

Sisekaitseakadeemia  
Finantskolledz

Andreas Part  
FK040

## EESTIT LÄBIV TRANSIIT

Lõputöö

Juhendaja:  
Raul Aron, MPA

Tallinn 2007

## ANNOTATSIOON

Käesolev lõputöö on koostatud ajendatuna soovist anda omapoolne panus koondamaks andmeid Eestit läbiva transiidi kohta. Lõputöö mahuks koos lisadega on 43 lehekülge ning kirjutamise keeleks eesti keel.

Lõputööd läbivateks märksõnadeks on transiidi tolliprotseduur, tollitransiidi õigusandlik baas, transiitkaubanduse mahud, transiitkaubanduse kaubagrupid, transiidisektori hetkeolukord, - arengusuunad, -tehnoloogilised tingimused, Eesti geograafiline asukoht. Lõputöö eesmärkideks on anda ülevaade Eesti transiitkaubanduse sektoris toimuvast, tuua välja kitsaskohad, läbi võrdluse partnerriikidega hinnata meie riigi võimalusi ja jätkusuutlikust antud sektoris ning välja pakkuda võimalusi Eestit läbivate transiidimahtude suurendamiseks.

Lõputöö kajastab Eesti veo- ja logistikaettevõtjatelt, riigiasutustelt saadud andmeid kaubamahtude ning kaubagruppide kohta ning käsitleb neid koosmõjus transiidi tolliprotseduuri õigusliku raamistikuga. Ühtlasi toob autor lõputöös välja Eesti võimalused haaramaks maksimaalne turuosa Balti mere transiidiruumi läbivatest transiitkauba mahtudest ning kirjeldab tegevused, mida peaksime rakendama eeltoodu saavutamiseks.

## SISUKORD

JOONISTE LOETELU .....	4
SISSEJUHATUS.....	5
1. TRANSIIDI TOLLIPROTSEDUURI ÕIGUSLIK RAAMISTIK.....	8
1.1 Transiidi tolliprotseduuri ruumiline kehtivus ja olemus .....	8
1.2 Tolliõiguslikud mõisted .....	10
1.3 Õigusandlik baas.....	12
1.4 Õigusandliku baasi arengusuunad .....	13
1.4.1 NCTS: uus arvutipõhine transiidisüsteem .....	15
1.4.2 TIR2007.....	16
2. ÜLEVAADE TRANSIITKAUBANDUSE MAHTUDEST JA KAUBAGRUPPIDEST.....	18
2.1 Kaubamahud.....	18
2.2 Eestit läbivate konteinervedude maht .....	19
2.3 Kaubagrupid .....	22
2.3.1 Naftasaadused .....	23
2.3.2 Puistekaubad (süsi, keemia, väetised, põlevkivi).....	24
2.3.3 Üldkaupade maht (teravili, metallid, toidukaubad).....	25
3. TRANSIITKAUBANDUSE HETKEOLUKORD JA TINGIMUSED EESTIS ....	27
3.1 Transiiti mõjutavad aspektid .....	27
3.1.1 Hetkeolukord transiidisektoris.....	27
3.1.2 Transiidisektori arengusuunad.....	28
3.1.3 Tehnoloogilised tingimused .....	29
3.1.4 Transpordi, tööjõu, kaubakäitlemise hinnad .....	31
3.1.5 Kaubakäitlemise tingimused Eesti sadamates .....	33
3.1.6 Kaubakäitlemise tingimused raudteel .....	35
3.2 Eesti geograafiline ja poliitiline asukoht.....	36
KOKKUVÕTE.....	39
VÕÕRKEELNE KOKKUVÕTE.....	41
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU.....	42
LISA 1 .....	43

## JOONISTE LOETELU

1. Joonis 1. Konteinerid Eesti Raudteel (absoluutarvudes) - lk. 20
2. Joonis 2. Konteinerid raudteel (2000a. = 100%) - lk. 20
3. Joonis 3. Raudteel veetava konteinervoo prognoos - lk. 21
4. Joonis 4. Tähtsamate kaubagruppide osakaal Eestit läbivas transiidis - lk. 23
5. Joonis 5. Tallinna Sadama osakaal Vene söe- ja väetiseekspordis - lk. 25
6. Joonis 6. Narva mnt. piiripunkti ületanud veokite arv ühes kalendrikuus – lk. 30
7. Joonis 7. Tööjõud ja tasustamine – lk. 33
8. Joonis 8. Kaubakäive Balti Mere transiidiruumi sadamates 2005-2004 - lk. 35
9. Joonis 9. Rahvusvahelised transpordikoridorid Soome-Balti transiidisektoris ja selle lähialadel. Pidev joon tähistab eksisteerivaid ja konstrueerimisel olevaid kiirteid ja raudteemagistraale. – lk. 38

## SISSEJUHATUS

Eesti on soodsa geograafilise asukohaga mereriik ja üks kaubateede ristumiskohti ida ja lääne vahel. Keskajal tegutsenud Hansa Liitu kuulusid ajalooürikutele tuginedes mitmed Eesti linnad. Hansa Liidu päevil 14-15. sajandil edenes koostöö ja kaubavahetus Saksa ja teiste Läänemere maade vahel, mil Saksa kaubalinnadest lähtunud kultuur oli piirkonnas valdav.

18. sajandil asus Venemaa otsima kaubanduskanaleid Euroopasse. Sellest ajast alates on Baltimaad olnud Venemaa huviorbiidis. Baltimaad (aga ka Soome, mis 1918. aastal oli Baltimaa) kuuluvad ajalooliselt ühtsesse logistilisse süsteemi Venemaaga (ka rööbaste vahe on Baltimaades ja Soomes Venemaaga sama, kuna raudtee ehitati neis riikides välja Vene impeeriumi ajal). Nõukogude perioodil arendati nende riikide transpordi infrastruktuurid vastavalt Nõukogude Liidu ekspordi-impordi tarvis ning seetõttu on need riigid alates 1992. aastast Venemaa ekspordi-impordi transiidi osas konkurentideks.

Eesti on tingituna geograafilisest asendist soodsal positsioonil transiitkaubanduse arendamisel. Seda eelkõige tänapäeval üha enam aktualiseeruva Venemaa ning Aasia ja Euroopa vahelise kaubanduse võtmes. Aasiast saame eraldi välja rebida meeletu kiirusega areneva Hiina, kellel on Venemaaga tihedad kaubandussidemed.

Tingituna Eesti liitumisest Euroopa Liiduga oleme õiguslikus ruumis samadel positsioonidel võrrelduna teiste liikmesriikidega. Suuremad konkurendid Eesti jaoks on eelkõige Soome, Läti, Leedu ja Poola (Hänninen, Rytkönen; 2004).

Eestit läbivad transiidimahud on aasta-aastalt suurenenud. Siiski ei küündi me veel mahtudeni, mis läbivad Soome Vabariiki. Teadaolevalt eelistavad kaubavedajad üha enam oma voogude transiitmaana ka Lätit ja Leedut (Hänninen, Rytkönen; 2004).

Kuna regioonisiseselt on konkurents äärmiselt tihe (nii riikide kui ettevõtete tasemel) ning tolliõiguslik raamistik Euroopa Liidu liikmesriigiti ühtne, tekib küsimus: millised eelised on Eestil edestamiseks oma konkurente? Soome transiidisektor omab korralikku logistilist võrku (sadamad ja raudtee kvaliteet pole Baltikumiga isegi võrreldav, ka personali professionaalsus on parem) ning Lätil ja Leedul on transiitveoste transportimise hinnatase Eestist madalam (kuigi mitte olulisel määral). Seega jääb Eestil üle leida oma nišš, millega transiiditurul edukalt läbi lüüa.

Antud lõputöö eesmärkideks on anda ülevaade Eesti transiitkaubanduse sektoris toimuvast, tuua välja kitsaskohad, läbi võrdluse partner-riikidega hinnata Eesti võimalusi ja jätkusuutlikust antud sektoris ning välja pakkuda võimalusi Eestit läbivate transiidimahtude suurendamiseks. Milliseid tegevusi rakendades suudaksime haarata Balti mere transiidiruumis liider-riigi rolli?

Eesti Vabariik on eesmärgiks seadnud integreeritud ja konkurentsivõimelise transpordisüsteemi väljaarendamise. Eesti soodsat majandusgeograafilist positsiooni arvestades on transpordipoliitika põhisuunaks rahvusvahelise transiitliikluse edendamine. Transiitvedude areng toimub kõrge konkurentsi tingimustes. Transiitvedude arengu eelduseks on poliitiliste ja majanduslike sidemete olemasolu riikidega, millega toimub kaubavahetus. Transiitkaubandus sõltub tihti ka väliskaubandusest. Eesti sadamad on küllaltki heas olukorras ja on suutelised teenindama transiiti. Peaaegu kõik suuremad Läänemere sadamad on viimastel aastatel oma käivet suurendanud.

Üsna tihti nähakse transpordi- ja transiidipoliitika arengus ainult idatransiiti, põhjalõuna suund on täielikult kõrvale jäetud. Käesoleva lõputöö teiseks eesmärgiks on välja tuua Eesti transpordi ja transpordipoliitika põhilised arengud, näidata muuhulgas transiidi osatähtsust majanduses ja Euroopa Liidu transpordipoliitika mõju Eestile.

Lõputöö esimeses osas annab autor ülevaate transiidi tolliprotseduuri õiguslikust raamistikust ning toon välja enimkasutatavad mõisted.

Teine osa toob välja transiitkaubanduse olemuse. Lisaks saavad märgitud tähtsamad kaubagrupid ja kaubamahud.

Kolmas osa koosneb transiitkaubanduse olulisuse kirjeldusest riigi jaoks. Toon välja transiiti mõjutavad aspektid, kirjeldades Eesti geograafilist ja poliitilist asukohta, tingimusi, ning arengusuunad.

Suurema osa statistilisi andmeid/fakte on autor saanud Eesti Statistikaametist. Seetõttu pole autor alati viidanud allikale, ainult joonisele olen viite juurde lisanud. Sama kehtib ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi andmete kohta. Lisaks sellele olen saanud andmeid Äriregistrist, ajakirjandusest, statistika aastaraamatutest (ESA - Eesti statistika aastaraamat; LSA - Läti statistika aastaraamat; LeSA - Leedu statistika aastaraamat; SSA - Soome statistika aastaraamat) ning Eesti Statistikaameti (ES) elektroonilistest andmebaasidest.

# 1. TRANSIIDI TOLLIPROTSEDUURI ÕIGUSLIK RAAMISTIK

## 1.1 Transiidi tolliprotseduuri ruumiline kehtivus ja olemus

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.

Kõigepealt toob autor välja mõned definitsioonid, mis on üldaktsepteeritavad paljude regionaalteadlaste poolt (Hadjimichalis, 1986; Paasi, 1986; Aronsson, 1995; Cooke, 1996):

- Regioon on teatud territoorium, mille piirjooned ei pruugi riigi omaga kokku langeda - regioon võib olla moodustunud riigi sisse, erinevate riikide erinevate osade vahel või lihtsalt riikide vahel. Regioon omab teatud ühtsust administratiivselt, kultuuriliselt või majanduslikult.
- Regionaliseerumine tähendab kohalikust tasemest kõrgemalseisvat majanduslikku ja poliitilist piirjoonestumist, kusjuures eelnevate võimude seaduslik vastutus ja kohustused kanduvad üle ka tekkinud territooriumile.

