

EESTI SADAMATE LIIT

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

Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium

Pr. Marika Priske
Kantsler

Teie: 20.07.12 nr.5-1/12-00612/004
Meie: 03.08.12 nr. 5-08/12

Hr. Tarmo Ots
Osakonnajuhataja

Laevandustasude projektist

Lugupeetud proua kantsler Maarika Priske ja
härra osakonnajuhataja Tarmo Ots.

Täname, et kaasasite Eesti Sadamate Liidu uue laevandustasude projekti arutelule. Soovime märkida, et kuigi Riiklikut Jäämurdmise Arengukava 2006-2013 ei ole suudetud seni praktiliselt rakendada, on MKM siiski näidanud heat tahet ja aktiivsust jäämurdeprobleemide leevendamiseks möödunud aastatel.

Tutvudes laevandustasude uue projektiga näeme, et MKM eesmärk on suurendada riigitulusid, et ergutada jäämurdelaevade hankeid paremal moel, kui seda on suudetud teha viimastel aastatel. Kuid seoses sellega sooviksime märkida mõningaid kahtlusi, kas tariifide tõstmisega on üldse võimalik probleemi lahendada.

- kirjutate meile saadetud kirjas, et uue laevandustasude skeemi alusel kogutava summaga loodate lahendada juba aastaid ülevalolevat jäämurdmise probleemi. Kuid on ju teada, et riiklikest laevandustasudest laekuvat raha ei ole võimalik ette planeerida sihtotstarbelisteks kuludeks. Vastavalt riigieelarve põhimõtetele ja näiteks ka Meresõiduohutuse seaduse §50.3 „Tuletornitasu ja navigatsioonitasu laekuvad riigieelarvesse“ ja eelarvetulu kasutamise otsustab Riigikogu. Isegi Riigikogus heaks kiidetud riiklikud arengukavad ei ole seni olnud aluseks eelarverahade eraldamiseks;
- ametliku kehtiva Riikliku Jäämurdmise Arengukava 2006-2013 edasine käekäik on väga ebaselge. Puudub teave, milliste konkreetsete tegevuste kaudu kavatseb riik talvenavigatsiooni korraldamist rahastada. Antud juhul nähakse ette riiklike laevandustasude erakordselt suurt ja kiiret kasvu ilma, et selle taga oleks konkreetne tegevuskava, sealhulgas finantseerimisskeem;
- lähtudes meie eelmisest tähelepanekust sooviksime meelde tuletada, et 2003. aastal valmistati ette väga olulised muudatused riiklikes laevandustasudes. Need jõustusid 1. jaanuarist 2004. Muudetud tasudesüsteemiga kehtestati jäämurdetasu asemele navigatsioonitasu. Viimasega suurendati oluliselt ka tariife kõikidele laevagruppidele, mõningal juhul isegi kuni 60 %. Taotleti riigitulu juurdekasvu 50 miljoni krooni võrra. Vastavas seletuskirjas selgitati, et tariifitõus on vajalik talvenavigatsiooni paremaks korraldamiseks. Paralleelselt valmistati ette ka Riiklik Jäämurde lühikontseptsioon 2003- 2004 ja seejärel Riiklik Jäämurdmise Arengukava 2006-2013. Viimases kirjeldati jäämurdjate soetamise rahastamise skeemi. Kuid tõenäoliselt nõustute, et kuigi ettevõtjatele selgitati, et tariifitõusust laekuv raha suunatakse

jäämurdjate hankeks, seda tegelikult ei tehtud, igal juhul mitte riikliku arengukava raames. Seega praktika näitab, et ainuüksi riiklike tariifide tõstmisega ei saavutata soovitud tulemust;

