

Tallinna Ülikooli Eesti Tuleviku-uuringute Instituut, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon, Eesti Logistikaklaster

# Eesti transpordi- ja logistikasektori arengustsenaariumid aastani 2030

Tööversioon:  
ELEA konverentsi osalejatele

15. detsember 2014



# Sisukord

Sissejuhatuseks _____	3
Stsenaarium 1: Helesinine <i>hub</i> _____	4
Stsenaarium 2: Ettevaatliku mehe stsenaarium _____	7
Stsenaarium 3: Põhjala siiditee _____	9
Stsenaarium 4: Elu logistilises tupikus _____	12

# Sissejuhatuseks

Käesolevad stsenaariumide tekstid on diskussiooniobjektiks Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA) konverentsil 15. detsembril 2014.

Stsenaariumide koostamise peamiseks eesmärgiks on ekspedeerimis- ja logistikateenuseid osutavate ettevõtete ja nende sidusettevõtete strateegilise suutlikkuse tõstmine õigete ja õigeaegsete otsuste tegemiseks üha keerukamaks muutuv as- ja geopoliitilises keskkonnas. Sektori arengualternatiivide konstrueerimine annab võimaluse mõelda võimalike erinevate tulevikusituatsioonide ning neid mõjutavate tegurite peale kuni aastani 2030.

Töös on kasutatud alternatiivsete stsenaariumide koostamise ja analüüsi meetodikat, kus kesksel kohal on trendianalüüs, vastastikuste mõjude analüüs ja eksperthinnangute kasutamine. Toetutud on nii olemasolevatele rahvusvahelistele prognoosidele ja analüütilistele töödele kui sektorite töötajate ja eriala teadlaste eksperthinnangutele.

Antud töös vaadatakse nelja võimalikku tulevikusituatsiooni. Konverentsil teevad lühiülevaate stsenaariumidest järgmised ELEA esindajad:

1. Stsenaarium: „Helesinine *hub*“ – Karli Lambot
2. Stsenaarium: „Ettevaatliku mehe stsenaarium“ – Alvar Tõruke
3. Stsenaarium: „Põhjala siiditee“ – Jaanus Paas
4. Stsenaarium: „Elu logistilises tupikus“ – Janek Saareoks

Stsenaariumide lõppversioonid, mis arvestavad ka konverentsil laekunud ideid, on kavas publitseerida 2015. aasta algul.

# Stsenaarium 1: Helesinine *hub*

## 1 Stsenaariumi eeldused

Majandussuhtlus ja kaubaveod kasvavad nii ida-lääne kui põhja-lõuna suunal ning Rail Balticu projekt realiseeritakse venimiseta. Stsenaarium on tõenäolisem kõrgema majanduskasvu puhul.

## 2 Riigi strateegia rahvusvahelise tähtsusega transpordialaste investeeringute osas

Prioriteetsed on investeeringud Rail Balticusse. Suurematest investeeringutest Via Balticasse, kui paralleelsesse ja konkureerivasse põhja-lõunasuunalisse ühendusse, hoidutakse. Seda ka juhul, kui eelarveseis investeerimist võimaldaks. Samuti aktualiseeruvad investeeringud ida-läänesuunalistesse ühendustesse ja Vene piiriga seotud objektidesse (sh Narva sild); suuremate investeeringutega püütakse viivitada ajani, kuni suhted Venemaaga on muutunud usaldusväärsemateks. Suuremaid investeeringuid tehakse ka Muuga sadamasse ja tema lähikonnas asuvasse taristus- ja Sillamäe sadama raudteeühendustesse.

## 3 Võtmeküsimused Eesti suhtluses Läti, Leedu ja teiste välisriikidega

Põhja-lõuna suuna osas on keskse tähtsusega läbirääkimised Balti riikide ja Ida-Euroopa riikide vahel, et tagada raudtee ühenduse sujuv tehniline toimimine (eriti just veoagade osas). Samuti on olulised kõigi Rail Balticu projektis osalevate riikide ja Soome ühispingutused, et ühelt poolt arendada koostööd uuest trassist lõuna ja lääne poole jäävate partneritega (Lõuna-Euroopast kuni Ukraina ja Türgini), aitamaks kaasa veotellimuste saamiseks Rail Balticule, ning teisalt Norraga Arktika mereteed pidi liikuva kaubavoo saamiseks Balti riike läbivatele trassidele.

Ida-läänesuunaliste vedude osas on kesksel kohal läbirääkimised Venemaaga Eestit läbivate transiitveduste teostamise tingimuste üle. Väga tähtis on koostöö Läti, Leedu ja Soomega, et Venemaa ei saaks piiririike transiitvedude küsimuses üksteise vastu välja mängida. Võimalik on Eesti, Läti ja Leedu ühine poliitika presenteerimaks end ühise – ida ja läant, põhja ja lõunat ühendava – logistilise piirkonnana. Võimalik, et enne 2030. aastat jõuavad Eesti ja Soome ka ühisele veendumusele Helsingi-Tallinn tunneli rajamise otstarbekuses ja alustavad sisulisi läbirääkimisi sellele projektile partnerite ja finantseerijate leidmiseks.

