



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA
Merenduskeskus

Heidi Veinberg

**MUUGA SADAMA VABATSOONI KAOTAMISEGA
KAASNEVAD MÕJUD**

Lõputöö

Juhendaja: MSc, Karina Vesselova
Kaasjuhendaja: MSc, Alina Eidemiller

Tallinn 2020

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Heidi Veinberg

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 166014VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: heidi.veinberg@gmail.com

Juhendaja /MSc, Karina Vesselova:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord

Annotatsioon.....	5
Mõisted ja olulised lühendid	6
Sissejuhatus	7
1 Rahvusvaheline kaubavahetus.....	9
1.1 Tolli roll rahvusvahelises kaubanduses	10
1.1.1 Tolliprotseduurid	11
1.2 Transiidikauba olemus	13
1.2.1 Transiidi ajalugu	13
1.2.2 Transiidisektor	14
1.2.3 Transiidikauba olulisus sadamates	15
1.3 Vabatsoon	17
1.3.1 Vabatsooni ajalooline taust.....	20
1.3.2 Vabatsooni loomise põhjused.....	20
1.3.3 Vabatsooni tüübid.....	21
2 Muuga sadam.....	24
2.1 Muuga sadama sünnilugu	25
2.2 Olulised näitajad	25
2.3 Muuga sadama vabatsoon.....	27
2.4 Muuga sadama vabatsooni kaotamise või vähendamise stsenaarium	29
2.5 Pingutused vabatsooni tegutsemises	31
2.6 Mõju vabatsooni hävitamisele	32
3 Metoodiline osa	34
3.1 Eesmärk	34
3.2 Valim	35
3.3 Andmete kogumine.....	35
4 Uurimistulemuste analüüs	36
4.1 Küsitluste analüüs	36
4.2 Uurimistulemuste järelused	41
Kokkuvõte	43
Võõrkeelne lühikokkuvõte	45
Viidatud allikad	47
Lisa 1 Küsitlus.....	51

Lisa 2 Maksu- ja Tolliameti pöördumine	53
Lisa 3 Maksu- ja Tolliameti pöördumise vastus.....	55

Annotatsioon

Lõputöö pealkiri on: Muuga sadama vabatsooni kaotamisega kaasnevad mõjud.

Antud töö eesmärgiks on välja uurida ja teada saada, mis olukord oleks siis, kui Muuga sadamas poleks vabatsooni või seda vähendatakse. Eesmärgi saavutamiseks viidi läbi küsimustik. Küsimustiku vastajateks olid Muuga sadama vabatsooniga seonduvad ettevõtted ja operaatorid. Autor uuris, kuidas muutub transiitkauba teenindamine terviklikult ja kuidas mõjutab selle konkurentsivõimelisust.

Teema on aktuaalne, kuna on välja antud Maksu- ja Tolliameti poolt pöördumine Muuga sadama vabatsooni operaatorite ja ettevõtjate poole. Et teada saada, millist mõju avaldab vabatsoonis paiknemine nende äritegevusele. Uudsuseks on see, et varasemalt pole uuritud Muuga sadama vabatsooni kohta täpsemalt ning sellest kas Muuga vabatsoon on oluline või pigem mitte.

Võtmesõnad: Muuga sadam, Maksu- ja Tolliamet, vabatsoon, toll, transiit, rahvusvaheline kaubavahetus, import, eksport, konkurentsivõimekus, transiitkaup

Mõisted ja olulised lühendid

TIR	Transport Internationaux Routier (rahvusvahelised kaubaveod). Tollidokument, mis tagab Sinu kaupade kiirema liikumise, eelkõige kolmandatesse riikidesse (nt Venemaa, Ukraina) ja vastupidi.
TIR-märkmik	Ainuke tollidokument kogu kaubaveo vältel ning see tõendab TIR-protseduuri kohaselt veetava kauba rahvusvahelise garantii olemasolu.
EL	Euroopa Liit
MTA	Maksu- ja Tolliamet
KM	Käibemaks
Reeksport	Uuesti eksportimine; millegi eksport, mis on juba imporditud.

Sissejuhatus

Sadamate kaudu toimub umbes kaks kolmandikku Eesti ekspordist ja impordist ning peaaegu kogu transiit. Eestis tegutseb 27 kaubasadamat. Olulisemad on Muuga, Kunda, Pärnu ja Sillamäe sadamad ning Paldiski lõunasadam ja põhjasadam. Eesti sadamad on hea konkurentsivõimega ja soodsa asukohaga. Peale soodsa geograafilise asukoha transiidikoridoride sõlmpunktis ja heade ühenduste raudtee- ja maismaatranspordiga on Eestis suurematel kaubasadamatel head looduslikud tingimused: pehmete jääolude tõttu on need paremini laevatatavad, kui mitmed teised Soome lahe sadamad. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium 2019)

Eesti eri paigus on kolm tegutsevat vabatsooni, mis asuvad logistiliselt suurtes kohtades näiteks maanteed, raudteede ja sadamate lähedal. Nendeks on Muuga, Sillamäe ja Paldiski Põhjasadama vabatsoon. Vabatsoon on tolliterritoriumi osa, mis on tolliterritoriumist eraldatud piiretega ning millele on nõuetekohased sisse- ning väljaspääsud.

Käesolev töö käsitleb peamiselt Muuga sadamat ja selle vabatsooni. Töö teemaks on Muuga sadama vabatsooni kaotamisega kaasnevad mõjud. Töö teema valik seisnes selles, et autor nägi eeloleva 2019. aasta oktoobrikuus artiklit, kus oli viide pöördumisele, mis on välja toodud lisades (Lisa 2). Tänu sellele artiklile mõtles autor, et võiks rohkem Muuga vabatsooni kohta uurida ning selle kohta mis saaks siis kui vähendatakse või kaotatakse Muuga sadama vabatsoon.

Lõputöö probleemiks on Muuga sadama vähendamise või kaotamise stsenaarium. Teema on aktuaalne, kuna on välja antud Maksu- ja Tolliameti poolt pöördumine (Lisa 2) Muuga sadama vabatsooni operaatorite ja vabatsoonis tegutsevate ettevõtete poole. Et teada saada, millist mõju avaldab vabatsoonis paiknemine nende äritegevusele. Lõputöö uudsuseks on see, et varasemalt pole uuritud Muuga sadama vabatsooni kohta täpsemalt ning sellest kas Muuga vabatsoon on oluline või pigem mitte.

Lõputöö eesmärgiks on autori poolt välja uurida ja teada saada, mis olukord oleks siis, kui Muuga sadamas poleks vabatsooni või seda vähendatakse. Autor uurib, kuidas muutub transiitkauba teenindamine terviklikult ja kuidas mõjutab selle konkurentsivõimelisust. Töö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Uurida vabatsooni olemust
2. Selgitada välja, millist rolli mängib toll rahvusvahelises kaubanduses
3. Analüüsida Muuga sadama vabatsooni otstarbekust ja konkurentsivõimelisust
4. Analüüsida stsenaariumi, mille puhul Muuga vabatsoon kaotatakse või vähendatakse

Töö eesmärgi saavutamiseks on kasutatud kvalitatiivset uurimismeetodit ehk küsimustiku läbi viimist. Küsimustiku vastajateks on Muuga sadama vabatsooniga seonduvad ettevõtted ja operaatorid.

1 Rahvusvaheline kaubavahetus

Rahvusvaheline kaubandus on kaubavahetus kahe või enama riigi partnerite ehk importijate ja eksportijate vahel. Import on kaupade vedu riiki sisse ning eksport on seevastu kaupade vedu riigist välja. Rahvusvaheline kaubavahetus on seotud vabatsooniga, kuna läbi vabatsooni liiguvad kaubad, mis tulevad välisriikidest.

Rahvusvaheline kaubavahetuse tekkepõhjuseks saab lugeda mitmeid tegureid, nagu:

- müüja ja ostja kasu;
- odavam toota teises riigis;
- mitmesugused tooted ja teenused;
- hindade erinevus;
- ning ressursid.

2019. aastal on meretranspordi roll muutumas, kajastades üleminekut uuele normaalile. Seda iseloomustab maailmamajanduse ja kaubanduse kasvu aeglustumine ning tarneahelate ja kaubandusstruktuuride laienenud piirkondadeks jaotamine. Sellele võib tuua näite Hiina majanduse kohta, kus jätkuv tasakaalustamine, tehnoloogia ja teenuste suurem roll väärtusahelates ja logistikas on intensiivistunud. Sagedasemad on loodusõnnetused ja kliimamuutustega seotud häired ning kiirendatud keskkonnasäästlikkuse tegevuskava, suurendades teadlikkust eriti globaalse soojenemise mõjust. Sellised arengud nõuavad paremat kavandamist, piisavaid reageerimismeetmeid ning paindlikku ja tulevikku suunatud transpordipoliitikat, mis eeldab muutusi. (Review of maritime transport 2019, 23)

Lisaks nõudluse poolele kaasneb uue normaaliga ka pakkumise poolel mõned uued suundumised. See tähendab seda, et vedajad on loobunud üha suuremate laevade otsimisest ja jälgivad üha enam kasvuvõimalusi. Näib, et sadamad ja laevandushuvid keskenduvad rohkem tähelepanu tegevuse laiendamisele, sisemaa logistikale ja potentsiaalsete tuluallikate ärakasutamisele. Veoettevõtjate jõupingutused saada kaubaintegraatoriteks ja mõned suurte ülemaailmsete konteineriliinide hiljutised sammud piirkondlike vedajate omandamiseks (nt Maerski omandatud Hamburg Süd või CMA CGM-i ost logistikaettevõtte Containerships) võiksid näidata tööstuse püüdlusi muutuvate tingimustega kohanemiseks. Arvestades kaubavoogude piirkondadeks jaotamist ja suundumust tarneahelate ümberkorraldamiseks, võib uus normaal vaatamata võimalikele väljakutsetele olla - luues võimalusi arengumaadele, kes

soovivad tõhusamalt integreerida globaalsesse kaubandusvõrkudesse. (Review of maritime transport 2019, 23)

1.1 Tolli roll rahvusvahelises kaubanduses

Tänapäeval on tolli roll rahvusvahelises kaubanduses väga oluline. Euroopa Liidu (edaspidi EL) riikide vahel toimib vabakaubandus. Tollipiiri, tollimakse ja muid kaubandust piiravaid meetmeid pole. Kaupade toimetamisel ühest liikmes riigist teise tolliformaalsusi ei rakendata. Toll võib kontrollida kaupa pisteliselt ühiskonna ohutuse tagamise eesmärgil ja salakauba avastamiseks. (Statistikaamet 2005, 4) Tolli roll on oluline reguleerimas rahvusvahelist kaubandust ja vabatsooni.

