

EESTI EESTI EESTI
TRANSPORDI- TRANSPORDI- TRANSPORDI-
JA LOGISTIKA- JA LOGISTIKA- JA LOGISTIKA-
SEKTORI SEKTORI SEKTORI
TULEVIK TULEVIK TULEVIK

EESTI
TRANSPORDI-
JA LOGISTIKA-
SEKTORI
TULEVIK



EESTI
TRANSPORDI-
JA LOGISTIKA-
SEKTORI
TULEVIK

EESTI EESTI EESTI
TRANSPORDI- TRANSPORDI- TRANSPORDI-
JA LOGISTIKA- JA LOGISTIKA- JA LOGISTIKA-
SEKTORI SEKTORI SEKTORI
TULEVIK TULEVIK TULEVIK

EESTI
TRANSPORDI-
JA LOGISTIKA-
SEKTORI
TULEVIK
STSENAARIUMID
AASTANI 2030

15.12.2014

TELETORNIS

SISUKORD



TRANSPORDI JA LOGISTIKA TULEVIKKU UURIDES: põhitemaatikad ja arenguteljed **4**

Stsenaarium 1: HELESININE HUB **12**

Stsenaarium 2: ETTEVAATLIKU MEHE STSENAARIUM **15**

Stsenaarium 3: PÕHJALA SIIDITEE **17**

Stsenaarium 4: ELU LOGISTILISES TUPIKUS **20**

TELETORNI JUTUD: transpordi asjatundjad kommenteerivad stsenaariume **22**

SEISUKOHTI STSENAARIUMIÜLESTEL TEEMADEL: väljavõtteid diskussioonist **34**

ÜLDJÄRELDUSI STSENAARIUMIPÕHISEST ANALÜÜSIST **37**



Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA) senise 20. tegevusaasta jooksul on meil olnud võimalus olla tunnistajateks sellele, kuidas mitte millestki tekib midagi. Nende aastate jooksul on sündinud, kasvanud ja arenenud arvestatavaks osaks Eesti majandusruumist terve teenindusharu – logistika- ja ekspedeerimistevõtlus pakkudes tänase tööd tuhandetele inimestele. Oleme logistikavaldkonna ettevõtjaid ühendava organisatsioonina selgelt teadvustanud fakti, et sektori arengu taga on eelkõige riigi ja ettevõtluse pidev areng. Ilma riigipoolse panuseta ettevõtjasõbraliku keskkonna loomisesse poleks olnud ka neid ettevõtjaid, tootjaid ja müüjaid, kellede teenindamisele me täna pühendunud oleme.

Eeltoodule tuginedes leiamegi tänase päeva pasliku olevat pigem tulevikku vaatamiseks kui mineviku meenu tamiseks. Meid on kannustanud soov teada saada, kas meie tänane olukord on parim võimalikest? Millised on need initsiatiivid, mis mõjutavad meie sektorit järgmise 20. aasta jooksul? Kas ettevõtted „tõmbavad“ logistika-sektorit endaga arengus kaasa nagu siiani või on logistikasektoril võimalusi „tõmmata“ siia täiendavat ettevõtlust? Kas me asume värvavas või tupikus? Kas on võimalik, et Lennart Meri „Hõbevalges“ kirjeldatud müütiline kaubatee ärkab mingil uuel moel jälle elule? Nendele küsimustele vastuste otsimiseks ja paljude uute küsimuste esitamiseks kutsusime appi oma ala parimad, Tallinna Ülikooli Tuleviku-uuringute Instituudi eesotsas Erik Terkiga ning Logistikaklastri oma teadmiste- ja koge-

muste pagasiga. Tulevikku vaatamine on oma olemuselt ohtlik mäng, kus pole midagi kindlat ja suurest soovist õnnestuda võib reaalsus kergesti tahaplaanile jääda. Et mitte sellesse lõksu langeda kaasasime tulevikustsenaariumide arutellu möödunud aasta detsembris Tallinna Teletornis toimunud konverentsil sektori tipptegijad – Siim Kallase (endine ELi transpordivolinik), Tiit Vähi (Sillamäe Sadam AS), Raivo Vare (Eesti Raudtee AS), Rein Loigu (Tallinna Lennujaam AS) ja Erik Laidvee (Transiidikeskuse AS).

Olgu öeldud, et meie eesmärgiks ei olnud ühe kindla vastuse saamine, vaid erinevate võimalike arengute kirjeldamine ja nende rakendumise eeldatava mõju teadvustamine lootuses, et sellest on abi nii logistika-sektorile kui ka muule meid ümbritsevale ettevõtlusele plaanide sättimisel või muutustega kohanemisel.

Tänan siinkohal kõiki neid inimesi, kes osalesid erinevates töögruppides, aruteluringides ja lõppraporti koostamisel. Suur tunnustus meie partnerettevõtetele, kes aitasid seda mahukat uurimistööd rahastada.

Lõpetan professor Erik Terki sõnadega: „Tuleviku-uurimine ei ole passiivne tegevus, mida saab hinnata vaid selle järgi, kui palju uurija nn objektiivse arengu kulgemisele pihta sai. Ta tekitab ja peabki tekitama inimese käitumist mõjutavaid efekte ja on seega ise üheks tulevikku kujundavaks teguriks (isetaituva ja isetühistuva prohvettluse paradoksid).“

Alvar Tõruke

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni
juhatuse esimees

TRANSPORDI JA LOGISTIKA TULEVIKKU UURIDES

PÕHITEMAATIKAD JA ARENGUTELJED

Tulevikustsenaariumide koostamine ja läbiarutamine on vahend, et parandada ettekujutust sektori ees seisvate väljakutsete kohta, täpsustada, millised võiksid olla meie valikuvõimalused ja millised strateegilised käigud võiksid aidata meid muutuvates välistingimustes paremini hakkama saada. Tavapäraste prognooside või trendianalüüsi puhul me eeldame, et põhimõtteliselt teame, mis suunas sündmused arenevad¹. Tõsi, me ei pruugi teada kui kiiresti või kui radikaalsel kujul üks või teine areng toimub, asjade käiku võivad hakata, eriti pikemas ajaperioodis, mõjutama mingid ettenägematud tegurid ja seetõttu võib trend ennustatust suuremas või väiksemas ulatuses kõrvale kalduda. **Stsenaariumimeetodit on mõtet kasutada** mõneti teistsuguste eelduste puhul, nimelt siis, kui meile tundub, et sündmused võivad hakata kulgema erinevates suundades. Piltlikult öeldes, kui on võimalik, et võivad tekkida põhimõtteliselt erinevad maailmad. Ka sel puhul, kõrgema määramatuse astme puhul, on siiski mõtet püüda ette näha, millised need võimalikud tulevikud võiksid olla ja „mängida nad läbi“, selgitada, mida üks või teine meile pakub, millega ähvardab, mis võiks olla tark ette võtta, et millegi tekkimist ennetada või mingites tingimustes teha võimalikest valikutest paremaid otsused. Ka stsenaariumimeetodi puhul tegeldakse trendidega, nii juba käivitunud kui käivituda võivate trendidega, erinevalt tavapärasest trendianalüüsist püütakse aga stsenaariumide puhul käsitleda üksiktrende laiemate majanduslike, sotsiaalsete, poliitiliste ja muude muutuste kontekstis. Püütakse tabada seoseid erinevate trendide vahel, koondada neid loogiliselt kooskõllalisesse „kimpudesse“.

Nii nagu paljude teiste majandussektorite puhul, pole ka transpordi- ja logistikasektori puhul pikaajaliste arengustsenaariumide koostamine mingi uus nähtus. Rahvusvaheliste organisatsioonide ja suurte rahvusvaheliste korporatsioonide poolt koostatud vastavatest stsenaariumidest võib mainida näiteks: *Delivering Tomorrow. Logistics 2050. A Scenario Study* (Deutsche Post AG, 2012), *Future of Food Service Logistics* (HAVI Global Logistics GmbH, 2011), *Transport Technologies and Policy Scenarios to 2050* (World Energy Council, 2007). Tekib küsimus: kas Eesti jaoks on vaja teha eraldi stsenaariumipaketti tulevikuvõimaluste analüüsimiseks, või piisaks juba olemasolevate, rahvusvahelist logistikapraktikat valdavate autorite poolt väljatöötatud stsenaariumipakettide kasutamisest, lihtsalt asetades Eesti neis pakettides pakutud võimaluste ja ohtude väljadele. Et sellele küsimusele vastata, vaatleme lähemalt, millist tüüpi problemaatikatele on rahvusvahelised logistikastsenaristilised uuringud keskendunud.

Teatud lihtsustusena saab väita, et rahvusvahelised logistikastsenaariumid tegelevad põhiliselt kolme omavahel seotud temaatikaga.

Esimene temaatika keerleb inimeste **elulaadis ja tarbimismustrites, samuti logistikasektori klientfirmade käitumismustrites toimuvate muutuste** ümber. Eeldatakse, et inimesed hakkavad nõudma praegusest oluliselt enam individualiseeritud, aga ka „rohelist“, ohutut ja elu- ja tegevuskeskkonda võimalikult vähe häirivat teenust. Osade stsenaariumide puhul peetakse võimalikeks selliseid olulisi elulaadimuutusi nagu

¹ Vt nt *Logistics Trend Radar. Delivering insight today. Creating value tomorrow!* // DHL, 2014.

taaskasutuse populaarsuse tõus, mitmesuguste objektide omamise asemel üleminek nende rentimisele või kooskasutamisele, toodete asemel enam teenuste tarbimise osatähtsuse tõus (mis kiirendab nn dematerialiseerumist), samuti üha suurem loomise, tootmise ja tarbimise ühendamine indiviidi (*prosumer*) tasandil. Viimasega seostub kaugemas tulevikus ka 3D printimise kui revolutsioonilise tehnoloogia mõju, mis võib oluliselt vähendada vajadust paljude kaupade transportimiseks. Muutub ka logistikasektori teatud klientfirmade (nt kaubanduskeskused, haiglad või tööstusettevõtted) funktsioneerimine ja nende poolt esitatavad nõuded. Klientfirmad ei nõua transpordi-logistikaettevõtetele mitte ainult teenindamise kiirust, täpsust, hinnakujunduse läbipaistvust ja odavust, vaid üha enam ka väga suurt paindlikkust, kvaliteeti selle laiemas mõttes ja lisaks tavapärasele põhitegevusele ka erinevate täiendavate funktsioonide enda peale võtmist. Siia kuulub näiteks sisseostu planeerimine, laovarude juhtimine, kauba väljapaneku korraldamine, tarbimisjäätmete äravedu (*reverse logistics*). Eeldatakse, et edaspidi tellitakse logistikafirmadelt üha enam täisteenust, kogu tarneahela juhtimist. Kas need muutused viivad teenuse sisseostmisele senisest palju väiksemast arvust logistikafirmadest nn kõik-ühest-kohast (*one-stop-shop*) põhimõttel, viivad nendega sõlmitud lepingud pikema või lühemaajalisteks, selle üle veel vaieldakse ja need küsimused on lahendatud erinevates stsenaariumides erinevalt. Kokkuvõttes võib siiski väita, et eeltoodud teemade puhul on tegemist logistikas juba käivitunud või vähemalt nn tärkavate trendidega ja stsenaaristilises analüüsis tegeldakse valdavalt nende trendide edasise jätkuvuse intensiivsuse määramisega.

Teine liik käsitletavat problemaatikat on oma olemuselt globaalsem, puudutab **logistikasektorit ümbritseva majandusliku ja poliitilise keskkonna muutusi** kõige laiemas mõttes. Siia kuuluvad sellised teemad nagu energiahinna dünaamika, rahvusvahelise majanduse võimalikud kataklüsmid, muutused ressursside hankimisel (näiteks maavarade massilise kaevandamise alustamine Arktikas), geo-ökonomilised nihked (Aasia

jätkuv tõus või tagasilöökk), kliimamuutused ja nendega võitlemisel ette võetavad sammud, võimalikud looduskatastroofid või rahvusvahelised konfliktid, mis toovad kaasa vajaduse tarneahelad ümber korraldada või valmistada ette varustamist erakorraliste olukordade lahendamiseks (*emergency logistics*). Pikaajalistes stsenaariumides käsitletakse neid trende tavaliselt alternatiivselt ja suhteliselt üldisel tasemel, küll aga püütakse tabada nende omavahelisi seoseid ja võimendusi.

Võttes kokku mõlemate eeltoodud problemaatikate tõenäolised mõjud jõutakse analüüsitud stsenaariumides järeldustele, et paljud traditsioonilised ja harjumuspärased põhimõtted ei pruugi tulevikus kehtida, ega trendid jätkuda. Traditsioonilised efektiivsuse tõstmise viisid – suuremates kogustes, kiiremini, pikemate autodega jne – ei pruugi tulevikus olla enam lahendused. Globaalsete kaubavedude maht ei pruugi tingimata jätkata kasvamist. Klassikalisel logistikal ei pruugi olla kasvuperspektiivi, küll aga erinevatel uutel logistilistel või logistikaga seotud teenustel. Ei saa välistada, et tulevik kuulub detsentraliseeritumale, väikesemahulisemale, aga paindlikumale ja muude funktsioonide täitmisega segatumale logistikale. Palju sõltub siin aga globaalsetest arengutest. Tuleviku tarneahelad võivad mingi ühe sündmuse arengu stsenaariumi puhul kujutada endast väga efektiivset üleilmset transpordisüsteemi (*global transportation supergrid*), teiste puhul jällegi võib põhirõhk olla lokaalsete hangete osatähtsuse tõusul.

Kolmandaks keskseks problemaatikaks on **tehnoloogia**. Kui logistika poolt teenindatava majanduse ja eluolu ümberkujundamises riskivabamaks ja ökoloogilisemaks nähakse sektori ees seisvat tõsist väljakutset, siis lootus nendele väljakutsetele vastamise osas pannakse stsenaariumides küllalt suures osas tehnoloogiatele. „*Challenged by sustainability, supported by technology*“, nagu kõlab populaarne loosung. Ennustatakse, et logistika on muutumas kõrgtehnoloogia sektoriks.

Siinkohal tuleb siiski täpsustada, mis laadi tehnoloogilised muutused on tulevikustsenaariumide puhul

tavaliselt fookuses. Loomulikult on uued tehnoloogilised võimalused sektori töökorraldust väga oluliselt muutnud, näiteks võib tuua kasvõi võimsalt laienenud ja praegugi laienemist jätkava konteineriseerumise. Samas näitavad innovatsiooniuuringud, et tehnoloogiline areng transpordikorraldusel on oma enamikes komponentides (nt intermodaalsete ja multimodaalsete vedude arendamine) pigem inkrementaalne, järk-järguliselt täiustuv. Revolutsioonilist momenti kannavad siin eelkõige infotehnoloogiaga seotud uuendused: liitreaalsus (*augmented reality*), mis võimaldab virtuaalset ja reaalsel keskkonda omavahel kombineerida (sellel nähakse väga palju kasutusvaldkondi: alates laologistikast, lõpetades kaupade kliendile üleandmisega); asjade võrgustumine (*internet of things*), mille puhul võrku ühendatud seadmed võimaldavad jälgida ja koguda statistikat ning saada reaajas infot väga erinevate protsesside kohta; opereerimine suurte andmemassiividega (*big data*) aitab võimalikke sündmusi ette näha ning selle põhjal ka otsuseid paremini planeerida. Samuti võib tulevikus oluliseks situatsioonimuutjaks saada juhtideta isesõitvate autode (*self-driving vehicles*) kasutuselevõtt. Just need tehnoloogilised võimalused on rahvusvahelise praktika puhul ka stsenaariumikoostajate tähelepanu keskpunktis.

