

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Tõnis Starkopf

EESTI TRANSIIDIKAUBANDUSE ANALÜÜS  
LÕPUTÖÖ

Juhendaja: Lembo Tanning, Ph.D

Tallinn 2008

## ANNOTATSIOON

Kolledž Finantskolledž	Kuu ja aasta Mai 2008
Töö pealkiri Eesti transiidikaubanduse analüüs	
Töö autor: Tõnis Starkopf allkiri:	
<p>Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli analüüsida Eesti transiidikaubandust seoses 2007. aastal toimunud aprillisündmustega. Lõputöö uurimisobjektiks on Eesti transiidikaubanduse areng, aprillisündmustele järgnenud transiidiblokaadi mõju ja võimalikud tulevikusuunad Eesti transiidikaubanduses.</p> <p>Autor kasutas töös uurivat ja analüüsivat meetodit. See väljendus transiidiga seotud materjalide kogumises ja analüüsimises.</p> <p>Autori koostatud töös on kaks peatükki, mis annavad põhjaliku ülevaate transiidikaubanduse valdkonnast. Esimeses peatükis tutvustatakse lähemalt transiidikaubandust ja antakse ülevaade selle arengust. Samuti tutvutakse lähemalt Eesti transiidi-ja transpordi süsteemiga. Teises peatükis antakse statistiline ülevaade transiidimahtudest, uuritakse aprillisündmustele järgnenud Venemaa transiidiblokaadi mõju (kaubamahtudes) ning arutletakse võimalike tulevikusuundade üle transiidikaubanduses.</p> <p>Antud töö annab hea ülevaate Eesti transiidisektori arengust, töös leitakse ka aprillisündmuste mõju kaubamahtudele ja uuritakse võimalike tulevikusuundasid.</p> <p>Lõputöö on kirjutatud eesti keeles, töömaht on 35 lehekülge.</p>	
Võtmesõnad : transiidikaubandus, transiidi areng, aprillisündmused, veomahud	
Keywords : transit trade, transit development, april ongoings, carriage capacity	
Säilitamise koht:	
Kaitsmisele lubatud:	
Juhendaja: Lembo Tanning, Ph.D	allkiri:

## SISUKORD

ANNOTATSIOON.....	2
SISUKORD .....	3
LÜHENDITE LOETELU .....	4
1. TRANSIIDIKAUBANDUS JA SELLE ARENG .....	7
1.1 Transiidi-ja transpordisüsteem Eestis .....	7
1.2 Transport ja selle osakaal transiidis .....	9
1.3 Transiitvedude areng Eestis .....	13
1.4 Veomahud ja kaubagrupid aastatel 2002-2003 .....	15
2. EESTI TRANSIIDIKAUBANDUSE ANALÜÜS .....	19
2.1 Eesti transiidikaubanduse analüüs 90ndatel.....	19
2.2 Transiidikaubandus Venemaaga 2006-2007.....	21
2.3 Võimalikud tulevikusuunad transiidis .....	23
2.4 Eesti huvid Nord Streami suhtes.....	27
KOKKUVÕTE .....	30
SUMMARY .....	32
VIIDATUD ALLIKAD.....	34

## LÜHENDITE LOETELU

TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment (transpordiinfrastruktuuri vajaduste hindamise programm)
SRÜ	Sõltumatute Riikide Ühendus
TEU	Konteinerite suurust kajastav ühik, mis on võrdne 20 jala pikkuse konteineriga
ESCO	Estonian Shipping Company (Eesti Merelaevandus)
TIR	Transports Internationaux Routiers
CGM	Prantsuse laevakompanii
GDP	Sisemajanduse kogutoodang
PEN	Pan-European Network (Üle-Euroopaline transpordivõrk)

## SISSEJUHATUS

Väheste loodusressurssidega, kuid väga hea geograafilise asetusega väikeriik Eesti on olnud transiidisektoris arvestatav kaubanduspartner. Eestil on arenenud infrastruktuur, mis on loonud soodsa keskkonna kalanduseks ning aidanud kaasa uutele sõprussuhetele teiste riikidega. Olles Euroopa Liidu idapoolseim riik ning omades riigipiiri Venemaaga, leiab Eesti ennast väga soodsalt positsioonilt, kus on palju tegevusruumi just kaubandus ja transiidivaldkonnas. Avatus välismaailmale on toonud kaasa suuri investeeringuid transiidivaldkonda ning arendanud veelgi kaubandussektorit. Eesti saab uhkustada tiheda raudtee ja maantee võrgustikuga ning edukate sadamatega, mis on kohale meelitanud palju välismaiseid investoreid.

Autor valis antud teema, kuna transiidisektor on olnud üheks kasuteguriks riigi üldises arengus, tuues riigikassasse raha ja andes tööd paljudele kaasmaalastele. 2007. aasta aprillisündmustele järgnenud transiidiblokaad on teinud teema väga aktuaalseks kuna see mõjutas transiidisektorit. Huvitav oleks teada saada kas ja kui palju vähenesid transiidimahud. Teema teeb päevakohaseks ka see, et meedias ja ühiskonnas on rohkelt kajastatud probleemseid Eesti-Vene poliitilisi suhteid ja selle mõju transiidile, seepärast on käesolev töö vajalik.

Töö eesmärgiks on analüüsida Eesti transiidikaubandust seoses 2007. aastal toimunud aprillisündmustega.

Eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised ülesanded:

- tuleb uurida Eesti transiidikaubanduse arengut,
- uurida 2007. aasta aprillisündmuste mõju transiidisektorile (mahtudes),
- leida võimalik(ud) tulevikusuun(a)d Eesti transiidikaubanduses.

Autori püstitatud hüpotees: Eesti transiidisektori areng sõltub Eesti-Vene poliitilistest suhetest.

Autor kasutas lõputöö koostamisel peamiselt uurivat ja analüüsivat meetodit. See väljendus transiidiga seotud materjalide kogumises ja analüüsimises.

Autori koostatud lõputöös on kaks peatükki, mis annavad põhjaliku ülevaate transiidikaubanduse valdkonnast. Esimeses peatükis tutvustatakse lähemalt transiidikaubandust ja antakse ülevaade selle arengust. Samuti tutvutakse lähemalt Eesti transiidi- ja transpordi süsteemiga. Teises peatükis antakse statistiline ülevaade transiidimahtudest, uuritakse aprillisündmustele järgnenud Venemaa transiidiblokaadi mõju (kaubamahtudes) ning arutletakse võimalike tulevikusuundade üle transiidikaubanduses.

Lõputöö „Transiidi analüüs Eestis” autor soovib tänada professor Lembo Tanningit, kes juhendas ja aitas kaasa töö koostamisele.

# 1. TRANSIIDIKAUBANDUS JA SELLE ARENG

## 1.1 TRANSIIDI-JA TRANSPORDISÜSTEEM EESTIS

Kui kaup tuuakse riiki või territooriumile, nõuab toll imporditollimaksude ja muude maksude tasumist ning kohaldab vajaduse korral kaubanduspoliitilisi meetmeid näiteks dumpinguvastast tollimaksu. Neid võidakse kauba suhtes kohaldada isegi sel juhul, kui kaup peab teel teise riiki üksnes läbima transiidina selle riigi territooriumi. Kui kaup viiakse riigist välja, võidakse tasutud maksud teatavatel tingimustel tagasi maksta. Järgmises riigis tuleb seda menetlust võibolla korrata. On võimalik, et kaup peab enne lõppsihtkohta jõudmist läbima piiriületustel hulgaliselt asjaomaseid haldusmenetlusi. (1975. aasta TIR-konventsioon)

Transiit on tolli poolt 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 tolliformaalsus. Võrreldes eespool kirjeldatud olukorraga, võimaldab see halduslikult lihtsat ja kulutõhusat menetlust kauba vedamiseks läbi tolliterritooriumide. (Villemi, M. Logistika alused , 2003:53)

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 22 maksukohustused ja kaup läheb vabasse ringlusse või alustatakse muud peatamismenetlust. Peatamismenetlus võidakse lõpetada, suunates transiidiprotseduuril oleva ühendusevälise kauba ühenduse tolliterritooriumilt reeksporti. (1975. aasta TIR-konventsioon)