## 4 Riigi tegutsemine sektori majanduskeskkonna parandamisel/halvendamisel

Kõrgest majanduskasvust tulenevalt ei pruugi riigieelarve olukord nõuda täiendava tuluallika tekitamist rahvusvahelise transpordiga seotud ettevõtluse maksustamisest, kuid kui sektoril läheb hästi, ei saa sellise taotluse teket ka välistada. Kõrgendatud sadamatasud, teemaksud jms võivad alandada Eesti transiidialast konkurentsivõimet tervikuna, kuid eelkõige ida-läänesuunaliste vedude osas võistluses Läti ja Leeduga. Ohu arvestamine ja vältimine sõltub seetõttu tugevalt valitsuse suhtumisest Venemaaga seotud transiidi teenindamisse.

Põhja-lõunasuunaliste vedude osas on tõenäoline tariifide harmoniseerimine Balti riikide vahel. Tariifide harmoniseerimine läheb kergemini raudteel ning raskemini maanteetranspordis.

## 5 Riiklik innovatsioonipoliitika ja selle mõju sektorile

Tehnoloogilise innovatsiooni toetamine aitaks tõsta tugevas rahvusvahelises võistluses tegutseva sektori konkurentsivõimet, seda just uutel turgudel. Väga tõenäoline on IT rakenduste kasutuselevõtu jätkuv riiklik toetamine. Võimalikuks võib osutuda laiaulatuslikum ning sektori spetsiifikat arvestav toetuspoliitika. Riigi poolne toetus võib olla suunatud näiteks multimodaalsete ja intermodaalsete lahenduste arendamisele; see on tõenäolisem juhul, kui rahvusvaheline transport ja logistika loetakse Eestis prioriteetsete majandusvaldkondade hulka kuuluvaks (nn nutika spetsialiseerumise valdkonnaks).

## 6 Põhilised arenguprobleemid ja kitsaskohad

Vedude mahu tõusul võivad ajutiselt tekkida mõningad füüsilise infrastruktuuri kitsaskohad (Tallinna Vanasadama väljasõit, Tapa ja Tartu vaheline raudteelõik, Narva piir), kuid tõenäoliselt ei kujune nende kitsaskohtade likvideerimine suureks probleemiks. Kriitiliseks momendiks on Vuosaari ja Muuga vahelise raudteepraami käivitamise aeg (sõltub raudteele sobiva suuremahulise potentsiaalse kaubavoo tekkest).

Laiemas plaanis vaadatuna saab otsustavaks, kas suudetakse kasutada tekkivat mastaabiefekti selleks, et siirduda kauba läbivedamise funktsioonide täitmiselt keerukamatele funktsioonidele (jaotuskeskused, lisandväärtuse andmine jne) ning aidata kaasa põhja-lõuna- ja ida-läänesuunaliste kaubavoogude omavahelisele integreerumisele.

## 7 Mõju erinevatele tegevusvaldkondadele sektoris

**Kaubavedu raudteel.** Raudteetranspordi mahud kasvavad hoogsalt. Tallinna Sadamast on saanud *hub*, mis teenindab nii ida-lääne- kui põhja-lõunasuunalisi raudteevedusid. Põhja-lõunasuunaliste vedude mahu kasv algab varem kui teiste stsenaariumide puhul: enne Rail Balticu valmimist olemasolevat raudteetaristut kasutades. Uue raudtee käikuandmine suurendab veomahtusid oluliselt.

**Autokaubavedu.** Autoveod kasvavad, kuigi madalama tempoga, kui raudteeveod. Autotransport püsib konkurentsivõimeline Peterburi ja Moskva suundadel, pakkudes klientidele paindlikke lahendusi kauba toimetamisel otse sihtkohta (mis tingimustel Eesti vedajaid nende turgude teenindamisele ligi lastakse, on omaette küsimus) ja konkureerivad kuni Rail Balticu valmimiseni kasvavate raudteevedudega ka põhja-lõuna suunal. Spetsialiseerumine toimub tõenäoliselt veovahemaade ja kaubaliikide lõikes. Rail Balticu valmimine võib kallutada või kallutab riik tariifipoliitika vms abil kaalukausid raudtee kasuks.

Autovedajad taotlevad konkurentsivõimiseks võimalust kasutada pikki mitmehaagiselisi autoronge. Loa saamine selleks ei pruugi aga olla kerge. Valitsuse tõrksuse üheks põhjuseks võib olla soov soodustada põhja-lõuna suunal raudteevedusid ja/või soovimatus investeerida Via Balticasse.