- sooviksime lühidalt meelde tuletada ka seda, et suur riiklike laevandustasude kasv toimus 1995.aastal. Riiklike laevandustasude tõstmisega sooviti saada tulu 100 miljonit krooni aastas, mis kataks Veeteede Ameti tegevusega seotud kulud. Tulemus saavutati juba järgmisel aastal, kuid kasulik on siinjuures märkida, et järgnevatel aastatel kasvas riigitulu samade tariifidega ligikaudu 150 miljoni kroonini. Tõusu põhjustas laevade käibe suurenemine, mitte tariifide edasine tõstmine. Seega tasuks nüüdki kindlasti arvestada, et taotletavat sissetulekut võimaldab mitte tariifimäärade oluline tõstmine vaid laevade käibe suurenemine ning tegevusi tuleks arendada ja riiklikult toetada pigem selles suunas. Kui 2004. aastal suurendati oluliselt riiklikke laevandustasusid, siis riigieelarve tulu suurenemine oli tunda vaid aastani 2007. Seejärel vähenes Teilegi teadaolevalt järsult kaubakäive Eesti sadamatesse ja loomulikult ka laevade käive. Oluliselt vähenes riigitulu laevandustasudest ja ka vastavate riigiettevõtete tulu. Arvame, et öeldu põhjal nõustute väitega, et laevandustasudest riigile laekuva summa tagab pigem ettevõtluse kasv (antud juhul laevade käive), mitte aga tariifimäärade suurendamine;
- planeeritavate laevandustasude kehtestamisega kasvavad laevadelt võetavad tasud sõltuvalt laevade suuruselt 2,2 kuni 7 korda. Vastav arvutus on näidatud **lisa 1 tabelis 1**. Enamus laevu, mis on seotud Eesti sadamate kaubagruppidega soodustusi ei saa, seega niisuguseks kujunekski enamus juhtudel tariifitõus. Tõus on kahtlemata pretsedenditu. Forseeeritud riiklike laevandustasude, 1 jaanuarist 2013 ka lootsitasu ja hiljutise raudtee infrastruktuuri tasude kiire kasvu tulemuseks võib arvata laevade käibe vähenemist naaberriikide sadamate kasuks. Väidate oma kirjas arvutusi lisamata, et „kogu transpordiahela maksumust vaadates märkimisväärset hinnatõusu ei tule“. Sadamate Liit ei ole käesoleval juhul käsitletud kogu transpordiahela maksumust kauba lähtekohast sihtkohani. Niisugust arvutust suudavad teha vaid logistikaettevõtted. Kuid analüütikud on välja arvanud, et arvestades riiklikke laevandustasusid, lootsitasusid ja sadamaettevõtjate sadamatasusid kujuneks seoses riiklike laevandustasude kasvuga Eesti merendussektoris laevadelt võetavate tasude summaarne kasv ligikaudu 15 -30 -80 %. Arvutused on toodud **lisa 1 tabelis 2**. See on väga suur juurdekasv, mis kahtlemata suurendab oluliselt ka Teie poolt mainitud kogu transpordiahela maksumust, kuigi väidate vastupidist. Käesoleva kirja **lisa 2** on toodud arvutused, milles võrreldakse meretranspordi sektori tasumäärasid konkureerivates sadamates. Tulemuseks võib väheneda laevade käive Eesti sadamatesse ja seega väheneda mitte ainult sadamaettevõtjate tulu vaid ka riiklikest laevandustasudest laekuv riigieelarve tulu.
- **Lisas 3** on toodud mõnede Eesti sadamate täpsustavad seisukohad, mis väärivad kindlasti arvestamist, kuna need omavad nii üldist- kui ka regionaalmajanduslikku tähtsust.

Jääme lootma, et käesolevas kirjas ja kirja lisades toodud tähelepanekud sisaldavad Teie jaoks tõsist signaali. Kindlasti soovime täpsustada oma seisukohti järgnevatel kohtumistel.

Austusega

Viktor Palmet
Tegevdirektor

LISA 1

Tabel 1. Laevandustasude võrdlus (allikas. Sadamate Liit)

GT vahemik	Seni kehtivad laevandustasud			Kavandata	Vahe
	Tuletornitasu euro	Nav. tasu euro	Summa	Uus. 0,48 GT euro	Suurenemine, kordades
1501-2000	205	125	330	720,48-960	2,2 – 2,9
2001-3000	245	170	415	960,48-1440	2,3 - 3,5
7501-10000	570	540	1110	3600,48-4800	3,2 – 4,3
15001-18000	1060	990	2050	7200,48-8640	3,5 – 4,2
30001-40000	2045	1500	3545	14400,48-19200	4,1 – 5,4
40001-60000	2455	1790	4245	19200,48-25000 28800	4,5 – 5,9 6,6

