

EESTI SADAMATE LIIT

Reg. Nr. 80002220 Aadress: Tallinn 15051, Sadama t.25

09. märts 2009.a.

Ettepanekud Vabariigi Valitsuse otsuse eelnõu
„Eesti meneduspoliitika“ seletuskirja juurde.

Tunnustame, et ettevalmistatud seletuskirja projekt kajastab võrdlemisi täielikult Eesti merenduse olukorda. Kuid samas on seletuskirjas märgitud suunised ja tendentsid liiga üldsõnalised, mis ei võimalda keskenduda strateegilist ja ka kiireloomulist lahendamist vajavatele küsimustele.

Meie arvates peaks Valitsuse otsus ja selle seletuskiri andma Eesti merenduspoliitika ettevalmistamiseks väga konkreetse majanduspoliitilise suunitluse. Eesmärgiks on ju majanduskriisist väljumiseks ja edasiseks majandusarenguks kõige tõhusamate meetmete planeerimine ja kiire rakendamine.

Meie arvetase tuleks seletuskirjas rõhutada konkreetselt ja selgelt järgmist :

1. Eesti meretranspordi mahajäämus on teravalt märgata pärast vedelkütuse transiidi olulist vähenemist. Põhjus on peamiselt selles, et rahvusvahelised kaubaveod oma peamistes mahtudes olid kitsa vedelkütuse transiidi suunitlusega. Samas Euroopas ja Läänemere piirkonnas hoogustus tarbekaupade ja sõiduautode transiit, mille mahud on väga suured ja samas rahaline lisaväärtus võrreldes vedelkütuse transiidiga suuremad. Eesti on nendest kaubavoogudest enamjaolt kõrvale jäänud. Alternatiivsete kaubavoogude arendamiseks oli vaja riigi kaasabi ja otsuseid. Riigi ja ettevõtjate partnerlussuhted jäid aga puudulikuks. Tulemuseks kaotas Eesti meretransport (õigemini rahvusvahelised multimodaalsed kaubaveod) suurel määral oma konkurentsivõimest ja rahvusvahelistest kaubavedudest saadud tulust, sealhulgas suure osa riigi eelarvetulust.

Näiteks: 2007.a. suurenes kaubakäive Läti sadamates 4,9%, Leedu sadamates 8,3% ja Vene sadamates 12,8%. Samas Eesti sadamates vähenes see 10.1% (allikas:Turu Ülikooli Baltic Port List 2007 võrdlusena 2006).

Hädavajalik on merendusettevõtjate ja riigi koostöö edendamine tunduvalt praktilisemate meetoditega, kui senised pigem formaalsed ettevõtmised.

Eesmärgiks tuleb seada Eesti meremajanduse konkurentsivõime kiire kasv analüüsides Läänemere piirkonna kaubavoogusid ning kaardistades ja seejärel rakendades kõik vajalikud meetmed nendes kaubavoogudes osalemiseks.

2. Väga puudulik on majanduskoostöö ettevõtjate ja kohalike omavalitsuste vahel. On ju selge, et muudatused vedude struktuuris, investorite kaasamine ja tegevuse laiendamine on seotud maavalduste planeerimisega, ehitus ja kasutuslubade saamisega. Paljud Eesti Sadamate Liidu liikmed kurdavad väga ükskõikset ja ebaratsionaalset suhtumist kohalike omavalitsuste poolt. Lihtsamaidki keskkonna alaste probleemideta projekte ja taotlusi käsitletakse nii pikka aega, et projekt muutud mõtetuks.

Riigiasutused nagu ei märkaski ettevõtjate ja kohalike omavalitsuste vahelisi probleeme, kuigi viivitused ja põhjendamatud keeldumised tekitavad kahju ka riigile. Seega puudub konstruktiivne koostöö mitte ainult ettevõtjate ja kohalike võimude vahel vaid ka koostöö riigi-kohalike omavalitsuste-ettevõtjate vahel. Samas Transpordi arengukava (2007-2013) sätestab, et transpordipoliitikat teostab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koos kohalike omavalitsustega.

