. Ülejäänud osa on vähenenud seoses kaubavedude mahtude vähenemisega alates pronksiöö sündmustest. (Simmermann 2010)

Edasi vaadeldakse raudteel tööga hõivatud inimeste arvu aastatel 2001–2010.



Joonis 7. Raudteel tööga hõivatud inimeste arv aastatel 2001–2010 I kvartal (allikas: Transpordi...2010, autori koostatud)

Joonisest 7, raudteel tööga hõivatud inimeste arv aastatel 2001–2010 I kvartal, nähtub, et kõige suurem töötajate arv on 2001. aasta alguses, edasi on see jätkuvalt langustendentsis kuni 2004. aastani. Sel ajal oli töötajate arvu vähenemine seotud uuema tehnoloogia kasutusele võtmisega. 2004.–2007. aastani püsib töötajate arv enam-vähem stabiilne. 2007. aasta lõpust on tööga hõivatud inimeste arv pidevas minimaalses vähenemises, suurem töötajate arvu järsk vähenemine on 2008. aasta lõpus. Alates 2009. aasta lõpust, vähenemise tempo pidurdub.

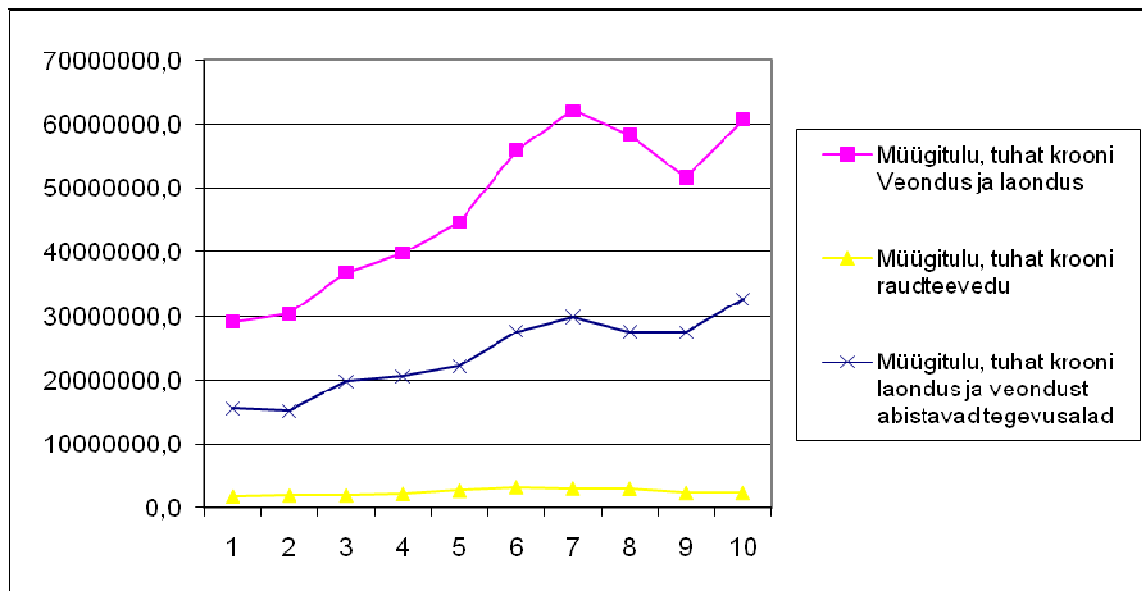
Selleks, et saaks kätte parema ettekujutuse nendel aastatel transiidiga seotud tegevusaladel toimuvast, vaadeldakse ja analüüsitakse lisaks töötajate arvule ja veostemahule ka transiidiga seotud tegevusalades müügitulu.



Tabel 3. Müügitulu transiidiga seotud tegevusalades aastatel 2001–2010 tuhandetes kroonides arvuliselt (allikas: Transpordi...2010, autori koostatud)

Näitaja	Müügitulu, tuhat krooni		
<b>Tegevusala</b>	Veondus ja laondus	raudteevedu	laondus ja veondust abistavad tegevusalad
2001	29157506,1	1891127,0	15608245,8
2002	30372425,3	2060386,0	15209666,4
2003	36796400,6	2070615,0	19797248,6
2004	39859405,6	2304003,0	20585340,6
2005	44641163,4	2785054,0	22186063,0
2006	55957849,1	3292658,0	27590965,4
2007	62169524,5	3096949,0	29873144,9
2008	58372324,3	3068395,0	27550170,4
2009	51674743,7	2423607,0	27488920,0
2010	60754915,0	2435057,0	32644150,0

Müügitulu kergemaks jälgimiseks uuritakse ja analüüsitakse allpool olevat joonist 8.