Transpordisüsteemi esmane ülesanne on tagada inimestele ja ettevõtetele juurdepääs nende igapäevategevuseks vajalikele objektidele. Seega on efektiivne transpordisüsteem

majandus- ja sotsiaalarengu üheks oluliseks eeltingimuseks. Efektiivne transpordisüsteem tähendab korrasolevaid ja rahvusvahelistele normidele vastavaid teid, ummikuteta ja ohutut liikluskorraldust, kiireid ja efektiivseid transpordivahendeid, tarbijasõbralikku ühistranspordikorraldust, turvalist liikluskeskkonda kergliiklusele, kaasaegsete logistikateenuste rakendamist, minimaalseid tolliformaalsuseid, efektiivset ja õiglast seadusandlust ning maksupoliitikat ning info kiiret liikumist. (Transpordi arengukava 2006-2013)

Teisalt eeldab majanduse efektiivne toimimine mitte transpordi kui eraldi majandussektori kiiret arengut, vaid transpordikulude minimeerimist igal tasandil, seal hulgas asjatu transpordivajaduse vältimist. See tähendab liikumisvajaduse vähendamist ja hajutamist, aga ka efektiivset logistikat ja iga kaubaliigi veoks kõige sobivamate veovahendite kasutamist. Olulisteks märksõnadeks on erinevate veoliikide vaheline koostöö. (Villemi, M. Logistika alused, 2003:53)

Transpordi ekstensiivse arenguga võib kaasneda elukvaliteedi langus. Seetõttu tuleb transpordi arengule esitada keskkonna- ja inimsõbralikkusest lähtuvad piirangud ning realiseerida ühiskonnale vajalikud transpordiprojektid optimaalses mahus, tekitades keskkonnale võimalikult vähe kahju ning korraldades veoprotsessi võimalikult turvaliselt. Nii saavutatakse rahvusvaheliselt aktsepteeritud arenguprotsessi eesmärk - säästva ja jätkusuutliku ühiskonna ülesehitamine. (Transpordi arengukava 2006-2013)

Pärast Teise maailmasõja lõppu kasvas kaubandus Euroopas kiiresti. Peagi selgus, et pikalevenivad ja vaevalised tolliprotseduurid kauba igakordsel piiriületamisel põhjustasid kaubanduses pingeid ja koormusi. Kasvava rahvastevahelise koostöö soovi taustal algasid Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni egiidi all läbirääkimised, mille eesmärk oli kauba liikumist Euroopas hõlbustava rahvusvahelise lepingu koostamine. (1975.aasta TIR konventsioon)

TIR-kokkulepe 1949. aastal koostati esimene TIR-kokkulepe. Selle kokkuleppe tulemusena võeti hulgas Euroopa riikideskasutusele tagatiste süsteem, millega tagatakse rahvusvahelise



kaubanduse raames Euroopas liikuva kauba suhtes kohaldatavad tollimaksud ja muud maksud. 1949. aasta TIR-kokkuleppe edu viis TIR konventsiooni sõlmimiseni 1959. aastal. Konventsiooni muudeti 1975. aastal ning sellel on praegu 64 osalisriiki.(TIR-käsiraamat, ECE/TRANS/TIR/5)

Euroopa Ühenduse asutamisleping sõlmiti 1957. aastal ja see jõustus 1. jaanuaril 1958. Vajadus Euroopa Ühenduse oma transiidisüsteemi järele tuli selgemalt ilmsiks 1968. aastal, kui võeti kasutusele ühine tollitariifistik. Paralleelselt rahvusvahelise kaubanduse globaalse arenguga leiti, et kasvav ja laienev Euroopa Ühendus vajab erilist transiidisüsteemi, et hõlbustada kauba liikumist ja tolliformaalsusi ühenduse liikmesriikides ja nende vahel. (1975.aasta TIR konventsioon)

Peale Teist maailmasõda, kui olukord Euroopas stabiliseerus, hakkas arenema riikide vaheline koostöö ja kaubandus. Riikide vahel sõlmiti uusi lepinguid ja võeti vastu uusi seadusi Euroopa Ühenduse loomise ja TIR-konventsiooni koostamise näol.

## **1.2 TRANSPORT JA SELLE OSAKAAL TRANSIIDIS**

Raudteetransport koos sadamatega on suuresti keskendunud ida-lääne suunalise Venemaalt läände kulgeva transiidi teenindamisele. Transiiditeenuste osutamine on kujunenud arvestatavaks majandusharuks, mis loob töökohti ning aitab tasakaalustada Eesti väliskaubandusbilanssi. Suureks probleemiks on transiitvedude ühekülgus, st sõltuvus peamiselt naftatoodetest, mis moodustab läbi sadamate liikuvast kaubamassist üle 85%. Kõigi muude kaupade osa on seega alla 15% ja tänapäeva transporditeenuste osutamise kõige kiiremini kasvav osa – konteinerikaubad – vaid 0,15%. (Transpordi arengukava 2006-2013)

Transiidi osakaal kogutranspordis on aastatega järjest tõusnud. Kõige suurema osa Eesti transiidi lisandunud väärtusest moodustavad raudteevedude ja sadamates asuvate

operaatorite tegevus. Strateegilise Algatuste Keskuse poolt läbi viidud uuringus “Eesti Transiidikoridori konkurentsivõime ja selle tõstmise võimalused” on eksperdid hinnanud transiidi osatähtsust Eestis pigem üle kui alla 10% sisemajanduse kogutoodangust ning käibeks üle 10 miljardi krooni aastas. Kuna transiit kujutab endast valdavalt naftavedu, siis on Eesti meretranspordiettevõtete osa selles marginaalne oma tankerite puudumise tõttu. (Transpordi arengukava 2006-2013)

Eesti transpordi areng on viimasel iseseisvusajal olnud kiirem kui kogu vabariigi majanduse areng. Lisaks sellele omab transport/transiitkaubandus olulist rolli Eesti riigi maksebilansi tasakaalustamisel, tuues Eestisse aastas sisse üle viie miljardi krooni. (Transpordi arengukava 2006-2013)

Samuti on toimunud mitmed väärtuste ümberhindamised transpordi energiakasutamises kuna on hakatud tarvitama väiksema kütusetarbimisega sõidukeid ja kütuse raiskamine on tunduvalt vähenenud (efektiivsem majandamine maanteetranspordi ettevõtete poolt).

Transpordi osakaal riigi tööjõus on ligi 8% ning transpordiga tegeleb 3,3% vabariigi ettevõtetest. See viitab eelkõige transpordiettevõtete suurusjärgule kogu Eesti majanduses. (Transpordi arengukava 2006-2013)

Eestis avati esimene raudteelõik 1870. aastal. 1939. aastal oli raudtee pikkuseks Eestis 674 kilomeetrit. Pärast sõda asuti kitsarööpmelisi raudteid asendama laiarööpmelistega. Praeguseks on raudteeliinide pikkuseks 1021 kilomeetrit, mis teeb raudteevõrgu tiheduseks 23 kilomeetrit 1000 ruutkilomeetri kohta. Kahe rööpmelisi raudteid on Eestis kokku 103 kilomeetri ulatuses. (Mardiste, P. 1997:73)

Erilist tähtsust Eesti majanduse arengu seisukohalt omab rahvusvaheline raudteekaubavedu. Raudtee sobib hästi suuremate kaubakoguste veol. Teatud kaugusest alates on vedu raudteel isegi kiirem kui autoga. (Tolliprotseduur nr. 6, 1998:9)

2000. aastal veeti mööda raudteed kokku 39,47 miljonit tonni kaupa, mis on 2,36 miljonit tonni ehk 6,35% rohkem kui 1999. aastal. Suurenes ka transiitvedude osakaal, moodustades veoste mahust 73%. Kohalike vedude maht vähenes 2000. aastal võrreldes 1999. aastaga 1,1%, importveod 18,4% ja eksportveod 34,7%. (Eesti Raudtee analüüs 2004:16-17)

Sadamad ei ole nii suure mahajäämusega kui raudteed. Suuremas sadamades arendati välja eelkõige Nõukogude Liidu transiitkaubanduse teenindamiseks. Veeteede pikkuseks Eesti territoriaalvetes on kokku 1 640 kilomeetrit. Eesti rannikul asub 74 sadamat, millest 20 tegelevad kaubaveo operatsioonidega. Laevadel eksporditakse Eestist (koos transiidiga) massi järgi umbes 2/3 kõigist kaupadest. Sadamatel on hea ühendus põhiliste raudtee- ja automagistraalidega. (Laving, J, 1996:8)

Ettevõtte Eesti Gaas andmetel oli 2001. aasta lõpus Eesti territooriumil oleva siirdetorustiku pikkus 849 kilomeetrit, milles transporditi 860 miljonit kuupmeetrit gaasi ehk 7% rohkem kui 2000. aastal. Osaledes rahvusvahelisel transporditeenuste turul, annavad Eesti ettevõtjad rahvamajandusele täiendavat tulu ning suurendavad elanike tööhõivet. (Transpordi arengukava 1999-2006)

