

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA
Merenduskeskus

Kristiina Kuznetsova

**AS TALLINNA SADAM VANASADAMA KRUIISITERMINALI
KASUTUSVÕIMALUSTE ANALÜÜS**

Lõputöö

Juhendaja: MA, Riina Palu

Tallinn, 2019

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Kristiina Kuznetsova

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 154574VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: kuznetsovakristiina@gmail.com

Juhendaja MA, Riina Palu:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord

Annotatsioon	4
Sissejuhatus.....	6
1 Sadamaalade kasutus läbi aegade	8
1.1 Sadamate funktsioonid.....	8
1.1.1 Sadamavõim.....	9
1.2 Sadamarajatiste arengud	9
1.3 Sadamate põlvkonnad	11
2 Ettevõtte tutvustus ja kinnisvaraarenduste ülevaade	14
2.1 AS Tallinna Sadam ettevõtte tutvustus.....	14
2.2 Vanasadama kinnisvaraarendused	16
2.2.1 Kinnisvara arendusriskid	18
2.3 AS Tallinna Sadam kruiisiterminali arendusobjekti kirjeldus	20
3 Kruiisisadamate ülevaade	24
3.1 Vanasadama kruiisireisijate statistilised näitajad.....	24
3.2 Läänemere äärsete kruiisisadamate ülevaade	26
3.3 Kruiisiturism	30
4 AS Tallinna Sadam Vanasadama kruiisiterminali kasutusvõimaluste analüüs	32
4.1 Terminali nõudlus ürituskorraldajate seas	32
4.2 Uurimuse järelendus	33
Kokkuvõte.....	35
Võõrkeelne lühikokkuvõte.....	37
Viidatud allikad.....	39
Lisa 1 Läänemere äärsete kruiisisadamate küsitlus	43
Lisa 2 Väljavõte kruiisiterminali asendiplaanist.....	44
Lisa 3 Eesti ürituste korraldajatele suunatud küsitlus.....	45
Lisa 4 Intervjuu AS Tallinna Sadama kinnisvarajuhiga	46

Annotatsioon

Töö eesmärgiks on tuua välja ettevõtte AS Tallinna Sadam Vanasadama kruiisiterminali arendusprojekti multifunktsionaalse kontseptsiooni eripära ning välja selgitada selle kasutusvõimalusi kruiisihooaja välisel ajal. Uurimuse käigus leitakse rajatava kruiisiterminali kasutuse nõudlus Eesti suur-ürituste korraldajate seas.

Käesoleva töö eesmärgist lähtuvalt püstitati järgmised uurimisküsimused:

- Mis on Vanasadama kruiisiterminali ehitusprojekti ärikontseptsiooni eesmärk?
- Mille poolest erineb Vanasadama kruiisiala arendus teiste terminalide ehitusprojektidest?
- Milline on Vanasadama kruiisiterminali kasutuse nõudlus kruiisihooaja välisel ajal?

Küsimustele vastuse leidmiseks, analüüsitakse arhitektuuribüroo Salto AB poolt väljastatud projekteerimistingimusi. Eesmärgi täitmiseks viiakse lisaks läbi kvalitatiivsed süvaintervjuud AS Tallinna Sadam kinnisvara valdkonnajuhiga, millest lähtuvalt leitakse kruiisiterminali arendusobjekti kasutusvõimalused ja eeldatavaid pakkumisvõimalused. Töö autor korraldub turu-uuringut kümne Eesti ürituste korraldajate seas, et kaardistada võimalikud eelistused ning nõudmised rendipindade valikul. Saadud tulemuste põhjal antakse hinnang kruiisiterminali arendusprojekti kasutusvõimalustele ja esitatakse ettepanekud. Teoreetilise käsitluse eesmärgiks on leida erialastest allikatest sadamaalade funktsioone ja sadamarajatiste arenguid.

Antud töö koosneb neljast peatükist. Tuuakse välja sadamaalade erisusi, sadamate peamisi funktsioone ning kuidas on sadamarajatiste arengud mõjutanud tänapäeva sadamaid. Tuuakse välja sadamate kujunemine ja põlvkonnad. Antakse ülevaade kruiisiterminali omanikettevõttest AS Tallinna Sadam ning ettevõtte haldusalas olevatest kinnisvaraarendustest. Seejärel kirjeldatakse tulevasi võimalusi ja Vanasadama ala kinnisvaraga seotud planeeritavaid arendusi. Loetletakse kinnisvaraga seotud arendusriske ja kirjeldatakse AS Tallinna Sadam Vanasadama alale rajatava kruiisiterminali arendusprojekti sisu. Tuuakse välja Eesti kruiisiturismi hetkeseis ning analüüsitakse kruiisireisijate kruiisiturgu ja tuuakse välja ettevõtte statistilisi näitajaid. Antakse ülevaade Läänemere äärsete kruiisihadamate terminalidest ja pakutavatest võimalustest

reisijatele. Lõputöö turu-uuringu tulemusi on hiljem võimalik kasutada potentsiaalsete äriklientide üürikonkursi korraldamisel.

Kruiisiäri areng Euroopa sadamates on viimaste aastatega kasvanud ja investeerimine sadamainfrastruktuuridesse on oluline osa, et püsida rahvusvaheliselt uuenduslikuna. Sellest tulenevalt on AS Tallinna Sadam otsustanud rajada uuendusliku kruiisiterimali, mis muudab Vanasadama kruiisiala terviklikuks ja atraktiivseks linnaruumiks turistidele ja linnakodanikele. Terminali on planeeritud kasutada aastaringselt ning sellest tulenevalt otustas töö autor korraldada turu-uuringut ürituskorraldajate seas. Selgus, et Vanasadama kruiisiterimali nõudlus kruiisihooaja välisel ajal esineb kõigil kümnel uuringu küsitletaval. Terminali multifunktsionaalne hoone suudab rahuldada mitmeid vajadusi sündmuskoha valikul. Lisaks erilisele ja mugavale asukohale, võimaldavad arendusprojekti ruumid mahutada kokku ligi 2000 inimest.

Töö teoreetiliste allikatena on kasutatud kinnisvaraarendamist kajastavaid raamatuid, õppeasutuste ettekandeid, kruiisiäri ja kruiisiturismi artikleid, mitmeid kruiisisadamate ülevaateid ning ärikonseptsiooni arendusprojekti.

Sissejuhatus

Ettevõtte AS Tallinna Sadam on kinnisvaraarenduses alustanud Vanasadama ala pikaajalist ja innovatiivset arendusplaani planeerimist, mille kohaselt ühendatakse sadama ala ja linnaline arendus üheks funktsionaalselt toimivaks süsteemiks. Seoses kavandatava arendusprojektiga, rajatakse sadama-alale multifunktsionaalne kruisiterminal koos linnaruumilise avaliku katusepromenaadiga. Siiani puutumata olnud maakasutus on muutumas atraktiivsemaks linna külastavatele kruisilaevadele üheskoos tutvustamiseks tallinlasele märkimisväärselt mereäärset mitmekülgust.

Majanduslik väärtus on läbi aegade kiiresti ja hästi arenenud, mis on endaga kaasanud uusi tehnoloogilisi võimalusi haldustoiminguteks. Tallinna Vanasadamat peetakse Läänemere väravaks Eestisse ja see on ühtlasi ka üks kiiremini kasvavaid sadamaid Euroopas. Sadamapiirkonna arendusplaani koostamine on olnud oluline element riigi maine kujundamiseks. Eesti on tihedalt seotud Läänemeremaade kultuuriga, mistõttu pööratakse suurt rõhku just loodusele ja vaba aja tegevustele. Projektiga püütakse pakkuda ainulaadset lahendust sadama ala jätkusuutlikule arengule.

Käesoleva töö pealkiri on „AS Tallinna Sadam Vanasadama kruisiterminali kasutusvõimaluste analüüs”. Teema valiku põhjus on autori huvi kinnisvaraarenduse tegevusvaldkonna vastu. Kinnisvara ja kinnisvaraarendusega seotud asjaolud on ühiskonnas muutumas aina populaarsemaks ja aktuaalsemaks. Tallinna linnas asuval sadamal on lisaks finants- ja sotsiaalmajanduslikule väärtusele ka mitmeid teisi lisaomadusi, mida autor oma töös tutvustab. Ettevõtte valikul on töö autor lähtunud oma eriala viimasest praktikast, mida ta läbis AS Tallinna Sadamas.

Töö eesmärgiks on hinnata ettevõtte kruisiterminali arendusprojekti multifunktsionaalse kontseptsiooni eripära ning selle kasutusvõimalusi kruisihooaja välisel ajal. Autori koostatud uurimuse käigus selgub, milline on rajatava kruisiterminali nõudlus Eesti suur-ürituste korraldajate seas.

Töö eesmärgist lähtuvalt otsitakse vastuseid järgnevatele uurimisküsimustele:

- Mis on Vanasadama kruiisiterminali ehitusprojekti ärikontseptsiooni eesmärk?
- Mille poolest erineb Vanasadama kruiisiala arendus teiste terminalide ehitusprojektidest?
- Milline on Vanasadama kruiisiterminali kasutuse nõudlus kruiisihooaja välisel ajal?

Töö koosneb neljast osast. Esimene peatükk annab ülevaadet sadama funktsioonidest, sadamarajatiste arengutest ja tuuakse välja üldist sadamate põlvkondade muutust. Töö teine peatükk annab ülevaadet ettevõttest ning ettevõtte haldusalas olevatest kinnisvaraarendustest. Kirjeldatakse sadama tulevasi võimalusi ja kinnisvaraga seotud planeeritavaid eesmärke. Esitatakse Vanasadama alale rajatava kruiisiterminali arendusobjekti sisu. Kolmandas osas toob autor välja kruiisiturismi hetkeseisu Eestis ning antakse ülevaade Läänemere kruiisisadamate reisijatele pakutavatest võimalustest. Teostatakse AS Tallinna Sadama kruiisireisijate kruiisiturust analüüs ja tuuakse välja ettevõtte statistilisi näitajaid. Töö neljandas osas analüüsitakse turu-uuringu tulemusi ja tuuakse välja ettepanekud terminalihoone aastaringsetest kasutusvõimalustest, mida kasutatakse hiljem projekti potentsiaalsete äriklientide üürikonkursi valikul.

1 Sadamaalade kasutus läbi aegade

1.1 Sadamate funktsioonid

Sadam on asukoht rannikul või kaldal, mis sisaldab ühte või enamat sadamaala, kus laevad võivad dokkida ja transportida inimesi või kaupa. Sadama asukoht valitakse optimeerimiseks juurdepääsu maale ja laevatatavale veele, kaubanduslikule nõudmisele ning varjukohaks tuule ja lainetele. (Dwarakish, Salim 2015, 296) Sadamad võivad olla looduslikud või kunstlikud. Looduslik sadam on külgedelt ümbritsetud maaga, tänu millele on sadamas rahulikumad lained. Selline sadam on maastik, kus osa veekogust on kaitstud ja ankurdamiseks on piisav sügavus. Looduslikud sadamad on pikka aega olnud väga strateegilise ja majandusliku tähtsusega (New World Encyclopedia 2017). Tahtlikult konstrueeritud mereseinad ja lainemurdjad on kunstlike ehk inimtekkeliste sadamate tunnuseks (Yuvaraja 2013).

Sadamad on üldise transpordisektori üks peamisi komponente. Tänapäeval on sadamad seotud laieneva maailmamajandusega ning on põhiliselt globaalse majandussüsteemiga integreerimise vahendid. AS Tallinna Sadam pakub mitmete valdkondade teenindamist. Merendussektor hõlmab paljusid teenuseid millest kaupade ja reisijate vedu on peamine. Muud sellesse sektorisse kuuluvad seotud teenused on mitmesugused sadamateenused (näiteks lootsimine, pukseerimine hädaolukorra remont, ankrukohtade ja sildade teenindamine jne) ning abi- ja tugiteenused (näiteks ladustamine ja hoiustamine, meretranspordi käitlemise teenused, tollivormistusteenused jne) (Dwarakish, Salim 2015, 296-297).

Meresadamate peamised funktsioonid on (Basic Concepts):

- Ohutuse tagamine meresadamatesse sisenevate, seal töötavate ja sealt lahkuvate merelaevadele;
- Vajalike seadmete ja rajatiste pakkumine merelaevade laadimiseks ja mahalaadimiseks ning reisijate pardale minekuks ja sealt lahkumiseks;
- Lasti veo peale- ja mahalaadimise pakkumine, ladustamise ja säilitamise võimalus meresadamas;

- Hädaolukorras pakkuda merelaevade ja muude käsitööde varjupaika, remonti, hooldust;
- Muude teenuste pakkumine merelaevadele, inimestele ja lastile.

Multimodaalse meresadama transpordisüsteemi seostatakse sageli linnakeskuse arendamisega ning see toob kaasa olulise tööhõive, tööstustegevuse ning riikliku ja piirkondliku arengu. Kaasaegsed sadamad omavad maailma transpordisüsteemi turunduses olulist rolli. Varem mõjutas sadamategevust ainult kaubanduslik olukord. Tänapäeval, isegi kui kaubandus on stabiilne, võib sadamate tegevus kaotada oma positsiooni üleöö, sadamatevaheline konkurentsi tõttu. Sadam ei ole ainult kauba hoiu- ja transpordi tegevuste asukoht, vaid ka teeninduskeskus, pakkudes oma kasutajatele lisaks erinevaid äriteenuseid. Sadam seob riigi ettevõtteid teiste riikide organisatsioonidega (UNCTAD 1992).

1.1.1 Sadamavõim

Sadamatel on tavaliselt juhtorgan, mida nimetatakse sadama valdajaks kes haldab kogu sadamat. Termin "sadama valdaja" on määratletud mitmel viisil. 1977. aastal määratles Euroopa Liidu (EL) komisjon sadama valdajaks kui riigi, munitsipaal-, avalik-õigusliku või eraõigusliku asutuse, kes vastutab suuresti turvalisuse, ehitus-, haldus- ja mõnikord sadamarajatiste tööülesannete eest. Samamoodi nagu keskvalitsused ja sadamavõimud on sadamakogukondades võtmerolliks ka erasadamate operaatorid (näiteks stividorifirmad, lasti käitlemise ettevõtted ja terminalioperaatorid). Sadamaoperaatorid järgivad tavapäraseid mikromajanduslikke eesmärke, nagu kasumi maksimeerimine, ettevõtte kasv ja turuosa. Turupõhise süsteemi eelised saavutatakse ainult juhul, kui sadamaoperaatorid suudavad selliseid eesmärke saavutada (Port Reform).