**Merekaubavedu.** Kaubamahud kasvavad Muuga *hub*'i ja Sillamäe sadama kiire arengu korral tõenäoliselt raudteevedudest veelgi kiiremini, kuna lisaks raudteetranspordile annavad sadamatele tööd ka laev-maantee ja laev-laev veod.

**Õhukaubavedu.** Lennutranspordiga toimuva kaubaveo kasvu oluliseks võimendajaks on internetikaubanduse kiire areng. Vähemalt esialgu toimub kaubavedu vaid reisilennukitega või

suurematest Euroopa sõlmjaamadest *road-feeder* vedudena ja on seetõttu sõltuvuses Tallinna lennujaama arengust uute reisiliinide avamisel ja lennutiheduse tõstmisel. Pole välistatud, et kui tellimuste maht suureneb ja lennujaamas ning tema ümbruses on tehtud vastavad infrastruktuuriga seotud laiendused, algab lisaks reisilennukitele ka kaubalennukite vastuvõtmine Tallinnas. See suurendab vajadust kauba kiireks laialiveoks, seda mitte ainult Eesti ulatuses, vaid ka kaugemale (nt Riiga ja Peterburgi).

**Laologistika.** Stsenaariumile on iseloomulik transiidi vaheladude kõrge osatähtsus ja jaotuskeskuse funktsioonide täitmine. Ladudes teostatakse mitmeid kaubale lisandväärtust andvaid operatsioone. Logistikaalane tegevus sõltub aga tugevalt globaalsetes tarneahelates tehtavatest muudatustest.

## **8 Traditsiooniline kaubavedu versus firmade ärimudeli laiendamine**

Stsenaarium sisaldab iseenesest häid eeldusi ärimudeli laiendamiseks, täiendavate logistiliste ja logistikaga kaudsemalt seotud teenuste arendamiseks. Seda eelkõige transiitkaubale täiendava lisandväärtuse andmise ja jaotuskeskuse funktsioonide täitmise osas. Samas, kuna veoste üldmaht suureneb, jääb osa ettevõtetest truuks traditsioonilisele kaubaveole.

## **9 Sektori mõju Eesti majandusele**

Sektor kujuneb Eesti majanduse üheks kasvueduriks. Sektori osatähtsus Eesti SKTs kasvab, seda mõõdetuna nii kitsamal kujul (otsese rahalise osatähtsusena) kui laiema panusena (arvestades positiivseid kaasmõjusid teiste sektorite arengusse). Eesti ettevõtete ligipääs välisurgudele paraneb. Erinevaid geograafilisi suundi integreeriv positsioon soodustab Eestisse nii täiendavate tööstusliku tootmise ettevõtete kui erinevate teenindusettevõtete toomist. Tänu läbiliikuvatele suurtele kaubavoogudele on odavamad ka mõnede toorainete ja materjalide hinnad. Kuna aga suur osa transiidiga seotud majandusest sõltub suhetest Venemaaga, säilivad idanaabriga seotud geopoliitilised riskid.

Selles stsenaariumis on eeldus, et Rail Baltic suudab oma eksploatatsioonikulud valdavas osas ise katta, pole aga ka välistatud Rail Balticu pikemaajaline toetamine riigieelarvest või muud toetusmeetmed.

## Stsenaarium 2:

# Ettevaatliku mehe stsenaarium

### 1 Stsenaariumi eeldused

Venemaaga seotud majandustegevus on pidurdatud ning ida-läänesuunalised kaubamahud küllalt heitlikud, põhja-lõunasuunalised kaubamahud suurenevad aeglaselt. Rail Balticu projekt võib viibida, sh ka ühenduse väljaehitamine Leedu piirist lääne poole. Stsenaariumi tekke tõenäosus ei pruugi olla seoses majanduskasvu suurusega.

### 2 Riigi strateegia rahvusvahelise tähtsusega transpordialaste investeeringute osas

Investeeringud Rail Balticusse on prioriteetsed, mistõttu maanteede moderniseerimiseks ei pruugi kehvema eelarveseisu juures vahendeid jätkuda. Tänapäevase 1520 mm laiusega raudteekoridori moderniseerimiseks hädavajalikud investeeringud tehakse siiski ära, seda küll mitte niivõrd kaubaveo kui reisijateveo vajadusi silmas pidades. See tõstab kaubaveorongide võimalikku liikumiskiirust ka põhja-lõuna suunal. Kuna aga sel trassil on kitsaskohaks siirdumine ühe laiusega raudteelt teisele, aktualiseerub riigipoolse abi vajalikkus firmadele muutuva rattalaiusega vagunipargi soetamiseks.