Kõik sadamad, mis tegelevad rahvusvahelise kaubandusega omavad paljusid valitsuse agente, kuigi nad pole sadama osad, avaldavad nad märkimisväärset mõju sadama operatsioonide aspektidele, eriti mis puudutab sildumist ja sadamast väljumist. Valitsuse-, tolli- ja aktsiisiosakonnad on sajaned omanud tolliasutusi määratlemaks, kus rahvusvahelisi kaupaid võib laadida või lossida, see tähendab tolli poolt heaks kiidetud kaidel. Tolliasutused olid ainukesed, mis väljastasid sadamate kaubanduse statistikat. Suured ehitised, mis pakkusid tolliteenuseid olid uhked sadamate dominantsed arhitektuurirajatised, mis paistsid sadamates välja. Mõnedes sadamates ikka veel jälgitakse auväärset vanu protseduure, kuid mitmed riigid on nüüd rakendanud tõhusamaid meetmeid. (Alderton 2008) Tolli poolt on kindlaks määratud kuhu ning milliseid veoseid on võimalik laadida või lossida.

Tolliliit oli üks ELi esimesi saavutusi ning on otsustava tähtsusega ka 21. sajandi üleilmastunud keskkonnas. Tolliliit tähendab seda, et selle liikmed võtavad ühesugust tollimaksu ülejäänud maailmast imporditud kaupadelt ning, et liikmed ei kehtesta üksteisele tollimakse. ELi tolliliit on peensusteni välja arendatud – seal kehtib juba arvukalt ühiseid impordi- ja ekspordieeskirju ning liikmete vahel on kontroll täielikult kaotatud. (Euroopa Liit 2014, 3) Euroopa Liit annab võimaluse EL riike omavahel siduda, samuti on olemas võimalus maanteed mööda vedada kiirelt kaupa ning läbi EL leida uusi võimalusi arenemiseks, et muuta riik veelgi jõukamaks.

Rahvusvahelise kaubanduse ja transpordiga tegelevate ettevõtjate jaoks tähendab ELi tolliliit ühesugust ning sujuvat asjaajamist kogu liidus. Olenemata sellest, millises kohas kaup EL deklareeritakse, kehtivad alati samad eeskirjad ning kui kaup on kord tolli läbinud, võib see vabalt ringelda ja müügile jõuda kõikjal ELi tolliterritooriumil. Imporditud kaubalt

tollimaksude kogumine ei ole küll enam tolli tähtsaim ülesanne, kuid on siiski ELi oluline tuluallikas. EL on maailma suurim kaubandusblokk, mis tähendab seda, et ELi tolliliit on rahvusvahelises kaubanduses suuremaid. Tema positsioon läbirääkimistel on seega kaalukam kui ühelgi ELi liikmes riigil üksinda. (Euroopa Liit 2014, 3)

Turumajanduse olemus nõuab, et valitsuse administratsioon teeniks, mitte ei kontrolliks oma põhivormis. Seega peavad valitsuse kohustuse lähtepunktid olema sotsiaalsed, ettevõtluslikud ja kodaniku soovidele ning nõuetele vastavad. Nii haldusjuhtimise kui ka teeninduse eesmärgid on sotsiaalsed, äri- ja kodanikukohustused. Peamine eesmärk on kogukonna mugavus, äri ja valitsuse kodanikukohustus. Seetõttu peab toll riikliku õiguskaitseasutusena jõuliselt läbi viima infotehnoloogia tööd, veebipõhist tööd, veebipõhiseid konsultatsioone, mugavat tollivormistust ja muid abinõusid tollirühma teenindusteadlikkuse suurendamiseks ning täiustada nende tööstiili, et muuta toll tõhusamaks ja tõhusama teenindusele orienteeritud halduse loomisel. (Meng 2017, 40)

Toll kehtestab piirkondliku majandusalgatuse, et kohaneda ettevõtluse arendamise kontseptsiooniga, võtta ettevõtlus traditsioonilisest mõttest lähtuvalt tööle, mille eesmärk on kliendid, edendades ja luues partnerlust. Piirkondliku majandusarengu eesmärk on edendada piirkondliku turu vaba liikumist ja ressursside tõhusat jaotamist ning kiirendada piirkondliku majandusintegratsiooni protsessi. Piirkondliku majandusintegratsiooni eesmärk on maksimeerida ühiste huvide taotlemist piirkonnas, et maksimeerida piirkonna majandusarengu haldusjaotuste kaotamise mõju, et saavutada tootmistegurite tõhus jaotamine ja ressursside tõhus voog turumehhanismi maksimeerimiseks. Toll peaks kehtestama piirkondliku tollikoostöö kontseptsiooni, mis on kohandatud piirkondlikule majandusarengule, et tsoonitõkked ületada. (Meng 2017, 41)

1.1.1 Tolliprotseduurid

Tolliladu on selle pidaja valduses olev tolli aktsepteeritud territoorium, ehitis, ruum, statsionaarne mahuti või punkrilaev, kus on tagatud tollijärelevalve all oleva kauba puutumatus. (Tolliseadus 2017) Tolliprotseduurid koosnevad kauba esitamisest tolliasutuses ja tollimaksude määramisest.

Tolliamet lubab tollivormistust teostada ainult teatud isikutel, kelleks võivad olla:

- kauba valdaja;

- kutseline deklarant: volitatud tollimaakler, kes vastutab oma kliendi jaoks tollivormistuse formaalsuste täitmise eest. Ekspedeerijad võivad sageli tegutseda tolliagenditena;
- muud deklarandid, kellel on tollivormistuse luba (Alpha Internationaltrade 2020).

Vastavalt liikumise suunale on tolliprotseduurid jagatud kaheks, kauba Euroopa Liitu sisenemise tolliprotseduur ja kauba Euroopa Liidust väljaveo tolliprotseduur. Lihtsamalt öeldes on tegemist kauba impordi või ekspordi tolliprotseduuriga.

Tolli alalt läbimiseks on vaja teha erinevaid toiminguid nendeks on:

- importimisel tuleb sõltumata transpordivahendist esitada kauba ülddeklaratsioon (õhu- või meretranspordi manifest, marsruudi leht, TIR-märkmiku osa), mahalaadimine (kauba laos olevad kaubad) ja kauba suunamine tolliprotseduuridele.
- ekspordimisel tuleb kaubadeklaratsioon registreerida nende saabumisel selleks määratud kohta või tolliasutusse. Tollikäitlusprotseduurid viiakse läbi, tellides ekspordideklaratsiooni selle üksikasjalikul või lihtsustatud kujul (Alpha Internationaltrade 2020).

Euroopa Liidu tolliterritooriumile toodud või sellelt väljaviidav kaup suunatakse tollialaste õigusaktidega ettenähtud korras selleks soovitud tolliprotseduurile sõltuvalt kauba edasise kasutamise eesmärgist või vajadusest. (Maksu- ja Tolliamet 2020) See on vajalik selleks, et välja selgitada, mis põhjusel või eesmärgil on kaup tolliterritooriumil toodud.

Kauba sisseveol võimalikud tolliprotseduurideks võivad olla:

- transiit;
- tolliladustamine;
- vabatsoon;
- vabasse ringlusse lubamine;
- ajutine import;
- lõppkasutus;
- seestöötlemine;

Kauba väljaveol võimalikud tolliprotseduurid on:

- eksport;
- välistöötlemine (Maksu- ja Tolliamet 2020).

Vabasse ringlusesse lubamise protseduuri saab lugeda impordiprotseduurist kõige enam kasutatava protseduuriga. Seda rakendatakse kolmandatest riikidest tuleva kauba näol (nt Venemaa, Norra, Hiina, USA). Kauba väljaveol on kõige enamkasutatav protseduur eksport. Eestis ei ole kauba eksportimiseks ekspordimakse kehtestatud.

1.2 Transiidikauba olemus

Transiidikaubaks saab nimetada kaupa, mis laaditakse riigipiiril ühelt transpordivahendilt teisele. Samuti saab transiidikaubaks lugeda kaupa, mille peale- või mahalaadimise riik on välisriik. Transiidisektor on jätkusuutlik siis, kui riigi regulatiivne roll ja riskide juhtimine tagab transiidiahela äriettevõtete tasakaalustatud arengu. Seega on riigi ülesanne arendada transiiti läbi logistikasektori nii investeeringute, toetuste, regulatsioonide loomise kui ka järelevalve teostamise ja usaldusväarsuse tagamise kaudu. (Eesti transiit ja logistika...2007, 4)

Transiit on tolli poolt aktsepteeritav hõlbustus, mida ettevõtjad saavad kasutada, et viia kaupa üle piiri või läbi territooriumide ilma selliseid makse maksmata, mis põhimõtteliselt tuleks tasuda kauba territooriumile toomisel või sealt välja viimisel ning täita selle asemel ainult üks (lõplik) tolliformaalsus. (Trandiisi käsiraamat 2016, 31)

Transiit on eriti asjakohane liidus, kus ühtne tolliterritoorium kombineerub paljude maksuterritooriumidega: kaup võib liikuda transiidina liidu tollipiiri ületamise kohast lõppsihtkohani, kus pärast transiitveo lõppemist täidetakse tolli- ja kohalikud maksukohustused ning kaup suunatakse vabasse ringlusse või alustatakse muud peatamismenetlust. (Transiidi käsiraamat 2016, 31)

1.2.1 Transiidi ajalugu

Pärast teise maailmasõja lõppu kasvas kaubandus Euroopas kiiresti. Peagi selgus, et pikale venivad ja vaevalised tolliprotseduurid kauba igakordsel piiriületamisel põhjustasid kaubanduses pingeid ja halduskoormust. Kasvava rahvusvahelise koostöö soovi taustal algasid Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni egiidi all läbirääkimised, mille eesmärk oli kauba liikumist Euroopas hõlbustava rahvusvahelise lepingu koostamine. (Transiidi käsiraamat 2016, 31-32)