Võib väita, et kõik kolm problemaatikat peaksid olema olulised ka Eesti transpordi-logistikasektori tuleviku arengute analüüsil. Samas ei leia me rahvusvahelistes stsenaariumides eriti palju materjali, mis puudutaksid selliseid **Eesti jaoks olulisi teemasid nagu transiitkaubavoogude teenindamine ja spetsiifilisest asukohast** (asumine Euroopa Liidu idapiiril) **tulenevad geopoliitilised ja geokonomilised mõjurid**. Seetõttu eeldab stsenaariumide koostamine Eesti jaoks transiidi teenindamisega seotud funktsioonide ja probleemide täpsemat määratlemist.

Uuringus „Eesti transiidikoridori konkurentsivõime ja selle tõstmise võimalused“ (2003) eristavad töö autorid Enno Lend ja Erik Terk Euroopa territooriumil rahvusvaheliste kaubavedude teenindamise erinevate funktsioonide alusel Euroopas **nelja erinevat tsooni**:

a) tuumik-Euroopa tsoon, b) Põhjamere transkontinentaalsete sadamate tsoon, c) Venemaa ja Kasahstan kui maad, kelle majandused sõltuvad väga suures ulatuses toorainete ja energiakandjate väljaveost ja d) transiidi teenindamisele orienteerunud riikide tsoon. Transpordi ja logistika arengu osas on neil tsoonidel igapäev oma eripära. Ühtlasi tuleks iga tsooni logistilise tuleviku prognoosimise puhul võtta arvesse teistes funktsionaalsetes tsoonides toimuvat ja nende tsoonide omavahelisi seoseid.

TUUMIK-EUROOPA on piirkond, mis on tihedalt asustatud kui majandusliku tegevuse paiknemise poolest; talle on iseloomulikud suured tootmis- ja tarbimismahud. Transpordivõrgustik on orienteeritud eelkõige sisetarbimisele, ekspordi vajadusele ning tööstuse ja tarbijate geograafilisele paiknemisele. Väga olulised on looduskeskkonna ja inimeste elukeskkonna kaitse kriteeriumid. Tsoon tarbib nii idast tulevaid tooraineid ja energiakandjaid kui Põhjamereäärsete sadamate teenuseid, kuid tiheda asustuse tõttu on sealt transiitkaupade läbi liikumine, eriti uute transpordikoridoride rajamine, raske. Maanteed ummistumise vältimiseks soodustatakse kaupade liikumist maalt merele (või jõgedele). Transpordimudel on pigem tiheda võrgustiku põhine, kui koridoripõhine. Valdav osa rahvusvahelise transpordi-logistikasektori tulevikku puudutavaid töid on koostatud pidades silmas just tuumik-Euroopa spetsiifikat: neis vaadeldakse tsooni enda sisetarbimise, selle muutuvate nõuete rahuldamist, mitte kaupade läbivedu.

PÕHJAMEREÄÄRSETE SADAMATE TSOONILE (selleks loetakse tavaliselt vahemikku Le Havre'ist Hamburgini) on iseloomulikud suured transkontinentaalseid vedusid teenindavad sadamad. Merevedu on suurte transpordivoogude tekitaja ja määrab edasise transpordiahela. Seetõttu on selle tsooni positsioon, kui eeldame globaliseerumise jätkumist majanduses, kaunis kindel. Üks või teine sadam selles tsoonis võib kaotada teatud vedusid teistele, tsoon tervikuna jääb rahvusvahelistes kaubavedudes igal juhul väga olulisele kohale. Vähesel

määral võib tema kaudu liikuvaid kaubamahtusid vähendada senisest suuremate transkontinentaalsete vedusid teenindavate konteinerlaevade sisenemine otse Läänemere, samuti Arktilise mereteede evitamine Aasia ja Euroopa vahel liikuva kauba vedamiseks. Selle mereteede kasutuselevõtt tähendaks tegelikult uue transkontinentaalsete sadamate tsooni tekkimist Põhja-Jäämere äärde (Kirkenes, Murmansk).

VENEMAA JA KASAHSTAN on rahvusvaheliste transiitvedude teenindajate jaoks eriti olulised just sealt pärineva tooraine ja energiakandjate väljaveo tõttu. Antud tsoonile on iseloomulikud pikad vahemaad, koridoridepõhine infrastruktuur ja raudteevedude kõrge osatähtsus vedude struktuuris. Teoreetiliselt on Venemaal võimalus hakata kujutama endast ka nn transkontinentaalset maismaasilda, mille kaudu toimuks kaupade liikumine Aasia maade ja Euroopa vahel, kuid taolise silla konkurentsivõime võrreldes merevedudega on siiski kaheldav ja pealegi eeldaks see täiendavaid suuri investeeringuid Venemaa raudteedesse.

Venemaa elanike ostujõu kasvu puhul võiks eeldada kaupade sisseveo suurenemist Euroopa Liidust, kuid selle trendi realiseerumine sõltub Venemaa suhetest Läänega. Ei ole välistatud protektsionistliku poliitika tugevdamine impordi piiramiseks. Venemaa üritab muuta ka oma tooraine ja energiakandjate väljaveo geograafiat, eksportida seda enam ida ja vähem lääne suunas, taolise pöörde läbiviimine kiiresti pole siiski võimalik. Ühtlasi püütakse rahvusvahelisteks vedudeks kasutada oma Läänemere sadamaid, mitte naabrite infrastruktuure.

TRANSIITVEDUSID TEENINDAVASSE TSOONI kuuluvad meile lähedasemast Euroopa piirkonnast Balti riigid, suur osa Poolast, Soome ja eelnevatest teistsuguse geopoliitilise taustaga Valgevene. Ka selles tsoonis on transpordi infrastruktuur üles ehitatud tugevalt koridoripõhisena ning tsoonis valitseb väga tugev konkurents ida-läänesuunaliste vedude pärast. Venemaaga seotud veoseid on võimalik suunata ilma suuremate majanduslike kaotusteta läbi erinevate (erinevate piiririikide terri-



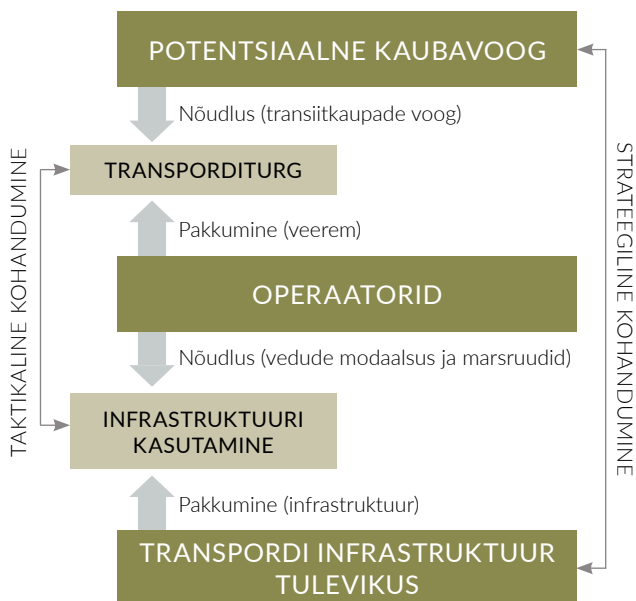
KARLI LAMBOT (ELEA juhatus): „Eesti jaoks on kõige olulisem mitte sattuda logistilisse tupikusse.“

tooriumeid läbivate) koridoride. Lisaks on konkurendiks, poliitiliselt eelistatud konkurendiks, Venemaa enda Soome lahe äärsete sadamate piirkond. Kui jätta kõrvale Soome, kelle puhul on tegemist küllalt suure ekspordiga (sh ka loodusvarade baasil tekitatud eksport), on teistes tsoonis riikides, eriti Balti riikides, transiitvedude osakaal võrreldes eksport-importvedudega silmapaistvalt kõrge. Suuremate konteinerkandjate (eriti Aasia kaubaga laevade) teenindamise perspektiiv selle piirkonna maade sadamates sõltub oluliselt edasiveo võimalustest ida poole (Venemaale), tsooni riikide endi siseturu mahud kipuvad jääma taoliste vedude jaoks väikeseks.

Tsooni riikide majanduste areng suurendab tõenäoliselt import-eksportvedude ja sisevedude osakaalu, muudab koridoridepõhist transpordipilti mõnevõrra võrgustikulaadsemaks, tuumik-Euroopa tsoonile sarnasemaks, kuid sellega kaasnev vedude maht ei pruugi ka tulevikus ulatuda transiidiga seotud veomahude mastaabini. Eelkirjeldatu tõttu aktualiseerub selle piirkonna maade jaoks lisaks ida-läänesuunalise transpordikoridorile ka põhja-lõunasuunalise transpordikoridori

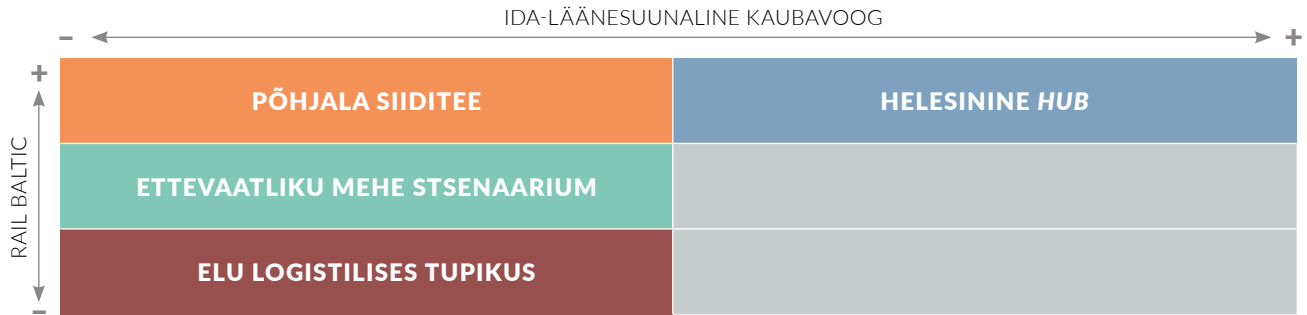
väljaarendamine. Eelkõige seostub see Rail Balticu raudteeprojektiga, samuti aga ka Via Baltica maantee-trassiga. Põhja-lõunasuunaline transpordikoridor seostab meid nii Kesk-Euroopa turgudega kui ka Euroopa lõunapoolsete maade turgudega. Viimastega on meie majanduslik suhtlus olnud senini kaunis nõrk.

Eesti jaoks võiks ülesanne stsenaaristilise analüüsi jaoks olla püstitatud järgmiselt: kuidas peaks tugeva ida-läänesuunaliste transiitvedude teenindamise potentsiaali loonud sektor ennast, koostöös Eesti riigiga ja kasutades veel võimalikku ELi poolset finantstuge, ümber korraldama ja arendama olukorras, kus lisaks tugevale konkurentsiturvale tuleb arvestada ka tugevnevate geopoliitiliste riskidega, kus ida-läänesuunaline Eestit läbiv transiidivoog võib kõikuda väga suure amplituudiga, aga kus tekib uusi võimalusi põhja-lõunasuunaliste vedude teenindamisel ning uute tehnoloogiliste lahendite ja uute logistikateenuste evitamisel.



JOONIS 1. Transpordisüsteemi seoskeem

Ülesannet aitab näitlikustada ja temas sisalduva taktikalise ja strateegilise dimensiooni erinevust ning nende vahet selgitada joonis 1. Nii taktikalises kui strateegilises mõttes tegeleme me tasakaalustamise ülesande lahendamisega. Taktikalises plaanis tuleb lahendada taolist ülesannet olukorras, kus on tegemist juba väljakujunenud veonõudlusega, mille pärast küll konkureerivad erinevad marsruudid ja veoviisid, aga kus infrastruktuurid on valmis ja nende poolt pakutavad tingimused teada. Pikaajalise ja strateegilise ülesandepüstituse juures on probleem palju keerulisem. Meil tuleb püstitada hüpoteese nii võimaliku veovajaduse kohta põhja-lõuna teljel kui uue infrastruktuuri valmimise aja ja tema konkurentsivõimelisuse kohta vedajatele pakutavate tingimuste osas ja seda nn muna-kana olukorras, kus veovajadus sõltub infrastruktuuridest ja samal ajal infrastruktuuride teke ja nende majanduslikult tasuv kasutamine omakorda veonõudlusest. See, millal ja millise mahu pealt tekkiv Rail Baltic ja suurenev potentsiaalne kaubavoog tasakaalu lähevad, sõltub erinevatest ja eri tasandi toimijatest ja teguritest. Nende hulgas on nii Euroopa Liit, kõik riigid, kelle territooriumil uus raudtee hakkab kulgema, samuti mängivad rolli riikide vahel ja Euroopa Liiduga sõlmitavad kokkulepped ja neist kokkulepetest kinnipidamine. Väga palju sõltub sellest, kui aktiivselt ja hästi firmad suudavad haakuda uute võimalustega, sh raudtee poolt pakutavate kauglogistika võimalustega; samuti sellest, kuidas suudavad oma efektiivsust tõsta konkureerivad veokanalid ja veoviisid ja kindlasti ka laiematest välisteguritest, sh geopoliitilisest olukorras. Transpordi-logistikasektori ettevõtted peavad end selle ülesande raames käsitlema mõtteliselt nii võimaluste kasutajatena, aktiivsete osalistena uue logistilise skeemi evitamisel (näiteks läbirääkimised potentsiaalsete klientidega Soomes, Lõuna-Euroopa riikides või kasvõi Türgis, et teadvustada neile uue logistilise skeemi eeliseid; oluline on ka enda tegevuse kohandamine uue raudtee spetsiifiliste võimaluste ja tingimustega, et kauglogistika võimalusi kasutada ja neist tulu saada) kui ka kohandujatena uue olukorra negatiivsetele mõjuritele. Näiteks kui ida-läänesuunalised veod jätkuvad kokkutõmbumist ja firma pole oma profiililt või muudel põhjustel võimeline



JOONIS 2. Stsenariumid arengutelgedel

haakuma põhja-lõuna suunal tekkivate uute võimalustega (sh lülituma uue raudtee abil kaugvedude logistikasse), tuleks ette valmistada oma tegevuse profiili muutmiseks, uute mittetraditsiooniliste äri liikide evitamiseks või oma tegevuse kokkutõmbamiseks. Viga oleks uskuda, et küll turg pakutavale teenusele kindlasti uuesti tõuseb ja varasemad tegevusvõimalused taastuvad või siis, et leidub mingi võluvõtme, näiteks pikkade autorongide lubamine maanteedele, mingit tüüpi riigiabi jne, mis suudab kogu muust kontekstist hoolimata lahendada ühe hoobiga kõik probleemid.

Ohtude ja võimaluste ruum, milles tekkivat analüüsida, konstrueeriti kahe põhitelje abil. Nendeks põhiteljedeks valiti esiteks ida-lääne majandus- ja poliitiliste suhete üldine dünaamika ning teiseks edu Rail Balticu, kui põhilise põhja-lõunasuunalise transpordi infrastruktuuri projekti, valmimisel ja evitamisel. Mõlema telje kohta saab väita, et sektori ettevõtete mõju neil toimuvale on üliväike ja Eesti riigi mõju vaid mõnetine. Kahe telje ristamisel saime neli võimalikku stsenaariumi, mida nimetasime vastavalt Helesinise *hub*'i stsenaarium, Ettevaatliku mehe stsenaarium, Põhjala siiditee stsenaarium ja stsenaarium nimega Elu logistilises tupikus (vt tabel 1 ja joonis 2).

Stsenaariumide raames püüdsime kirjeldada nii Eesti riigi kui sektori ettevõtete eeldatavat käitumist ja selle tõenäolisi tulemusi, et seda arutada ja selle alusel

koostada strateegilised järeldused. Riigi osas võeti vaatluse alla tema strateegia transpordialaste investeringute osas, üldist ärikeskkonda mõjutavad otsused ning innovatsioonipoliitika. Ettevõtete puhul eristasime traditsioonilise transpordi ja logistika alase tegevuse raamidesse jäävat ja sellest väljuvat tegevust, võimalusi ärimudelite laiendamiseks.

