

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Mark Galanin

**KONTEINERVEDUDE ARENGU VÕIMALUSED AS
TALLINNA SADAMA NÄITEL**

Bakalaurusetöö

Juhendaja: MSc. Kaidi Nõmmela

Tallinn 2017

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Mark Galanin

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 142495 EALB

Üliõpilase e-posti aadress: mgalanin94@gmail.com

Juhendaja MSc. Kaidi Nõmmela

Töö vastab bakalaureusetööle esitatud nõuetele.

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele:

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

KASUTATUD MÕISTED JA LÜHENDID.....	3
ABSTRAKT	4
SISSEJUHATUS	5
1. AS TALLINNA SADAMA KONTEINERVEOD.....	7
1.1 Konteinerveod Muuga sadamas	10
1.2 Paldiski Lõunasadama konteinerveod.....	12
1.3 Nõrgad kohad äri korraldamisel.....	14
2. METOODIKA	17
2.1 Uurimisobjekt ja selle omadused	17
2.2 Uurimisstrateegia	18
2.3 Uurimismeetodid	19
2.4 Teisesed andmed.....	22
2.4.1 EL toetusprojektide ja regulatsioonide mõju	25
2.5 Esmased andmed.....	27
3. ANDMETE ANALÜÜS JA SÜNTEES.....	29
3.1 Andmeanalüüs.....	29
3.2 SWOT ja TOWS analüüsi järeldused	33
3.3 Ekspertintervjuude vastused	33
3.4 Järeldused ja ettepanekud	35
KOKKUVÕTE	38
SUMMARY	40
VIIDATUD ALLIKAD	42
LISAD	45
Lisa 1. AS Tallinna Sadama ro-ro ja konteinerliinid	45
Lisa 2. AS Tallinna Sadama konteinerveo näitajad	46
Lisa 3. SWOT ja TOWS maatriksid	48
Lisa 4. Küsimustik konteinerveo kohta	51

KASUTATUD MÕISTED JA LÜHENDID

- AS- Aktsiaselts
- BMLG (*Baltic Maritime Logistics Group*)
- EL- Euroopa Liit
- FEU (*Forty-foot Equivalent Unit*)- 40.-jalaline konteiner
- ICS (*International Chamber of Shipping*)- Rahvusvaheline Laevanduskoda
- I-Port (*Extended services platform for port*)- Sadama laiendatud teenuste platvorm
- IMO (*International Maritime Organisation*)- Rahvusvaheline Mereorganisatsioon
- ISO (*International Organisation for Standardization*)- Rahvusvaheline Standardiorganisatsioon
- IT (*Informational Technology*)- Informatsioonitehnoloogia
- NATO (*National Association of Theatre Owners*)- Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsioon
- SO (*Strengths-Opportunities strategy*)- Tugevuste-Võimaluste strateegia
- ST (*Strengths-Threats strategy*)- Tugevuste-Ohtude strateegia
- TEN-T (*The Trans-European Transport Network*)- Üleeuroopaline transpordivõrk
- TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*)- 20.-jalaline konteiner
- TOWS (*Threats Opportunities Weaknesses and Strengths*)- Ohud, Võimalused, Nõrkused ja Tugevused
- VGM (*Verified Gross Mass*)- Konteineri brutomass
- WO (*Weaknesses-Opportunities strategy*)- Nõrkuste-Võimaluste strateegia
- WSC (*World Shipping Council*)- Maailma Laevanduse Nõukogu
- WT (*Weaknesses-Threats strategy*)- Nõrkuste-Ohtude strateegia

ABSTRAKT

Töö nimetus on „Konteinervedude arengu võimalused AS Tallinna Sadama näitel“. Antud ettevõtte märkimisväärseks tegutsemisalaks on konteinerveod. See on nüüdisaegne ja arenev valdkond, mida AS Tallinna Sadam arendab Muuga sadamas ning Paldiski Lõunasadamas. Konteinervedu on oluline kaubaveo liik, mis on mahu näitajate poolest kolmandal kohal AS Tallinna Sadama kaubaveos. Seetõttu on konteineräri stabiilne areng ülitähtis.

Käesoleva töö eesmärgiks on konteinerveo konkurentsivõime suurendamise võimaluste uurimine. Konteinerveo mahtude suurendamisel esinevad majanduslikud ja tehnilised takistused. Esiteks, 2008. majanduskriisi ning Venemaa sanktsioonide negatiivne mõju. Teiseks, Muuga konteinerterminali võimsuse lineaarse kasvu takistamine. Seetõttu võimsus pole piisav suurte ookeanivaheliste konteinerlaevude vastuvõtmiseks ning uute veomarsruutide teenindamiseks. Töö uurimisprobleemiks on välja selgitada, miks esineb vahe tegeliku konteinervedude mahtude ja parima võimaliku mahu vahel.

Uurimisstrateegias rakendati andmeanalüüsi, SWOT- ja TOWS-analüüsid ning ekspertintervjuusid. EL-i olulisemad projektid AS Tallinna Sadama konteinerveo arenguks on olnud Muuga konteinerterminali laiendamine ning „I-Port“. EL konteinerveo merendusreeglistik on tähtis pigem ohutuse tagamiseks, mitte arengu seisukohalt. Euroopa märkimisväärseteks tuleviku arenguprojektideks konteinerlogistika valdkonnas on „Uus-Siiditee“ ning „Muuga-Vuosaari kaubaveokoridor“. Üldiselt on AS Tallinna Sadama konteinervedudel perspektiivne tulevik tänu innovatsioonile ja sobiva strateegia valimisele.

Võtmesõnad: konteinervedu, AS Tallinna Sadam, strateegilised ja tehnilised arengud, konteinerliinid, bakalaureusetööd

SISSEJUHATUS

Eesti majanduse jaoks on konteinervedude äri olnud väga oluliseks tuluallikaks. Tegemist on ärisuunaga, mille areng sõltub suurel määral majandussuhetest teiste riikidega, turu eripärast ning rahvusvahelistest regulatsioonidest. Käesolev lõputöö uurib Eesti meretranspordi konteinervedusid. Valiku põhjuseks on meretranspordi konteinervedude oluline osakaal võrreldes maantee- ning raudtee konteinervedude mahuga Eestis. Eesti merekonteinerveod on otseses sõltuvuses stabiilsete impordi- ning eksporditurgude olemasolust. Nendeks turgudeks on peamiselt kontinentidevahelist tähtsust omavate sadamatega Euroopa Liidu (EL) riigid, nagu Saksamaa ja Holland. Samuti on tähelepanuväärseteks turgudeks Venemaa ja Hiina. Eesti üheks märkimisväärsimaks ettevõtteks, mille tegevus on otseselt seotud merekonteinervedudega, on AS Tallinna Sadam ning selle koosseisu kuuluvad Muuga sadam ja Paldiski Lõunasadam, mis tegelevad konteinervedudega ning mis on seetõttu valitud käesoleva töö uurimisobjektiks. Antud sadamate ühendus on valitud tulenevalt selle strateegilisest olulisusest ning arengutingimuste suure mõju tõttu. Uuritavaks perioodiks on ajavahemik 2006- 2017.

Kuigi konteinervedude mahu näitajad on tänapäeval üsna märkimisväärsed, erineb sadamate tulukus oluliselt ideaalolukorrast. Töö uurimisprobleemiks on vahe tegeliku konteinervedude mahtude ja parima võimaliku mahu vahel. Selleks, et leida lahendus püstitatud probleemile, esitatakse uurimisküsimusi. Esiteks, töö käigus uuritakse, missuguseid uuendusi tasub rakendada uuritavates sadamates konkurentsivõime tõstmiseks ja võimekuse ärakasutamiseks. Uuenduste all mõistetakse uusi investeeringuid (sh seadmeid ja masinaid), regulatsioone, ohutusreegleid. Teiseks, on oluline uurida, millised on EL regulatsioonide ja EL poolt läbi viidud projektide mõju konteinerveo arengule. Kuna erinevate EL regulatsioonide ja projektide mõju võib olla erinev, määratakse kindlate regulatsioonide ja projektide mõju ning hinnatakse, milliste reeglite rakendamine suurendab tulukust, tugevdab ärisidemeid ja loob arengubaasi kõige suuremal määral. Regulatsioonide mõju analüüsitakse eelnevate perioodide näitajate võrdlemise abil, sealhulgas 2008. aasta kriisi mõju ja sellest väljatuleku teid

konteineravedude äri seisukohalt. EL regulatsioonide all mõistetakse ostu-müügi suhteid kujundavaid norme, konteinerite käsitlemise reegleid, ohutusnorme ja piiranguid.

Töö eesmärgiks on konteinerveo äri konkurentsivõime suurendamise võimaluste uurimine ja nende mõju hindamine. Selle sisu seisneb peamiste arenguteede välja toomises Muuga sadama ja Paldiski Lõunasadama jaoks. Nende sadamate konkurentsivõime tõstmine muudaks Eesti laevandussektori tugevamaks ja stabiilsemaks. Eesmärgi saavutamiseks kogutakse andmeid konteineravedude kohta (liinide tulukus, sagedus ja arengutingimused uuritava perioodil), selgitatakse välja erinevate perioodide arengutingimused, viiakse läbi analüüs ning tehakse järeldusi ja ettepanekuid. Kasutatavad uurimismeetodid on kvalitatiivsed. Esimene on andmeanalüüs, mis on tähtis andmete kogumise seisukohalt. Neid andmeid kogutakse erinevate konteinerliinide ning erinevate ajaperioodide kohta. Teisteks uurimismeetodiks on SWOT- ja TOWS-analüüs ja ekspertintervjuud. Esimene on oluline tugevuste ja võimaluste kasutamise ning nõrkuste ja ohtude vähendamise vaatenurgast erinevates äri arenguetappides. Ekspertintervjuud viiakse läbi vastava valdkonna asjatundjatega.

Antud töö koosneb kolmest peatükist. Esimene peatükk kirjeldab AS Tallinna Sadama konteinervedu ning toob välja võimalikud kitsaskohad. Teises peatükis on välja toodud uurimismetoodika. Kolmandas peatükis esitatakse analüüs. Selle raames esitatakse uuringu tulemused ja tehakse ettepanekuid konteinerveo arenguks.

1. AS TALLINNA SADAMA KONTEINERVEOD

Antud peatükis keskendutakse Muuga sadama ja Paldiski Lõunasadama tehniliste parameetrite välja selgitamisele konteinerlaevade teenindamiseks. Lisaks tuuakse välja sadamate konteinerterminalide teenindavad firmad ning rahvusvaheliste konteinervedude ettevõtted, mille liinid läbivad antud sadamaid. Oluline samm on ka tuua välja vaadeldava perioodi arenguaspekte ning kirjeldada kitsaskohti, mis takistavad AS Tallinna Sadama maksimaalse potentsiaali kasutamist konteinerveos.

Eestis osutatakse konteinerveo teenuseid peamiselt kolmes sadamas: Muuga-, Paldiski Lõunasadamas ning Sillamäe sadamas. Kaks esimest kuuluvad AS Tallinna Sadama koosseisu. Sillamäe Sadam on aga neile konkurendiks, kuna konkureerib suurte Euroopa konteinerveo laevade teenindamise osas Muuga- ja Paldiski Lõunasadamaga.

AS Tallinna Sadama konteinerliinid ühendavad Läänemere ja Põhjamere sadamaid. Nii Muuga sadamal kui ka Paldiski Lõunasadamal on soodne geograafiline asukoht: lähedal on naaberriikide sadamad (Helsingi ja Peterburi). Esineb ka ligipääs suurimatele Euroopa sadamatele (Hamburg, Rotterdam, Antwerpen), mis paiknevad Läänemere lääneosas ning Põhjamere lõunaosas (vt lisa 1).

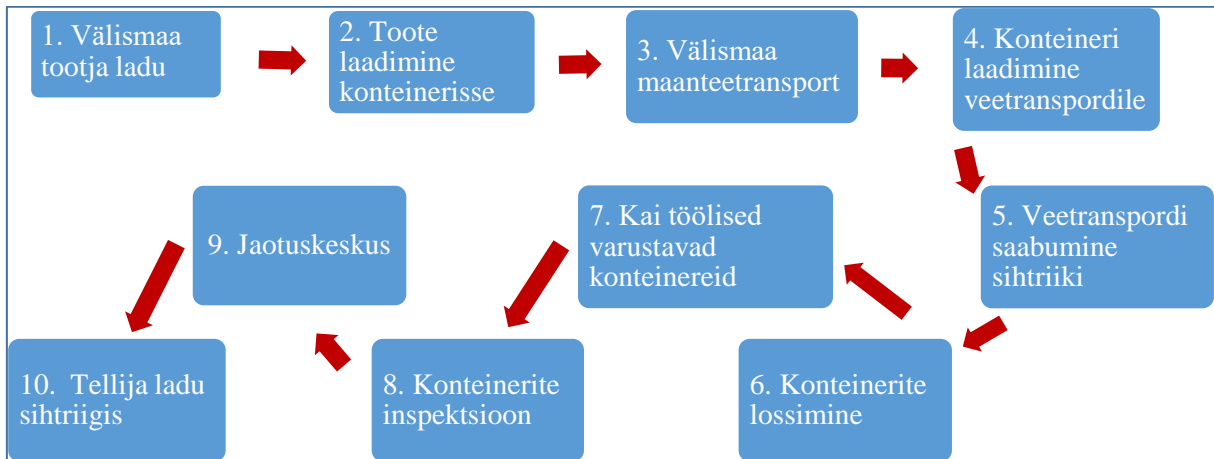
Joonisel 8 on kajastatud regulaarsed kaubaveoliinid. Selle alusel saab teha mitu järeldust AS Tallinna Sadama koosseisu kuuluvate sadamate spetsiifika kohta. Esiteks, ainsaks üleeuroopalise tähendusega konteinerveo sadamaks Eestis on Muuga sadam. Kaardilt on näha, et ülejäänud AS Tallinna Sadama konteinersadamate liinid ei ühenda Eestit tähtsamate partneritega. Muuga sadama konteinerliinid on aga lüliks Eesti konteineräri ning Lääne-Euroopa ja Venemaa turgude vahel. Teiseks, Paldiski Lõunasadama olulisus seisneb ro-ro kaupade liinidel üle terve Euroopa. Ülalmainitud väidete põhjal saab järeldada, et Muuga sadama konteinervedu omab globaalset tähendust. Paldiski Lõunasadama strateegiliseks prioriteediks on aga ro-ro kaubad. Kolmandaks, AS Tallinna Sadama konteinerveo partnersadamateks on ainult meresadamad ehk pole ühtegi jõesadamat. Ro-ro kaupade veo

läbiviimiseks on aga mitu linna, millele ligipääs on tagatud üksnes laevatavate jõgede kaudu. Nendeks linnadeks on Moskva, Minsk, Klaipeda, Varssavi ja Berliin. Antud erinevus on seotud laevade parameetrite vahe ning äri tulukuse spetsiifikaga. Konteinerlaevad võivad olla väga mahukad (mis on loodud merevedude jaoks), aga võivad olla ka väiksemad laevad (mille ülesandeks on konteinervedu siseveeteedel). Konteinervedude eripära seisneb mastabisäästus. Selle põhimõtte väljendub ühikuhinna varieerumises sõltuvalt veomahust. Konteinerite käitlemise ühiku hind suurte mahtude puhul on märksa madalam sellest ühikuhinnast, mis on välja kujunenud väikeste konteinermahtude käitlemise puhul. AS Tallinna Sadam järgib antud loogikat. Ro-ro kaupu vedavatel laevadel on võimalik jõgedel kaupu vedada, kuna väiksemahulised veod pole selle äri jaoks eriti suureks kuluallikaks.