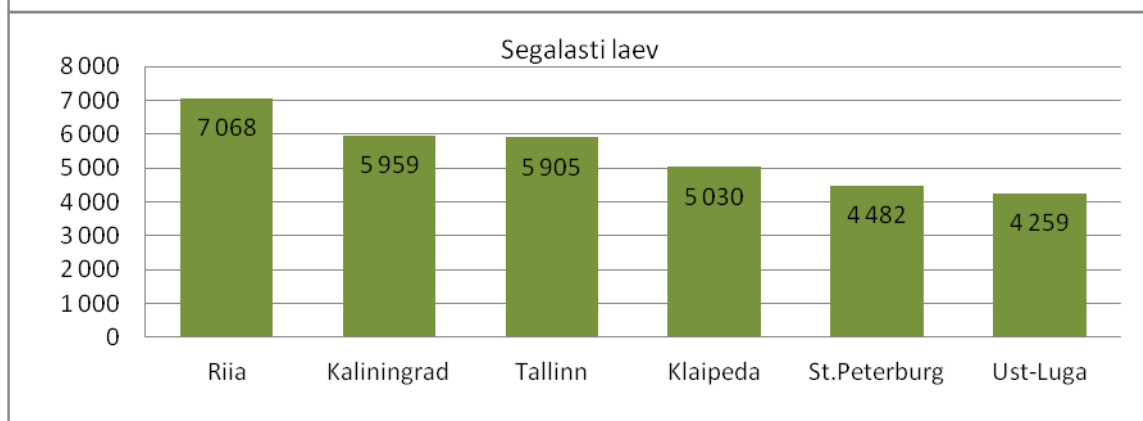
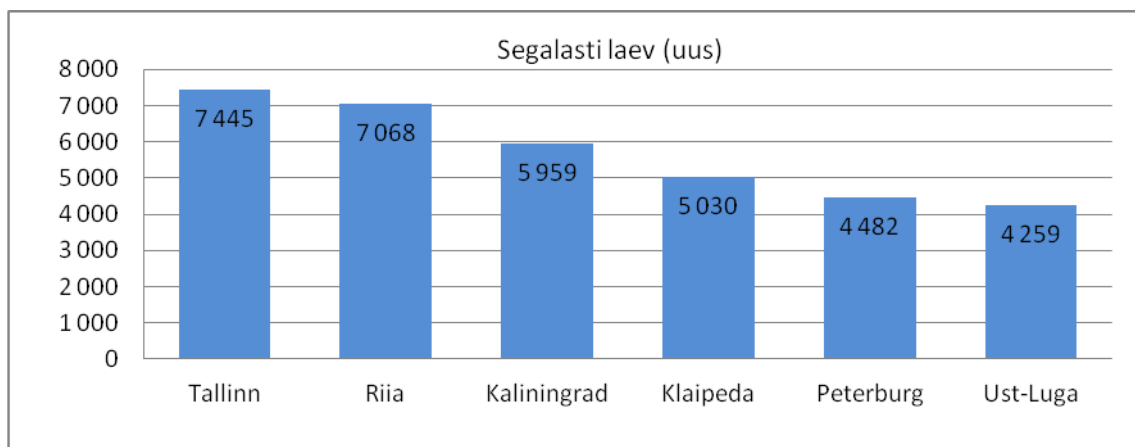
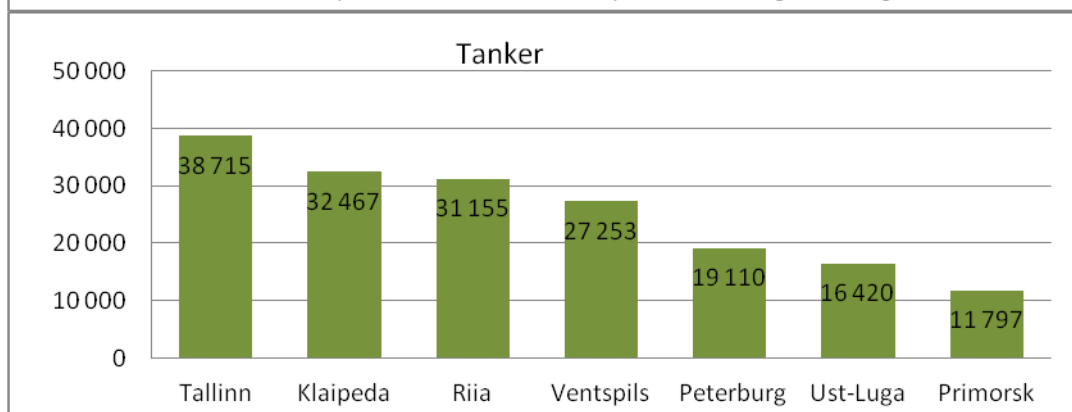
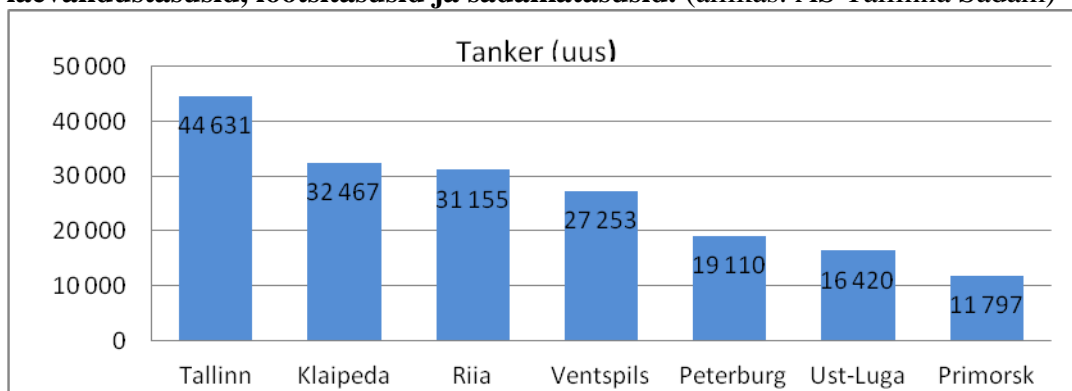
Märkus. Tabeli viimases reas on arvestatud, et tasumäär ei tõuse üle 25000 euro kuivlasti kaubalaevadele. Tankeritele kuni 90000 euroni.