Transporditeenuste eksport aitab jätkuvalt tasakaalustada riigi maksebilanssi. Teenuste bilansi struktuuris langes 2001. aastal veoteenuste osakaal 2000. aasta 56%-lt 54%-le, kuid sellest hoolimata moodustasid reisi- ja veoteenused endiselt bilansi kõige kaalukama osa. (Transpordi arengukava 2006-2013)

Eestit läbib üle-euroopalisse transpordivõrku (*Pan-European Network*) kuuluv niinimetatud Kreeta koridor nr 1 oma harudega 1A ja 1B. Koridor kuulub TINA programmi põhivõrku ja tema koosseisu kuuluvateks lõikudeks Eestis on:

- Ikla-Pärnu-Tallinn maantee;
- Valga-Tartu-Tapa-Tallinn raudtee;
- Tallinn-Narva maantee;
- Tallinn-Tapa-Narva raudtee;

- Tapa-Tartu-Petseri raudteeliin;
- Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee, mis aitavad kaasa Lääne-Euroopa ja Skandinaavia ühenduse parandamisele Kesk-Venemaa, Valgevene, Ukraina, Hiina, Kasahstaniga;
- Valga-Jõhvi maantee, mis on Ikla-Pärnu-Tallinn-Jõhvi trassist 84 kilomeetri võrra lühem;
- Tallinn-Paldiski raudtee ja maantee, mis võimaldavad kasutusele võtta Paldiski jäävabade sadamate potentsiaali.

Transpordi terminaalidest on koridoriga hõlmatud Tallinna ja selle lähipiirkonna sadamad, Tallinna ja Muuga raudteekaubajaamad, Tallinna lennujaam. Nii siseriiklikku kui ka rahvusvahelist tähtsust arvestades on Eestis prioriteetselt arendatavateks suundadeks ida - lääne suund, mis teenindab SRÜ ja Lääne-Euroopa vahelisi vedusid ning kuhu kuuluvad:

- Tallinn-Tapa-Narva raudtee;
- Tapa-Tartu-Petseri raudtee;
- Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee;
- Tallinn-Narva maantee;
- Jõhvi-Tartu-Valga maantee;
- Valga-Uulu-Pärnu maantee.

Põhja-lõuna suund, mis teenindab Soome ja Skandinaavia maade vedusid Kesk-Euroopasse ja kuhu kuuluvad:

- Tallinn-Pärnu-Ikla maantee;
- Tallinn-Tapa-Tartu-Valga raudtee;
- Tallinn-Pärnu-Mõisaküla raudtee.

Transpordi põhivõrgustik on koridoriks TINA programmis, mis koosneb peamistest transiiditeedest. (Transpordi arengukava 1999-2006)

Transpordi kiire areng soodusteb ka transiidirengut. Eestis on hästi väljakujunenud infrastruktuur ning tänu heale geograafilisele asendile ja transiiditeede rohkusele on Eestil kõik eeldused olemaks oluliseks transiidilüliks Euroopa ja Venemaa vahel.

### **1.3 TRANSIITVEDUDE ARENG EESTIS**

Transiitveod on seotud mitmesuguste majandusvaldkondadega, alustades transpordiga ja lõpetades teenindusega. Transiidi teenindamisest teenib Eesti erinevatel hinnangutel vähemalt 5%-10% sisemajanduse kogutoodangust. Transiidi suur osakaal on märkimisväärne, tähistades Eesti teenindussektori edukust, aga ka suurt potentsiaalset ohtu majandusele, juhul kui transiidivood väheneksid. (Mardiste, P, 1997:7)

Transiitvedude mahu suurenemine 90ndate keskpaigas tuli peamiselt naftasaaduste veo arvelt, mille maht kasvas aastaga 4,8 miljonit tonni ehk 26,1%. Kuni 1994. aastani moodustasid suurima osa Eestit läbinud transiidis teraviljasaadused. Importvedude vähenemise tingis eelkõige mustmetallide ja põlevkivi veomahu vähenemine. Sarnaselt importvedudele vähenesid 2000. aastal mustmetallide veomahu arvelt ka eksportveod. Kohalike vedude maht vähenes võrreldes 1999. aastaga 80 000 tonni võrra. igati soodustada. (Mere, M, Transport ja transiit 2003)

Suurimat konkurentsi transiitvedude vahendamisel pakuvad Eestile Soome, Läti, Leedu ja Venemaa. 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 transporti, võimaldada nendel riikidel vedada kaupa läbi Klaipeda sadama. Ka Soome on püüdnud viimastel aastatel kaubavahetust Venemaaga, eriti Peterburi piirkonnaga. (Tomson, E, Eesti transpordipoliitika areng 2003:188)

Majandusministeeriumi andmetel on Soomet läbiv transiit ligikaudu 6 mln, Eestit läbiv aga 9 miljonit tonni. 2000. aastal suurenes transiitvedude osakaal võrreldes 1999. aastaga, moodustades veoste mahust 73%. Transiitvedude aastane kasv oli 13,7% ehk 3,5 miljonit tonni (Vt Tabel 1). Teised veoliigid võrreldes 1999. aastaga kahanesid. (Tomson, E, Eesti transpordipoliitika areng 2003:188)

**Tabel 1.** Kaubaveo mahustruktuur veoliikide lõikes, 1999.–2000. aastal (miljonit tonni).

	sisevedu	transiit	import	eksport	kokku
1999. aasta	7,37	25,22	3,31	1,21	37,1
2000. aasta	7,29	28,69	2,7	0,79	39,5
Absoluutne muutus	0,08	3,47	-0,61	0,42	2,4
Muutus %	1,1	13,7	-18,4	34,7	6,5
Osatähtsus 1999 %	19,8	68	8,9	3,3	
Osatähtsus 2000 %	18,5	72,7	6,8	2	
Osatähtsuse muutus	1,3	4,7	-2,1	1,3	

*Allikas:* (Tomson, E, Eesti transpordipoliitika areng 2003:188)

Eesti konteinertranspordis oli kuni 1990. aastate keskpaigani ainuvalitsejaks riiklik Eesti Merelaevandus (ESCO), mis pidas laevadega ühendust Tallinna ja Euroopa põhisadamate vahel. Peale oma konteinerite veo vedas ESCO ka paljude suurte laevafirmade konteinereid teiste sadamate vahel. Vedude mahust oli suur osa Venemaa transiidil, kus ESCO vedas oma konteinerite kõrval Eestisse ka lääne laevafirmade omi. (Kollom, P, Äripäev 17.02.2003)

Esimesi aktiivselt Eesti- ja Eestit läbiva transiidi turule oma kohaliku ametliku esindajaga tulnud laevafirmasid oli Saksamaa *Hapag Lloyd*, mis sõlmis 1993. aastal agendilepingu AS Eesti mereagentuuriga. 1997. aasta 1. detsembril avas regulaarse konteinerliini Rotterdamist ja *LeHavre*'st prantsuse laevakompanii CGM. Eesti konteinervedude turul on tihe konkurents. Paljud laevafirmad ja agendid arvestavad Eestisse tulles võimalusega pakkuda põhiliselt transiiti Venemaale. (Kollom, P, Äripäev 17.02.2003)

Eesti transiitvedude arendamisel pööratakse tähelepanu nii kogu transiidiketi hindade madalal hoidmisele, ajakulu vähendamisele kui ka kaupade tarvalisuse tagamisele. Soodsa arengu korral prognoositakse läbi Eesti kulgeva transiidi mahu kasvu aastaks 2010 võrreldes 1995. aastaga kuni 2,5 korda. (Mere, M, Transport ja transiit 2003)

Kokkuvõtvalt väidetakse, et peale taasiseseisvumist arenes Eesti transiidisektor kiiresti. Tänu heale infrastruktuurile veeti läbi Eesti suurtes kogustes teravilja ja naftasaadusi. Peamiselt oli tegemist Venemaa kaubaga, mis liikus edasi Euroopasse.