Tabelist 3 on näha, et AS Tallinna Sadam on konteinermahtu seisukohalt palju tagasihoidlikum, võrreldes Euroopa suurimate sadamatega. Kuigi antud tabelis on suhteliselt vanad näitajad konteinersadamate kohta, jääb nende omavaheline suhe peaaegu muutumatuna 2017. aastani vaatamata sellele, et konteinervedude maht tabelis 3 kirjeldatud sadamates pidevalt suurenes. Saab jälgida, et maanteeühendus tagamaaga 2007. aasta seisuga oli äärmiselt oluline moodustades 93% tagamaa ühendustest konteinerite jaotamiseks Eesti sees. Raudteetransport oli pigem tugivahendiks, kuna selle kasutamise protsent AS Tallinna Sadama konteinerkauba jaotamisel on 7%. Alates 2007. aastast 2016. aastani ei olnud raudteeühendus eriti populaarne. Selle aktuaalsus võib aga oluliselt suurenedada TEN-T arenguprojektide elluviimise puhul tulevikus. Selle tagajärjeks on Eesti sadamate tõhus ühendus Eesti raudteevõrguga ning pidev raudteeühenduse mahu suurendamine AS Tallinna Sadamas (vt lisa 2).

Rahvusvahelise tähtsusega liinideks on AS Tallinna Sadamas ühendus Hiina sadamatega (mis on ülemaailmse tähendusega marsruudiks) ning ühendus Lääne-Euroopa ning Lääne-Venemaa suuremate konteinersadamatega. Antud laevandusvormi nimetatakse liinilaevanduseks (World ... 2017). Kauba saatmist välismaa tootjalt sihtriiki osutatakse liinilaevanduse puhul kümne etapi jooksul. Antud juhul on tegemist intermodaalse transpordiviisiga. Eriti suur olulisus intermodaalsel konteinervedudel on konteinerveo äri arendamisel Hiina sadamatega (Tolli, Laving 2007, 2). Niisugused Hiina sadamad, nagu Shanghai, Singapore ja Szenshen on maailma suurimad konteinersadamad. Need jagavad omavahel esimest, teist ja kolmandat kohta mahu seisukohalt maailmas 2011-2015 perioodi

kaupa. (World ... 2017a). Hiina intermodaalsetel konteinerivedudel esineb positiivne tendents, kuna maht pidevalt suureneb (Tolli, Laving 2007, 2). Intermodaalsus seisneb selles, et kaupa transportitakse ühes ja samas konteineris erinevaid veoviise kasutades. Konteineril on olemas üldine dokumentatsioon, mille kasutatakse nii lähtepunktis kui ka sihtriigis.



Joonis 1. Kauba saatmine tootjalt sihtriiki intermodaalse merekonteinerveo puhul

Allikas: (World ... 2017. Autori poolt loodud)

Ülaltoodud jooniselt on näha, et kauba saatmise protsess intermodaalse veo puhul on jaotatud lähteriigi (1-4) ning sihtriigi (5-10) protsessideks. Ülemaailmse konteinerveo edukusest on huvitatud mitu sidusrühma. Nendeks sidusrühmadeks on saatja, tracking-firma, ülemaailmne merendusettevõtte, sihtsadam, lähtesadam, sihtsadama jaotuskeskus ning saaja, mis vastutab juba ise toode jaotamise eest oma regioonis (Ibid). Toote saatmise protsess ülemaailmse veo puhul näeb välja järgmiselt: pärast toote loomist säilitatakse seda tootja laos. Vajaduse hetkel (kui saabub kliendi tellimus) lepib tracking-firma tootjaga kokku, et toodet tema laost välja vedada. Toote vedamiseks lähteriigi sadamani kasutatakse FEU-konteinereid. Antud konteiner lossitakse konteinerlaevale. Meretransport sõidab lähte- ja sihtriigi vahel teatud aja jooksul. Sihtsadamal lossitakse konteinereid kraanade abil, varustatakse neid vajalikke tehniliste vahenditega. Seejärel läbib käesolev konteiner sadama inspeksiooni. Käesoleva tegevuse pärast jäetakse konteiner sadama jaotuskeskusesse. Jaotuskeskus on seotud aga kohaliku raudtee- või maanteeühendusega. Need logistilised lahendused on lüliks sadama ning kohaliku ettevõtte vahel konteinerkauba vedamise vaatenurgast (Ibid). Käesoleva lõputöö jaoks on tähelepanuväärseteks punktideks 4-9 (vt joonis 1).

1.1 Konteinerveod Muuga sadamas

Muuga sadam on üheks kõige olulisemaks Eesti konteinerveo sadamaks strateegilise asukoha vaatenurgast, kuna on veolüli osaks Lääne-Euroopa, Venemaa ning Hiina konteinerettevõtete jaoks. Sadam asub geograafiliselt soodsas asukohas. Esiteks, see on kaitstud tugeva meretuule eest, kuna sadamast läänes paikneb Viimsi poolsaar ning kirdes on saarte ahel, mis koosneb Prangli, Aksi ja Rammu saarest. Teiseks omab see sadam soodsaid logistilisi sidemed tagamaaga, kuna on ühendatud raudtee- ja maanteevõrgustikuga (AS Tallinna ... 2017). Pealegi asub Muuga sadam Eesti pealinnale Tallinnale väga lähedal, mis samuti soodustab äri arendamist tänu suurte logistiliste võimaluste avanemisele.

Muuga sadam on tuntud oma konteinerterminali poolest, mida nimetatakse 2017. aastal nüüdisaegseimaks konteinerterminaliks Balti regioonis. Muuga terminal on seotud Eesti Raudtee laadimisjaamaga. (AS Tallinna ... 2017d) Mere-, raudtee- ja maismaatranspordi koostöö suurendab Eesti konkurentsivõime konteinervedude alal ning soodustab mõlemapoolset kasu saamist.

Sadama regulaarsetel veoliinidel on kuus põhioperaatorit. Nendeks operaatoriteks on rahvusvahelised korporatsioonid, millel on oma kontorid äri teostamiseks üle terve Euroopa. Antud operaatorite peakontorid asuvad Saksamaal, Hollandis ja Poolas ning teenindavad niisuguseid Euroopa tähtsamaid konteinersadamaid nagu Hamburg, Antwerpen, Rotterdam ja Gdansk. On näha, et konteinerliinidel on palju sõlmpunkte ning Muuga sadam on üheks lüliks Läänemere ja Põhjamere sadamate vahel (vt tabel 4).

CMA CGM ja Hapag-Lloyd on väga olulised äripartnerid, kuna nende konteineräri tegevusalaks on nii Lääne-Euroopa, Eesti kui ka Venemaa piirkond. Seega esineb seos Eesti konteineräri ning tähtsate konteinerurgude vahel tänu ülal nimetatud firmade panusele, mis aitab üle-euroopalisi majandussuhteid konteinerveo sfääris säilitada. Antud äri suund on märkimisväärne, kuna ühendab ülalmainitud partnerite äri ka Hiina konteinervedudega, mida osutatakse omakorda Lääne-Euroopa ja Venemaa osavõtu abil. Autori seisukohalt on CMA CGM ja Hapag-Lloyd tähtsateks Muuga sadama äripartneriteks just globaalse konteinerveo kontseptsiooni vaatenurgast. Hiina konteinersadamad on suurimad maailmas kaubamahu poolest ning nende läbilaskevõime suureneb iga aastaga 5-20% võrra (Tolli 2008, 44). Selle

alusel saab väita, et koostöövõimaluste leidmine Hiina sadamatega on kahtlemata tähtis Euroopa riikide merendussektori jaoks, sealhulgas ka Eesti majanduse jaoks.

Muuga sadama arenguetapid alates 2008. majanduskriisieelsest perioodist tänapäevani hõlmavad kaubamahtude muutumist ja konteinerite käitlemise tehnoloogiate arendamist.

Kõige tähelepanuväärseim arenguprojekt on olnud konteinerterminali laiendamine. Täiendava infrastruktuuri rajamine sai teoks 2010. aastaks. Antud projekt maksis ligikaudu üks miljard Eesti krooni (AS Tallinna ... 2010). Tegemist oli konteinerterminali infrastruktuuri laiendamisega eesmärgil suurendada kaubamahtu, tõsta sadama võimekust ning muuta äri innovaatilisemaks. Ehitustööde lõpu hetkel oli võimalik teenindada kuni 350 tuhat TEU-d aastas. Konteinerterminali võimekus suurenes pidevalt perioodil 2010-2017. Praeguse hetke seisuga suurenes konteinerterminali võimsus üle kahe korra ehk praegu on aasta konteinerite teenindamise piiranguks 700 tuhat TEU-d. Lisaks vanale ühe kilomeetrilisele kaile on juurde ehitatud 478.-meetrline kai (AS Tallinna ... 2017d). AS Tallinna Sadama tollase kommertsjuhi Erik Ringmaa sõnade järgi ei olnud vana infrastruktuuri võimekus piisav uue konteineräri vajaduste rahuldamiseks. „Mobiilsetes ja turvalistes konteinerites veetavate kaupade ring on oluliselt laienenud kuni puistlasti ja vedelikeni välja, pealegi on esimesed ookeani konteinerlaevad juba regiooni jõudnud“ (Ringmaa, 2010).

Autori seisukohalt oli käesolev initsiatiiv täiesti õigustatud, kuna avaldab uusi äri võimalusi, mis oluliselt aitavad kriisiolukorrast väljuda ja edasi areneda. Projekt oli kasulik nii Eesti kui ka EL-i jaoks. Investeering oli otstarbekas, kuna projekt tasub end kiiresti ära. Eesti jaoks on suureks plussiks konteinerveo geograafia laiendamine. EL-i kasu seisneb aga kontinentidevaheliste partnerlussuhete loomisel ka Eesti turuga.

Konteinerveo terminali operaatoriks on AS Transiidikeskus, mis tegeleb lisaks konteineritele ka veerem-, puiste- ja segakaubaga (AS Tallinna ... 2017b). Kuna Muuga terminal on üle-euroopalise tähtsusega objekt, peab see ülemaailmse äri kriteeriumitele vastama. Uus Muuga infrastruktuuri osa on „globaalne terminal“. Selle globaalsuse tähendus seisneb suures majandusulatuses. Globaalse ulatuse komponentideks on riikidevaheline koostöö ja konteinerite kontroll ning ülemaailmsete turgude nõudlus konteinerite järele (Notteboom, Rodrigue 2012, 265). Peale selle, „globaalse ulatusega terminali“ eripäraks on globaalsete operaatorite olemasolu, mis jälgivad antud terminali tööaluseid (Ibid). Muuga

sadam vastab „globaalse terminali“ kontseptsioonile täielikult, kuna hõlmab kõiki ülalmainitud komponente (vt tabel 4).

Terminali innovaatus seisneb IT-süsteemide ja uuemate masinate järjepidevas töös. Terve süsteemi moodustab andmevahetus klientidega, tarnijatega ja sadamatega, ümberlaadimise süsteem ning pidev tehniline kontroll, konteinerite positsioneerimise süsteem, laoarvestuse pidamine. Terminalis kasutatakse konteinerite käsitlemiseks ettenähtud tehnikat. Tehnikaks on erinevad kraanad, mis on ehitatud konteinerite tõstmiseks ja ümberlaadimiseks. Peamisteks kraanade tööülesanneteks on konteinerite laadimine ja lossimine laevast, raudtee- ning maanteetranspordist. Positsioneerimiseks kasutatakse terminalis satelliittehnikat programme, mis on nüüdisaegsemate sadamate eripäraks (AS Transiidikeskus, 2017). Ülalmainitud süsteemide kogum tegi võimalikus selle, et terminalis on võimalik teenindada konteinerveolaevu mahutavusega kuni 4000 TEU-d ning käsitleda 50-55 konteinerit tunnis (AS Tallinna ... 2017d). Sellest järeldub, et innovatsiooni areng on vajalik Muuga sadama jaoks, kuna lubab käsitleda ookeanivahelisi konteinerlaevu ning kiiresti ja tõhusalt neid laadida ja lossida. Suurte konteinerlaevade (mahutavusega kuni 14000 TEU-d) laadimine ja lossimine on kahjuks praegusel hetkel võimatu, kuna puudub piisavalt konteinerterminali võimsust.

Muuga sadama üheks tuleviku arendusplaaniks on lainemurdja rajamine. Tegemist on EL-i poolt kaasfinantseeritava projektiga, mille alusfilosoofiaks on nõudlus turvalisuse tõstmise järele tänu vedude mahtude pidevale suurenemisele, sealhulgas konteinervedudele. Projekti kasu seisneb täiendavate manööverdamisvõimaluste loomises, lisakaitse loomisel ilmastikutingimustega kohandamiseks ning täiendavate veomahtude käitlemise võimaldamisel. Plaan oli juba 2005. aastal loodud, kuid selle teostamine jääb lähitulevikku (AS Tallinna ... 2017g).

1.2 Paldiski Lõunasadama konteinerveod

Paldiskis osutatakse merekonteinervedu Paldiski Lõunasadamas ja Paldiski Põhjasadamas. Käesoleva töö raames keskendutakse just Paldiski Lõunasadama konteinervedudele kuna antud sadam kuulub AS Tallinna Sadama koosseisu. Nii Muuga sadam kui ka Paldiski Lõunasadam pole mõeldud ainult konteinerite veoks. Kuid Muuga sadama

osakaal konteineräris on siiski palju suurem. Paldiski Lõunasadama kaupade loetelus pole isegi konteinerid eraldi mainitud. Selle sadama üks oluliseks ülesandeks on ro-ro kaupade mahu pidev suurendamine. Seetõttu pole Paldiski Lõunasadamasse rajatud eraldi terminali konteinerite jaoks (AS Tallinna ... 2013). Konteinerite käsitlemine toimub ro-ro kaupade terminalis ja selle mahud on märksa tagasihoidlikumad võrreldes Muuga sadama konteinerivedudega. Väikestele mahtudele vaatamata on Paldiski Lõunasadamas vajalik tehnika konteinerite käsitlemiseks. Kasutatakse kraanasid konteinerite laadimiseks ja lossimiseks laevalt ning konteinerite ümber tõstmiseks meretranspordist vagunitele, kuna sadamatesse on juurde ehitatud konteinerite veoks ettenähtud raudteeliin.

Paldiski Lõunasadam paikneb geograafiliselt soodsas asukohas äri arendamiseks. Põhjuseid on mitu: nii nagu Muuga sadam, asub Paldiski Lõunasadam kaubateel Lääne- ja Ida-Euroopa vahel, looduslike tingimuste tõttu jääb antud sadam praktiliselt jäävabaks, selles on piisav sügavus suurte laevade teenindamiseks ning selles on maa-ala, et infrastruktuuri arendada (Esteve ... 2017a).