Sadama valdajad ja sadamate haldamise organisatsioonid ülesandeks peaks olema kruisilaevade ja reisijate tasude hindamine, et tasakaalustada nõuetekohaselt sadamaoperatsioonide, teenuste, hoolduse ja turvalisuse kogukulusid. Nõuetekohaseks analüüsiks peaks järgima mehhanisme, millega eraldatakse osa kogutud lõivudest ajalooliste alade taastamise ja kaitsealade hoolduse eest (Green Cruise Port project).

1.2 Sadamarajatiste arengud

Üle maailma on sadama tegevuse mudel muutunud 20. sajandi esimese 60ne aasta jooksul suhteliselt vähe. Peale seda muutus olukord radikaalselt. Rahvusvaheline kaubandus on muutunud

majanduslikuks abivahendiks majandusarengu kiirendamisel arengumaades. Kaubandus on sidunud kõik riiklikud majandusteadused ühtsesse maailma majandussüsteemi (UNCTAD 1992). Sadamalinnad on majanduslikud kohad, mille juured ulatuvad rahvusvahelisse äri, riigikaitse ja kalapüüki. Nende arengut on toetanud rahvusvahelise kaubanduse suurenemine ja samal ajal mõjutatud ajaloo suured hoovused, mis on pidevalt muutnud globaalset geopoliitilist tasakaalu (Belliot 2011, 7).

Transporditerminalide arengut on põhjalikumalt uuritud sadamapiirkonna uuringutes. Sadama terminalid ja tegevused kalduvad laienema kohtadeni, mis pakuvad paremat mere- ja maapealset juurdepääsu. Sadama asukoht on seega väärtustamisprotsessi objektiks, investeerides infrastruktuuridesse, siseveeteede ja meretranspordivõrkude lähendamisele nende voogudega. Sadamaarendust saab tajuda järjestikuselt perspektiivis, kus iga etapp tugineb eelmisele, 19. sajandi sadama linnadest 21. sajandi tekkivale sadama logistikavõrgule (UNCTAD 1992).

Sadamate ja linnade eraldamine on suures osas seletatav kahe olulise muutuse teguriga. Esiteks mõjutasid sadama ja linna suhet tehnoloogilise toimingu muutused ja konteineri areng. Teiseks on sadama- ja laevandussektori ning teiste globaliseeruvate jõudude rahvusvahelistumine mõjutanud sadama-linna suhet (Hall, Jacobs 2012). Tänapäeval konkureerivad linn ja sadam sageli sama maa eest, mis võib tekitada prioriteetide lahendamise probleeme. Sadamate suhted on vahel vastuolus nende teenindavate linnadega. Ehkki sadamad on kaubanduslike vastasmõjude tööhõive allikad, tekitavad nad ka välismõjusid nagu müra ja ummikud nende juurdepääsupunktide läheduses. Paljusid sadamaid piiravad nüüd linna- ja keskkonnarõhk, mida esialgsete rajatiste väljatöötamisel ei esinenud. Nüüdseks enamik sadamaasutusi kuuluvad föderaalsetele, riiklikele või kohalikele asutustele (Rodrigue, Notteboom 2017).

Rahvusvahelises kaubanduses ja logistikas ning ülemaailmsete tarneahelate kriitilistes sõlmpunktides on merepordid jätkuvalt aluseks globaalsete tootmisprotsesside, turulepääsu ja töhusa integratsiooni maailmamajanduses. Ülemaailmsed meresadamad on peamised infrastruktuurivahendid, mis teenindavad laevandust ja kaubandust ning nende tulemuslikkust mõjutavad suuresti maailma majanduse ja kaubanduse arengud. Kaubakäitlustegevus ja läbilaskevõime globaalsetes sadamates kajastasid maailmamajanduse elavnemist ja kaubavahetuse suurenemist, mis omakorda suurendas 2017. aastal laevanõudlust ja merekaubandust ning näitas üldist paranemist ja paljulubavaid suundumusi (UNCTAD 1992).

Oluline on mainida, et tänapäeval on digitaliseerimine kiirendatud tempos arenev tegur, millel on potentsiaalselt oluline mõju sadamate tegevusele ja juhtimisele. Digitaalse majanduse määratlust ei ole laialdaselt tunnustatud. Digitaalsuse viimased arengud tulenevad kombineeritud tehnoloogiatest, mis muudavad mehaaniliste süsteemide, side ja infrastruktuuri vahel üha laialdasemaks (United Nations 2018, 78).

1.3 Sadamate põlvkonnad

Kuni 1960. aastani moodustasid sadamad merest kaldale lihtsalt juurdepääsu. Peamine tegevus, mida sadamates teostati, oli lasti peale- ja mahalaadimine. Teise põlvkonna sadamad (vt Tabel 1) olid osa transpordikeskustest. Sadamate tegevuste ulatus peale lastimise ja lossimise ka äri- või muudele asjakohastele teenustele, näiteks saadetiste pakendamisele ja tööstustoodangu arengule. Selle põlvkonna sadamad arendasid koostööd nii äripartnerite kui ka kohaliku omavalitsusega, kellele nad kuuluvad, kuna linn pakub neile erinevaid teenuseid. Paljudes kolmanda põlvkonna sadamates on pangandus-, kindlustus-, õigus- ja telekommunikatsiooniteenused radikaalselt arenenud. Kolmanda põlvkonna sadamates on kõik logistika omadused kaasatud traditsioonilisse, tööstus-, haldus- ja äritegevusse (Angeliki 2005, 24).

Sadamaid on peetud strateegilisteks sõlmedeks, mis hõlbustavad kaubavoogu rahvusvahelisel maastikul, olles samal ajal osa ulatuslikust logistikavõrgustikust, mille kaudu luuakse kaubandus ja teabevahetus kaugete geograafiliste piirkondade vahel. Koos sadamahaldusega on samat suundumist kasutanud ka strateegilise planeerimise-, turunduse-, logistika arendamise ja ärijuhtimise valdkonnad. Neljanda põlvkonna sadamaoperaatorid kasutasid dokumente, mis pidid olema reaalses eri kohtades korruga kättesaadavad. Uute digitaalsete tehnoloogiate lisamine selle põlvkonna sadamatesse parandas oluliselt selle teabe haldamist ja teenuste pakkumist (Trell 2012).

Tabel 1. Sadamate põlvkondade spetsifikatsioonid vastavalt UNCTAD-le

Sadama omadused	Esimene põlvkond	Teine põlvkond	Kolmas põlvkond
Arenguperiood	Enne 1960. aastat	1960-1980	Peale 1980. aastat
Peamine last	Puistlast	Puistlast ja vedellast	Üld-ja konteinerlast
Sadama arengu strateegia	Konservatiivne, transpordivahendite muutus	Laienev transpordi-, tööstus- ja kaubanduskeskus	Rahvusvahelise kaubanduse logistika- ja jaotuskeskus
Organiseeritavus	Sõltumatud operatsioonid sadamas, mitteametlikud ühendused sadama ja selle kasutajate vahel	Sadama ja selle kasutajate vahelised sidemed on tihedamad. Puuduvad ühendused sadama eri toimingute vahel, ajutised sidemed sadama ja linna vahel	Ühtne sadamaühendus. Sadama integreerimine transpordi- ja kommertsahelaga. Tihedad ühendused sadama ja linna vahel. Ulatuslik sadamaorganisatsioon.
Tootmisfunktsioonid	Kaubavoog, lihtsad üksikud teenused. Ei ole või on vähene lisandväärtus	Kaubavoog, lasti töötlemine. Olulised teenused, kõrgem lisandväärtus	Lasti- ja teabevoog ja teabevahetus. Lai valik erinevaid teenuseid. Kõrge lisandväärtus
Otsustavad tegurid	Töö, kapital	Kapital	Tehnoloogia, oskusteave

Allikas: Port marketing and the challenge of the third generation port, UNCTAD

Kokkuvõtvalt võib öelda, et neljanda põlvkonna sadam on logistiline keskus ja multimodaalsete vedude käitlemise sõlm. Sadamate nõuete tõstmine hõlmab ka sadamate ja sadama logistikakeskuste toimimise ohutusnõudeid. Oluline tegur sadamate konkurentsivõime tõstmiseks on sadama tajumine ühtse süsteemina, mis ühendab infrastruktuuri, superstruktuuri ja infotehnoloogiat, et maksimeerida sadama kasutajate mugavust (Kaliszewski 2018, 13). Viienda põlvkonna sadamad sisaldavad kõigi esimese neljanda põlvkonna sadamate teenindusfunktsioone. Eriti kohanevad viienda põlvkonna sadamad rohelise ja aruka tehnoloogia uuendustendentsiga, mis rõhutab sellele, et sadama tootmine ja teenindus peavad sobima rohelise keskkonnakaitse ja kõrgtehnoloogilise kontseptsiooniga (MDPI 2019). Praegune meresadamate klassifikatsioon toob esile muutusi, mis on juba toimunud sadamates üle maailma. Luuakse meresadamate mudelid, mis jälgivad maailmamajanduse muutumist.

Sadamate kolm esimest põlvkonda rõhutavad üldiselt sadama tootmist ja teenuseid. Neljanda põlvkonna sadamad rõhutasid rohkem sadamate integreerimise rolli ülemaailmse tarneahela ja stressi paindlikkuse ning sadamast sadamale koostöö liitude teabeteenuste osas. Väga vähe pöörati tähelepanu sadamatehnoloogia innovatsioonile ja keskkonnakaitsele. Tähelepanuta jäid ka kliimamuutuse ja keskkonnareostuse küsimused (MDPI 2019).

AS Tallinna Sadam soovib olla jätkusuutlik Läänemere piirkonna jaoks ning tegutseda nutika ja rohelise sadamana. Ettevõtte kruisiäri fookuses on lisaks uue kruisiterminali ehitamisele ka keskkonnavõimaluste parandamine, müra kaardistamine seoses linnaarenguga, jäätmekäitlus ning ka tulemuslikud suhted kogukondadega. Arendustegevuste planeerimisel analüüsitakse kõiki keskkonnamõjusid. Enne otsuste tegemist, võetakse arvesse nii avalikkuse kui ka klientide poolt esitatud ettepanekuid, samuti järgitakse pideva parendamise ning loodusressursside säästliku tarbimise põhimõtteid. Viienda põlvkonna sadamad peavad kohanema keskkonnanõuete karmistumisega. Ühiskonna keskkonnateadlikkuse tõus sunnib ka teiste sadamate ettevõtteid ja organisatsioone lisaks majandustegevuse näitajatele pöörama üha enam tähelepanu oma keskkonnakaitsealase tegevuse parendamisele.

2 Ettevõtte tutvustus ja kinnisvaraarenduste ülevaade

2.1 AS Tallinna Sadam ettevõtte tutvustus

„AS Tallinna Sadam on pika ajaloo ja stabiilsete majandusnäitajatega uuendusmeelne ettevõtte, mis on Eesti suurim merevärv Euroopasse nii reisijatele kui ka kaubavoogudele, omades tähtsat rolli Eesti majanduses. Ühtlasi on tegemist ühe suurima kauba- ja reisisadamate kompleksiga Läänemere ääres.” Ettevõtte on logistikasektori uuenduste eestvedaja omades kinnistusi, mis on taganud kasumlikkuse ja võimalusi genereerida rahavoogusid (Tallinna Sadam 2018).

Tallinna Sadam moodustati 1992. aasta aprillis ning 1996. aastal muudeti riigiettevõtte aktsiaseltsiks. Sadama ülesandeks on infrastruktuuri haldamine ja arendamine ning laevaliikluse korraldamine sadamaalal ning tema põhitegevusalaks on sadamateenuste pakkumine landlord-tüüpi sadamana (Konsolideeritud majandusaasta aruanne 2017). Alates 13.06.2018 on sadam börsiettevõtte ning tema aktsiad on noteeritud Nasdaq Tallinna börsil. Ettevõttel on kokku 263 000 000 lihtaktsiat, millest 176 295 032 ehk 67,03% kuulub Eesti Vabariigile (Investor 2019), ülejäänud ligi 33% kuuluvad investeerimis- ja pensionifondidele ning jaeinvestoritele (Tallinna Sadam 2018). AS Tallinna Sadam gruppi kuuluvad tüdarettevõtted TS Laevad OÜ ja TS Shipping OÜ ning samuti Green Marine AS (Tallinna Sadam 2018).

Tegevuste valdkonnad Tallinna Sadamas on jaotanud vastavalt kauba käitlemise-, reisijate teenindamise-, laevanduse- ning kinnisvaraarendusele (Tallinna Sadam 2018). Sadam presenteerib end kui arengule suunatud ettevõttena, kes on innovaatiline ja usaldusväärne koostööpartner. Tema alla kuuluvad sadamad on ligipääsetavad ja laevatavad aasta ringi, samuti sügav kaiäärne vesi võimaldab teenindada kõiki Taani väinadest läbipääsevaid laevu, arendades sellega reisi-laevandust nii regulaarliinidel kui ka kruisi- ja kaubalaevade teenindamisel (Tallinna Sadam 2018).

AS Tallinna Sadam koosseisu kuuluvad viis sadamat – Vanasadam (vt Joonis 1), Muuga sadam, Paljassaare sadam, Paldiski Lõunasadam ning Saaremaa sadam. Lisaks neile kuuluvad ettevõttele

Paldiski Lõunasadama ja Muuga tööstuspargid (Presentatsioon). Tänu sadama pidevale ja kiirele arengule on 2017 aastal valminud pikaajaline Vanasadama ala Masterplaan, mille põhieesmärgiks on rajada Eestisse suurim turismivärv, pakkudes linnaruumi osa ning atraktiivsust nii reisijatele kui ka kohalikele (Tallinna Sadam 2018).

Sadama müügitöö on olnud fokuseeritud klientidele, kes sooviksid saada osa vabadest tööstuspargi kruntidest. Kinnisvara ärivaldkond on aktiivselt tegelenud detailplaneeringute arendusega Vanasadama piirkonnas Tallinna kesklinnas. Kinnistute protsess on osaliselt alanud ja osaliselt algatamisel ning kogu protsess võtab aega veel hinnanguliselt järgmised kolm kuni viis aastat (Tallinna Sadam 2018).