Lisaks eelnevale regionaliseerumise definitsioonile lisan veel Dicken'i (1992) poolt välja pakutud poliitilise regionaliseerumise neli etappi:

- Vabakaubandus piirkonnad - kaubavahetust piiravate takistuste kõrvaldamine liikmesriikide poolt.
- Tolliliit - ühine kaubanduspoliitika mitteliikmesriikide vastu.



- Ühisturg - tootmisfaktorite vaba liikumine liikmesriikide vahel.
- Majandusliit - harmoniseeritud majanduspoliitika liikmesriikide vahel.

Kui kaup tuuakse riiki või territooriumile, nõuab toll imporditollimaksude ja muude maksude tasumist ning kohaldab vajaduse korral kaubanduspoliitilisi meetmeid (nt dumpinguvastast tollimaksu). Neid võidakse kauba suhtes kohaldada isegi sel juhul, kui kaup peab teel teise riiki/territooriumile üksnes läbima (transiidina) selle riigi/territooriumi. Kui kaup viiakse riigist/territooriumilt välja, võidakse tasutud maksud teatavatel tingimustel tagasi maksta. Järgmises riigis/järgmisel territooriumil tuleb seda menetlust võibolla korrata. On võimalik, et kaup peab enne lõppsihtkohta jõudmist läbima piiriületustel hulgaliselt asjaomaseid haldusmenetlusi. 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 (lõplik) tolliformaalsus. Võrreldes eespool kirjeldatud olukorraga, võimaldab see halduslikult lihtsat ja kulutõhusat menetlust kauba vedamiseks läbi tolliterritooriumide. Transiit on eriti asjakohane majandusühenduses, kus ühtne tolliterritoorium kombineerub paljude maksuterritooriumidega: kaup võib liikuda transiidina ühenduse tollipiiri ületamise kohast tollivormistuse kohani, kus pärast transiitveo lõppemist täidetakse tolli- ja kohalikud maksukohustused ja kaup läheb vabasse ringlusse või alustatakse muud peatamismenetlust. Peatamismenetlus võidakse lõpetada, suunates transiidiprotseduuril oleva ühendusevälise kauba ühenduse tolliterritooriumilt re-eksporti.

Vajadus Euroopa Ühenduse oma transiidisüsteemi järele tuli selgemalt ilmsiks 1968. aastal, kui võeti kasutusele ühine tollitariifistik. Ühenduse transiidisüsteem võeti kasutusele 1968. aastal. See hõlbustas nii ühenduse kui ühendusevälise kauba liikumist Euroopa Ühenduses. Esimest korda hakati ühendusevälise kauba puhul kasutama tähist T1 ja ühenduse kauba puhul tähist T2. (KOMPENDIUM. 2001)

## 1.2 Tolliõiguslikud mõisted

Alljärgnevalt toob lõputöö autor välja olulisemad mõisted ning selgitused, mis jooksevad läbivalt tollitransiidiga seonduvatest regulatsioonidest. Teemahõlmavate mõistete allikateks on Tolliseadustik, Tolliseadustiku rakendusaktid, Transiidi ja ühtse haldusdokumendiga seotud haldusmeetmete, otsuste ja juhiste KOMPENDIUM.

- Tolliseadustik: nõukogu 12. oktoobri 1992 määrus (EMÜ) nr 2913/92 tolliseadustiku kehtestamisest (EÜT. L 302, 19.10.1992);
- Rakendusmäärus: komisjoni 2. juuli 1993 määrus (EMÜ) nr 2454/93 (EÜT L 253, 11.10.1993), millega sätestatakse tolliseadustiku rakendamine;
- Konventsioon: Euroopa Majandusühenduse ja EFTA riikide vahel sõlmitud konventsioon ühistransiidi kohta, mis kirjutati alla 20. mail 1987 Interlakenis (EÜT L 226, 13.08.1987);
- Riigid: Euroopa Ühenduse liikmesriigid ja EFTA riigid (Island, Norra ja Šveits), Visegradi riigid ja iga ühistransiidi konventsioonga ühinev riik; Alates 01.05.04 Visegradi riigid saavad EL liikmesriigiks ning arvatakse lepingu poolest välja.
- Ühenduse tolliterritoorium: nõukogu määruse (EMÜ) nr 2913/92 artiklis 3 (EÜT L 302, 19.10.1992) määratud territoorium, kuid tuleks meeles pidada, et ühenduse maksuseadused ei kehti kogu tolliterritooriumil.
- ATA-märkmik: tollidokument, mida kasutatakse kaupade ajutise ekspordi, transiidi ja ajutise impordi korral konkreetseteks eesmärkideks, sh erialaste töövahenditena ja kaubanäidistena näitustel ja messidel.
- NCTS: uus arvutipõhine transiidisüsteem (*New Computerised Transit System*)
- Volitatud kaubasaatja: isik, kellel on lubatud läbi viia transiitvedusid lähtetolliasutusele kaupa ja transiidideklaratsiooni esitamata.
- Volitatud kaubasaaja: isik, kellel on lubatud oma valdustes või mõnes muus kindlaksmääratud kohas vastu võtta transiidiprotseduuril olevat kaupa seda sihttolliasutusele koos transiidideklaratsiooniga esitamata.
- Ühistransiit: tolliprotseduur, mille alusel veetakse kaupa ühenduse ja EFTA riikide vahel ning mille alusel veavad kaupa EFTA riigid omavahel.
- Ühenduse kaup - kaup, mis on:

- tolliseadustiku artiklis 23 nimetatud tingimustel täielikult ühenduse tolliterritooriumil saadud või toodetud kaup, mis ei sisalda imporditud kaupa riikidest või territooriumidelt, mis ei moodusta ühenduse tolliterritooriumi osa. Peatamismenetluse läbinud kaubast saadud kaubal ei ole ühenduse kauba staatust erilise majandusliku tähtsusega juhtudel, mis määratakse kooskõlas komiteemenetlusega;
- vabasse ringlusse lubatud kaup, mis on imporditud riikidest või territooriumidelt, mis ei moodusta ühenduse tolliterritooriumi osa;
- ainult teises taandes nimetatud kaupadest või esimeses ja teises taandes nimetatud kaupadest täielikult ühenduse tolliterritooriumil saadud või toodetud kaup
- Ühenduse transiit: tolliprotseduur, mis võimaldab kaubal liikuda ühest ühenduse punktist teise.
- Pädev asutus: tollieeskirjade kohaldamise eest vastutav tolliasutus või mõni muu asutus.
- Konventsiooniosaline: ühistransiidiprotseduuri konventsiooni (20. mai 1987) osaline ja kaubavahetuse formaalsuste lihtsustamise konventsiooni (20. mai 1987) osaline. Konventsioonidel on kaheksa osalist:  
-Tšehhi Vabariik\*, Euroopa Ühendus, Ungari\*, Island, Norra, Poola\*, Slovakkia\* ja Šveits  
\*kuni 30. aprillini 2004
- Tollistaatus: kauba ühenduse või ühenduseväline staatus
- Ühenduse tolliterritoorium: ühenduse tolliterritoorium koosneb liikmesriikide territooriumitest omades osades liikmesriikidega ühinemislepingutes sätestatud erandeid (Lisa 1)
- Euroopa Ühendus (EÜ): Liikmesriigid on Austria, Belgia, Bulgaaria, Hispaania, Ungari, Iirimaa, Itaalia, Kreeka, Luksemburg, Holland, Portugal, Prantsusmaa, Rootsi, Rumeenia, Saksamaa, Sloveenia, Soome, Taani, Tšehhi Vabariik, Ühendkuningriik, Eesti, Küpros, Leedu, Läti, Malta, Poola ja Slovaki Vabariik. Siinjuures on oluline tolliõiguslikus võtmes silmas pidada, et ühenduse tolliterritooriumi mõningast erinevust Euroopa Ühenduse territooriumist.
- Ühenduseväline kaup: muu kui ühenduse kaup

- Lähtetolliasutus: tolliasutus, kus aktsepteeritakse kauba suhtes transiidiprotseduuri rakendamise deklaratsioone.
- Sihttolliasutus: tolliasutus, kus tuleb esitada transiidiprotseduuril olev kaup transiitveo lõpetamiseks.
- Tagatistolliasutus: asutus, kus iga riigi pädev asutus otsustab, et käendaja peab esitama tagatised.
- Printsipaal: isik, kes esitab isiklikult või volitatud esindaja kaudu kauba transiidiprotseduurile.
- Ühtne haldusdokument (SAD): isekopeeriv blankett, mida kasutatakse kogu ühenduses ja EFTA riikides impordi, ekspordi ja transiidi kontrollimiseks. Dokument on kaheksaosaline.

### 1.3 Õigusandlik baas

1949. aastal koostati esimene TIR-kokkulepe. Selle kokkuleppe tulemusena võeti hulgas Euroopa riikides kasutusele tagatiste süsteem, millega tagatakse rahvusvahelise kaubanduse raames Euroopas liikuva kauba suhtes kohaldatavad tollimaksud ja muud maksud. 1949. aasta TIR-kokkuleppe edu viis TIRkonventsiooni sõlmimiseni 1959. aastal.

Kasvanud kaubanduse tõttu ning hõlbustamiseks kauba liikumist Euroopas, laiendati 1972. aastal ühenduse transiidisüsteemi kahe lepinguga, et hõlmata kaubandust Austria ja Šveitsiga. Need kaks geograafiliselt tähtsa asukohaga riiki olid Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (EFTA) liikmed.

EFTA riikide Šveitsi ja Austriaga (korraga) 1972. aastal sõlmitud lepingud asendati 1987. aastal kahe konventsiooniga, mis sõlmiti Euroopa Ühenduse ja kõikide EFTA riikide vahel. Need konventsioonid hõlbustasid kauba importi, ekspordi ja liikumist Euroopa Ühenduse ja EFTA riikide vahel, neisse riikidesse ja neist riikidest, kuid ka üksikute EFTA riikide vahel. Ühe konventsiooniga kehtestati ühistransiidiprotseduur,

teisega aga nähti ette impordi-, ekspordi- ja transiidiformaalsuste lihtsustamine ühtse haldusdokumendi (SAD) kasutuselevõtmisega. Konventsioone tuntakse vastavalt kui “konventsiooni” ja “SAD-konventsiooni”.

Konventsioone laiendati 1. juulil 1996, et hõlmata neli Visegradi riiki: Poola, Slovaki Vabariik, Tšehhi Vabariik ja Ungari. Nende konventsioonide tähenduses loetakse Visegradi riike ja kõiki tulevasi osalisriike EFTA riikideks. Paljud muud riigid on avaldanud soovi ühistransiidisüsteemiga ühinemiseks. Ühtse turu loomine 1993. aastal koos muutunud poliitilise keskkonnaga Kesk- ja Ida-Euroopas esitas uusi väljakutseid, mis muutsid vajalikuks transiidisüsteemide läbivaatamise.