#### **1.4 VEOMAHUD JA KAUBAGRUPID AASTATEL 2002-2003**

Suurima kaubagrupi ehk naftasaaduste vedu ulatus 2003. aastal 29,17 miljoni tonnini. Kogu kaubaveost moodustas see 69,3%. Võrreldes eelmise aastaga vähenes veomaht 0,29 miljoni tonni võrra. Suurimat rolli mängisid siin aasta alguses valitsenud ilmastikuolud – esimesel poolaastal oli veomaht 4,6% väiksem, teisel poolaastal aga ligi 3% suurem. Ligi 41% naftasaaduste veost moodustas masuut – veomaht 11,85 miljonit tonni. Võrreldes 2002. aastaga jäi veomaht 14,6% väiksemaks. (Eesti Raudtee analüüs 2004:16)

Toorõlide ja nafta vedu suurenes 13,6%, ulatudes 8,13 miljoni tonnini, diislikütust veeti 4,09 miljonit tonni ehk 3,2% enam ja bensiini 3,71 miljoni tonni ehk 25,4% rohkem. Enamus 93,5% naftasaadustest pärines Venemaalt. Lisaks Venemaale laaditi kütuseid Eesti suunal veel Ukrainast 0,62 miljonit tonni, Valgevenest 0,45 miljonit tonni ja Leedust 0,4 miljonit tonni. (Eesti Raudtee analüüs 2004:16-17)

Kui enamusele kaupadest avaldas külm talv vähemal-suuremal määral negatiivset mõju, siis põlevkivi veole oli sellel suurema elektritootmise kaudu positiivne mõju. 2003. aastal veeti põlevkivi kokku 3,72 miljonit tonni, mis ületas eelmise aasta veomahtu ligi 12%-ga. (Eesti Raudtee analüüs 2004:16)

Kui kohalikes vedudes jäi põlevkivi veomaht praktiliselt 2002. aasta tasemele, siis oluliselt suurenes import Venemaalt. Kohalike vedude veomaht 2,6 miljonit tonni oli 0,4% väiksem eelmise aasta veomahust. Importveod suurenesid aga 57%, olles kokku 1,11 miljonit tonni. (Eesti raudtee analüüs 2004:16-17)

2003. aasta väetiste veomahuks oli 2,29 miljonit tonni. Võrreldes eelmise aastaga jäi veomaht 0,44 miljonit tonni ehk 16,1% väiksemaks. Oluline langus oli eelkõige taas aasta esimesel poolel, kui veomaht jäi eelnevale aastale ligi 30%-ga alla. Aasta teisel poolel oli uuesti näha mahtude suurenemist. 95% väetistest liikus Eesti suunale Venemaalt. (Eesti Raudtee analüüs 2004:19)

Kui 2002. aastal tegi suurima hüppe teraviljavedu, siis 2003. aastal oli teraviljaveol suurim tagasimineku. Mulluse 1,75 miljoni tonni asemel oli veomaht 1 miljon tonni ehk ligi 43% väiksem. Mahu vähenemisel oli kaks põhjust – kui aasta algul oli kaupa, mida vedada, siis raskendasid seda jääolud merel. Aasta teisel poolel avaldas mõju aga Venemaa ja Kasahstani saagikus, mis ei võimaldanud enam niipalju teravilja eksportida. (Eesti Raudtee analüüs 2004:17)

Suurima mahukasvu tegi 2003. aastal tahkete mineraalsete kütuste vedu – veomaht suurenes 1,33 miljonilt tonnilt 2,08 miljoni tonnini ehk ligi 57%. Enamuse tahketest kütustest ehk 94% mahust annab kivisüsi, mille veomaht suurenes eelmise aastaga võrreldes 61%. 1,8 miljonit tonni tahketest kütustest saabus Eestisse Venemaalt. Teiseks suuremaks saatjaks oli Kasahstan. (Eesti Raudtee analüüs 2004:16-17)

Puitu ja puidutooteid veeti mööda raudteed 2003. aastal 1,16 miljonit tonni, mis oli eelmise aastaga võrreldes 0,16 miljonit tonni ehk 15,9% parem tulemus. Puiduveomahu kasv tulenes eelkõige suurenenud impordist. Importveod andsid 58% veomahust, suurenedes eelmise aastaga võrreldes 37,4%, moodustades kokku 0,67 miljonit tonni. Peamiseks kaubaartiklikliks oli ümarmaterjal. Kohalikes vedudes veeti puitu 0,33 miljonit tonni, mis oli eelmise aasta mahust 10% väiksem. Puidu transiit ulatus 0,15 miljoni tonnini, suurenedes aastaga 10%. (Eesti Raudtee analüüs 2004:15)



Ülejäänud kaupade veomahuks oli 2003. aastal 2,67 miljonit tonni ehk 5,5% 2002. aasta veomahust enam. Nendest olulisemad olid metallid, puistekaubad ja keemiakaubad. Metalle veeti raudteel 0,78 miljonit tonni ehk 12,4% rohkem, võrreldes eelmise aastaga. Puistekaupade veomaht 0,56 miljonit tonni oli 7,9% ja keemiakaupade maht 0,48 miljonit tonni ehk eelmise aasta veomahust 10% suurem. (Eesti Raudtee analüüs 2004:18)

Konteinervedude maht aastal 2003 oli 4402 TEU'd (TEU = üks 20-jalane konteiner), mis oli 3,2% rohkem kui eelneval aastal. Tüübiti veeti 20-jalaseid konteinereid 2902 ja 40-jalaseid konteinereid 750. 20-jalaste konteinerite arv suurenes 9,6%, kuid 40-jalaste konteinerite arv vähenes 7,3%. (Eesti Raudtee analüüs 2004:18)

Konteinervedude puhul saame rääkida kahest põhilisest regioonist, kuhu toimuvad veod – Venemaal Moskva regioon (2282 konteinerit 2003. aastal) ja Kesk-Aasia regioon (1090 konteinerit). Viimasesse suurenesid 2003. aastal veod 53%. Suurimat rolli mängis siin konteinerrongi Baltika Transiit käikuminek alates aprillist. (Eesti Raudtee analüüs 2004:16-17)

Transiitvedude maht ulatus 2003. aastal 34,8 miljoni tonnini, jäädes eelmisele aastale 2,1%-ga alla. Mõnevõrra vähenes ka kohalike vedude maht – kokku veeti 3,69 miljonit tonni ehk 1,4% vähem. Kõige enam kasvasid aga importveod – kokku veomaht 3 miljonit tonni ehk 28,4% eelmise aasta veomahust rohkem. Eksportveod kasvasid 15,8%, ulatudes 0,6 miljoni tonnini. (Eesti Raudtee analüüs 2004:17-18)

Kõige enam ehk 91,4% Eestisse sissetulevast veomahust saabus 2003. aastal Venemaalt. Kokku oli see 34,18 miljonit tonni. Võrreldes eelmise aastaga vähenesid mahud 1,2%. Teine suurem saatjariik oli Ukraina, kus laaditi Eesti suunale 0,86 miljonit tonni. Teistest riikidest tuli veel Kasahstanist 0,69 miljonit tonni, Valgevenest 0,6 miljonit tonni ja Leedust 0,49 miljonit tonni kaupu. Eestist väljuvad veosed jagunesid riigiti järgmiselt – Venemaale 0,45 miljonit tonni, Lähti 0,27 miljonit tonni, Ukrainasse 0,17 miljonit tonni ja Leetu 0,1 miljonit tonni. (Eesti Raudtee analüüs 2004:19)

Piirijaamade lõikes jagunesid sissetulevad veosed järgmiselt – Narvast 21,64 miljonit tonni ehk +4%, Oravalt 12,89 miljonit tonni ehk –1,4% ja Valgast 2,85 miljonit tonni ehk –19,9%. Eestist väljuval suunal oli suurimaks piirijaamaks Valga 0,58 miljoni tonniga. Narva kaudu väljus 0,36 miljonit tonni ja Oravalt 0,18 miljonit tonni. (Eesti raudtee analüüs 2004:16-17)

Kokkuvõtteks oli 2003. aastal endiselt esikohal naftasaadused, moodustades transiidiveost peaaegu 70% (29,17 miljonit tonni). Kõige populaarsemaks naftasaaduseks oli masuut 41 protsendiga. Põlevkivi, kivisüsija puiduvedu näitasid 2003. aastal tõusu, kuid teraviljamahud langesid. Märkimisväärne on aga see, et raudtee transiidist 91% oli Venemaa suunaline.

## 2. EESTI TRANSIIDIKAUBANDUSE ANALÜÜS

### 1.5 EESTI TRANSIIDIKAUBANDUSE ANALÜÜS 90NDATEL

Transiidi teenindamisest teenis Eesti aastatel 1994-1996 erinevatel hinnangutel vähemalt 5% oma sisemajanduse kogutoodangust (GDP-st). Transiidi sedavõrd suur osakaal on märkimisväärne, tähistades Eesti teenindussektori edukust, aga ka suurt potentsiaalset ohtu majandusele juhul kui transiidivood mingil põhjusel äkki järsult vähenevad. (Mardiste, P Eesti transpordisektori areng ja keskkond, 1997:7)

Peamiseks transiidisuunaks läbi Eesti on ida-lääne suund. Peamiselt Narva-Tallinn raudteed mööda kulgevad Eestit läbivad transiitkaubad sadamatesse. Kui veel 1994. aastal moodustasid teraviljasaadused (massi järgi) suurima osa Eestit läbinud transiidis, siis viimastel aastatel on oma juhtpositsiooni jõudsalt kinnitamas naftasaadused. 1996. aastal läbis Eesti sadamaid 10,3 miljonit tonni transiitkaupu (vt. Tabel 2).