Paldiski Lõunasadamas vastutab konteinerkauba veo eest ettevõtte Esteve Terminal AS, mille ülesandeks on korraldada peale konteinerite ka puistekauba, segalasti ja veeremi logistikat. Ettevõtte põhiülesandeks konteinerveo seisukohalt on konteinerite laadimine, lossimine ja hoidmine. Tegemist on Eesti ettevõttega, mis kuulub BMLG grupi hulka. Selle ühenduse ettevõtted tegutsevad nii Balti regioonis kui ka Venemaal, Valgevenes, Kasahstanis, Küproses ja Maltal (Ibid). Paldiski Lõunasadama logistilisteks partneriteks konteinerite mereveol on eelkõige Balti riigid ja Venemaa (Peterburi). Operaatori tegevusmaht regionaalsel turul kujundab sadama tegevuse ulatust. Sadama tegevusulatuse kriteeriumiteks on operaatori vastutus kaubaga seotud logistikateenuste osutamise eest oma riigis ning riskide haldamine, mis on seotud kauba jaotamisega (Notteboom, Rodrigue 2012, 260-261). Esteve Terminal AS vastutab kauba jaotamise eest ainult oma sadama piires ja ei jälgi Paldiski Lõunasadama konteinerite jaotamiseks ettenähtud maantee- ning raudteeühenduste töö spetsiifikat (Ibid). Seetõttu saab väita, et antud sadama konteinerveo äri on regionaalse tähtsusega.

Paldiski Lõunasadama strateegiliseks ülesandeks on lisaks ka sõjavarustuse transpordi tagamine. Tehniliste vahendite sisse vedamine toimub suurel määral konteinertranspordi abil. Sõjatehnikat veetakse aga suurtel platvormidel sõjalaevade abil. Konteinerid on vajalikud militaarlogistika puhul esialgu relva, ravimite, tehniliste seadmete, toitlustuse, veevarude ning

relva simulaatorite vedamiseks. Kõik ülalmainitud sõjakaupade vedu on oluline nüüdisaegse Paldiski Lõunasadama spetsiifika puhul. Sõjakaupu veetakse erinevast materjalist mahutites, milliseid pakitakse standardsete mõõtmetega konteineritesse. Mahutite mõõtmed ja materjal sõltuvad kauba omadustest. Enamikel juhtudel kasutatakse rauamahuteid, kuid materjali valiku võimalused on suured. Konteinerite plussid sõjakaupade vedamise puhul on kiire kauba paigutamine, piisav ohutus ning privaatsus (Donaldson 2015, 100). Sõjakonteinerite eripäradeks on aga ISO standartidele vastamine ning optimaalne mõõtmete ja kaalu suhe, mis võimaldab vedada neid erinevate transpordiliikide abil (Donaldson 2015, 102). Sõjavahendite vedamine on praegu logistiliseks võtmetegevuseks Eesti militaarsektori jaoks. Antud tegevusala meremarsruudid on peamiselt Euroopa-sisesed (Põhjamere ja Läänemere vahel). Sõjakaupade merevedu korraldatakse NATO liitlastega koostöös.

Paldiski Lõunasadama tuleviku arenguplaanid on suunatud pigem teiste kaupade veo soodustamisele. Konteinerveo arendamist ei peeta prioriteediks (AS Tallinna ... 2013, 10).

1.3 Nõrgad kohad äri korraldamisel

Kuigi AS Tallinna Sadama konteinerveoäri on pideval arenguteel, esineb seal mitu arengut takistavat aspekti. Nende tegurite mõju pole nii tugev, et takistada merekonteinerveo läbiviimist üldse. Kuid kitsaskohtade olemasolu ei võimalda tulukuse ja konteinerite mahu lineaarset kasvu saavutada nii Muuga sadamas kui ka Paldiski Lõunasadamas. Merekonteinerveo kitsaskohtade tõttu pole see äri stabiilne vaid on aastate lõikes oluliselt kõikunud perioodil 2006-2017. Majandus-poliitiline olukord Eestis ning potentsiaalsete konteineriturgudega riikides loob konteinerveo äri piiranguid, mis ei luba saavutada maksimaalseid tulukuse- ning mahu näitajaid. Nendeks piiranguteks on nii kitsaskohad turgude omavahelises koostöös ja kriiside mõju kui ka sadamate sisemised puudujäägid, mis hõlmavad sadama infrastruktuuri.

Muuga sadam sõltub välismajandusest ja välispoliitikast kõige suuremal määral, kuna teiste AS Tallinna Sadama konteinersadamate seast on see ainsaks globaalse tähendusega sadamaks. Autori seisukohast on põhiliseks Muuga konteinerveo välisnõrkusteks Hiina, Venemaa ning Euroopa turuvõimaluste ebapiisav kasutamine. Kuigi Muuga sadamal on

konteinerliinid ülalmainitud turgudega pole konteinermahu näitajad nendel liinidel piisavalt suured.

Juba 2008. aasta seisuga olid Hiina konteinerveod strateegiliselt oluliseks ärisuunaks. Antud perioodil esineb trend, mille kohaselt Hiina konteinervedusid osutati konteinerliinide abil, mille marsruudi sees olid Lääne-Euroopa sadamad ning Muuga sadam Eestis. Sihtpunktiks oli Venemaa (peamiselt Peterburi sadam) (Tolli 2008, 7). Kuna Eesti asub strateegiliselt soodsas kohas Läänemere ääres, on ülalkirjeldatud ülemaailmne veoahel riigi jaoks äärmiselt tähtis. Sellest vaatamata, olid juba tol ajal teatud nõrkused. Nendeks on ebapiisav Muuga sadama läbilaskevõime, Hiina turu ning suuremahuliste konteinervoogude käsitlemise halb tundmine, suur hulk tagasisaadetavaid konteinereid (mis on suureks kuluallikaks) ja Eesti kehvad poliitilised suhted Venemaaga (Tolli 2008, 44-45). Praeguse hetke seisuga on enamik ülalmainitud probleemidest enam-vähem lahendatud: tänu uue Muuga terminali ehitamisele lubab terminali läbilaskevõime Hiina konteinereid vastu võtta ning käidelda. EL projektides osalemise tagajärjeks on aga suuremahuliste konteinervoogude käsitlemise võimaldamine tänu nüüdisaegsete IT- ja tehniliste lahenduste rakendamisele ning tagasisaadetavate konteinerite hulga vähendamisele. Esimeseks 2017-nda aastani jäänud puudujäägiks on Hiina sadamate spetsiifika keskpärane tundmine. Selle põhjuseks on Muuga sadama ning Hiina konteinersadamate integreerimiseks vajalikke IT-lahenduste puudumine. EL projektid soodustasid Euroopa sadamate integreerimist, kuid Hiina kohta pole midagi öeldud (AS Tallinna ... 2017f). Teiseks puudujäägiks on konteinervedude hoogne vähendamine Venemaa ja EL-i mõlemapoolsete sanktsioonide tõttu. See tegur kajastub konteinervedude vähendamises nii Venemaaga kui ka Hiinaga, sest endine konteinerliin Hiina, Lääne-Euroopa, Eesti ning Venemaa vahel kaotas oma aktuaalsust. Peale selle on probleemiks transiidi langus suurte konteinersadama tasude tõttu. „Samas on Eesti sadama- ja raudteetasud tõusnud sellisele tasemele, et Eesti on muutunud üheks kallimaks transiidikoridoriks kogu piirkonnas“ (Vähi, 2014). Muuga sadama probleemiks on ka konteinerlaevade vähene regulaarsus. Konteinerlaevade sagedus on autori seisukohalt üsna tagasihoidlik kuna enamik liinidest kindlustavad laeva saabumise tihedust- üks laev nädala jooksul (vt tabel 4). Samuti pole Muuga sadama praegune võimsus pole piisav suurte ookeanikonteinerlaevade vastuvõtmiseks, mis võiksid aga olla märgatavaks tuluallikaks. Muuga konteinerterminali ebapiisava võimsuse tõttu kannatab ka koostöö Hiinaga, kuna käideldakse ainult väikest osa võimalikest

kontainersaadetistest Hiina riigist. Muuga konteinerterminali võimekus jääb ideaalsest näitajast mitu korda maha. Seega ei kasutata Muuga sadama võimekust täiel määral.

Paldiski Lõunasadama vähene konteinervedude maht pole autori seisukohalt iseenesest probleemiks, kuna Paldiski Lõunasadam on ettenähtud ro-ro vedude teostamiseks. Paldiski Lõunasadama probleemiks on aga puudulik juurdepääs strateegiliselt olulistele teedele. Nendeks on raudtee läbi Tallinna, maantee üle Keila silla ning Eesti riigimagistraalid (Paldiski ... 2013, 9). See tegur mõjutab negatiivselt kaupade jaotamist Eestis, sealhulgas konteinerlogistikat. Kehv ühendus tagamaaga nõrgendab omakorda tervet sadamate logistilist süsteemi.

2. METOODIKA

Käesolevas peatükis esitatakse uurimisprobleemide lahendamiseks kasutatud meetodid. Selles kirjeldatakse uurimisstrateegiat ning tuuakse välja kasutatavate meetodite kirjeldus ning vajalikku informatsiooni taust.

Uurimisstrateegia läbiviimiseks kasutatakse nii esmaseid kui ka teiseseid andmeid. Neid kirjeldab autor pärast uurimisstrateegia ja uurimismeetodite kindlaks määramist. Esmaste ja teiseste andmete alampeatükkides on kajastatud nende eelised ja puudused ning on toodud taustinformatsioon, mille alusel hakatakse analüüsi ja sünteesi teostama.

2.1 Uurimisobjekt ja selle omadused

Käesoleva bakalaureusetöö uurimisobjektiks on Muuga- ning Paldiski Lõunasadama merekonteinerveod perioodil 2006-2017. Uurimisobjekti mõiste hõlmab kõiki merekonteinerite abil veetavaid kaupu erinevate hooaegade kaupa. Uuritakse kõiki geograafilisi ärisuundi konteinerkaupade jaotamiseks ning kõiki konteinervedusid sõltumatult laevatüübist. Uurimisobjekti ei piiritleta ka majandusnäitajate vaatenurgast, kuna vaadeldakse nii majanduslikult edukaid konteinervedusid kui ka mittetõhusaid. Bakalaureusetöö puhul pole mõistlik mõõta objekte eraldi. Selleks, et objekti spetsiifikast aru saada, uuritakse sellega seotud omadusi (Pervez, Gronhaug 2004, 76). All toodud loetelus on kajastatud uurimistöös kasutatavad omadused ning nende läbitöötamiseks nõutud näitajad.

- Konteinermaht (*TEU-d aastas, TEU-d kuus; protsendi sadama üldmahust; muutus protsentides, võrreldes 2006. a*)
- Import (*th.t aastas; muutus protsentides, võrreldes 2006. a*)
- Eksport (*th.t aastas; muutus protsentides, võrreldes 2006. a*)
- Transiit (*th.t aastas; muutus protsentides, võrreldes 2006. a*)

2.2 Uurimisstrateegia

Uurimisstrateegia hõlmab eesmärgi saavutamiseks vajalike uurimisülesannete määratlemist. Need ülesanded on kirjeldatud all vastavalt nende täitmise järjekorrale. Töö eesmärgiks on konteinerveoäri konkurentsivõime suurendamise võimaluste uurimine ja nende mõju hindamine.

Esimeseks sammuks on uuringu eesmärkide paika panek. Selleks, et uurimisülesandeid lahendada uurimisstrateegia realiseerimise käigus, tasub pöörduda teise sammu peale. Selleks on arengunäitajate välja selgitamine. Antud töö raames on arengunäitajateks seosed konteinerveo tulukuse ja mahu vahel. Pealegi on nendeks näitajateks erinevate perioodide ärispetsiifika ning äri korraldamise printsiibid.

Kui eelnevad sammud on ära tehtud, leitakse infoallikaid. Need võimaldaksid ülaltoodud arengunäitajaid selgitada. Enne uurimisprotsessi alustamist on loetud erialakirjandust ning on kogutud fakte AS Tallinna Sadama nüüdisaegse konteinerveo eripärade kohta. Nende andmete alusel saadud informatsiooni kvaliteet oleneb suurel määral sellest, milliseid mõõtmisprotseduure rakendati andmete kogumiseks (Ghuri 2004, 74). Mõõtmisprotseduurideks on ärispetsiifika võrdlemine erinevate aastate lõikes.

Seejärel on oluline valida uurimismeetodid. Viimaseks töötas autor konteinerveo informatsiooni läbi töös kasutatavate meetodite abil ning esitas seoseid ja tendentse, mis kirjeldavad tulevase konteinerveo arengu tegureid. Seosed läbi töötatud materjali ja arengu tegurite vahel aitavad autoril järeldusi ja ettepanekuid koostada. Järeldusteks on erinevate arengutegurite mõju AS Tallinna Sadama merekonteinerveo korraldamisele. Ettepanekud puudutavad aga neid ärivaldkondi, milles on vaja läbi viia muudatusi ning samuti neid, milles võiksid tegevused samal viisil jätkuda.

2.3 Uurimismeetodid

Uuringu läbiviimiseks kasutab autor ka kvalitatiivseid meetodeid (andmeanalüüs, SWOT- ja TOWS-analüüsid ja ekspertintervjuud).

Kvalitatiivse meetodi eripäradeks on (Pervez, Gronhaug 2004, 97):

- Konkreetne vastavus püstitatud eesmärkidele ning küsitletud inimeste ametipõhine pädevus ja eelnev kogemus
- Meetodi põhialuseks on vastaja teadmised, milliste sisu seletatakse tema töö formaadi jaoks.
- Miinuseks on aga vastaja subjektiivsus. Meetod on pigem intuitiivne, mitte alluv konkreetsetele teadmistele. Sedavõrd on kasulik kasutada mitmeid kvalitatiivseid meetmeid, et mitmest subjektiivsest arvamusest terviklikku pildi koostada.
- Oluline on võrrelda saadud andmeid, et minimeerida vigade tõenäosust.

Uurimismeetodeid jaotatakse teisesteks ja esmasteks. Tabelis 1 on struktureeritud antud töö raames rakendatavad meetodite liigid selleks, et moodustada terviklikku pilti uurimismeetoditest. Pealegi on üsna tähtis aru saada, millal teiseid andmeid kasutada, aga milliste meetodite jaoks neid ei piisa, ja on mõistlik esmaste andmete poole pöörduda. Seos meetmete, nende liikide ja vajalike andmete vahel on toodud all (vt tabel 1).

Tabel 1. Bakalaureusetöös kasutatavate meetodite jaotamine kategooria ja nende läbiviimiseks kasutatavate andmete kaupa

	Kvalitatiivsed meetodid
Teisesed andmed	andmeanalüüs
Esmased andmed	ekspertintervjuud
Nii teisesed kui ka esmased	SWOT- ja TOWS-analüüs

Allikas: (Autori poolt loodud)

Järgnevalt kirjeldatakse valitud uurimismeetodeid: nende põhimõtteid, plusse, miinuseid ning kasutatud valimit.

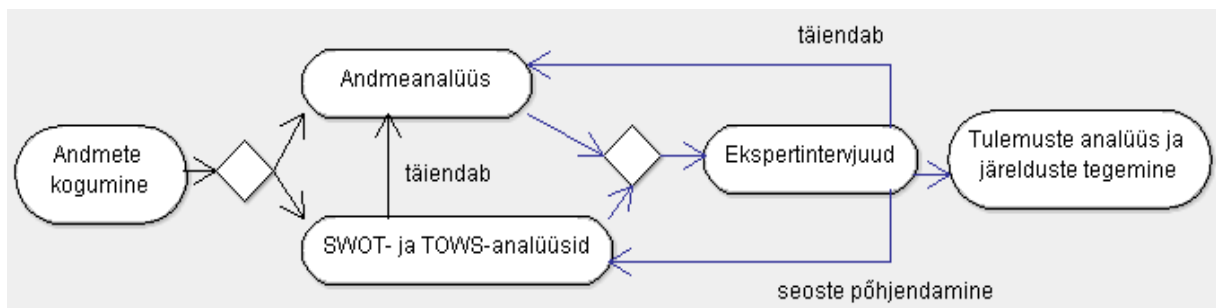
Andmeanalüüsi tekitamiseks hangitakse andmeid AS Tallinna Sadama kodulehelt „Finants & Statistika“ alalehelt, mis on esmaallikaks üldise konteinerveo statistika hankimise puhul. Eriti vajalikud andmed on majandusaasta aruanded, tegevusaruanded ning konteinerite mahu ja tulukuse näitajad vaadeldava perioodi kohta. Kuna andmed hangitakse otse uurimisobjektiks valitud ettevõttelt, on nende usaldusväärsus kõrge.