Joonis 1. Vanasadama ala plaan

Allikas. AS-i Tallinna Sadam ettekanne merefoorumil ..., 2019

AS Tallinna Sadam näeb uusi tuluteenimise võimalusi nii kauba-, reisijate kui ka kinnisvara ja laevandusäris (Tallinna Sadam 2018). Lähtudes 5nda põlvkonna sadamate teooriast on sadama klientidele osutatavad sadamateenused tõhusad, usaldusväärsed ja kvaliteetsed. Sadamaoperaatoritel on olemas paindlik tarnekeskus, mis reageerib mitte ainult riskidele ja õnnetustele (sh loodusõnnetustele), vaid suudab ka parandada klienditeeninduse standardeid.

Ettevõtte „Tallinna Sadama visioon on saada Läänemere uuendusmeelseimaks sadamaks, luues klientide jaoks parima keskkonna ja arenguvõimalused.” Tänapäevaks on sadam loonud mitmekülgseid arendus- ja teenindus võimalusi, ühendades logistiliseks tervikuks reisijate ja kaupade teenindamise, sealhulgas laevanduse ja mereäärse kinnisvara arenduse (Konsolideeritud majandusaasta aruanne 2018). Tallinna Sadam on avatud uuendusmeelsetele lahendustele, pakkudes pädevaid ja asjatundlikke eksperte tegema arukaid otsuseid ettevõtte konkurentsivõime tõstmiseks (Tallinna Sadam 2018).

„Tallinna Sadama läbivatest kaubavoogudest moodustab suurema osa ida-lääne-suunaline transiit ehk Venemaaga seotud mahukaubad, nagu naftatooted, väetised jms. Majanduspoliitilistel põhjustel on need mahud aasta-aastalt vähenenud, mida on aga osaliselt kompenseerinud teiste lastiliikide mahu suurenemine.” Uute kaubavoogude ning siht- ja lähteriikide leidmine aitab sadamale tuua lisandväärtust. Aktiivne koostöö logistikaahela osalistega loob lisavõimalusi kaubavedudeks põhja-lõuna- ning lääne-ida-suunal (Tallinna Sadam 2018).

2.2 Vanasadama kinnisvaraarendused

Tallinna Sadamale kuuluvate sadamate kinnisvara arendamine on aktiivselt toimuv protsess. Sadamale kuulub 54 ha maa-ala, mida plaanitakse lähimatel aastatel arendada (Intervjueeritav X). Konkreetsed investeeringud ja nende tähtsajad sõltuvad eelkõige äriklientide arenguplaanidest, kaubaliikidest ja detailplaneeringute äriplaanidest. Tallinna Sadam on rajamas taristu, mis vastab ettevõtte tegevusele ja klientide soovidele. Spetsiifiliste ehitiste arendus võimaldab sadamal tagada integreeritud lahendused (Tallinna Sadam 2018).

Meresadamate areng toob kaasa üha keerulisema ühenduste süsteemi sadamateenuste turu osalejate vahel nii pakkumise kui ka nõudluse poolel. 5nda põlvkonna meresadamad peavad tegema aktiivselt koostööd kohalike, piirkondlike ja riiklike ametiasutustega, et lahendada konflikte ja seada ette prioriteedid, mis võimaldavad sadama ja selle tagamaa vahelist häireteta kaubavahetust ning tagada kõrge turvalisuse tase. Selle põlvkonna jaoks on oluline kujundada oma strateegia ja lahendada kohaliku kogukonna probleeme viisil, mis tagab edaspidist säästvat arengut (Kaliszewski 2018, 17).

Kinnisvaraarendus (*real estate development*) on tegevus, mille tulemusena kinnistu parendamise kaudu tõuseb selle tulusus. Arendamistegevus hõlmab hoonete ehitamist koos tänavate, veevärgi,

kanalisatsiooni, elektriliinide, gaasitrasside ja muu eluks vaja minevaga (Kaing 2011, 75). Arendused toovad sadamatele pikaajalist lisandväärtust. Kinnisvaraarendus Tallinna Sadamas on aega nõudev protsess ning nagu igal teisel kinnisvaraarendusel on sellel eristada seitse põhilist etappi.

Kinnisvaraarenduse etapid on järgmised (Kask 1997, 79-80):

1. idee arendus;
2. projekti esialgne analüüs;
3. asukoha tulukuse kontroll;
4. teostatavuse analüüs;
5. finantseerimine;
6. ehitus;
7. turustamine.

Arendusprojekti algul on täpseid kulusid raske määratleda ning alati tuleks arvestada, et projekti maksumus võib suuremaks minna kui algul planeeritud (Kaing 2011, 76). Kinnisvaraarenduse käigus kinnisvara väärtus suureneb ja saab parima võimaliku kasutuse. Parim kasutus on juriidiliselt lubatav kasutus, füüsiliselt ja finantsmajanduslikult võimalik ning mille tulemusel vara omandab kõrgeima väärtuse (Ilsjan 2003, 34).

Vanasadama 2018-2023 arendusplaanides on tänu suurenenud reisijate arvule D-terminali rekonstrueerimine, et laiendada ja kaasajastada olemasolev terminal. Planeeritud on D-terminali parkimismaja ehitus, mis võimaldab parkimiskohta 350 autole. Lisaks on kavas ka A-terminali juurde ehitada parkimismaja. See vabastab parklate territooriumit, mis on hetkel terminali ümbrises ning tulevikus saab ala kasutada kinnisvaraarendamise eesmärgil. Planeeritud on ka terminali esise ala maastiku arhitektuurne ja liikluslahenduse ümberkorraldamine (Intervjueeritav X). Projekteerimisel on lahtikäiv jalakäijate sild üle Admiraliteedi basseini kanali, mis hakkab ühendama A- ja D-terminali ala, tagades turvalist laevaliiklust Vanasadama jahisadamas (Tallinna Sadam 2018).

Viimaste kümnendite jooksul ei ole sadamate territooriumit muudetud, mis põhjustab raskusi ettevõtte teenindusvõimsusele. Projektiga “Tark Sadam” arendatakse välja uudne autoga reisijate infotehnoloogiline läbipääsu ning liikluskorralduse süsteem, mis tõstab maa-ressurssi kasutust ning võimaldab rohkemate laevade teenindamist (Tark sadam). Oluline on laevade kaldaelektri varustamise tagamine viiele kaile ning automaatsete sildumisseadmete paigaldamine kolmele kaile (Tallinna Sadam 2018).

Üks suurimaid arendusplaane on uue kruisiterminali rajamine koos avaliku katusepromenaadiga. Seesugune investeering pakub reisijatele varasemast paremaid tingimusi ning soosib kohalike inimeste tulemist Vanasadamasse. Rajatav Pikksilma promenaad toob uudistama varasemalt olnud kinnist sadamaterritooriumit. Tallinna sadam finantseerib ka Reidi tee ehitust koos Tallinna Vee ja Elektrileviga (Intervjueeritav X). „Reidi tee tähendab mereäärset jalakäijate promenaadi, pargiribasid koos puhkealadega, jalgrattateed ning autoteid. Uus tee toob suure osa mereäärsest võsastunud tühermaast Pikksilma tänava piirkonnas avalikku kasutusse, avades selle jalutajatele ja ratturitele.” (Tallinn 2019).

2.2.1 Kinnisvara arendusriskid

Kinnisvara arendus ei ole kunagi riskivaba tegevus, kuna kinnisvara on tavaliselt seotud suurte summade ja investeerimisega. Kinnisvara investeerimistegevuse üheks peamiseks eesmärgiks on saavutada kõrgeim tulususe tase võrreldes investeeringu riskiga. Kuna kinnisvarast saadavad tulud on suhteliselt kõrged, siis saadakse need ka suurema riskiga (Kaing 2011, 78). Kinnisvaraarenduse käigus kinnisvara väärtus suureneb ja saab parima võimaliku kasutuse. Parim kasutus on juriidiliselt lubatav kasutus, füüsiliselt ja finantsmajanduslikult võimalik ning mille tulemusel vara omandab kõrgeima väärtuse (Ilsjan 2003, 34).

Äririsk – majandusliku aktiivsuse kõikumisest tuleneb risk, mis põhjustab kinnisvarast saadava tulu muutlikust. Majandustingimuste muutused ei mõjuta kõiki kinnisvarasid ühtemoodi, sõltub kinnisvara tüübist, asukohast, rendilepingutest. Mitmetes maapiirkondades on erinevad kasvumäärad, mille põhjuseks on näiteks elanikonna muutused (Kask 1997, 178).

Finantsrisk – laenukapitaliga finantseerimine suurendab äririski. Finantsrisk suureneb, kui suureneb kinnisvarainvesteeringusse kaasatud laenukapital. Seesuguse laenu puhul on finantsrisk väiksem. (Kask 1997, 178).

Likviidsusrisk – kinnisvaral on suhteliselt kõrge likviidsusrisk. Risk ilmneb juhul, kui puudub aktiivne turg paljude ostjate ja müüjatega ning sagedaste tehingutega. See tähendab, et mida keerulisem on investeringut realiseerida, seda suurem on ostja hinnamöönduse risk (Kask 1997, 178).

Inflatsioonirisk – ootamatu inflatsioon võib vähendada investori tulumäära, kui investeringust saadav tulu ei suurene piisavalt, et korvata inflatsiooni mõju, vähendades sellega investeringu tegelikku väärtust (Kask 1997, 178).

Juhtimisrisk – suur enamus kinnisvarainvesteeringutest vajavad juhtimist, et oleks tagatud pindade väljarentimine ja investeringu väärtuse säilimine. Selline riskitüüp põhineb juhtimisvõimel: suutlikkusel teha uuendusi, vastutada konkurentsivõimeliste tingimuste eest ja efektiivsel äritegevusel (Kask 1997, 179).

Intressimäära risk – kinnisvarainvesteering on tavaliselt suure finantsvõimendusega. Omaniku teenitud tulumäära mõjutavad intressimäärade muutused (Kask 1997, 179).

Seadusandlik risk – seadustes käsitletakse kinnisvara nagu asjaõigusseadus, tulumaksuseadus, rendiseadus, planeerimis- ja ehitusseadus, kohalike omavalitsuste seadustes ning valitsuste kehtestatud piirangutes. Võib öelda, et seadusandlik risk tuleneb seaduse muutustest, mis võivad mõjutada investeringu tulusust (Kask 1997, 180).

Keskkonnarisk – sageli mõjutavad kinnisvara väärtust muutused keskkonnas, et olemasolev keskkond on potentsiaalselt ohtlik, võib põhjustada suuremat kahju. Investori kanda jäävad üldjuhul puhastuskulud, mis võivad ületada kinnisvara enda väärtuse (Kask 1997, 180).

Suurim probleemkoht uue kruiisiterminali rajamisel on sadamast väljapääs. Koostöös linnaga püüakse lahendada olukorda, kus kõik A- ja D-terminalidest tulevad autod pääseksid linnaliiklusesse. Hektel on selleks eraldi arvestatud liiklusalas, mis on sadamas üpris suured. Need on vajalikud selleks, et sinna mahuksid autod ootama seni kuni nad saavad fooridega linnatänavatele sõita. Arvestatud on sellega, et laev saaks autodest kiiresti tühjaks laadida ning alustada uute autode peale laadimist.

Väljapääsu sadamast D-terminali jaoks lahendab Reidi tee, mis plaanide kohaselt valmib 2019 aasta lõpuks. Reidi tee on linnaprojekt Euroopa liidu kaasrahastusega, kus AS Tallinna Sadam on

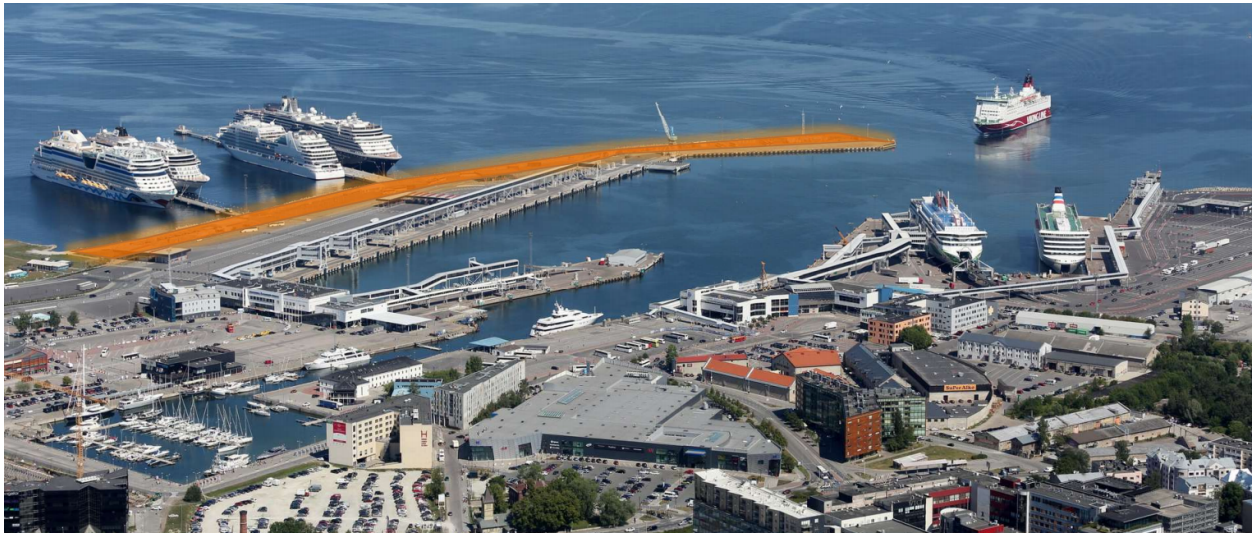
üks kaasfinantseerija. Sadamast tulevad veokid ei liigu enam Tallinna kesklinna, vaid suunatakse välja Pikksilma tänava Reidi tee kaudu Narva maanteele. Koos linnaga püüakse lahendada veokite probleemi kesklinnas (Intervjueeritav X).

2.3 AS Tallinna Sadam kruisiterminali arendusobjekti kirjeldus

Töö autor uurib AS Tallinna Sadam rajatava kruisiterminali projekti. Tuuakse välja kruisiterminali tehnilised näitajad ja funktsioonid selleks, et hiljem võrrelda teiste kruisisadamatega ja teha lõplik analüüs terminali kastusvõimaluste kohta. Ärikontseptsioon põhineb arhitektuuribüroo Salto AB OÜ poolt koostatud Vanasadama kruisiterminali ehitusprojekti eelprojekti staadiumi seletuskirjale ning joonistele (vt Lisa 3). Kõik terminaliga seotud andmed ja kirjeldused on saadud töö autori poolt läbiviidud intervjuu käigus AS Tallinna Sadam kinnisvara valdkonna juhiga. Väljastatud allikad on hetkel kättesaadavad vaid Tallinna Sadama ettevõttele.