**Tabel 2.** Transiidivood (miljonit tonni) erinevate kaubagruppide järgi läbi Eesti sadamate aastatel 1994-1996

Kaubagrupp	1993	1994	1995	1996
Naftasaadused ja gaas	1,04	1,872	4,012	6,349
Teravili	4,409	2,654	1,438	1,426
Metallid	0,3	0,894	0,925	0,496
Tahkekütus (kivisüsi, koks)	2,777	1,613	1,602	0,478
Väetised	0,165	0,38	0,638	0,396
Toiduained, joogid, tubakas	0,201	0,094	0,246	0,267
Rauamaak	0,075	0,112	0,174	0,211

*Allikas:* (Mardiste, P Eesti transpordisektori areng ja keskkond, 1997:7)

Eelkõige Venemaa naftasaaduste transiidi teenindamise peab Eesti võistlema Läti, Leedu ja Soomega. Soome on viimastel aastatel kaubavahetust Venemaaga (eriti Peterburi piirkonnaga) igati soodustada ning see hakkab kandma esimesi tulemusi. Kirishi-Primorski-Porvoo naftajuhtme rajamine tugevdaks Soome positsioone Venemaa naftasaaduste Läände vahendamisel märgatavalt. Läti arendab Ventspils ja Klaipeda sadamaid, plaanides neisse ka vabamajandustsoone. (Mardiste, P Eesti transpordisektori areng ja keskkond, 1997:7)

Venemaa on 1997. aastal alustamas oma Läänemere sadamate rajamise ja laiendamise mahukat programmi, mis hõlmab nii nafta- kui kuivlastisadamaid. Mainitud tihe konkurents ja jätkuvalt halvad suhted Venemaaga võivad Venemaa transiidi teenindamise tulusid märkimisväärselt vähendada ning seda eriti juhul, kui Venemaa kapitalimahukad uute sadamate rajamise kavad realiseeruvad.

Transiitkaubavedu läbi Eesti toimusb valdavalt kombineeritud veoahelas rong-laev või laev-rong. Kasutusel on ka kombinatsioon auto-laev (laev-auto), kuid selle osatähtsus on väike. Väga väike osa (0,3%) transiidist on ka puhtalt autotranspordi käes. Raudteetransiit on ca 100% ida-lääne (lääne-ida) suunaline (Tallinn-Tapa-Narva ja Tallinn-Tapa-Pihkva suunad), autotransiidist on ligikaudu 60% põhja-lõuna suunaline ning liigub trassil Tallinn-Pärnu-Ikla suund. (Mardiste, P Eesti transpordisektori areng ja keskkond, 1997:7)

Transiitkauba veo üldmaht läbi Eesti sadamate on viimastel aastatel olnud võrdlemisi stabiilne, kuid tegelikult on toimunud suured muutused transiidi suundade ja struktuuri osas. 1995. aastast on toimunud kiire murrang ida-lääne suunalise transiidi kasuks. Kui enne 1995. aastat vedas Venemaa sisse vilja (suur osa tollel aja Eestit läbinud transiitveostest), siis nüüdseks on see lõppenud ja asendunud Venemaa ida-lääne suunalise naftaekspordiga. (Mardiste, P Eesti transpordisektori areng ja keskkond, 1997:7)

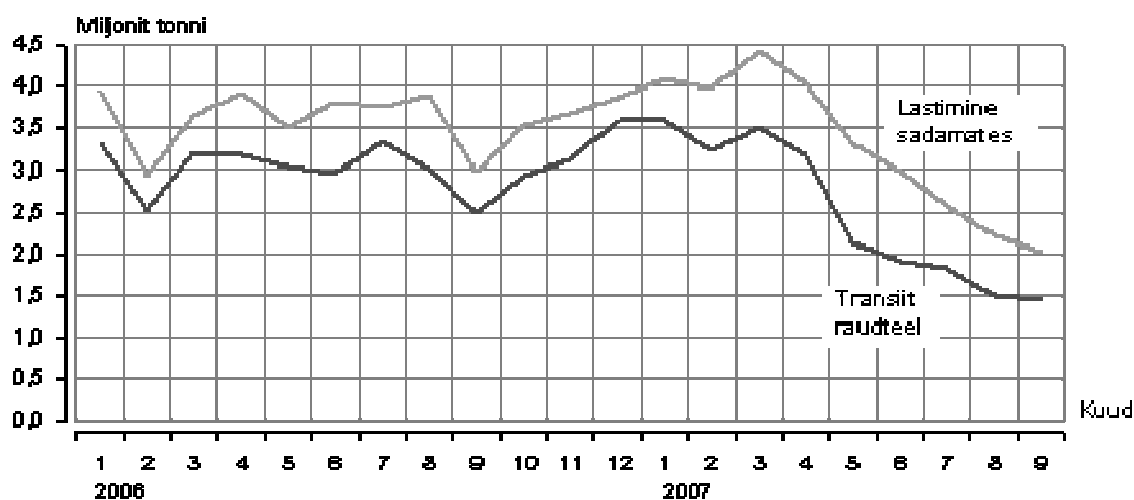
Kokkuvõtteks jõudis autor järeldusele, et ligi 60% transiidist läbi Eesti oli Venemaa naftaproduktide eksport. 1995. aastal kahekordistus naftatoodete transiit (Vt tabel 2),

võrreldes eelmise aastaga. See kõik tingiski 1996. aastal Tallinna sadamas just naftaterminalide väga kiire arengu ning viljaterminalide majanduslikud probleemid.

## 1.6 TRANSIIDIKAUBANDUS VENEMAAGA 2006-2007

Kui aasta algusest aprillini veeti avalikul raudteel veoseid üle 4 miljoni tonni kuus, siis alates maist jäävad veosekogused kuus alla 3 miljoni tonni (Vt joonis 1). Septembris veeti avalikul raudteel veoseid 2,2 miljonit tonni, mis on kolmandiku võrra vähem kui eelmise aasta septembris. (Statistikaamet, 29. oktoober 2007)

**Joonis 1.** Transiit raudteel ja lastimine sadamates, 01.2006 – 09.2007



*Allikas:* (Statistikaamet, 29. oktoober 2007)

Kaubavedude vähenemine on põhiliselt tingitud Venemaalt transidivoogude vähenemisest. Avalikul raudteel veetud kaupadest oli septembris kaks kolmandikku transiit. Võrreldes eelmise aasta septembriga vähenes transiit raudteel 42%. Ligi kolm neljandikku transiidist on naftatooted. (Statistikaamet, 29. oktoober 2007)

Transiidi vähenemine raudteeveol on oluliselt mõjutanud ka sadamate tegevust. Kui aasta alguses lastiti sadamates laevadele üle 4 miljoni tonni kaupa kuus, siis septembriks oli see langenud 2 miljonile tonnile kuus (Vt Joonis 1). Võrreldes eelmise aasta septembriga lastiti laevadele kolmandiku võrra vähem kaupa. Transiit moodustab sadamates lastitud kaupadest ligi 70%. (Statistikaamet, 29. oktoober 2007)

2007. aasta maist septembrini lastiti sadamates 13,1 miljonit tonni kaupa (Vt Tabel 3), eelmise aasta sama perioodiga võrreldes on kaupade lastimine sadamates vähenenud 27%. (Statistikaamet, 29. oktoober 2007)

**Tabel 3.** Kaubavedu avalikul raudteel ja lastimine sadamates, 01.2006 – 09.2007

	Kaubavedu avalikul raudteel, miljonit tonni		Veosekäive avalikul raudteel, miljonit tonn-km		Lastimine sadamates, miljonit tonni
	kokku	transiitvedu	kokku	transiitvedu	
Jaanuar	4,4	3,6	975,9	851,9	4,1
Veebruar	4,1	3,2	916,3	787,8	4
Märts	4,5	3,5	973	813,7	4,4
Aprill	4,1	3,2	897,5	744,4	4,1
Mai	3	2,1	648,9	521,6	3,3
Juuni	2,6	1,9	562,4	464,5	3
Juuli	2,5	1,9	518,7	427,8	2,6
August	2,1	1,5	452,8	374,3	2,2
September	2,2	1,4	457,7	362,6	2
KOKKU	29,5	22,3	6 403,20	5 348,60	29,7

*Allikas:* (Statistikaamet, 29. oktoober 2007)

Kaubatarne kogumaht Balti riikides oli 2007. aastal 54 miljonit 431 tuhat tonni kaupu. Venemaa kaubatarbijad kasutavad hoolega nõukogudeajast pärit raudteevõrku ja viimasel ajal arenevaid Batlimaade sadamaid, teatab. Kaupade tarnimisel on mahult esirinnas naftatooted, väetised, kemikaalid, kivisüsi ja autod.