1949. aastal koostati esimene TIR-kokkulepe. Selle kokkuleppe tulemusena võeti paljudes Euroopa riikides kasutusele tagatiste süsteem, millega tagatakse rahvusvahelise kaubanduse raames Euroopas liikuva kauba suhtes kohaldatavad tolli- ja muud maksud. 1949. aasta TIR-kokkuleppe edu viis TIR-konventsiooni sõlmimiseni 1959. aastal. Ühenduse transiidisüsteem võeti kasutusele 1968. aastal. See hõlbustas nii ühenduse kui ka ühendusevälise kauba liikumist Euroopa Ühenduses. Esimest korda hakati ühendusevälise kauba puhul kasutama tähist T1 ja ühenduse kauba puhul tähist T2. (Transiidi käsiraamat 2016, 32)

1990. aastate alguses andis Eesti majanduse arengule transiidiäris võimsa tõuke. Transiidisektorist sai koheselt osa rahvusvahelisest tööjaotuses, teda ei takistanud nõukogudeaegne taak. Kasutusele võeti kõige moodsamad tehnoloogiad transiidiettevõtete poolt. Naftaäri andis võimaluse kasvada Tallinna sadamal, samuti andis tööd juurde Eesti Raudteele, ehitusettevõtjatele ning turgutas Eestis tärkavat pangandust. (Vedler, 2013)

1.2.2 Transiidisektor

Väliskaubandus on ühe riigi kaubandussuhted teiste riikidega, mis hõlmavad endas kaupade liikumist kaubandustehingu osapoolte vahel. Peamised väliskaubandustehingud on import, eksport ja transiit. Impordi puhul ostetakse kaup välismaalt ning veetakse ostja maale, kuid ekspordi puhul on vastupidi. Kaup müüakse ostjale välismaalt ning väljavedu toimub müüja maalt. Transiit aga omakorda kujutab endast sama kaupade ostu ning müüki ning erinevalt impordist ja ekspordist toimub kaupade vedu kolmanda riigi territooriumi kaudu. Transiitkaubanduseks ei loeta kaupade liikumist, mis toimub laevadel läbi riigi territoriaal- või sisevete. (Eidast 2007, 49)

Transiitkaubad on kaubad, mida veetakse läbi Eesti ning mille peale- ja mahalaadimiskoht ei asu Eestis. Transiitkaubaks loetakse ka riigi piiril teist liiki transpordivahendilt raudteetranspordivahendile laaditud kaup. Nagu juba mainitud, toimub Eestisse saabunud ning siit lähetatud transiitkaupade vedu valdavalt veoahelas laev–rong või rong–laev. Välismaalt veetavad (Eestis mahalaaditud) transiitkaubad on kaubad, mida veetakse raudteel välisriigis paiknevast pealelaadimiskohast Eestis asuvasse maha- või ümberlaadimiskohta. (Pukk 2010, 94)

1.2.3 Transiidikauba olulisus sadamates

Transiidikaup on oluline sadamates, kuna selle mahud on suured ning toovad sadamale kasumit. Juba 100 aastat tagasi arvati, et tulevikus annab olulise osa sadamate kaubakäibest transiidikaupade vedu. Teada on, et juba 1923. aastal andis transiidit kogu väliskaubanduse mahust tonnides 13% ehk 95 000 tonni. Väliskaubanduse maht kokku oli siis aga 0,7 miljonit tonni. (Statistikaamet 2018)

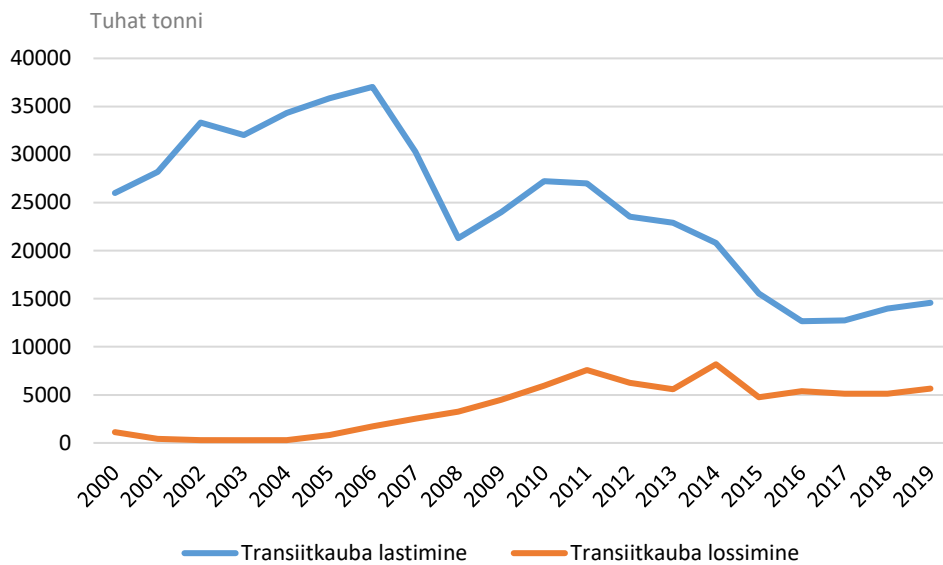
Transiidikaupade veol on sadamate kaubakäibes oluline osa ka tänapäeval. 2016. aastal andis transiidikauba vedu 54% sadamate kaubamahust, mis on ligi 18,1 miljonit tonni. Transiidikaupa lastiti sadamates 12,7 miljonit tonni ning lossiti 5,4 miljonit tonni. (Statistikaamet 2018)

Peamiselt sõltuvad meie transiidisadamad (Muuga, Sillamäe ning Paldiski) transiidikauba omanikest, kes asuvad väljaspool Eestit. Neid mõjutavad omakorda doonorriikide majanduspoliitilised otsused kui ka kahjuks soov avaldada poliitilist survet. Näitena saab tuua transiidisadamate edu, mis oli seotud paarkümmend aastat Venemaa transiidiga, kuid nüüd kahjuks enam mitte. Lähtudes majanduspoliitilistest huvidest, suunab Venemaa oma kaubad sadamatesse Läänemerele ning mujal. Selle tagajärjel on Eesti sadamad oluliselt kaotanud senised kaubamahud ning ei tööta täisvõimsusel, kuigi selleks oleks võimalus, kuna sadamas on väga heas korras. (Logistikauudised 2016)

Transiidikaubavoogude hiilgeajad on möödunud. Eesti ajaloo suurim raudtee ja sadamate kaubamaht oli viimasel kümnendil. Eesti sadamate kaubaveo viimane rekord jääb aastasse 2006, milleks oli 49,8 miljonit tonni. 2007. aastal hakkas kaubavedu märgatavalt vähenema, siis aga lastiti ja lossiti sadamates 44,8 miljonit tonni kaupa. Võrreldes praeguse ajaga vähenes 2017. aastal märgatavalt lastimise maht sadamates võrreldes 2007. aastaga 1,6 korda kuid lossimise maht aga suurenes 1,4 korda. Viimastel aastatel on Venemaa oma sadamaid arendanud ning seni Balti riike läbinud kaubavedu oma sadamatesse suunanud. Sadamates on kaupade lastimist mõjutanud transiidikaupade veo vähenemine raudteel, seda peamiselt naftatoodete puhul. Seevastu aga kaupade lossimine Eesti sadamates on kasvanud tänu segakaupadele, mida transporditakse koos eri liiki kaupadega, mille vedu on suurenenud. (Statistikaamet 2018)

Transiidikauba maht pole Eesti sadamates enam sama, mis oli kümmekond aastat tagasi. Eesti transiidikauba hiilgeaegadeks saab lugeda aastaid 2005-2006, mil transiidikaup oli tõusuteel

(vt Joonis 1), kuid poliitiliste suhete mõju Venemaaga tõi 2007. aasta meile tugeva languse transiidikaubanduses.



Joonis 1. Transiidikaubavedu sadamate kaudu, 2000-2019

Allikas: (Statistikaamet 2019, autori koostatud)

Vaadates statistikat, siis ei jäänud ainsaks languseks 2007. aasta langus, -vaid ka 2008. aastal toimus märgatav langus transiidikaubaveos. Esimese languse põhjuseks saab lugeda suhete jähinemist Venemaaga ning Venemaa soovis mitte sõltuda naaberriikidest, kasutades enda sadamaid. Teine langus oli põhjustatud sellest, et transiidikauba turg oli vähenenud ning turgudel oli vähene nõudlus, seetõttu ei saanudki Eesti veomahud sadamate kaudu kasvada. Statistikaameti andmeil vähenes kaubavedu Eesti sadamates 2009. aasta I kvartalis viis portsenti, pärast seda hakkas aga kaubamaht taas kasvama. II kvartalis oli kasv üksteist protsenti, võrreldes sama aastaga. III kvartalis aga üheksa protsenti ning IV kvartalis kaksteist protsenti. Sellest saab järeldada, et kuigi eelnevad kaks aastat olid transiidikaubaveod langustrendis ja madalseisus, siis 2009. aastal suurenes kaubavedu koguni kuus protsenti. Eesti sadamates lastiti viis protsenti kaupa ja lossiti kümme protsenti rohkem kui aasta varem. (Statistikaamet 2010)

Merendusvaldkonna ekspertide sõnul jätkub kaubaveo maht kasvavalt edaspidigi Eesti sadamates, kuid mitte enam sellisel tasemel, nagu seda oli 2006. aastal, mil kaubaveo maht oli 50 miljonit tonni aastas. (Statistikaamet 2010)

1.3 Vabatsoon

Juba aastasadu on kasutatud riigi sissetulekute suurendamiseks ja teatud majanduspoliitika elluviimiseks tolle. Turgude ühendamise ja ühtse tollipoliitika rakendamise eesmärgil luuakse tollitsoone ja tolliliite. (Tomson 2002, 226) Maailmas tegutseb tuhandeid vabasoone, mille hulka saab lugeda ka kolm Eestis tegutsevat vabatsooni, milleks on Muuga, Sillamäe ja Paldiski Põhjasadama vabatsoon.