Käesoleva meetodi kasutamise põhilisena on seoste leidmise võimaldamine. Seostena käsitletakse vastasmõju majandustegurite ning merekonteinerveo näitajate vahel. Neid uuritakse erinevate perioodide kaupa ning seejärel analüüsitakse sidemeid äri tulevikuga. Olulisemateks näitajateks, mis kajastavad erinevate majandustegevuste mõju on konteinervedude tulukus, maht ning konteinerveo protsent sadama üldisest tulust. Esiteks, uuritakse nende näitajate muutuste põhjuseid erialakirjanduse abil. Teiseks, seostatakse konkreetseid muutuste arve nende põhjustega. Kolmandaks, uuritakse millised tegurid võivad tulevikus suure tõenäosusega korrata ja analüüsitakse muutuste mõju tulevikus sadama majanduskogemuse alusel. Meetodi valimiks on AS Tallinna Sadama konteinerliinid 2006-2016 perioodi kaupa. Meetodi miinuseks ning põhjuseks teiste meetodite poole pöörduda on konkreetse puudumine. Kuigi konteinerveo ajamuutuse mõju on esitatud piisavalt konkreetset (kuude kaupa), pole tulukuse näitajad kindlate liinide kaupa jaotatud. Teiseks miinuseks on suutmatus põhjendada eraldi tegurite mõju ulatuse merekonteinerveo näitajatele juhul, kui tegureid on mitu. Seega pole teada, missugune tegur mängis suuremat rolli näitajate muutuses.

SWOT- ja TOWS analüüsid pole mõeldud andmeanalüüsi puuduste kompenseerimiseks. Selle põhimõtteks on andmeanalüüsi tulemuste täiendamine. Koostatud maatriksites kirjeldatakse AS Tallinna Sadama konteinerveo tugevusi, nõrkusi, ohte ja võimalusi erinevate perioodide kaupa. Erialakirjanduse alusel koostatakse mitu maatriksit: majanduskriisieelse olukorra kohta, 2008-2009 kriisi kohta ning kriisipealse perioodi kohta. Lisaks, esitatakse võimaluste ja ohtude vähendamise võimalusi ning tugevuste ja võimaluste kasutamise printsiipe. Nende maatriksite alusel analüüsitakse, kas eelnevates perioodides kasutati neid printsiipe või mitte. Selle ning ekspertintervjuu alusel moodustatakse nüüdisaegse olukorra maatriksi (SWOT ja TOWS) järelduste ja ettepanekute alampeatükis. Valimiks on AS Tallinna Sadama konteinerliinid perioodil 2006-2016.

Ekspertintervjuude esmane eesmärk on vastuste leidmine nendele küsimustele, mis jäid andmeanalüüsi puhul vastamata. Teiseks, ekspertintervjuu lubab täiendada SWOT- ja TOWS-maatrikseid nüüdisaegse konteinerveo kirjeldusega ja nende sisu alusel seletada, kas AS Tallinna Sadamas on praegu võimalusi tugevuste ja võimaluste kasutamiseks ning nõrkuste ja ohtude minimiseerimiseks. Ekspertintervjuu tähtis roll seisneb ka selles, et see võimaldab võrrelda EL-iga kinnitatud konteinerveo reegleid olulisuse järgi ehk vastab sissejuhatuses toodud küsimusele: „Millised on EL regulatsioonide ja EL poolt läbi viidud projektide mõju konteinerveo äri arengule“? Ekspertintervjuude läbiviimiseks koostatakse küsimustiku (vt lisa 4). Küsimustele vastamine toimub elektrooniliselt. Vastused küsimustele konteinerveo asjatundjate poolt lubavad täpsemaid järeldusi teha selliste teemade kohta, nagu äri trendid, strateegiliste suundade kirjeldus, EL regulatsioonide mõju ning plaanid tulevikuks. Küsimused on jaotatud nendeks, mis 2006-2016 perioodi kirjeldavad ning nendeks, mille ülesandeks on 2017. a ning tulevase konteinerveo olukorra kirjeldamine. Valimiks on Tallinna Sadam AS, Transiidikeskus AS ning Esteve Terminal AS eksperdid. Peale nimetatud asutustele, on oluline ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Merendustalitluse asjatundja küsitleda. Sedavõrd annab käesolev küsimustik täpsema ülevaade konteineroperaatoritest ning AS Tallinna Sadam sisemisest strategiast konteinerveo valdkonnas.

Alltoodud joonisel on kajastatud uurimismeetodite kasutamise järjestus ja nende mõlemapoolne täiendamine.



Joonis 2. Uurimismeetodite kasutamise loogika

Allikas: (Autori poolt loodud)

2.4 Teisesed andmed

Teiseid andmeid jaotatakse sisemistest allikatest saadud ning välistest allikatest saadud andmeteks. Bakalaureusetöös kasutab autor ainult väliseid allikaid teiste andmete koostamiseks. Välised allikad jagunevad omakorda avaldatud ning kommertsiaalseteks (Pervez, Gronhaug 2004, 92). Antud töö raames rakendatakse avaldatud allikaid (üldine statistika, tööstusharu statistika ja aastaaruanded).

Teisestel andmetel on nii plussid kui ka puudused. Neid andmeid kasutab autor nende eeliste tõttu, millisteks on (Pervez, Gronhaug 2004, 89):

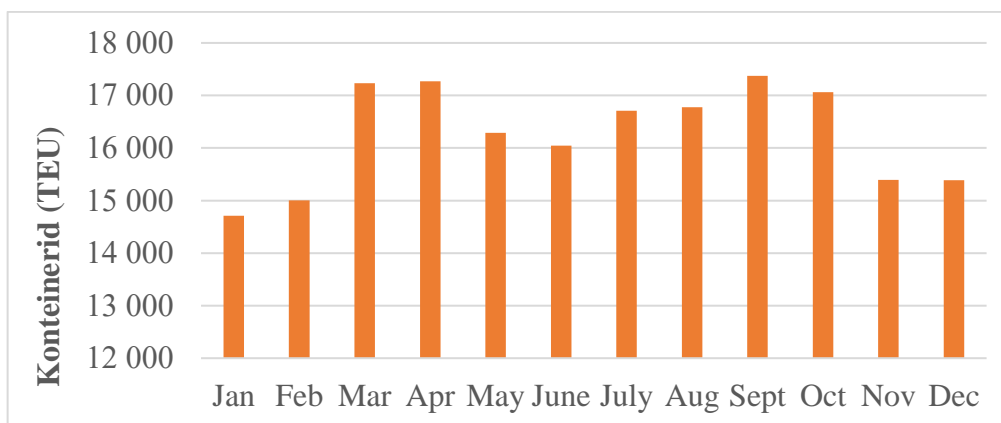
- Säästetud aeg tänu andmete kättesaadavusele. Ametlikes andmeallikates avaldatud informatsiooni tõttu pole tarvis antud informatsiooni leidmiseks merekonteinerveo äris pädevaid isikuid otsida ning küsitlust/intervjuud läbi viia.
- Koostatud materjali suur usaldusväärtus, kuna tegemist on ametlike infoallikatega.
- Tõendusprotsess on üsna kiire.
- Sobivus üksikute probleemide lahendamiseks.

Antud alampeatükis kirjeldatakse AS Tallinna Sadama arengutendentse. Esiteks, tuuakse välja olulisemad äri tendentsid vaadeldava perioodi raames, mis on tingitud konteinerveo näitajate muutustega. Teiseks, näidatakse sadamate arengufaktoreid tehnilise varustamise ning merekonteinerveo reeglite vaatenurgast.

AS Tallinna Sadama konteinerveo äri tulukus ei olnud alati stabiilne ja sõltub tugevasti välisfaktoritest. Lisas 2 toodud tabeli 5 alusel saab välja tuua mitu tendentsi. Esiteks, kuude lõikes tulukuse näitajate sümmeetria säilib kõikide aastate jooksul. (vt joonis 3). Väike langus (umbes 20% võrra) esineb talvekuudel. Teiste hooegade näitajad jäävad aga suhteliselt muutumatuks. Kirjeldatud konteinermaahu näitajate sümmeetriat saab põhjendada sellega, et talvel väheneb sadamates konteinervedude teenindamine. Talvekuude langus on tingitud nii Läänemere jääumisest, ohtlikkuse suurenemisest merel kui ka nõudluse vähenemisest paljude konteinerites veetavate kaupade järel. Kuna jäämurdjate kasutamine ning turvalisuse tõstmine konteinerlaevadel nõuavad täiendavat raha, eelistatakse sesoonsusest vähem sõltuvaid liikumisviise (maantee- ja raudteetransport). Sesoonsuse komponendi konteinerkaupade nõudluse puhul mõjutada aga ei saa. Teiste kuude nõudlus jääb suhteliselt stabiilseks, välja

arvatud juunikuu. Väikseks erandiks on 2009. aasta, mille mai näitaja oli ligikaudu 30% võrra väiksem aprilli näitajast. Põhjuseks on kaubamahu hoogne vähenemine majanduskriisi mõju tõttu (vt tabel 5).

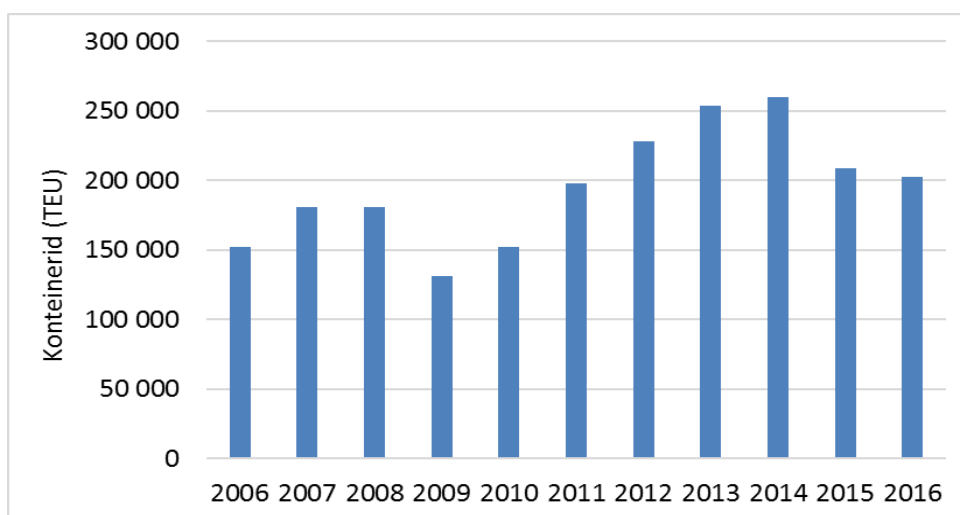
Sellest järeldub, et peamisteks konteinerveo mahu ja tulukuse takistusteks on poliitilised välismõjud. 2016. aasta näitajad on umbes 25% võrra suuremad kui 2006. aasta omad. Poliitiliste takistuste puudumise korral areneks Muuga sadama konteineräri käesoleva perioodi jooksul lineaarselt, ning kasv moodustaks umbes 50-75% (vt tabel 5). Kokkuvõtteks on mõttekas öelda, et sõltumatus majanduslikest välismõjudest on Muuga sadama konteineräri stabiilse arengu aluseks.



Joonis 3. AS Tallinna Sadama konteineravedude mahu kuude keskmised perioodil 2006-2016 (Allikas: AS Tallinna ... 2017e)

Teiseks, saab jälgida, et konteinerveo äri kasvab pidevalt nii mahu kui ka tulukuse seisukohalt. Kuid esineb kaks negatiivse mõjuga perioodi, millel need näitajad järsku langevad (vt joonis 4). Nendeks perioodideks on 2009. aasta kriisi mõju ning 2015-2016 aastate näitajate langus, võrreldes 2014. aastaga, mis on tingitud halvenevatest majandussuhetest Venemaaga. 2009. aastal oli tähtis konteinerterminalide varustamise viisi ümber kujundamine eesmärgiga kriisiga hakkama saada. Peamiseks kriisi tendentsiks on saadetiste mahu vähenemine konteinerterminalis, et maksimaalselt vähendada säilitamiskulusid ja laopinda. Antud tegutsemisviisi tõttu päästeti AS Tallinna Sadama merekonteinerveo äri, kuid oluliselt vähendati konteinerveo mahte ja järelkult tulukust (Notteboom, Rodrigue 2012, 271-272). Mõlemapoolsed sanktsioonid EL ja Venemaa vahel soodustasid ka ärikontseptsioonide ümber

kujundamist ehk Eesti merkonteinerveo äri keskendumist EL-i turule. Peale selle, konkureerib AS Tallinna Sadam Läänemere piirkonnas asuvate Venemaa sadamatega kaubamahu pärast, sealhulgas konteinerid. Nendeks sadamateks on Peterburi ja Ust-Luga. Antud konkurents esineb kogu vaadeldava perioodi puhul (2006-2016), kuid suurim mõju on ikkagi alates 2014. aastast (AS Tallinna ... 2016h, 6). 2016. aasta lõpp on märkimisväärne konteinervedude mahu väikse kasvu poolest (37 tuh. tonni ehk 2% võrra) (AS Tallinna ... 2016h, 8). 2016-2017 aastatel esineb merkonteinerveos trend Balti regiooni konteinervedudele, mis on antud kasvu põhialuseks. „Peamiselt Läänemere idakalda ja selle tagamaa tarbimisega seotud konteiner- ja veeremkauba mahu kasvu soodustab kaubanduse kasvav trend kauba saatmiseks konteinerites“ (Ibid). Konteiner- ja veeremkaubamahu kasv soodustab ärisuhete tugevnemist Läänemere regioonis. Eriti suureks plussiks AS Tallinna Sadama merkonteinerveo jaoks on Gdanski sadama konteinerite mahu hoogne suurenemine (AS Tallinna ... 2016h, 7).