Joonis 8. Müügitulu aastatel 2001–2010 transiidiga seonduvatel tegevusaladel (allikas: Transpordi...2010, autori koostatud)

Tabelist 3 ja joonisest 8, müügitulu transiidiga seotud tegevusalades aastatel 2001–2010 tuhandetes kroonides arvuliselt, on näha, et transiidiga seonduvatel tegevusaladel on toimunud järsk müügitulu langus 2007. aastal. Eriti suur on langus veonduses ja laonduses, minimaalselt langes müügitulu laondust ja veondust abistavates tegevusalades. 2009. aastast on müügitulu kasvanud nii raudteeveol kui ka veonduses ja laonduses. Laondust ja veondust abistavates tegevusalades on müügitulu tõus jäänud minimaalseks.

Eelkõige on transiitkaubanduse mahtude vähenemine mõjutanud 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.

Üldiselt oli 2008. aastal Eesti Euroopa Liidu riikide hulgas suurim kukkuja veomahtudelt, seda nii raudteel kui sadamate kaudu (Amerini 2010; Bialas-Motyl 2010). 2009. aastal olid Eestil võrreldes teiste Euroopa Liidu riikidega paremad tulemused (enamuses riikides veomahtude edasine langus, Eestis kasvasid veomahud või jäid samale tasemele eelmise aastaga võrreldes (näiteks raudtee)). Sadamate puhul on märgatav lossimise kasv viimastel aastatel. (Amerini 2010)

Analüüsidest transiitkaubandusega tegelevate ettevõtete käivet, töötajate arvu ja müügitulu on selge, et alates 2007. aastast, seoses poliitiliste mõjutustega, on olukord transiidiettevõtetele kehv. Kindlasti oli transiitkaubanduse mahtude vähenemisel oma osa majanduskriisil. Aga kui teame, et transiitkaupade osatähtsus kaubaveos, nii sadamate kaudu kui ka raudteel kokku, on Eestis küllaltki suur, ja kui vaadata teiste Euroopa Liidu riikide andmeid ning võrrelda olukorraga Eestis, on märgata, et Eestis algas veomahtude langus palju varem kui teistes riikides (Amerini 2010; Bialas-Motyl 2010). ja veomahtude kasv algas samuti varem kui teistes Euroopa Liidu riikides (Amerini 2010). See tähendab,

et 2007. aasta sündmused mõjutasid meie majandust juba enne üldist majanduskriisi ja majanduskriisi mõju on raske eraldi välja tuua.

Paljud transiitkaubandusega otseselt või kaudselt seotud ettevõtted olid sunnitud oma tegevuse lõpetama või läinud pankrotti. 2009. aasta algusest kuni 2010. aasta novembrini on Äripäeva koondatud andmete põhjal logistika ja transpordi sektori ettevõtetest 335 oma tegevuse lõpetanud erinevatel põhjustel. Nende hulgas valdav enamus ehk 225 ettevõtet on äriregistrist kustutatud, 43 pankrotistunud ja 67 firmat likvideerimisel. Terve kümnendi peale on novembri seisuga valdkonna ettevõtetest äriregistri andmetel tegevuse lõpetanud üle 500 ettevõtte, ent valdav enamus neist just viimase kahe aasta jooksul. Kuni 2008. aasta lõpuni oli ettevõtete arv, mis on kustutatud-likvideeritud või pankrotti läinud vaid 175. (Pikalev 30.11.2010)

Praeguseks on transiitkaubanduse mahtude vähenemine peatunud ja ehk isegi minimaalses tõusutrendis, kuid Eesti transiidiettevõtetes kardetakse uut tagasilööki eelkõige just Venemaal valminud uue Ust-Luga sadama täiel jõul tööle hakkamisega.

Tulevaks aastaks oodatakse taas tänavusest väiksemaid kaubamahte. Põhjuseks kartus, et Ust-Luga sadamas valmib naftaterminaal, mis vähendab Eesti Raudtee kaubamahte. Samas tuleb pidevalt teateid, et Venemaa sadamas venivad terminali ehitustööd ning võimalik, et naftasaaduste transiidimahud jäävad esialgu endiseks. (Glase 30.12.2010)

Ust-Luga sadam on Venemaa viimase kümnendi transpordipoliitika saavutusi. See on V. V. Putini poolt nimetatud üheks suuremaks ja tähtsamaks Euroopa mastaapiga infrastruktuuri projektidest Venemaal. (Порт...2011)