Vabatsoon on liidu tolliterritooriumi osa, mis on ülejäänud tolliterritooriumist eraldatud piirdega ning millel on nõuetekohased sisse- ja väljapääsud. Vabatsoon ei saa olla regulaarlaevaliinil sõitvate laevade lähte- ega sihtpunktiks. (Maksu- ja Tolliamet 2019c)

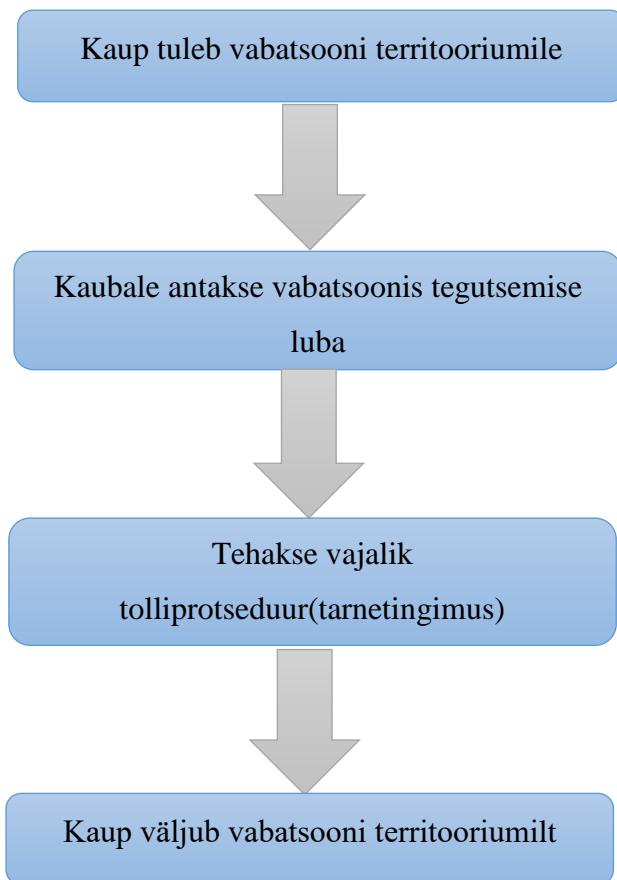
Vabatsoon on vabakaubandustsoon, mis on ühendatud mere või lennujaamaga. Vabatsoon luuakse selleks, et vabastada ettevõtteid valitsuse piirangutest ja võimaldada kaupade vaba liikumist. Vabatsoonid võimaldavad kaupade maksuvaba importi ja ekspordi ning tagavad maksuvabastuse. Need tohutud eelised stimuleerivad ettevõtteid kasutama sadamatsiooni nii rahalisest, maksu-, investeerimis- kui ka regulatiivsest seisukohast. Vabatsooni piirides leevendatakse ka kaubandustõkkeid, pangatehinguid käsitlevaid määrusi ja ametlikke nõudeid töötajatele.

Joonis 2 on näidatud, kuidas kaup siseneb vabatsooni territooriumile. Esmalt saabub kaup vabatsooni territooriumile, mille järel antakse kaubale vabatsoonis tegutsemise luba, teiseks tehakse vajalikud tolliprotseduurid ning määratakse kaubale tarnetingimus ja lõpetuseks võib kaup väljuda vabatsooni territooriumilt.

Vabatsooni sisenenud kaubale antakse tollile esitamise hetkest ajutiselt ladustatud kauba staatus. Ajutine ladustamine kestab kuni järgmise tolliprotseduuri rakendamiseni või reeksportimiseni, kuid mitte rohkem kui 90 päeva. Kaup paigutatakse ajutisele ladustamisele ajutise ladustamise deklaratsiooni esitamisega. Kui kaupa ei ole suunatud järgmisele tolliprotseduurile või reeksportitud 90 päeva jooksul, on tollil õigus võtta kauba suhtes kõik meetmed olukorra lahendamiseks, sealhulgas näiteks hävitamine või müük. (Tolliseaduse eelnõu 2017, 16)

Vabatsoon on oma olemuselt nagu tollivabatsoon, kus kehtivad mitmed soodustused, mis annab vabastuse nii tollimaksudest kui ka muudest impordivabadest meetmetest. Vabatsoon on territoorium, kus imporditud ja hiljem eksporditud kaupadelt ei pea maksma käibemaksu ja

aktsiise (ka tolliteenuste võimalikke tasusid). See võimaldab säästa käibevara. Ehkki väljaspool vabatsooni kauba importimisel tagastatakse eelnimetatud maksud, jääb nii aja kui ka käibevara säästmisel positiivne mõju.



Joonis 2. Vabatsooni skeem

Allikas: (Autori poolt koostatud)

Kaupa võib vabatsoonis ladustada kolme tüüpi kohas, nendeks on:

- ajutise ladustamise koha loaga kaetud kohad, mille alla kuuluvad tolliterminalid ja hoiukohad.
- samuti võib ladustada tolli poolt heakskiidetud kohtadeks (volitatud saaja heakskiidetud kohad, kus puudub eraldi loaga ajutise ladustamise koht).
- tolli poolt määratud kohad, näiteks kaubad, mida vahetult sisenemise järgselt hoiustatakse tolliasutuses.

Ajutise ladustamise tähtaeg pikeneb 90 päevani. Tähtaja arvestus algab kaupade esitamisest tollile. Transpordiliigist olenevaid tähtaegu ei kasutata. Ajutise ladustamise kasutamiseks on vajalik tollile esitada tagatis. Tänaused tagatise esitamisest vabastatud tolli poolt heakskiidetud kohad (nt volitatud kaubasaaja transiidil) jätkavad tagatisest vabastatuna kuni loa

ümberhindamiseni. Ajutisel ladustamisel olevaid kaupu on võimalik teatud tingimustel ühest ajutise ladustamise kohast teise transportida ilma neid transiidi tolliprotseduurile suunamata. Liidu kaupade hoidmine ajutise ladustamise kohas on lubatud, kuid ainult viisil, mis võimaldab igal liidu kaupu identifitseerida. (Maksu- ja Tolliamet 2016, 2)

Ajutise ladustamise olemus seisneb selles, et kõik ühendusevälisest riigist ühenduse tolliterritooriumile toimetatud ja tollile esitatud kaubad loetakse enne tolliprotseduurile suunamist või reeksportimist ajutiselt ladustatuks. Samuti ei pea kaupa ajutiselt ladustama, kui enne tollile esitamist või koheselt esitatud kaup suunatakse tolliprotseduurile. Veel ei pea kaupa ajutiselt ladustama, kui tõendatakse koheselt kauba tollistaatust. (Maksu- ja Tolliamet 2019a)

Kaupade ajutine ladustamine peab lõppema 90 päeva jooksul alates kaupade esitamisest (transiidiprotseduuri korral esitamisest sihttolliautuses või volitatud saaja heakskiidetud asukohas). Ajutine ladustamine lõppeb kauba suunamisega tolliprotseduurile (vaba ringlus, eriprotseduur) või reeksportimisega. Tähtaja ületamisel tekib kaupade osas tollivõlg. (Maksu- ja Tolliamet 2016, 2-3)

Suurtele tootmis- ja kaubandusettevõtetele antakse võimalus kogu oma tootmisliin ümber paigutada nendesse vabatsoonidesse, kus tagatakse märkimisväärse kokkuhoid kauba transportimisel ja eksportimisel teistesse riikidesse. Samamoodi võivad ettevõtted viia oma tootmishooned teise riiki ja importida saadud kaubad vabatsooni ilma tollimakse või makse maksmata. See tähendab näiteks, et ettevõtte saab lasta oma kaupu Hiinas toota, importida selle maksuvabalt vabatsooni ja seejärel uuesti maksuvabalt välja eksportida. Selle stsenaariumi kohaselt jääb ettevõtte kasum vabatsooni riiki ja on maksuvaba. Tüüpiline äritegevus vabatsoonides hõlmab kaupade käitlemist ja ladustamist ladudes (mida vabatsoon sageli rendib), üksikute toodete pakendamist ja sorteerimist väiksemateks kogusteks või üksikpakenditeks ning turustus- ja kaubakeskuste kontrollimist. (Privacy Management Group 2020)

Vabatsoon määratakse Vabariigi Valitsuse korraldusega tähtajatult ning taotluse vabatsooni määramiseks esitab territooriumi omanik või valdaja Rahandusministeeriumile. Vabatsooni määramise eelduseks on selle majanduslik vajadus, mille kindlaks tegemisel hinnatakse eelkõige, kas loodav majanduslik kasu tuleneb otseselt soovitud tegevusest vabatsoonis või on soovitud tegevust võimalik teha ka väljaspool vabatsooni, s.t kas vabatsoon lisab sellele tegevusele lisaväärtust. (Maksu- ja Tolliamet 2019c)

1.3.1 Vabatsooni ajalooline taust

Maailma vanimaks vabatsooniks võib pidada Saksamaal, Hamburgi linna. Juba XIII sajandil oli Hamburgi linnale antud vastavad load Hansa Liidu poolt (Lee 2005, 2).