Vastupidiselt Eestile suurenesid transiidimahud nii Läti kui ka Leedu suunal. Eesti transiidi vähenemine on seotud sellega, et Venemaa paneb suuremat rõhku oma loode sadamatele. 2007. aastal suurenes kaubavedu Lätti 19,8 % ja reisijavedu jäi samaks; Leetu suurenes kaubavedu 47 % ja reisijavedu 5%. Kaubavedu läbi Eesti vähenes 27% ja reisijavedu 4% võrreldes 2006. aasta näitudega. (Vene Raudtee majandusfoorum, Strateegiline partnerlus Balti regioon)

Kookuvõttes väidab autor, et 2007 aasta maist on kaubavedu raudteel pidevalt vähenenud, seda põhiliselt transiidi vähenemise tõttu. Maist septembrini veeti raudteel 8,8 miljonit tonni transiitkaupa, mis võrreldes eelmise aasta Sama perioodiga on 6,1 miljonit tonni ehk 41% vähem. Transiidiveo mahu langus on tingitud aprillisündmustele järgnenud Venemaa poolsest transiidiblokaadist. Sellest järeltab autor, et transiidivedude mahud läbi Venemaa sõltuvad Eesti – Vene poliitilistest suhetest.

## **1.7 VÕIMALIKUD TULEVIKUSUUNAD TRANSIIDIS**

Tallinna Sadama ja Ningbo sadam sõlmisid 2008. aasta jaanuaris koostööleppe uue konteinerterminali ja Hiina kaupade jaotuskeskuse rajamiseks Muuga sadamasse. Hiljemalt kolme aasta pärast peab Muuga sadam olema suuteline vastu võtma suuri ookeanilaevu. (MKM väljaanne 11.01.2008)

Allkirjastatud ühiste kavatsuste protokollis kohaselt Tallinna Sadama ja Ningbo sadama poolt rajatav terminal oleks esimene suurem Hiina kaupade jaotuskeskus Läänemere piirkonnas, see teenindaks nii Loode-Venemaa, Skandinaavia kui ka Baltimaade turge. (MKM väljaanne 11.01.2008)

Konteinerterminali ehitus algab suvel ja esimene laev peaks randuma 2010.aasta lõpus või 2011. aasta alguses. Muuga sadama idaossa rajatav terminal oleks esimeses etapis

võimeline käitlema aastas ligi 1 miljon TEUd konteinereid. Esimene etapp läheb maksma 220 miljonit dollarit. (MKM väljaanne 11.01.2008)

Tulevikus plaanitakse konteinerterminali juurde ehitada ka suur kaupade käitluskeskus, mis annaks kaupadele lisaväärtuse näiteks pakendamise näol. Kogu kompleksi maksumus võib küündida 600 miljoni dollarini. See on oluline kokkulepe kogu Eesti transiidi ja kaubanduse jaoks, sest sellega rajatakse otseühendus maailma ühe kiiremini kasvava majanduspiirkonnaga Hiinaga. (MKM väljaanne 11.01.2008)

Saavutatud lepe oluline kogu siinse regiooni jaoks, kuivõrd sellelaadne otseühendus Hiina ja Läänemere-äärsete riikide vahel on seni puudunud. Shanghai lähedal asuv *Ningbo* sadamakompleks on kaubakoguse poolest suuruselt neljas sadam maailmas. (Äripäev 14.01.2008)

Eestit läbiv Ida-Lääne suunaline konteinervedude maht on viimase aasta jooksul kahekordistunud. 2006.aasta septembris vedas Eesti Raudtee kuus 867 TEUd. Tänavu septembris oli konteinervedude maht tõusnud 1645 TEUni. Tänavu üheksa esimese kuuga vedas Eesti Raudtee 11 563 TEUd, mis on rohkem kui eelmisel aastal 12 kuuga kokku. (Eesti Raudtee aruanne 2007)

Raudteel veetakse täna vähem kui 8 % Eestit läbivatest konteineritest. Suurem osa konteineritest läbib transiidina Eestit veoautodel, mis omakorda koormab ja ummistab riigi maanteesid ning piiriületuspunkte (Varek, R. Eesti Raudtee turundusdirektor 2007)

Eesti Raudtee loodab jätkata hüppelist konteinervedude kasvu nii Venemaa kui Kesk-Aasia suunal suuresti just tänu kiiremale veojale ning konkurentsivõimelisemale hinnakujundusele. (MKM väljaanne 11.01.2008)

Ligi 60 protsenti konteinervedudest suundub Venemaale. Alates juunist lähetab Eesti Raudtee iganädalaselt regulaarse konteinerrongi Moskvasse. Möödunud nädalal saatis ettevõtte teele ka esimese konteinerrongi Tveri. (MKM väljaanne 11.01.2008)



Ettevõtte ülejäänud konteinerveod suunduvad Kasahstani ja teistesse Aasia riikidesse, mis samuti jätkuvalt näitavad tõusu tendentsi. Peamisteks kaupadeks, mida konteinerites veetakse on keemiakaubad, konservid, masinad-seadmed, tekstiil ja jalatsid jne. Ühe rongi keskmine ringlusaeg on 10 ööpäeva. Mahtude suurenemise üheks oluliseks põhjuseks on platvormvagunite kasutamise efektiivsuse kasv tänu kiirele laadimisele ja väiksemale ringlusajale. (Eesti raudtee aruanne 2007)

Kivisütt Läänemere kaudu eksportiva Venemaaga tuleb Eestil konkureerida reeglina samade sadamatega, kes ohustavad ka naftatransiiti. Söeterminalid on rajatud Peterburi, Võssotski, Ust-Luuga, Kaliningradi ja teistesse Läänemere sadamatesse, ning mitmetes neist on käivitatud ka edasised laienemiskavad. Oma osa mängib siin ka Venemaa üldine transpordistrateegia, mille kohaselt peab aastaks 2010 läbima 85% väliskaubandusest Venemaa oma sadamaid, kuid tööd jätkub kindlasti ka teistele osalistele. (Eesti raudtee aruanne 2007)

Ilmekas näide siinkohal on Läti, keda võib kogu transiidisektori mõõtkavas pidada Eesti peamiseks konkurendiks ning kuigi esimene lahing naftatransiidi osas lõppes ilmselt Eesti võiduga, on kivisöe ekspordis olukord täna veel pisut teine. Läbi Baltikumi sadamate eksporditud Venemaa kivisöel on Riia ja Ventspils sadamal tänaseks Balti riikide hulgas juhtpositsioon ning nende kaudu eksporditi eelmisel aastal kokku ligi seitse miljonit tonni kivisütt. Ventspils sadamas on ehitusjärgus ka uus söeterminal prognoositud aastase võimsusega 3,5 miljonit tonni. (Eesti raudtee aruanne 2007)

Euroopa ja Venemaa kivisöesektori areng ning transiidiettevõtete tegutsemine näitab, et ressursid Venemaa toorainekspordiks on sedavõrd ulatuslikud, et ka Eestil on siin oma nišš täita. Transiidisektori tasakaalustamiseks ja riskide hajutamiseks on vajalik ka teiste artiklite osatähtsuse kasv ning arvestades, et riske hajutavad Eestisse kanaleid luues ka Venemaa eksportöörid, peaks Eesti konkurentsivõime transiidikanalina edaspidi tugevnema. (Ojavere, R Ärielu 01.04.2004)

2007. aasta novembrikuus oli kaubaveomaht Eesti Raudtee infrastruktuuril kokku 2,31 miljonit tonni. Kui transiit ja importveod on aastatagusega võrreldes vähenenud, siis siseveod ja eksport on näidanud olulist kasvu. Novembri tulemus jäi oktoobrile alla 10,7 protsendiga ja eelmise aasta novembrile 38,7 protsendiga. Veomahust ligi 61% ehk 1,41 miljonit tonni moodustasid nafta ja naftasaadused, kus kogused vähenesid aastataguse ajaga võrreldes 30,5%. (Eesti raudtee aruanne 2007)