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 võrgustamisel teiste Euroopa sadamatega. Sadamal on võimalik aastaringne navigatsioon, jääaeg on keskmiselt ainult 40

päeva aastas. (Siin kohal vahemärkusena, et eelneva aasta rasked jääolud on hoopis näidanud, et Soome lahe idaosa, kuhu kuuluvad nii Peterburi kui ka Ust-Luga on tõsiselt hädas jäälõhkumisega. Kohale oli toodud täiendavalt aatomilõhkuja Vaigatš (Jürioja 2011).). 2018. aastaks, kui sadam peaks töötama täie võimsusega, planeeritakse käibeks 180 miljonit tonni erinevaid veoseid. Hetkel töötab kuus terminaali, 2011. aasta IV kvartalis algavad tööd naftabaasis, Ust-Luga, mis on Baltimaade torustiku süsteemi lõpp punkt. (Порт...2011)

2012. aastal oodatakse gaasi ümberlaadimise kompleksi ja vedelkütuste ning heledate naftasaaduste kompleksi käiku laskmist. Hetkel töötab Ust-Luga sadamas üle kahe tuhande töötaja, kuid sadama täiel võimsusel tööle hakkamisel peaks töötajate arv olema üle kuue kuni kaheksa tuhande, see on muidugi koos sadama tööd toetavate asutustega. (Порт...2011)

Ust-Luga sadama teenindamiseks rajatakse Luga jõe suudmesse linn. On loomulik, et riik püüab esmajoones kindlustada tööga enda sadamaid. Kuid kuna kaalutlused pole alati majanduslikud, vaid pigem poliitilised, siis osa masuudivoost, mis seni ei saanud kusagilt mujalt nii hästi läbi kui Eesti sadamatest, suunatakse poolenisti jõuga Ust-Luga terminaali. (Lend 2010)

Meil peaks veel meeles olema Venemaa presidendi Putini sõnad Balti riikidest kui parasiitidest, kes Venemaa transiidist kasu tahavad lõigata. Oluline on, et Vene transiit ei ole arvestatavas mahus Eestist Lähti või Leetu kolinud, tööd ja raha antakse vaid Kremli soosikutele ja kaupu püütakse Venemaa oma sadamate kaudu vedada. (Klaas 2008)

See on loogiline, et uue suure sadama tekkimine mõjutab samas regioonis tegutsevaid ja samu sadamateenuseid pakkuvaid sadamaid, kuid teisest küljest sunnib konkurents täiustama oma tööd, looma uusi tooteid, mis omakorda suurendavad regiooni konkurentsivõimet globaalsel turul ning tõstab seega kaubakäivet. Vaatamata Ust-Luga arengule, jäävad meie konkurentsieelised alles, milleks on sügav meri, aastaringne

navigatsioon, arenenud infrastruktuur ja logistikavõrk sadamast sihtkontaktideni. (Pikalev 27.10.2010)

On valdkondi, kus meie terminalid tegid varasemal ajal läbi märkimisväärse tehnoloogilise läbimurde. Nad suudavad teha asju, mida idanaabrid ei oska. Näiteks tänaseni ei oska venelased piisavalt tasemel segada kõiki kütuseid. Meie terminaali suudavad ja see äri jookseb teatud määral ka tulevikus edasi. Tänaseni ei suuda siinse regiooni Vene sadamad teenindada suuri laevu sh neid, kus on vaja mitmeid eri kütuseliike punkritesse ajada. See äri jookseb ikka edasi. (Ranne 2010)

Eestile jäävad need nišid, kus venelaste sadamad ei suuda asendust pakkuda, lisaks eeltoodule veel suurte laevade teenindamine ja naftaproduktide hoiustamine. Hoiustamisäris on vaja märksa suuremat mahutiparki, kui läbiveoäris. See on põhjuseks, miks E.O.S laiendab mahutiparki ajal kui veomahud sektoris vähenevad. Kasuminäitajad sellisel äril on aga hoopis teised, mis olid, ehk võivad firmad aastas 1,2–2 dollarit kuupmeetri kohta. (Ranne 2010)

Samas on esimesi märke, et Eesti-Venemaa suhetes on toimumas positiivsed muutused. Venemaa poolset negatiivset retoorikat on vähemaks jäänud. Hea näitaja on seegi, et Venemaa Raudtee president Vladimir Jakunin osales isiklikult 25. juunil 2010. aastal Tallinnas toimunud majanduskonverentsil „Tallinna roll Eesti-Vene majanduse ja transpordi suhetes“. V. Jakunin esines ettekandega, mille teemaks oli Vene raudtee transiidi võimaluste realiseerimine – strateegilised prioriteedid ja Balti regioon. (Transestonia...2011) Peale konverentsi võõrustas Tallinna linnapea Edgar Savisaar Vladimir Jakuninit oma talus Hundisilmas, kus V. Jakunin ütles, et Venemaal on kaupa vedada nii palju, et jätkub tööd nii Venemaa enda kui ka Eesti sadamatele. (Jürjoja 2010)

Transiidikonverentsil Transestonia 2010 tõdeti, et Venemaal on juba tekkinud huvi Eesti vastu – raudteekonverents 1520 (strateegilise partnerluse teema), Räpina

logistikakonverents, MKIII / ICIE konverents (transiidi ja logistika teema). (Vaher 19.05.2010).