Ühistransiidiprotseduuri õiguslik alus on 20. mai 1987. aasta ühistransiidiprotseduuri konventsioon. Selle konventsiooni osalisteks on Euroopa Liit, kolm EFTA riiki (Šveits, Norra ja Island) ja neli Visegradi riiki (Tšehhi Vabariik, Ungari, Poola ja Slovaki Vabariik). Konventsiooni kohaldatakse ka Liechtensteini vürstiriigi suhtes, sest Liechtensteinil on tolliliit Šveitsiga. Ühenduse ja EFTA riikide ning EFTA riikide omavahelise kaubavahetuse formaalsuste lihtsustamise õiguslik alus on 1987. aasta mai SAD-konventsioon. Nimetatud kahe konventsiooni kohaldamisel käsitatakse Visegradi riike EFTA riikidena.

Ühenduse transiidi õiguslik alus on ühenduse tolliseadustik (nõukogu määrus (EMÜ) nr 2913/92) ja selle rakendussätted (komisjoni määrus (EMÜ) nr 2454/93). Ühenduse transiidikorraldust laiendati teatava kauba vahetusele Andorraga ühenduse ja Andorra tolliliidu raames. Samasugune laiendus kehtib ühenduse ja San Marino vahelise kaubavahetuse suhtes San Marinoga loodud tolliliidu korra kohaselt.

#### 1.4 Õigusandliku baasi arengusuunad

Ühenduse transiiti ja ühistransiiti käsitlevate õigusaktide vastuvõtmist reguleerivate eeskirjade ja põhimõtete rakendamiseks kasutatakse kaasotsustamismenetlust (EÜ asutamislepingu artikkel 251). See annab parlamendile õiguse dokumente vastu võtta

üheskoos nõukoguga. Kaasotsustamismenetluse kohaselt langetab nõukogu otsused kvalifitseeritud hääleteenamusega, välja arvatud juhtudel, kui käsitletakse muudatusi, millega komisjon ei ole nõus olnud. Sel juhul peab nõukogu otsuse tegema ühehäälselt. Parlament langetab otsuse (absoluutse) hääleteenamusega. EÜ asutamislepingu kohaselt on õigusaktide rakendamine ühenduse tasandil komisjoni ülesanne (EÜ asutamislepingu artikkel 202). Tegelikult täpsustatakse igas õigusaktis komisjonile antud rakendusvolitused ja see, kuidas komisjon neid peab kasutama. Sageli sätestatakse õigusaktis, et komisjoni abistab spetsiaalne tolliseadustiku komitee vastavalt komiteemenetlusele.

Komiteemenetluse kohaselt vastu võetud otsus tagab ka, et parlament saab kaasotsustamismenetluse kohaselt vastuvõetud õigusaktide rakendamist ('droit de regard') jälgida. Parlament võib vastu võtta resolutsiooni, milles kuulutatakse komisjoni või nõukogu ettepannud meetmed nende rakendusvolituste ületamiseks, mis on antud vastavalt kaasotsustamismenetluse alusel vastuvõetud õigusaktis (nt tolliseadustik). Sel juhul vaatab komisjon ettepannud meetmed läbi ja otsustab, kas esitada vastavale komiteele uued meetmed, jätkata senist menetlust või esitada parlamendile ja nõukogule ettepanek asutamislepingu alusel. Vastavalt tolliseadustiku artiklitele 247 and 247a järgitakse tolliseadustiku rakendamiseks vajalike meetmete vastuvõtmiseks nn regulatiivkomitee menetlust. Need rakendussätted sisalduvad komisjoni 2. juuli 1993. aasta määruses 2454/93, nagu seda on muudetud. Tolliküsimused kuuluvad tolliseadustiku komitee pädevusse. Nimetatud komitee jaguneb osakondadeks. Tolliseadustiku komitee transiidiosakonda nimetatakse üldiselt transiidikomiteeks. Regulasiivkomitee menetluse kohaselt võib komisjon rakendusmeetmed vastu võtta ainult sel juhul, kui see kiidetakse komitees heaks liikmesriikide esindajate kvalifitseeritud hääle-teenamusega. Sellise toetuse puudumisel või kui arvamust ei avaldata, suunatakse ettepannud meede tagasi nõukogule, kes võib ettepaneku kvalifitseeritud hääleteenamusega vastu võtta kolme kuu jooksul alates selle suunamisest nõukogule. Kui nõukogu on ettepaneku vastu, vaatab komisjon selle uuesti läbi. Kui nõukogu ei võta ettepannud rakendusakti vastu ega anna ettepaneku kohta ka negatiivset arvamust, võtab komisjon rakendusmeetme siiski vastu. Transiidikomiteelt võib paluda mistahes transiidiõigusakte käsitleva küsimuse arutamist juhtudel, kui sellega ei kaasne

rakendusmeetmete vastuvõtmist (tolliseadustiku artikkel 249). Transiidikomitees lepatakse kokku ühenduse seisukoht, mida ühendus esindab EÜ-EFTA ühistransiidi töögrupis.

20. mai 1987. aasta ühistransiidiprotseduuri konventsiooni haldab konventsiooniosaliste esindajatest (tolliaadministratsioonide peadirektorid) koosnev ühiskomitee, kes võtab oma otsuseid vastu konsensuse alusel. Ühiskomiteed abistab EÜ/EFTA töörühm, mida juhatab Euroopa Komisjoni esindaja. Ühiskomitee annab konventsiooniosalistele, kes toimivad ühehäälselt, soovitusi eeskätt konventsiooni muudatuste või rakendusmeetmete vastuvõtmise osas. Lisaks on ühiskomiteele antud vahetu otsustusõigus teatavate meetmete vastuvõtmiseks, mis ei mõjuta otseselt konventsiooni põhiteksti (eelkõige konkreetsed muudatused lisades või neist muudatustest tulenevad parandused konventsiooni põhitekstis, üleminekumeetmete vastuvõtmine uute liikmesriikide ühinemisel ühendusega või üleskutsed kolmandatele riikidele konventsiooniga ühinemiseks). Konventsiooniosalised peavad enne konventsiooni raames ametlikult tegutsema asumist kõigepealt lõpetama oma sisemised otsustamismenetlused.

#### 1.4.1 NCTS: uus arvutipõhine transiidisüsteem

Tänapäeval peavad tolliaadministratsioonid kaubanduse vajadustega kiiresti ja paindlikult kohanema ning sammu pidama ärikeskkonna pideva muutumisega. Seetõttu on Tolliseadustiku komitee transiidiosakond (transiidikomitee) seadnud eesmärgiks Konventsiooniosalitse riikide lülitamise ühtsesse elektrooniliseks hallatavasse transiidisüsteemi NCTS. NCTS on transiidisüsteemi juhtimise ja kontrolli vahend. Et NCTS põhineb kõrgtasemel arvutisüsteemide ja elektroonilise andmetöötluse kasutamisel, tagab see paberipõhisest süsteemist tõhusama ja tänapäevasema juhtimise.

NCTSi põhieesmärgid on järgmised:

- suurendada transiidiprotseduuride tõhusust ja mõjusust;

- parandada nii pettuse ennetamist kui ka avastamist;
- kiirendada transiidiprotseduuri kohaselt teostatavaid tehinguid ja tagada nende turvalisus.

Üldreeglina kasutatakse NCTSi nii ühenduse välis- kui ka sisetransiidiks ning samuti ühistransiidiks neil juhtudel, kui protseduuri viiakse läbi ühtse haldusdokumendi (SAD) vormi T1 või T2 alusel. Arvutipõhine süsteem ei hõlma esialgu lihtsustatud protseduure, mille käigus veetakse kaupa raudtee-, õhu-, mere- või torutranspordiga ning mille puhul kasutatakse põhiliselt veoettevõtja enda dokumente. Praegu osaleb projektis 22 riiki. Hinnanguliselt seob see süsteem lõpuks ligi 3000 Euroopa tolliasutust.

#### 1.4.2 TIR2007

Käesoleva ajani on Euroopa ühenduses sisulisi muudatusi läbi viimata rakendatud ka 1959. aastal vastu võetud TIR konventsiooni. Käesolevaks hetkeks on konventsiooniga sätestatud kohustused ning teabe edastamise kanalid tänapäeva infotehnoloogilistest arengutest puutumata jäänud ning info edastamine toimub paberkandjal ja ei ole piisavalt operatiivne. Seetõttu 1. juulist 2005 alustati Euroopa ühenduses TIR pilootprojekti katsetusi. Eesmärgiks oli testida NCTS kasutamise võimalusi TIR-vedude andmete elektroonseks edastamiseks ühenduse liikmesriikide vahel, et lihtsustada ja kiirendada TIR-veoetapi lõpetamiste informatsiooni kättesaadavust ühenduse sees. TIR pilootprojekti ajal jätkavad ühenduse liikmesriigid paberkandjal TIR-märkmiku tollivormistust vastavalt TIR-konventsioonis sätestatud korrale.

Eestis alustatakse alates 1. juulist 2007 Maksu- ja Tolliameti poolt uue veebipõhise TIR-märkmike töötlemise süsteemi TIR2007 rakendamist. Järgmise sammuna peale TIR2007 süsteemi kasutuselevõtmist plaanib Maksu- ja Tolliamet hiljemalt 1. jaanuriks 2008 ühineda Ühenduse NCTS/TIR süsteemiga ning alustada rahvusvahelist elektroonset TIR-veo etappide sõnumivahetust Ühenduse liikmesriikide vahel. Eeltoodule annavad aluse 1. juulist 2008 jõustuvad muudatused Ühenduse



seadusandluses, millega antakse õiguslik alus elektroonsele TIR-sõnumivahetusele Ühenduse liikmesriikide vahel.

Lõputöö autori arvates on viimatinimetatud muudatused ühenduse tolliseadustiku rakendusaktides ning ühistransiidi- ja TIR konventsioonis vältimatult vajalikud. Lõputöö autor omab isiklikku kogemust paberkandjal teabevahetusega kaasnevatest riskidest riikide jaoks. Viimatinimetatud riskid hõlmavad eelkõige turvariske. TIR märkmikel fikseeritakse riikidevahelised piiriületused ning saadetise kohalejõudmine sihttolliasutusse paberkandjal tolliasutuse templiga. Tänapäevaste tehniliste võimaluste juures ei nõua suuri pingutusi kauba saabumist tõendavate templijäljendite võltsimine. Seeläbi saavad võimalikuks juhused, kus püütakse kõrvale hoida impordimaksude tasumisest sihtriigis. Elektrooniline andmevahetus liikmesriikide vahel muudab andmevahetuse kiiremaks ning jutuks olevate, konventsioonis sätestatud, käitumisnormidest kõrvalekallete avastamise kiiremaks ja tõhusamaks.

## 2. ÜLEVAADE TRANSIITKAUBANDUSE MAHTUDEST JA KAUBAGRUPPIDEST

### 2.1 Kaubamahud

Eesti transpordiettevõtted vedasid 2006. aastal 92,6 miljonit tonni kaupa, sellest 66% raudteel (Eesti Statistikaamet: Kaubavedu transpordiliigi järgi 2006). Kahjuks ei kajasta Eesti Statistikaameti poolt peetav aruandlus eraldi statistikat transiitkaubanduse kohta. Eeltoodust lähtuvalt on autor võtnud aluseks Eesti Raudtee, Sadamate liidu ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt väljastatava statistika.