### 3 Võtmeküsimused Eesti suhtluses Läti, Leedu ja teiste välisriikidega

Oluliseks võivad muutuda Balti riikide ja Soome ühised jõupingutused Poola survestamiseks oma raudtee moderniseerimiseks ja eriti pikemate rongide kasutuselevõtvõimaluste loomiseks. Balti riikide vahelised läbirääkimised Rail Balticu tehnilise kindlustatuse (sh veoaegade kasutamise) üle, samuti läbirääkimised uuest trassist lõuna poole jäävate riikidega veotellimuste saamiseks Rail Balticule on samuti olulised, kuid tõsisemalt aktualiseeruvad need alles vaadeldava perioodi lõpuaastatel. Arktika mereteelt veoste saamise problemaatika Rail Balticu venimise tingimustes tõenäoliselt ei aktualiseeru.

Jätkuvalt peetakse läbirääkimisi ka Venemaaga transiidi ja muude vedude teenindamisega seotud küsimustes, kuid selle stsenaariumi raames võib loota paremal juhul vaid lokaalset edu, mitte laiemat positiivset läbimurret.

### 4 Riigi tegutsemise sektori majanduskeskkonna parandamisel/halvendamisel

Olukorras, kus Rail Balticu käivitumine viibib, võib nõrgeneda riigi motiiv toetada raudteetranspordi ja sadamate rahvusvahelist konkurentsivõimet. Tugevneb surve suurendada sektori panust riigieelarvesse. Samuti kasvab surve subsideerida raudteel reisijatevedu kaubaveo arvel.

### 5 Riiklik innovatsioonipoliitika ja selle mõju sektorile

Ebamäärasuse ja kehva majandusseisu tingimustes on tõenäoline vaid innovatsioonipoliitika üldmeetmete laienemine sektorile ja seda piiratud mahu. Väga suurt efekti see kaasa ei too.

Positiivseks erandiks võivad siin olla riigipoolsed toetusmeetmed IKT rakenduste kasutuselevõtuks.

## 6 Põhilised arenguprobleemid ja kitsaskohad

Juhul kui Rail Balticu võimalik käivitusae venib ja valmimine on ebamäärane, tekib oht, et üle Eesti kulgev põhja-lõunasuunalise raudteetrassi kasutamine ei kujune kaubaomanike jaoks atraktiivseks; seda nii lühemas kui pikemas perspektiivis. See veovõimalus ei suuda merelt ära meelitada märkimisväärses koguses kaupa ja ei suuda konkureerida ka Soomest üle Skandinaavia kulgeva marsruudiga. Vuosaari-Muuga raudteepraami käivitamiseks vajalikku kaubamahtu vähemalt esialgu ei teki. Kui Rail Baltic ükskord käivitub, ei pruugi sellele saada peale piisavalt suurt kaubamassi või suudetakse selles osas edu saavutada alles peale pikaajalisi pingutusi ja veotariifide kunstlikku alandamist. Põhiprobleemiks on: kuidas suuta ebamäärasuse ja venimise periood üle elada ja samal ajal tagada sektori firmade areng.

## 7 Mõju erinevatele tegevusvaldkondadele sektoris

**Kaubavedu raudteel.** Rail Balticu valmimise ebamäärasus viib mitmeid olulisi kaubaomanikke strateegiliste valikuteni raudtee asemel teiste transpordiliikide ja marsruutide eelistamiseks. Rail Balticu valmimisel raudteeveo mahud küll tõusevad, kuid aeglaselt.

**Autokaubaveod.** Rail Balticu käivitumise lükkumine kaugemasse tulevikku tõstab põhja-lõuna suunal esialgu autovedude konkurentsivõimet. Samas aga alandab see Eesti üldist atraktiivsust põhja-lõunasuunalise transiidikoridorina, seetõttu ei pruugi ka autovedude mahu tõus sellel suunal olla kõrge. Efektiivsuse tõstmise huvides suureneb sektoripoolne surve mitmehaagiseliste pikkade autorongide kasutuselevõtuks. Venemaa suunal autovedude maht tulenevalt stsenaariumi algingimustest väheneb.

**Merekaubavedu.** Ida-läänesuunaliste vedude osas säilib paremal juhul tänane tase, põhja-lõuna suunal maht kasvab (sh nn väävlidirektiivi mõjul), kuid aeglaselt. Laev-laev vedude puhul kujunevad Eesti sadamatele tugevateks konkurentideks Gdansk ja Riia. Olukorras, kus ei teki võimendust ida-lääne ja põhja-lõunasuunaliste voogude vahel, on Tallinna *hub*'il, isegi eeldatava Maerski laevaliini olemasolul, raske oma rolli välja mängida. Sillamäe Sadama konkurentsivõime sõltub eelnimetatud teguritest vähem kui Tallinna Sadama oma.

**Õhukaubavedu.** Lennutranspordi osas võib rääkida kaubaveo aeglasest kasvust reisilennukite kasutamise baasil. Majanduskasv on selles stsenaariumis pigem madal, mistõttu on raske eeldada edu uute lennuliinide avamisel ja lennutiheduse tõstmisel. Madal ostuvõime ja ettevõtlusaktiivsus pidurdavad samuti õhukaubavedu.