Analüüsidest kogu Eesti transiitkaubanduse arengut aastatel 2001–2010 on selge, et parim aasta transiidisektoris on 2006. aasta. Alates 2007.–2008. aastast on poliitilistel mõjutustel olukord transiidiettevõtetele kehv. Kindlasti on oma mõju ka ülemaailmsel majanduskriisil, kuid 2007. aasta sündmused mõjutasid meie majandust juba enne üldist majanduskriisi ja majanduskriisi mõju on raske eraldi välja tuua.

Paljud transiitkaubandusega otseselt või kaudselt seotud ettevõtted olid sunnitud oma tegevuse lõpetama või läksid pankrotti. Praeguseks on transiitkaubanduse mahtude vähenemine peatunud ja isegi tõusutrendis, kuid Eesti transiidiettevõtetes kardetakse uut tagasilööki eelkõige just Venemaal valminud uue Ust-Luga sadama täiel jõul tööle hakkamisega.

Samas autor arvab, et kartus ei pruugi olla õigustatud, kuna antud äritegevuses jätkuvalt loeb teenusepakkujate kvaliteet ja usaldusväärsus ning asjaajamise lihtsus, mida Eesti sadamad oma klientidele ja koostööpartneritele on suutnud pakkuda. Lisaks peab arvestama, et Ust-Luga sadamal on võrreldes Eesti sadamatega teatud navigatsioonilised puudused. Üheks selliseks on regulaarne akvatooriumi süvendamise vajadus, lisaks peab Ust-Luga sadam talvisel navigatsioonihooajal arvestama raskemate jääolude ja pikema jääperioodiga. Näiteks möödunud talveks oli St. Peterburgi ja Ust-Luga sadama piirkonna teenindamiseks täiendavalt kohale toodud aatomijäälohkuja Vaigatš.

## KOKKUVÕTE

Eesti on läbi aegade olnud transiidimaaks ida ja lääne vahel, seda on soodustanud Eesti soodne geograafiline asukoht. Transiitkaubanduse arengut on toetanud lisaks Eesti asukoha atraktiivsusele ka logistiliselt efektiivne transpordikoridor ja kõrge teenuste kvaliteet. Transiitkaubanduse toimimise eelduseks on head suhted ja koostöö naaberriikidega.

Antud lõputöös analüüsiti Eesti transiitkaubanduse arengut aastatel 2001–2010. Transiitkaubanduse valis töö autor teemaks, sest transiitkaubandus on Eestis traditsiooniliselt tugev ja Eestile tähtis majandusharu.

Teema oli uudne, sest autorile teadaolevalt pole viimaste aastate arenguid transiitkaubanduses akadeemilistes töödes uuritud. Seetõttu polnud ka täpselt teda, mis seisus on hetkel Eestis transiitkaubandus. Lisaks kasutati antud töös 2010. aasta andmeid, mida statistikaamet avaldas alles 2011. aasta märtsis.

Lõputöö uurimisprobleemiks oli majanduslangusest ja poliitilistest põhjustest tingitud transiidi kaubakäive vähenemine transiidi ettevõtetes, transiitkaubanduse mahtude vähenemine avaldas olulist mõju mitte ainult transpordisüsteemile, vaid kogu riigi tootmis- ja majandustegevusele ning sotsiaalelule tervikuna.

Antud lõputöö eesmärk oli analüüsida Eesti transiitkaubanduse arengut aastatel 2001–2010 transiidiettevõtete AS-i Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadama näitel. Töö eesmärgi saavutamiseks püstitati neli uurimisülesannet.

Selleks et töö eesmärki saavutada püstitati esimeseks uurimisülesandeks kirjeldada transiidi olemust ja transiitkaubandust Eestis. Esimese peatüki esimeses alapeatükis tõdeti kokkuvõtlikult, et lisaks looduslikele eelistele toetab Eestis transiitvedude arengut hästi toimiv ja kõrgelt arenenud infrastruktuur, tihe maanteed ja raudteede võrgustik ning pikk rannajoon mitmete sadamatega. Lisaks jõuti järeldusele, et Eesti jaoks on väga olulised

need positiivsed mõjutused, mida transiitkaubandus Eestile kaasa toob. Olulisemaks kindlasti paljud töökohad, panus SKP-sse, transiit aitab parandada väliskaubandusbilanssi, lisab Eestile rahvusvahelist tuntust ja tõstab mainet. Selles peatükis tõdeti, et heitlikud poliitilised suhted Venemaaga on transiidi veomahte viimastel aastatel märgatavalt vähendanud. Olukord on küll muutunud ja transiidi osakaal vähenenud, kuid ikkagi on tegemist olulise sektoriga Eesti majandusele.