Teiseks suuremaks kaubaks oli põlevkivi, mille veomaht ulatus novembris 0,36 miljoni tonnini. See oli 2,2 korda suurem kui eelmisel aastal. Üle 0,1 miljoni tonni veeti veel väetisi ja teravilja. Väetiste veomaht oli kokku 0,14 miljonit tonni ja langus võrreldes eelmise aastaga oli 35%. Teravilja veeti raudteel 0,12 miljonit tonni ning see oli poole väiksem maht eelmisest aastast. (Eesti raudtee aruanne 2007)

Teiste kaubagruppide osa üldisest veomahust oli oluliselt väiksem. Eesti Raudtee kui veoettevõtte osakaal Eesti Raudtee infrastruktuuril veetud novembri veomahtudes oli 52,4%. 2007.aasta 11 kuuga on raudteel kokku veetud kaupu 34,06 miljonit tonni. Aasta tagasi oli vastavaks näitajaks 40,1 miljonit tonni. (Eesti raudtee aruanne 2007)

Transiitvedudes on veetud 11 kuuga 25,81 miljonit tonni kaupu, mis on 21% vähem kui 2006. aastal. Kohalikud veod olid 11 kuuga kokku 4,34 miljonit tonni ning on aastaga kasvanud 45%. Importvedudes liikus 2,88 miljonit tonni veoseid ning mahud on kahanenud 16%. Eksportvedude 1,02 miljonit tonni on aga 15% suuremad kui aasta tagasi. (Eesti raudtee aruanne 2007)

Kõige perspektiivsem tulevikusuun Eesti transiidikaubanduses on autori arvates konteinerkaubandus Hiinaga, kuna kahe riigi juhid on sõlminud omavahel koostöö lepingud ning Muuga sadamasse plaanitakse rajada võimas konteinerterminal. Hiina näol on tegemist majanduslikult kiiresti areneva riigiga ning Eestile oleks väga kasulik luua temaga sõprussuhteid transiidisektoris.

Peale aprillisündmusi vähenesid transiidimahud, kuid märgata oli siseveo ja ekspordi mahtude suurenemist. Sellest võib järeldada, et siseveo ja ekspordi puhul on Eestis veel küllalt arenguruumi.

## 1.8 EESTI HUVID NORD STREAMI SUHTES

Nord Stream on Venemaalt Viiburist Saksamaale *Greifswalder Boddenisse Lubminini* ulatuv ligikaudu 1200 kilomeetri pikkune avamere maagaasijuhtme süsteem. Ülekandesüsteemi ehitab ja seda käitab Nord Stream AG1; see on ettevõtte, mille aktsiakapital jaguneb *OAO Gazpromi* (51%), *Wintershalli* (24,5%) ja *E.ON Ruhrgasi* (24,5%) vahel. (Ramboll A/S / Nord Stream AG, Teave Nord Stream projekti kohta, 2007:1)

Nord Streami gaasijuhtme süsteem koosneb kahest 48-tollisest gaasijuhtmest, mis suudavad koos vedada Venemaa gaasivõrgust Euroopa gaasivõrku 55 miljardit kuupmeetrit maagaasi aastas. Kaks gaasijuhet kulgevad paralleelselt piki Läänemerd. Neist kummagi kogupikkus avamerel on umbes 1200 kilomeetrit ning gaasijuhtme kummassegi otsa jääb maismaaosas, mis Saksamaal on ligikaudu 0,5 kilomeetri pikkune kuni Lubmini vastuvõturajatisteni ja Venemaal ligikaudu 3 kilomeetri pikkune kuni Viiburi kompressorjaamani. (Ramboll A/S / Nord Stream AG, Teave Nord Stream projekti kohta, 2007)

Keskkohas, ligikaudu kilomeetriposti (KP) 543 juures, on gaasijuhtmed ühendatud teenindusplatvormiga, mis on valmistatud eranditult Nord Streami gaasijuhtme käitamise ja hooldamise toetamiseks. Gaasijuhtme ülekandesüsteem läbib lisaks Venemaale ja Saksamaale ka Soome, Rootsi ja Taani majandusvööndeid (EEZ), viimasel juhul ka territoriaalvett Bornholmist loodes. (Ramboll A/S / Nord Stream AG, Teave Nord Stream projekti kohta, 2007)

Projekt kuulub ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni konventsiooni piiriülese keskkonnamõju hindamise kohta kohaldamisalasse. Päritoluriigid (Soome, Rootsi, Taani ja Saksamaa) ning Venemaa on 2006. aasta aprillis otsustanud, et projekt tuleb teatavaks teha vastavalt konventsiooni artikli 2 lõikele 4 ning et kõiki Läänemerd ümbritsevaid riike peetakse mõjutatud riikideks. (Ramboll A/S / Nord Stream AG, Teave Nord Stream projekti kohta, 2007)

Seetõttu tehti projekt ühiselt teatavaks 16. novembril 2006 ning kõikehõlmav projekti teabematerjal oli avalikult välja panduda ja vahemikus 16. novembrist 2006 kuni 16. veebruarini 2007. Päritoluriikides ja Venemaal saadi kokku 129 märkust ning need anti üle Nord Streamile, et ta neid edasi hindaks. (Ramboll A/S / Nord Stream AG, Teave Nord Stream projekti kohta, 2007)

Nord Stream AG esitas välisministeeriumile majandusvööndi uurimisloa taotluse 31. mail 2007. Uurimisloa taotluses esitatud andmete kohaselt soovis Nord Stream AG teha geofüüsikalisi ja geotehnilisi uuringuid, visuaalseid ülevaatusi ja võtta setteproove Eesti majandusvööndis. (Ramboll A/S / Nord Stream AG, Teave Nord Stream projekti kohta, 2007)

20. septembril 2007 otsustas Eesti Vabariigi Valitsus mitte anda luba Nord Stream AG uuringutaotlusele. Uurimisloa taotluse kohaselt kavandatud laialdaste uuringutega oleks olnud hõlmatud suur osa Eesti Vabariigi majandusvööndist ja mandrilavast Soome lahes. (Eesti Vabariigi Valitsus, pressiteade 20.09.2007)

Uuringuala oleks ulatunud Eesti Vabariigi territoriaalmerre. Kuna mandrilaval puurimistöid eeldavad uuringud annavad teavet Eesti loodusvarade mahu ja nende kasutamise võimaluste kohta, on Eesti Vabariigil õigus uuringuks nõusoleku andmisest keelduda. (Eesti Vabariigi Valitsus, pressiteade 20.09.2007)

Ühelt poolt oleks Nord Streami projektis osalemine Eestile kasulik teenindusjaamade näol, mis rajataks Eesti territooriumile. See projekt täidaks Eesti riigi kassat ning looks uusi

töökohtasid. Kuid sellest hoolimata on autori arvates Eesti Vabariigi Valitsuse otsus mõistetav kuna ohud, mis kaasnevad selle projektiga on suured. Läänemeres oleva gaasitrassi lõhkemise korral oleks suur katastroof vältimatu ning põhjustaks Eestile ja teistele Läänemere riikidele palju kahju. Sellest tulenevalt järeltab autor, et Nord Streami gaasitransiidist saadav kasum ei tasu võimaliku riski ära.

## KOKKUVÕTE

Alates 90ndate algusest on transiidimahud pidevalt suurenenud, selle põhjuseks on Eesti kaubandus ja transpordi sektori kiire areng ja tõesed suhted idanaabriga. Tänu Eesti transpordi infrastruktuuri arengule on transiidikaubandus alates 90datest olnud tõusulainel. Eesti peamiseks partneriks transiidis on olnud Venemaa ja peamiseks tooteks naftasaadused.

Eesti transpordipoliitika on seadnud oma eesmärgid selliselt, et kiirendada riigiarengutempot, edendada rahvusvahelist koostööd ja jätkata transpordisektori rekonstrueerimist. Eesti peab olema rahvusvahelises tööjaotuses avatud, paindlik ja konkurentsivõimeline. Sellisel tasandil on nii transport kui ka transiit oluliseks majandusharuks.

Peale Nõukogude Liidu lagunemist on Eesti ja Venemaa suhted püsinud külmadena, pole olnud suuri konflikte, mis oleksid mõjutanud kahe riigi koostööd transiidi valdkonnas. 2007. aasta tõi endaga kaasa aprillisündmuste järgse Venemaa-poolse transiidiblokaadi, mille tagajärjel vähenes märgatavalt raudteevedu ja suurenesid rekkajärjekorrad.