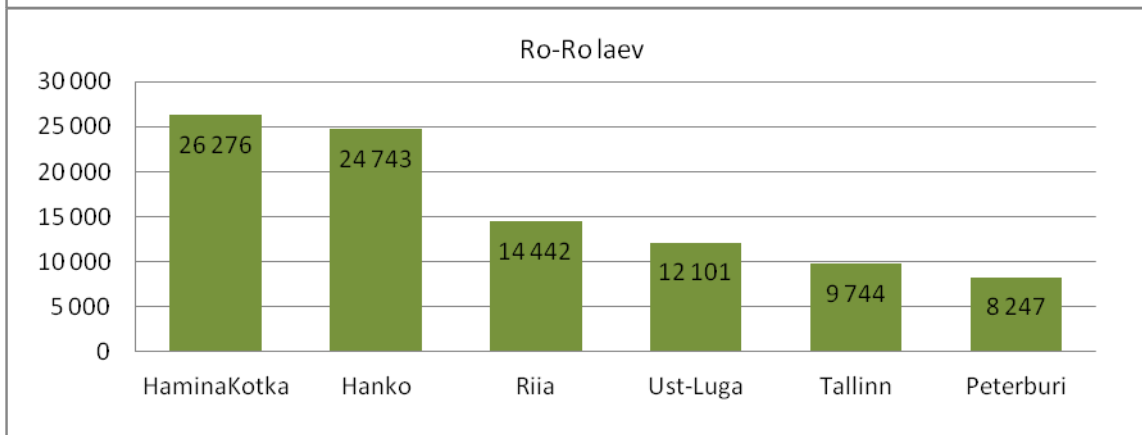
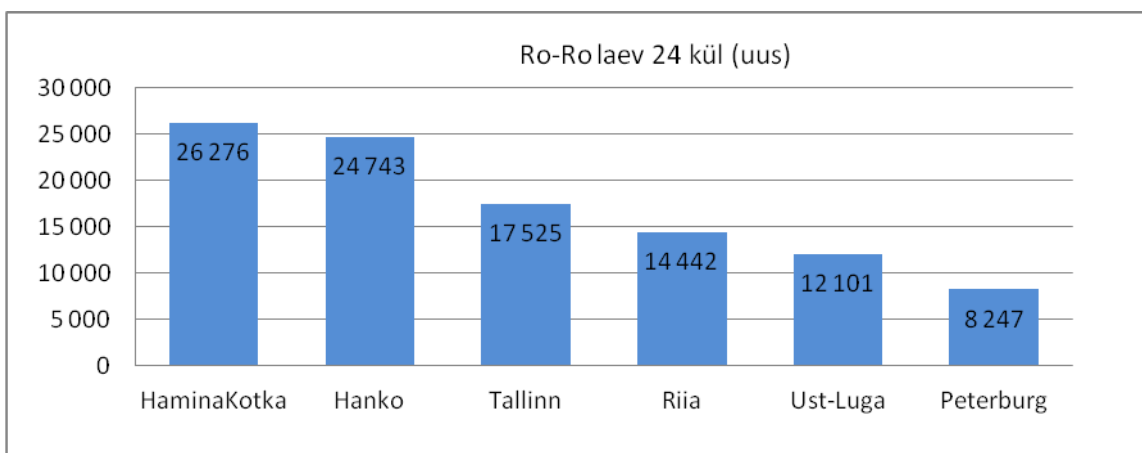
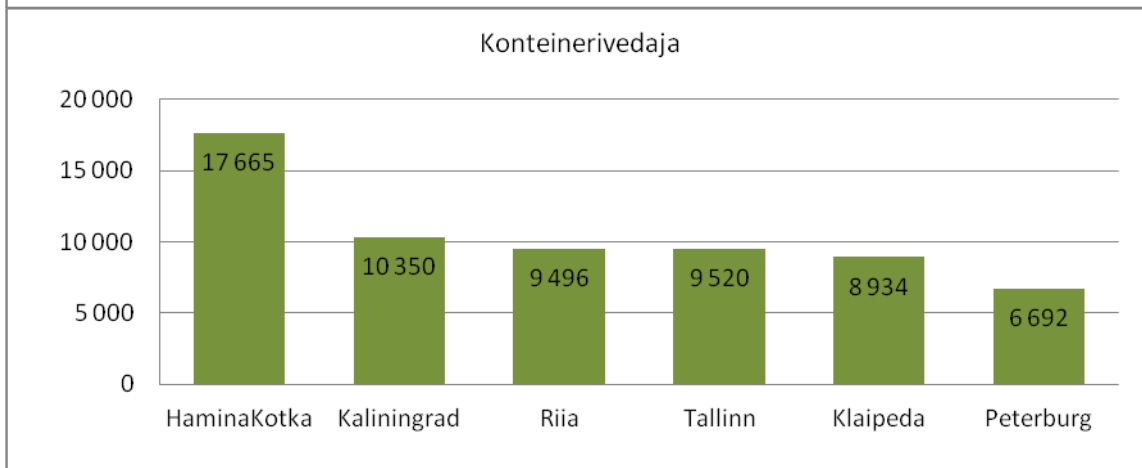
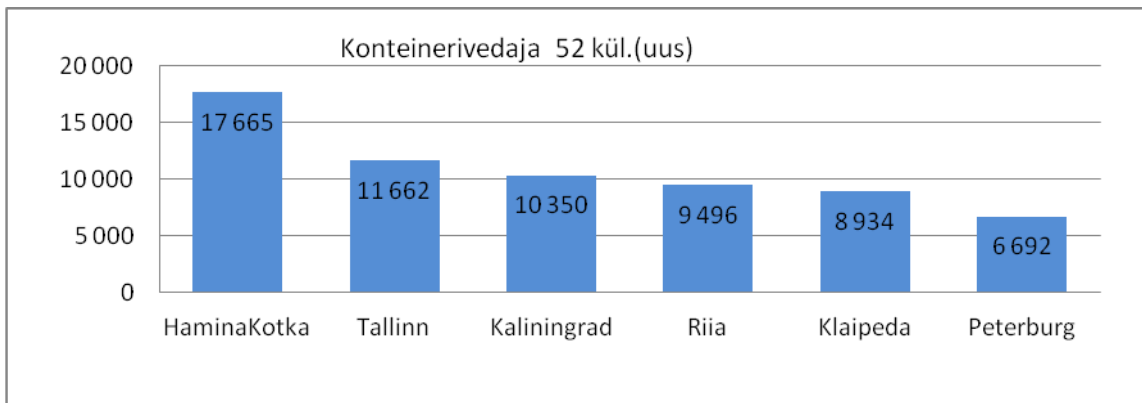
Tabel 2. Laevandustasude kasvu mõju laevatüüpide lõikes, arvestades summeeritud laevandustasusid, lootsitasusid ja sadamatasusid
(allikas. AS Tallinna Sadam)