3. Seletuskirjas ei ole pandud rõhku peamisele. Kõikide Euroopa riikide merenduspoliitikate aluseks on meremajandus. Näiteks seletuskirja peatükk pealkirjaga Meredimensioon on ebalev ja konkreetselt määratlemata. Lähtuda tuleks sellest, et meremajandus on valdavalt teenuste eksport (laevandus, sadamad, agendid, ekspediitorid, lootsid, Veeteede Amet osutavad eksportteenust). Majandusekspertid kinnitavad, et eksporditeenuste laiendamine võimaldab majanduskriisist kiiremini ja kasulikumalt väljuda. Miks seda teada-tuntud põhimõtet ei selgitata seletuskirjas. Sellest ju lähtuvad kõik naaberriigid. Merevedude vähenemisega vähenes paljude ettevõtete ja riigiasutuste tulu, mis kujutavad riigieelarve tuludeosa (Veeteede Ameti riiklikud laevandustasud, lootsitasu, Tallinna sadama dividendid). Meil on võimalik muuhulgas ka riiklike meetmetega kiiresti suurendada meretranspordi eksporttulu, sealhulgas riigieelarve tuludeosa. Peamine Eesti merenduspoliitikas on Eesti osakaalu tõstmine rahvusvahelises kauba ja reisijate veonduses, kaupade suunamine Eesti sadamatesse kvaliteetse sadama- ja muude merendusteenustega; kaubavoogude teenindamine Eesti sadamates ja jaotuskeskustes lisaväärtuse saamise eesmärgil; kaubavoogude meritsi vedu Eesti laevadega.

Kokkuvõtvalt: aktiivne osalemine kaubavoogude jaotuses, lisaväärtuse teenimine kauba teenindamisel, riigieelarve tulude suurendamine teenuste ekspordist, kaupade merevedu Eesti laevadega ka veondustulu teenimiseks.

4. Laevanduspoliitika peamiseks eesmärgiks on Läänemere regiooni kaubavoogude teenindamisel Eesti lippu kandvate laevade osakaalu tõstmine. Kõik naaberriigid teevad seda nii, et suurendavad oma laevade osakaalu oma riigi sadamatesse suunduvate kaupade veol. Selline on aktiivne laevanduspoliitika. Tõstetakse laevandusfirmade huvi vedada kaupa oma sadamate kaudu. Nii seotakse riigi sadamapoliitika riigi laevanduspoliitikaga, mis teineteis täiendavad.

Niisuguste meetmete rakendamine vastavuses EL merenduspoliitikaga ei ole proteksionism vaid iga konkreetse riigi merenduspoliitika.

Niisugust poliitikat peaks hakkama tegema ka Eesti, seda enam, et vastavalt Läänemere Sadamate Organisatsiooni prognoosile (Baltimere baromeeter) kasvavad Läänemerel 2009.aastal veod ligikaudu 14%.

5. Seletuskirja peatükk pealkirjaga Ranniku- ja mereturism peaks olema oluliselt konkreetsem. Eesti mahajäämus on põhjendamatu, samas mahajäämus viimastel aastatel süveneb. Iga-aastased meremessid on Eestis muutunud paremaks ja on suurenenud elanikele müüdud väikelaevade arv. Kuid ühelt poolt ettevõtjate aktiivsus ja teiselt poolt riigi ja kohalike omavalitsuste passiivsus on üldist olukorda harrastusveeliikluses pigem halvendanud, sealhulgas rahvusvahelises mereturismis. 2009.a. märtsis Helsingi paadimessil märkisid mitmed Soome harrastusliidud, et olukord Eesti sadamates on viimase paari aastaga muutunud niivõrd halvaks, et mereturismi Eestisse 2009.a. suvel soomlased kuigivõrd aktuaalseks ei pea. Ka Eesti klubid kurdavad äärmist ükskõiksust riigi ja kohalike omavalitsuste poolt. Tallinna piirkonnas on enamus väikesadamaid kohalike

omavalitsuse valduses. Pea kõik need on külastussadamatena kasutud sest korrastamata on infrastruktuur, navigatsioon nendes ebamäärane ja ohtlik, teenindamine ebamäärane kuid samas planeeritavad sadamatasude hinnad ülimalt kallid.