ERIK TERK, TLÜ Eesti Tuleviku-uuringute Instituudi direktor



TABEL 1. Stsenaariumide võrdlustabel

	HELESININE HUB	ETTEVAATLIKU MEHE STSENAARIUM	PÕHJALA SIIDITEE	ELU LOGISTILISES TUPIKUS
MAJANDUSKASV	KÕRGE	SEOS PUUDUB	KÕRGE	MADAL
Infrastruktuuri investeeringud	Prioriteet on Rail Baltica + investeeringud sadamatesse ja nendega seotud taristusse	Prioriteet tikub hajuma	Prioriteet on Rail Baltica + investeeringud Muuga sadamasse ja sellega seotud taristusse	Võimalik prioriteet: põhja-lõunasuunalise maanteekoridori arendamine
Koostöö võtmeküsimused	Koostöö Rail Baltica osalistega + kokkulepped Arktika mereteel liikuva kauba saamiseks ning Venemaaga ida-läänesuunaliste vedude osas	Koostöö Rail Baltica osapooltega, sh Balti riikide ja Soome koostöö Poola survestamiseks	Koostöö Rail Baltica osapooltega; ühishuvi on võrreldes Helesinine hub'i stsenaariumiga isegi suurem	Prioriteediks kokkulepped lõunanaabrite ja Poolaga maantee pudelikaelte ärahooldamiseks
Riigi poolne tegutsemise sektori majanduskeskkonna parandamisel/halvendamisel	Eelarveseis ei sunni riiki sektori majanduskeskkonda halvendama	Võimalik soov lahendada sektori arvel riigieelarve probleeme	Rail Balticu prioriteetsus mõjub positiivselt sektori majanduskeskkonna hoidmisele soodsana	Taotluste vastuolu
Riiklik innovatsiooni-poliitika sektori suhtes	IT rakenduste kasutuselevõtu toetamine + sektori-spetsiifiliste meetmete rakendamine	Sektori-spetsiifilised meetmed vähetõenäolised	Fookus innovatsioonipoliitikas raudteel ja selle sidusaladel	Fookus IT rakenduste kasutuselevõtule, maanteetranspordi efektiivsuse suurendamisele ja ärimudelite uuendamisele
Keskne arenguprobleem	Sektori üleminek keerukamatele funktsioonidele + põhja-lõuna- ning ida-läänesuunaliste voogude integreerimine	Logistilise arengu tagamine ebamäärasuse tingimustes	Sarnane Ettevaatliku mehe stsenaariumile, aga kergemal kujul	Nii suutlikkus oluliselt suurendada Via Baltical liikuvat kaubamahtu kui firmade võime muuta oma ärimudeleid
Kaubavedu raudteel	Mahtude kasv	Tõenäoline mahtude vähenemine	Põhja-lõunasuunaliste mahtude kasv	Mahtude vähenemine

	HELESININE HUB	ETTEVAATLIKU MEHE STSENAARIUM	PÕHJALA SIIDITEE	ELU LOGISTILISES TUPIKUS
MAJANDUSKASV	KÕRGE	SEOS PUUDUB	KÕRGE	MADAL
Maanteevedud	Maht kasvab, kuid raudteevedude mahust vähem	Jääb samale tasemele või väheneb	Mahtude vähenemine peale Rail Balticu käivitumist	Osatähtsus kaubavedudes kasvab, absoluutmahtude tõus või langus sõltub edust Via Baltical
Merekaubavedu	Mahud kasvavad ja raudteevedudest kiiremini	Põhja-lõuna-suunaliste vedude kasv on aeglane, ida-läänesuunalised sõltuvad poliitilisest olukorrast (võivad väheneda)	Kasvab põhja-lõunasuunaliste vedude maht, eriti peale Rail Balticu käivitumist	Väheneb ida-läänesuunaliste vedude maht; Soome-Eesti suunal võib eeldada väga aeglast kasvu
Lennukaubavedu	Keskmisest kiirem kasv: e-kaubandusega seotud kullervedu + tšarterkaubad Aasiast + vedu reisiliinidel. Tekib regionaalne jaotuskeskus.	Aeglane kasv	Pigem keskmine kasv	Aeglane kasv, kui ei lisandu tugevat riiklikku toetust
Laologistika	Vaheladude kõrge osatähtsus	Ebamäärasuse tingimustes areng pigem aeglane	Paremad võimalused on rahvusvahelistel suurkontsernidel	Sektor on sõltuv teiste sektorite arengutest ja koostöövõimalustest
Traditsiooniline kaubavedu versus ärimudelite uuendamine/ laiendamine	Head eeldused ärimudelite arendamiseks just transiitkauba käitlemisega seoses	Pigem traditsioonilise transpordiäri jätkumine	Uuenemine eeskätt raudteevedude teenindamise osas	Uuenemine kui ellujäämisstrateegia (põhirõhk on uute teenuste pakkumisel kohalikele klientidele)
Sektori mõju Eesti majandusele	Kujuneb Eesti majanduse üheks kasvueduriks, osatähtsus SKTs kasvab	Ebamäärasuse perioodil osatähtsus SKTs pigem langeb	Keskne tähtsus kaudsel mõjul: majanduse rahvusvahelistumise suurendamine, julgeolekupositsiooni tugevdamine jne	Sektori osatähtsuse vähenemine; mõju majandusse pigem kaudne (aitab kaasa kodumaiste ettevõtete tegevusele)

HELESININE HUB

Stsenaariumi eeldused

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

Riigi strateegia rahvusvahelise tähtsusega transpordialaste investeeringute osas

Prioriteetsed on investeeringud Rail Balticusse. Suurematest investeeringutest Via Balticasse, kui paralleelse 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.

Võtmeküsimused Eesti suhtluses Läti, Leedu ja teiste välisriikidega

Põhja-lõuna suuna osas on keske tähtsusega läbirääkimised Balti riikide ja Ida-Euroopa riikide vahel, et tagada raudtee ühenduse sujuv tehniline toimimine (eriti just veoaegade 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 transiitveoste 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 länt, 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.

Riigi tegutsemise sektori majanduskeskkonna parandamisel/ halvendamisel

Kõrgest majanduskasvust tulenevalt ei pruugi riigieelarve olukord nõuda täiendava tuluallika tekitamist rahvusvahelise transpordiga seotud ettevõtluse maksumisest, 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 raske mini maanteetranspordis.

Riiklik innovatsioonipoliitika ja selle mõju sektorile

Tehnoloogilise innovatsiooni toetamine aitaks tõsta tugevas rahvusvahelises võistluses tegutseva sektori konkurentsivõimet, seda just uutel turgudel. Väga

töenäoline 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).

Põhilised arenguprobleemid ja kitsaskohad

Vedude mahu tõusul võivad ajutiselt tekkida mõningad füüsilise infrastruktuuri kitsaskohad (Tallinna Vanasadamaväljasõit, 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.

Mõju erinevatele tegevusvaldkondadele sektoris

KAUBAVEOD 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 veo- mahtusid oluliselt.

AUTOKAUBAVEOD. Autoveod kasvavad, kuigi madalama tempoga kui raudteeveod. Autotransport püsib konkurentsivõimeline Peterburi ja Moskva suundadel, pakkudes klientidele paindlikke lahendusi kauba



TIITVÄHI: „Mina usun kindlasti sellesse stsenaariumisse, ehkki ma ei tea, millal ta saabub.“

toimetamisel otse sihtkohta (millistel tingimustel Eesti vedajaid Vene turgude teenindamisele ligi lastakse on omaette küsimus) ja konkureerib kuni Rail Balticu valmimiseni kasvavate raudteevedudega ka põhja-lõuna suunal. Spetsialiseerumine toimub tõenäoliselt veo- vahemaade ja kaubaliikide lõikes. Rail Balticu valmimine võib kallutada või kallutab riik tariifipoliitika vms abil kaalukausid raudtee kasuks.

Autovedajad taotlevad konkurentsisis püsimiseks 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.

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

ÕHUKAUBAVEOD. Tänu kiiretele ja kvaliteetsetele logistilistele ühendustele Helsingi, Riia ja Peterburiga kasutavad rahvusvahelised kullerfirmad (kelle tegevus intensiivistub internetikaubanduse laienemise tõttu) üha enam Tallinna Lennujaama kogu regiooni teenindamiseks. Üks suurtest rahvusvahelistest

kontsernide rajab Tallinna oma lennukauba regionaal- se lao- ja jaotuskeskuse. Kasvab ka kaubalennu- teenindamise maht. Peamiselt on tegemist Aasiast tuleva tšarterkaubaga, mis suundub autotranspordiga edasi Peterburi. Tallinna Lennujaam pikendab ja kaas- ajastab lennuraja ning võtab kasutusele uusi alasid ja ehitisi kaubalendude laiendamiseks. Kaubamahu eda- sist suurendamist hakkab teatud momendist piirama lennujaama lähedus kesklinnale.

LAOLOGISTIKA. Stsenaariumile on iseloomulik transiidi vaheladude kõrge osatähtsus ja jaotuskeskuse funktsioonide täitmine. Ladudes teostatakse mitmeid kaubale lisandväärtust andvaid operatsioone. Logistika- alane tegevus sõltub aga tugevalt globaalsetes tarne- ahelates tehtavatest muudatustest.

Traditsiooniline kaubavedu versus firmade ärimudeli laiendamine

Stsenaarium sisaldab iseenesest häid eeldusi ärimudeli laiendamiseks, täiendavate logistiliste ja logistikaga kaudsemalt seotud teenuste arendamiseks. Seda eel- kõige transiitkaubale täiendava lisandväärtuse andmise

ja jaotuskeskuse funktsioonide täitmise osas. Samas, kuna veoste üldmaht suureneb, jääb osa ettevõtetest truuks traditsioonilisele kaubaveole.

Sektori mõju Eesti majandusele

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

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



ARUTELU TELETORNIS 15. detsembril 2014. aastal ELEA konverentsil.

STSENAARIUM 2

ETTEVAATLIKU MEHE STSENAARIUM

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-Poola piirist edasi. Stsenaariumi tekke tõenäosus ei ole seoses majanduskasvu suurusega.

Riigi strateegia rahvusvahelise tähtsusega transpordialaste investeeringute osas

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

Võtmeküsimused Eesti suhtluses Läti, Leedu ja teiste välisriikidega

Oluliseks võivad muutuda Balti riikide ja Soome ühised jõupingutused Poola survevastamiseks oma raudtee moderniseerimiseks ja eriti pikemate rongide kasutuselevõtvõimaluste loomiseks. Balti riikide vahelised läbirääkimised Rail Balticu tehnilise kindlustatuse (sh veoagade 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.

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.

Riiklik innovatsioonipoliitika ja selle mõju sektorile

Ebamäärasuse ja kehva majandusseisu tingimustes on tõenäoline vaid innovatsioonipoliitika üldmeetmete laienemine sektorile ja seda piiratud mahuks. Väga suurt efekti see kaasa ei too. Positiivseks erandiks võivad siin olla riigipoolsed toetusmeetmed IKT rakenduste kasutuselevõtuks.

Põhilised arenguprobleemid ja kitsaskohad

Juhul kui Rail Balticu võimalik käivitusae venib ja valimine on ebamäärane, tekib oht, et üle Eesti kulgeva 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 vajalikkus 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.

Mõju erinevatele tegevusvaldkondadele sektoris

KAUBAVEOD 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 algtingimustest, väheneb.



MEREKAUBAVEOD. 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 raske oma rolli välja mängida. Sillamäe Sadama konkurentsivõime sõltub eelnimetatud teguritest vähem kui Tallinna Sadama oma.

ÕHUKAUBAVEOD. Õhukaubavedu iseloomustab aeglane kasv. Kuna majanduskasv on tõenäoliselt madal, kui eelmise stsenaariumi puhul, siis on aeglasem ka kullerkaupade mahu kasv. Kaubaveo kasvu regulaarlinidel pidurdab lendude tiheduse ja sihtkohtade arvu kasvu aeglus. Tšarterkauba mahud Aasiast läbi Tallinna Venemaale võivad aastast aastasse tugevasti kõikuda ja on raskesti prognoositavad. Tallinna Lennujaam arendab oma lennukauba teenindamise võimekust, kuid teeb vajalikke investeeringuid etappide kaupa, vastavalt toimunud nõudluse kasvule.

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

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.

Sektori mõju Eesti majandusele

Sektori mõju Eesti SKTle ja majandusele laiemalt ei kasva. Kuni Rail Balticu 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.

PÕHJALA SIIDITEE

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.

Riigi strateegia rahvusvahelise tähtsusega transpordialaste investeeringute osas

Prioriteetsed on investeeringud Rail Balticusse. Suurematest investeeringutest Via Balticasse, kui paralleelses ja konkureerivas 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.

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 veoaegade 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.

Riigi tegutsemise 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. Eelöeldu 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.

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.



SIIM KALLAS on transpordivolinikuna väga tugevalt panustanud, et Põhjala siiditee saaks tegelikkuseks.

Põhilised arenguprobleemid ja kitsaskohad

Nii nagu Ettevaatliku mehe stsenaariumis, tuleb hakka 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*'i stsenaariumi puhul. Strateegiliselt oluliseks küsimuseks on neis tingimustes Muuga sadama logistika ja tööstuspargi väljaarendamine.

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 – need kas 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.

ÕHUKAUBAVEOD. Lennukauba maht kasvab peamiselt kullerkauba osas, kuna internetikaubandus kasvab üldisest majanduskasvust kiiremas tempos. Kui suureneb regulaarsete lennuliinide tihedus ja sihtkohtade arv, võib mõnevõrra suurened ka reisiliinidel veetava kauba hulk. Tšartervedudele see stsenaarium soodne ei ole. Võimalik, et veetava kauba maht on minimaalselt suurem kui eelmises stsenaariumis. Kokkuvõttes iseloomustab õhukaubavedu siiski aeglane kasv, Tallinna Lennujaama potentsiaal lennukauba teenindamisel realiseeritakse vaid osaliselt.

LAOLOGISTIKA. Stsenaarium toob kaasa kahte liiki arenguid. Ühelt poolt toimub põhja-lõunasuunalise

raudteevedu kasutavate 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 ka sektori väikefirmadele).

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 ettevõtlusmustrite arengust ja muutustest inimeste tarbimis- ja elulaadis.

Sektori mõju Eesti majandusele

Sektori põhirolliks on selles stsenaariumis eelkõige Eesti majanduse seostatuse parandamine turgudega põhjalõuna 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 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 tariifipoliitika (teemaksud jms).



RIIVO SINIJÄRV teab raudteevedude perspektiivist ja raudteepraamist paljugi.



Osavõtjatel on, mille üle diskuteerida.

ELU LOGISTILISES TUPIKUS

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.

Riigi strateegia rahvusvahelise tähtsusega transpordialaste investeeringute osas

Rail Balticu äralangemisel aktualiseerub vajadus panustada põhja-lõunasuunalise maanteekoridori väljaarendamisse (osaliselt neljarealine Via Baltica). Seda juhul, kui on võimalik demonstreerida investeerimist õigustava liikluskooormuse 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 mitmehaagiseliste 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.

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 olemasolevale 1520 mm laiusega raudteele, võivad aktualiseeruda kokkulepped teiste riikidega selle põhja-lõunasuunalise raudteetrassi moderniseerimiseks ning ühelt laiuselt teisele ülemineku hõlbustamiseks.

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

Riigi tegutsemine 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.

Riiklik innovatsioonipoliitika ja selle mõju sektorile

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

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 maanteekoridori võime haarata kaugdistsantsidele 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 üldine kokkutõmbumine: jäädakse tegelema valdavalt kodumaise tarbija ning Eesti eksportvedude teenindamisega. Võib eeldada, et osa firmasid hakkavad viima oma tegevust 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.