Töö eesmärgi saavutamiseks oli teiseks uurimisülesandeks anda ülevaade vaadeldavatest ettevõtetest: AS-ist Milstrand ja OÜ-st Tallinna Bekkeri Sadam. Selgus ettevõtete AS-i Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam peamine erinevus. AS Milstrand on traditsiooniline kütuserminal ja seal on ideaalsed võimalused teenindada suuri transiitmahtusid. OÜ Tallinna Bekkeri Sadam on kohandatud kaubasadamaks ja antud võimaluste juures ei saa teenindada suuri transiidimahtusid.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli analüüsida transiitkaubanduses 2001.–2010. aastail toimuvaid arenguid ja majanduslikke näitajaid AS-i Milstrand ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam näitel. Selgus, et mõlemas ettevõttes, AS-is Milstrand ja OÜ-s Tallinna Bekkeri Sadam, toimus alates 2007.–2008. aastast kaubakäive ja tulude vähenemine, mille tulemusena tuli otsida uusi võimalusi ja suundi. Näiteks naftasaadusi ümberlaadivad terminalid muutusid rohkem ladustajateks, mille jooksul lisati kaubale lisandväärtust oktaanarvu tõstmise tulemusena. Teise võimalusena hakati kasutama vagunite saatmist Eestisse läbi Läti, kus toimus nende ümberadresseerimine. Püsima jäämiseks tuli oluliselt vähendada kulutusi ja oldi sunnitud töötajaid koondama. 2011. aasta alguses on mõlemas ettevõttes kaubakäive suurenenud, käsil on uued suured projektid ning ollakse tuleviku suhtes optimistlikud.

Selleks et töö eesmärki saavutada püstitati neljandaks uurimisülesandeks analüüsida kogu Eesti transiitkaubanduses toimuvaid arenguid ning majanduslikke näitajaid aastail 2001–2010. Analüüsi tulemusena selgus, et parim aasta transiitkaubanduses oli 2006. aasta. Alates 2007. aastast on poliitilistel mõjutustel olukord transiidiettevõtetele kehv. Kindlasti



on oma mõju ka ülemaailmsel majanduskriisil, kuid 2007. aasta sündmused mõjutasid meie majandust juba enne üldist majanduskriisi ja majanduskriisi mõju on raske eraldi välja tuua.

Paljud transiitkaubandusega otseselt või kaudselt seotud ettevõtted olid sunnitud oma tegevuse lõpetama või läksid pankrotti. Praeguseks on transiitkaubanduse mahtude vähenemine peatunud ja isegi tõusutrendis, kuid Eesti transiidiettevõtetes kardetakse uut tagasilööki eelkõige just Venemaal valminud uue Ust-Luga sadama täiel jõul tööle hakkamisega.

Lõputöö autor on seisukohal, et kartus ei pruugi olla õigustatud, kuna antud äritegevuses jätkuvalt loeb teenusepakkujate kvaliteet ja usaldusväärsus ning asjaajamise lihtsus, mida Eesti sadamad oma klientidele ja koostööpartneritele on suutnud pakkuda. Lisaks peab arvestama, et Ust-Luga sadamal on võrreldes Eesti sadamatega teatud navigatsioonilised puudused. Üheks selliseks on regulaarne akvatooriumi süvendamise vajadus, lisaks peab Ust-Luga sadam talvisel navigatsioonihooajal arvestama raskemate jääolude ja pikema jääperioodiga.

Lähtudes läbitöötatud materjalist veendus autor, et transiitkaubanduse tulevik sõltub nii Eesti kui ka Venemaa arengust, kui ka Eesti-Vene poliitilistest suhetest. Samas ei tähenda see, et Eesti peaks kõikidele Moskva nõudmistele järele andma. Eestile on transiit kindlasti kasulik, kuid teatud piirini-see ei tohi olla majanduse alustalaks, vaid ainult osa, mille võimalikul äralangemisel poleks meie majandusele traagilisi tagajärgi. Eesti peaks otsima uusi võimalusi sõltuvuse vähendamiseks ja riskide hajutamiseks. Selge on, et võrreldes Venemaaga, olema erinevates kaalukategooriates, kuid siin peaksime ära kasutama ka oma Euroopa Liidu liikme staatust kui tasakaalustavat asjaolu.

Eesti transiidiettevõtted peaksid, lisaks Venemaa transiidile, arendama uusi suundi nii läände kui itta, leidma rohkem innovaatilisi lähenemisi. Transiitvedude paremaks kulgemiseks tuleb tõsta veelgi teeninduskvaliteeti, kiirendada veoprotsessi, muuta vedude liikumine Eestis ohutumaks ja keskkonnasäästlikumaks.