Oluline on, et Eesti on üks odavamaid ja lühemaid ida - läänesuunalisi transiidikoridore. Eesti Raudtee suudab oma trassidel pakkuda teenust, mis on kiire, vastab Euroopa turvalisusstandarditele, aga on odavam kui meie konkurentidel. (Urm 1996)

Kuna Eestisse saabunud ning Eestit läbivate transiitkaupade vedu toimub valdavalt (~90%) multimodaalses veoahelas (laev - rong või rong – laev), siis on transiitvedude maht ja veoste sortiment raudteel sarnane sadamaid läbivate kaubagruppidega.

Raudteetransport koos sadamatega on suuresti keskendunud Venemaalt läände kulgeva transiitkaubanduse teenindamisele. Samas on kasvav Eestit läbiv autotransport. Transiiditeenuste osutamine on kujunenud arvestatavaks majandusharuks, mis loob töökohti ning aitab tasakaalustada Eesti väliskaubandusbilanssi. Transiitveod on seotud mitmesuguste majandusvaldkondadega, alustades transpordiga ja lõpetades teenindusega. Transiidi teenindamisest teenib Eesti erinevatel hinnangutel vähemalt 5% sisemajanduse kogutoodangust. Transiidi suur osakaal on märkimisväärne, tähistades Eesti teenindussektori edukust, aga ka suurt ohtu majandusele, juhul kui transiidivood väheneksid.

Tõsiseimaks nõrkuseks meie transiidisektoris on transiitkaupade ühekülgsus, valdavalt domineerivad nafta ja naftatooted (ca. 61,5%). Kõigi muude kaupade osa on seega alla

39% ja tänapäeva transporditeenuste osutamise kõige kiiremini kasvav osa – konteinerikaubad – vaid 2,4%.

## 2.2 Eestit läbivate konteinervedude maht

Konteinerveod on transpordisektori kõige kiiremini kasvav valdkond. Maailma konteinerveod kasvavad aastas 15%. Eelkõige on kasvutempo taganttõukajaks Kagu-Aasia tingituna tihenevast kaubavahetuse Euroopa ja Ameerika Ühendriikidega. Paiguti on konteineriseerituse aste jõudnud juba 100% paljudes Aasia ja Ameerika sadamates. Maailmas tervikuna on suuremates konteinerikeskustes keskmine konteineriseerituse aste 55%. Prognooside kohaselt tõuseb see näitaja keskmisena juba aastaks 2010 70%-ni (Vare 2006).

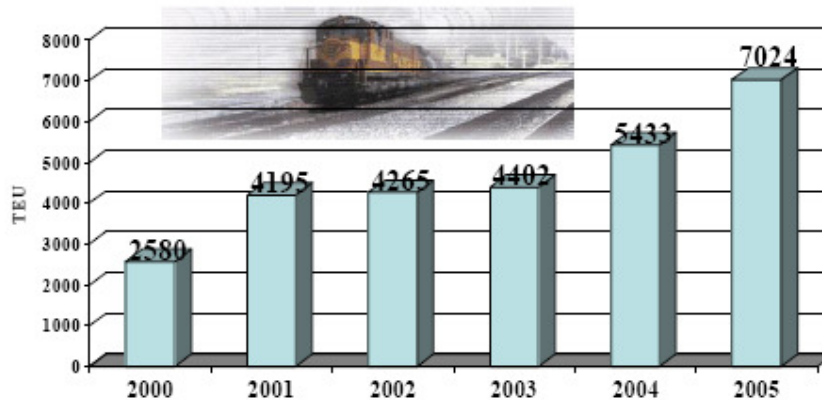
Eesti sadamatele on seni põhilisteks klientideks vedelkütustega kauplevad Vene firmad, mis tähendab väga ühekülgselt profiili. Konteinervedude osakaal on hetkel Tallinna Sadama andmetel 3% kogu kaubamahust. Seetõttu on otsitud väljundeid transiitkaubanduse spektri laiendamiseks Hiina suuruselt teise Ningbo sadamaga konteinervedude osas. Vastavasisuline kokkulepe sai sõlmitud käesoleva aasta 18. jaanuaril.

Absoluutarvudes veeti 2005 aastal Eesti Raudteel konteinereid 7024 TEU (TEU-*twenty feet equivalent unit* - mereveos kasutatav kaubaühik, mis võrdub ühe 20"konterineriga) (Joonis 1.). Võrrelduna 2000 aastaga on vedude maht kasvanud ca. 2,5% (Joonis 2). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Eesti Raudtee prognooside kohaselt aastaks 2010 Eestit läbivate konteinerite voog kuuekordistub, ulatudes kuni 150 tuh. TEU-ni. (Joonis 3.)

Nii geograafilise kui ka kaupade profiili laienemine muudab autori arvates Eestit läbiva transiitkaubanduse mitmekesisemaks ja vähendab ühekülgsusest tulenevaid riske. Samuti annavad nõudlikumad ja töömahukamad konteinerveod Eesti sadamatele

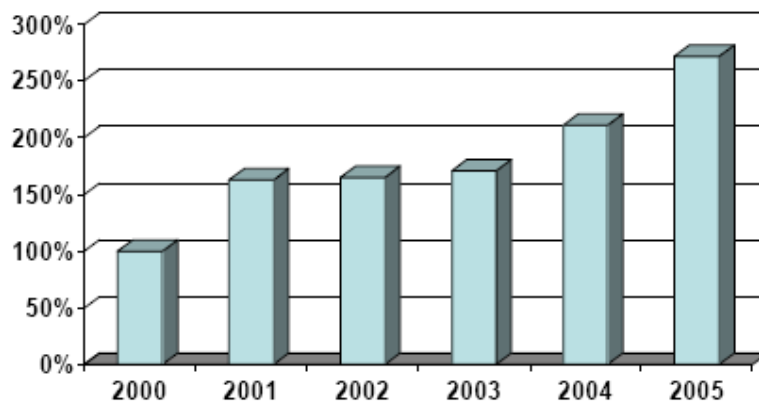
rohkem tööd ja rohkem tulu, sest kõige vähetulusamad on sadamate jaoks just vedelkütused.

Joonis 1. Konteinerid Eesti Raudteel (absoluutarvudes)



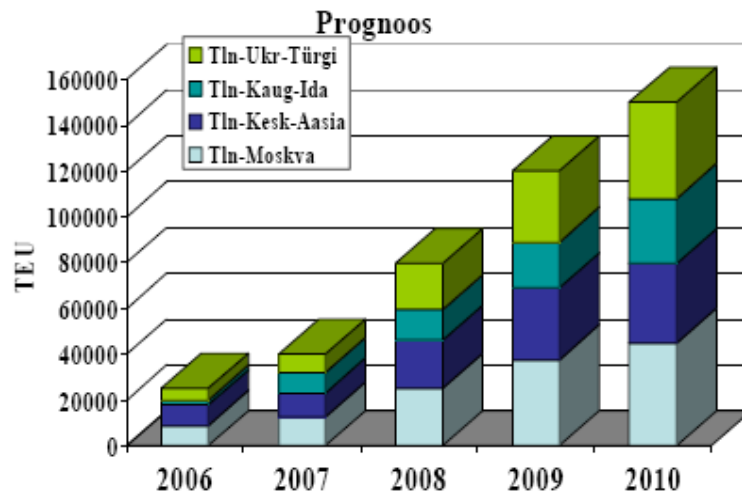
(Eesti Raudtee 2006)

Joonis 2. Konteinerid raudteel (2000a. = 100%)



(Eesti Raudtee 2006)

Joonis 3. Raudteel veetava konteinerivoo prognoos



(Eesti Raudtee 2006)

## 2.3 Kaubagrupid

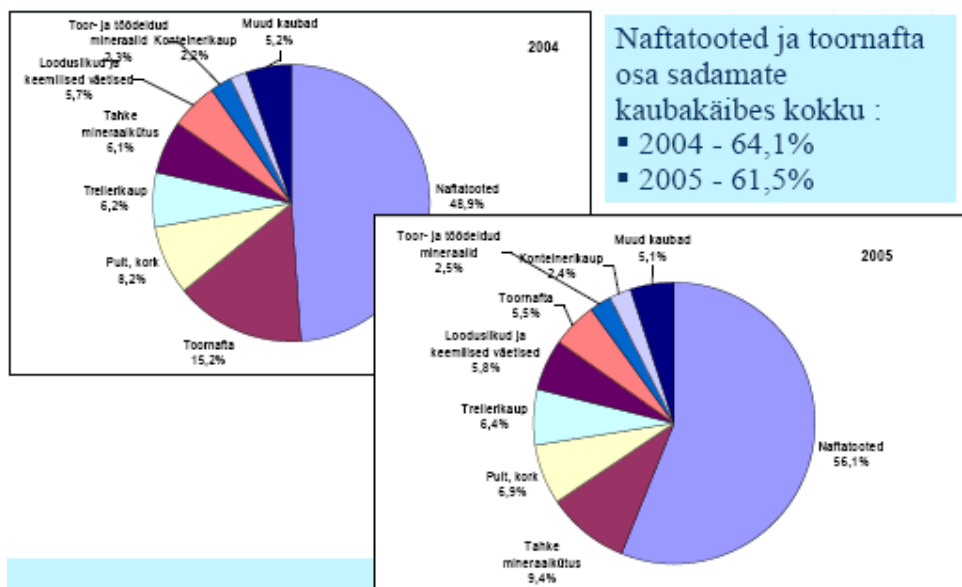
Eestit läbiva transiidi maht on käesoleval hetkel kaubagruppide lõikes ühekülgne, jutuksoleval küsimusel peatusime põgusalt eespool. Positiivse trendina võrrelduna 2005. aastat 2004 aastaga, näeme, et naftatoodete ja toornafta osa kaubagruppide lõikes on vähenenud 64,1%-lt 2004 aastal 61,5%-ni aastal 2005 (Joonis 4). Eeltoodu põhjusteks peab autor suurenenud välisinvesteeringuid transiiti teenindavatesse terminalidesse. Ühtlasi on prognoositav naftasaaduste osakaalu jätkuv vähenemine ning välisinvesteeringute jätkuv suurenemine. Seda eelkõige idasuunaliste investeeringute osas. Suuremad investeeringud loovad ka paremad võimalused transiidi teenindamiseks. Seetõttu kvaliteet tõuseb ja transpordi infrastruktuur paraneb, mis omakorda loob soodsamad võimalused püsida regionaalses konkurentsivõrrelduna naabermaade transiidikoridoridega. Tulenevalt riiklikust transpordi arengukavast 2006-2013 on oodata riigi osaluse suurenemist transiidi strateegia kavandamisel.

Muuga sadam on andnud viimastel aastatel oma panuse transiitkaupade sortimendi laienemisse. Siin saame silmas pidada Muugal asetsevat ja kivisöe transiidiga tegelevat Coal Terminal AS-i. Söeterminali kava kohaselt peaks läbi terminali aastas veetama 5 miljonit tonni Kemerovo oblastis Kuznetski kivisöebasseinis kaevandatud sütt.