Dr Ernst Frankel eristab mitut tüüpi tööstuslikke sadamaid või tsoone, kuid põhimõtteliselt on tegemist väikese osaga riigi territooriumist, mis jäävad täielikult riigi omandisse, kuid tollipiiridest välja. Kaupade suhtes kehtivad endiselt muud seadused, näiteks need, mis hõlmavad kauba ohutuse ja sanitaar küsimusi. Vabatsooni eeliseks on see, et see vähendab tolliformaalsuste täitmiseks kuluvat aega ja vaeva ning väldib tolli tollimaksude hoiustamisel suuri rahasummasid kaupadele, mis on alles transiidil või kokkupandavad piirkonnas enne nende eksporti osana suurem toode. (Alderton 2008)

Kuid siiski loodi esimene vabatsoon enne kõige kuulsamat vabatsooni 1980.aastate alguses. See asus Hiina Rahvavabariigis Shenzhenis linnas HongKongi lähistel. Vabatsoon loodi selleks, et teada saada, kas kapitalism saab tekkida riigis, kus eksisteerib sotsialism. Katsetus oli edukas. Vabatsoon lõi elanikkonnale töökohti juurde ning alevikust kasvas 20 aasta jooksul välja linn, mille elanike arv ületas 10 miljonit. (Vighi 2006)

1.3.2 Vabatsooni loomise põhjused

Vabatsoone asutatakse kaubale rakendatavate kaubanduspoliitiliste meetmete edasilükkamiseks või rakendamata jätmiseks. Vabatsoon luuakse sinna, kus toimub majandustegevus ja on olemas vabatsooni loomiseks vajalikud eeldused: personal, hooned/platsid, taristu, tootmis- ja ladustamisvõimalused, eraldamisvõimalus muust territooriumist, valvetingimused jms. Kauba vabatsooni paigutamise eesmärk on edasi lükata kaubale tolliprotseduuri ja kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist. Selleks, et vabatsooni kasutamisest tulenevaid eeliseid kasutada, peab vabatsoon asuma kohas, kus kokkupuude liiduvälise territooriumiga on vahetu. (Tolliseaduse eelnõu 2017)

Vabatsoonid on loodud eesmärgipõhiselt, kuna iga ettevõtte soovib teenida kasumit, siis ka iga riik riigieelarvet. Riik on loonud vabatsoonid selleks, et võimaldada kaubavedu, tootmist kui ka ettevõtluse edendamist – läbi nende tegurite saab riik läbi maksude suurendada riigieelarvet. Vabatsoonil on suur roll, kuna vabatsoon on osa kaubanduse arengust. Üks olulisemaid asju vabatsooni juures on infrastruktuur ja seda ümbritsev keskkond.

Enamasti luuakse vabatsoonid sinna, kus toimub tugev majanduse arendamine ning kus on piisav ruum tagamaa jaoks. Tagamaa puudumise korral ei saa rajada ehitisi, kuhu pakkuda ettevõtjatele head majanduslikku asukohta. Vabatsooni loomiseks peavad olema vastavad tingimused täidetud: tekitada uusi töökohti, ehitada rajatisi ja teid, luua tootmishooned ja laoplatse ning eraldada vabatsoon piiridega, millel on olemasolev valvesüsteem. Vabatsoonid luuakse enamasti sadamatesse, lennujaamadesse ja transpordisõlmedesse, näiteks riigi piiri äärde.

Vabatsoonide loomise põhimõtted:

- vabatsoonis ehitamiseks on vaja eelnevalt saada tollilt luba;
- määratakse kindlaks vabatsooni piirid ning sisse- ja väljapääsud;
- liikmesriigid võivad määrata osa ühenduse tolliterritooriumist vabatsoonideks;
- vabatsoonid ümbritsetakse piiridega. Vabatsoonide piirid ning sisse- ja väljapääsud kuuluvad tollijärelevalve alla. Toll võib kontrollida vabatsooni sisenevaid või sealt väljuvaid isikuid, kaupu ja transpordivahendeid;
- vabatsoonis on lubatud tööstuse, kaubanduse või teenuse ostutamise seotud tegevused. Nendest tegevustest tuleb enne tegutsemist tollile teada anda (Maakonnaplaneering 2011).

Vabatsooni kasutamise peamine eelis on lihtsam tolliformaalsuste teostamise kord. Vabatsoon võimaldab lükata edasi impordimaksude tasumist ja kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist (nt impordi litsentsid) kuni kauba vabasse ringlusse lubamiseni või mõnele muule tolliprotseduurile suunamiseni. Samuti saab vabatsoonis ladustada Eestit transiidina läbivaid Euroopa Ühenduse väliseid kaupu vältides maksude tasumist ning kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist ning rakendada eksporditoetuste alla kuuluva Euroopa Ühenduse kauba suhtes selle vabatsooni toimetamisest tulenevalt kauba ekspordi tolliprotseduuriga kaasnevaid meetmeid (nt eksporditoetuste väljamaksmine). (Tallinna sadam 2013)

1.3.3 Vabatsooni tüübid

Enne tolliseadustiku muutust kehtis Euroopa Liidus kahte tüüpi vabatsoone. Esimene tüüp oli konventsionaalne ehk klassikaline ja teine oli mittekonventsionaalne ehk vabatsooni režiimiga ala.

Kontrolltüüpide aluseks on I kontrollitüübil vabatsoon, mille aluseks on püsiva piirde olemasolu ning II kontrollitüübil vabatsoon, mille aluseks on tolliformaalsuste täitmine vastavalt tolliladustamise tolliprotseduuri nõuetele. Esimest tüüpi on sobiv juhul, kui pole huvi teha keerukaid tolliprotseduure. Esimese kontrolltüüpi lao puhul kohustused langevad nii protseduuri pidajale kui ka laopidajale. Teise tüüpi puhul on kohutused protseduuripidajal. Tabel 1 on välja toodud vabatsooni kontrolltüüpide erinevused.

Tabel 1. Vabatsooni kontrolltüüpide erinevused

I kontrolltüüp	II kontrolltüüp
üldjuhul vabatsooni toimetatud kauba kohta ei pea tollideklaratsiooni esitama, kaup kantakse üksnes laoarvestusse	andmed kauba kohta esitatakse tollile tollideklaratsioonil
vabatsoonist kauba väljatoimetamisel mujale ühenduse territooriumile tuleb iga kord tõendada tollile, kas kaubal on ühenduse staatus või tuleb teostada mitteühenduse kaubale ettenähtud tolliformaalsused	kauba staatus tõendavaid dokumente kasutatakse vajadusel
vabatsoon tuleb ümbritseda püsiva piirdega, mis peab vastama tollieeskirjades kehtestatud nõuetele (nt olema vähemalt 2 m kõrge, täies pikkuses ligipääsetav ja valgustatud jne)	vabatsooni kauba ladustamiskohad peavad vastama tolliladude suhtes kehtivatele nõuetele
vabatsoonis tegutsevatelt isikult üldjuhul tagatist ei nõuta	vabatsoonis tegutsevatelt isikutelt nõutakse üldjuhul tagatist
toll teostab tollikontrolli vabatsooni piiril, sisseja väljapääsudel ning ka vabatsooni sees	tollikontroll põhineb laoarvestuse kontrollil
toll on ööpäevaringselt kohal	toll kohalolek ei ole vajalik
I kontrollitüüpi vabatsoon ei saa olla regulaarsete laevaliinide lähte- ja sihtpunktiks	randuda võivad ühenduse tolliterritooriumil regulaarse tegevad laevad

Allikas: (Maakonnaplaneering 2011)

Vabatsooni valdajaks on vabatsooni territooriumi seaduslik valdaja (nt Muuga vabatsooni puhul AS Tallinna Sadam). Vabatsooni valdaja kohustuseks on:

- koostada ja kooskõlastada MTA-ga vabatsooni töökorraldus. Vabatsooni töökorraldus on MTA ja vabatsooni valdaja koostööd reguleeriv üldine dokument, mis kirjeldab tööjaotust vabatsooni sisse- ja väljapääsudes, infoliikumist MTA ja vabatsooni valdaja vahel ja teisi praktilisi küsimusi;

- teavitada vabatsoonis tegutsevaid isikuid vabatsooni töökorraldusest ja muudest vabatsooni territooriumil kehtivatest eeskirjadest. Sealhulgas on vabatsooni valdaja kohustuseks isikute teavitamine enne vabatsoonis tegutsema hakkamist vajadusest taotleda MTA-lt luba või omada MTA kooskõlastust vabatsoonis tegutsemiseks;
- korraldada vabatsooni piiride ning sisse- ja väljapääsude valve (Maksu- ja Tolliamet 2019b, 3).

MTA väljastab vabatsoonis tegutsemise loa isiku elektroonilise taotluse alusel infosüsteemis LUBA isikule, kelle tegevus on seotud vabatsoonis kauba ladustamise või töötlemisega (sh vabatsooni toodud liidu kauba ladustamine ja töötlemine). (Maksu- ja Tolliamet 2019b, 3)

2 Muuga sadam

Muuga sadama (vt Joonis 3) on Eesti suurim ja sügavaim kaubasadam. Muuga sadam asub Harjumaal Muuga lahe ääres Maardu, Viimsi valla ja Jõelähtme piiril, Tallinnast asub ligi 17 kilomeetri kaugusel. Muuga sadam on Euroopa üks moodsamaid sadamaid, oma uudsuse, sügavuse ja tehnoloogia poolest. Muuga sadam kuulub AS Tallinna sadama koosseisu. (Tallink 2020)

Sadam avati 19. detsembril 1986. Kogu tegevusaja jooksul on ta mänginud olulist rolli Eesti majanduse ja riigi jaoks tervikuna. Oma tegevusaja jooksul on Muuga sadam näinud nii suuri kasvuperioode kui ka langusi ning käinud ajaga kaasas. Tänapäevaks on võetud suund transiitkaupade teenindamisele ja kaubavoogude mitmekesistamisele lisandväärtuse andmisega, samuti soovib sadam rohkem kasutusele võtta uuenduslikke tehnoloogilisi lahendusi. Kõike selleks, et saada Läänemere uuendusmeelseimaks sadamaks, luues klientide jaoks parima keskkonna ja arenguvõimalused. (Transit 2016)



Joonis 3. Muuga sadam

Allikas: (Tallinna Sadam 2020a)

2.1 Muuga sadama sünnilugu

Kaupmehed idast ja läänest on kasutanud Eesti soodsat geograafilist asendit edukaks äritegemiseks sajandeid. Eestimaa asukoht Läänemere nurgas on olnud aegade algusest saadik meie edukuse võti ning meie eksisteerimise alustala. 20. sajandi teiseks pooleks ei olnud Eesti potentsiaali transiitriigina aastakümneid kasutatud, kuid vähehaaval hakkas see majandusharu taas kiiremini arenema. Muuga sadamal on eriline roll transiidi edendamisel. Tänu oma soodsale looduslikule asukohale, kuid ennekõike tänu üldse Muuga sadama olemasolule, sai transiitkaubanduse käivitamisest üks esimesi uue Eesti edulugusid, millele tasapisi hakkasid järgnema ülejäänud. (Transit 2016)