## SUMMARY

The purpose of the current thesis was to analyse development of Estonian transit trade in transit trade companies AS Milstrand and OÜ Tallinna Bekkeri Sadam in 2001–2010. During this period economy has been in a phase of fast growth as well as in a deep recession.

The main questions raised in the thesis are how the economy recession and political reasons have affected the transit trade and which are the further perspectives and trends. There were 4 main tasks for the final thesis: to describe the nature of transit and transit trade in Estonia; to give an overview of two transit trade companies of Estonia- AS Milstrand and OÜ Tallinna Bekkeri Sadam, and describe their differences; to analyse the development of transit trade and economic indicators of AS Milstrand and OÜ Tallinna Bekkeri Sadam in 2001–2010 and finally, to analyse the development of transit trade and economic indicators in the whole Estonia in 2001–2010.

By author's understanding transit trade developments have not been investigated in academic thesis` during the previous years, which makes the content of the thesis valuable. In addition, the data used in the final thesis originates from the year 2010, which was published by the Statistics Estonia only in March 2011.

According to the analyse it occurs that the situation for transit trade companies has worsen since 2007. In addition to the economy recession and political reasons fuel prices bumped up and trade quantities decreased. A lot of companies closely related to the transit trade companies went out of business.

For the moment decrease of the goods turnover of the transit trade has stopped and is showing signs of increase, but Estonian transit trade companies are scared that new recessions will hit due to the new Russian Ust-Luga harbour, which will start to work with aggregate capacity.

Hopefully the fear is not well-taken as in this field of business very crucial is the quality of service, reliability and simplicity of doing business, which Estonian harbours have been able to provide to their clients and partners. In addition, it has to be taken into account that Ust-Luga harbour has some difficulties with navigation. For example, there is a need to deepen the area of water, as well as difficult ice conditions and longer ice period during the winter time have to be taken into account.

Author came to a conclusion that the future of transit trade depends on Estonian and Russian economy and political relations. In addition to Russian transit trade, author suggests for Estonian transit trade companies to develop east and west directions and come up with innovative solutions and approaches. It is important to increase the quality of service and to secure safeness of the goods traffic as well as transform the business to be more environmental friendly.

Transit trade is traditionally strong and plays an important role as an economic sector for Estonia.

## VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Amerini, G. 09.02.2010. General economic Crisis hits European port activity. European Commission. Issue number 11/2010.

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/product\\_details/publication?p\\_product\\_code=KS-SF-10-011](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/product_details/publication?p_product_code=KS-SF-10-011) välja otsitud 03.03.2011

Amerini, G. 20.12.2010. European port activity in 2009 hit by the general economic crisis. European Commission. Issue number 65/2010.

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/product\\_details/publication?p\\_product\\_code=KS-SF-10-065](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/product_details/publication?p_product_code=KS-SF-10-065) välja otsitud 03.03.2011

Bialas-Motyl, A. 22.03.2011. Goods transport by rail declining by the end of 2008. European Commission. Issue number 19/2010.

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/product\\_details/publication?p\\_product\\_code=KS-SF-11-011](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/product_details/publication?p_product_code=KS-SF-11-011) välja otsitud 04.04.2011

Eesti majandustegevusalade klassifikaator. Statistikaameti koduleht. [http://metaweb.stat.ee/view\\_xml.htm?id=2254259&siteLanguage=ee](http://metaweb.stat.ee/view_xml.htm?id=2254259&siteLanguage=ee) välja otsitud 16.03.2011

Eesti Raudtee kaubaveokäive ja kasum mullu kasvasid. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koduleht: <http://www.mkm.ee/eesti-raudtee-kaive-ja-kasum-mullu-kasvasid/> välja otsitud 04.11.2010

Eesti Õigekeelsussõnaraamat ÕS 2006 <http://www.keelev.ee/> välja otsitud 04.11.2010

Glase, U. 30.12.2010. Ust-Luga naftaterminaal vähendab kindalasti eesti Raudtee infrastruktuuril veetava kauba hulka. Logistikamaailm.

[http://www.logistikamaailm.ee/Uudised/Urmas\\_Glase\\_\\_Ust-Luuga\\_naftaterminaal\\_vahendab\\_kindlasti\\_Eesti\\_Raudtee\\_infrastruktuuril\\_veetava\\_kauba\\_hulka](http://www.logistikamaailm.ee/Uudised/Urmas_Glase__Ust-Luuga_naftaterminaal_vahendab_kindlasti_Eesti_Raudtee_infrastruktuuril_veetava_kauba_hulka) välja otsitud 03.01.2011

Jürioja, M. 2011. Intervjuu teemal Transiit ja transiitvedude olukord Bekkeri sadamas. Autori üleskirjutis. Sif, A. Tallinn 2011