Aastal 2014 korraldatud arhitektuurikonkurssil tuldi mõttele teha uus kruisiterminal. Ehituse nõudlus põhines eelkõige piirikontrilli teostamise vajadusest. Projekteerimisel on uus kruisiterminal, mida kasutatakse hooajaliselt ning mis peaks tekitama lisandväärtust sadamale. Kruisihooaeg kestab keskmiselt aprilli teisest poolest kuni oktoobri lõpuni. Hoone atraktiivsuse suurendamiseks on planeeritud kasutada hoonet aastaringselt. See tähendab terminali kasutust viie kuu jooksul, alates novembrist kuni aprilli alguseni (Intervjueeritav X).

Tallinna Sadama eesmärk on alustada uue kruisiterminali ehitust 2019. aasta teises pooles. Vajalik on välja töötada ärikontseptsioon ruumide kasutuseks, sest kruisilaevu teenindatakse ainult hooajaliselt. Selline kontseptsioon saab pakkuda otstarvet potentsiaalsetele klientidele ja hoone ärilistele üürnikele (Salto AB OÜ eelprojekt). Kruisiterminali asukoht (vt Joonis 2) hakkab paiknema hetkel teenindavate kruisikaide alal.



Joonis 2. Rajatava kruisiterminali asukoht Vanasadama alal.

Allikas. TS-i arendusprojektid presentatsioon 2019

Üle hoone kulgev kergliiklustee võimaldab inimestel läheneda Loodemuulile. Terminali ootealadid saab talvel kasutada näituste, messide või mõne kontserdi korraldamiseks. Arvestades sadama tsoonide turvanõuete ja rahvusvaheliste turvaregulatsioonidega, on teisel tasandil asuva promenaad üks väheseid võimalusi, kuidas saab inimesi väga lähedale laevadele lubada (Intervjueeritav X). „Terminalihoone kahes tsoonis on katusepind tõstetud pidulikult kõrgele. Suurem avatus on potentsiaalse kontserdiala kohal. Terminaliruum on helikindlate lükandseinte abil jagatav kaheks eraldi funktsioneerivaks ruumiks ning kolmandaks catering ruumiks. Hoone arvutuslik maksimaalne inimeste arv on ligi 2000 inimest (arvestusega 1 inimene-1 m²).” (Salto AB OÜ eelprojekt).

Tabel 1. AS Tallinna Sadam kruisiterminali tehnilised näitajad

Ehitisealune pind (m ²)	7 431,5
Korruste arv	3
Absoluutne kõrgus (m)	21,5
Kõrgus (m)	19,0
Pikkus (m)	346,6
Laius (m)	24,4
Suletud netopind (m ²)	4030,9
Kõetav pind (m ²)	3911,5
Maht (ilma varjualusteta) (m ³)	28127

Allikas: AS Tallinna Sadam Vanasadama kruisiterminali ehitusprojekt (2018); eelprojekti seletuskiri

Kruisiterminalide planeerimine sõltub suuresti sellest, kas see konkreetne sadam hakkab pakkuma ka reisijate vahetamise protseduure või mitte. Kui sadam on reisi alguse või lõpp punkt, siis eeldab see erinevaid seadmeid, nt pagasi läbivalgustamiseks või check-ini tegemiseks. Tuues näiteks Copenhaageni kruisisadamat, mis on orienteeritud pööringule, siis Tallinna kruisisadam projekteerib ka avatud turgu, kus on võimalik müüa turistidele Eestit tutvustavaid suveniire (Intervjueeritav X).

Terminalis avanevad avarad rõdud ja trepid (vt Joonis 3), mis võimaldavad liikumist korruste vahel, tekitades külastajatele peatumis- ja vaatamiskohti. Eriüritustele annavad need hea nähtavusega lisakohti. Tänu paindlikule lava ruumile, saab korraldada helivõimendusega kontserte, sest kaablikanalid on planeeritud põrandasse freesitult ning katusealadele paigaldatakse kinnisukonksud valguslahenduste jm jaoks. Novembrist kuni aprillini luuakse ürituste korraldamiseks erinevaid valgustuslahendusi, kuna võrdulaks messid ja näitused vajavad rohket valgustust, aga konverentsid ja banketid vajavad omamoodi lähenemist. Terminali pearuumides hakatakse kasutama palju valguseid, millest mõned peidetakse lae puidust ribade vahele, teised aga ribide alla. Samuti planeeritakse elektriliselt juhtivaid rulookaardinaid, mida kinnitatakse klaasfassaadi horisontaalse jaotuse külge (Salto AB OÜ eelprojekt).



Joonis 3. Tallinna kruisiterminali visioon

Allikas: Video New Cruise Port in Tallinn, Estonia 2019

„Terminali hoone peasissepääsud paiknevad parklate ning kaide tasapinnas esimesel korrusel ja kolmandal korrusel jalakäijate promenaadi tasapinnas. Ürituste toimumise ajal on võimalik kasutusele võtta mõlemad sissepääsud hoonesse – kolmanda korruse linnapoolne pääs ning põhikorruse pääs. Pidulikud trepid viivad teise korruse garderoobialasse, kus asuvad ka tualetid.” Kruiisiterminali kõrval on plaanitud rajada parkimisplats 100 kohaga, millest 76 on mõeldud bussidele ning 24 taksodele. Hooajaväliste ürituste toimumise ajal on sõiduautodele olemas ajutine parkimisvõimalus ka bussiparkla kohal (Salto AB OÜ eelprojekt).

Terminali tuleb ka restoran/kohviku võimalus istekohaga 120ne inimesele. Restorani kogupindala 300m² antakse üürile aastaringsest. Kruiisiterminali esimese ja kolmanda korruse vahale on projekteeritud kaubalift. Eraldi on köögi ja restorani vahel liikumiseks planeeritud toitu- ja mustade nõude lift. Hoone praklapoolsest osast pääseb laevameeskonna ruumi ja samuti ka restorani kööki. Abiruumid leiavad kasutust ürituste korraldamisel nii garderoobidena kui ka esinejate ruumidena (Salto AB OÜ eelprojekt).

Vanasadama ala on linna keskne transiidisõlm, mis praeguseni on suures osas linlastele suletud. Kruiisiterminali ehitusprojekt on AS Tallinna Sadam jaoks oluline investeering, sest Tallinna Vanasadamat peetakse teadaolevaks Läänemere väravaks Eestisse. Antud arendusobjekti sisu kasutab töö autor terminali aastaringse kasutamise analüüsi eesmärgiks. Sidudes kinnisvaraarenduse eesmärki hetkel oleva nõudlusega on võimalik järeldada, et terminali ala hakkab tulevikus rahuldama kliendivajadusi.

3 Kruiisadamate ülevaade

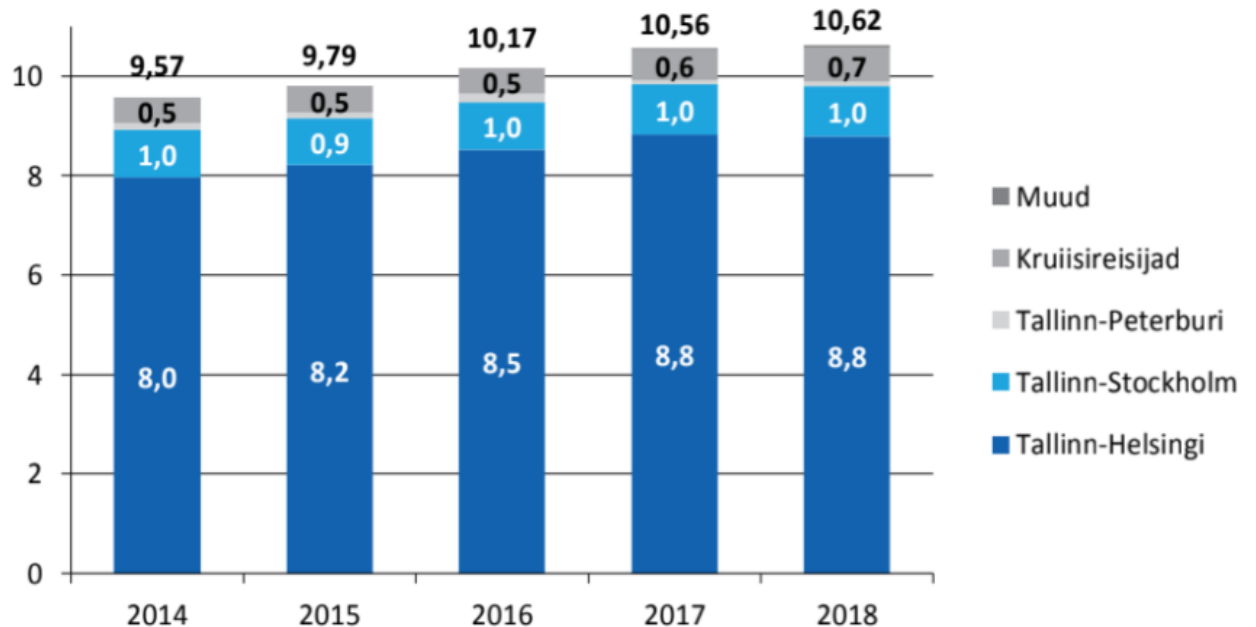
3.1 Vanasadama kruiisireisijate statistilised näitajad

„Merendusega seotud turismi saab jagada kaheks: rahvusvaheliste liinide ja kruiisilaevade reisijad, kes tulevad Eestisse eelkõige merega mitte seotud sihtkohtade pärast, ja väikelaevade turistid, kes külastavad Eesti rannikut ja väikesadamaid just mere ja randlusega seotud vaatamisväärsuste ning tegevuste pärast.” Kruiisituristide arv sõltub enamasti maismaal pakutavatest teenustest ning sihtkoha atraktiivsuse olemasolust (Eesti merenduspoliitika). Kruiisiturism on maailmas järjest kasvava populaarsusega reisimise viis. Puhkusekruiiside pikkus ulatub üheõisest minikruiisist ligi nelja kuu pikkuse maailmakruiisini.

„Läänemeri on üks tihedaima laevaliiklusega sisemeresid maailmas. Laevaliiklus on ka üheks peamiseks piirkonna siseturismi transpordimeetodiks. Hinnanguliselt sõidab Läänemere idaosas aastas kokku üle 40 miljoni reisija, mistõttu on see kõige tihedama rahvusvahelise reisilaevaliiklusega ala Läänemeres.” Tallinna, Stockholmi ja Helsingi sadam on üle aegade olnud reisijate arvu poolest ühed suurimad kruiisadamad, sest nende sadamate vahel sõidavad ka Läänemere reisilaevad (Konsolideeritud majandusaasta aruanne 2017). Euroopa turism seisab silmitsi suurte väljakutsetega, mis on samal ajal ka võimalused. Euroopa Liidu 2020. aasta strateegia prioriteedid on seotud sadama territoriaalse rikkuse ja mitmekesisuse kasutusega. Ühest küljest peab tööstus kohanema sotsiaalse arenguga, mis mõjutab turismi nõudlust, teisest küljest peab see silmitsi seisma sektori praeguse struktuuriga, selle eripäradest ning majanduslikust ja sotsiaalsest kontekstist tulenevate piirangutega (European Commission 2010).

Aastal 2018 teenindas AS Tallinna Sadam rekordiliselt 10,62 miljon reisijat (vt Joonis 4) ning võttis vastu 5723 reisilaeva- ja 316 kruiisilaeva külastust (Presentatsioon). Jooniselt 1 on näha, et viimaste aastate jooksul on Läänemere reisijate arv kasvanud. Seoses külastavate turistide suurenemisega teenindas 2017. aastal Euroopa üks tihedama liiklusega regulaariline Tallinn-Helsingi 8,8 miljon reisijat (Tallinna Sadam 2018). „Reisijate arvu pidev kasv väljendab Eesti ja Soome

vahel tihenevat seotust nii turismi kui majandustegevuse alal, mida ei ole viimastel aastatel oluliselt mõjutanud ka muutused majanduskeskkonna näitajates.“ Liinireisilaevade valdkonnas on suuri muutusi põhjustanud operaator Viking Line’i poolt toodud kiirlaev, mis aitab kaasa reisijate arvu kasvule. Soodne Läänemere piirkond on maailma kruisiturismis endiselt kõige kiiremini kasvav ja arenev eelistus reisijate seas (Konsolideeritud majandusaasta aruanne 2017).

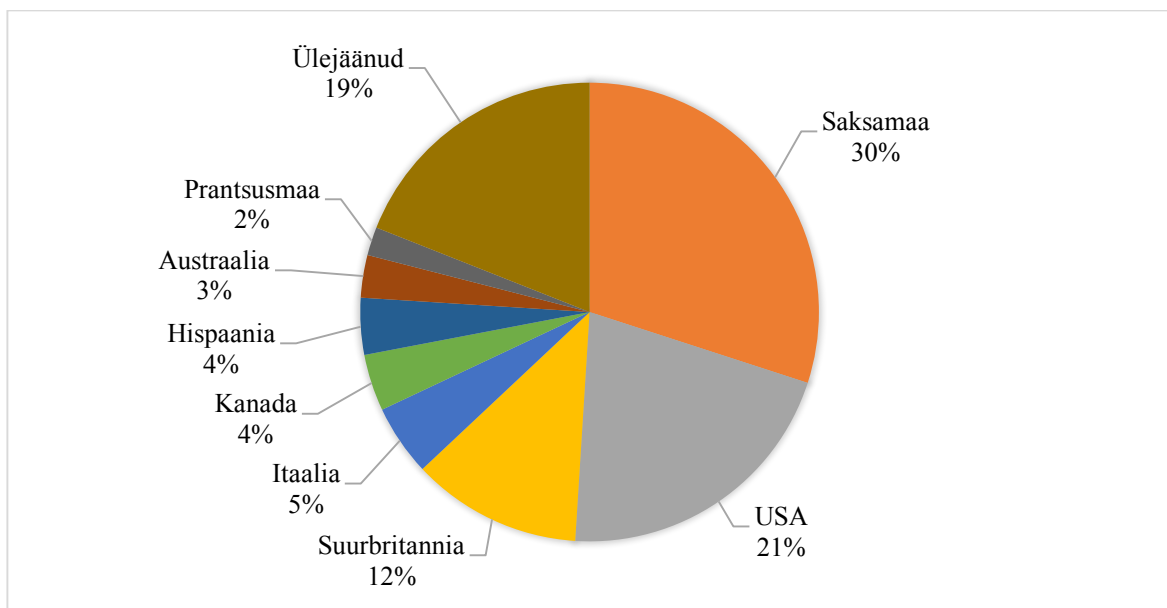


Joonis 4. Tallinna Sadama reisijate arv liinide lõikes (miljonites), aastatel 2014 kuni 2018

Allikas: (Konsolideeritud majandusaasta aruanne 2018)

Jooniselt võib järeldada, et Tallinn-Helsingi liinil sõitvate inimeste arv moodustab suure enamuse. Viimastel aastatel on selle liini näitajad püsinud stabiilselt 8,8 miljoni reisijaga. Samuti ei ole Tallinn-Stockholmi liinil esinenud suuri muutusi aastatel 2014-2018. Iga aastaga on reisijate arv pidevalt kasvanud, mis tähendab inimeste rahalist võimekust ja tahet meretranspordi järgi. Tänu uuele rajatavale kruisiterminalile ja promenaadile võib järgmiste aastate jooksul Tallinnasse tulevate kruisireisijate arv kordades suureneda, kuna sadama territoorium hakkab küllastajatele pakkuma senist esinduslikumaid ning mugavamaid teenuseid.