Tabelis toodud arvutused puudutavad AS Tallinna Sadam sadamaid külastavaid laevu. Teiste Eesti kaubasadamate puhul on arvutustulemused ligikaudu sarnased, sealhulgas ka väiksema GT-ga (kuni 7500) laevade puhul on tõus 15 – 22 %.

Laevatüüp	GT	Tallinna Sadam		%
		uus	vana	
Tanker	GT 24000	44 631	38 715	15%
Puistlastilaev	GT 17630	24 241	19 009	28%
Segalasti laev	GT 4876	7 445	5 905	26%
Konteineri liinilaev	GT 11652	11 662	9 520	22%
Ro-Ro laev	GT 24688	17 525	9 744	80%
Reisilaev	GT 40975	16 333	16 223	1%
Kruisilaev 1 kül.	GT 52926	51 636	34 056	52%
Kruisilaev 4 kül.	GT 52926	35 904	22 571	59%

LISA 2 Võrdlus konkureerivate sadamatega, arvestades summeritud riiklikke laevandustasusid, lootsitasusid ja sadamatasusid. (allikas. AS Tallinna Sadam)





LISA 3

Regionaalsadamate: Kunda, Pärnu, Bekkeri, Roomassaare, Lehtma kogemus näitab, et eelkõige Eesti regionaalmaajandust teenindavate kaubalaevade keskmised suurused jäävad vahemikku GT 2000 – 6000. Kusjuures, regionaalkaupade vedudel ei ole liinilaevandus üldjuhul rakendatav. Tramp-laevade külastuste järsk kallinemine kindlasti annab tagasilöögi Eesti regionaalsadamatele. Tagasilöök on prognoositav nii kaubamahtude osas kui ka investeeringutes. Transiitvedusid ja samas ka kohalikke kaupu teenindavad sadamad, näiteks Sillamäe sadam, teenindavad oluliselt suuremaid kaubalaevu ja kaubamahtusid, kusjuures teenuse hea kvaliteedi tagamiseks on vajalikud kaasaegsed investeeringud.

AS SILLAMÄE SADAM

Sillamäe sadama uutesse arendusprojektidesse on viimastel aastatel ja ka praegusel hetkel investeeritud väga suuri summasid. Investorid on pidanud Eesti kiiresti arenevat transpordisektorit turvaliseks investeerimiskohaks. Planeeritav ebamõistlikult järsk laevandustasude kasv, 1 jaanuarist 2013 ettenähtud lootsitasude kasv ja hiljutine raudteinfrastruktuuri tasude kasv halvendab kaubaveo konkurentsivõimet naaberriikide sadamate kasuks. Loomulikult kahjustab see investorite õigustatud ootusi.

Näiteks, Sillamäe sadamat regulaarselt külastava laeva Kwintebank (GT 6378) kehtivate tuletornitasu ja navigatsioonitasu summa on kokku 790 eurot. Uue laevandustasu suurus oleks 3061,44 eurot. Arvestades soodustusi on vastavad numbrid 450 ja 2449,152. Niisugune 5 kordne tõus puudutab kõiki sarnaseid laevu.

KUNDA SADAM

Veeteetasude kallinemise suurusjärkude arvutamiseks konkreetselt Kunda sadams lähtuti juba töödeldud laevatonnaazist ehk kõikide laevade GT kokku 2011.a jooksul ning sama ka tänava esimesel poolaastal.

	2011 aasta EUR	2012 (6 kuud) EUR
Kehtiva tuletorni- ja navigatsioonitasu järgi	278755	115245
Planeeritava veeteetasu järgi oleks	854292	361233
Muutus oleks %	206%	213%

Võime ennustada, et teatud tagasilöögid kohaliku tööstuse väliskaubanduse logistikas võivad tulla kindlasti. Kunda sadama jaoks võib see omakorda tähendada kavandatud arenguprojektide külmutamist või ärajäämist. 2012.aastal on omanikud otsustanud asuda uue, kaubakai nr.5 projekteerimise juurde just tänu 2011.a saavutatud headele töötulemustele. Ehitusprojekti valmimise tähtaeg on k.a. september, millele peaks järgnema omanike otsus investeeringute osas.

AS PÄRNU SADAM

Pärnu sadamat külastavad laevad on keskmiselt 3800 GT. Väga palju on ka selliseid laevu mille GT on 5000-6000. Nendest 75-80% on nn. „mugavuslippe“ kandvad laevad.