Jõudsate sammudega on edasi liikunud Eesti transiidi Mekaks pürgiv Sillamäe sadam. Sillamäe sadama eesmärk on vahendada Euroopa Liidu idapoolseima sadamana aastas miljoneid tonne kaupa Venemaale. Arengule lisab perspektiivi asjaolu, et umbes 25 kilomeetri kaugusel asub Venemaa piir, Sillamäel on vabakaubandustsoon, sadama sügavus on Soome lahes üks suuremaid, jääolud on paremad kui Venemaal või Soomes, raudteeliin hakkab ulatuma otse kaile ja tööjõud on lähedalt võtta.

Kaubagruppide osas peaks Sillamäele lisaks nafta ja naftasaaduste transiidile lisanduma muu hulgas konteinerite, puidu, kivisöe, keemiatoodete vedu, lisandunud on juba sõiduautode vedu. Sadam on käesolevaks hetkeks avanud juba ka reisijateterminali.

Joonis 4. Tähtsamate kaubagruppide osakaal Eestit läbivas transiidis



(Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium 2006)

### 2.3.1 Naftasaadused

Eesti Vabariigi taasiseseisvumisest alates on Eestit läbiv transiitkaubandus olnud orienteeritud eelkõige naftasaaduste transiidile. Suurimad investeeritud vedelkütuse terminalidesse tehti üheksakümnendate aastate alguses. Kuna investeeringute riigisisene maht jääb alati piiratuks, oli ettevõtjate tähelepanu teravik suunatud vedelkütuse opereerimiseks vajalike tingimuste loomisele. Seetõttu jäid suunamata vajalikud finantsvahendid üldkaupade teenindamisele suunatud terminaalidesse.

Teise aspektina oli oluliseks tõukeks naftasaaduste transiidi arengule ka ülemaailmne energiatootmise ja nõudluse kasv. Eeltoodust tulenevalt otsis Venemaa väljundit maailmaturule, kuna kasvas riigi osatähtsus maailma energiabilansis. Samuti on tulenevalt naftahindade tõusust suunatud ka Venemaa rahvusvahelise kaubanduse strateegia eelkõige gaasi, õli ja söe ekspordile.

Tuleviku silmas pidades võivad Eestit läbivale naftasaaduste transiidile lõputöö autori arvates negatiivset mõju avaldada alljärgnevad tegurid:

1. torustranspordi arengud;
2. Venema ekspordikanalid ja struktuur – suund oma sadamatele (Primorsk, Vössotsk, Ust-Luuga)

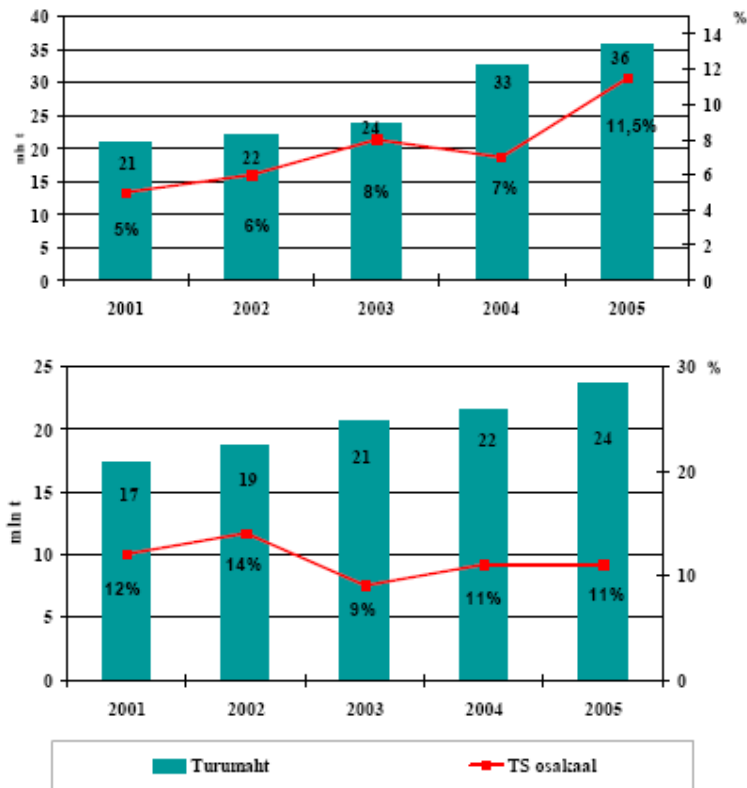
### 2.3.2 Puistekaubad (süsi, keemia, väetised, põlevkivi)

Puistekaubad on naftasaaduste kõrval käesoleva ajani olnud oluliseimaks transiitkaubagrupiks. Puistekaupade teenindamine sadamates ei vaja naftasaaduste terminalide rajamisega võrrelduna nii suures mahus investeeringuid. Teisipidi on aga ka käitlemistasud madalamad, mis omakorda ei paku ettevõtjatele naftasaadustega võrreldavat tootlust. Rentaabliks osutub ettevõtmine juhul, kui suudetakse tõsta käideldavate koguste mahtu. Suurte kaubakoguste käitlemine käsitleb endas aga tõsist ohtu keskkonnale, kuna looduslikud protsessid ei suuda sellisel juhul enam iseseisvalt tekkivat saastatust keskkonda absorbeerida. Eeltoodu on aga tänapäevai olnud takistuseks suuremate käitlusterminalide rajamiseks rajamisel, tingituna investeeringute vajadusest keskkonnakaitsesüsteemidesse. Eelmise aasta esimeses pooles jõuti lõpusirgele 1992 aastal alustatud Muuga Söeterminali rajamistöodega, mille lõplik valmimine oli pidurdatud keskkonnanõuetele mittevastava tehnika puudumise tõttu.

Perioodil 2001a. kuni 2005a. on Eesti suutnud paari protsendipunkti võrra kasvatada turuosa kogu regiooni läbiva Venemaa söe- ja väetiseekspordis (Joonis 5). Lõputöö autori arvates jätkub Eesti turuosa kasv tingituna suutlikusest pakkuda käesolevaks ajaks valminud terminalides kvaliteetsset operaatorteenust ning logistilise keti haldamist.



Joonis 5. Tallinna Sadama osakaal Vene sõe- ja väetiseekspordis



(Allikas: Eesti Raudtee 2006)

### 2.3.3 Üldkaupade maht (teravili, metallid, toidukaubad)

Üldkaupade maht Eestit läbiva transiidi hulgast on kümnendiku piires. Suuremad kaubamahud on Kazahhi ja Venemaa teravilja osas. Olulise osa moodustab ka puit, mis Venemaa poolt 2007 aasta alguses kehtestatud eksporditollide tõusu tõttu on vähenev.

Toidukaubad omavad olulist potentsiaali eelkõige läänest itta suunduva transiitkaubanduse aspektist. Eeltoodut toetab jätkuv ostujõu ning sisetarbimise tõus Venemaal. Käesolevaks ajaks on taastunud ka taimetoodete ja toidukaupade transiit,

mis pikka aega oli pärsitud seoses Venemaa poolt ketestatud topelttollidele ning karmidele veterinaarnõuetele sisenevale kaubale. Jätkuvalt on probleemiks nõuetekohaste piiripunktide vähesus Euroopa Liidu välispiiril asukohaga Eesti territooriumil.

### 3. TRANSIITKAUBANDUSE HETKEOLUKORD JA TINGIMUSED EESTIS

#### 3.1 Transiiti mõjutavad aspektid

##### 3.1.1 Hetkeolukord transiidisektoris

Kuna Eesti asub Läänemere kaldal, suurte idast läände ja läänest itta suunduvate kaubavoogude teel, siis on see geograafiline asend taganud Eesti transiidisektorile soodsad eeldused tegutsemiseks ja ka edu rahvusvahelisel turul.

Eestis on üsna edukalt välja arendatud transiiti teenindav transpordi infrastruktuur, logistika- ja veonudusfirmad on tihedas konkurentsist tõstnud teeninduse kvaliteedi Soomega konkureerivale tasemele, moodustades võimsa transpordipotentsiaali.

Transiidisektori transiitkaupade ühekülguse peamiseks põhjuseks on transiitkaupade kulgemise ühesuunalisus – sadamates liigub üle 99% veostest välja, vaid alla 1% sisse. Niisugune transiit omab kõrget riskitaset, sõltudes suuresti Venemaa võimude majandus-poliitilistest otsustest (nt. diskrimineerivad raudteetariffid, oma sadamate soosimine). Massiline naftavedu kujutab endast suurt ohtu ka keskkonnale ning elanike turvalisusele. Kuna Eestil puuduvad naftatankerid, siis ei osale naftatransiidis kodumaised laevandusfirmad.

Eesti sadamatesse ei suundu piisavalt regulaarseid kaubalaevaliine, mistõttu osa potentsiaalsest transiitkaubast liigub läbi Soome.

Suurimat konkurentsi transiitvedude vahendamisel pakuvad Eestile Soome, Läti, Leedu ja Venemaa. Läti arendab intensiivselt suhteid Venemaaga kui peamiste transiitvedude

tarbijajaga. 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) igati soodustada.

### 3.1.2 Transiidisektori arengusuunad

Transpordipoliitika elluviijaks on riik ning transpordi arengu alusteks on transpordisektori juhtimise riiklikud mehhanismid. Transpordi arenguks vajalikud meetmed tagatakse seadustega, riigikogu otsustega, vabariigi valitsuse määrustega, riikidevaheliste kokkulepetega ning rahvusvaheliste konventsioonide ja kokkulepetega, millega Eesti on ühinenud. Transpordi areng peab toimuma ühiskonna tööstus-, regionaal-, sotsiaal- ja keskkonnakaitse poliitilisi eesmärke arvestades. Eestis on põhiülesandeks transpordisektori restruktureerimise jätkamine ja Eestit läbivate transpordikoridoride väljaarendamine.

Olulisemad makrologistikas täheldatavad trendid, millega Eestil tuleb oma transpordisektori arendamisel arvestada (Transpordi arengukava 2006-2013):

- Seoses maailmamajanduse globaliseerumisega kasvab Kagu-Aasia ja Kaug-Ida regionide osatähtsus, mis muudab logistikaskeeme, suureneb mere- ja raudteetranspordi rakendamine;
- Oskuslikul tegutsemisel koostöös riigi, kohalike omavalitsuste ja erasektori vahel on võimalik Aasia ja Euroopa vahelistel kaubavoogudest osa suunata läbi Eesti transiidikoridori;
- Konteinerites kaubavedu suureneb. Konteineritesse paigutatakse kaupu, mille konteineriseerimisest 5 aastat tagasi veel ei räägitud;
- Lääne- ja Kesk-Euroopas on Ida-Lääne suund ülekoormatud, eelkõige maanteedel. Kiirteemaksude kehtestamine Saksamaal ja mujal sunnib muutma veoskeeme. Eelnevast tulenevalt liigub transport maanteelt merele ja raudteele, tõuseb lähimerevedude (*short sea shipping*) osatähtsus;

- Euroopas tugevneb Põhjamere-äärsete suursadamate roll, kes vahendavad Aasia (kiirelt kasvavat) ja Ameerika kaubavoogu ja kelle kaudu see voog suunatakse edasi;
- Raudteel on EL siseste vedude ülevõtmisel suur potentsiaal, aga selle kasutuselevõtt võtab aega. Raudteesüsteemid on seni oma organisatsioonilt veel riigikesksed;
- Lähiajal prognoositakse naftaekspordi mahu kasvu Venemaa Soome lahe kaldal asuvate sadamate kaudu 170 miljoni tonnini aastas.