Stsenaariumi mõju erinevatele tegevusvaldkondadele sektoris

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

AUTOKAUBAVEOD. Autovedude osatähtsus kaubavedudel suureneb, kuid nende maht võib pigem kaheneda (juhul, kui ei õnnestu meelitada Soomega seotud kaubavoogu mingite spetsiaalmeetmetega). 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 võib osaliselt kompenseerida transiitvedude vähenemist, kuid madala majanduskasvu puhul ei saa sellele loota. Kaubamahtude taandareng ei loo ka tingimusi ega vajadusi suuremateks investeringuteks põhimaantee-desse.

MEREKAUBAVEOD. 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 integree-

rumisega. Muuga-Vuosaari kaubaliini käivitamisega on probleeme või kui see on vahepeal käivitunud, võib liin sattuda raskustesse.

ÕHUKAUBAVEOD. Vinduv majanduskeskkond ja ebakindel poliitiline olukord piirab ärilist aktiivsust ka lennukaubanduses. Kuna väljavaade on tume, ei julge Tallinna Lennujaam, vähemalt omal initsiatiivil (st riigi toetuseta), teha kaubalendude teenindamise võimekuse suurendamiseks olulisi investeringuid. Posti ja kullerkauba teenindamise maht siiski mõõdukalt kasvab, kuid mitte võrreldavalt teiste stsenaariumidega. Aasiast läbi Tallinna Lennujaama Venemaale liikuvad kaubad tõenäoliselt kaovad.

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 kohanemisest e-kaubanduse laienemisest tulenevate muutustega.

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 piiratud.

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.

TELETORNI JUTUD

TRANSPORDI ASJATUNDJAD KOMMENTEERIVAD STSENAARIUME

ARUTELUS OSALESID:

SIIM KALLAS (endine Euroopa Komisjoni transpordivolinik)

TIIT VÄHI (Sillamäe Sadama osanik)

REIN LOIK (Tallinna Lennujaama juhatuse esimees)

ERIK LAIDVEE (Transiidikeskuse AS juhatuse esimees)

RAIVO VARE (Eesti Raudtee nõukogu esimees)

KARLI LAMBOT (ACE Logistics AS nõukogu esimees)

ERIK TERK (TLÜ Eesti Tuleviku-uuringute Instituudi direktor)

HELESINISE HUB'I STSENAARIUM

KARLI LAMBOT: See stsenaarium, mida me esimesena arutama hakkame, on teatud mõttes ideaalne konstruksioon. Ta lähtub eeldustest, et asjad lähevad hästi mõlemal geo-ökonoomilisel teljel, nii ida-lääne teljel, st seoses Venemaaga kui ka põhi-lõuna teljel, sh seoses Rail Balticu väljaehitamiselega. Me ei pea arvama, et taolise kombinatsiooni realiseerumine on kangesti kõrge tõenäosusega (mitte selle pärast ei alusta me praegu sellest kõige positiivsemast stsenaariumist), vähemalt mitte lähitulevikus, aga me peame oluliseks teiste kõrval, ma rõhutan, teiste kõrval, ka taolise stsenaariumi nõnda-öelda läbimängimist. Sest kindlasti mingeid ideid, mida ta sisaldab, saab realiseerida. Ja selle stsenaariumi raames saab vaadata üle ka need võimendused, mis võiksid tekkida kahe geo-ökonoomilise telje omavahelisel võimendumisel. Ja selle stsenaariumi raames on võimalik end harjutada ka mõnede ideedega, mida peame praegu võib-olla veel utoopilisteks. Näiteks tulevikus veoste saamine Eestisse nn Arktiliselt mereteelt (Ida-Aasia kaup, mis võib hakata liikuma Põhja-Jäämerd mööda) või siis Tallinna kujundamine suuremahuliseks *hub*'iks.

Siim Kallas, kas seda stsenaariumit saaks veel ilusamaks teha?

SIIM KALLAS: Kindlasti saab midagi ilusamaks teha. Aga probleem on selles, et väliskeskond, ma pean silmas just Venemaaga toimuvat, näib muutuvat selle stsenaariumi ühe aluseelduse realiseerumise suhtes üha ebasoodsamaks. Üleeile USA Senat otsustas anda loa Ukrainale sõjalise abi andmiseks. See tähendab, et Ukraina ei ole 1938. a Tšehhoslovakkia seisus, Ukraina on otsustanud Venemaale vastu hakata, aga suhted Venemaa ja Lääne vahel võivad minna sellega seoses väga teravaks. See Helesinine *hub*, kus ka Venemaaga seotud positiivsed eeldused sees on, võib tulla, aga mitte homme, vaid näiteks 25 aasta pärast.

Tahaksin aga rõhutada, et taolise *hub*'i tekkimise võimalus sõltub ikka väga palju ka sellest, mis toimub maailmas laiemalt ja mis toimub Euroopa sees. Hiinas lähevad tootmiskulud üles, transport läheb kallimaks ja võimalik, et palju tootmist tuuakse Euroopasse tagasi. Teine aspekt: Euroopa on meeletult rikas, aga kas ta saab hakkama nende mitmetes maades punaste lippude all toimuvate möllamistega, kus inimesed protestivad tegelikult mitte oma leivatüki pärast, vaid selle vastu, et nende väga suuri sissetulekuid ähvardatakse vähendada? Kui Euroopa saaks oma turumajanduslikud mehhanismid käima, siis tähendaks see hiiglasuure potentsiaali vallandumist. See kõik avaldab mõju just stsenaariumi põhi-lõuna teljega seoses.

KARLI LAMBOT: Kas ka erastamine, sh ka taristuettevõtete erastamine võiks olla siin üks abinõu?

SIIM KALLAS: Ma olen kogu aeg erastamise poolt olnud ja leian, et see on asi, mida tuleks tõsiselt kaaluda. Erakapital, maailma suured investeerimisfondid oleksid nõus investeerima oluliselt rohkem transporti, kui

erastataks. Ja initsiatiiv klientide leidmiseks ja nendele uute teenuste loomiseks oleks kohe hoopis teine. Aga infrastruktuuride erastamine on tänapäeval Euroopas vaata et tabuteema. Samas on siiski ka mõningaid teistsuguseid näiteid. Näiteks Kreeka on asunud lennujaamade ja sadamate erastamisele. Olen Tiit Vähile rääkinud, et erastagu Narva lennuväli ära. Tegelikult on ju tohult vaja territooriumi ladude, pakendamise ja igasuguse tootmise jaoks. Erainitsiatiiv võib selle käima panna.

ERIK TERK: Hea idee, aga ta potentsiaali kasutamine on kõige täielikum vist ikkagi siis, kui suhted Venemaaga on korras.

TIIT VÄHI: Kui valida neist neljast stsenaariumist, siis mina olen küll selle Helesinise *hub*'i stsenaariumi toetaja ja usun selle realiseerumisse. Aga ma ei oska öelda, millal see kõik juhtub. Järgmine aasta on kõige segasem, loodan, et järgmised 5 aastat on juba lihtsam ja 25 aasta perspektiivis on Helesinise *hub*'i tõenäosus juba väga suur. Me oleme arvamusel, et see ongi see, millele tuleb mängida ja nii me tegimegi Sillamäe sadama ehitamisele asumisega. Sadamat ei tehta 25 aastaks, tehakse ikka palju pikemaks perioodiks.

Selle *hub*'istsenaariumi, mida arutame, realiseerumine teeks rikkaks nii transpordi- ja logistikasektori ettevõtted, kui Eesti tervikuna. Sadam on seda parem, mida suurem on tema tagamaa. Eesti sadamatel on väga suur tagamaa, see ulatub Kasahstani ja Venemaa Uraalitaguseni välja. Loomes siis eeldused, et kasutada seda võimalust, mis loodus on Eestimaale andnud. Käisin hiljuti Hollandis ja Belgias ja vaatasin nende sadamatega seotud ettevõtmisi ja osa, mis sadamatega seoses toimuv annab riigieelarvesse ja kuidas riik seda seetõttu oma poliitikatega toetab – on, millest eeskujuga võtta.

Mu eelmine jutt puudutas põhiliselt ida-lääne telge. Suurte kaubamahtude tulekusse põhja-lõuna liinil suhtun ma skeptilisemalt. Juba ajalooliselt on ida-läänesuunaline kaubavahetus andnud meile suuremaid mahtusid. Ja kui räägime põhja-lõunasuunalisest transiidist, sellest,



Diskussantide arvamused selle stsenaariumi realiseeritavusest oli mõnevõrra erinevad, mõned momendid tekitasid aga helgemat meeleolu.

mis võib seostuda Soomega, siis seda pole meil ajalooliselt tegelikult olemas olnud. Samas ma olen toetanud Rail Balticut ja toetan ka praegu. See on alternatiiv ja alternatiivid on üldse head. Eriti hea on see alternatiiv siis, kui saame sinna Siim Kallase abiga 70 või 80% Euroopa rahasid peale. Rail Baltic annaks meile täiendavaid võimalusi ja see on tänuväärne. Isegi juhul, kui selguks, et suudame Tallinna piirkonnas komplekteerida kaupa põhja-lõuna suunale mahus kusagil miljon tonni aastas ehk üks rong päevas ja kui Soome poolt lisanduks veel üks rong päevas – ka sellise ettevaatliku prognoosi realiseerumine oleks hea. Tuleb rohkem, on parem.

KARLI LAMBOT: Erik Laidvee, mis Sa arvad: kui Rail Baltic tuleb, kas siis Soome majandus on küllalt suur tegija, et selle jaoks piisavalt kaupa muretseda? Ja kuidas suhtud sellesse, et võiks lisanduda kaupa ka Põhja-Jäämerelt?

ERIK LAIDVEE: Oleme tegelnud põhja-lõunasuunalise liiklusega eelkõige läbi Soome ekspordi prisma ja peame seda küllalt perspektiivikaks. Olen siin optimistlikum kui Tiit Vähi. Väävlidirektiivi jõustumine annab meile siin uusi võimalusi, suunab osa kaupa merelt maale. Meretee Rotterdamist Tallinnani, mis on ju ajas pikem kui maismaavedu, muutub juba konteinerite puhul hinnas võrreldavaks. Tegime hiljuti Tuleviku-uuringute Instituudi abil turu-uuringu, ka see näitas, et Soomes on ekspordikaupu, mis võiksid hakata liikuma üle Muuga sadama ja juba nüüd, enne Rail Balticu valmimist. Juba jaanuaris hakkame sel teemal täpsemaid läbirääkimisi pidama. Perspektiivne on meie jaoks näiteks tulevikus kindlasti suureneva Soome ja Türgi vahelise kaubavahetuse teenindamine. Türgi on suur majandus ja kiiresti kasvav.

Meil on võimalus rahvusvaheliseks *hub*'iks saada. Usun, et uued laevaliinid hakkavad tulema otse Tallinnasse. See võimendaks tegutsemist nii põhi-lõuna kui idalääne suunal. Meil on selles osas konkreetsed plaanid töös. Muidugi, tugevalt sõltub see sellest, mis juhtub meie idanaabriga. Seetõttu ongi need liinid tõenäolisemad selle praegu arutatava, positiivse stsenaariumi raames.

Pikas perspektiivis usun ka seda, et Aasiast tulevad konteinerlaevad hakkavad meile sisenema.

Põhja-meretee kasutuselevõtt sõltub pikemas perspektiivis kõige enam sellest, mis juhtub kliimaga, võimaliku navigatsiooniperioodi pikkusest. Aga mitte ainult. See on Venemaale väga tähtis sõjamereväe polügoon, see seab oma piirangud. Ja kuna konteinerkandjad peavad seal olema jääklassi laevad, siis teeb see asja kalliks. Nii et selle võimaluse osas ma eriti optimistlik ei ole.

ERIK TERK: Soomlased usuvad päris tugevalt selle voo sisse ja sellesse, et Kirkenesi sadama kaudu saavad nad sealt osa kaupa ka Soome peale keerata. Ja jääklassi laevad selle meretee jaoks pidid olema osaliselt juba tellitud.

SIIM KALLAS: Eli ajahorisondiga 2020 ja 2030 tegelevates plaanides eeldatakse, et mõnekuulise perioodiga kommertsvedude võimalus Põhja-mereteel tõenäoliselt tekib. Jätame siinkohal sõjalised aspektid kõrvale. Aga küsimus on, et mis sadamatest sealt kaup edasi hakkaks liikuma? Soovitaksin pöörata tähelepanu Murmanski sadamale, väga heade looduslike eeldustega sadam. Tõsi, ta edasise arendamise perspektiividest pole suurt midagi kuulda.

TIIT VÄHI: Põhja-meretee on oluline eelkõige Venemaale endale. Et vedada välja Siberist tulevat puitu ja muud mööda suuri jõgesid põhja ja sealt mööda Põhja-Jäämerd edasi Euroopasse. Aga ma ei usu, et see Eestit kuidagi huvitada saaks.

RAIVO VARE: Ei tohiks siiski suurt „arktilist riiki“ Hiinat ka eksportijana ära unustada. Põhja-meretee kui logistiline marsruut mööda Venemaa rannikut. Olen nõus, see meretee on kõige enam vajalik Venemaale, tema võimekus hoida oma kaugpiirkondi ühenduses muude transpordivahenditega on piiratud. Venemaa ehitab selle meretee jaoks jäälõhkujaid. Aga Hiina kaubalaevad sellele marsruudile juurde oleksid talle meeldivaks täienduseks. Olen lugenud mingit prognoosi, et see Ida-Aasiaga seotud voog võiks olla kusagil umbes 19 miljoni tonni ringis. Aga see puudutab väga pikka perspektiivi, esialgu saame arvestada palju väiksemate numbritega.

Mis puutub aga Rail Balticu projekti lootusi kaubakatele, siis on need seotud tõesti suuresti Soome kaubavahetusega. Kui saaks sellest 15 miljonit tonni meie raudteele, nagu AECOMi uuringus on eeldatud, oleks ikka hästi küll. Tõsi, kiirrongi tehnoloogiates seda asja arendada on väga keeruline. Kui lisandub midagi ka Kirkenesi kaudu Põhja-mereteelt, siis on see ju suurepärane, aga see ei saa olla meie põhilootus. Rõhutaksin ühte momenti, mis on ka Helesinise *hub*'i stsenaariumisse ilusti sisse kirjutatud. Taolise *hub*'i teke eeldab meil olevate võimaluste järjekindlat teadvustamist väljapoole ja Balti riikide koostööd selles küsimuses. Leedulased on edastanud juba kusagil 1994. aastast peale ühte ja

sama sõnumit: nimelt, et tekib rahvusvaheline *hub*, kus ida-lääne ja põhja-lõuna suund kokku saavad ja selle koha nimi on Kaunas. Viimase aja uudised näitavad, et nad kavatsevad luua veel ühe täiendava *hub*'i, Vilniusesse. Balti riigid eraldi tegutsedes siiski kuigi kaugele ei jõua, peame hakkama ajama ühist poliitikat ja presenteerima seda rahvusvahelise *hub*'i ideed ühise teemana, ahelana. Peame leidma leedulastega selles küsimuses kompromissi. Samas peame õppima leedulastelt, kuidas seda ida-lääne ja lõuna-põhja suuna ühendamist presenteerida.

KARLI LAMBOT: Siim Kallas, kuidas Rail Balticu projekt suhestub rahvusvaheliste maanteeühenduste arendamise perspektiiviga? Kas kunagi tuleb Eestisse ka nelja-realine maantee (Via Baltica)?