Korduvkülastusi on aasta jooksul ühel laeval olnud 18. Tavaliselt külastab üks laev aastas Pärnu sadamat 3-8 korda. Vaid ühel laeval on olnud korduvkülastusi aasta jooksul 18. Seega tariifisoodustusi laevandusfirmad ei saa. Laevandustasude järsk tõus mõjutaks otseselt peaaegu kõiki laevu. Lähimad konkurendid on Läti sadamad, sest samad firmad, kes ostavad toorainet Pärnu sadamas, on esintatud ka Läti sadamates. Kui tooraineliikumise koguahel (metsast või turbarabast tehase väravani) on Lätist odavam, võetakse kaup sealt.

Pärnu on regionaalne sadam, andes tööd Lõuna- ja Edela-Eesti elanikkonnale. Kui kohalik eksport väheneb on ka regioonis vähem tööd ja see on juba väga halb.

AS SAARTE LIINID

AS Saarte Liinid ei saa aktsepteerida riiklikke laevandustasusid suurendavaid ettepanekuid järgnevatel põhjustel:

Tegemist on regionaalset majandust toetavate sadamaga. Kusjuures transpordihind on oluline mõjutegur, sest kaup on suhteliselt odav ja sama kaupa pakuvad mitmed sadamad, muuhulgas Lätis ja Leedus. Laevu agenteerivad firmad kinnitavad, et praegused riiklikud tasud on nende riikidega ligikaudu samal tasemel.

Ettevõttele kuuluvaid suuremaid sadamaid Lääne-Eestis külastas 2011.aastal kokku 255 kaubalaeva, millega veeti 736 998 tonni kaupa. Konkreetselt: Roomassaare sadamas 117 kaubalaeva, Virtsu sadamas 103 kaubalaeva, Heltermaa sadamas 20 kaubalaeva, Rohuküla sadamas 13 kaubalaeva, Kuivastu sadamas 2 kaubalaeva.

Antud küsimuses tuleks arvestada, et AS Saarte Liinid sadamad ei ole kunagi saanud riikliku jäämurdeteenust. Ettevõtte on pidanud ise tegema olulisi investeeringuid töstmaks jäämurdmisvõimekust. Näiteks Roomassaare sadamasse sisenevatele laevadele telliti mitmeotstarbeline töölaev, mis suudab sadamalähise veela laevatatavana hoida. Teistesegi nimetatud sadamatesse tellitakse talvenavigatsiooni tagamiseks eraldi tasulist jäämurdeteenust.

AS MIIDURANNA SADAM (Viimsis)

Sadam teenindab projektikaupu ja on seega väga hinnatundlik. Kuigi sadamas ei ole kindlalt garanteeritud püsikaupu, on sadam siiski küllalt edukas nii vedelkütuse kui ka kuivlasti kaupade teenindamisel. Sadama ja partnerite peamiseks eeliseks on teatud projektikaupade kõrge teenindustase ja mõistlik hinnakujundus. Loomulikult sõltub tarneahela hind mitte ainult sadama ja partnerterminaali AS Milstrand oma tariifitasemest vaid ka muuhulgas riiklikest tasudest. Laevad ei ole liinilaevad ja enamus ka mitte EL lippu kandvad laevad.

Kuivlastilaevadel (GT ligikaudu 2000) toimuks laevandustasude suurenemine 2,9 korda.

Väiksematel tankeritel (GT 10 000) 4,3 korda.

Suurematel tankeritel (GT 18 000) 4,2 korda.

Seega laevandustasud kasvaks keskmiselt 380%. Niisugune ülikõrge riikliku tariifikasvu taotlus on mõistetamatu.

LEHTMA SADAM (Hiiumaal)

Sadama kaubakäive on võrreldes Eesti keskmiste sadamatega tagasihoidlik, kuid regiooni majandusele olulise tähtsusega, kuid siiski külastab sadamat aastas 40 – 55 kaubalaeva (GT 1000-3000) ja kabad on: puit, hakkepuit, turvas ja ka killustikku. Kauba ostu-müügitehingud on ülimalt hinnatundlikud transpordihinna suhtes. Arvestades kohalike ettevõtjate häid ekspordiväljavaateid investeeritakse 2013. aastal sadamatehnikasse, sest teenuse kvaliteedi tõstmiseks vajatakse uut laadurit ja laevaliikluse ohutuse tagamiseks uut süvendusseadet. Riigi laevandustasude suurenemine 3 korda ja ka lootsitasu suurenemine toovad regionaalmajandusele kindlasti kahju.