Legendi kohaselt pandi alus Muuga sadama rajamiseks 80. aastate alguses Olümpia purjeregati ajal kui Pirita uue rannahoone joogilauas istusid koos Eesti Merelaevanduse ülem, kaugsõidukapten Arno Kask ning Moskvast saabunud kõrged ülemused. Silme ees sillerdas meri ning trobikond laevu ootas reidil hetke, mil sadamas kaikoht vabaneb. Ülemustele torkas see kasutu seisuaeg, mis nõukogulikku majandusellu hästi ei sobinud, kohe silma. Ehitati uus sadam, millel oli piisavalt võimsusi. Nii sai alguse Muuga sadam, tulevane Eesti Vabariigi uhkus. Järgnesid juba tavatoimingud, et ilus idee ka ellu rakenduks. (Transit 2016)

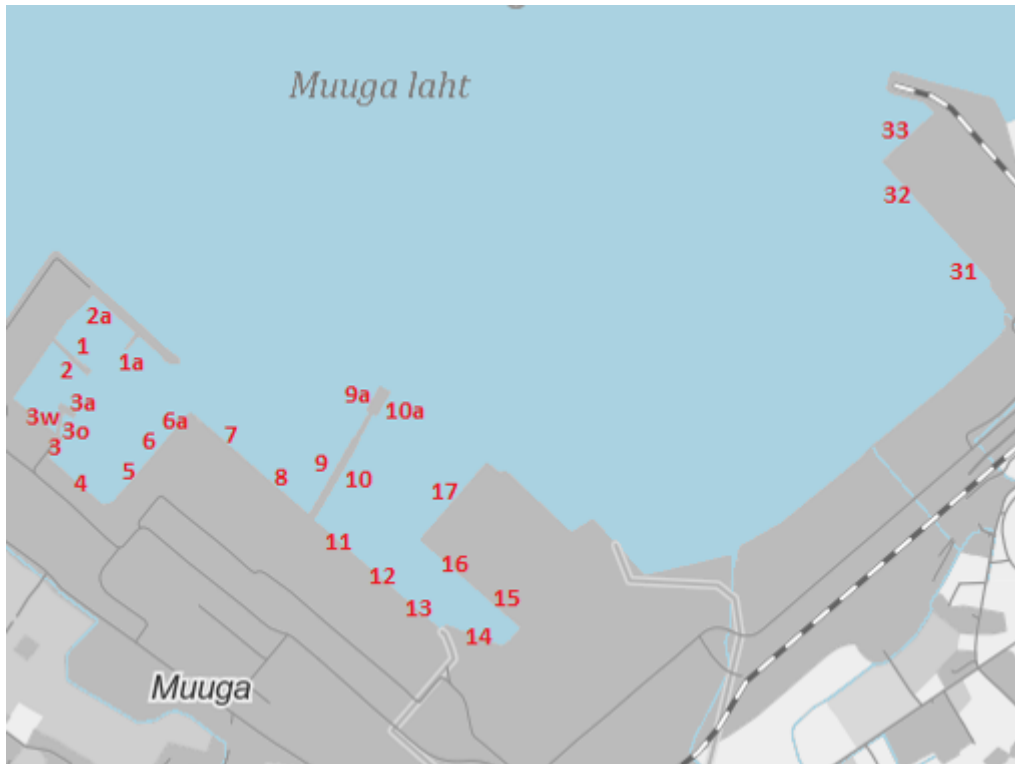
Sadama asukohta valiti hoolega, mõeldi erinevate paikade peale nii Eestis kui ka Lätis. Praegune Muuga sadama asukoht sai valituks seetõttu, et seal olid väga head looduslikud sügavused. Samuti vähe hooneid, mida pidi lammutama ning ümbruskonnas elas vähe elanike, keda ümber asustada.

2.2 Olulised näitajad

Eesti suurima kaubasadama sügavus ulatub 18 meetrini, mille tõttu saab sadam teenindada kõiki Taani väinu läbivaid laevu. Muuga sadamas on võimalik lastida-lossida ja ladustada toornaftat ja naftasaadusi, sega- ja puistlasti ning külmutust nõudvaid kaupu, teenindada konteiner- ja ro-ro tüüpi laevu. Muuga sadamas asub muuhulgas ka maailma üks suurimaid viljaterminale. (NTN 2019)

Mahukaimad arenguprojektid Muuga sadamas on seotud transiitkaupade teenindamise, kaubavoogude mitmekesistamise ja kaupade vääristamisega ning tööstuspargi ja sadama idaosa arendamine, uute kaide ja terminalide rajamine. (Tallinna sadam, 2020a)

Alljärgneval joonisel on näha Muuga sadama kaide asetsust (Joonis 4). Muuga sadamas on kokku 29 kaid, nendel kõigil on oma funktsioon. Sadam asub Muuga lahe kaguosas, seega on sadam kaitstud maa poolt puhuvate tuulte ja tormide eest, mis tulevad lõunast. Läänest kaitseb sadamat Viimsi poolsaar ning idast Tahkumäe poolsaar. Sadam asetseb heas asukohas, olles täielikult kaitstud loodusjõudude eest.



Joonis 4. Muuga sadama kaide paigutus

Allikas: (Maa-ameti merekaart, autori koostatud)

Autor tõi välja erinevate kaubagruppide kaid tabelis 2 (Tabel 2). Kõige suurem kaide otstarve on tagatud vedellastikail, kuna nende sügavus kai ääres on kõige suurem. Kuid siiski kasutatakse vedellasti maha- ning pealelaadimisel peamiselt siiski 10a ja 9a kail, kuna nende kaide ääres on kõige sügavam, milleks on 18 meetrit, kuna tankerid on oma mahutavuselt ja suuruselt suured, kasutatakse peamiselt neid kahte kaid.

Tabel 2. Kaide otstarve

Nimetus	Kai nr
Vedellastikai	1a, 10a, 9a, 3a, 3, 2, 1, 2a
Puistelastikai	31, 32
Konteinerkai	17, 16
Sega- ja puistelastikai	33, 12, 11, 8, 6a, 6, 4
Ro-ro- ja konteinerkai	15

Segalasti-, ro-ro- ja konteinerkai	14, 13
Viljakai	10, 9
Sega- ja vedellastikai	7
Sega-, ro-ro- ja puistelastikai	5
Abikai	30, 3w

Allikas: (Sadamaregister 2020)

Autor tõi tabelis 3 välja Muuga sadama üldandmed (Tabel 3). Muuga sadamas saab laadida, lossida ning ladustada nii toornaftat ja naftasaadusi, sega- ja puistlasti ning külmutust nõudvaid kaupu. Samuti teenindada konteiner- ja ro-ro tüüpi laevu. Sadama territoorium võtab enda alla 566,8 hektarit. (Tallinna sadam 2020a)

Tabel 3. Muuga sadama üldandmed

Sadam numbrites	Terminalid & Kaubad	Ladustamisvõimalused
Territoorium 566,8 ha	6 vedellasti terminali	Laopinnad: 230 000 m ²
Akvatoorium 682,0 ha	Segalasti terminalid (sh. külmkompleks)	Laoplatsid: 695 000 m ²
Kaide arv 29	Konteinerterminal	Külmlaad: 13 500 m ²
Kaide kogupikkus 6379 m	Ro-ro terminal	Vedellasti ladustamiseks mahutipark: 1 550 150 m ³
Suurim sügavus kai ääres 18 m	Puistlasti terminalid	Teravilja elevaator: 300 000 t
Suurim laeva pikkus 300 m	Viljaterminal	Väetise terminal 192 000 t
Suurim laeva laius 48 m	Väetise terminal	

Allikas: (Tallinna sadam 2020a)

2.3 Muuga sadama vabatsoon

Muuga sadama vabatsoon tegutseb aastast 1997. (Muuga sadama vabatsoon 2002) Tänu oma soodsale asukohale ning heale raudtee- ja maanteeühendusele sisemaaga etendab ta olulist osa Eesti transiitkaubanduses. Muuga sadama kaubakäive moodustab poole ASi Tallinna Sadam kogukaubakäibest ja umbes 40% kogu Eestit läbivate transiitkaupade mahust. (Tallinna sadam 2020a)

Muuga sadamas tegutseb 18 operaatorit (vt Tabel 4). Peamiselt käideldakse puiste-, sega-,

vedel-, konteiner- ja veeremlasti ning ka teravilja kaupa.

Tabel 4. Muuga sadamas tegutsevad operaatorid

Kaup	Ettevõtte
Puistelast	<ul style="list-style-type: none"> • DBT AS
Segalast	<ul style="list-style-type: none"> • Exmet OÜ • ExpoGroup OÜ • ITT Baltic OÜ • Katoen Natie Eesti AS • Komerk AS • MTT AS • PK Terminal OÜ • Sankotrans AS
Vedellast	<ul style="list-style-type: none"> • Olerex Terminal AS • Nynas AS • Neste Eesti AS • AS Liwathon E.O.S • Vesta Terminal Tallinn OÜ
Teravili	<ul style="list-style-type: none"> • MGT Muuga Grain Terminaal AS
Puiste- ja segalast	<ul style="list-style-type: none"> • Bulk&Tank OÜ • Stivis AS
Konteiner-, veerem-, puiste- ja segalast	<ul style="list-style-type: none"> • HHLA TK Estonia AS

Allikas: (Tallinna sadam 2020b, autori koostatud)

Vabatsooni üle ning ka pääslatele teostab järelevalvet Maksu- ja Tolliamet, samuti kontrollivad nemad, kas tollialaseid õigusakte kasutatakse õigesti. Tollijärelevalvet teostatakse pääslates koostöös Maksu- ja Tolliameti, valdaja, AS Eesti Raudtee ja HHLA TK Estonia AS vahel kokkulepitud tehnilise lahenduse abil.