Lõputöös püstitatud eesmärk sai täidetud:

- Töös anti ülevaade Eesti transiidikaubanduse ja transpordisüsteemi arengust ning toodi ära peamised veomahud ja kaubagrupid.
- Lähemalt analüüsiti 2007. aasta aprillisündmuste järgset olukorda transiidis, kus selgus, et transiidimahud vähenesid eelmise aasta sama perioodiga võrreldes 41% (periood mai-september 2006 ja 2007).
- Töös uuriti, mis võiksid olla võimalikud transiidi tulevikusuunad Eestis. Peamiseks alternatiiviks Vene naftaveole võiks saada konteinerkaubandus ning peamiseks transiidipartneriks Hiina. Lisaks selgus veel, et peale aprillisündmusi suurenes

Eestis kaupade sisevedu ja eksport. Sellest tulenevalt on võimalik suunata rohkem ressursse Eesti-sisesele kaubaveole ja ekspordile.

Autori püstitatud hüpotees leidis osaliselt tõestust. Eesti ja Venemaa vahelised poliitilised probleemid ei tohiks mõjutada riikidevahelisi majanduslikke suhteid, kuid Venemaa näol on tegemist riigiga, kus need reeglid ei kehti. Töös selgus, et Venemaa on jätkuvalt Eesti kõige suurem transiidipartner ning halvad poliitilised suhted mõjuvad ka Eesti transiidisektorile. Kuid Eesti transiidisektori areng sõltub sellest, milliseks kujuneb Eesti tulevane transiidipoliitika.

Järeldus: Transiidivedude puhul tuleb lisaks veoprotsessile pidada tähtsaks ka kaupadele lisaväärtuse andmist Eestis. Transiidivedude kiirendamiseks, teeninduskvaliteedi tõstmiseks ja keskkonnakaitselistee eesmärkide nimel tuleb soodustada eriti intermodaalsete vedude arengut, mis aitavad oluliselt kiirendada veoprotsessi ning tõsta selle kvaliteeti. Eesti transiidile ja ka majandusele kasulik, kui riigijuhid suudaksid tulevikus parandada suhteid Venemaaga, kuna Euroopa Liidu idapoolseima riigina ja Venema naaberriigina oleneb meie edu just läbisaamisest suurte riikidega.

Ettepanekud: Üheks alternatiiviks Vene naftatransiidile võib olla konteinerkaubanus Hiina RV-ga. Hiinlased ja eestlased on juba allkirjastanud koostöökokkuleppe uue konteinerterminali rajamiseks Muuga sadamasse. See projekt muudaks Eesti transiidikaubanduse mitmekesisemaks ning vähendaks Vene transiidimõju Eestile. Kuigi konteinerterminali rajamine on väga kallis toob see Eestile pikemas perspektiivis kasu, kuna projekt toob kaasa uusi töökohtasid ning suurendab transiidikäivet.

Täiendavalt vajab uurimist aprillisündmuste mõju Eesti majandusele. Samuti vajab täiendavat uurimist see, milline võiks olla Eesti Valitsuse transiidikaubanduse tulevikupoliitika.

## SUMMARY

Автор написал дипломную работу на тему «Анализ транзитной торговли Эстонии»

Автор выбрал данную тему потому-что транзитный сектор был одни из полезных факторов в общем развитии государства, приносящий в государственную казну деньги и предоставлял множество рабочих мест. В 2007 году последующая после апрельских событий блокада транзита сделала эту тему очень актуальной своим влиянием на сектор транзита. Было бы интересно узнать на сколько уменьшились объемы транзита. Тему делает востребованной фактор того, как в медиа, а так же в обществе отображаются проблемы политических отношений между Россией и Эстонией, а так же влияние этих отношений на транзит.

Цель данной работы заключалась в анализе Эстонской транзитной торговли в связи произошедшими в 2007 году апрельскими событиями. Объектом исследования дипломной работы является транзит в Эстонии, последующее влияние блокады транзита после апрельских событий и возможные направления транзита Эстонии в будущем.

Автор использовал в работе исследовательский и аналитический метод. Это выразалось в сборе и анализе материалов по трнзиту.

В работе автора две основные главы, которые дают подробное описание в области транзита. Первая глава содержит близкое ознакомление с транзитной торговлей и обзор его развития. Так же происходит подробное ознакомление с транзитом и транспортной системой. Во второй главе даётся статистический обзор об объёмах транзита, исследуются последствия блокады транзита после апрельских событий (в объёмах груза), а так же обсуждаются возможные направления в дальнейшем развитии транзита.



Поставленная цель в дипломной работе выполнена:

В работе предоставлен обзор развития транзитной торговли и транспортной системы и предоставлены основные объемы груза и группы товаров.

Более подробно был проведён анализ состояния транзита после апрельских событий и выяснилось, что объемы транзита уменьшились по отношению с тем же периодом прошлого года на 41% (период с мая по сентябрь 2006-2007).

В работе исследовалось то, что могло бы быть направлением будущего в транзите Эстонии. Основной альтернативой Русским нефтеперевозкам могли бы стать контейнерные перевозки и основным партнёром мог бы стать Китай.

В дополнении выяснялось что после апрельских событий увеличился импорт и экспорт. Исходя из этого возможно направить больше ресурсов на внутренние перевозки и экспорт Эстонии.

Дипломная работа написана на эстонском языке, работа состоит из 35 страниц.

## VIIDATUD ALLIKAD

1. Eesti raudtee analüüs 2004:16-17
2. Eesti Raudtee konteinervedude maht on aastaga kahekordistunud, Ärileht 02.10.2007, <http://www.arileht.ee/?majandus=402319>
3. Eesti transpordisektori areng ja keskkond Mardiste, P. Juuni 1997
4. Eesti Vabariigi valitsuse pressiteade, 20.09.2007, <http://www.valitsus.ee/?id=7410>
5. Eestit läbiv raudtee transiit, Statistikaamet 19. juuli 2007, <http://www.stat.ee/?id=18470>
6. Hiina sadam rajab Muugale konteinervedude terminali, Äripäev 11.01.2008, [http://ap3.ee/Default2.aspx?PaperArticle=1&code=3834/uud\\_uudid\\_x\\_383410](http://ap3.ee/Default2.aspx?PaperArticle=1&code=3834/uud_uudid_x_383410)
7. Kollom, P. Äripäev 14.03.2001, [http://www.aripaev.ee/temp/rubriik/transport/meretransport\\_1.html](http://www.aripaev.ee/temp/rubriik/transport/meretransport_1.html)
8. Jüssi, M. Säästlik transpordipoliitika, 01.02.2003. <http://www.roheline.ee/books/kkj197.html>.
9. Laving, J. Transiit- ja eksport-importvedude areng Eestis, Eesti Välismajanduse Teataja, 1996:8
10. Lind, P. Transport. 06.02.2003, <http://www.agenda21.ee>.
11. Mardiste, P Eesti transpordisektori areng ja keskkond, 1997:7
12. Majandus ja kommunikatsiooni ministeerium, 11.01.2008, <http://www.mkm.ee/index.php?id=320668>,
13. Mere, M. Transport ja transiit, 03.02.2003 [http://www.agenda21.ee/EA21/2\\_24trans.htm](http://www.agenda21.ee/EA21/2_24trans.htm)
14. Ojavere, R Ärielu 01.04.2004
15. Ramboll A/S / Nord Stream AG, Teave Nord Stream projekti kohta, Oktoober 2007:1
16. Statistikaamet, 29. oktoober 2007, <http://www.stat.ee/?id=18786>
17. Transpordi arengukava 2006-2013, Majandus ja kommunikatsiooni ministeerium <http://www.riigiteataja.ee/ert/getattachment.jsp?id=12784610>

18. Transport ja turundus. 11.02.2003, <http://www.evr/pages.php/01030303,109>
19. Transpordi arengukava, Majandus- ja kommunikatsiooni ministeerium, 1999-2006, <http://www.mkm.ee/doc.php?145016>
20. Tollikonventsioon TIR-märkmike alusel toimuva rahvusvahelise kaubaveo kohta, 1975. aasta TIRkonventsioon
21. Transiidi käsiraamat, ECE/TRANS/TIR/5, ÜRO väljaanded, [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)
22. Tollistatistika, Maksu- ja tolliamet, <http://www.emta.ee/?id=927>
23. Tomson, E, Eesti transpordipoliitika areng 2003:188
24. Vene Raudtee majandusfoorum "Strateegiline partnerlus Balti regioon". 07. märts 2008 <http://www.epl.ee/uudised/421453>
25. Villemi, M. Logistika alused. Tallinn: TTÜ Kirjastus, 2003:53