**Laologistika.** Ebamäärase olukorra tõttu on laologistika osas toimuvad arengud aeglasemad kui teiste stsenaariumide puhul.

## 8 Traditsiooniline kaubavedu *versus* firmade ärimudeli laiendamine

Valdavalt jätkub vaatluse all oleva perioodi jooksul traditsiooniline vedudekeskne ärimudel, erandiks on kasvava e-kaubanduse tõttu tekkivad muutused kohalike klientide teenindamisel.

## 9 Sektori mõju Eesti majandusele

Sektori mõju Eesti SKTle ja majandusele laiemalt ei kasva. Kuni Rail Balticu suuremas mahus funktsioneerima hakkamiseni mõju pigem väheneb. Rail Balticu käivitumisel parandab uus raudteetrass Eesti ühendust nii Soome kui lõuna ja lääne poole jäävate turgudega, mis omab mitmeid Eesti jaoks olulisi üldmajanduslikke efekte.



## Stsenaarium 3:

# Põhjala siiditee

### 1 Stsenaariumi eeldused

Majandussuhtlus Venemaaga ja sellega seoses ida-läänesuunaliste veoste teenindamise perspektiiv on pidurdatud või heitlik, põhja-lõunasuunalised veosemahud kasvavad. Rail Baltic valmib tähtaegselt, tehniliselt saavad olema kindlustatud ka edasiveo võimalused. Stsenaarium on tõenäolisem kõrge majanduskasvu korral.

### 2 Riigi strateegia rahvusvahelise tähtsusega transpordialaste investeeringute osas

Prioriteetsed on investeeringud Rail Balticusse. Suurematest investeeringutest Via Balticasse kui paralleelseks ja konkureerivasse põhja-lõunasuunalisse ühendusse hoidutakse. Rail Balticu kiire valmimise puhul võidakse hoiduda ka suurematest investeeringutest praegusesse 1520 mm laiusega põhja-lõunasuunalisse raudteesse.

Täiendavaid infrastruktuurseid investeeringuid vajab strateegiline otsus viia suur osa kaubaveost Tallinna Vanasadamast Muugale.

### 3 Võtmeküsimused Eesti suhtluses Läti, Leedu ja teiste välisriikidega

Põhja-lõunasuunalise koridori osas on läbirääkimised sarnased "Helesinise hub'i" stsenaariumis kirjeldatutele: läbirääkimised Balti riikide vahel, et ühendus hakkaks tehniliselt toimima (eriti just veoagade osas), huvitatud riikide ühispingutused koostöö saavutamiseks uuest trassist lõuna ja lääne poole jäävate partneritega veotellimuste saamiseks Rail Balticule, samuti Norraga Arktika mereteed pidi liikuva kaubavoo saamiseks Balti riike läbivatele trassidele. Arvestades ajasurvet, võivad läbirääkimised tulla küllalt pingelised. Samas on riikide ühishuvi ida-läänesuunaliste vedude ebamäärastes tingimustes suurem kui esimese stsenaariumi puhul ja see peaks läbirääkimisi kergendama.

### 4 Riigi tegutsemine sektori majanduskeskkonna parandamisel/halvendamisel

Antud stsenaariumi peamine eesmärk – tagada peale Rail Balticu käivitamist uue raudtee ekspluateerimisel talutavad finantsnäitajad – pidurdab survet sektori majanduskeskkonna halvendamiseks, seda eelkõige sadamate tegevuse ja raudteevedude osas. Eelõeldu ei pruugi aga tingimata laieneda maanteevedusid puudutavale majanduskeskkonnale (teemaksud jm). Tervikuna ei sunni üldine positiivne majandusseisund riiki siiski sektorit liigselt koormama.

Põhja-lõunasuunaliste vedude osas on tõenäoline tariifide harmoniseerimine Balti riikide vahel. See läheb kergemini raudteel, keerulisemalt maanteel. Võib prognoosida riigipoolseid sundkäike suurendamiseks maanteevedude asemel Rail Balticu kasutamist (nt autotreilerite vedu raudteeplatvormidel, maanteetasude tõstmine).

Ida-läänesuunaliste veoste vähesuse korral vajab Muuga sadama kujundamine regionaalse tähtsusega *hub*'iks (kui seda peetakse oluliseks eesmärgiks) riigipoolset spetsiaalset toetamist.

## 5 Riiklik innovatsioonipoliitika ja selle mõju sektorile

Tugeva tehnoloogia- ja innovatsioonipoliitika realiseerumist võidakse pidada oluliseks eelkõige Rail Balticu käivitamisperioodi raames (uus raudtee ja tema toimimiseks vajalikud sidusalad). Võib eeldada, et innovatsioonipoliitika ei laiene maanteetranspordisektorile.