Muuga vabatsooni territooriumil loetakse kaubaks liiduväline kaup, mis peab läbima tolliformaalsused nii vabatsooni sisenemisel kui väljumisel, kui ka liidu kaup, mis on kaup vabatsooni tähenduses. Vabatsooni töökorraldus laieneb ka seal territooriumil paiknevatele majandustegevuseks (tööstus-, kaubandus- ja teenindustegevus) MTA luba või tegevuse kooskõlastust omavatele ning vabatsooni saabuvatele, seal viibivatele ja vabatsoonist lahkuvatele isikutele ning vabatsooni toimetatavale ja sealt välja toimetatavale kaubale ja transpordivahenditele. Isikute, transpordivahendite ja kauba sisenemine vabatsooni mööda

maismaad mujalt liidu tolliterritooriumilt ning väljumine vabatsoonist mööda maismaad mujale liidu tolliterritooriumile toimub eranditult töökorralduses määratletud vabatsooni sisse- ja väljapääsude kaudu. Pääslad võivad jaguneda kaubapääsleteks ja/või ametipääsleteks. Vabatsooni piirdesse on päästeteenistuste tarbeks paigaldatud väravad, mis on suletud ja tõkestatud ning ei ole kasutatavad pääslatena. (AS Tallinna sadama..., 2018)

2.4 Muuga sadama vabatsooni kaotamise või vähendamise stsenaarium

Euroopa Liiduga liitumise ajal domineerinud ida-läänesuunaline kaubandus Muuga sadamas on asendumas põhja- ja lõunasuunalise kaubandusega ning transiitkaupade asemel liigub läbi sadama üha enam kohaliku turuga seotud kaupsid. See tekitab vajaduse keskenduda rohkem liidusisese tollistaatusega kaupade logistikale. (Pau 2019)

Viimastel aastatel on transiit hääbuma hakanud, seega on mõtlema hakatud vabatsooni vähendamise peale. Ajendiks oli pikaajaline muutus Eesti väliskaubanduses ja põhilistes kaubanduspartnerites. See tekitab vajaduse keskenduda rohkem liidusisese tollistaatusega kaupade logistikale. Liidusisese tollistaatusega kaupade vedu ei pea läbi vabatsooni toimuma. Seetõttu otsivad osapooled jätkusuutlikku ja lihtsamat lahendust vabatsooni režiimist tingitud logistikaprobleemidele. Kui varasemalt on vabatsooni territooriumi vastavalt vajadusele kogu aeg suurendatud, siis muutunud turuolukord võib hoopis tekitada vajaduse vabatsooni tänaste piiride muutmise ja territooriumi vähendamise või ka vabatsooni kaotamise järele. (Maksu- ja Tolliameti pöördumine 2019)

Eelmisel aastal 30. septembril tegi Dimitri Jegorov pöördumise (Lisa 2) vabatsooni operaatoritele, et uurida rohkem vabatsooni vajalikkust. Jegorov tegi küsimustiku (3 küsimust), kus iga vabatsooniga seotud ettevõtte pidi vastama. Sooviti teada saada kaupadest, mis on läbivad vabatsooni ning operaatorite tegevuse kohta.

Jegorov on öelnud, et Liidusisese tollistaatusega kaupade vedu ei pea läbi vabatsooni toimuma, ning tänane vastupidine praktika muudab tarneahela keerulisemaks. Seetõttu otsitakse jätkusuutlikku ja lihtsamat lahendust vabatsooni režiimist tingitud logistikaprobleemidele. (Pau 2019)

Pöördumine ajendas autorit analüüsima kahte stsenaariumi, esiteks Muuga vabatsooni vähendamise stsenaariumi ja teiseks Muuga vabatsooni kaotamise stsenaariumi. Vähendamise stsenaarium on leebem, kuna siis jääb alles vabatsoon aga pole enam samades tingimustes nagu

varem. Kuid kaotamine on seevastu kõige mustem stsenaarium, mille puhul ei saa arutleda eelnevalt olnu üle.

Vähendamise stsenaariumi tuleb vaadata mitmes võtmes. Esiteks vähendatakse Muuga sadamas ettevõtteid - enam ei saaks nii palju ettevõtteid tegutseda seal. Ettevõtete vähendamine toimuks seetõttu, kuna kui vähendatakse vabatsooni territooriumit kaardil, siis ei mahuks ettevõtted sellel territooriumil enam tegutseda. Samuti mõjutaks vähendamine neid ettevõtteid, kes peavad oma tegevuse lõpetama, kuna neil pole võimalust enam seal territooriumil tegutseda. Vähendamise korral saaks sadam oma kulusid vähendada. Ettevõtteid väheneks ning poleks omavahel nii suurt konkurentsi kui vabatsooni alal tegutseb vähem ettevõtteid.

Ettevõtete elu läheb keerulisemaks, eriti neil kes vabatsooni alal tegelevad tootmisega. Näitena saab tuua Baltic Bearing Factory OÜ, kes toodavad vabatsooni territooriumil laagreid. Nende tööprotsess muutuks raskemaks ning arvatavasti peaksid oma tegevuse lõpetama, kuna neil pole võimalik enam vabatsooni alal tegutseda. Samuti nende ettevõtete jaoks, kes kasutasid tollivabatsooni ladustamiseks ning hoiustamiseks. Nemad küll leiavad endale kiirelt alternatiivi näiteks Sillamäe sadama või eratollilaod, kus oma kaupa hoiustada. Suurem kahju jääb tõesti seal tootmisega tegelevatele ettevõtetele. Sellega saab järeldada seda, et vabatsooni olemasolust saab kasu vaid seal territooriumil tootmisega tegelev ettevõtte.

Kaotamise korral mõjutaks tugevalt Muuga sadamat, kuna tõenäoliselt ei käiks enam väga läbi selle kaupa, kuna hakatakse eelistama eratolliladusid, kuna eratollilaod ei erine väga palju avalikest tolliladudest, siis ettevõtja ei kaotaks selle põhjal väga, kuna tema leiab endale järgmise alternatiivi. Kuid kaotamise korral tööprotsess muutuks pikemaks, kuna kui saabub näiteks üks konteiner ja seal on mitu saajat, siis ei laeta konteinerit maha enne, kui on olemas kõikide kaupade dokumendid olemas. See oleks vaevanõudev nii vabatsoonile kui ka ettevõttele, nii ajaliselt kui ka tekitaks omakorda läbi selle lisa tööd. Samuti sõltub transiidideklaratsiooni maksumus kauba nimistust antud transiidil- mida suurem on kauba nimistu seda suuremaks maksumus muutub, seega saab kahju klient kuna ta peab rohkem maksuma.

Kaotamise stsenaarium on kõige mustem stsenaarium, kuna siis poleks Eesti kõige suuremas kaubasadamas vabatsooni, mille kaudu käib enamus Eestit läbiv transiit. Kaotamise puhul kaotaks Muuga sadam konkurentsielise teiste sadamate ees, eesotsas võidaks sellest Sillamäe sadam, kuid kuna Sillamäe sadam ei asu Eesti sõlmpunktis siis ei võida tema Muuga vabatsooni

kaotamisest palju. Kuid mingi osa siiski langeb Sillamäe vabatssoonile, kuna üks konkurent langes eest ära. Muuga vabatsooni kadumisel hakatakse eelistama naaberriikide sadamaid ning läbi selle maanteed mööda vedada kaup soodsamalt Eestisse. Kaotamise puhul ei saaks enam riik kasu, kuna ettevõtteid võib paratamatult vähemaks jääda tänu kaotamisele, seega kaovad nende maksude tasumine riigile ära ning riik ei saa oma eelarvet läbi maksude. Ning riigi konkurentsivõime väheneb.

Kuid vaadates positiivselt on vabatsooni kaotamisel eeliseid. Esiteks vabatsooni piirilt väljumise ja läbiva liikumise keerukaid kontrole pole enam vaja. Samuti muutuksid kauba ladustamise ja töötlemise erimenetlused, kuna pole enam vajalikud. Kuid kaovad ka tolliseadustiku järgi vabatsooni eelised, kui toimub kaotamine, siis enam ei ole võimalik ühenduseväliseid kaupu piiramatult ladustada. Põhimõtteliselt võimalust kaupu töödelda või muuta kaubandus- või tööstustegevuse või teenuste raames ei eksisteeri enam olemas oleval kujul.

Seega edaspidi kui enam vabatsooni pole, siis saabuvatele kaupadele tuleb nüüd põhimõtteliselt kohaldada tollikäitlusviisi, see tähendab, et suunata tolliprotseduurile. Kaupade alaline ladustamine imporditollimakse tasumata on seega võimalik ainult siis, kui neid hoitakse tollilaos. Ning veel ei ole vabasse ringlusse lubatud kaupu töödeldud ja vahetatud ainult spetsiaalsete tolliprotseduuride, näiteks seestöötlemise raames. Kuni tollikäitlusviisi määramiseni on kaubad ajutiselt ladustatud. See võimaldab kaupu säilitada, enne tolliprotseduuridele suunamist.

2.5 Pingutused vabatsooni tegutsemises

Muuga vabatssoon tegutseb juba aastast 1997, kuid 2013 aasta sajandivahetusel laiendas Tallinna sadam Muuga vabatsooni Muuga sadama idaossa, haarates sisse Muuga raudteejaama, Muuga Tööstuspargi alad ja sõeterminali. AS Tallinna Sadamale kuuluvast Muuga sadamast asub nüüdsest vabatssoonis 464 ha, vabatsooni nõuetele vastava piirde kogupikkus on 12,7 km. (Transit 2013)

Vabatsooni laienemine andis eelise neile ettevõtetele, kes olid senini jäänud vabatsooni kasutamise piirist välja. Tänu laienemisele saavad nemadki kasutada vabatsooni võimalust.

Varasemalt kattis Muuga sadama territooriumile kehtestatud vabatsooni ala vaid osaliselt, mis hõlmas peamiselt vana läänepoolset osa sadamaalast. Kuid viimaste aastate jooksul on sadama territooriumi laiendatud. Samuti on välja arendatud sadama idapoolne osa, kus paikneb Muuga söeterminal ja uus konteinerterminal. Nende vahele jääb tagalaala ning ka Muuga tööstuspargi alad. Sinna on rajatud neid ühendav tee ning viadukt.