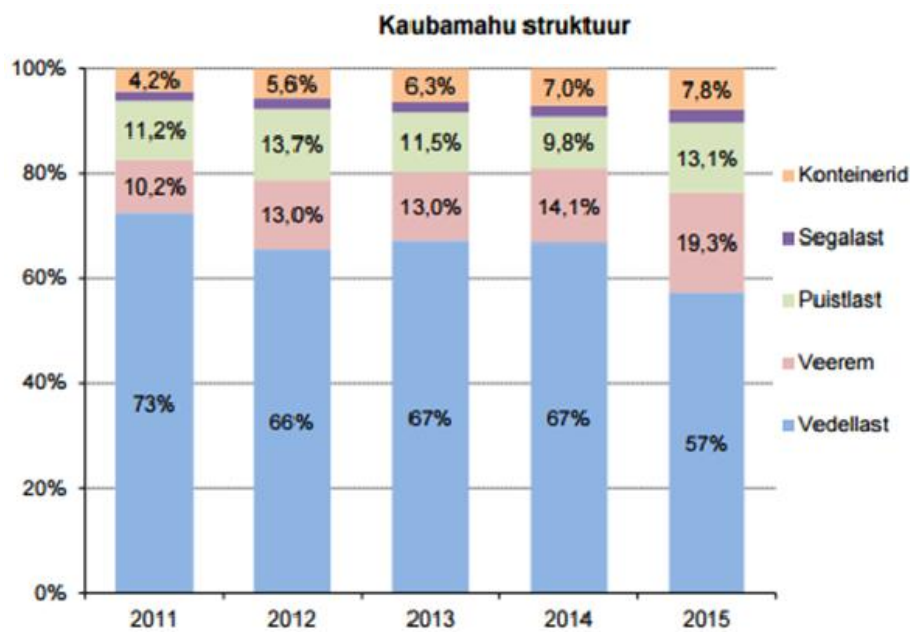


Joonis 4. AS Tallinna Sadama konteinervedude mahud aastate kaupa aastatel 2006-2016

Allikas: (AS Tallinna ... 2017e)

Kolmandaks, konteinervedude maht oli 2011-2015 perioodi puhul kolmandal kohal peamiste lasti liikide seas. Selle maht moodustab 4,2 kuni 7,8% üldisest AS Tallinna Sadama kaubamahust. On oluline märkida, et üle poole üldisest veomahust moodustab vedellast. Sellest võib järeldada, et vedellast on AS Tallinna Sadama prioriteetseks vedamiseesmärgiks. On kajastatud oluline seos vedellasti mahu- ning teiste kaupade mahu vahel. Vedellasti maht vähenes 2011-2015 perioodil 73%-st 57%-ni. Vedellasti mahu vähenemise põhjuseks on AS

Tallinna Sadama konkurents vedellasti vedamisel Ust-Luga ja Primorski sadamatega (AS Tallinna ... 2017h). Samas suurenes pidevalt teiste AS Tallinna Sadama kaupade maht, sealhulgas konteinerveod. Erandiks on aga puistlast, millise mahu protsent ei olene vedellasti mahust lineaarselt (vt joonis 5).



Joonis 5. AS Tallinna Sadama põhikaupade struktuur mahu alusel perioodil 2011-2015

Allikas: (AS Tallinna ... 2017i)

2.4.1 EL toetusprojektide ja regulatsioonide mõju

AS Tallinna Sadam osaleb mitmetes EL toetusprojektides. Nende projektide sisuks on pidevad arendusplaanid, mis mõjutavad sadamate infrastruktuuri uuendamist ning majandussuhete arendamist üldiselt. Esiteks, konteinerveod on mõjutatud rahvusvahelistest koostööprojektidest, millest Eesti võtab osa alates 2006. aastast. Nendeks projektideks on Euroopa sadamate integreerimine, ohutus- ja veepuhtuse normide väljatöötamine. Lisaks pannakse suurt rõhku IT-süsteemide arendamisele, et kindlustada maksimaalset kiirust, paindlikkust ja erinevate sadama asutuste koostööd. Tähelepanuväärseks projektiks on „Tark Sadam“, mille põhimõtteks on liiklusvoogude juhtimise süsteemi väljatöötamine. Teiseks, Muuga ja Paldiski Lõunasadama konteinerveod on mõjutatud üle-Euroopalise Transpordivõrgustiku projektidega (TEN-T). Konteinervedude arengus mängis suurt rolli „hub-

and-spoke“ süsteemi arendusplaan, mis loodi 2011. aastal. Selle aluseks on sadamate ühendamise võimalikult paljude raudtee- ning maanteeliinidega, et kindlustada tagamaa maksimaalset tõhusust logistiliste sidemete seisukohalt. Tagamaa arendamise vajadustest lähtuvalt lepidi kokku infrastruktuuri ja transpordiliikide vaheliste IT-lahenduste parandamine. Tähtsaks kokkuleppeks on ka dokument, mis sätestab Eesti logistikaklastri pideva arendamise vajaduse. Selleks tuleb Eesti suurimate logistika ettevõtete ning sadamate huvid ühendada eesmärgiga luua Eesti ülene logistiline süsteem (AS Tallinna ... 2017f).

AS Tallinna Sadama konteinervedu on mõjutatud oluliselt niisugusest Euroopa sadamate arenguprojektist nagu „I-Port“. See on sadama innovaatiline süsteem, mis hõlmab konteinervedude käitlemiseks kõikide sidusrühmade andmebaase. Nendest moodustatakse üldist IT-kontrolli. Uus süsteem suurendab tõhusust ning parandab klientide rahulolu tänu suurenenud kiirusele, paindlikkusele ja vähenenud vigade tõenäosusele (Fannon, Douglas 2015, 35). Projekti algatajaks on Suurbritannia, mille konteinersadamad puutusid kokku suure probleemiga, milleks on tohtu transpordikulude maht, mis segab oluliselt tagamaa ühendust täiel määral kasutada. 2013. aastal loodi projekt, mis nii võitleb nii antud probleemiga kui tõstab üldist sadama tulukust, sealhulgas konteinerveost saadavat tulu (Fannon, Douglas 2015, 36).

Edasi kirjeldatakse EL merendusreeglitiku, mis on AS Tallinna Sadama konteinerkauba arenemise jaoks oluline.

Tähtsama konteinerveo reeglitiku nimetuseks on „Safe transport of Containers by sea“. Antud merendusreeglid on rakendatud alates 2008. aastast. Reeglitiku vastuvõtmise eest vastutasid niisugused merendusorganisatsioonid nagu ICS ja WSC. Antud reeglitiku põhimõtteks on konteinerveo paindlikkuse, ohutuse ja süsteemsuse suurendamine. Konkreetsed nõuded on määratud konteinerite laadimiseks ja lossimiseks, välise- ja sisese konteinerite inspeksiooni sooritamiseks, konteineri materjali kasutamiseks ning konteinerite kaitsmiseks nii tavaliste- kui ka ohtlike kaupade vedamise puhul (World ... 2017b, 2-6).

Ohutuse tagamiseks merel on määratud konteinerlaeva vedamise nõuded. Tegemist on reeglitega, mis on kapteni jaoks kohustuslikud. Need on matemaatilised arvutused, mida kasutatakse konteinerlaeva pööramiseks ning vedamiseks kõrgete lainete puhul. Käesolev reeglitik on tähtis selleks, et olla looduslikest tingimustest maksimaalselt sõltumatu vedades konteinereid selleks ettenähtud laevadega (World ... 2017b, 7).

Märkimisväärset rolli merendussektori muutmises 171 riigis mängib uus merenduslogistika reegel: „Konteinerite kaalumise nõue“ (IMO, Requirement for container weight verification). Reeglile järgimine on kohustuslik konteinerite vedajate jaoks alates 2016. aasta juulist. Regulatsioon on kehtestatud IMO poolt. Antud nõue kohustab konteinerivedajaid konteinereid kaaluma enne nende vedamist alustatakse meretranspordi abil. Iga laevatüübi puhul esineb teatud piirnorm konteinerite üldkaalu järgi, mille määrab VGM-näitaja (AS Universalcargo, 2016). Kuid reegli rakendamisega on seotud probleemid. Vedajad, jaemügiesindajad, tootjad ja farmerid protesteerivad selle vastu, kuna suurenenud vastutus ohutuse järele mõjutab negatiivselt veomarsruutide läbimise kiirust. Seega ülalnimetatud sidusrühmade tulukus konteinerärist langeb mitme tunni võrra suurenenud ajakulu tõttu, mis on konteinerite kaalumiseks kulutatud (Chao, 2015). Reegli oluline pluss seisneb aga ohutuse tõstmisel laeva- ning sadamatöölise jaoks, mis oluliselt vähendab nii konteinerkaubaga- kui ka inimestega seotud õnnetusi (Ibid). Sellest järeldub, et reegli rakendamine on tähtis merendusohutuse poolest, kuid tasub ka pidevalt konteinerite kaalumise menetlust kiirendada, et ajakulu oleks minimaalne.

Teisesed andmed ei anna uurimisprobleemidest tervikpilti. Sellel põhjusel pöördub autor esmaste andmete poole. Peamisteks teiste andmete nõrkusteks, mis ei luba bakalaureusetöö raames ainult nendega toime tulla on (Pervez, Gronhaug 2004, 90):

- Nende kogumine ametlike allikate poolt, mis on loodud teise inimese poolt püstitatud eesmärkide selgitamiseks. Need ei pruugi sobida antud töö ülesannet lahendamiseks.
- Raskus liigitada andmeid mõõtühikute järgi sellel viisil, mis oleks vastav bakalaureusetöö uuringu sisuga.

2.5 Esmased andmed

Esmaseid andmeid võib koguda eksperimendi, vaatluse või suhtluse abil. Antud töö raames rakendab autor ainult suhtluse.. Suhtlus jaguneb omakorda küsitlusteks ning intervjuudeks, milliseid saab läbi viia meili, telefoni ning personaliga suhtlemise teel (Pervez, Gronhaug 2004, 93). Esmaseid andmeid kasutatakse ekspertintervjuu jaoks. Esmastel andmetel

on mitu tüüpi, millest autor kasutab teadlikkuse ja teadmiste andmeid, motivatsiooniandmeid ning andmeid käitumise kohta (Pervez, Gronhaug 2004, 94-95). Esmaste andmeallikate kasutamise loogika seisneb nende eeliste kasutamises, et täiendada teiseseid andmeid. Esmaste andmete eelisteks on (Ibid):

- Pühendumine konkreetse probleemi lahendamisele, mis on uurimiseesmärkidega kooskõlas.
- Suurim paindlikkus, mis on seotud teadmiste hankimises mitmesuguste probleemide ja uurimisküsimuste kohta.

Kuigi esmaste andmete loogiline kogum lahendab kõike teiseste andmete abil lahendamata uurimisprobleeme, esineb nende puhul paar nõrkust (Pervez, Gronhaug 2004, 94-95):

- Keerukas andmetele juurdepääs, kuna informatsiooni hankimiseks pööratakse merekonteinerveo asjatundjate poole.
- Autori sõltuvus sobiva vastaja olemasolust, tema pädevusest ning abivalmidusest.

Esmaseid andmeid saadakse ekspertintervjuu abil. Selleks koostatakse küsimustik (vt lisa 4). Suhtlus konteinerveo asjatundjatega toimub nii telefoni kui ka e-posti abil. Nende intervjuueerimine toimub aga e-posti teel.

3. ANDMETE ANALÜÜS JA SÜNTEES

Antud peatüki eripäraks on teises peatükis toodud andmete analüüs. See hõlmab peamiste merekonteinerveo äri seoste avaldamist ja nende põhjuste kirjeldamist. Andmeanalüüsi ja SWOT- ning TOWS-analüüsi iseloomustuseks on andmete jagamine mitmeks perioodiks: kriisijärgne periood (2006-2008), kriisi olukord (2009), kriisipealne periood (2010-2014) ning periood enne nüüdisaegset äri (2015-2016). Ekspertintervjuus kajastatakse AS Tallinna Sadama merekonteinerveo asjatundja vastuseid faktiliste küsimuste kohta. Analüüsitud meetoodika põhjal koostatakse järeldusi ja ettepanekuid tulevikuks.

3.1 Andmeanalüüs

AS Tallinna Sadama merekonteinerveo näitajad on seotud üldiste sadama näitajatega, mis hõlmavad kõiki kaubaliike. Nendeks näitajateks on impordi-, ekspordi- ja transiidimaht ning nende omavaheline suhe. Lisas 2 tabelis 6 on kajastatud need andmed uuritava perioodi kaupa.

Tabeli 6 alusel saab mitu seost välja tuua. Esiteks, vaadeldakse sõltuvust konteinerveo mahust (TEU-d) ning nende osakaalu vahel üldises kaubaveos. On näha, et nii TEU-d kui ka konteinerite protsent üldmahust pidevalt suureneb. Kuid esineb erandlikke perioode, kus need näitajad vähenevad. Kõige olulisemaks faktiks on see, et antud erandite perioodid ei lange alati erinevate näitajate muutumisega kokku. Esiteks, saab jälgida, et 2009. aastal langeb nii konteinermaht TEU-des kui ka protsent üldisest veomahust tänu majanduskriisile. Seos majanduskriisi ajal on lineaarne, kuna see mõjutab kõiki AS Tallinna Sadama kaubaliike võrdselt. Järgmiste perioodidele osas saab jälgida, et 2010. aastal väheneb konteinerveo osakaalu protsent üldisele TEU-de arvu tõusust vaatamata. Selle põhjuseks on suurenenud rõhk vedellastile ja vähenenud tähelepanu konteineritele. Loogika seisneb selles, et vedellasti areng soodustas tol ajal stabiilsust suuremal määral kui konteinerveo areng. Peale selle on näha, et konteinerveo protsent üldisest hoogsalt kasvab perioodil 2011-2015. Konteinerveo maht TEU-

des kasvab aga 2015. aastani, mille järel toimub langus Venemaa ja EL-i poolsete sanktsioonide tõttu. Selle põhjal saab väita, et 2015-2016 perioodi spetsiifika ei tekitanud konteinerite osakaalu langust. Käideldavate TEU-de hulga vähenemisele vaatamata kasvab sel perioodil konteinermahu protsent kaupade üldmahust tänu vedellasti protsendi vähenemisele (vt joonis 5). Antud sõltuvus tuleneb uue konteinerite käsitlemise tehnoloogia arengust, millest märkimisväärseimaks saavutuseks on I-Port süsteemi loomine (Fannon, Douglas 2015, 34). Seega ei jää vedellast absoluutseks prioriteediks, kuna uus ärikontseptsioon soodustab AS Tallinna Sadama kaupade mitmekesisust ning paindlikkust kaubaveo varieerimisel.