Tallinna Sadamal on ka uus reisijate andmete statistika rakendus, mis näitab infot sadamat läbivate reisijate kodakondsuse (vt Joonis 5) ning vanuse ja soo kohta. Andmetest saab välja lugeda, et perioodil aprill kuni oktoober sadamaid läbinud reisijate seas oli kõige enam ehk 30% Saksamaa kodakondsusega inimesi, neile järgnesid Ameerika Ühendriikide kodakondsusega reisijad 21%-ga, Inglismaa kodakondsed 12%-ga, Itaalia 5%-ga ja Kanada ning Hispaania kodakondsusega reisijad 4%-ga. Kõige vähem oli Prantsusmaa kodakondsusega reisijaid.



Joonis 5. Tallinna Sadama kruisireisijate kodakondsused perioodil aprill-oktoober. 2018

Allikas: Reisijate statistika app

Sel aastal külastab Tallinna Sadamat kuuekuulise kruisihooaja jooksul ligi 339 laeva, nendest 17 saabuvad Tallinnasse esimest korda. Seitset kruisilaeva külastust on planeeritud sel aastal Saaremaale. Kruisireisijaid on oodata Tallinnasse umbes 160 riigist ja kokku peaks linna tulema üle 600 000 turisti (Koppel, 2019).

3.2 Läänemere äärsete kruisisadamate ülevaade

Käesolevas töös tehtud küsitluses (vt Lisa 1) võrreldakse viit Läänemere äärset kruisisadamat. Uuringu eesmärk oli kaardistada teiste Läänemere äärsete riikide kruisisadamate terminalide pakutavad võimalused reisijatele. Kõige rohkem pöörab töö autor tähelepanu sadamate asukohtade asetusele, terminalide olemasolule ja nende kasutusvõimalustele. Uuritavaid kruisisadamaid valis autor AS Tallinna Sadam turundus- ja kommunikatsiooni osakonna juhataja soovitusel. Sadamate

iseloomustamiseks kasutatakse kodulehtedelt saadud infoallikaid. Saadetud küsitlusele vastasid Kopenhaageni-, Saint Petersburgi-, Helsinki- ja Oslo sadam. Vastamata jättis Stockholmi sadamaesindaja. Küsimuste koostamise põhimõte oli seotud autori huviga riikidevaheliste kruisiterminalide otstarbekusest.

Kruisiteenust osutatakse valitud sadamates, mis on huvitatud reisijateveost ja erineva tasemega infrastruktuuri kohandamisest reisijate erivajadustega. Teenuste laiemat valikut pakuvad sadamad, kus toimub reisijate pardaleminek ja lahkumine, koos nõuetekohaselt varustatud terminalidega. Sellisel juhul toovad lennuk ja kohalik transport (taksod, bussid), restoranid ja muud teenused lisatulu ka enne pardale minekut ja pärast reisi (Green Cruise Port project).

Kopenhaageni Malmö sadam on Läänemere marsruutide kõige populaarsemate sadamate hulgas. Põhja-Euroopa juhtiv kruisisadam omab kolm kai kohta, milleks on Langelinie kai, Nordre Toldbod ja Ocean kai (Oceankaj). Umbes 45% kõikidest laevakülastustest algavad ja lõppevad sadamas, ülejäänud pakuvad laevakülastus võimalust (Cruise Ships 2017).

Kopenhaagen Malmö sadama pakutavad teenused/võimalused (Küsitletav 1):

- Kaid on suutelised käitlema ka kõige suuremaid olemasolevaid laevu;
- Üle 100 spetsialiseeritud terminalitöötajat;
- Terminali hooned on ühe korruselised ning nende suurused on ulatuvad kuni 5000 m²;
- Parkimiskohtade arv 200 autole;
- Kruisihooaja välisel ajal on olemas pindade rendivõimalus.

Saint Petersburgi sadam on üks Baltimaade suuremaid reisijate sadamaid. See on ainus spetsialiseeritud reisijate sadam Loode-Venemaal, mis asub Vasilievsky saare regioonis. Sadamal on 33,03 ha ala millest 3,04 ha moodustab veeala, kus asetseb seitse kai kohta kogupikkusega 2171,06 m. Kokku on neli kruisiterminali, mis võimaldavad käidelda kuni 340m pikkusega kruisilaevu (Marine Façade Port Facilities). Päevas teenindab sadam kuni 18 000 reisijat ja aastas ligi 2 miljonit reisijat. Peterburi reisijate sadama transpordiinfrastruktuur on kaasaegne ja hästi arenenud. Seal on piisavalt ruumi 518 auto ja 221 bussi parkimiseks ning olemas on helikopteri maandumisplatvorm (Green Cruise Port project). Algselt oli sadam ehitatud riigi- ja erasektori partnerluse tingimustel. Peale ehituse lõpetamist 2011 aasta mais otsustati kõik sadama aktsijad anda ära linnale. Sellest ajast kuulub sadam Saint Petersburgi linnavalitsusele (Küsitletav 2).

Saint Petersburgi reisijate sadam on ülemaailmse kruisituru aktiivne osaleja, kuuludes Kruisitööstuse Liikmete Ühendusse (Cruise Industry Members Association), Kaubanduslike Meresadamate Ühendusse (Association of Commercial Seaports), Mereturismi Ettevõtete Liitu (Association of Marine Tourism Enterprises) ja teistesse ühendustesse. Regulaarselt külastatakse rahvusvahelisi kruisitööstuse üritusi ja näitusi (Marine Façade Port info). Võrreldes Kopenhaageni sadamaga on reisijatele Saint Peterbusrgi terminalides võimalik külastada kohvikuid, suveniiri ja Duty-free poode, postkontorit ja kasutada palju muid teenuseid (Marine Façade Passengers Services).

Helsinki sadam on Soome peamine väliskaubanduse sadam ja Euroopa üks kõige aktiivsemaid reisijate sadamaid. Sadam teenindab Helsingi regiooni ja omab olulist mõju tööhõivele ja majandusele Soomes. Sadama tugevate külgede hulgas on sagedane liinilaevaliiklus, stabiilne infrastruktuur, samuti head maantee- ja raudteeühendused ning kvaliteetsed teenused, mida sadam pakub koostöös äripartneritega (Port of Helsinki). Rahvusvahelised kruisilaevad dokkivad Lõunasadam, Katajanokas, Läänesadam ja Hernesaaris. Kaisid on kokku 8 ning reisijate teenindamiseks pole ehitatud eraldi kruisiterminale (Küsitletav 3). Tehakse pidevat koostööd Helsinki lennujaamaga, mis asub 15 km kaugusel sadamast (Green Cruise Port project).

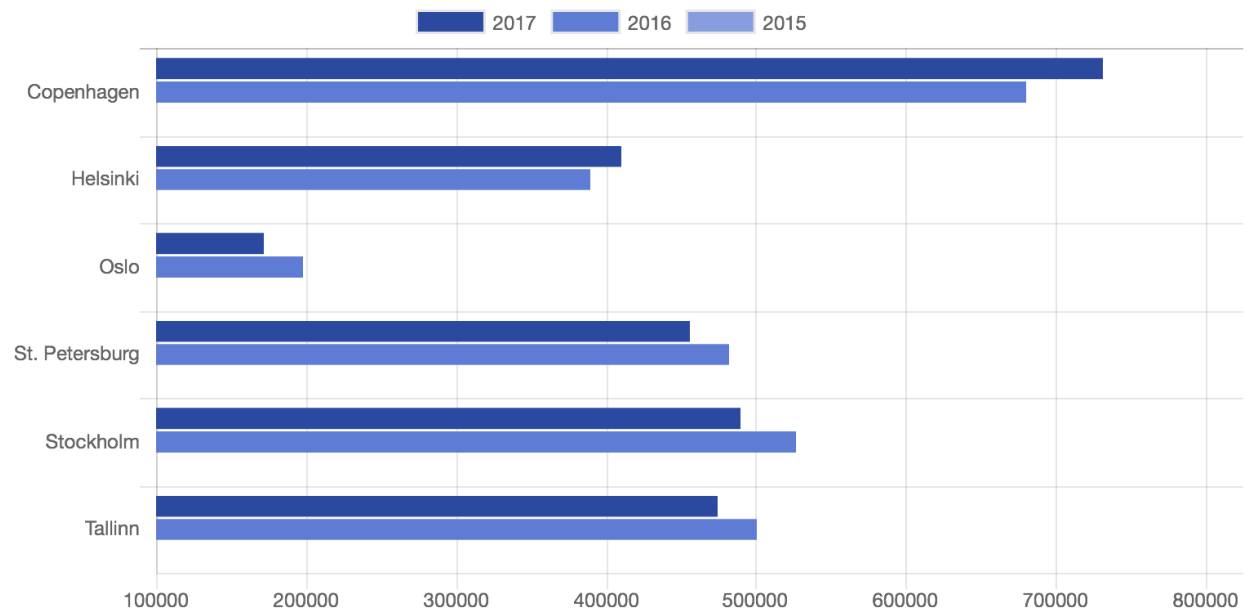
Norra on Euroopas juhtiv looduskaitaselähedane kruisisihtkoht (Green Cruise Port project). Riigi rannajoon on 1300 meremiili. Oslo on üks kõige kiiremini kasvavaid pealinnasid kogu Euroopas (Oslo Cruise). Oslo sadam on populaarne kruisisihtkoht Balti riikide reisijate jaoks. Sadama peamine eesmärk on tagada tõhus ja ratsionaalne toimimine sadama alal. Oslo sadamal on neli kruisiterminali – Filipstad, Søndre Akershuskai, Vippetangkaia ja Revierkaia, mis asetsevad väga lähedal linnale. Suurim kruisikai Oslos on Søndre Akershuskai. Sadama eripäraks on see, et turvaväravad avatakse peagi kui laev lahkub ning sellega muutub asadama ala avalikkusele kättesaadavaks. Sadam on võimeline üheaegselt vastu võtma viis kruisilaeva. 2018 aastal külastas Oslo sadamat ligi 185 000 kruisituristi. Regulaarne liin on Põhja-Euroopa marsruut, kus laev läheb Läänemerre ja külastab muuhulgas ka Peterburi ja Tallinna. Teine liin läbib Norra rannikul, et külastada Norra fjorde (Oslo Cruise Passengers).

Stockholmi sadamad pakuvad kai ääresid, rajatisi ja teenuseid parvlaevade, kruiside ja kaubavedude jaoks. Stockholmi sadamad vastutavad ka linnalähedaste kaide arendamise ja hooldamise ning saarestiku ja muu kohaliku veetranspordi teenuste eest. Stockholmi sadamat läbib igal aastal 12 miljonit reisijat (Ports of Stockholm 2019). Stockholmi sadamasse kuuluvad mitmed

sadamaalad, millest Stadsgården, Skeppsbron ja Frihamnen on suvel eelistatud rahvusvahelistele kruisilaevadele. Sadamad Nybrokajen ja Strömkajen on mõeldud peamiselt kohaliku reisijateveo jaoks. Nynäshamni sadam on kaasaegne reisija- ja ro-ro sadam. Sihtkoht Gotland teenindab parvlaevaühendusi Visbyse ja seal on ka liiklus Gdanskisse ja Ventspilis. Kõige lõunapoolsem sadam Nynäshamn teenindab ka suuremaid rahvusvahelisi kruisilaevu, mis ei suuda või ei taha minna Stockholmis läbi saarestiku. Kapellskär on Stockholmi sadamate kõige põhjapoolsem sadam. Tänu sadama asukohale on võimalik kiiresti vedada kaupu ja reisijaid Stockholmi ja Stockholmi ümbrusse, samuti ülejäänud Rootsi, Soome, Norra, Venemaa, Balti riikide ja mandri-Euroopasse (Ports of Stockholm 2019).

Tulevikus on plaanis suurendada Stockholmi kui kruisikoha sihtpunkti selleks, et meelitada veelgi rohkem reisijad ning ühendada sadamat linnaga. Sadamad Värtahamnen ja Frihamnen integreeritakse uue linnaosa arendamisse, luues täiendavad kaisi ja terminale. Uus reisiterminal Värtapireni sadam hakkab pakkuma kauplusi, mugavusi ja kultuurirajatisi, mis aitavad reisijatel pakkuda tervitavat vastuvõttu (Stockholm Royal Seaport).

Eelpool nimetatud sadamate reisijate statistilistest näitajatest (vt Joonis 6) võib ülekaalukalt välja tuua 2017. aasta Kopenhaageni kruisisadama tulemus, kus sadamat külastas Cruise Europe andmete järgi ligi 731 000 reisijat. Kuna kuue kai kohaga Kopenhaageni sadam tegeleb ka pööringu teenuse pakkumisega, siis terminalide külastus kruisihooajal on tunduvalt suurem kui Oslo sadamal. Suuruselt teisel kohal on Stockholmi sadam 490244 reisijaga ja tulemuselt kolmas on 474272 reisijaga Tallinna sadam (Cruise Europe Statistics).