SIIM KALLAS: 20 aastat tagasi oli Via Baltica arendamise plaan olemas, seoses järgmise ELi eelarveperioodi ettevalmistamisega tuleks seda asja uuesti ajama hakata. Siin tuleb aga arvestada seda, et Euroopa transpordipoliitika on maanteede suhtes väga skeptiline. Euroopa strateegiline panustamine ei ole maanteedesse, va TENT teatud lõigud, piiriületuslikud lõigud. Mina personaalselt küll pooldaksin seda, et ELi poliitika muutuks maanteevedudesõbralikumaks. Muide, tegelikult maanteed saavad Euroopa eelarvest suuri rahasid, aga nad saavad seda läbi regionaalfondide, mille üle otsustavad riigid. Riigid panevad seda raha nendesse kohtadesse, mis on olulised kohalikel valimistel. See ei ole väga strateegiline, erinevalt Rail Balticust, mis on geopoliitiliselt oluline ja strateegiline ning on üks osa suurest Euroopa skeemist.

KARLI LAMBOT: Rein Loik, kas Sa näed võimalusi, et ka lennundusest, ma pean siinkohal silmas õhukaubavedusid, võiks selle stsenaariumi raames tulla selline tõsine särelev asi?

REIN LOIK: Siin on suurusjärgud, eriti kui rääkida tonnides, muidugi teistsugused kui teiste transpordiliikide puhul. Kui mujal räägitakse miljonites tonnides, siis

lennunduses tavaliselt kümnetest tuhandetest, äärmisel juhul sadadest tuhandetest tonnides. Tallinnas teeme kaupa umbes 20 tuhat tonni aastas, 2008. aastal tegime 40 tuhat tonni aastas. Suures osas on küsimus Vene turule minevas kaubas, selles mõttes oleme muidugi poliitiliste tuulte meelevaldas. Mingil ajal käis meil Tallinnas isegi suur kaubalennuk otse Hiinast. Positiivne on see, et meil on olemas võimekus suurendada kauba vastuvõttu ja selle töötlemist Tallinnas 3–4 korda ilma, et peaksime selleks täiendavaid investeeringuid tegema.



REIN LOIK näeb lennukauba teenindamisel võimalusi.

Nagu stsenaariumis kirjas, annab internetikaubanduse kasvav maht muidugi suuri võimalusi spetsiifilisele lennukaubale.

SIIM KALLAS: Lennundus sõltub poliitilistest teguritest siiski mõnevõrra vähem, kui teised transpordiliigid. Estonia Air'il võib tekkida probleeme Venemaast ülelendamisega, aga Hiina lennuTuulelohel ei ole sealt ülelendamisega mingit probleemi, ega tule ka.

ETTEVAATLIKU MEHE STSENAARIUM

ALVAR TÕRUK: Eelmise stsenaariumi üle arutamisest koorusid tegelikult juba välja ka praegu arutlusele tulev stsenaariumi eeldused. Et äkki see kõik ilus, mida oskame ette kujutada, ikkagi ei realiseeru päris sellisel kujul ja seda mitte ainult ida-lääne, vaid ka põhja-lõuna telje osas. Ettevaatliku rahvana on ju eestlased alati üritanud käituda nii, et ei vii kohe igal sügisel oma seemnekartulit turule. Seetõttu võiks ettevaatlikkus olla põhjendatud, peaksime arvestama ka ohumomente, mis võivad takistada Rail Balticu käivitumist, panna selle venima. Või isegi laiemalt: peame arvestama meie regiooni, Balti regiooni riikide, meie otsustajate võimet milleski kokku leppida ja see ka ellu viia. On mitmeid näiteid, kus selline kokkuleppimine pole õnnestunud. Asjad võivad hakata nii Rail Balticu osas kui muudes põhja-lõunasuunaliste vedude teenindamist puudutavate küsimuste osas venima, sellega seoses võivad tekkida igasugused paralleelmõjud. Loodame sellele, et seoses Rail Balticu käivitumisega midagi ühel hetkel järsku imeliselt muutub ja seda muutumist oodates hoiame võib-olla end tagasi mingites muudes olulistes tegevustes ja aktsioonides. See on ka moment, mis meid selle stsenaariumi juures muretsema paneb. Et neid probleeme arutada, selleks me selle stsenaariumi välja joonistasimegi.

KARLI LAMBOT: Siim Kallas, mis on peamised ohud, et Rail Baltic niisuguses ajaperspektiivis, nagu temast praegu räägitakse, võib mitte realiseeruda?

SIIM KALLAS: Omal ajal, Nõukogude ajal oli nii, et oli ka vahel igasuguseid lootusi õhus, aga siis, kui läks paberite tegemiseks, tuli lõpuks ikkagi tõrge. Et neid fonde või limiite ikkagi ei anta. Vaadake, siin on praegu vastupidi. Vana terminoloogiat kasutades, fondid ja limiidid on olemas. Euroopa Liidu seitsme aasta eelarves on *Connecting Europe Facility* 10 miljardit eurot puhtalt ida ja lääne ühendamiseks. Euroopa Liidu tasemel keegi Rail Balticu tähtsust vaidlustanud ei ole. Seega: suur ja ainus oht on see, et Balti riikide kohalikud pealikud ei suuda teha neid otsuseid, mis on vaja teha, ei suuda kokku leppida. Skeem on olemas, nüüd on vaja teha paberid korda, et saada projektidele rahastamine peale. Tähtaeg on veebruar 2015, kus esimesed rahataotlused peavad minema Komisjoni. Loodan, et oleme siin Balti riikidega taotluste esitamisel esimeste hulgas. Siis ei teki mingit hajumise ohtu, et on ju teisi projekte ka ja et võib-olla läheb kokkuvõttes selle kõige rahastamiseks paljuks. Muidugi, põhjuseid, mis võivad venimist tekitada, on; nagu öeldakse, saatan on detailides. Ja siin on selliseid saatanaid ikka päris palju. Igasugused *not in my backyard* liikumised, et tore küll, aga mitte minu tagahoovist läbi ja muud. Aga kokkuvõttes: suures pildis on eeldused, et asi hakkaks vajaliku kiirusega liikuma, loodud.

ERIK TERK: OK, oletame, et projekt kas planeeritud ajaga või väikese viivitusega tehakse ära, aga kas võib tekkida probleem edasivedamisega üle Poola?

SIIM KALLAS: Poolakad on lubanud, et nad teevad oma, seostamiseks vajaliku osa ära, ma ei oska suurt muud midagi öelda. Tõenäoliselt teisel pool Poola piiri küll raudteel kiirus aeglustub. Tingimused on sellised, et nad ei saa seal ehitada maksimaalset kiirust 240 km tunnis võimaldavat raudteed, kusagil piiri ja Varssavi vahel tulevad aeglasemad kiirused. Aga kaubaveo jaoks ei ole see suur probleem.

Poola territooriumil saab Rail Balticut pidi liikuv kaubavoog suunduda nii Berliini peale, kui näiteks ka *Baltic-Adriatic* koridori pidi lõuna poole, kus peab läbima Poola suured tööstusrajoonid. Edasiveol on mitmeid erinevaid

võrkusid, tekib küsimus nende võrkude sõlmede ladus funktsioneerimises, aga minu arvates on see teine küsimus. Kui Rail Baltic tuleb, kui me Balti riikidega ise asja vussi ei keera, siis need küsimused ka kuidagi lahendatakse. Investeering [Rail Balticusse] on see põhiline, mis maksab, see loob eeldused ka edasivõetavate tingimuste tekkeks.

KARLI LAMBOT: Vaadeldava stsenaariumi puhul me muretseme selle üle, kui kiiresti põhi-lõuna suuna raudteevõrgud ikkagi reaalsuses suurenema hakkavad ja mis nende dünaamikat ähvardada võiks. Ida-lääne suuna võrgud on juba selle stsenaariumi algtingimuste järgi suhteliselt väikesed ja heitlikud. Raivo Vare, kuidas Sina kui Eesti Raudtee Nõukogu esimees näed, kas suudame selles olukorras investeeringutega kahte paralleelset raudteevõrku korralikult elus hoida?

RAIVO VARE: Stsenaariumisse on sisse kirjutatud mure, et kogu aur läheb investeerimisel Rail Balticu peale ja meie investeerimisvõimekus olemasolevasse raudteevõrgu langeb. Mina muretseksin seda muret natuke teisiti. Me peame käsitlema Rail Balticut kindlasti eraldi projektina. Eraldi põhja-lõunasuunalise projektina. Eesti Raudtee kui ettevõtte roll saab selles kontekstis olla vaid õigustatud ja õiglase tasu eest tehnilise teeninduse pakkumine, kui sedagi. See, et ida-lääne suuna pidurduse puhul ei teki raha praeguse raudteevõrgu ülevalpidamiseks, on hoopis ise probleem. Reisirongide liiklust peame praeguse mudeli puhul suures osas ülevalkaubaveo arvel, ida-läänesuunalise kaubaveo arvel. Need reisirongid, mille meeldiks neid seetõttu nimetada Putini porganditeks, ei saa selle kaubaveo pidurduse puhul lihtsalt nii kiiresti sõita, võib-olla mingil momendil ei saa üldse enam sõita. Ja siis tuleb paratamatult midagi teha ja ilmselt ka tehakse. Lõpetatakse ristsubsideerimine, leitakse täiendav raha või tõstetakse piletihindasid. Nii Ettevaatliku mehe stsenaarium, kui kõik teised (peale esimese), peaks sisaldama selget signaali, et neis võimalikes olukordades peab valitsus muutma oma suhtumist. Peab saama aru, et olemasolev Eesti Raudtee finantseerimise mudel enam jätkuda ei saa ja nõuab muutmist.



Ettevaatlikkus võib olla põhjendatud, rõhutab ELEA juhatuse esimees **ALVAR TÕRUK**.

TIIT VÄHI: Ma arutleks umbes nii, et tõenäosus selleks, et praegune olukord rahvusvahelise kaubatranspordi teenindamise võimaluste osas võib jääda kas samaks, nagu praegu või siis natuke halveneda, on kusagil 55% kandis või natuke vähem. Ta võib ka palju halveneda, ütleme, et selle tõenäosus on 45%. Ja siis on tõenäosus, et ta läheb, ma mõtlen lähiaastatel, paremaks, selle tõenäosus ei ole suurem kui 1%. See Ettevaatliku mehe stsenaarium on minu silmis midagi eelpakutud esimese variandi taolist. Kas ta tekitab Rail Balticu venimise tõttu või muudel põhjustel, see on omaette küsimus. Mina ei usu, et Rail Baltic saab valmis varem kui 15 aasta pärast. Kui elame üle järgmised 15 aastat, siis elame üle ka järgmised 150. Nii et see täpne valmimisaeg vist ei ole minu arvates nii väga oluline. Oluline on mõista, mida tehakse ebamäärasel olukorras. Vastus on see, et suurt midagi uut ette ei võeta, jälgitakse kas olukord muutub ja kuidas muutub. Ettevaatliku mehe stsenaarium on praegu mitte investeerida uutesse suurtesse projektidesse, pigem kohendada vanu. Teiseks, valmistada ette vajaduse korral ka kokkutõmbamiseks, koondamiseks jms, kui seda peaks vaja minema.

ERIK TERK: Natuke ette rutates, kui viimase stsenaariumi puhul on asi selge, et Rail Balticut ei tule ja väljapääsu tuleb otsida kusagilt mujalt, siis selle stsenaariumi puhul siin pole justkui ei liha ega kala. Ootame Rail Balticut nagu hingeõnnistust, aga ta kurivaim venib ja meie firmad ei tee sel ajal suurt midagi: ei muuda ärimudeleid, ei arenda vedusid, ei investeer. Äkki me võime öelda, et ettevaatlikkus ja viivitamine on ise riskiallikas?

TIIT VÄHI: Tuleb meelde üks ütlemine: olen näinud julget alpinisti, olen näinud vana alpinisti, kuid ma ei ole näinud julget vana alpinisti.

Tõsisemalt rääkides, üks vähemalt osadel firmadel, ka meie Sillamäe Sadamal, on mingid arusaamad, millesse me usume, millesse oleme panustanud ja need arusaamad ei ole midagi, mis kehtivad vaid viieks aastaks, vaid ikka palju pikemaks perioodiks. Ja nende arusaamade elluviimiseks me ka tegutseme. Aga igal esmaspäevalisel nõupidamisel me laskume maa peale, vaatame mis toimub Venemaal, mis toimub Eesti poliitikas, mis toimub Euroopas või Ameerikas, kuidas see kõik meie tegevust mõjutab ja kuidas tuleb sellest lähtudes reageerida. Selline oleks minu jaoks Ettevaatliku mehe stsenaarium selle positiivses mõttes.

PÕHJALA SIIDITEE STSENAARIUM

JAANUS PAAS: Kui lähtuda sellest, et ida-lääne transpordivoog väheneb, muutub ebakindlaks, Siim Kallase info USA Senati otsuse kohta Ukrainat sõjaliselt toetada räägib ka selle hüpoteesi toetuseks ja kui meie riigid hakkavad ühisettevõtte kaudu normaalselt koos investeerima ja Rail Balticut majandama, siis tundub see Põhjala siiditee stsenaarium näiteks 15 aasta perspektiivis mulle kõige realsem. Aga ma kardan, et põhja-lõunasuunaliste raudteevadude arendamine olemasoleva raudtee peal on väga raske. Juba Balti riikide ettevõtete koostöö on suur probleem ja muidugi Leedu-Poola piiri ületamine. Üritasime omal ajal transportida Soome puidusektori tooteid mööda

raudteed Kesk-Euroopa riikidesse. Kõik sellised operatsioonid nagu vedurite vahetus, piduriproov, piiriületus, kauba ümberlaadimine Leedu-Poola piiril, kõik need raskendavad ülimalt teiste transpordiliikidega konkureerimist. Kui aga tekib tõeline ühisarusaam, kuidas opereerida Rail Balticu kui ettevõttega, on tegemist hoopis teistsuguse olukorraga. Loomulikult aga peavad ettevõtted, kes hakkavad opereerima Rail Balticu peal, piisavalt täpselt fokuseerima ja tegema koostööd müügi osas. Kliendibaasiks võivad olla nii lõunapoolsed riigid kui Kesk- ja Ida-Euroopa piirkonna riigid.

KARLI LAMBOT: Oleme omavahel kõvasti diskuteerinud, et kui nüüd Rail Baltic tõesti tuleb, siis kas selle raudtee tulek muudab oluliselt raudteeveose iseloomu. Erik Laidvee, kas Sa näed, et siit ei hakka liikuma lõuna suunas ja vastupidi, mitte ainult metsatööstuse-, paberitööstuse- ja keemiatööstuse toodang, vaid ka see kaup, mis praegu sõidab tavaliselt treileriga maanteed mööda?

ERIK LAIDVEE: Kindlasti on see võimalik ja ma olen kindel, et osaliselt ka enne Rail Balticu tulekut. Meie raudteele on võimalik saada Soome eksportkaupa, mida veetakse nii konteinerites kui ka treilerites. Aga esikohale seaksin just konteinerites veetava kauba. Võtmeküsimus on see, kuidas panna see konteiner, mis tuleb Soome eksportkaubaga, Muugal rongi peale. Või siis sõidaks treiler platvormvagonile. Ilmselt pole „ninasid“ mõtet vedada, edasi oleks mõtet vedada ainult treilerit. Sihtkohaks võib olla näiteks Koperi sadam Aadria mere ääres. Olen nõus Jaanuse väitega paneeli sissejuhatuses, et olemasoleva raudtee kasutamine ja ümberlaadimine Šeštokais seab põhja-lõunasuunalise raudteeveo arendamisele piiranguid, mis tõstavad ta hinda ja nende teguritega hakkama saada on suur kunst. Rail Balticu kasutuselevõtt annab raudteevariandile täiendava eelise, väheneb ümberlaadimiste vajadus. Aga sellest hoolimata arvan, et perspektiiv taoliste raudteevadude arendamiseks on olemas juba enne Rail Balticut. Töötame selle nimel,

et juba 2015 aasta teisest kvartalist saaks hakata saatma nädalas ühe konteinerirongi põhja-lõuna suunal teele.