## 6 Põhilised arenguprobleemid ja kitsaskohad

Nii nagu „Ettevaatliku mehe stsenaariumis“, tuleb hakkama saada alternatiivsete marsruutide (Soomega seotud kauba vedu meritsi või üle Skandinaavia kulgeval trassil) konkurentsiga. Olukord on siiski kergem: sektori ettevõtted asuvad oma „haardeala“ laiendamise tegelema varem. Toimub olemasolevate transpordiahelate ümberkonfigureerimine. Uue raudtee poolt pakutavate kaugühenduste võimaluste kasutamine eeldab sektori firmadelt mitmeid ümberkohandumisi oma tegevuses: sobilike väiksemate konteinerite kasutuselevõtmine, pakendamine, laadimistehnoloogia muutmine jmt.

Keskmise suurusega firmadel on mõnevõrra raskem leida endale uues konfiguratsioonis sobivat kohta. Kuivõrd Pärnu on Rail Balticu teine peatus Eestis, siis kerkib küsimus, kuidas luua täiendavaid eeldusi piirkonna logistilise potentsiaali arenguks. Jaotuskeskusi on ida-läänesuunalise kaubavoo vähesuse juures luua raskem kui „Helesinise *hub*“ stsenaariumi puhul. Strateegiliselt oluliseks küsimuseks on neis tingimustes Muuga sadama logistika ja tööstuspargi väljaarendamine.

## 7 Stsenaariumi mõju erinevatele tegevusvaldkondadele sektoris

**Kaubaveod raudteel.** Põhja-lõunasuunalised veomahud raudteel kasvavad selle stsenaariumi puhul küllalt kiiresti. Kas see toob kaasa raudteevedude üldmahu kasvu või mitte, sõltub ida-lääne vedude dünaamikast (kas need langevad või jäävad ligilähedaselt võrreldavateks tänasega).

**Autokaubaveod.** Autoveod selle stsenaariumi puhul tervikuna tõenäoliselt kaotavad. Põhja-lõuna suunal võib Rail Balticu käivitumise tõttu eeldada pigem mahtude langust (mahukaubad suunduvad raudteele). Seda ei ole Venemaaga halbade suhete tingimustes võimalik kompenseerida ka vedudega ida-lääne suunal. Olukorda ei lase väga mustaks muutuda majanduskasvuga kaasnevad võimalused arendada siseturuga seotud vedude teenindamist ning võimalik, et piiratud ulatuses ka raudteevedude poolt mittehaaratud eksportvedude teenindamist.

**Merekaubaveod.** Kasvavad põhja-lõunasuunalised veod, *hub*'i rolli väljamängimine on põhimõtteliselt võimalik, kuigi raske. Sõltume sellest, mil määral *hub*'i kasutavad välismaised suurfirmad orienteeruvad oma ärimudelites Venemaaga seotud äri- või muudele veostele.

**Õhukaubavedu.** Lennutranspordi osas on perspektiiv enam-vähem keskmise soodsusega. Õhukaubaveod reisilennukitel aegapidi suurenevad, kuid kaubalennukite teenindamist on raske eeldada ka kaugemas tulevikus. Tugev on Riia lennujaama poolne konkurents.

**Laologistika.** Stsenaarium toob kaasa kahte liiki arenguid. Ühelt poolt toimub põhja-lõunasuunalise raudteevedu kasutatavate suurkontsernide logistika kujundamine (sh vaheladude paiknemist ja lisandväärtusteenuseid puudutavad otsused). Teiselt poolt suureneb tööjõu maksumuse tõusust tulenevalt jaekaubanduse jt organisatsioonide motiveeritus anda

laologistika korraldus üle logistikasektori firmadele (viimane tähendab võimalust just sektori väikefirmadele).

## **8 Traditsiooniline kaubavedu *versus* firmade ärimudelite laiendamine**

Rail Balticu käivitumine tähendab firmadele pigem oma äritegevuse muutmist vastavalt kaasaegse raudtee võimalustele ja tingimustele, mitte niivõrd uut logistikaäri tarbija teenindamise uute vormide mõttes. Uue raudtee mõju puudutab siiski vaid osasid sektori firmadest. Ülejäänute tegevuse evolutsioon sõltub pigem kohalike ettevõtlusmuutrite arengust ja muutustest inimeste tarbimis- ja elulaadis.

## **9 Sektori mõju Eesti majandusele**

Sektori põhirolliks on selles stsenaariumis eelkõige Eesti majanduse seostatuse parandamine turgudega põhja-lõuna teljel ja Kesk-Euroopaga. Rail Balticu ja sellel trassil toimuva kaubaliiklusega seotud firmade tegevuse otsene mõju Eesti SKT kasvule ei ole väga suur, oluline on aga kaudne mõju. Teatud kaubavoogude baasil on võimalik ka täiendavate tööstustootmise võimsuste loomine. Parem transpordiühendus Kesk-Euroopaga parandab riigi julgeolekualast positsiooni. Transiitvedudega mitte tegelevad sektori ettevõtted teevad pingutusi kohalike klientide mitmekülgsemaks teenindamiseks, mis võimaldab viimastel paindlikumat ja ökonoomsemat majandamist.