Joonis 6. Cruise Europe reisijate statistilised näitajad aastatel 2015-2017

Allikas: Cruise Europe Statistics

Peatükis käsitletud viis Läänemere äärset sadamat olid oma konseptsiooni poolest väga erineva olemusega. Asukoha poolest võib pidada Kopenhaageni Malmö sadamat kesklinnast kõige kaugemaks, mis omakorda mängib olulist rolli reisijatele, kes külastavad sadamat vaid päevaks. Võrreldes teiste eelpool nimetatud riikide sadamatega, on selle kruisisadama näitajad olnud läbi aegade suurimad. Terminalihoonete erinevus esines eelkõige sadamate pakutavatest teenustest. Pööringule orienteeritud kruisiterminalid võimaldasid turvalisuse seadmeid ja kiiret läbitavust reisijatele. Helsinki sadama koostöö lennujaamaga pakub inimestele mugavat transpordiühendust. Tänu mitmele linnalähedasele kaile on Stokholmi sadam suvel üks eelistatumaid külastatavatele rahvusvahelistele kruisilaevadele. Oluline on välja tuua, et näiteks Saint Peterburgi reisijate sadam kuulub Saint Petersburgi linnavalitsusele. Sadamal esineb rohkem kaisid kui Tallinna Vana-sadama kruisialal, mistõttu on sadam võimeline vastu võtma rohkem kruisilaevu.

3.3 Kruisiturism

Kruisiturism on üks turismitööstuse kõige kiiremini kasvavaid segmente, mis annab olulise panuse sihtkoha majandusse. Kruis võib olla ühesuunaline või edasi-tagasi reis, pakkudes arengumaadele võimalusi sadamarajatiste arendamisele. Tavaliselt saavad reisijad laevakülastustega kaldale tulla, et uurida ja kogeda selle linna ja piirkonna vaatamisväärsusi, tegevusi, kultuuri, loodust ning kaubandust (CBI). Kruisitööstus müüb marsruute, mitte sihtkohti,

mis tähendab suuremat paindlikkust sadamate valimisel. Selle järgi jaotuvad kruisisadamad kahte peamisse kategooriasse: pööringu sadamaid, kus reisijad alustavad ja lõpetavad oma marsruute ja lihtsalt külastatavad sadamad. Teekonna valik on mitmete kaubanduslike kaalutluste tulemus, sealhulgas oluline aspekt on potentsiaalsed tulud. Kaugused sadamate vahel, brändi positsioneerimise, klinedi rahulolu ja majanduslikud suundumused omavad marsruudi valikul reisijatele tähtsust (Rodrigue, Notteboom 2017).

Kruisiturismi majanduslik kasu igas sihtkohas tuleneb kolmest peamisest allikast (FCCA 2019):

- reisijate tehtavad kulutused maismaal, kes on huvitatud kaldal asuvatest ekskursioonidest ja rõivaste ning ehtede jaemüügist;
- laevapere kulutused maal, mis on seotud toidu ja jookide ostuga, kohaliku transporditeenustega ning rõivaste ja elektroonika jaemüügiga;
- kruisilaevade kulutused sellistele tarnetele nagu toit ja joogid, sadamateenused ning sadamatasud ja –maksud.

Euroopa kruisiturism mõjutab kõiki tööstusharu peamisi aspekte, sealhulgas: pardaleminekut, laevaehitust, laevade hooldust, varustamist, laevade turustamist ning kruisilaevade personali ja haldusvõimalusi. Euroopa sadamatesse sisenemine on kasvanud viie aasta jooksul ligi 13 protsenti, 2012. aasta 5,77 miljonilt 2017. aastal 6,5 miljonini. Cruise Lines International Association'i avaldatud andmete kohaselt andis kruisitööstus Euroopa majandusele rekordilise 47,86 miljardi euro suuruse panuse 2017. aastal. Euroopa kruisilaevade ja ülemaailmse kruisitööstuse investeeringute tõttu uutesse kruisilaevadesse tekitas see tööstus kogu Euroopas märkimisväärset majanduslikku mõju. Positiivne majanduslik kasu on tõusmas, kuna reisilaev aitab jätkuvalt kaasa Euroopa majanduse aruka jätkusuutliku majanduskasvuga (CLIA Europe 2018).

1980. aastatel laiendati kruisilaevade võimekust, kus laevad võisid vedada rohkem kui 2000 reisijat. Praegused suured kruisilaevad mahutavad umbes 6000 reisijat. Kruisitööstuse turg oli tunnustatud täieõiguslikuks turismivahendiks (Rodrigue, Notteboom 2017). Kaks viimast aastakümnet muutsid kruisilaevade struktuuri, strateegiaid ja operatiivraamistikke. Infrastruktuuri uuendamisel ja arendamisel on kaasa aidanud kruisilaevade juhtimise reform. Kruisisadamate haldamine on arenenud keerukate strateegiatega, mis hõlmavad sadama spetsialiste ja sadamateenuste pakkujaid. Operatiivtavasid on muudetud, lähtudes suuremate laevade ja kaasaegse kruisitoodete muutumisega. Ümberkorraldused kruisisadamates on mitmel juhul hõlmanud sadama omandiõigust, kaasates kruisiterminali operaatoreid (Port Economics 2019).

4 AS Tallinna Sadam Vanasadama kruisiterminali kasutusvõimaluste analüüs

4.1 Terminali nõudlus ürituskorraldajate seas

Nõudluse ja pakkumise teooria majandustegevuses väidab, et kauba või teenuse hind muutub koos nõudluse ja pakkumise muutusega, kuid mitte ilmtingimata proportsionaalselt. Sama kehtib ka kinnisvara väärtuse kohta: pakkumise kasv ja nõudluse langus langetavad tasakaaluhinda ja vastupidi (Nermann, Sorga, Kuhlbach 2007, 5-6).

Käesolevas töös viidi läbi uuring viietesitkümne ettevõtte seas, millest kümme andsid tagasisidet. Küsimuste koostamisel aitasid kaasa töö autori varasemad teadmised ürituskorralduse valdkonnas. Kirjalikult esitatud küsimustikku laeti üles interneti ning lähtudes Tallinna Sadama kinnisvaravaldkonna juhi nõudmistest sündmuste korraldajatele. Ankeedid saadeti laiali individuaalselt ettevõtetele, kes korraldavad Eestis tuntumaid festivale, viivad läbi konverentse, spordisündmusi, promoüritusi, näitusi ja muid üritusi. Paljude firmade klientideks on avalik sektor ja ärikliendid, samuti korraldatakse sisekommunikatsiooniüritusi ja riigihanke raames toimuvaid sündmuseid ligi 1000le inimesele.

Uurimise käigus selgus, et suur enamus korraldajatest toob välja ürituskohtade puudust Tallinnas. Populaarseim piirkond, kus soovitakse sündmusi korraldada on kesklinna ala. Tallinnast kaugemale jäävate kohtade valikul eelistatakse piisava parkimisruumiga kohti. Vajatakse suuri multifunktsionaalseid sündmuskeskusi, mis mahutaksid püstijala 2000-5000 inimest. Mitmed ettevõtete esindajad toovad välja nõudlust Kultuurikatla alternatiivsetele paikadele. Tallinnas esineb palju väikeseid kohti, kuid suurte sündmuste jaoks on kohtade valik piiritletud. Kliendid otsivad pidevalt uusi ja huvitavaid lahendusi sündmuste toimimiseks. Avalike kontserdite seisukohalt vajatakse 1000-1500 inimese mahutavusega kontsertkohti ning tuuakse välja ka 8000-12 000 mahutavusega siseareeni vajadus. Kesklinna piirkonda soovitakse kohti, mis võimaldaksid 500-1200 inimesel istuma laudadesse.

Kohtade valikul peetakse esmatähtsaks asukohta, sealhulgas oluline on erinevate transpordiliikide kasutamisevõimalus ja asukoha kiire leitavus. Korraldajad jälgivad pindade maksmust ja tehnilist suutlikkust st heli- ja valgustehnika olemasolu. Vastavalt sündmusele on oluline visuaalne identiteet ja populaarsus külastajate hulgas. Rahvusvahelistel üritustel eelistatakse asukohta, mis paikneb hotellide läheduses. Kiire kommunikatsioon korraldajate ja paiga valdajate vahel on oluline ruumiprogrammi planeerimisel. Kõik kümme ettevõtet näevad enda ürituste korraldust ka Vanasadama rajatava kruiisiterminali territooriumil.

4.2 Uurimuse järeldus

Studio Tallinn ja arhitektuuribüroo Salto AB poolt väljastatud kruiisiterminali projekt on osa kogu Vanasadama arendusplaanist Masterplaan 2030. Rajatava terminali eesmärk on siduda Läänemere regioon uuenduslike ja jätkusuutlike lahenduste abil paremaks tervikuks kogu kruiisilaevanduse potentsiaali arvestades (Zaha Hadid Architects 2017). Kruiisiterminali projekteerimisel on arvestatud kõikide normatiividega, sealhulgas parkimiskohtade arvule ja asetusele.

Üks olulisemaid kruiisiterminali eesmärke on võimaldada mugavat piirikontrolli teostamist. Selline tegevus peaks aitama vältida terrorismi rünnakuid. Hetkel ei ole Tallinna Sadam kohustatud reisijaid terminalides kontrollima. Seda tehakse pisteliselt, kui tuvastatakse kahtlustav isik. Eesti asub Schengeni viisaruumis koos teise 26 riigiga, st on kaotatud riikidevaheline piirikontroll. (Schengen Area 2019).

AS Tallinna Sadam nagu ka teised uurimuse käigus välja toodud sadamad on läbinud pika ajaloo ja siiani suutnud end rahvusvaheliselt positsioneerida kõrgel tasandil. Ettevõtte püsib logistikasektoris innovaatilisena ja uuenduslikuna. Sadam tekitab uusi tuluteenimisvõimalusi tänu kinnisvaraarendustele, mis on planeeritud sadama territooriumile lähi aastatel. Üks suurimaid projekte millega Tallinna Sadam hakkab tegelema on eelpool nimetatud Tallinna kruiisiterminal koos avaliku katusepromenaadiga.

Kruiisituristide pidev kasv on võetud arvesse ka terminali parkimiskohtade projekteerimisel. Asendiplaanil (vt Lisa 2) on kollasega märgitud kruiisiterminali põhikorrus ja selle taga olevad bussiparkla kohad. Kõik parkimisvõimalused ei ole joonisel märgitud, sest busse mahub tegelikult ootama kuni Loodemuuli tipuni. Plaanilt saab välja lugeda üldist parkimise loogikat terminalis. Peamiselt teenindavad kruiisireisijaid turismibussid ja taksod. Need bussid ja taksod, kes pääsevad ISPS turva alale kruiisiterminali taga, on kontrollitud ja omavad selleks juurdepääsuluba. Üldjuhul kruiisireisijatel isiklike sõiduautosid ei ole, nad tulevad laevaga sadamasse ja lähevad laevale.

Võrreldes Kopenhaageni kruiisadamaga on planeeritava Tallinna kruiisiterminali eripäraks hoone omapärane välimus ja pakutavad kasutusvõimalused nii kohalikele, reisijatele kui laevapereliikmetele. Oluline aspekt on terminali asukoht, mis võimaldab kruiisireisijatel liikuda Tallinna südalinna ilma igasugu transpordivahendite kasutusega. Sellised terminali võimalused ja ala piirkond pakuvad suurt huvi ka uurimuse käigus küsitletavatele ürituste korraldajatele. Tulevikus võimaldab sündmuste korraldus kruiisiterminali alal teenida sadamale lisatulu kruiisihooaja välisel ajal ehk novembri kuust kuni aprilli alguseni.

Töö autori poolt läbi viidud uuringust saab järeldada, et terminali hoone sobib tänu oma visuaalse väljanägemusele mitmetele ettevõtetele, kes plaanivad silma paista ning korraldada erinevaid turundus-, kliendiüritusi, koolitusi, seminare, konverentse jms. Samuti täidab planeeritav heli- ja valgussüsteem mitme üritus-korraldaja eelistusi koha valikul. Logistiline ligipääsetavus kruiisiterminali hoonele võimaldab inimeste mugavat saabumist.

Kokkuvõte

Kruisiturismi teenindus on pideva kasvuga merendustegevus. Läänemere piirkond ja kogu maailma kruisiturig on viimase kümnendi jooksul pidevalt kasvanud ja jätkab seda. Sadama linnadele või lähedalasuvatele turismisihtkohtadele hajutab kruisiturism positiivset mõju. Jätkuvalt kasvav kruisitegevus on seotud ka välismõjudega, mis tekitavad sotsiaalseid, majanduslikke ja keskkonnaalaseid küsimusi ning väljakutseid kruisilaevale ja sadama lähiümbrusele. Nii sadamate kui ka linnade ja sihtkohtade ettevalmistamine kruisituristide vastuvõtmiseks, tagab majanduskasvu keskkonnaalase-, sotsiaalse- ja kultuurilise jätkusuutlikkuse.

Läänemeri on üks maailma tihedamini käitatavaid merealaseid, seega ei saa sadamad püsida muutumatutena, vaid peavad olema rahvusvaheliselt uuenduslikud konkurentsivõime tõstmiseks. Viimastel aastatel on enamik Euroopa sadamaid teinud märkimisväärseid investeeringuid sadamainfrastruktuuridesse selleks, et täita seadusandlike nõudeid ning soodustada kruisiturismi arengut. Tallinna Sadam ise investeerib infrastruktuuriarendusse koos Euroopa Liidu kaasrahastuse projektidega. Kaasatakse rahastust kohalike, rahvusvaheliste arendajate või kinnisvarafondide kaudu. Maaomanikuna planeerib sadam anda tulevikus pikaajalisi hoonestusõigusi kinnisvarafondidele ja kinnisvaraarendajatele ning läbi selle teenida endale lisatulu.

Sadamate tegevuste areng on läbi aegade palju muutunud. Nüüdseks pööratakse rohkem tähelepanu sadamate keskkonnakaitsele ja aruka kõrgtehnoloogilise kontseptsiooni väljatöötamisele. Kestlikkus ja keskkonnasäästu tagamine on kujunemas aina olulisemaks sadamatele. AS Tallinna Sadam kavatseb tulevikus ühendada kruisiäri kohalike elanike elurütmiga. Sellest lähtuvalt toimuvad Tallinna Sadamale kuuluvate sadamate kinnisvarade arendamised. Ettevõtte plaan on rajada taristu, mis vastab ettevõtte tegevusele ja klientide soovidele. Arendusplaanides on Vanasadama D-terminali rekonstrueerimine, A- ja D-terminali parkimismajade ehitus ning sadama suurimaid arendusplaanide on uue kruisiterminali rajamine koos avaliku katusepromenaadiga.

Töös otsiti vastuseid järgmistele uurimisküsimustele:

- Mis on Vanasadama kruiisiterminali ehitusprojekti ärikontseptsiooni eesmärk?
- Mille poolest erineb Vanasadama kruiisiala arendus teiste terminalide ehitusprojektidest?
- Milline on Vanasadama kruiisiterminali kasutuse nõudlus kruiisihooaja välisel ajal?