RAIVO VARE: Siin on väga oluline see, et rong saaks liikuda ilma vedurivahetuseta Tallinnast kuni Leedu-Poola piirini välja. Kardan, et muidu ei hakka see Erik Laidvee poolt propageeritav idee n-ö lendama.

KARLI LAMBOT: Raivo, Sina oled ühena kõige valjuhäälselt rääkinud raudteepraamist. Meil ja soomlastel on tõesti laht vahel ja et raudtee saaks toimida, peaks see ju ideena mõistlik olema. Aga kuidas sa seda ikkagi ette kujutad?

RAIVO VARE: Minu arvates on põhi-lõunasuunalisele raudteelogistikale toimima hakkamiseks vaja mingit täiendavat hoogu. Tunneli tekke jaoks, kui see üldse kunagi luuakse, on meie praegu vaadeldav ajahorisont selgelt liiga lühike. Järelikult peab see täiendav element tekkima ikkagi, vähemalt esialgu, vee peale. Kui nüüd kuuleme, et Tallink ikkagi tahab hakata liikuma Vuosaarist mingi kauba jaoks mõeldud laevaga, järelikult mingi nõudlus on. Navirail omal ajal üritas raudteepraami ideed realiseerida, et saaks tagada niisuguse kapatsiteedi ja regulaarsusega liiklemist, mida on täisrongikoosseisu jaoks vaja. Aga selgus, et esialgu seda nõudlust veel piisavalt näha pole. Mõne aja pärast võib tekkida. Raudteepraam oleks vajalik komponent, et raudteetransport saaks sellel suunal konkureerida maanteega. See, et kas üks või teine rööpalaius, ei ole minu arvates põhiküsimus, see peaks olema tehnoloogiliselt lahendatav. Ärimudeli jaoks on oluline, et oleks kaubavoogu, tellimust.

TIIT VÄHI: Mina pean õigeaks 1520 rööpalaiusega raudteepraami. Eestist kuni Vladivostoki, Kasahstani ja Gruusiani välja on tegemist laiusega 1520, Soomes on 1524 ning Soome ja Eesti rööpalaius on kasutatav samadele veduritele. Selle stsenaariume raames, mida praegu arutame, ei ole ju Venemaa lukus ja kui ta ka läheks lukku, siis lahti jääb vast ikka piir lõuna poole, Valgevenes ja Ukrainasse. Ja miks peaksid soomlased,



JAANUS PAAS (SilSteve AS): põhja-lõuna raudteeveod on konkurentsivõimelised vaid siis, kui suudame lõunapoolsete naabritega kokku leppida.

kui nende kraam peaks tulema Vuosaarisse raudteega, tahtma seda ümber laadida 1435 laiusele?

ÜLLAR RAAD (ESTVE Terminal AS), saalist: Usun, et soomlastele võiks see praamiidee kindlasti meeldida. Minu kui sadamaoperaatori mure on see, et siis lendab kogu see kaup minust mööda. Sadam saab natuke sadamatasusid, otsamehed võtavad otsad vastu, rong sõidab Soomest ühe vurina kuhugi lõunasse, aga mina kui sadamaoperaator ei saa sellest siis ju midagi.

RAIVO VARE: Tegelikult õigus. Mina käsitlesin seda raudteepraami teemat Rail Balticu kui tervikprojekti tasuvuse kontekstis, mitte selles kontekstis, kuidas maksimiseerida Eesti sadamaoperaatorite kasu. Kahetsen pattu. Aga Rail Balticu nõukogus istuvad ka lätlased ja leedulased ja me peame suutma ka neid veenda Rail Balticu konkurentsivõimes ja tasuvuses. Kui me seda ei suuda, siis pole Tallinna Sadamal ja sadamaoperaatoritel põhjust Rail Balticu pärast muretseda. Seda siis lihtsalt ei tule.

Olen Tiit Vähiga selles osas nõus, et raudteepraami puhul võiks alustada tõesti 1520 laiusega, see oleks raudteekaubaveo jaoks oluline sisend juba praegu, enne Rail



ERIK LAIDVEE (vasakul) Transiidikeskusest tahab Siiditee elluviimisega alustada võimalikult ruttu.

Balticu valmimist. Ja see klappib väga hästi ka Kaunase ümberlaadimisterminaliga.

TIIT VÄHI: Kolmas ja neljas stsenaarium on suhteliselt sarnased selles mõttes, et mõlema puhul on piltlikult öeldes Venemaaga midagi halba juhtunud, mis paneb transiidi lukku. Ja siis selles olukorras püüame, kolmanda stsenaariumi puhul jõulisemalt, neljanda puhul vähemjõuliselt, saavutada midagi põhja-lõuna suunal, arendada seal riikidevahelist koostööd. Sellest hoolimata, et potentsiaalsed kaubamahud on sellel suunal potentsiaalselt oluliselt väiksemad, kui ida-lääne suunal. Kolmanda stsenaariumi tekstis on keskse koha peal Rail Baltic, ma ütlesin juba eelnevalt, et mina ka pooldan tema ehitamist, eriti kui tegemist on lõviosas ELi rahadega. Ja nüüd on küsimus, et kust sellele uuele raudteele kaupa saada? Mina usun, et maanteelt kaupa raudteele tõmmata on võimalik, ma ei ole maanteetranspordi tuleviku suhtes Euroopa Liidus eriti optimistlik. On mitmesugused piirangud autotranspordi kohta, ummikumaksud ja muu säärane. Meretranspordilt kaupa raudteele tõmmata on raskem, väävlidirektiivi rakendamisest hoolimata. Ei usu, et väävlidirektiiv pöörab maakera teistpidi, küll selle väävliga ka midagi välja mõeldakse: kas skrabberid [gaaside puhastusseadmed]

laevade peale väävli eraldamiseks või laevadele väikese väävlisisaldusega punkerõli saamise võimaluste loomine. Olen raudselt veendumusel, et ka tulevikus jääb mere-transport kõige odavamaks ja ma kahtlen, et soomlased hakkavad oma paberiveo logistikat muutma, kui on võimalik oma lääneranniku sadamatest meritsi välja vedada.

Ilmselt peame ikkagi arvestama, et nii selle kui järgmise stsenaariumi puhul meie rahvusvaheliste kaubavedude maht väheneb oluliselt. See tähendab, et tuleb hakata otsima, ka selles, mitte ainult viimases stsenaariumis mingisuguseid muid asju: lisandväärtuse tõstmine, ladustamine. Võib-olla saame meelitada ka neid välisfirmasid, kelle äritegevus seostub mingil moel Venemaaga, aga kes ei riski selle stsenaariumi puhul Venemaale investeerida, investeerima näiteks Muugale või Sillamäele. Eeldusel muidugi, et kaup mingil viisil üle Vene piiri või Vene ja Eesti sadamate vahel ikka liikuda saab.

SIIM KALLAS: Me räägime kogu aeg põhi-lõuna teljel toimuvatest vedudest, kui vedudest suunaga põhjast lõunasse. Olen kohtunud mitmete Kes-Euroopa riikide ametimeestega, kes on mulle kinnitanud, et kui Rail Baltic valmib, siis tekib selle regiooni maadel, näiteks Slovakkial, huvi kasutada seda uut võimalust oma kauba transportimiseks Balti riikide sadamatesse.

ERIK LAIDVEE: Olen Tiit Vähiga selles osas nõus, et masskaupade veol jääb eelis ilmselt meretranspordile. Aga konteinerite veol on asi teisiti. Just väiksemad kaubasaadetised konteinerites on liikumas maale ja see on perspektiiv raudteele ja Rail Balticule. Lähitulevikus ka autotranspordile, sest Põhjamere sadamate tühjaksvedu on muutunud probleemiks, aga kuna maanteed saavad tõesti olema enam umbes, siis seal veokiirus alaneb. Näiteks Rotterdamist autoga Tallinna vedades võib lisanduda üks täiendav päev.

Ma kujutan ette, et peale Rail Balticu käivitumist võime arvestada, kui eeldame, et tekib normaalne sünergia põhja-lõuna suunal, miljonite tonnide osas, mitte ühekohalise, vaid kahekohalise numbriga.

LOGISTILISE TUPIKU STSENAARIUM

JANEK SAAREOKS: Arvan, et meist keegi ei taha ju tegelikult sellisesse stsenaariumisse sattuda. Selles stsenaariumis tänase situatsiooni jooned võimenduksid negatiivses suunas. Lisaks sellele, et ida-lääne suunalt kaupa teenindamiseks ei tuleks, ei hakkaks ka põhjast lõunasse või lõunast põhja suunduv kaup meie kaudu liikuma. Stsenaariumi eeldus on, et Rail Balticut ei tule. Laias plaanis tähendab see stsenaarium seda, et jääme valdavalt teenindama oma tarbijaskonda: et kes siin riigis on, mida me toodame ja mida tarbime. Toome üht sisse, teist välja. Kasvu siit ei tule, pigem kahanemine. Jääme ääremaaks, kuhu keegi ei taha oma rada teha, ega teed ehitada. See stsenaarium võiks nn musta stsenaariumina meil ikka silma ees olla küll ja oma tingimuste negatiivsuse tõttu ta eristub eelmisest. See ei ole see koht, kuhu tahaksime minna. Mida selleks teha, et mitte sinna sattuda?

KARLI LAMBOT: Küsida võib nii, aga küsida võib ka, et kuidas seal elada, kui ta ikkagi rakendub?

JANEK SAAREOKS: Kui majandusolukord ja riigi poliitika võimaldab, siis saame võib-olla üht-teist hoida elus ja midagi juurde panustada. Näiteks regionaalsesse teedevõrku ja sadamatesse, et kaup liiguks paremini. Aga normaalset väljavaadet selle stsenaariumi juures ikkagi ei teki.

KARLI LAMBOT: Kui meil on neid transiitveoseid, mis Eestit läbivad, vähem, siis on ka meie kohalikud eksport-importveod kallimad. Ja see loomulikult mõjutab kohalikku tootmist ja meie väliskaubandust. Teatud analoogia võib tuua küll väljastpoolt transiiti pärit nähtusega: kui meil poleks omal ajal hakanud neid Soome viinaturiste nii massiliselt käima, siis oleks ka kaupade vedu nii Soomest meile kui meilt Soome olnud palju kallim. Meie majanduse integratsioon Soomega oleks arenenud aeglasemalt. Mida teha olukorras, kus meie tööstuse areng ja eksport satuvad sellise surve alla? Me ei taha loomulikult sellist olukorda, aga me võiksime

mõelda, et see võib juhtuda. Mis me siis peaksime tegema, kuidas siin turul askeldama hakkama, et hakkama saada?

RAIVO VARE: Kunagi töötas Eesti Tuleviku-uuringute Instituut välja stsenaariumide paketi, kus ühe stsenaariumi nimi oli Lõuna-Soome stsenaarium. See on suuaresti seesama, mida Karli praegu kirjeldas ja laias laastus on see lõuna-soomestumine ju senini pikka aega toimunud ja ka jätkub. Siit järeldus: äri jääb ikka alles, ainult see on teistsugune äri, piiratud ulatusega äri. See ei ole transiit, tootmist ja selle transpordiga teenindamist põhjendavaks teguriks peab olema miski muu. Näiteks mingi lisandkomponent põhitootjale, näiteks Soomes asuvale põhitootjale. Mingi eksport meile jääb ja ka meie transpordi-logistikasektori rahvusvaheline tegevus ei kao päris ära. Isegi siis, kui meil Narva jõe taha üldse asja pole. Aga me peame selles stsenaariumi puhul väga tõsiselt mõtlema, mida ikka tegema hakkame.

TIIT VÄHI: Kolmanda ja neljanda stsenaariumi vahe on see, et neljandas stsenaariumis tõisem põhja-lõunasuunaline kaubavedu ei käivitu. Ma küsin, miks ei käivitu? Nõus, stsenaariumi eeltingimuseks on see, et Rail Baltic ei käivitu. Olen nõus, et olemasolev raudteevõrk seda asendada ei saa. Aga me arutasime ju, et juba enne Rail Balticu tulekut on võimalik põhja-lõunasuunalist kaubavedu elavdada. No teeme siis seda. Ja veel paljut muud. Muudame Eesti Raudtee funktsioneerimismudelit, et ta ka viie aasta pärast olemas oleks. Ja kui kaup üle Vene piiri ei liigu, siis midagi annab ikka teha, et midagi liiguks. Töötame sel eesmärgil, hoiame sidemeid. Kui eeldatakse, et midagi ei juhtu, siis on see juba ise mingi erilise teooria, juhtudalaskmise teooria propageerimine. Asju tuleb juhtida, mitte lasta neil juhtuda.

Minu järeldus on see, et elu on ka Logistilise tupiku stsenaariumi kirjelduses antud välistingimuste puhul võimalik. Juhul, kui me ise ei taha sellest teha Valge lina stsenaariumit – nagu oli vanas anekdoodis, et otsustame ise, et kõik on läbi, võtame valge lina ümber ja hakkame liikuma kalmistu poole.

KARLI LAMBOT: Siim Kallas, selles stsenaariumis on teatud lootus pandud pikkade autorongide kasutamisele Baltikumis, sarnaselt Põhjamaadele, et tõsta kaupade transiidi efektiivsust ja konkurentsivõimet. Pealegi peame arvestama autojuhtide puuduse teravnemisega, noorte seas ei ole see amet populaarne. Samas Euroopa Liidu ühtne transpordipoliitika sellele arengule hea pilguga ei vaata.

SIIM KALLAS: Üldine avalik arvamus Euroopas on kaunis hüsteeriliselt nende vastu. Ja sellest tulenevalt ka poliitiline õhkkond. Seda vastuseisu veavad „rohelist“ ja mitmed ELi riigid nagu Austria ja Suurbritannia. Aga tegelikult on selle küsimuse otsustamisel „järe ots“ ikkagi riikide, mitte ELi käes. Oma transpordivolinikuks oleku ajal toetasin ma kõvasti seda seisukohta ja sain selle eest ka kõvasti kriitikat. Et kui riigid lubavad neil suurtel autorongidel oma piire ületada, siis küll teatud reeglite jälgimise puhul võivad nad seda ka teha. Teede lõhkumine ei saa olla eriline argument nende autorongide vastu, koormus teele sõltub ju telgede arvust ja võib autorongi puhul olla väiksemgi.

Kui nüüd prognoosida edasisi arenguid, siis ma arvan, et mõnedes ELi riikides, nagu Austrias, need autorongid tõenäoliselt kunagi liikuma ei hakka. Aga nende riikide arv, kus nad võivad liikuma hakata, tõenäoliselt laieneb. Näiteks sakslased minu teada vaikselt laiendavad nende kasutamise võimalusi. Kuigi kaunis ettevaatlikult. Meie jaoks oleks oluline, kui saaksime pikkade autorongidega vedada Põhjamere sadamatesse, näiteks Rotterdami ja Antwerpeni. Selle jaoks on oluline Saksamaa läbimine. Ja ka Poola, et Poola teede olukord paraneks.

Aga üks see küsimus on seotud muidugi üldise transpordipoliitika pöördumisega rohkem autotranspordile soodsamaks, millest enne rääkisin.

TIIT VÄHI: Kui need superpikad autod tulevad Eesti teedele, siis mina teen enda jaoks järelduse, et pean hakama Otepäälle sõitma mitte Tartu maanteed mööda, vaid kuidagi muud moodi, näiteks Vana Piibe maanteed

mööda. Ja teistele soovitaks siis ka, et hakake enda jaoks sobivad külavaheteid välja vaatama.