Arvestades Eesti asukohaga Balti mere transiidiruumis võime prognoosida eeltoodud trendidele tuginedes olulist transiidimahu kasvu Eestit läbivate kaubavoogude osas. Riiklikult peame looma soodsad tingimused ettevõtlusele, et suudetaks transiiti teenindav infrastruktuur viia tasemele, mis on suuteline kasvavaid vooge teenindama.

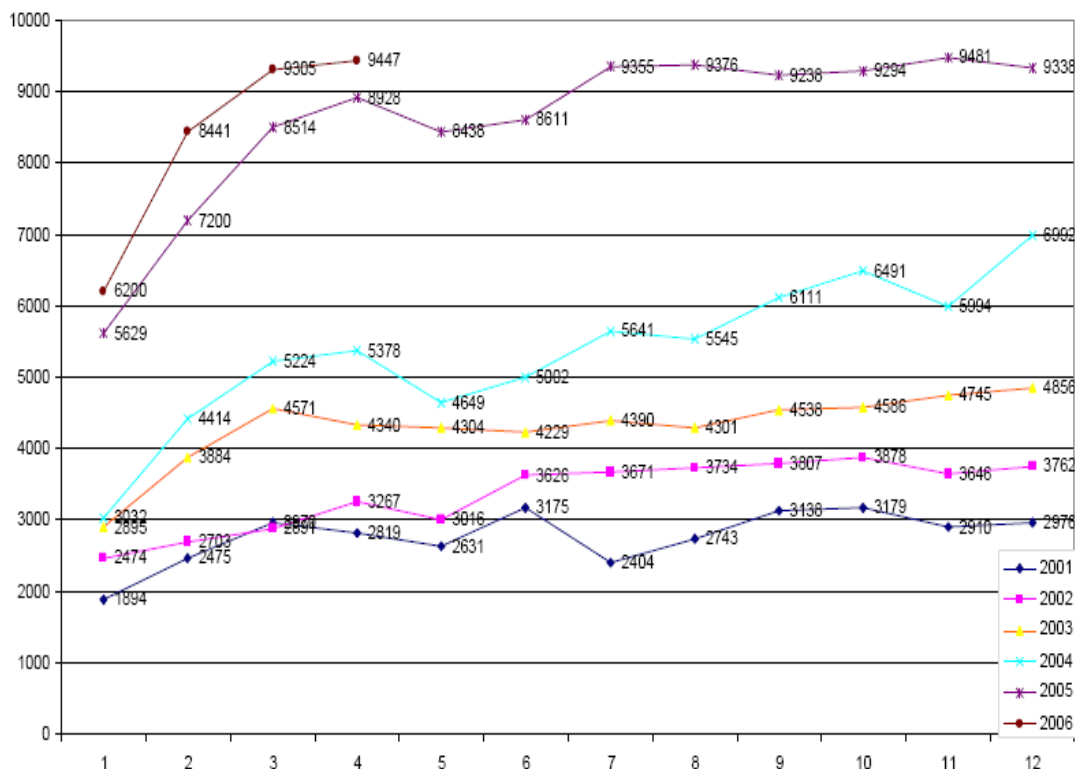
### 3.1.3 Tehnoloogilised tingimused

Eesti logistika- ja veondusfirmad ei ole piisavalt välja arendanud logistikakeskuste, ladude ja tehnaparkide võrku, mis võimaldaksid suuremas koguses töödelda elektroonika-, tarbe-, konteiner- ja muid kaupu. Selletõttu ei tooda Eesti transiidiäri piisavalt lisandväärtust ega loo täiendavaid töökohti. Läti ja Leedu on Eestist möödunud raudteevedude arendamisel. Trans-Siberi raudteed mööda saabuvad Kagu-Aasia kaubavood ei jõua Eestisse, vaid suunduvad Soome.

Eesti osa nn Põhjadimensioonis osalemiseks on senini olnud tagasihoidlik, transpordi infrastruktuuris hakkavad tekkima “pudelikaelad”: Narva piiripunkt ummistub peagi autorongidega, mis võib saada takistavaks teguriks Sillamäe sadamast lähtuvale kaubavoole. Eeltoodu põhjused peituvad mitmetes tegurites, olgu nendeks siis kas Vene tolli ressursi ja ametkondade arvu puudulikus piiril, teiste riikide vedajate osakaalu tõus või tehnilised küsimused väljuval suunal veokite ühise järjekorra näol ehk veokite mittersorteerimine. Võrrelduna 2001 aastaga on Narva piiripunkti ületavate veokite arv

neljakordistunud (Joonis 6). Seetõttu on Eesti-Vene autotranspordi piiriületus mitu korda aeglasem kui Soome-Vene piiril.

Joonis 6. Narva mnt. piiripunkti ületanud veokite arv ühes kalendrikuus.



(Allikas: Maksu- ja Tolliamet 2006)

Pikkade autorongide kasutamine on Eestis takistatud (20,75-meetrised vajavad liiklemiseks tasulist eriluba) või hoopiski keelatud (25,25-meetrised). Eesti Autovedajate Assotsiatsioon korraldas 2006 aastal katsetuse 25,25-meetrise autorongi liiklemistingimuste väljaselgitamiseks, mis osutus edukaks. Siiski ei ole Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium käesoleva ajani võtnud ühtset seisukohta jutuks olevate autorongide lubamiseks liiklusse.

Narva raudteekaubajaam hakkab muutuma kitsaks ja võib hakata takistama raudteetransiidi arengut. Vähesese kasutamise tõttu on lõunasuunaline raudtee

infrastruktuur jäetud unarusse. Olukorras, kus Eesti tööstus areneb, põhjas asub Soome, idas Venemaa ja lõunas terve Euroopa, on raudteeühendus Eesti ja Kesk-Euroopa vahel möödapääsmatu. Koidula raudteepiirijaam on siiani välja ehitamata ja sealne piiriületus ei vasta Schengeni lepingu nõuetele. Piirijaam on vajalik ka selleks, et arendada transiitvedusid „Peterburist mööda“ Moskva suunale. Paldiski sadamate arengut võib hakata takistama Tallinna raudteeümbersõidu puudumine. Viimane on oluline ka keskkonnariskide vähendamiseks, mida nõuab esmajoones Tallinna linn naftaešelonide väljaviimise näol tihedalt asustatud elurajoonidest.

Kaubavahetuses kolmandate riikidega on peale Euroopa Liiduga liitumist esile kerkinud probleemid loomse päritoluga toiduainete ja taimetoodangu transiidiga Venemaa suunas, kuna Eestil puuduvad Euroopa Liidu nõuetele vastavad raudtee veterinaarkontrolli punktid. Kannatavad mitmed transiidifirmad ja ka Eesti, kui transiitteenuseid pakkuva riigi maine.

### 3.1.4 Transpordi, tööjõu, kaubakäitlemise hinnad

Lisaks sellele, et transpordisektoril on oluline roll kogu majanduse ja elanikkonna teenindamisel, on transpordisektor ka eraldiseisvana küllaltki suur majandusharu ning Eesti riigi huvides on seista hea selle eest, et Eesti transpordiettevõtted säilitaksid avatud turu tingimustes oma konkurentsivõime. Eesti transpordisektor on suuresti sõltuv transiitvedudest ning need omakorda olukorrast Venemaalt suunduvast naftatransiidist. Transiitkaupade nomenklatuuri laienemine ja transiitvedude geograafia muutmine (ida-lääne suuna kõrval ka lääs-ida suund) tagab suurema lisandväärtuse loomise, Eesti vedajate (sh mere- ja maanteetranspordiettevõtjate) laiema rakendamise ja suurema tööhõive, samuti riskide vähendamise.

Läbi Eesti suunduvate transpordikoridoride konkurentsivõime tagamiseks on oluline vältida ka infrastruktuuri kasutustasude määramisel ning maksupoliitika kujundamisel Eesti transiidikoridori muutumist nn. kalliks tsooniks (nt raudtee- ja sadamatasude

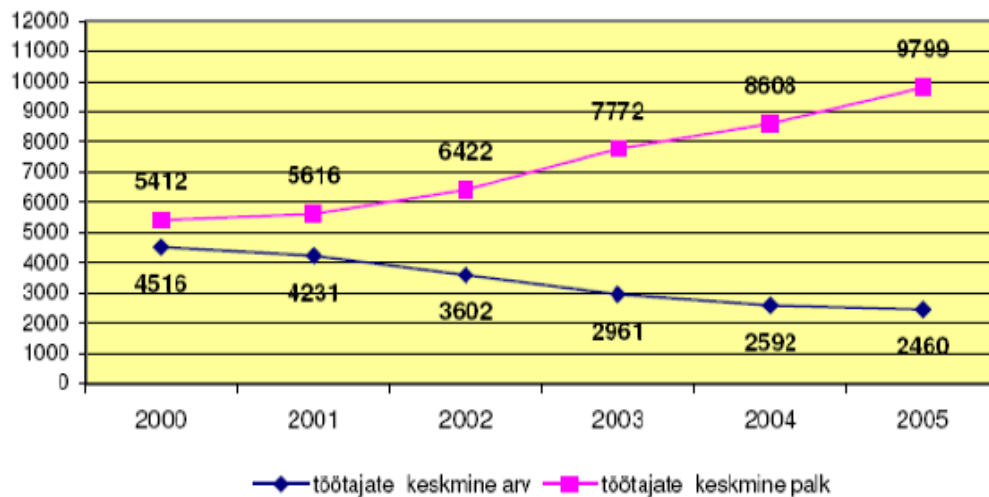
märkimisväärse tõstmise näol), mis peletaks eemale suure osa transiidivoost. Märkimisväärset osa transpordi hindades mängib mootorikütuse hind. Tulenevalt liitumisest Euroopa Liiduga on Eesti sunnitud viima mootorikütustele kehtestatud aktsiisimäärad Euroopa Liidu miinimumtasemele. Eeltoodu omakorda vähendab Eesti konkurentsieelist nn. odava tsoonina.

Viimaste aastate majanduskasv Eestis avaldab tugevat survet ka tööjõukulutuste kasvule. Käesoleval hetkel jääb keskmise palgataseme tõus Eestis siiski kogu regioonis oleva üldise palgatõusu piiresse. Tuleviku võtmeks saab autori arvates olema tootlikuse kasvatamine. Ehk teisisõnu, tööjõuressursi optimeerimine ning seeläbi olemasolevate töötasu vahendite jaotamine optimaalselt töötava kaadri vahel. Üksnes seeläbi suudab Eesti säilitada regioonis konkurentsivõime. Vastavat arenguteed on viimasel viiel aastal läinud ka Eesti Raudtee (Joonis 7), suutes seeläbi hoida veotariifid konkurentsiväimelised.

Käesoleval hetkel on potentsiaalirikkas Ida-Viru piirkonnas piisavalt vabu töökäsi. Samuti on keskmine töötasu jutuksolevas piirkonnas Eesti keskmisest madalam, mis omakorda võimaldab pakkuda kaubakäitlemist soodsamate tariifidega. Transiidiäri laienemine sinna regiooni elavdaks tugevalt sealset majandust ning vähendaks tööpuudust.