Kui Rail Balticule pole võimalik kaasata Venemaaga seotud kaupa, ei hakka raudteeliin tööle täisvõimsusega. See omakorda tähendab koormust riigieelarvele, mille vähendamiseks suureneb tõenäoliselt soov rakendada erinevaid tariifipoliitikaid (temaksud jms).

## Stsenaarium 4:

# Elu logistilises tupikus

### 1 Stsenaariumi eeldused

Majandussuhtlus Venemaaga ja sellega seoses ida-läänesuunaliste veoste teenindamise perspektiiv on pidurdatud või heitlik. Põhja-lõuna suuna võimalusi hinnatakse pessimistlikult, Rail Balticu rajamise kulud tunduvad kujunema esialgu hinnatutest suuremateks ja Rail Balticu projekt peatatakse. Stsenaarium on tõenäolisem madala majanduskasvu puhul.

### 2 Riigi strateegia rahvusvahelise tähtsusega transpordialaste investeeringute osas

Rail Balticu äralangemisel aktualiseerub vajadus panustada põhja-lõunasuunalise maanteekoridori väljaarendamisse (osaliselt neljarealine Via Baltica, mis loob eeldused ka mitmehaagiselistele autorongide kasutamiseks). Seda juhul, kui on võimalik demonstreerida investeerimist õigustava liikluskoormuse tekke perspektiivi. Via Balticasse investeerimise eeldusteks on ka „pudelikaelte“ likvideerimine Läti ja Leedu territooriumil; võimalik, et ka jaotuskeskuse teke Leedu või Poola territooriumil (muutub oluliseks siis, kui mitmehaagiselistele autorongidega pole võimalik kaugemale Kesk-Euroopasse vedada). ELi finantse Via Baltica arendamisse kaasata pole praktiliselt võimalik. Eksisteerib oht, et madalama majanduskasvu puhul võivad prioriteediks saada pigem tugi- ja kõrvalmaanteed.

### 3 Võtmeküsimused Eesti suhtluses Läti, Leedu ja teiste välisriikidega

Oluline on kokkulepete saavutamine teiste Balti riikide ja Poolaga, et nende territooriumidel ei tekiks maanteele „pudelikaelu“. Eeldusel, et Soomega seotud kaupa lisandub ka (1520 mm laiusega olemasolevale) raudteele, võivad aktualiseeruda kokkulepped teiste riikidega selle põhja-lõunasuunalise raudteetrassi moderniseerimiseks ning ühelt laiuselt teisele ülemineku hõlbustamiseks.

Jätkuvalt on aktuaalsed ka läbirääkimised Venemaaga, kuid antud stsenaariumi puhul neist suurt edu loota ei ole.

### 4 Riigi tegutsemise sektori majanduskeskkonna parandamisel/halvendamisel

Stsenaariumis tuleb arvestada vastukäivate motiividega. Ühelt poolt eksisteerib soov saada rahvusvahelisi veoseid Via Balticale ja võib-olla ka riigi soov toetada maanteekeskseid logistilisi arenguid tervikuna. Teiselt poolt kimbutavad aga raskused riigieelarvega, mis võivad need taotlused nullida. Halvemal juhul võib karta, et kehvast majandusseisust tulenev raske eelarveseisund viib sadamatasude tõstmisele, kõrgete teemaksude kehtestamisele jms lahenditele, mis alandavad veelgi sektori konkurentsivõimet.

## 5 Riiklik innovatsioonipoliitika ja selle mõju sektorile

Toetusmeetmed on selles stsenaariumis vajalikud just sektori ümberstruktureerimise abistamiseks. Tõenäolisemad on IKT rakenduste kasutuselevõtu toetused; võimalik, et ka maanteedtranspordi efektiivsuse tõusule suunatud transpordikorralduslikud meetmed. Vajalikud oleksid meetmed, mis aitaksid ettevõtteid oma ärimudeleid muuta logistiliste teenuste spektri laiendamise teel.

## 6 Põhilised arenguprobleemid ja kitsaskohad

Esimeseks põhiküsimuseks on selles stsenaariumis Eesti suutlikkus suurendada olulisel määral Via Baltical Soomest lõunasse liikuvaid kaubamahtusid. Väävlidirektiivi rakendamine ei saa olla kestliku mõjuga tegur selle tagamiseks (laevafirmad reageerivad tehnoloogiliste täiustustega) ning võrreldes põhja-lõunasuunalise raudteekoridoriga on vastava maanteedkoridori võime haarata kaugdistantsidele transporditavat kaupa (nt Soome eksport Türgi või Põhja-Jäämere mereteel liikuma hakkav Aasia kaup) väiksem. Kui maanteed pidi lõunasse liikuva Soome kaubamahu olulist ja pidevat tõusu ei toimu, on tõenäoline sektori tegevusmahu üleüldine kokkutõmbumine: jäädakse tegelema valdavalt kodumaise tarbija ning Eesti eksportvedude teenindamisega. Võib eeldada, et osa firmasid hakkavad viima suurt osa oma tegevusest Eestist kui „logistilisest kotist“ välja: sadamaoperaatorid investeerivad terminalidesse välismaa sadamates, autojuhtide tööst hakkab suur osa toimuma väljaspool Eestit jne.