Töö autori poolt läbiviidud intervjuus AS Tallinna Sadam kinnisvaravaldkonnajuhiga, selgusid rajatava kruiisiterminali funktsioonid, planeeritavad nõudmised opereerimiskandidaadi valikul ning peamised kasutusvõimalused kruiisituristidele ja kohalikele inimestele. Kruiisiterminali ehitusprojekt on eelkõige põhinenud vajadusel piirikontrolli teostamiseks. Samuti peab sadam oluliseks rohkema mereääre avamist kohalikele inimestele. Terminali hoone aastaringne kasutamine hõlmab endas usaldusväärse opereerimisettevõtte valikut, kuna oluline on turundamise- ja finantsilise võimekuse osakaal. Ürituste korraldamise valdkond peab pakkuma kvaliteetseid teenuseid ja püsima klientidele võimalikult atraktiivsena.

Läänemere äärsete sadamate uuringus selgusid kruiisiterminalide erinevused ja hoonete võimalused kruiisireisijatele. Antud töö eesmärk sai täidetud, millest võib autor järeldada, et Tallinna Sadama kruiisiterminal hakkab teiste riikide pakutavatest terminalidest erineva tänu selle suurepärasele asetusele Tallinna kesklinna suhtes ja terminali hooajavälisele paindlikusele. Võimalus korraldada erinevaid üritusi kruiisiterminali hooajavälisel ajal on kõige suurem erinevus, mida saab teiste uuritavate sadamate võrdluseks välja tuua. Tänu läbiviidud küsitlusele Eesti üritus-korraldajate seas, jõudis töö autor järelduseni, et tulevikus sadama-alal asuv kruiisiterminal pakub suurt huvi erinevatele sündmuste organiseerijatele. Hoone mahutab piisavalt inimesi kontserdite, konverentside, näituste, firmaürituste ja mõne muu sündmuse korraldamiseks. Esimese korruse ala eraldamine kaheks privaatseks ruumiks võimaldab mitme otstarbe jaoks pinna üheaegset kasutust.

Uurimusest välja toodud kruiisiterminali nõudlus Eesti ürituskorraldajate seas ning terminali hoone eripära Läänemere äärsete sadamate võrdluses, võimaldab ettevõttel tulevikus otsutada kruiisihooaja välisel ajal opereerimiskandidaadi valikul.

Võõrkeelne lühikokkuvõte

Due to the fact that cruise tourism is one of the main modes of travelling nowadays and gaining popularity, Port of Tallinn sees the new perspectives of earning profit in trade of goods, passenger transport, real estate and shipping business. Port of Tallinn has started with real estate development which includes planning innovative long-term development plan. The development should connect Old Harbor area and city into one functional system. Regarding the proposed development project there will be multifunctional cruise terminal at the port area with public urban promenade. So far untouched area has started to become more attractive to cruise ships passengers who visit Tallinn and on the other hand can be introduced to meet significant seaside versatility to citizens of Tallinn.

The development of port activities has changed a lot. More attention is now being paid to the environmental protection of ports and the development of a smart high-tech concept. It is also important to increase the competitiveness of ports. The company's plan is to build infrastructure that meets the needs of the company and the wishes of its customers. The development plans include the reconstruction of the D-terminal of the Old Harbor, the construction of the parking houses at the A and D-terminals, and the development of the new cruise terminal with the public roof promenade.

The Old Harbor area is the transit node for Tallinn which is mostly closed for the citizens. Planning the cruise terminal is an important investment for the Port of Tallinn as the Old Harbor of Tallinn is considered as the gateway to the Baltic Sea in Estonia. Author of the work uses content of the development project to analyze the year-round use of the terminal. To link the purpose of the real estate development with the demand at the moment, it can be concluded that the terminal will meet the needs of passengers in the future.

The aim of the work was to evaluate the specificity of the multifunctional concept of a cruise terminal development project and possibilities of using cruise terminal off season. The study revealed the demand for the cruise terminal to be built among the organizers of major events in Estonia.

Based on the purpose of the work, the following questions were answered:

- What is the purpose of the business concept of the construction Project of the Old Harbor cruise terminal?
- What is the difference between the development of the Old Harbor and the construction projects of the other terminals?
- What is the demand for the use of the cruise terminal of the Old Harbor during the off-season?

An interview with the Port of Tallinn real estate manager, conducted by the author, revealed the functions of the planned cruise terminal, the planned requirements for the selection of the operating candidate, and the main applications for cruise tourists and local people. The cruise terminal construction project was primarily based on border control. The port also considers that opening the seafront to local people is very important. The author can conclude that the Port of Tallinn cruise terminal will be different from the other Baltic Sea cruise ports due to its excellent location in the center of Tallinn, terms of its vision and seasonal flexibility of the terminal.

Since the importance of marketing and financial capability is important, the use of a year-round terminal also includes the selection of a reliable operating company. The field of event management must provide quality services and stay as attractive as possible to customers. Based on a survey conducted among Estonian event organizers, the author of the thesis concluded that the planned cruise terminal will be of interest to different event organizers in the future.

Viidatud allikad

Angeliki, P. (2005). The Way a Third Generation Port Can Boost Local Employment: The Case of Piraeus.

AS-i Tallinna Sadam ettekanne merefoorumil „Mis saab Tallinna Vanasadamast?“ (2019). Autor Piret Üts. (19.03.2019)

AS Tallinna Sadam. Aktsia info. <https://investor.ts.ee/borsiinfo/> (9.05.2019)

AS Tallinna Sadam. Strateegilised fookused 2018-2022. <https://investor.ts.ee/strateegilised-eesmargid/> (9.05.2019)

Barcelona Treball. (2012). The evolution of sea transport: 4th generation ports. https://treball.barcelonactiva.cat/porta22/images/en/Barcelona_treball_Capsula_Sectorial_Transport_maritim_nov2012_en_tcm43-22791.pdf (19.05.2019)

Belliot, M. (2011). Port City Innovations. French Federation of Urban Planning Agencies.

CBI Ministry of Foreign Affairs. What are the opportunities for cruise tourism with guests from Europe? <https://www.cbi.eu/node/1770/pdf/> (12.05.2019)

CLIA Europe. (2018). Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe. https://www.cliaeurope.eu/images/Reports/2017_Europe_Economic_Impact_Report_-_20thJune.pdf (12.05.2019)

Cruise Europe. Statistics 2015-2017 <https://www.cruiseurope.com/statistics/> (10.05.2019)

Cruise Ships. (2017). Copenhagen Malmö Port. <http://www.cmport.com/business/cruise-ships> (18. aprill 2019)

Dwarakish, G.S., Salim, A. M. (2015). Review on the Role of Ports in the Development of a Nation.

Eesti Merenduspoliitika 2012-2020. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. <https://www.mkm.ee/sites/default/files/merenduspoliitika.pdf> , 23. aprill 2019

Ettevõtte tutvustus: Tallinna Sadam. (2018) <https://www.ts.ee/infomaterjalid> (20.04.2019)

Ettevõtte. Tallinna Sadam. (2018). <https://www.ts.ee/tutvustus> (20.04.2019)

- European Commission. (2010). Europe, the world's No 1 tourist destination – a new political framework for tourism in Europe. https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/policy-overview_en (12.05.2019)
- Florida-Caribbean Cruise Association. (2018). Economic Contribution of Cruise Tourism to The Destination Economies. <http://www.f-cca.com/downloads/Caribbean-Cruise-Analysis-2018-Vol-I.pdf> (15.05.2019)
- Georgia Tech Panama Logistics Innovation & Research Center. Basic Concepts. <https://logistics.gatech.pa/en/assets/seaports/concepts> (12.05.2019)
- Green Cruise Port project. (2017). Common standards in the measurement of economic effects by tourism. http://www.greencruiseport.eu/files/public/download/studies/Common%20Standards%20in%20the%20measurement%20of%20economic%20effects%20by%20cruise%20tourism_30.06.2017_Gdansk.pdf (12.05.2019)
- Hall, P. V. & Jacobs, W. (2012). Why are maritime ports (still) urban, and why should policy-makers care? *Maritime Policy and Management* (12.05.2019)
- Ilsjan, V. (2003). *Kinnisvara turuväärtus: praktiliselt põhilisest*. Tallinn: Kinnisvaraekspert.
- Kaing, M. (2011). *Kinnisvara alused*. Tartu: Atlex.
- Kask, K. (1997). *Kinnisvara rahandus*. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.
- Kinnisvara valdkonna juhataja. Autori intervjuu. *Helisalvestis* (12.04.2019)
- Konsolideeritud majandusaasta aruanne 2017. AS Tallinna Sadam
- Konsolideeritud majandusaasta aruanne 2018. AS Tallinna Sadam
- Koppel, K. (2019). Kruiisihooajal saabub Tallinnasse umbes 600 000 turisti. <https://www.err.ee/930318/kruiisihooajal-saabub-tallinnasse-umbes-600-000-turisti> (23.04.2019)
- Marine Façade Port facilities. Passenger Port of St. Petersburg. https://www.portspb.ru/en/about/info_about_port/Port_Facilities (18.04.2019)
- Marine Façade Port info. Passenger Port of St. Petersburg. <https://portspb.ru/en/about-port> (18.04.2019)
- MDPI. (2019). Constructing Governance Framework of a Green and Smart Port. <https://www.mdpi.com/2077-1312/7/4/83/pdf> (12.05.2019)

- New World Encyclopedia. (2017). Harbour. <https://www.newworldencyclopedia.org/entry/Harbor> (12.05.2019)
- Nermann, R., Sorga, M., Kuhlbach, H. (2007). Kinnisvaraõpik II. Tallinn: Kinnisvarakool. Oslo Cruise Passengers. https://www.oslohavn.no/en/passengers/passenger_traffic/cruise/ (18.04.2019)
- Oslo The European Green Capital. Oslo in Cruise Norway Manual 2019-2020. <https://www.cruise-norway.no/viewfile.aspx?id=5538> (5.05.2019)
- Port Economics. (2019). Models of cruise ports governance. <https://www.porteconomics.eu/2019/03/19/models-of-cruise-ports-governance/> (12.05.2019)
- Port Functions, Services and Administration Models. Port Reform. https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/module3/port_functions.html (12.05.2019)
- Port of Helsinki. <https://www.portofhelsinki.fi/en/port-helsinki> (18.04.2019)
- Ports of Stockholm. <https://www.portsofstockholm.com/stockholm/port-areas/> (5.05.2019)
- Presentatsioon: Ülevaade Tallinna Sadamast. <https://www.ts.ee/infomaterjalid> (22.04.2019)
- Projektkirjeldus: Tark Sadam. EL projektid. <https://www.ts.ee/tark-sadam> (23.04.2019)
- Reidi tee. (2019). Tallinn. <https://www.tallinn.ee/est/Reidi-tee> (23.04. 2019)
- Reisijate statistika app. (2018). AS Tallinna Sadam
- Rodrigue, J. P., Notteboom, T., (2017). The Geography of Transport System. Transportation Terminals. https://transportgeography.org/?page_id=3235 (12.05.2019)
- Salto AB OÜ. (2018) AS Tallinna Sadam Vanasadama kruiisiterminali ehitusprojekt. Eelprojekti seletuskiri. (5.05.2019)
- Schengen Area – The World’s Largest Visa Free Zone. (2019) <https://www.schengenvisa.info.com/schengen-visa-countries-list/> (10.05.2019)
- Stockholm Royal Seaport Vision 2030. https://international.stockholm.se/globalassets/ovriga-bilder-och-filer/visionsrs2030_medium.pdf (9.05.2019)
- Studio Tallinn, Salto arhitektid. Video New Cruise Port in Tallinn, Estonia. (2019).
- Zaha Hadid Architects. (2017). Vanasadama arendusplaani 2030. <https://www.ts.ee/vanasadama-arendusplaani> (23.04.2019)

The UNCTAD secretariat. (1992) Port marketing and the challenge of the third generation port.
https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdc4ac7_d14_en.pdf (12.05.2019)

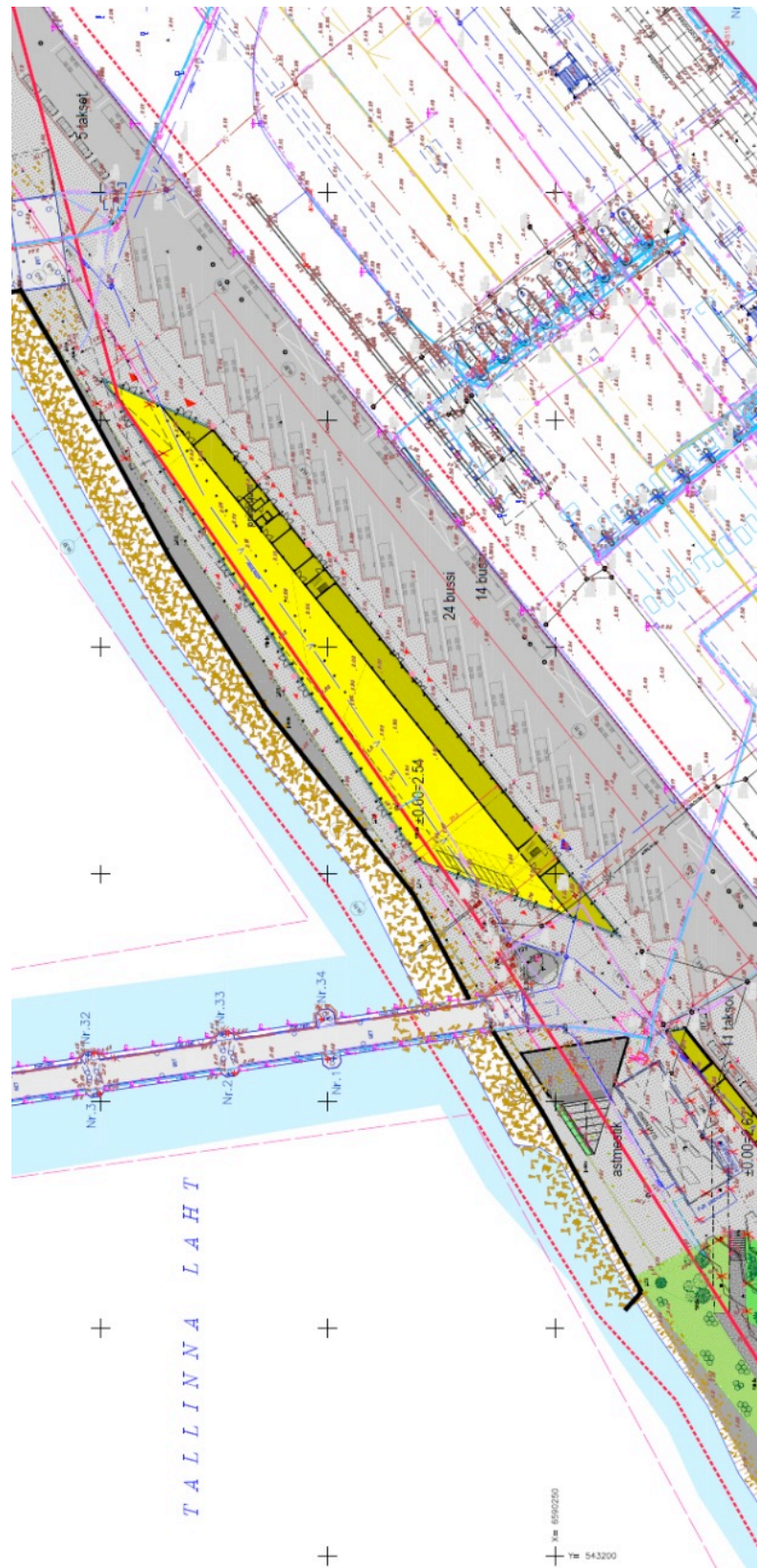
United Nations. (2018). Review of Maritime Transport.
https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf (12.05.2019)

Yuvaraja, R. Harbour Engineering. Unit 5. (2013) http://www.dphu.org/uploads/attachments/books/books_2509_0.pdf (12.05.2019)

Lisa 1 Läänemere äärsete kruiisadamate küsitlus

1. How many cruise terminals are in your port?
2. What are the main functions at your cruise terminal? Please name services you offer to the passengers at the port.
3. Please provide general information on cruise terminals, such as:
 - building measurements;
 - capacity;
 - number of floors;
 - parking facilities;
 - café/restaurant.
4. How many days/ month is the terminal in use?
5. How does cruise terminal operate on a slow-time season (fall thru spring)?
6. Do you operate terminals on your own, or lease the space?