Joonis 7. Tööjõud ja tasustamine



(Allikas: Eesti Raudtee 2006)

### 3.1.5 Kaubakäitlemise tingimused Eesti sadamates

2006. aasta märtsi seisuga on Eestis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi andmetele tuginedes laevaliikluseks ametlikult avatud ja sadamaregistrisse kantud 36 sadamakoodiga sadamat. Sadamad on orgaaniliselt seotud maantee- ja raudteeühenduste olemasolu ja kvaliteediga. Samas on tõsiasi, et mõningate sadamate puhul on need ühendused puudulikud.

Eesti sadamad, eriti AS Tallinna Sadamale kuuluvad sadamad, on seni rahvusvahelises konkurentsisis hästi arenenud. Samuti on kiirelt arenemas mitmed erasadamad (näiteks Sillamäe). Eesti eeliseks on sadamate rohkus ning tõsiasi, et Tallinna sadam on ainuke riiklik kaubasadam. Suurt potentsiaali ning arvukaid tulevikuvisioone omavad Paldiski Põhjasadam ning Sillamäe Sadam.

Kaupade turumaht suurenes 2005. aastal võrreldes 2004. aastaga Balti Mere transiidiruumi sadamates 27,6 miljonit tonni ehk 9% (Vare 2006). Eesti sadamad on regioonis tugeval positsioonil ning omavad võrrelduna teiste regiooni riikide sadamatega mitmeid eeliseid (Joonis 8).

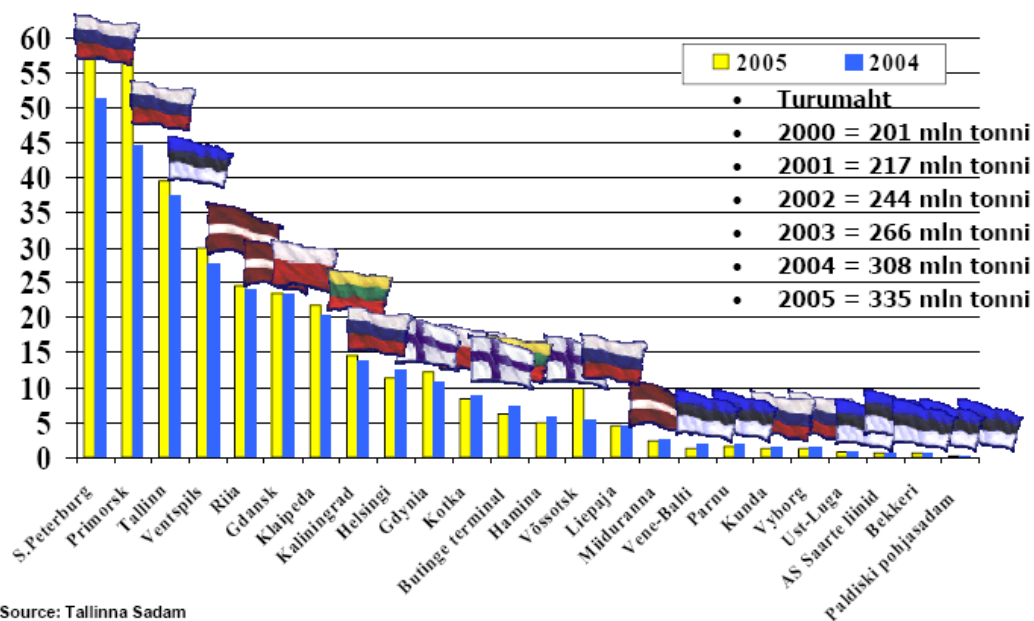
Leedu arengut transiidisektoris pärssib sadamate vähesus ehk Leedu omab vaid ühte tõsiseltvõetavat sadamat – Klaipeda.

Läti Ventspils sadam omab hetkel suurimat konkurentsivõimet Eestile Balti Mere transiidiruumis. Riia sadam omab ebakindlat baasi edasisteks arenguteks, tingituna võitlustest omandisuhete ning arenguvisionide osas. Liepaja sadama miinuseks on väiksus.

Soome sadamad omavad juba tugevat turupositsiooni ning siin peame eelkõige ära kasutama heaoluühiskonnale omaseid sadamatöölise streike ning nendest tulenevaid soodsaid hetki Eesti jaoks.

Venemaa sadamad on üle saamas segadustest eraomanike ja riigi vahel. Seetõttu kujutavad endast suurimat ohtu Eesti jaoks, eriti Ust-Luuga.

Joonis 8. Kaubakäive Balti Mere transiidiruumi sadamates 2005-2004



Source: Tallinna Sadam

(Allikas: Tallinna Sadam 2006)

### 3.1.6 Kaubakäitlemise tingimused raudteel

Kiiresti kasvanud rahvusvahelised transiitveod on tõstnud koormust raudteel liinidel Tallinn-Narva ning Tallinn-Tartu-Petseri ning üheks probleemiks on kujunenud raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime piiratus piirijaamades. See on tingitud Narva jaama madalast läbilaskevõimest, samuti piirijaama puudumisest Kagu-Eestis, mille tõttu kaubarongide tehniline kontroll toimub Venemaa piirijaamas Petseris. Transiitrongide pikkused mõjuvad pärssivalt läbilaskevõimele lõikudel, kus puudub kahe rajaline tee (Tapa-Narva ja Tapa-Tartu-Petseri) või ei ole piisavalt kohtumisvõimalusi.

Eestit läbiva raudteetransiidi jaoks on esmatähtis Koidula piirijaama valmimine. Vastavasisulised läbirääkimised Eesti Raudtee ja piirijaama arendust juhtiva Riigi

Kinnisvara AS vahel jõudsid lepingu sõlmimiseni 2005. aasta juuli kuus. Koidulasse on kavandatud Eesti-Vene piiri lähedale raudtee-piirijaama rajamist, mille kogumaksumuseks kujuneb hinnanguliselt ligi 46 miljonit eurot. Projekti kohaselt rajatakse Koidulasse Valga-Petseri raudteelõigule uus peatee ning depood, sillad, jaamahoone ja tolliformaalsusteks vajalikud ehitised. Jaama projekteerimistööd said valmis juba eelmises projekti etapis, positiivse tagasiside korral Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist alustatakse koheselt ehitustööde ettevalmistamisega, eesmärgiga alustada jaama ehitust hiljemalt 2007. aastal. Koidula piirijaam võtaks üle hetkel piirijaamadena toimivate Orava ja Tartu jaama funktsioonid, mistõttu väheneks märkimisväärselt rongide seisuaeg Tartu linnas. Hetkel võetakse Eesti Raudtee poolt teostatava arvestuse kohaselt Petseri jaama kaudu Eestisse vastu keskmiselt 12-14 rongi ööpäevas. Eestile on Koidula piirijaama rajamine üks olulisemaid transpordi- ja regionaalpoliitilisi ülesandeid, sest piirijaam mõjutaks positiivselt Lõuna-Eestit ja eriti Tartu linna, ettevalmistusi Eesti liitumiseks Schengeni ruumiga ning Eesti transiidisektorit tervikuna.

### 3.2 Eesti geograafiline ja poliitiline asukoht

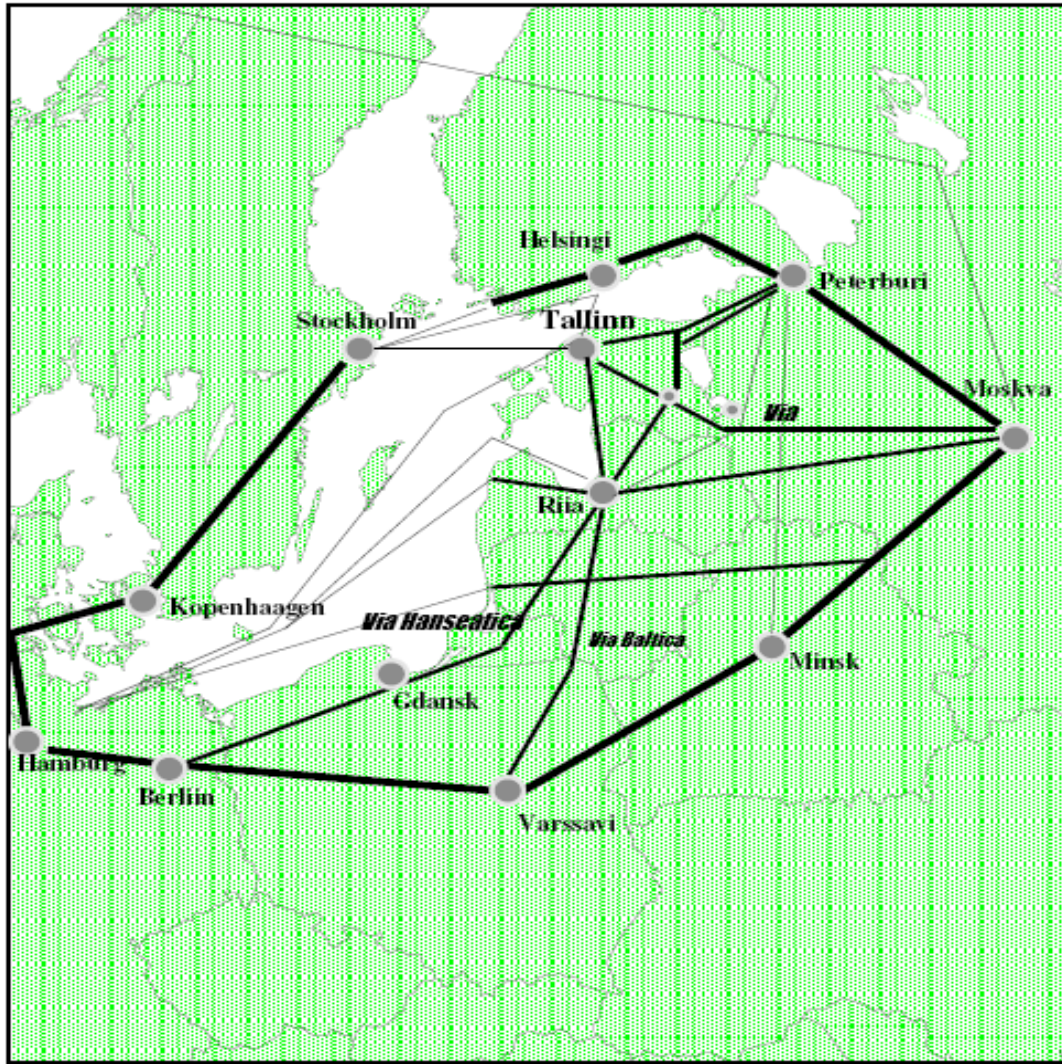
Pärast Eesti liitumist Euroopa Liiduga on transiidi osatähtsus majanduses kasvanud, lühim tee Venemaalt Lääne-Euroopasse ja Ameerikasse kulgeb läbi Balti riikide. Tallinna sadamatest on Eesti - Vene piirile mööda raudteed vaid 210 km, Moskvasse 1100 km. Raudtee koos sadamatega moodustab ühtse koridori kaubavedudeks läbi Eesti (Joonis 9.).