RAIVO VARE: Nn tupikustsenaariumi teksti on kirjutatud sisse võimalus, et kui Rail Balticut ei tule, siis nende rahade arvel, mis oleksid läinud selle raudteeprojekti omafinantseeringuks, võiks riik hakata toetama mingeid muid transpordisektori arenguks olulisi projekte, näiteks maanteetranspordi edendamise seostuvaid. Ma natuke kahtlen selles, sest olukorras, kus poliitikutel pole transpordi-logistikasektori arengu osas selgemat nägemust ja kus sektor ise pole nende silmis prioriteetne, võiks see loogika realiseeruda. Sellises olukorras hakkab kehtima tõenäoliselt pigem Churchill'i ütlemine, et ükskõik kui palju riigieelarves raha on, on seda alati vähe. Mis tähendab, et kui raha jääb üle Rail Balticu omafinantseerimise arvelt, siis kulutatakse see ilma iga-suguse hingepiinata ära kusagil mujal, mitte transpordi-logistikasektori arenguks. Ja muutus rahajaotamise poliitikas tehakse alles siis, kui midagi totaalselt kokku jookseb. Näiteks kui Eesti Raudtee satub finantsiliselt nii raskesse seisusse, et reisirongid enam sõita ei saa.

Samas on riigi roll, pean silmas siin nüüd eelkõige riigile kuuluvaid ettevõtteid, pikema perspektiivsel tegutsemisel ja sellega seotud investeerimisriski võtmisel, väga suur. Näiteks aastal 2008, kui riigile kuuluv aktsiaselts Tallinna Sadam otsustas võtta omapoolse investeerimisriski seoses konteinerterminali laiendusega, seda vaatamata tugevatele poliitilistele ja konkurentsivõimudest tulevatele vastuväidetele; mäletan selgelt, et sel ajal domineeris seisukoht, et seda pole vaja. Et kõik läheb edasi nii, nagu on kogu aeg läinud, et konkurentsituatsioon oluliselt ei muutu. Et näiteks Gdanski süvaveesadama rajamine pole asi, mis meid huvitama peaks. Nüüd aga näeme, et Poolas töötab Gdanski-Gdynia transpordiklaster hoopis uuel, palju võimsamal tasandil, suured laevad käivad seal sees, Maersk hakkas seda kasutama, maismaastruktuure arendatakse edasi juba sellega arvestades. Kui Tallinna Sadam poleks õigel ajal julgelt investeerimisriski võtnud, suurel riigifirmal on see lihtsam, poleks meil enam erilist šanssi konteinerite saamiseks,

Erik Laidveel poleks täna põhjust meile Transiidikeskuse saavutustest ja edasistest plaanidest rääkida jne. Tegelikult: mida kehvem stsenaarium oma tingimustelt, seda suurem vastutus tekib riigile, sest just riik peaks suutma vaadata vahetu kiire kasu horisondist ettepoole.

Eelnevaga ei taha ma muidugi väita, et erakapitalil põhinevad firmad ei peaks ärisriske võtma või poleks võtnud. Näiteks Sillamäe Sadam. Tunnistan, et kui Tiit Vähi sellest ideest mulle rääkis, siis ma ei uskunud, et see sadam käima läheb ja kasvama hakkab. Veel mitu aastat ei uskunud, et hakkab kiiresti kasvama. Aga hakkas.

REIN LOIK: Eesti turg on ka meie tegevuse jaoks väga väike ja seetõttu lähtub ka Tallinna Lennujaam sellest, et võimalus suuremaks saada käib läbi transiidi. Need võimalused on põhimõtteliselt olemas, ka Siim Kallas rõhutas, et lennundus on poliitilistest mõjudest mõneti vähem sõltuv kui teised transpordiliigid. Võimalused on seotud meie (nüüd omandipõhja muutnud) koduvedajaga, Estonian Air'iga. Tema huviga olla partner suurtele firmadele, kes võiksid tahta tekitada transpordisõlmi läbi Tallinna. Oluline on, et selline suur vedaja nagu Lufthansa, mis teeb suveperioodil kolm reisi päevas, veab kaupa lennuki kõhu all ja hea uudis on see, et Turkish Airlines hakkab 2015. aastal lendama Tallinna otse

(praegu teeb ta seda vahemaandumisega Vilniuses) ja saab ka kaupa vedada, kui nõudlust on.

Mis puudutab Tallinna Lennujaama, siis kavatseme investeerida juba lähiperioodil lennuratta, et see oleks võimeline vastu võtma suuri lennukeid. See on risk, see on pikaajalise tasuvusega investeeering, aga ta tasub end kiiremini ära ikkagi juhul, kui transiidi osatähtsus suureneb.

Probleemiks on Euroopa Liidu vastuvõetud direktiiv, mis ei luba lennuliiklust, erinevalt raudteetranspordist, riigi poolt toetada. Et selles stsenaariumis kirjeldatud logistilisest tupikust välja tulla, oleks riigipoolne toetus väga oluline. Tegelikult tasuks see majanduse kui terviku vaatepunktist kindlasti ära. Võib-olla saab Eesti riik siin Euroopa Komisjoni mõjutamisel midagi ära teha.

RAIVO VARE: Oluline on aga see, et võrreldes teiste stsenaariumidega pingestub turg Logistilise tupiku stsenaariumis enam ja firmadel läheb selles stsenaariumis oma tegevuse ümberkorraldamisega, uute ärimudelite leidmisega kiiremaks. Ka uut laadi ärisriskide võtmisega. Kui see stsenaarium sektori ettevõtete juhte tõsisemalt oma tegevuse ümbermängimise peale mõtlema paneb, siis on ta suure osa oma missioonist täitnud.



SEISUKOHTI STSENAARIUMIÜLESTEL TEEMADEL VÄLJAVÕTTEID DISKUSSIONIST

GEO-ÖKONOOMILISEST DIMENSIOONIST

SIIM KALLAS: Euroopa transpordi infrastruktuuri rajamise poliitikast rääkides on TEN-T suures osas Ida- ja Lääne-Euroopa ühendamise projekt. Strateegiline ja geopoliitiline projekt. Rail Baltic on üks osa sellest projektist. Euroopa Komisjon tegeleb kokku üheksa koridoriga ja püüab tagada, et süsteem kui tervik laiali ei laguneks.

TIIT VÄHI: Kui vaatame transiidi ajalugu läbi Eesti viimase 700 aasta jooksul, siis see on olnud alati domineerivalt ida-lääne transiidi ajalugu. Ma usun, et pikas perspektiivis jääb see nii ka edasi ja ma ei usu väga suurtesse veomahtudesse põhja-lõuna teljel. Aga põhilõuna telg, sh Rail Baltic seal sees, on alternatiiv ja alati on hea, kui sul on alternatiive. Ükski mõistlik majandusmees ei ole alternatiivide vastu, eriti muidugi siis, kui alternatiive on võimalik tekitada kellegi abiga.

RAIVO VARE: Venemaa on tohutu territooriumiga riik, aga umbes 40% tema tarbimisest annavad vaid kaks piirkonda: Keskregioon ja Looderegioon. Moskva ja Peterburi aglomeratsioonid annavad sellest 26% ja 7–8%. See on Venemaa majanduskese ja võib eeldada, et see jääb sinna ka 20 aasta pärast. See jätab mingeid logistilisi võimalusi kõigile, kes selle piirkonnaga töötavad.

TIIT VÄHI: Järgmise aasta lõpuks leedulased planeerivad 1435 laiusega raudteed kuni Kaunaseni välja. See tekitab neil hea võimaluse seal *hub*'i arendada.

RAIVO VARE: Venemaaga piirnevas tsoonis käib konkurents selle pärast, kuhu tekib nn *hub*, kus ida-lääne telg ja põhja-lõuna telg kokku saavad. Neid kohti võib olla üks, näiteks Kaunas, nagu leedulased on tahtnud vähemalt 1994. aastast peale, aga võib olla ka mitu.

SIIM KALLAS: Esialgu on probleem, kuidas seda kaupa sealt Kaunasest üle Poola edasi vedada. Mis puutub aga Rail Balticusse, siis selleks ajaks kui see valmib, on poolakad lubanud sealt edasiveo kindlustada. Varssavi-Berliini lõik tehakse kindlasti korralikult ära.

RAIVO VARE: Eeldusel, et nad ka teevad nagu on lubanud, mis on muidugi võimalik. Poolal on endal Saksa-maa-suunalised ning põhja-lõunasuunalised infrastruktuuri arengu ambitsioonikad programmid täitsa olemas. Kui kavatseme tegeleda põhja-lõunasuunaliste raudteevadudega, kiirkaubavedudega näiteks Aadria mereni välja, siis on see meile ju ka kasulik. Siis on küsimus meil selles, kuidas läbida mõistlikul viisil see suhteliselt lühike jupike, ütleme, Šeštokaist Krakovini.

ERIK TERK: Põhja-lõunasuunaliste vedude ja infrastruktuuride temaatikat ei saa geopoliitilises mõttes käsitleda ka liiga üheplaaniiselt. Esiteks, lisaks otse lõunasse kulgevale marsruudile, kuhu tuleb Euroopa laiussega Rail Baltic, on põhja-lõunasuuna marsruudiks ju ka läbi Valgevene ja Ukraina kulgev marsruut, kuhu jääb traditsiooniline laius. Ka sellel marsruudil võib olla meie jaoks perspektiivi. Ja kui räägime Rail Balticust, siis võib eeldada, et ka mingi osa Venemaaga seotud kaupa võib hakata tulema tema peale. See muudab aktuaalseks küsimuse sellest, kuidas kaup saaks liikuda ühelt suunalt teisele ja ühe laiusega raudteelt teisele. Mõni aasta tagasi räägiti palju Talgo tehnoloogiast, muutuva veermiku laiusega rongidest.

SIIM KALLAS: Seda ka uuriti kõvasti, aga selle tehnoloogia rakendamisega on probleeme, eriti külmas kliimas. Telgede vahetamine on kaunis keeruline ja kallid operatsioonid. Tundub, et äriliselt toimib paremini

lahend, kus on kaks raudteed kõrvuti ja toimub kraanadega tõstmine. Tänapäeva kraanad tõstavad nagu välk ja pauk.

RAIVO VARE: Talgo tehnoloogiat püütakse siiski kaunis aktiivselt eksportida. Firma TGV poolt tuli ettepanek, et nad on nõus katsetama Eestis oma kulu ja kirjadega nn talgotehnoloogilist rongi, mida kavatsevad, arvatavasti Venemaal, ehitama hakata. Elame-näeme, kas see Hispaania tehnoloogia hakkab korralikult toimima või mitte.

RAIL BALTICU TASUVUS, SELLE EELDUSED

RAIVO VARE: Rail Balticu kaubakate on projekti tasuvuse jaoks keskne teema, ainult reisijateveoga ta tasuvaks ei muutu. Ja selle kaubakatte saamine on keeruline, see on valdavalt Soomega seotud kaup.

ERIK TERK: Eeldame, et Soome eksport, mis liigub lõuna ja kagu suunas, suureneb. Soome on endale seda Euroopa kanti, kuni Türgini välja, alles avastamas. Ja pluss on see, et Soomes on ekspordi ja impordi tasakaal päris hea. On võimalik vedada mõlemas suunas.

SIIM KALLAS: Suurte infrastruktuuriprojektide puhul on alati tegemist suurte kulutustega. Näiteks on Prantsusmaa uhkus ja kogu Euroopa uhkus praegu TGV, ehk kiirrongid, mis on tõesti suurepärased. Jah, kogu sel TGV projektil on ju võlg peal ja seda võlga nad liigutavad kogu aeg ühest kohast teise. See on tänaseks 28 miljardit eurot, see ehitamise võlg on kogu aeg üleval, aga operatiivselt on see asi kasumis ja toimib hästi. Ja kliendid on kõik rahul. Võime vaielda, kuidas Rail Baltic end kõigi ehituskuludega koos ära tasub, kes amortisatsiooni kinni maksab jne, aga mina küll kinnitan, et on olemas eeldused, et ta kataks ära oma operatiivse funktsioneerimise kulud, oleks operatiivses kasumis.

RAIVO VARE: Raudteelogistika põhja-lõuna teljel vajab korralikku taganttõuget. Kindlasti annaks sellise hoo Helsingi-Tallinna tunneli rajamine. Ainult raudteetunnelina poleks see ilmselt mõttekas. Kujutan ette, et oleks vaja juba hoopis kombineeritud tüüpi tunnelit. Kuna



aga see on väga keeruline ja kallis, siis jääb vähemalt lähematel aastatel kaup üle Soome lahe liikuma ikkagi merd mööda. Ja kerkib üles küsimus raudteepraami käivitamisest. See võib osutuda väga oluliseks lülis Rail Balticu projekti tasuvuse kindlustamisel.

KAS BALTI RIIGID SUUDAVAD KOKKU LEPPIDA?

SIIM KALLAS: Probleeme kokkuleppimisega on Balti riikidel tõesti olnud, aga ega me pole selle poolest kuidagi erilised, ega näiteks Prantsusmaal Itaaliaga või Hispaaniaga pole oluliselt kergem olnud. On eri ärigrupeeringute huvid, Leedu osas veel segadused Vilniuse sisselülitamisega uutesse transpordimarsruutidesse jne. (Vilnius kindlasti Rail Balticuga ühendatakse, aga kusagil projekti järgmises faasis). Aga praeguseks on Leedu Rail Balticu loomisele ja ühissetevõtte loomisele alla kirjutanud ja kõik läheb selles mõttes plaanipäraselt. Kõik osapooled on ju lõppude lõpuks saadavast toetusrahast huvitatud, ka Leedu. Ja Rail Balticu käimasaamine on meil kõigil kolmel Balti riigil ka prestiiži küsimus. Kui me siin ei suuda oma võimalusi ära kasutada, saaks meie reputatsioon väga tõsiselt kahjustada, vähemalt 25 aastaks. Ma küll ei usu, et keegi sellele läheks.

RAUDTEE TOIMIMISMUDELIST

RAIVO VARE: Enamikes stsenaariumides jõuame selleni, et Eesti Raudtee funktsioneerimismudel nõuab muutmist. Oleme käitunud riigina pikka aega nagu jaanalind,

pannud pea liiva alla, andmata endale aru, et meil on praeguseks vaid paariaastane puhver, mille jooksul suudame infrastruktuuriettevõtteks olemasolevat või siis ka väheke kasvavat kaubavoogu ja riigil olevaid reisijateveo ambitsioone ära teenindada. Kauem pole majanduslikult võimalik. Peame lõpetama ristsubsidieerimise, mis on ju ka filosoofiliselt vastuolus ELi poliitikatega. MKM saab tegelikult sellest aru, see arusaam peaks jõudma ka valitsuse tasandile.

ERINEVATE TRANSPORDILIIKIDE POTENTSIAALID JA MODAALSUSE VAHETUS

ERIK LAIDVEE: Järgmisest, st 2015. aastast alates saavad meie maismaavedajad kindlasti tööd juurde. Jõustuv väävlidirektiiv suunab küllalt suure osa kaubast merelt maale. Ei tasu enam vedada näiteks konteinerit Rotterdamist Tallinna meritsi. Mereteed pidi vedu võtab kauem aega: merd pidi umbes seitse päeva, maanteed pidi kolm päeva. Ja hind tuleb peale väävlidirektiivi jõustumist juba umbes võrdne.

TIIT VÄHI: Kui tuleb häda, siis muutuvad inimesed geniaalseks ja küll nad selle väävlidirektiiviga seoses ikka ka midagi välja mõtlevad. Autotransporti, kui merevedudelt mahu äravõtjasse, suhtun ma siiski skeptiliselt. Euroopas, nagu Siim Kallas ütles, on autotranspordile mitmetes riikides igasugused piirangud. Ummikumaksud ja muud teemaksud, mis tulevad meile ka. Nii, et mina olen veendunud, et ka tulevikus jääb meretransport odavamaks.

SIIM KALLAS: Ka Via Baltica arendamise teemat tuleks edasi ajada. Probleem on selles, et Euroopa transpordipoliitika on maanteed suhtes väga skeptiline, võib öelda, et isegi vaenulik. Toonitatakse seda, et maanteedel on ummikud, õhureostus, CO₂, kõik pahad asjad. Ma arvan, et seda profilli tuleks muuta. Maanteetranspordi osas on CO₂ alandamiseks väga suuri võimalusi: IT lahendused maanteeummikute vältimisel ja mujal.