Teiseks, saab jälgida seoseid impordi, ekspordi ja transiidi üldiste AS Tallinna Sadama näitajate vahel. Kuigi tegemist on üldiste AS Tallinna Sadama näitajatega, langevad nende muutused peaaegu konteinermahu impordi-, ekspordi- ja transiidi näitajatega. Ülalmainitud seoste kirjeldamiseks eraldatakse kaks negatiivse mõjuga perioodi: majanduskriis (2009) ning majandussuhete halvenemine Venemaaga (2012-2016). Nende seoste kajastamiseks luuakse joonis 6. Aluseks on võetud 2006. aasta näitajaid. Nendega võrreldakse teiste aastate näitajaid. Ehk vastatakse küsimusele: „Mitme protsendi võrra muutub näitaja antud kategoorias võrreldes 2006. aasta arvuga“? (vt valem 1)

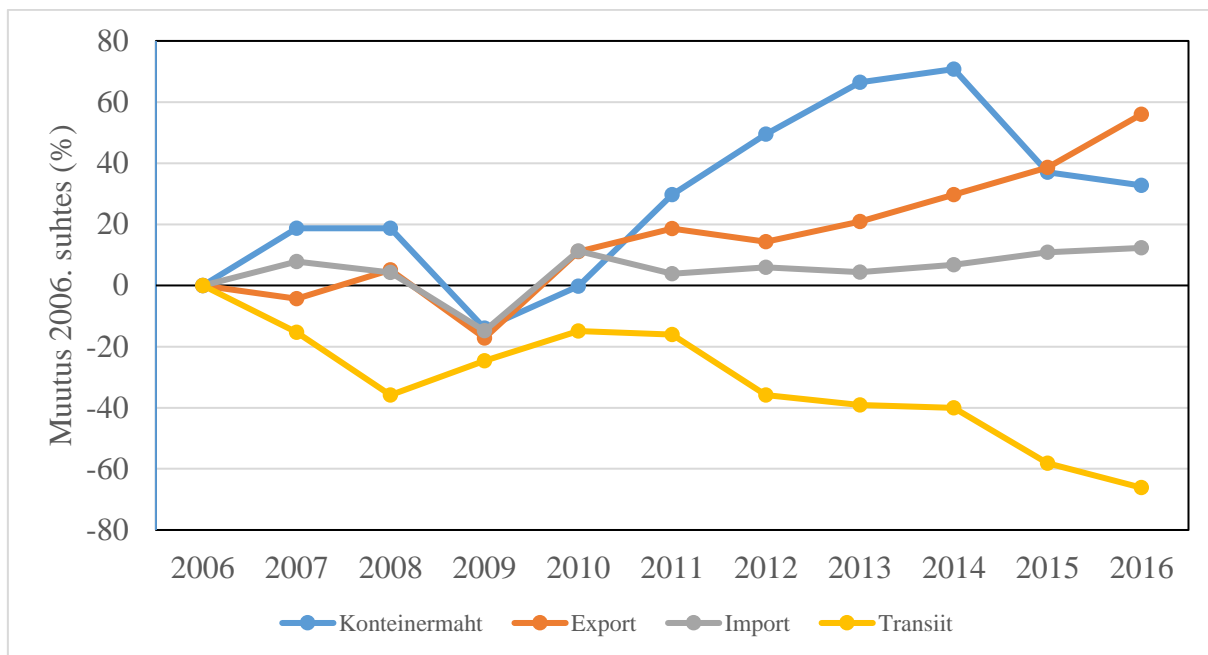
$$X=(Y-Z)/Z \cdot 100 \quad (1)$$

kus

X– Konteinermahu muutus protsentides, võrreldes 2006. aastaga

Y– Antud aasta konteinermaht

Z– 2006. aasta konteinermaht



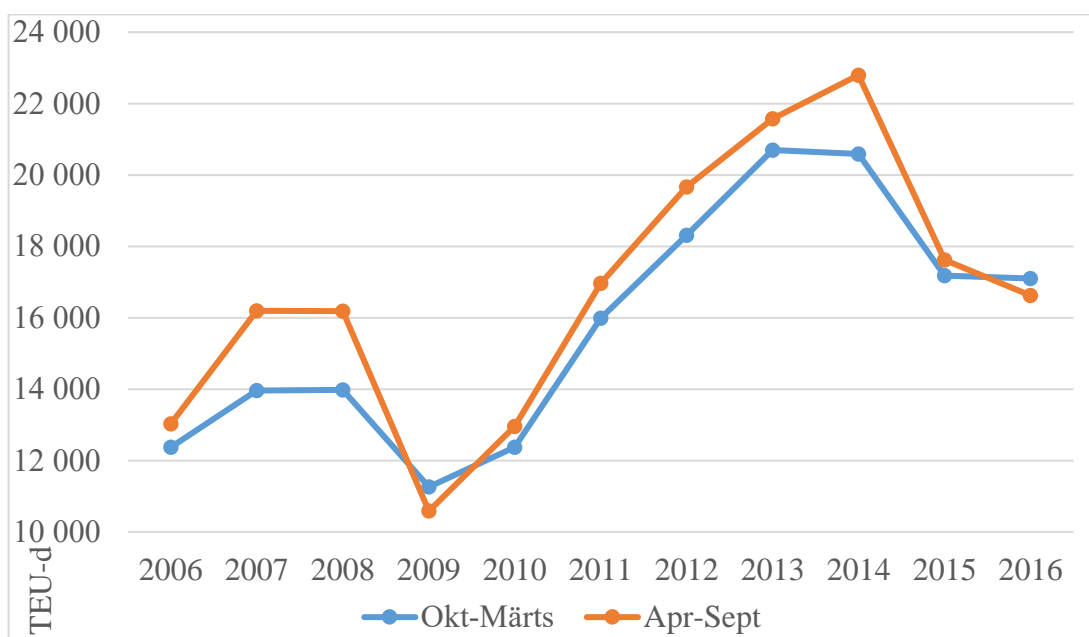
Joonis 6. Konteinermahu muutuse seos üldiste AS Tallinna Sadama näitajate muutustega (2006-2016)

Allikas: (AS Tallinna ... 2017e. Autori poolt loodud)

Majanduskriis (2008-2009) mõjutas nii impordi, ekspordi kui ka transiidi näitajaid ligikaudu võrdselt, kuna kaupade maht vähenes kõigi kolme kategooria puhul. Teine negatiivse mõjuga periood (2014-2015) ei viinud aga nende näitajate sujuvale vähenemisele kõiges kolmes kategoorias. Joonisel 6 on näha, et impordi ja ekspordi kasv jäi peaaegu muutumatuks. Hoogne kauba vähenemine antud perioodil oli transiidi kategoorias. 2016. aasta transiidi näitaja on ligikaudu kolme korda vähem 2006. näitajast. Põhjuseks on impordi ja ekspordi ümbersuunamine teistele turgudele. Transiidi täielik ümbersuunamine jäi aga problemaatiliseks, kuna transiidisektori põhisuunaks on Venemaa. Ekspordi ja impordi näitajad aga pidevalt kasvavad. Lõpuks saab jälgida, et 2006-2013 perioodil ületavad AS Tallinna Sadama kaudu toimuva kaupade impordi näitajad ekspordi näitajaid. 2014. aastal toimus aga pööre. AS Tallinna Sadama ekspordinäitaja ületab impordi mahtu (vt tabel 6). Pöörde aluseks oli pigem välistegurite mõju, mitte aga Muuga sadama tehnoloogiline areng. Ekspordimahu näitaja kiire kasvu eelduseks on tugevnenud koostöö Balti regioonis. See on piirkond, kus tarbitakse palju Eesti kaupu, mis on konteinerite abil siia veetud. Sedavõrd suureneb ka Eestist pärit kaupade väljavedamise aktuaalsus. Impordinäitaja kasv on olemas, kuid see pole suur, võrreldes ekspordinäitaja kasvuga. Impordinäitaja aeglane kasv on tingitud

peamiselt Venemaa impordi vähenemisest. Kirjeldatud loogika (konteinerliinide majandusliku olukorra kohta) seletab, miks AS Tallinna Sadama eksport on impordist suurem perioodil 2014-2017.

Jooniselt 7 on näha, et AS Tallinna Sadama konteinerite käitlemise maht pole aastate kaupa ühetaoline. Novembrist veebruarini toimub märkimisväärne langus. Märtsis, aprillis ja septembris on aga konteinerite käsitlemise tipp. On kajastatud erinevus külma aastaaja ning teiste hooegade näitajatel perioodil 2006-2016.



Joonis 7. Konteinermahu keskmiste erinevus külmal hooajal ning ülejäänud aastaajal.

Allikas: (AS Tallinna ... 2017e. Autori poolt loodud)

Joonise 7 põhjal saab sõnastada mitut tendentsi. Esiteks, hälve kahe uuritava aastaegade näitajatel on maksimaalne konteinerveo äri tipphetkedel. Nendeks on kriisieelne olukord (2007-2008) ning periood enne AS Tallinna Sadama geograafilise strateegia ümbersuunamist (2014). Teiseks, hälve nende aastaegade vahel on minimaalne probleemsetel perioodidel. 2009. ning 2016. aasta on sellised erandid, milliste puhul külma aastaaja keskmine veomaht on isegi sooja aastaaja keskmisest suurem. Perioodil 2009-2013 on külma aastaaja keskmine veomaht väiksem ning erinevus nende aastaegade vahel sujuvalt suureneb (kuid erinevus aastaegade vahel on palju väiksem kui oli perioodil 2007-2008). 2014-2015 aastatel (mida iseloomustab AS Tallinna Sadama konteinerveo strateegia ümbersuunamine) erinevus

hoogsalt väheneb. Nende kahe tendentsi alusel on selge, et äri normaaltingimuste puhul on hälve aastaegade vahel maksimaalne. Konteinerveo jaoks raskete perioodide spetsiifika soodustab aga antud hälve vähendamist. Sellest järeldub, et sadamate tehniliste vahendite võimsus pole vähemalt 2015. aastani piisav, et vältida konteinerveo puhul sõltuvust aastaajast.

3.2 SWOT ja TOWS analüüsi järeldused

Lisas 2 toodud maatriksid kajastavad perioodi 2006-2016 (vt tabelid 7-10). Nende tähtsus seisneb selles, et koos ekspertintervjuudega annavad need täpsemat ülevaadet konteinerveo arengust. Antud ülevaade on tähtis 2017. a SWOT-TOWS-maatriksi koostamiseks alampeatükis „järeldused ja ettepanekud“. Analüüsi koostisosadeks on nii AS Tallinna Sadama sisemised tegurid (tugevused ja nõrkused), välised tegurid (võimalused ja ohud) kui ka strateegiad nende tegurite kasutamiseks antud perioodi raames. See on SWOT-analüüs. TOWS-analüüsi osa on aga nende strateegiate kirjeldus, mis täiendavad SWOT-maatriksi komponente. Nendeks strateegiateks on SO (tugevuste kasutamine tänu võimalustele), WO (nõrkuste vähendamine tänu võimalustele), ST (tugevuste ärakasutamine eesmärgiga ohtude mõju vältida) ja WT (strateegia pessimistliku olukorra juhul (ettevõtte ellujäämine)- nõrkuste ning ohtude vähendamine kui pole tugevusi) (CEOpedia, 2016). Nimetatud strateegiaid kasutati konteinerveo ettevõtete poolt oma äripotentsiaali maksimeerimiseks. Neid maatrikseid koostatakse erineva kirjanduse alusel: nii AS Tallinna Sadama statistiliste aruannete kui ka konteinerveo eripärasid kirjeldavate artiklite alusel ehk struktureeritakse neid teadmisi perioodide kaupa.

3.3 Ekspertintervjuude vastused

Ekspertintervjuuks koostatud küsimustik on täidetud kolme konteinerveo asjatundja poolt. Nendeks on:

- Margus Sitsi (AS Tallinna Sadam ärisuunajuht)
- Toomas Uibokant (AS Transiidikeskus tootmisjuht)

- Kadi Saks (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi merendustalituse spetsialist)

Tuleb mainida ka Esteve Terminal AS tegevjuhti, kelleks on 2017. seisuga Üllar Raad. Autor tahtis ka AS Esteve Terminali asjatundjat küsitleda, kuna 2006. aasta seisuga oli antud ettevõtte ainsaks konteinerveo operaatoriks Paldiski Lõunasadamas. Seega oleks mõistlik olnud Paldiski Lõunasadama konteinerveost rohkem informatsiooni saada. Intervjueeritava sõnade järgi pole praegu Esteve Terminalis konteinerliine. Seega on oluline tema käest teada saada konteineräri puudumise põhjuseid ning takistusi konteineräri korraldamiseks Paldiski Lõunasadamas.

Põhiliseks eripäraks, mis mõjutas konteinerveo perioodil 2006-2016, on uue Muuga konteinerterminali ehitamine. Antud objekti rajamine oli esmatähtis konteineräri seisukohalt, kuna andis tõuke pidevale konteinermahu suurenemisele ning võimaldas uusi konteinerliine teenindada. Pealegi nüüdisaegseim konteinerterminal Euroopas annab võimalust pidevaks konkurentsivõime tõstmiseks tänu uue tehnoloogia rakendamisele. Seetõttu on Muuga konteinerterminali rajamine kõige olulisemaks EL abiga läbi viidud projektiks. Peale selle on olulisemaks EL poolt loodud projektiks „i-port“, kuna antud teenuste platvormi rakendamine ja arendamine on eelduseks, et Muuga konteinerterminali potentsiaal oleks maksimaalselt tõhusalt kasutatud. „Vabatsooni laiendus Muuga sadamas hõlmas kogu sadamaala, kaasates ka raudteejaama, mis võimaldas vähema ajakuluga dokumentide vormistamise“ (Margus Sitsi, AS Tallinna Sadama ärisuunajuht). EL merendusreeglitiku rakendamine on aga ohutuse poolest oluline, kuid märkimisväärset mõju AS Tallinna Sadama tulukusele see kaasa ei toonud. 2017. aastal pole rakendatud mingit EL reeglit ega projekti, mis otseselt puudutaks AS Tallinna Sadama tulukust.

Praegune olukord AS Tallinna Sadama konteinerveos on seotud suurel määral strateegia muutumisega. Esiteks, eelistatakse EL siseseid konteinervedusid Venemaa vedude asemele. Transiiti on mõistlikum ja tulukam ekspordi suurendamisega asendada. Kahjuks on EL-i ja Venemaa mõlemapoolsete sanktsioonide mõju konteinerveo jaoks negatiivne. AS Tallinna Sadama huvi on heanaabriliste suhete taastamine, eeskätt Venemaa suunal. Suure osa läbivatest konteineritest veetakse ikkagi Venemaa suunal. Negatiivselt mõjutas Venemaa konteinereid ka tarbimise vähenemine ning rubla kursi langus. Teiseks, arendatakse konteinerliine Hiinaga. Seda soodustab suurel määral lähitulevikuks planeeritud üle-euroopaliste teevõrkude

ehitamine. Eriti suurt kasu peaks mängima Hiina konteinerite sissevedu Lõuna-Euroopasse ning nende jaotamine üle terve Euroopa, sealhulgas AS Tallinna Sadamasse. Eriti suurt rolli mängib selles n-ö Uue-Siiditee projekti arendamine. Kolmandaks, suureks plussiks lähitulevikuks on Põhi-lõuna suunalise kaubaveokoridori arendamine (Muuga-Vuosaari sadamate vahel). Muuga sadama plaaniks lähitulevikuks on ka jaotuskeskuste arendamine sadamas ning sadamaga külgnevatel aladel.

Pealegi tasub mainida, et nüüdisaegse äri puhul kadus hälve erinevate hooegade näitajate vahel. Väike hälve toimub ainult Venemaa suunal jõulueelse nõudluse suurenemise puhul tarbekaupadele. 2017. aasta eripäraks on uute kaupade laadimine konteineritesse. Nendeks on puit ja puistlast (väetis ja teraviljatooted). Sadama tulukus ei sõltu aga veetavast kaubast, vaid oleneb uute konteinerliinide avamisest ning investeeringutest uutesse projektidesse.

Tasub pöörata tähelepanu sellele, et praegune AS Tallinna Sadama konteineräri areneb ainult Muuga sadamaga seoses. Kõik ülalmainitud trendid puudutavad Muuga sadama konteinervedusid. Paldiski Lõunasadama konteinerite vedamisega seotud äri on eemaldatud sealt palju aastaid tagasi. Põhjuseks on ebamõistlikkus seda Paldiski Lõunasadamas arendada, kuna selle konteinerite käsitlemise tehnoloogia on Muuga sadama omast palju tagasihoidlikum. On vastu võetud mõistlik otsus keskenduda konteinervedudele Muugas, aga ro-ro kaupadele Paldiski Lõunasadamas. Selline lähenemine võimaldab saada rohkem tulu kuna investeering Paldiski konteinerveo infrastruktuurile ei tasu ennast ära väikeste konteinerveo mahtude tõttu.

3.4 Järeldused ja ettepanekud

Käesoleva punkti raames esitab autor põhijäreldused nüüdisaegse konteinerveo kohta maatriksi kujul, mis ühendab SWOT ja TOWS analüüsi. See annab ülevaate konteineräri olevikust ning strateegiatest lähitulevikuks. Selles kirjeldatakse peamiseid trende praeguse konteineräri läbiviimises. On paika pandud ainult olulisemad ja üldisemad aspektid (vt tabel 2).