Teiseks põhiprobleemiks on firmade madal suutlikkus laiendada transiitvoo vähenemisel oma tegevust erinevatesse logistikaga seotud kõrvalteenustesse.

## 7 Stsenaariumi mõju erinevatele tegevusvaldkondadele sektoris

**Kaubavedod raudteel.** Raudteetranspordi mahud kahanevad tänasega võrreldes veelgi ja investeringuid olemasoleva raudteetaristu arendamisse on üha raskem põhjendada. Ka raudtee operaatorfirmad ei võta investeringuriske, kuna kaubavoogude kasvu ei paista ühestki ilmakaarest.

**Autokaubavedod.** Autovedude osatähtsus kaubavedudel suureneb, kuid nende maht võib pigem kahaneda (juhul, kui ei õnnestu meelitada Soomega seotud kaubavoogu mingite spetsiaalmeetmetega: nt väiksemad transpordialased piirangud kui enamikes ELi maades). On suur oht, et rahvusvaheline kaubavoog hakkab liikuma üha enam Eestist mööda: Soomega seotud kaup meritsi või üle Rootsi, vähene Venemaaga seotud kaup liigub pigem meie lõunanaabrite kaudu. Siseturuga seotud vedude kasv võiks osaliselt kompenseerida transiitvedude vähenemist, kuid madala majanduskasvu puhul ei saa sellele loota. Kaubamahtude taandareng ei loo ka tingimusi ega vajadusi suuremateks investeringuteks põhimaanteedesse.

**Merekaubavedod.** Meretransport ida-lääne teljel selles stsenaariumis tõenäoliselt väheneb, Soome ja Eesti vahel püsib tänasel tasemel või suureneb aeglaselt koos kahe riigi ettevõtluse järk-järgulise suurema integreerumisega. Muuga-Vuosaari kaubaliini käivitamisega on probleeme või kui see on vahepeal käivitatud, võib liin sattuda raskustesse.

**Õhukaubavedu.** Õhukaubaveo dünaamika on pidurdatud või pigem aeglane. Madala majanduskasvu tõttu on lennureiside sihtpunktide arvu suurendamine ja lennutiheduse tõstmine raskendatud. See takistab ka õhukaubaveo arengut. Põhimõtteliselt on võimalik, et riik otsustab rasketes välistingimustes sektori ümberstruktureerumisele kaasa aidata ning toetada lennuühenduste laiendamist ja õhukaubaveo infrastruktuuri väljaarendamist,

kasutades selleks ka Rail Balticu projekti ärajäämisega tekkinud finantseerimisvõimalusi. Vajalikud laiendused oleksid sel juhul sarnased kolmandas, „Põhjala siiditee“ stsenaariumis kirjeldatutele.

**Laologistika.** Stsenaariumist tulenev surve sunnib sektori firmasid uusi arenguvõimalusi otsima. Arenguline edu sõltub aga palju Eesti jaekaubanduse arengutrendidest ning kaubanduse ja transpordi- ja logistikasektori koostöö arengust. Samuti sektori kohanemisoskusest e-kaubanduse laienemisest tulenevate muutustega.

## **8 Traditsiooniline kaubavedu *versus* firmade ärimudeli muutmine ja laiendamine**

Paljud sektori firmad satuvad sundseisu. Osa neist asub kiirendatult evitama uusi elanikkonnale mõeldud teenuseid. Osade firmade baasil võivad tekkida uued logistikaäri suunad. Samas, kui sektori firmade tegevus baseerub valdavalt kodumaiste klientide teenindamisel, jäävad tegevusmahud ja seega ka kasumiteenimisvõimalused piiratuteks.

## **9 Sektori mõju Eesti majandusele**

Sektori osatähtsus Eesti SKTs väheneb. Sektori panus Eesti majandusse on selle stsenaariumi puhul pigem kaudne. Suurem rõhk on kohalike klientide teenindamisel, neile uute ja sobivate teenuste pakkumine võimaldab viimastel paindlikumat ja ökonoomsemat majandamist ning parandab Eesti ärikeskkonda üldiselt. Juhul kui õnnestub suunata enam Soomega seotud kaupu Via Balticale, tugevdab see Eesti majanduse integratsiooni nii Soomega kui meie lõunanaabrite Läti ja Leeduga.