REIN LOIK: Kui teiste transpordiliikide osas räägitakse kaubamahtudest miljonites tonnides, siis lennundu-

ses tavaliselt kümnetes tuhandetes tonnides, äärmisel juhul sadadest tuhandetest tonnides. Aga internetikaubanduse kasvav mõju, nagu stsenaariumides juttu, annab lennukaubale väga suuri perspektiive. Meil on tegelikult lennukaubaga töötamise tingimused olemas. 2008. aastal veeti seda meie kaudu praegusest olulisest enam. Suudaksime vastu võtta vähemalt 60 tuhat tonni aastas ilma eriliste investeeringute või ümberkorraldusteta.

SIIM KALLAS: Lennutranspordi osas peame eristama mahtu ja väärtust. Kaubavedude väärtusest läheb juba täna 20% lennunduse kaudu, mahuga on muidugi teine lugu, selles arvestuses läheb 90% mereteed mööda. Lennundus on suhteliselt paindlik ja ei sõltu väga palju poliitilistest välisteguritest. Seetõttu võib öelda, et seal olevate võimaluste ärakasutamine sõltub väga palju meist endast. Tõsi, Euroopa Liidu poliitikatest muidugi ka.

LOGISTIKASEKTORI PRIORITEEDIST

RAIVO VARE: Me räägime siin eri stsenaariumide puhul mõnevõrra erinevates kontekstides logistikasektorist kui võimalikust prioriteetsest majandussektorist, nutika spetsialiseerumise valdkonnast jne. Poliitilist aktsepti logistikasektori prioriseerimiseks kahjuks seni ei ole. Teda käsitletakse reeglina vaid abisektorina; et las teenindab ja kogu lugu. Peame suutma seda arusaama murda.



ÜLDJÄRELDUSI

STSENAARIUMIPÕHISEST ANALÜÜSIST

▪ Seoses Venemaa ja Lääne suhete keerulise seisuga on lähiperioodil alust eeldada ida-lääne teljel toimuva transiitkaubaveo osas mitte positiivseid nihkeid, vaid pigem olukorra halvenemist. Kui suurt halvenemist ja kui pikaks ajaks, pole momendil selge. Seetõttu tähtsustub transpordi-logistikasektori jaoks nii orienteerumine põhja-lõunasuunaliste kaubavoogude teenindamisele kui tegelema hakkamine uut laadi logistiliste teenuste osutamiselega. Võimalusi pakub näiteks Eestis juba asuvate või siia tekkivate rahvusvaheliste ekspordile orienteerunud ettevõtete logistiline teenindamine, samuti väikesaadetiste laialivedu elanikkonnale, mis suureneb e-kaubanduse levikuga. E-kaubanduse areng pakub võimalusi ka logistikaäri arendamiseks lennujaamades. Tervikuna on siiski alust eeldada sektori ettevõtete jaoks turu pingestumist, mis ettevõtete jaoks tähendab oma tegevuse ja ärimudelite kohandamist. Kiirus ja radikaalsus, mida taoline kohandamine eeldab, on stsenaariumiti erinevad. Kõige tugevam ja kiirem kohandamine on vajalik Logistilise tupiku stsenaariumi puhul: selle stsenaariumi puhul tuleb kahjuks arvestada sektori tegevuse olulise kokkutõmbumisega.

▪ Põhja-lõunasuunalised veod saavad olema järgneval perioodil sektori jaoks väga olulised, kuid oma potentsiaalilt ei saa nad anda selliseid veomahtusid, nagu annavad ida-läänesuunalised veod. Geo-ökonomilistel põhjustel võib eeldada, et pikemas perspektiivis Eestil võimalused ida-läänesuunalise transiitvoo teenindamiseks säilivad. Ei tuleks teha samme, mis annaksid täiendavaid põhjuseid ida-läänesuunaliste veoste lahkumiseks. Samas ei ole, vähemalt lähiajal, tark teha suuremaid investeeringuid, mis seostuksid üheselt või valdavalt ida-läänesuunalise kaubavooga ning tuleb pidevalt jälgida sellel teljel toimuva äri seotud riske.

On mõttekas arendada nii põhja-lõunasuunalisi vedusid teenindavaid infrastruktuure kui selliseid infrastruktuurseid süsteeme ja skeeme, mida on võimalik kasutada geograafiliselt erinevate kaubavoogude teenindamiseks. Geograafiliselt suunalt erinevate kaubavoogude olemasolu ja nende integreerimise võimalused on oluliseks Eestiga koostöö tihendamise ja Eestisse investeerimise motiiviks rahvusvahelistele kompaniidele nii transpordi-logistika (näiteks Eesti sadamate kasutamine globaalsete laevakompaniide suurte laevade regulaarseks sisenemiseks), tööstusliku tootmise kui muudes valdkondades.

▪ Väljakukkumine laiemate rahvusvaheliste vedude teenindamise süsteemist ei kujune probleemiks mitte ainult transpordi- ja logistikasektorile, vaid Eesti majandusele kui tervikule. Koos sellega suurenevad tootjate kulud ekspordile ja impordile, väheneb Eesti asukoha atraktiivsus välisinvestorite silmis. Funktsioneerima jäämine režiimil, mida omal ajal Eesti Tuleviku-uuringute Instituudi poolt väljatöötatud stsenaariumide pakettis nimetati Lõuna-Soome stsenaariumiks, tähendab sisuliselt väheambitsioonikat, väheste kasvuvõimalustega majandusmudelit. Ka juhul, kui ida-lääne suhted satuksid pikaks ajaks kriisi või pidurdusse, ei tuleks piirduda lokaalsete (Eesti ise ja tema lähiregioonid) majandussidemetega, vaid püüda leida Eesti-Soome ja laiema Läänemerekoostöö raames võimalusi, mis oleksid geopoliitiliselt väheriskantsed ja samas seostuksid perspektiivsete ja kallilt tasustavate funktsioonide haaramisega laiemas rahvusvahelises koostöös. Siia võib kuuluda nii osalus laiemates põhja-lõunasuunalistes transpordiskeemides kauba läbivedajana kui logistilise teenuse pakkumine nii Eestis kui Soomes asuvatele kõrgtehnoloogilistele

PÕHJALA SIIDITEE	HELESININE HUB
ETTEVAATLIKU MEHE STSENAARIUM	
ELU LOGISTILISES TUPIKUS	

rahvusvahelistele firmadele. Viimatinimetatud positsiooni saavutamine eeldab senisest tugevama seose loomist transpordipoliitika ja tööstuspoliitika vahel.

- Kaubakatte perspektiiv vedude arendamiseks põhjalõuna teljel seostub väga suures ulatuses Soome majanduse, Soome eksport- ja importvedude teenindamisega. Võib eeldada, et ka tulevikus liigub enamik taolist kaupa Soome ning Kesk- ja Lääne-Euroopa vahel meritsi (masskaubad). Eesmärgiks võiks olla tuua praegusest 45 miljonist tonnist Soome merevedudest orienteeruvalt 15 miljonit tonni liikuma üle Eesti, valdavalt raudteele. Teatud määral aitab sellele kaasa rakendunud väävlidirektiiv. Sellise nihke saavutamiseks on äärmiselt oluline Rail Balticu käivitamine, me ei tohiks aga jääda ootama tema valmimist, vaid peame alustama selle eesmärgi realiseerimist juba praegu. Peame Soome eksportkauba, nii mahukauba kui eriti konteinerite, meie sadamatesse ümbersuunamise alaste läbirääkimistega alustama koheselt. Tuleb aga arvestada, et meie praegune raudtee suudab olla meremarsruudiga konkurentsivõimeline tõenäoliselt vaid nn läbiva veo korral. Vedurid peaksid sõitma takistamatult Tallinnast Leedu-Poola piirini välja, see aga eeldab Balti riikide raudteefirmade huvide ülest kokkulepet. Edasiveol on võimalikud erinevad suunad, üheks perspektiivsemaks neist on Sloveenia sadam Koper, kust last võib suunduda edasi muuhulgas ka Türgi sadamatesse.

- Soome kaudu lõunasse liikuvat kaubavoogu võib suurendada nn Arktilist mereteed pidi liikuma hakkav kaup, sh Ida-Aasia kaup. Soome saaks ta siseneda Põhja-Norras asuva Kirkenesi sadama kaudu. Põhja-Jäämerd pidi kulgeva mereteed järk-järguline käivitamine on tõenäoline, selle poolt räägivad nii Hiina ja teiste Aasia maade kui ka Venemaa huvid. Venemaa saaks uut mereteed kasutada selleks, et vedada Siberi suuri jõgesid pidi välja ja sealt edasi Lääne poole oma loodusvarasid. Samas pole seda võimalust mõtet Eesti seisukohast ka ülehinnata. Lisaks sellele, et Arktilise mereteed evitamine võtab aega ja navigatsiooniolud jäävad ilmselt ka tulevikus suhteliselt rasketeks, tuleb siin arvestada ka võimalike sõjalis-strateegiliste piirangutega Venemaa poolt ja kindlasti sellega, et Kirkenesi ja Soome suund ei ole ainuke suund, kust Põhja-Jäämere mereteed kaup võib edasi lõuna poole liikuda. Konkureerivaks variandiks võib olla kasvõi liikumine Murmanski sadamast lõunasse. Eelneva tõttu võiks Eesti seisukohalt seoses Kirkenesiga avanevaid võimalusi vaadata pigem kui lisaboonust, mida Eesti võiks saada eduka Soome-suunalise tegevuse eest, aga mille suurus ka edu korral vaevalt ületab paari miljonit tonni aastas.

- Rail Balticu projekt ei ole kuldvõtmeke, mis lahendaks kõik meie probleemid kehvemaks muutavas geopoliitilises keskkonnas, kuid ta on, arvestades Euroopa Liidu kõrget osalust tema väljaehitamisel, meile selgelt kasulik projekt, seda ka vaatamata mitte kõige optimistlikumatele kaubamahtude prognoosidele. Rail Balticu käivitamine tõstab oluliselt Eestit läbiva marsruudi konkurentsivõimet võistluses Soomega seotud kaubavoo üle, kuna kaob ära vajadus vahetada rööpalaiust ja vedu kiireneb oluliselt. Peale Rail Balticu valmimist tekib ilmselt täiendav nõudlus vedada ka lõunapoolseid kaupu, näiteks Slovakkias, põhja poole, Balti riikide sadamatesse. Rail Balticu käivitamise teel pole põhimõttelisi probleeme, poliitiline tahe ja finantsid ELi tasandil on olemas, ainuke tõsisem probleem võib tekkida siis, kui Balti riigid ei peaks suutma ise mingitel põhjustel kokku leppida.

- Praegu tundub Eestis domineerivat mõttelaad, mis on antud stsenaariumide paketi kirjeldatud Ettevaatliku mehe stsenaariumis. Iseenesest ei ole see paha, kuna ettevaatlikkus nii seoses ida-läänesuunalise transiidiga kui Rail Baltica venimajäämise perspektiiviga võib aidata hoiduda liigsetest riskidest. Samas võib taoline hoiak olla liiga kinni tavapärasest (nn keskmine pessimism); kasulik võiks olla hoida silmade ees ka teisi võimalikke stsenaariumeid, seda nii ohtude kui võimaluste aspektist. Ootame-vaatame hoiak võib viia liigsele passiivsussele oma äriideestiku ja ärimudelite muutmisel. Viivitamine võib muutuva turu puhul minna kalliks maksma.
- Praegune Eesti Raudtee majandamise mudel saab olla jätkusuutlik vaid Helesinise *hub*'i stsenaariumi puhul ja ka sel juhul pole ta optimaalne. Kui me ei pea selle stsenaariumi realiseerumist lähiperioodil realistlikuks, peame asuma seda mudelit ümber kujundama enne, kui ajapuhver selleks on lõplikult ammendunud ja mudeli ümbermängimine saab toimuda ainult sügava kriisi kaudu.
- Maanteetranspordi osatähtsuse tõus rahvusvahelistel vedudel seostub Euroopa Liidu transpordipoliitika muutumisega selle transpordiliigi suhtes sõbralikumaks ja pikkade autorongide lubatavusega rahvusvahelistel vedudel (mitte ainult Balti riikides, vaid ka meilt Põhjameresadamate suunas liikuvatel marsruutidel). See ei ole välistatud, kuid saab toimuda ainult läbi ägedate debattide. Eesti jaoks aktualiseerib see stsenaarium kõige enam Logistilise tupiku stsenaariumiga (kui üks võimalus sellisest tupikust välja murda).
- Üheks keskseks teguriks hakkamasaamisel keerukamaks muutuva väliskeskkonnaga on läbimõeldud poliitika investeerimisriski jaotamisel transpordilogistikasektori eraettevõtete ja riigi (sh riigiettevõtte) vahel. Eraettevõtteid on kiiremad kasutama tekkivaid uusi võimalusi, sellest vaatepunktist lähtudes oleks alust kaaluda sektoris ka edasise erastamise võimalusi. Samas, mida rohkem liigume ebasoodsate stsenaariumide poole, Logistilise tupiku stsenaariumi poole, seda

olulisemaks muutub riigi/riigiettevõtete roll tegemaks selliseid investeeringuid, mis jäävad väljapoole operatiivse kasusaamise perspektiivi ja milleks eraettevõtteid pole võimalised.

- Tõsiseks probleemiks on riigipoolne alahindav vaatepunkt sektorile kui vaid teenindavale, mitte prioriteetsele; see võib kaasa tuua reaalse ohu, et raskemaks muutuvates majandustingimustes üritatakse lahendada üldisi eelarveprobleeme sektori arengueesmärkide ohverdamise arvel (näiteks sadamatariifide tõstmine tugevneva riikidevahelise transiidialase konkurentsi olukorras). Kui üldiste majandustingimuste halvenemisel püütakse riigieelarve seisust parandada abinõudega, mis halvendavad transpordi- ja logistikasektori ettevõtete hakkamasaamist rahvusvahelise konkurentsi tingimustes, siis toob see kaasa vedude mahu languse ja selle kaudu riigi majandusseisu veelgi suurema halvenemise. Rail Baltic on küll riigi poolt aktsepteeritud arengupoliitiline rõhuasetus, kuid riigi poliitikates puuduvad praegu konkreetsamad rahvusvahelise kaubaveologistika alased fookused ja arusaamad, millistes väliskeskkonnatingimustes neid rakendada. See muudab üheks kõige pakilisemaks ülesandeks oluliste strateegiliste sõlmküsümuste selgeksrääkimise sektori ja riigi vahel ja seda juba lähemas tulevikus.



STSENAARIUMITE TEGEMISE TÖÖRÜHMAS OSALESID

ELEA POOLT:

Alvar Tõruke, DSV Transport AS

Jaanus Paas, SilSteve AS

Janek Saareoks, Schenker AS

Karli Lambot, ACE Logistics AS

Meelis Mäe, Transpoint International (EST) AS

TALLINNA ÜLIKOOLI POOLT:

Andres Viia

Erik Terk

Jüri Sakkeus

TÄNAME:

Alari Purju

Anti Moppel

Dago Antov

Enno Lend

Erik Laidvee

Heldur Vaher

Illimar Paul

Kaido Simmermann

Kati Kõrbe Kaare

Katre Kasepõld

Mait Miller

Raivo Vare

Rein Loik

Siim Kallas

Tiit Vähi

Toomas Orutar

Tõnis Hunt

Jpt, kes stsenaariumide valmimisele kaasa aitasid

Stsenaariumid valmisid koostöös Eesti Logistikaklastriga.
Klastriprogrammi toetab EAS Euroopa Regionaalarengu Fondist.



Fotod: Olev Mihkelmaa

15.12.2014



TELETORNIS



Euroopa Liit
Euroopa
Regionaalarengu Fond



Eesti tuleviku heaks