Tabel 2. SWOT ja TOWS-maatriks nüüdisaegse olukorra kohta AS Tallinna Sadama konteinervedudes

<u>Sisemised tegurid</u>	Tugevused (S) -Suur konteinermaht ja süsteemsus Muuga konteinersadamas -Ekspordi ja impordi suurendamine	Nõrkused (W) -Paldiski Lõunasadama vähenev roll konteinerveos -Transiidi osa kaotamine -Kehvad majandussuhted Venemaaga
<u>Välised tegurid</u>		
Võimalused (O) -Koostöö Balti regioonis -Hiina turu avaldamine -Euroopa turgude integreerumine -„Uus-Siiditee“ ning „Muuga Vuosaari kaubaveokoridor“ -Muuga jaotuskeskuste laiendamine	S0 Strateegiad -Konteinermahtu suurendamine Balti ning Hiina konteinerite arvelt	WO Strateegiad -Üleminek transiidist ekspordile ja impordile -Kaubamahtude võimalik suurendamine juhul kui majandussuhted Venemaaga taastuvad
Ohud (T) -Rail-Baltica projekti võimalik kaotus -Konkurents teiste sadamatega ning teiste kaupadega	ST Strateegiad -Äri arendamine vanal infrastruktuuril -Keskendumine lähipiirkonna nõudlusele	WT Strateegiad -Võimalik Hiina vedude vähendamine

Allikas: (Autori poolt loodud)

Ettepanekuteks pole tegevuste jada vaid need annavad edasi autori ideid antud sfääri uuendamiseks ja laiendamiseks. See valik põhineb tabeli 2 tulemustele. Ettepanekud on järgmised:

- Ühiste andmebaaside koostamine Hiina sadamatega ning Venemaa konteinerveo ettevõtetega.
- Tegutsemiskavade koostamine EL poolt konteinerveo stabiilsuse tagamiseks võimalike kriiside puhul. See võiks olla järjepidev tegevuste jada, mille ülesandeks on välismõjudest sõltumatuse tagamine EL sadamate konteineräris. See võiks hõlmata lisaliinide kasutamist juhul kui olemasolevad konteinersuunad kaotavad oma tähtsust.
- Sadamate tagamaa integreerumine konteinersadamatega Balti regioonis, et luua üldine logistiline süsteem konteinervedude hõlmamiseks.
- Pühendumine suurtele konteinerlaevadele väikeste konteinerlaevade asemel, mis oleks mõistlik tulukuse seisukohalt. Seega oleks vajalik pidev Muuga

konteinerterminali võimekuse suurendamine ning teenindavate konteinerlaevade mahutavuse piiri tõstmine.

- Muuga sadama infrastruktuuri edasine laiendamine selleks, et oleks võimalik „Uue-Siiditee“ ning „Muuga-Vuosaari kaubaveokoridori“ potentsiaali kasutamine konteineri mahtude suurendamiseks. Oleks mõistlik luua ka üldiseid andmebaase ning konteinerite jälgimise süsteeme ülalmainitud veosuundade jälgimiseks.

KOKKUVÕTE

Konteinerveod meretranspordi abil on Eesti merendussektori jaoks oluliseks tuluallikaks. Selle tähtsus seisneb logistiliste sidemete tugevdamises ning äri arendamises nii riigi kui ülemaailmsel tasandil. Kuigi antud äri arengupotentsiaal on iseenesest tohutu, on selles palju takistavaid tegureid, mis ei luba lineaarselt konteinermahu- ja tulukuse näitajaid suurendada. AS Tallinna Sadama näite alusel saab väita, et perioodi 2006-2016 vältel oli kaks peamist perioodi, millel oli negatiivne mõju. Konteinerite mahu- ning tulukuse näitajate peamine langus oli 2008. a majanduskriisi ajal ning alates 2014. aastast. Teise langusperioodi põhjuseks on halvenevad majandussuhted Venemaaga ning vajadus konteineräri geograafiat ümber korraldada. Peale selle oleneb AS Tallinna Sadama konteineräri edu sadamate tehnilistest parameetritest ning rakendavatest reeglitest.

Bakalaureusetöö eesmärgiks on konteinerveo äri konkurentsivõime suurendamise võimaluste uurimine ja nende mõju hindamine. Uurimisprobleemi analüüsimiseks ning eesmärgi täitmiseks kasutati kvalitatiivseid meetodeid. Töös on kogutud ulatuslikke andmeid konteinerveo kohta. Kvalitatiivsed meetodid on SWOT ja TOWS analüüs ning ekspertintervjuud. Uurimisobjektiks olid AS Tallinna Sadama kõik konteinerliinid perioodil 2006-2016. Uuritavateks näitajateks on nii üldised (transiit, import, eksport) kui ka konteineräri raames saadud (konteinerite tulukus, veomaht ning konteinerveo osakaal üldises veetud kaupade mahus).

Töö saadi järgnevad tulemused. Import ja eksport suurenevad pidevalt, kuid transiidi arendamine on probleemseks osaks. Hälve konteinermahtudes erinevate aastaegade kaupa on praegu minimaalne ning seetõttu ei ole probleemiks. On olemas suur turgude valik, kuid keskendumine konkreetsele turule sõltub suurel määral infrastruktuuri arendamisest Euroopas. Konteinerveo äri arendamise oluliseks keskuseks AS Tallinna Sadamas on Muuga konteinerterminal, mis võimaldab pidevalt konteineräri uuendada. Praegu on tähtis tõhustada koostööd EL-i konteinervedudega, kuna see kindlustab suurema paindlikkuse ning kaitse võimalike konteinerveo langusperioodide vastu. EL-i konteinerveo projektidest on AS Tallinna

Sadama jaoks tähtsamad Muuga konteinerterminali laiendamine ning „I-Port“ kuna nende abil kindlustatakse konteinermahtude kasv suurimal määral. EL-i poolt kehtestatud merendusreeglistik konteinervedude läbi viimiseks on oluline aga pigem ohutuse seisukohalt, kuna see ei mängi nii suurt rolli konteineräri laiendamisel kui ülalmainitud projektid. Uurimismeetodite kasutamise põhjal on teada, et Muuga konteinerterminalis on piisav potentsiaal, et konteinermahtu suurendada ja konteinerlogistika geograafiat laiendada. Konteinerveo arendamiseks AS Tallinna Sadamas on mõistlik rakendada töös esitatud ettepanekuid.

AS Tallinna Sadama konteineräri tervikpilt on positiivne. Antud töö autor soovitas arendada just Muuga sadama konteinervedusid. Sellel on suur tulevik tänu pidevale Muuga konteinerterminali võimsuse suurendamisele ning tehnoloogilisele arengule. Peale selle, EL arendab niisuguseid tuleviku logistilisi projekte nagu „Uus-Siiditee“ ning „Muuga-Vuosaari kaubaveokoridor“, millised on aluseks uuele ärigeograafiale ning Muuga sadama globaalsuse suurendamisele. Eesti riigil on oluline roll koostöö arendamisele Balti regioonis ning ärisidemete tugevdamisele Hiinaga. Konteinervedu meretranspordi abil oli, on ja jääb märkimisväärse majandussfääriks AS Tallinna Sadamas.

SUMMARY

Development opportunities of container transportation on the example of Port of Tallinn

Mark Galanin

Container transportation by marine transport is an important income resource for the Estonian economy. This thesis is based on a number of statistical sources and reports of AS Tallinna Sadam. The exigency of this thesis is illustrated by the growing trend in container shipping and some problems related to this issue, which is also why this topic was chosen.

The disadvantages of container shipping in 2006–2017 are both economic and technical. First, the impact of the 2008 crisis and the deteriorating economic relations with Russia since 2014 had a negative influence on the development of the container business due to decreasing volume and revenue indexes. Second, the lack of necessary skill, technical equipment and regulations make the business development harder.

Consequently, it is useful to take steps for increasing the stability of container shipping and its independence from external factors. It is necessary to reduce the difference between the ideal situation and reality in the success indicators of AS Tallinna Sadam. The goal of this thesis is to ascertain conditions necessary for the development of the container business and to estimate their impact. Three methods were applied to achieve this goal. Large-scale data validation as a quantitative method; SWOT and TOWS analyses and expert interviews as qualitative ones. The data processing with these methods is based on the container lines of AS Tallinna Sadam during the period of 2006–2017.

The main results were as follows. Import and export indicators grow constantly while transit impact is relatively low. The difference between winter container logistics and other seasons is not large enough to cause problems. AS Tallinna Sadam has a large selection of container markets, but the usage of all opportunities is hardly achievable. The priority is now

Muuga terminal. Its potential allows increasing container volumes and logistics geography. The main objective in container transportation is to strengthen logistical connections in the European Union.

The impact of EU maritime regulations on container transportation grows the safety of the transportation. The development of AS Tallinna Sadam is related to EU projects. The most useful EU projects for advancing container shipping are “The Muuga container terminal advancement” and “The I-Port”. The importance of them lies in providing a stable growth in container volumes.

The main ideas for developing container shipping in AS Tallinna Sadam include creating a common database for all logistic routes and developing the Muuga container terminal to be able to handle the largest container ships. The author believes that the container business in AS Tallinna Sadam has a bright future due to the geographical expansion of the business, as well as its technical and economic progress.

VIIDATUD ALLIKAD

CEOpedia (2016). TOWS-analysis. https://ceopedia.org/index.php/TOWS_analysis

Chao, L. (2015). New shipping container rule riles exporters.- Logistics Report, The Wall Street Journal.

Donaldson, P. (2015). Containers – delivering everything needed for military operations.- Military technology. Vol. 39, Issue 9. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool, pp. 100-103

Eesti Välisministeerium. (2014). Eesti Majandus- ja kaubandussuhted Hiina Rahvavabariigiga. Eesti ja Hiina majandus- ja kaubandussuhted. <http://www.vm.ee/et/eesti-majandus-ja-kaubandussuhted-hiina-rahvavabariigiga>

Esteve Terminal AS. (2017). Üldinfo. Ametlik kodulehekül. Kättesaadav: [<http://www.esteve.ee/yldinfo>], 5.04.2017

Esteve Terminal AS. (2017a). Sadamast. Ametlik kodulehekül. Kättesaadav: [<http://www.esteve.ee/yldinfo>], 5.04.2017

Fannon, J. Douglas, W. (2015). I-Port. A new IT service for optimising intermodal container transport in European Ports.- Logistics & Transport focus. Vol. 17, Issue 2. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool, pp.34-38

Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon. (2014). 14. mail toimus Muuga sadamas transiidikonverents “Transestonia 2014 – Kriisikoosolek. http://www.transit.ee/mod_news_9cc138f8dc04cbf16240daa92d8d50e2_14-mail-toimus-Muuga-sadamas-transiidikonverents-TRANSESTONIA-2014--Kriisikoosolek_est

Notteboom, T. Rodrigue J. (2012). The corporate geography of global container terminal operators.- Maritime Policy & Management. Vol. 39, Issue 3. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool, pp. 249-279

Pervez, G. Gronhaug, K. (2004). Äriuuringu meetodid. Praktilisi näpunäiteid. Tallinn, „Külim“. Retsenseerinud Eedo Kalle (TTÜ)

Tallinna Sadam AS. (2010). Euroopa Liidu abiraha toel valmis Muuga sadama idaosas ligi miljard krooni maksev täiendav konteinerterminali infrastruktuur, mis võimaldab sel alal teenindada kuni 350 tuhat TEU-d aastas, uudised. Ametlik kodulehekül. Kättesaadav: [<http://www.portoftallinn.com/uudised?&art=80&prn=1>], 5.04.2017

Tallinna Sadam AS. (2013). Paldiski Lõunasadama arenguplaanid. Ametlik kodulehekül. Kättesaadav: [<http://www.portoftallinn.com/?dl=574>], 11.04.2017

Tallinna Sadam AS. (2017). Muuga sadam, Sadamad, Ettevõtte. Ametlik kodulehekül. Kättesaadav: [<http://www.ts.ee/muuga-sadam>], 5.04.2017

Tallinna Sadam AS. (2017a). Paldiski Sadam, Sadamad, Ettevõtte. Ametlik kodulehekül. Kättesaadav: [<http://www.ts.ee/paldiski-lounasadam>], 5.04.2017

Tallinna Sadam AS. (2017b). Terminalide operaatorid, Muuga sadam, Sadamad, Ettevõtte. Ametlik kodulehekül. Kättesaadav: [<http://www.ts.ee/terminalide-operaatorid>], 5.04.2017

Tallinna Sadam AS (2017c). Regulaarsed kaubaveoliinid, Muuga sadam, Sadamad, Ettevõtte. Ametlik kodulehekül. Kättesaadav: [<http://www.ts.ee/regulaarsed-kaubaveoliinid>], 5.04.2017

Tallinna Sadam AS. (2017d). Konteinerid, Kaubad, Ärikliendile. Ametlik kodulehekül. Kättesaadav: [<http://www.ts.ee/konteinerid>], 5.04.2017

Tallinna Sadam AS. (2017e). Kaubamahud 1999-2017, AS Tallinna Sadam põhinäitajad, Finantsinfo & Statistika, Ettevõtte. Ametlik kodulehekül. Kättesaadav: [<http://www.ts.ee/pohinaitajad>], 12.04.2017

Tallinna Sadam AS. (2017f). Euroopa Liidu toetusprojektid, Ettevõtte. Ametlik kodulehekül. Kättesaadav: [<http://www.ts.ee/el-projektid>], 12.04.2017

Tallinna Sadam AS. (2017g). Muuga sadam, Paldiski Lõunasadam, Arendusplaanid, Ettevõtte. Ametlik kodulehekül. Kättesaadav: [<http://www.ts.ee/arendusplaanid>], 12.04.2017

Tallinna Sadam AS. (2017h). 2016. aasta majandusaruanne, Majandusaasta aruanded, Finantsinfo & Statistika, Ettevõttest. Ametlik kodulehekülg. Kättesaadav: [<http://www.ts.ee/majandusaasta-aruanded>], 17.04.2017

Tallinna Sadam AS. (2017i). 2015. aasta tegevustulemuste analüüs, Tegevustulemused, Finantsinfo & Statistika, Ettevõttest. Ametlik kodulehekülg. Kättesaadav: [<http://www.ts.ee/tegevustulemused>], 17.04.2017

Tolli, A. (2008). Hiina konteinerveod läbi Eesti Venemaale ja Hiinasse tagasisaadetavate tühjade konteinerite arvu vähendamise võimalused. Tallinn, TTÜ kirjastus.