Poliitilises plaanis on transiidisektori arengule Eestis kaasa aidanud liitumine Euroopa Liiduga, kuna olles nüüdseks Euroopa Liidu liige ei saa Venemaa vaadelda üksikuid liikmesriike eraldiseisvate majandusterritooriumitena. See omakorda välistab võimaluse, et Eestile kehtestataks Venemaalt ekspordimisel ebasoodsamad e. kõrgemad tariifid teatud kaubagruppidele.

Koostöö transiidinaabri ja kaubadoonori Venemaaga areneb ettevõtjate tasandil, kuid puudub riigi tasandil. Senini ei ole alanud läbirääkimisi Vene poolega uue maantee silla rajamiseks üle Narva jõe. Eesti on inimressursi piiratuse tõttu olnud suhteliselt tagasihoidlikul positsioonil rahvusvahelises koostöös ka meie Läänemere regioonis. Põhjamaade koostöö tulemusena on tänaseks juba sissetöötatud koridor Venemaa kaupade ekspordiks ja impordiks läbi Soome Lääne-Euroopa ning USA suunal.

Eesti majandusruum on väike ja sellest tulenevalt pakuvad erinevad piiriülese koostöö võimalused meie ettevõtjatele võimalust oma tegevust laiendada ning leida uusi kasumlikke projekte. Riigi huvides on soodustada sellise koostöö levikut, seda eeskätt läbi kontaktide loomise hõlbustamise kohalike ettevõtjate ja välispartnerite vahel.

Lisaks eeltoodule on riigil võimalik suurendada kohalike ettevõtete konkurentsivõimet läbi aktiivse suhtlemise teiste riikide valitsusasutuste ja rahvusvaheliste organisatsioonidega.



Allikas: Raagmaa, 1997

Joonis 9. Rahvusvahelised transpordikoridorid Soome-Balti transiidisektoris ja selle lähialadel. Pidev joon tähistab eksisteerivaid ja konstrueerimisel olevaid kiirteid ja raudteemagistraale.

## KOKKUVÕTE

Koos Euroopa riikide majandusruumiga on arenenud ja kasvanud ka kaupade tollitransiidiga seonduv õiguslik keskkond. On igati loomulik, et olles orienteeritud vabakaubandusele liikmesriikide vahel tuleb tähelepanu pöörata ka liikmesriike e. tolliliitu hõlmavaid riike läbivatele voogudele. Eeltoodust tulenevalt on kehtestatud vastavad kõiki liikmesriike hõlmavad regulatsioonid. Tollitransiit võimaldab vedada kaupu läbi erinevate liikmesriikide teostades tolliformaalsused vaid lähte- ning sihttolliasutuses. Kauba vedaja jaoks on jutuks olev hõlbustus eelkõige oluline, kuna ta vabaneb täiendavate protseduuride teostamisest oma teekonna jooksul kõikide liikmesriikide piiriületustel. Kauba omaniku seisukohast vaadatuna on oluline, et saadeti liigub sihtkohani olles riigimaksude suhtes allutatud peatamismenetlusele.

Soome ja Baltimaad moodustavad Euroopa Liidus Venemaa ekspordi-impordiga tegeleva majandusliku territoriaalse koosluse ehk - Soome-Balti transiidikoridori. Logistilises mõttes on Soome-Balti transiidikoridor suhteliselt ühtselt funktsioneeriv süsteem, mis arenes välja juba Vene impeeriumi ajal ning täiustus Nõukogude perioodil. Alates 1992. aastast kujutab Soome-Balti transiidikoridor endast rohkem konkurentsile kui koostööle orienteeritud süsteemi.

Põhilised transiidikoridorid on regioonis ida-lääne suunalised. Eristatakse kahte põhilist koridori: Soome koridor ja Balti koridor. Soome koridorile on omane tunduvalt parem logistiline infrastruktuur, mis kindlustab veoste kiiruse, stabiilsuse, turvalisuse ja kvaliteetse kättetoimetamise (*just in time*, personali professionaalsus kliendiga suhtlemisel jm.). Samas on Soome koridori miinusteks suhteliselt kõrged tariifid ja väike läbilaskevõime.

Balti koridori eeliseks on suhteliselt madalad tariifid ja suur läbilaskevõime. Balti koridori võib jagada kolmeks: Eesti-, Läti- ja Leedu koridoriks.

Mõlema koridori jaoks on nüüdseks ühtne tollitransiidi õiguslik raamistik. Eeltoodu võis olla mõnevõrra pärssivaks teguriks enne Baltimaade ühinemist Euroopa ühtse majandusruumiga, kuna kasutades Balti transiidikoridori tuli kanda täiendavaid kulutusi eraldi iga Balti riigi tolliterritooriumi.

Transpordi infrastruktuurid on Eestis suhteliselt amortiseerunud ja investeeringute vajadus nendesse on suur. Paremas seisukorras on transiitkaubandusega seotud infrastruktuurid, eelkõige sadamad, laod, Tallinn-Narva raudtee ja ka Tallinn-Pärnu-Ikla maantee (Via Baltica osa). Transpordi infrastruktuurid võivad hetkeolukorras vastu pidada ligi 20%-le transiitveoste kasvule (ilma kapitaalsete investeeringuteta; sadamad hindavad isegi 40%-st transiitveoste kasvu vastuvõetavaks). Prognooside tegemisel tuleks läheneda süsteemile komplekselt: klient ← sadam ← raudtee ← piir ← toll ← klient.

Eesti transpordipoliitika põhiülesandeks on leida transpordiprobleemidele optimaalsed lahendid, mis tagaksid kiire majanduskasvu säästliku ühiskonna kontekstis. Euroopa Liidu transpordipoliitika näeb ette keskkonda vähem kahjustavate transpordiliikide eelisarendamist. Seoses sellega peaks Euroopa Liidu tingimustes Eestis suurenema raudteetranspordi osatähtsus, hakkama arenema kombineeritud transport. Terava konkurentsi tingimustes toimub transiitvedude areng. Transiitvedude puhul tuleb lisaks veoprotsessile pidada tähtsaks ka kaupadele lisaväärtuse andmist Eestis. Transiitvedude kiirendamiseks, teeninduskvaliteedi tõstmiseks ja keskkonnakaitseliste eesmärkide nimel tuleb soodustada eriti intermodaalsete vedude arengut, mis aitavad oluliselt kiirendada veoprotsessi ning tõsta selle kvaliteeti. Edasine transiitvoogude suurenemine läbi Eesti sõltub Venemaa arengut ja Eesti poliitilistest suhetest Venemaaga. Eesti transpordipoliitika on seadnud oma eesmärgid selliselt, et kiirendada riigi arengutempot, 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.



## VÕÕRKEELNE KOKKUVÕTE

The compilation of the current graduation thesis has been motivated by its author's wish to contribute to an analysis of data on transit passing through Estonia. The paper consists of 43 pages, including appendices, and it has been written in the Estonian language.

The recurrent keywords in the present inquiry are transit procedure, legal basis, transit volume, commodities, the current situation of the transit sector as well as its possible development, its technological conditions, and the geographical location of Estonia. The current graduation thesis seeks to give an outline of the transit sector, call attention to problems, assess the opportunities and sustainability of our country in that sector on the basis of a comparison with partner countries, and suggest possibilities for an increase in the transit volume through Estonia.

The thesis reflects the information about transit volume and commodities obtained from Estonian transportation and logistics operators or state agencies and treats it in conjunction with transit procedure and legal basis. Adding to that, the author of the current paper elaborates on the ways Estonia could gain maximum market share of the transit volume passing through the transit space of the Baltic Sea and describes the specific courses of action that ought to be followed in order to achieve that.

## VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

1. Aronsson, P. 1995 The Desire of Regions: The Production of Space in Sweden's History and Historiography. *Interregiones*, pp 4, 49-90.
2. Cooke, P. 1996 Regions in a Global Market: The Experiences of Wales and Baden-Württemberg. University of Wales, Cardiff, pp 7-16.
3. Hadjimichalis, C. 1986 Uneven development & Regionalism. London, Croom Helm.
4. Kaljurand, A. 2006. Konteinerkaupade teenindamine: Tallinna Sadama visioon, Logistika ja transiidi edendamise agentuur, Eesti transiidi konverents „Transestonia 2006“ 10.05.2006.
5. Majandus ja Kommunikatsiooniministeerium. Transpordi arengukava 2006-2013.
6. Paasi, A. 1986. The Institutionalisation of Regions: A Theoretical Framework for Understanding of the emergence of Regions and Constitution of Regional Innovation Systems. *STI Review*, 14, pp 9-32.
7. Raagmaa, G. 1997 International Transport and Development Corridors in the Eastern Shore of the Baltic Sea: Combination of International and National Interests. The NEBI Yearbook 1997 - North European and Baltic Sea Integration. Copenhagen.
8. Transiidi ja ühtse haldusdokumendiga seotud haldusmeetmete, otsuste ja juhiste KOMPENDIUM. (2001) TAXUD, 01.11.2002.
9. Tolliseadustik. (1992) EÜT. L 302, 19.10.1992.
10. Urm, A. 1996. Eesti – ida-lääne transiidikoridor.
11. Vare, R. 2006. Balti Transiidisektori arengutest, Logistika ja transiidi edendamise agentuur, Eesti transiidi konverents „Transestonia 2006“ 10.05.2006.
12. Hänninen, S. Rytönen, J. 2004. Oil transportation and terminal development in the Gulf of Finland. VTT Technical Research Centre of Finland.

## LISA 1

### Ühenduse tolliterritooriumi moodustavad liikmesriigid

- Austria,
- Belgia,
- Bulgaaria,
- Hispaania, välja arvatud Ceuta ja Melilla,
- Iirimaa,
- Itaalia, välja arvatud Livigno ja Campione d'Italia haldusüksused ja Itaaliale kuuluv osa Lugano järvest, mis jääb Ponte Tresa ja Porto Ceresio vahelisel alal rannajoone ja riigipiiri vahele,
- Kreeka,
- Luksemburg,
- Madalmaade Kuningriigi Euroopas paiknev territoorium Holand,
- Portugal,
- Prantsusmaa (sealhulgas Monaco ja ülemeredepartemangud Guadeloupe, Prantsuse Guajaana, Martinique and Réunion), välja arvatud ülemereterritooriumid ning Saint-Pierre, Miquelon ja Mayotte,
- Rootsi,
- Rumeenia,
- Soome (sealhulgas Ahvenamaa),
- Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik ja Kanalisaared ja Mani saar,
- Taani, välja arvatud Fääri saared ja Gröönimaa,
- Saksamaa, välja arvatud Heligolandi saar ja Büsingeni eksklaav.
- Eesti,
- Küpros,
- Leedu,

- Läti,
- Malta,
- Poola,
- Slovaki Vabariik,
- Sloveenia,
- Tšehhi Vabariik,
- Ungari.

Ühenduse tolliterritoorium hõlmab ka liikmesriikide ja Monaco Vürstiriigi territoriaalveed, sisemere ja õhuruumi, välja arvatud nende territooriumide territoriaalveed, sisemeri ja õhuruum, mis ei kuulu eespool määratletud ühenduse tolliterritooriumi hulka.