Klaas, U. 19.02.2008. Eesti transiit: müüt või tegelikkus. Postimees. <http://www.urmasklaas.ee/urmasklaas/artiklid/artiklid&nID=716> välja otsitud 04.11.2010

Lend, E., Eidast, A., Segercrantz, W., Uustalu, A., Uriko, M. 2008. Eesti transiit ja logistika: tänapäev ja tulevik I osa. <http://www.riigikogu.ee/doc.php?50226> välja otsitud 04.11.2010

Lend, E., Eidast, A., Segercrantz, W., Uustalu, A., Uriko, M. 2008. Eesti transiit ja logistika: tänapäev ja tulevik II osa. <http://www.riigikogu.ee/doc.php?50226> välja otsitud 04.11.2010

Milstrand. AS-i Milstrand koduleht: <http://www.milstrand.ee/index.php?main=231> välja otsitud 05.11.2010

Mere, M. Transport ja transiit. [http://www.seit.ee/agenda21/EA21/2\\_24trans.html](http://www.seit.ee/agenda21/EA21/2_24trans.html) välja otsitud 04.11.2010

Palamets, H. 2003. Lugusid toonasest Tartust. Ajalookirjanduse Sihtasutus Kleio.

Pikalev, J. 30.11.2010. Masulõiv: üle 300 veondus-ja laondusettevõtte lõpetas kahel viimasel aastal tegevuse. Logistikauudised. <http://www.logistikauudised.ee/default.aspx?publicationid=f257e54c-1abf-45a2-8d7c-225c8889b53b> välja otsitud 30.12.2010

Pikalev, J. 27.10.2010. Venemaa nõrkus annab Eesti sadamatele tööd. Logistikauudised. <http://live.logistikauudised.ee/Default.aspx?PublicationId=a15d035a-86fd-45fe-8f1b-62ead4f201b1> välja otsitud 01.02.2011

Порт Усть-Луга. Ust-Luga Sadama koduleht: <http://www.ust-luga.ru/activity/?=port> välja otsitud 16.02.2011

Pukk, P. 2010. Euroopa sadamad majanduskriisi küüsis. Meremees, 2, 2010,5-6

Railway transport - Goods transported, by type of transport (1000t, million tkm). Eurostati koduleht. <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do> välja otsitud 03.02.2011

Ranne, R. 07.01.2010. Raivo Vare: Muugast saab venelaste nišisadam. Eesti Ekspress.

Saarniit, A. 2006. Kui suur on transiidiäri osatähtsus Eesti majanduses. Kroon ja Majandus.

Saarniit, J. 12.09.2009. Praeguses majandusolukorras on üsna kuritegelik teha populistlikke otsuseid. Pärnu Postimees.

<http://74.125.77.132/search?q=cache:Uh0cKViHsd8J:www.parnupostimees.ee/%3Fid%3D163001+transiit+sisemajanduse+koguproduktist&cd=3&hl=et&ct=clnk> välja otsitud 04.11.2010

Salu, M. 2010. Transiitvedude olukord AS-is Milstrand. Autori üleskirjutis. Sif, A. Tallinn 2010

Simmermann, K. 2010. Transiidi hetkeseis raudteel.

[http://www.transestonia.ee/index.php?lang=est&main\\_id=41](http://www.transestonia.ee/index.php?lang=est&main_id=41) välja otsitud 14.02.2011

Tallinn Bekker Port. OÜ Tallinna Bekkeri Sadama koduleht <http://www.tallinnbekkerport.com/> välja otsitud 03.05.2011

The Global Competitiveness Report 2009–2010. 2009 World Economic Forum <https://members.weforum.org/pdf/GCR09/GCR20092010fullreport.pdf> välja otsitud 31.01.2011

Tomson, E. 2003. Eesti transpordi ja transpordilogistika areng. Tartu Ülikool [http://www-1.mtk.ut.ee/varska/2003/2\\_Konkur\\_sektoraalpol/Tomson.pdf](http://www-1.mtk.ut.ee/varska/2003/2_Konkur_sektoraalpol/Tomson.pdf) välja otsitud 01.04.2011

Transestonia- Eesti tarneahelate juhtimise edendamise agentuuri koduleht  
[http://www.transestonia.ee/index.php?lang=est&main\\_id=165&id=140](http://www.transestonia.ee/index.php?lang=est&main_id=165&id=140) välja otsitud  
02.02.2011

Transiidi käsiraamat. Euroopa Komisjoni Maksu- ja Tolliliit, aadressil  
[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_et.pdf) välja otsitud 03.11.2010

Transiit. Maksu- ja Tolliamet koduleht:

<http://www.emta.ee/index.php?id=27825&highlight=transiit> välja otsitud 04.11.2010

Transpordi majandusnäitajad. Statistikaameti koduleht. [http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/22Transport/10Transpordi\\_majandusnaitajad/10Transpordi\\_majandusnaitajad.asp](http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/22Transport/10Transpordi_majandusnaitajad/10Transpordi_majandusnaitajad.asp) välja otsitud 12.02.2010

Unece koduleht: <http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatglossmain.html> välja otsitud 01. 02. 2011

Vaher, H. 19.05.2010 Transestonia 2010

[http://www.transestonia.ee/index.php?lang=est&main\\_id=41](http://www.transestonia.ee/index.php?lang=est&main_id=41) välja otsitud 31.01.2011

Vare, R. 31.08.2007. Eesti transiidi valud ja vaevad. Postimees.