Transiidikeskus AS. (2017). Konteineriterminal. Ametlik kodulehekülg. Kättesaadav: [<http://www.tk.ee/terminalid/konteineriterminal/>], 5.04.2017

Tolli, A. Laving, J. (2007). Container transport direct call – logistic solution to container transport via Estonia.- Vol. 22, Issue 4. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool

Universalcargo AS. (2016). New shipping rule shippers must follow to get containers loaded.- UC Blog. Ametlik Kodulehekülg. Kättesaadav: [<http://www.universalcargo.com/new-shipping-rule-shippers-must-follow-to-get-containers-loaded/>], 17.04.2017

World Shipping Council. (2017). Container shipping in ten steps, Container Shipping, About the industry. Ametlik Kodulehekülg. Kättesaadav: [<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/how-liner-shipping-works/the-step-by-step-process>], 17.04.2017

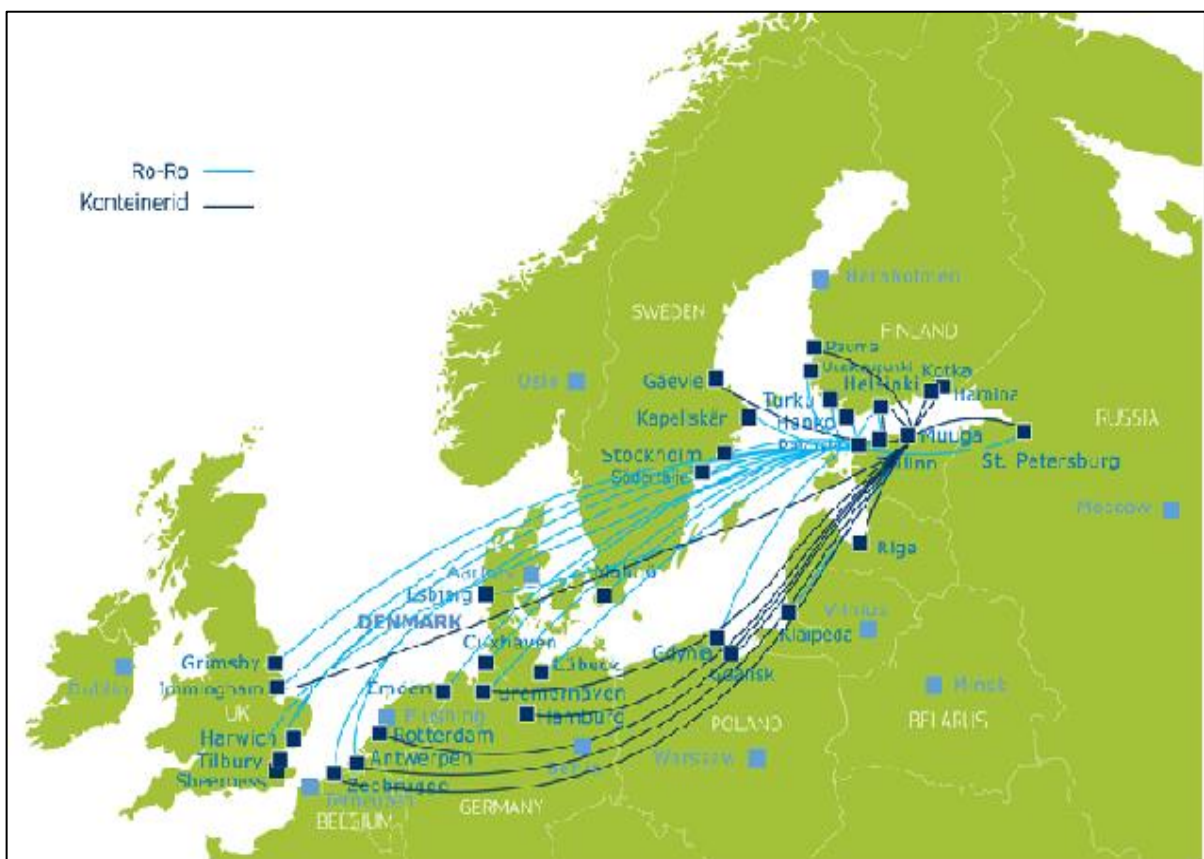
World Shipping Council. (2017a). Top 50 world container ports, Global Trade, About the industry, Ametlik Kodulehekülg. Kättesaadav: [<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>], 17.04.2017

World Shipping Council. (2017b). Safe transport of containers by sea, Industry guidance for shippers and container stuffers. Ametlik Kodulehekülg. Kättesaadav: [http://www.worldshipping.org/pdf/industry_guidance_shippers_container_stuffers.pdf], 17.04.2017

LISAD

Lisa 1. AS Tallinna Sadama ro-ro ja konteinerliinid

Antud lisas on välja toodud kaart, millel on kajastatud AS Tallinna Sadama regulaarsed ro-ro ja konteinerliinid. Logistika lähtepunktideks on Muuga sadam ja Paldiski Lõunasadam.



Joonis 8. AS Tallinna Sadama regulaarsed konteiner- ja ro-ro kaubaveoliinid

Allikas: (AS Tallinna ... 2017c)

Lisa 2. AS Tallinna Sadama konteinerveo näitajad

Käesolevas lisas on välja toodud AS Tallinna Sadama ning oluliste partnersadamate võrdlus konteinermahu ja sadama ühenduste poolt ning olulised konteineroperaatorid. Lisaks on kajastatud AS Tallinna Sadama konteinermahud ning ekspordi-, impordi- ja transiidi näitajad perioodil 2006-2016.

Tabel 3. Konteinersadamate ja transpordiühenduste võrdlus aastal 2007

Sadam	Konteinervedude maht (TEU)	Maanteeühenduse osakaal (%)	Raudteeühenduse osakaal (%)
Peterburi	1 449 958	95	5
Hamburg	8 862 000	67	30
Rotterdam	9 600 000	60	9,3
Tallinn	152 399	93	7

(Allikas: Tolli, Laving 2007, 3)

Tabel 4. Muuga sadama konteinerveo operaatorid, liinid, saabumisajad ja esindajad

Operaator	Liin	Saabumine	Esindaja
CMA CGM	Hamburg – St. Peterburg – Muuga – Rauma – Hamburg	R	CMA CGM Estonia
Hapag-Lloyd	Muuga – (Ust-Luga) – St. Petersburg – Kotka – Klaipeda – Gdynia – Hamburg – Bremerhaven – Oslo	E	Estma OÜ
Maersk Line / Seago Line	Muuga – Klaipeda – Gdansk – Muuga	N	Maersk Eesti AS
Maersk Line / Seago Line	Bremerhaven – Muuga – Kotka – Bremerhaven	L	Maersk Eesti AS
MSC	Muuga – Antwerp – Bremerhaven – Oslo/Copenhagen/Aarhus – Riga	K	MSC Eesti AS
Unifeeder	laevade rotatsioonisadamad varieeruvad	2-3 x nädalas	Estma OÜ
X-Press Container	Muuga – Rotterdam – Riia – Muuga	R	Approve OÜ

Allikas: (AS Tallinna Sadam, 2017c)

Tabel 5. AS Tallinna Sadama konteinermahud 2006-2016

	1. Kvartal (Jan-Märts)	2. Kvartal (Apr-Juuni)	3. Kvartal (Juuli-Sept)	4. Kvartal (Okt-Dets)	
KONTEINERID					Kokku
2006	35 664	38 867	39 303	38 565	152 399
2007	39 744	47 379	49 792	43 996	180 911
2008	40 835	47 643	49 436	43 013	180 927
2009	35 447	31 862	31 642	32 108	131 059
2010	36 360	38 866	38 865	37 878	151 969
2011	44 316	47 849	53 949	51 603	197 717
2012	56 967	60 726	57 233	52 883	227 809
2013	62 115	66 839	62 600	62 073	253 627
2014	62 362	69 341	67 446	61 144	260 293
2015	53 597	48 161	57 530	49 496	208 784
2016	49 049	48 084	51 672	53 522	202 327

Allikas: (AS Tallinna...2017e)

Tabel 6. AS Tallinna Sadama konteinerveo- ning üldiste näitajate ülevaade

Uuritav periood	Aasta	Konteinermaht (TEU)	Konteinermaht (% üldmahust)	Import (th.t)	Eksport (th.t)	Transiit (th. t)
Enne kriisi	2006	152 399	3,2	3 393	2 906	34 784
	2007	180 911	3,8	3 659	2 779	29 435
Kriis	2008	180 927	4,7	3 536	3 054	22 312
Kriisi- järgne	2009	131 059	3,8	2 889	2 407	26 195
	2010	151 969	3,5	3 774	3 228	29 579
	2011	197 717	4,2	3 524	3 446	29 182
	2012	227 809	5,6	3 593	3 322	22 326
	2013	253 627	6,3	3 539	3 515	21 183
	2014	260 293	7,0	3 623	3 770	20 853
Lähi- minevik	2015	208 784	7,8	3 762	4 029	14 564
	2016	202 327	pole infot	3 810	4 534	11 769

Allikad: (AS Tallinna ... 2017e, AS Tallinna ... 2017h. Autori poolt loodud)

Lisa 3. SWOT ja TOWS maatriksid

Antud lisas on toodud maatriksid, mis ühendavad SWOT ja TOWS analüüsi AS Tallinna Sadama konteinerveo kohta uuritavate perioodide kaupa.

Tabel 7. Kriisieelne olukord (2006-2007) AS Tallinna Sadama konteinervedudes

<u>Sisemised tegurid</u>	Tugevused (S) -Stabiilne konteinermahtude kasv -Muugas on konteinerterminal -Konteinersadamate soodne geograafiline asukoht	Nõrkused (W) -Tagasihoidlik terminalide võimsus -Vähene Hiina turu tundmine -Märkimisväärne erinevus hooaegade konteinermahu näitajatel -Vähene konteinerkauba osakaal
<u>Välised tegurid</u>		
Võimalused (O) -Intermodaalsed veod Hiinast -Stabiilsed majandussuhted Hiina- ning Venemaaga -Hiina sadamate pidev tugevnemine -Rahvusvahelistest arendusprojektidest osavõtu algus	S0 Strateegiad -Hiina uute konteinersadamatega koostöö laiendamine -Koostöö suurendamine Hiina-, EL-, Venemaa- ning AS Tallinna Sadamaga	WO Strateegiad -Hiina konteinerite piiratud arvuga äri arendamine
Ohud (T) -Sõltuvus majanduslikest välismõjudest	ST Strateegiad -Hiina majandussuhete kasutamine võimalike üle-euroopaliste majanduslanguste puhul	WT Strateegiad -

Allikas: (Autori poolt loodud)

Tabel 8. Majanduskriisi periood (2008-2009) AS Tallinna Sadama konteinervedudes

<u>Sisemised tegurid</u>	Tugevused (S) -Konteinersadamate soodne geograafiline asukoht	Nõrkused (W) -Konteinermahtude ning konteinerliinide vähendamine -Paldiski Lõunasadamas pole eraldi konteinerterminali
--------------------------	---	---

<u>Välised tegurid</u>		-Vähene nõudlus konteinerite järele Paldiski Lõunasadamas
Võimalused (O) -Konteinerreeglitiku ilmumine	S0 Strateegiad -Konteinersadamate ohutuse ning süsteemsuse suurendamine	WO Strateegiad -Konteinerreeglitiku kasutamine ohutuse ja kiiruse suurendamiseks
Ohud (T) -Võimalik merekonteineräri täielik kaotamine -Võimalik majandussuhete halvenemine Venemaaga	ST Strateegiad -Maksimaalne välisturgude potentsiaali kasutamine	WT Strateegiad -Arvestussüsteemide ümber korraldamine Muuga konteinerterminalis, et äri päästa

Allikas: (Autori poolt loodud)

Tabel 9. Kriisijärgne olukord (2010-2014) AS Tallinna Sadama konteinerredudes

<u>Sisemised tegurid</u>	Tugevused (S) -Konteinersadamate soodne geograafiline asukoht -Konteinerterminali laiendamine Muugas („globaalse terminali“ staatuse omandamine) -Uue infrastruktuuri rajamine Muugas -Mobiilsete ja turvaliste konteinerite kasutamine -Globaalsed konteineroperaatorid	Nõrkused (W) -Kriisi mõju tõttu vähenenud konteinermaht ja konteinerliinide arv -Muuga konteinerterminali ebapiisav võimsus -Vähene nõudlus konteinerite järele Paldiski Lõunasadamas -Erinevuse pidev suurenemine konteinermahtudes erinevatel hooaegadel
<u>Välised tegurid</u>		
Võimalused (O) -Uute konteinerliinide huvi Muuga konteinerterminalis -Eelduse innovatsiooni suurendamiseks -Ülemaailmne konteinerliin Paldiskis -TEN-T projektides osavõtt -Hub-and-spoke süsteemi arendus	S0 Strateegiad -Innovatsiooni ja süsteemsuse arendamine konteinermahtude suurendamiseks (I-Port) -Eestiülese logistilise süsteemi loomine ja arendamine	WO Strateegiad -Muuga terminali võimsuse tõstmise eesmärgiga ookeanivahelisi konteinerlaevu teenindada
Ohud (T) -Võimalik kriisi jätkamine	ST Strateegiad -Uue Muuga terminali potentsiaali ära kasutamine võimaliku kriisi mõju minimiseerimiseks	WT Strateegiad -Keskendumine väiksele konteinermahtudele minimaalse konteinerliinide arvuga

		võimaliku kriisi mõju minimiseerimiseks
--	--	--

Allikas: (Autori poolt loodud)

Tabel 10. Nüüdisaegne olukord (2015-2016) AS Tallinna Sadama konteinervedudes

<u>Sisemised tegurid</u>	Tugevused (S) -Konteinersadamate soodne geograafiline asukoht -Nüüdisaegseim konteinerterminal Muugas -Innovaatiline tehnika konteinersadamates (konteinerite tõstmiseks, laadimiseks, lossimiseks) -Paldiski Põhjasadamasse rajatud raudteeühendus -Suurenenud konteinerkauba osakaal	Nõrkused (W) -Vähene nõudlus konteinerite järele Paldiski Lõunasadamas -Paldiski Lõunasadamas pole eraldi konteinerterminali Paldiski Lõunasadama vähene ühendus tagamaaga -Esteve Terminal AS ei keskendu konkreetselt konteineräreile -Halvenevad majandussuhted Venemaaga -Transiidi järsk langus
<u>Välised tegurid</u>		
Võimalused -Koostöö tagamaaga -Paldiski Lõunasadama ümber on piisavalt pindala infrastruktuuri laiendamiseks -Esteve Terminal AS kuulumine BMLG-le -Paldiski Lõunasadama sõjakaupade konteinervedu -Suurenev trend konteinerveol Balti regioonis	S0 Strateegiad -Koostöö arendamine tagamaa ja sadama vahel - Koostöö suurendamine Balti regioonis	WO Strateegiad -Paldiski Lõunasadama konteinerveo arendamine militaarlogistika sfääris -Venemaa asemel keskendutakse Balti konteinervedude arendamisele
Ohud (T) -Sõjakaupade maht võib Paldiski Lõunasadamas väheneda -Konkurents Peterburi ja Ust-Luga sadamatega vedellasti poolest	ST Strateegiad -Konteinerkaubale on pandud suurem rõhk vedellasti mahu vähendamise tõttu	WT Strateegiad -Võimalik konteineräri täielik eemaldamine Paldiski Lõunasadamast, et suunata konteineräri ainult Muuga konteinerterminalile

Allikas: (Autori poolt loodud)

Lisa 4. Küsimustik konteinerveo kohta

Antud lisa on välja toodud ekspertintervjuude läbiviimiseks kasutatav küsimustik. See koosneb üheteistkümnest küsimusest nüüdisaegse konteineräri kohta.

1. Millised on olnud konteinervedude arengud aastatel 2006-2016?
2. Millised on 2017.a peamised trendid konteinerveos?
3. Millised tegurid mõjutavad konteinerveo arengut kõige suuremal määral?
4. Mis on konteinerveo arengut soodustavad tegurid 2017. aastal?
5. Mis on konteinerveo arengut takistavad tegurid 2017. aastal? Mis on suurimaks kuluallikaks?
6. Millised konteinerliinid ning konteinerites veetavad kaubad on suurimaks tuluallikaks?
7. Millised EL regulatsioonid soodustasid konteinerveo arengut kõige suuremal määral aastatel 2006-2016?
8. Millised EL regulatsioonid on konteinerveo arengu põhialuseks 2017. aastal?
9. Mis on peamisteks 2017. a äri kontseptsioonideks Euroopa Liidu-, Venemaa-, ning Hiina turgude suunal?
10. Kas ja kuidas sõltub konteinervedude maht aastaajast?
11. Mis on Teie ettevõtte olulisemad arenguplaanid seoses konteinervedudega tulevikuks?