Lisa 2 Väljavõte kruisiterminali asendiplaanist



Lisa 3 Eesti ürituste korraldajatele suunatud küsitlus

1. Kas Tallinnas esineb kohtade puudus?
2. Milliseid kohti on vaja veel rajada ja kuhu kanti peaksid need jääma?
3. Mida peate esmatähtsaks koha valikul? Millised on Teie eelistused koha valikul?
4. Kas esinevad erinevad nõuded rahvusvahelistele üritustele?
5. Kas näeksite enda ürituste korraldust Vanasadama territooriumil (rajatava kruisiterminali alal)?
6. Mis on ürituse planeerimisel kuus olulist omadust? (parkimine, rendi hind, inimeste mahutavus, heli –ja valgussüsteem jms)
7. Millised üritused on Tallinnas populaarsed sügis-kevad (november-aprill) perioodil?
8. Mis on Teie arust üks olulisemaid üritusi Eestis? Mis ajal see toimub?

Lisa 4 Intervjuu AS Tallinna Sadama kinnisvarajuhiga

1. Millised on sadamasse investeerimise eripärad?

Hooajalisus kruisiterminali puhul, see tähendab seda, et kruisihooaeg algab aprilli teisest poolest ja lõpeb oktoobri lõpus. Sügisel ja talvel kruisihooaega ei ole ja kruisilaevu sadamasse ei tule. Muud eripärad sadamaga seoses - sadamat läbib aastas liigikaudu 10,6 miljonit inimest/reisijat. Võrreldes Eesti või teiste piirkondadega, on see ärivärv millega sadam peab arvestama, eriti tihe on inimeste liikumine suvisel hooajal. Sadam oma tegevusega on seotud spetsiifiliste projektidega. Sealhulgas ka kinnisvara projekti planeerimisel tuleb arvestada müra vibratsiooniga. Lähimatel aastatel on 54ha sadama alal planeeritud tegeleda kinnisvaraarendusega. Hetkel menetletakse detailplaneeringuid, et oleks võimalik siia rajada multifunktsionaalne kinnisvara piirkond.

2. Mida hakkab kruisiterminal klientidele (reisijatele) pakkuma?

Eelkõige kruisiterminaliga tekib võimekus piirikontrolli teostamiseks sadamas, mida hetkel ei ole. Hetkel ei ole ühtegi püsivat hoonet kruisikaide juures. Juhul kui peaks tekkima vajadus piirikontrolli teostamine, siis see võimekus arvestades praegusi mahtusi meil puudub. See on üks oluline teenus, mis on meil vaja ära lahendada uue kruisiterminaliga. Lisaks on sinna planeeritud ja projekteeritud avatud turg, kus on võimalik müüa Eestit tutvustavaid suveniire. Sarnaselt praegusele väga populaarsele kruisiturule, mis on hetkel ajutise ehitisena. Lisaks on väiksemaid äripindu. Üldiselt on oluline info jagamine reisijatele Tallinna kohta, võimalikud ekskursioonid, valuutavahetus, postiteenus, primaarsed teenused, mis on reisijatele vajalikud. Samuti ka restoran/kohvik kruisiterminalis, mis on mõeldud nii reisijatele kui ka kohalikele inimestele. Kindlasti mõeldakse ka erinevatele innovaatilistele lahendustele, mis puudutavad äppe jne.

3. Kas ja mille poolest hakkab kruisiterminal teistest erinema? Kas on veel olemas sarnase konseptsiooniga sadamaid?

Rääkides erinevate linnade esindajatega, siis kruisiterminale planeeritakse väga erinevaid. On selliseid, mis tõesti ongi tavapärased – ainult reisijate teenindamiseks. Tihtipeale sadamad ei asu kesklinnas. Eripäraks on ka see, et kas see konkreetne sadam tegeleb ka pööringu teenusega või mitte. Kas reisijate jaoks on see reisi alguse või lõpp punkt, mis eeldab erinevaid seadmeid nt pagasi läbivalgustamiseks või check-ini tegemiseks. Kopenhaagenis on näiteks pööringule orienteeritud kruisisadam. Üks huvitav linn on Hamburg, kes on praegult ehitamas uut kruisiterminali. Nende puhul kruisiterminal on üks kompleks kaubandus-, hotelli- ja

meelelahutuskeskus. Kui praegult projekteeritakse ja planeeritakse kruisiterminale, siis sõltuvalt asukohast võivad nad olla väga eriilmelised ja erinevate funktsioonidega. Turistina annab selline sadamate erinevus palju juurde. Lisaks kohalikele inimestele ja reisjatele, planeeritakse Tallinna kruisiterminalis ruume ka meeskonnaliikmetele, praegusel hetkel sellist võimalust ei ole. Soovi korral saavad liikmed tulla maale ja omada vastavaid ruume.

4. Kuidas tuli mõte teha uus kruisiterminal?

2014. aastal korraldati arhitektuurikonkurss. Eelkõige on mõte põhinenud vajadusel, et oleks võimalik teostada piirikontrolli, sest ei tea kunagi, millal piirikontrolli teostamise nõue võib tulla. Teenindada ka paremini reisijaid, tekitada lisaväärtus sadamale. Ühised plaanid Tallinna linnaga, avada mereäärt rohkem kohalikele inimestele. Kui arvestada sadama tsoonide turvanõuetega, rahvusvaheliste turvaregulatsioonidega, siis tegelikult on see üks väheseid võimalusi kuidas saab inimesi väga lähedale laevadele lubada. Antud juhul kruisiterminali avatud promenaadi kaudu, teisel kõrgemal tasandil.

5. Kas kruisiterminalile tuleb nimi?

Võibolla piisab ainult kruisiterminalist. Green Cruise Port on Euroopa liidu projekt, mille raames planeeritakse uut kruisiterminali. Tegelikult projektijuht seda nimetanud Tallinna kruisiterminaliks.

6. Mida peate tähtsaks kruisiterminali opereerimiskandidaadi valikul?

Veel ei ole otsustatud, kas tuleb üks operaator või mitu. Hooajaliselt on see tegevus väga erinev. Kruisihooajal on tegemist kauplajatega. Läbi aasta hakkab tegutsema restoran. Ürituste korraldamise pool on teine tegevusvaldkond võrreldes kauplemise ja kaubandusega. Oluliseks peetakse seda, et nad oleksid usaldusväärsed partnerid ning finantsiliselt tugevad ettevõtted. Et täidaksid oma kohustusi ja kujundaksid kruisiterminalist atraktiivse ürituste korraldamise koha. Turundus ja kogemus on kandidaadi valikul väga oluline. Sealhulgas teenus, mis sadamas osutatakse peab olema kvaliteetne ja professionaalne.

7. Millised on suurimad kinnisvarainvesteeringud Vanasadamas?

Praegu toimub D-terminali rekonstrueerimine ja laiendamine, millega terminali hooned laiendatakse 2 korda. Reisijad ei mahu enam terminali ära. Tegemist on päris pikaajalise projektiga, mis 2020. aastaks peaks valmis saama. Lisaks planeeritakse D-terminali parkimismaja

ehitust terminali taha, ligikaudu 350 auto jaoks. Parkimismaja vabastab parklate territooriumit, mis on terminali ümbrises, ning mida tulevikus kasutada kinnisvaraarendamise eesmärgil.

Jalakäijate sild on hetkel projekteerimisel, et ühendada kanali liikumine D-terminali ja A-terminali vahel reisijatele ja lisaks kujundada Vanasadamat läbiv kergliiklustee kohalike jaoks. D-terminali esise ala maastiku arhitektuurne ja liikluslahenduse ümberkorraldamine. Kruiisiterminali lisa koos katusepromenaadiga. Selliseid projekte planeeritakse selleks, et reisijatele oleksid varasemast paremad tingimused. Soovime pakkuda klientidele rohkemat ja teistpidi investeeringud toetavad kohalike inimeste toomist Vanasadamasse. Pikksilma promenaad toob uudistama varasemalt olnud kinnist sadamaterritooriumit. Tallinna Sadam finantseerib ka Reidi tee ehitust koos Tallinna Vee ja Elektrileviga. See tegevus toob ka kohalikud inimesed lähemale Vanasadama alale, Reiditee hakkab piirnema jalakäijate promenaadiga, mis omakorda piirneb sadama territooriumiga.

8. Rääkides kinnisvarast, millised on ettevõtte tulevased plaanid ja eesmärgid?

- *D-terminali rekonstrueerimine 2018-2020 /arhitekt R-Konsult*
- Pikksilma promenaad 2019-2020 /Lootusprojekt OÜ
- Uus jalakäijate sild üle Admiraliteedi basseini kanali
- Kruiisiterminal ja avatud promenaad

9. Kuidas leidsite Salto AB OÜ? Kes otsustas, et selline projektivaade jääb?

Kruiisiterminali osas korraldati arhitektuurikonkurss, mis on enamike objektidega on tehtud. Valijaks on zürri mis valib võidutöö.

10. Kuidas toimub infrastruktuuri arendus Tallinna Sadamas?

Infraarendusse investeerib Tallinna Sadam ise koos mõningate Euroopa Liidu kaasrahastuse projektidega. Infraarendus on - kaid, reisiterminalid, liikluslad, kõik mis puudutab laevateenindamist ja reisijaid. Kinnisvaraarendus ei planeeri sellesse rahastust, vaid pigem jääb sadam maaomanikuks. Kaasatakse rahastust kohalike või rahvusvaheliste arendajate, investorite ning kinnisvarafondide kaudu. Sadam maaomanikuna planeerib tulevikus anda pikkaajalisi hoonestusõigusi kinnisvaraarendajatele, kinnisvarafondidele ja läbi selle teenida pikkaajaliselt lisatulu.

11. Kuidas on lahendatud parkimisvõimalused sadamas?

Koos D-terminali laiendusega on planeeritud ehitada uus parkimismaja, kuhu tuleb üle 350ne parkimiskoha. Sellega vähendatakse parkimisplatse D-terminali ümbruses ja kujundatakse inimestele sobiv avalik ruum. Väga paljud reisijad kasutavad suvel reisimiseks busse, mis tulevad koos laevadega. Parkimisprobleemide tekkimist välditakse ka tulevikus, koos kinnisvaraarenduse planeerimisega läbi detailplaneeringute menetlemise protsessi. Planeeritakse võimaldada maa alust parkimist – 1 korrusel. Lisaks on planeeritud parkimismaja ehitus ka A-terminali juurde selleks, et mõlemal terminalil oleks parkimine lahendatud parkimismajas.

Kruisiterminaliga seoses on kõikide normatiividega vastavad parkimiskohad plaanitud teha alale kruisiterminali taha, kus siis eelkõige on parkimiskohad bussidele. Üldjuhul tullakse Soomest autode ja bussidega. Turistidele on tähtis busside ja taksode tellimisvõimalus. Kruisiala on kinnine turvaala, st et kruisivärvatest pääsevad ainult lubadega bussid ja taksod ning sinna ei saa parkimist teha. Kõik on korraldatud läbi sadama. Projekteerimise käigus on arvestatud kõikidele normidele vastavad parkimiskohti.

12. Millised on probleemid seoses antud sadama kinnisvaraarendusega?

Probleemkoht, mida koostöös linnaga püüakse lahendada on sadamast väljapääs. Juhul kui laev tuleb sisse, siis kõik A-ja D-terminalidest tulevad autod, pääseksid ka linnaliiklusesse. Selleks on eraldi arvestatud liiklusalad, mis on sadamas päris suured. Liiklusalad on vajalikud selleks, et sinna mahuksid autod ootama seni kuni nad saavad fooridega realselt linnatänavaele sõita. Arvestatud on sellega, et laev saaks autodest kiiresti tühjaks laadida ning alustada uute autode peale laadimist. Väljapääsu sadamast D-terminali jaoks lahendab Reidi tee, mis plaanide kohaselt valmib 2019 aasta lõpuks. Reidi tee on linnaprojekt Euroopa liidu kaasrahastusega, kus AS Tallinna Sadam on üks kaasfinantseerija. Sadamast tulevad veokid ei liigu enam Tallinna kesklinna, vaid suunatakse välja Pikksilma tänava Reidi tee kaudu Narva maanteele. Koos linnaga püüakse lahendada veokite probleemi kesklinnas.

Väljapääs A-terminalist sadama tänava kaudu on keeruline, seda mitte ainult Tallinna Sadama kinnisvaraarenduse kontekstist, vaid ka Tallinna linnal. Praegult kaalutakse ühistranspordi arendamist. Et linnas elades ei peaks kasutama autot, proovitakse tuua trammi teed ka A-terminali poole.