<http://www.postimees.ee/310807/esileht/arvamus/280096.php> välja otsitud 03.02.2011

Veetransport. Statistikaameti koduleht. [http://pub.stat.ee/px-](http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/22Transport/14Veetransport/14Veetransport.asp)

[web.2001/Database/Majandus/22Transport/14Veetransport/14Veetransport.asp](http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/22Transport/14Veetransport/14Veetransport.asp) välja otsitud 02.02.2011

Ühenduse tolliseadustik, 23.04.2008, jõustunud 24.06.2008 art. 144

## TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Tabel 1. Ülevaade positiivsetest ja negatiivsetest mõjutustest .....	14
Tabel 2. Keskmiselt tööga hõivatud isikute arv 2001.–2010. aastal.....	30
Tabel 3. Müügitulu transiidiga seotud tegevusalades aastatel 2001–2010 tuhandetes kroonides arvuliselt.....	33
Joonis 1. Eesti, Läti, Leedu ja Poola raudtee transiitvedude mahud aastatel 2004–2009 tuhandetes tonnides .....	20
Joonis 2. AS-i Milstrand transiitvedude mahud aasta kokkuvõttena tonnides 2001.–2010. aasta .....	20
Joonis 3. AS-i Milstrand ärikasum tuhandetes kroonides aastatel 2001–2010.....	20
Joonis 4. OÜ Tallinna Bekkeri Sadam kaubavedude mahud aasta kokkuvõttena tonnides 2001–2010. aastani .....	26
Joonis 5. Raudteel (avalik raudtee) veosekäive aastatel 2001–2010 kvartalite kaupa, mõõtühikuks tuhat tonnkilomeetrit.....	39
Joonis 6. Transiidiga seotud tegevusaladel keskmiselt tööga hõivatud inimeste arv 2001.–2010. aastal .....	31
Joonis 7. Raudteel tööga hõivatud inimeste arv aastatel 2001–2010 I kvartal .....	32
Joonis 8. Müügitulu aastatel 2001–2010 transiidiga seonduvatel tegevusaladel.....	33



## LISA 1. INTERVJUU AS-S MILSTRAND

Intervjueeritava nimi: Margus Salu

Ametikoht: kommertsdirektor

Kuupäev: 15.04.2010, 25.01.2011 ja 05.04.2011

1. Palun andke lühiülevaade AS-st Milstrand ja ettevõtte tegevusest 2001. aastast kuni käesoleva hetkeni.
2. Millised on olnud AS Milstrand transiitvedude mahud aastatel 2001–2010?
3. Milline on olnud AS Milstrand müügitulu aastatel 2001–2010?
4. Kuidas on vedude ja müügitulu vähenemine mõjunud AS Milstrand tegevusele?
5. Kuidas on muutunud töötajate arv vaadeldavatel aastatel?
6. Milliseks tundub kujunevat 2011. aasta esimeste kuude järgi?
7. Milliseks kujuneb Teie arvates Eesti transiitkaubanduse ja AS Milstrand tulevik aastatel 2010–2015?

## LISA 2. INTERVJUU OÜ-S TALLINNA BEKKERI SADAM

Intervjueeritava nimi: Margus Jürioja

Ametikoht: juhatuse liige

Kuupäev: 26.01.2011 ja 07.04.2011

1. Palun andke lühiülevaade OÜ-st Tallinna Bekkeri Sadam ja ettevõtte tegevusest 2001. aastast kuni käesoleva hetkeni.
2. Millised on olnud OÜ Tallinna Bekkeri Sadam transiitvedude mahud aastatel 2001–2010?
3. Milline on olnud OÜ Tallinna Bekkeri Sadam müügitulu aastatel 2001–2010?
4. Kuidas on vedude ja müügitulu vähenemine mõjunud OÜ Tallinna Bekkeri Sadam tegevusele?
5. Kuidas on muutunud töötajate arv vaadeldavatel aastatel?
6. Milliseks tundub kujunevat 2011. aasta esimeste kuude järgi?
7. Milliseks kujuneb Teie arvates Eesti transiitvedude ja OÜ Tallinna Bekkeri Sadam tulevik aastatel 2010–2015?