Riik ja kohalikud omavalitsused peaksid tegema kommertssadamatele ettepanekuid teenindada harrastusveeliiklejaid. Nendel sadamatel on reeglina olemas infrastruktuur ja võimekus. Kuid harrastusveeliiklejate teenindamine on kulukas ning kulude katmiseks kõrgete sadamatasude võtmine tekitab veeliiklejates tõrkeid. Naaberriikides on küllalt praktikaid niisuguste probleemide lahendamiseks. Samas tuleks kohalikel omavalitsustel seada korda oma valduses olevad väikesadamad ja kehtestada neis mõistlikud sadamatasud, mis rahuldaksid kohalike inimeste oma vajadusi ja ka meelitaks mereturiste nendesse regioonidesse, mille pealt kohalik elanikkond saaks teenustulu. Tegemist on merendusvaldkonna regionaalpoliitikaga, mis Eestis on vägagi pealiskaudne.

EAS kaudu saadav riigitoetus väikesadamate rekonstrueerimiseks on positiivne näide, kuid see meede vajab täiendamist. Kahjuks kasutati selle meetme all olevast rahast 2008.aastal vaid 2/3. Sellel on ju põhjuseid, mida peaks analüüsima.

6. Merenduspoliitika on tihedalt seotud riigi Transpordipoliitikaga (2007-2013). Transpordipoliitika dokumendis on mitmeid meetmeid, mis on otseselt seotud meremajandusega. Kuid, transpordipoliitika ei ole korrigeeritud ega viidud vastavusse kriisisituatsiooniga. Seega kehtiv transpordipoliitika ei ole ajakohane. Tõenäoliselt tekivad ka vastuolud merenduspoliitikaga. Transpordipoliitika vajab kiiret revideerimist. Vastava töögrupi võiks moodustada Vabariigi Valitsus paralleelselt merenduspoliitika töögrupi moodustamisega.
7. Seletuskiri ei anna konkreetseid välispoliitilisi suuniseid. Samas on rahvusvaheline kaubavedu ja konkreetset meretransport välispoliitikast vägagi sõltuv. Eriti Eesti puhul, kus rahvusvahelised kaubaveod on peamiselt transiitveod. Maailma kaubandusorganisatsioonid ja suurfirmad ei hakka planeerima oma vedusid Eesti kaudu, kui me ei suuda normaliseerida suhteid Venemaaga.

Rõhutame, et riigid, kes on konkreetset määratlenud oma merenduspoliitika lähtuvad sellest, et merenduspoliitika peamine eesmärk on meremajanduse kaudu maksimaalse rahvusliku tulu saamine. Konkreetset rakendatakse meetmeid oma riigi laevanduse ja sadamapotentsiaali ärakasutamiseks.

Loomulikult rakendatakse paralleelselt vastavaid meetmeid keskkonnaohutuse tagamiseks, sotsiaalsete küsimuste lahendamiseks, vabaaja ja spordiliikumise korraldamiseks. Kuid peamine küsimus, millele tuleb keskenduda on meremajanduse tugevdamine. Selleks on Eestis piisavalt kasutamata potentsiaali. Ka käesolev seletuskiri ja edasine merenduspoliitika peaks sellele selgelt ja konstruktiivselt tähelepanu juhtima.

Lugupidamisega

Viktor Palmet
Tegevdirektor