Vabatsooni laiendamine võttis aega mitu aastat, kuna oli pikk protsess. Peamise aja kulu võttis enda alla just ühtse sadama-ala loomine, milleks oli kahe sadamapoolse ühendamine, ühendusteede loomine kui ka viadukti rajamine ning tööstuspargi ala väljaarendamine. Kiiremini kulges aga piiride kooskõlastamine ning vabatsooni nõuetele vastava piiride ja pääsulate planeerimisega. (Äripäev 2013)

2.6 Mõju vabatsooni hävitamisele

Muuga vabatsoon on tänase päevani töötanud 23 aastat, kuid viimaste aastate jooksul on kärbus transiit pannud ametkonnad mõtlema, kas vabatsoon on vajalik. Varasemalt pigem mõeldi vabatsooni laiendamise peale, siis nüüd on mõeldud selle vähendamise või hoopiski kaotamise peale, kuna idasuunalt on transiit vähenenud. Kuna vabatsoon on eraldatud piiridega, siis on ilmselge, et ettevõtted saaksid oma kaupu seal hoida ning seeläbi võimaldada edasi lükata impordimaksude maksmist.

Maksu- ja Tolliamet ei välista võimalust, et Muuga sadamalt võidakse ära võtta vabatsooni staatus, mis segab ettevõtteid, kes ei tee koostööd kolmandate riikidega.

Vabatsooni kaotamise mõjuga kaasneks peamiselt tegevuskulude suurenemine ja kauba lõpptarbijale kättetoimetamise aja pikenemist. Vabatsooni olemasolu meelitab kliente ja suurendab riigi konkurentsivõimet. Vabatsooni otsene klient hoiab kaupa laos ilma tollivormistuseta ning saab vajadusel sealt tooteid ka lõpptarbijale edasi müüa.

Vabatsooni kaotamisel:

- ei ole võimalik edasi lükata impordimaksude tasumist.
- ei ole võimalik edasi lükata kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist (nt impordilitsentsid) kuni kauba vabasse ringlusse lubamiseni või mõnele muule tolliprotseduurile suunamiseni.

- ei saa ladustada Eestit transiidina läbivaid Euroopa Ühenduse väliseid kaupu (vältides maksude tasumist ning kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist).
- ei saa rakendada eksporditoetuste alla kuuluva Euroopa Ühenduse kauba suhtes selle vabatsooni toimetamisest tulenevalt kauba ekspordi tolliprotseduuriga kaasnevaid meetmeid (nt eksporditoetuste väljamaksmine).

Vabatsooni kaotamisel kaotaks riik, kuna ei saa makse. Kuid samas anti välja Maksu-ja Tolliameti poolt pöördumine, siis see tähendab, et riik oli siiski huvitatud vabatsoonist. Vaadates teisest küljest ehk riik oli huvitatud seetõttu, et vabatsoon ei too piisavalt kasu sisse, ning soovis vähendada vabatsooni ala, ning siis sealsed ettevõtjad vaataksid olukorda kriitilisema pilguga, kuna siis ei saa tegutseda väga palju ettevõtteid. Ning tegutseda saavad pigem need, kes toovad ka rohkem kasu. See on vaid autoripoolne arvamus, kuna on näha, et tuntakse rahalist huvi, siis sellele peaks kaasa aitama ka riik.

3 Metoodiline osa

Käesoleva lõputöö teema on aktuaalne, kuna 2019.aastal tehti Muuga vabatsooni operaatoritele ja seal tegutsevatele ettevõtetele pöördumine (Lisa 2). Kuna transiitkaup on aasta aastalt hääbumas, siis uuriti kas peaks vähendama või hoopis kaotama vabatsooni, kui see pole enam nii jätkusuutlik.

Käesolev peatükk kirjeldab autori poolt kasutatud andemete kogumise viise ja analüüsimeetodeid. Peamiselt kasutati andemete kogumiseks internetis olevaid artikleid nii vabatsooni, transiidi, rahvusvahelise kaubanduse kui ka Muuga sadama kohta. Samuti kasutati andmete kogumiseks erinevaid kodulehekülgi. Autor kogus läbi küsimustiku Muuga vabatsooni kohta rohkem informatsiooni.

Analüüsimeetodiks valis autor kvalitatiivse uurimismeetodi ehk küsimustiku. Varasemalt pole tehtud lõputööd Muuga vabatsooni kohta lähemalt ega uuritud kas see on jätkusuutlik või mitte. Tänapäeval on riiklik huvi olemas vabatsoonil, kuna tehti avalik pöördumine.

3.1 Eesmärk

Antud töö eesmärgiks oli välja uurida ja teada saada, mis olukord oleks, kui Muuga sadamas poleks vabatsooni või seda vähendatakse. Autor uurib, kuidas muutub transiitkauba teenindamine terviklikult ja kuidas mõjutab selle konkurentsivõimelisust. Töö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Uurida vabatsooni olemust
2. Selgitada väljas, millist rolli mängib rahvusvahelise kaubandus tollinduses
3. Analüüsida Muuga sadama vabatsooni otstarbekust ja konkurentsivõimelisust
4. Analüüsida stsenaariumi, mille puhul Muuga vabatsoon kaotatakse või vähendatakse

Eesmärgi lahenduseni jõudmist toetavad algallikatele tuginev teoreetiline osa ja metoodilise osa küsitluste vastuste analüüs.

3.2 Valim

Valimi koostamisel sai määravaks Muuga sadamas tegutsevad ettevõtted ja operaatorid, kes on seotud antud lõputöös käsitleva Muuga vabatsooniga või on seotud mõnel muul viisil, mis võimaldab nende poolt saadud info põhjal adekvaatse ja põhjendatud järeldusele jõudmisel.

Valimi koostamise järgselt sai suureks katsumuseks saada õigete inimestega kontakti, kuna riigis varitseb eriolukord ning iga ettevõtte kodulehel pole kontaktisikut, vaid info kontaktid, ning tihtipeale nendele ei vastata.

Autor valis küsimustiku osalejate valimi selle põhjal, kes tegutsevad Muuga sadama territooriumil. Autor sai info Tallinna sadama kodulehelt, kus olid olemas kõik Muuga sadamas tegutsevad ettevõtted ja operaatorid. Lisaks võttis autor ühendust ka Tallinna sadama ja Maksu- ja Tolliametiga, kuna nad on seotud Muuga sadama vabatsooniga.

Küsitlus saadeti nendele järgmistele ettevõtetele: DBT AS, ExpoGroup OÜ, Katoen Natie Eesti AS, Leolart.com OÜ, HHLA TK Estonia AS, ITT Baltic OÜ, AS Liwathon E.O.S, Vesta Terminal Tallinn OÜ, Stivis AS, Olerex Terminal AS, Sankotrans AS, MTT OÜ, MGT Muuga Grain Terminaal AS, Komerk AS, Baltic Bearing Factory OÜ, Exmet OÜ, AS Tallinna Sadam, Maksu- ja Tolliamet.

3.3 Andmete kogumine

Andmete kogumiseks kasutati internetis olevaid artikleid nii vabatsooni kui transiidi kohta. Samuti kasutati andmete kogumiseks erinevaid kodulehekülgi ja e-raamatuid, et teada saada rohkem vabatsoonist, kaubavahetusest, tollindusest ja Muuga sadamast.

Töö eesmärki saavutamiseks kogus autor läbi küsimustiku, et teada saada rohkem informatsiooni Muuga vabatsooni kohta. Küsitlus saadeti laiali 20.03.2020 ning küsimustiku vastajateks olid Muuga sadama vabatsooniga seonduvad ettevõtted ja operaatorid.

4 Uurimistulemuste analüüs

Käesolevas peatükis annab autor ülevaate Muuga sadama vabatsooni vähendamise või kaotamise stsenaariumi küsitluse (Lisa 1) tulemustest ja vastustest. Samuti analüüsib autor küsimuste vastuseid ning teeb järeldusi ja ettepanekuid tulevikuks.

Uurimismeetodiks valis autor kvalitatiivse meetodi, mis põhineb küsimustiku käigus saadud ettevõtete inimeste arvamusest. Autor ei saanud kõigilt vastuseid, kaasa võis aidata sellele ka Eestis kehtestatud eriolukord, mis tõkestas inimeste elukorraldust.

4.1 Küsitluste analüüs

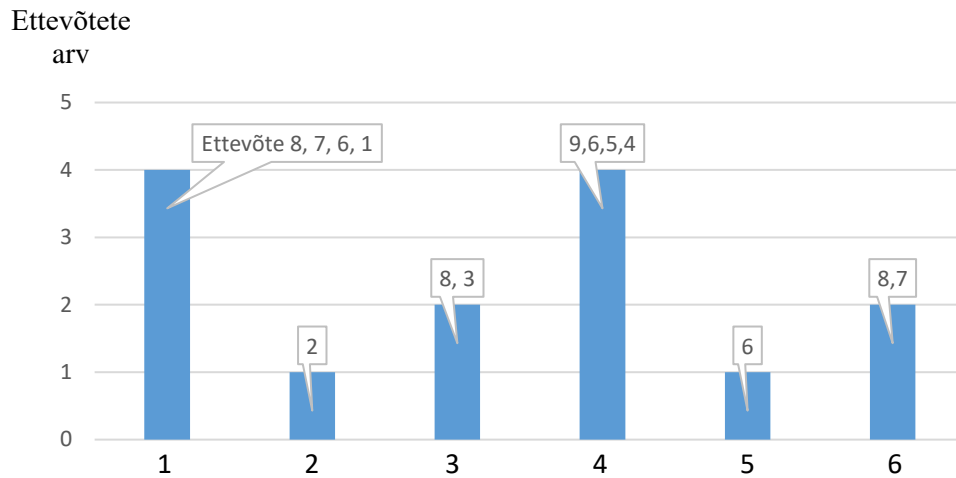
Küsitluse põhiline eesmärk oli teada saada, kas Muuga vabatsooni vähendamise või kaotamise stsenaarium on oluline või mitte. Samuti analüüsida, mis muutuks ning keda muutuv olukord enim mõjutaks.

Küsimustik saadeti 18le ettevõttele. Küsitlusele vastas üheksa ettevõtet. Küsimustikus analüüsitakse igat vastust iseseisvalt ja järjestikuliselt. Kuna vastanutele on garanteeritud konfidentsiaalsus, siis ei saa avaldada ettevõtte nime ega isikuid. Kuna vastanuid oli 9, siis nimetab neid autor edaspidi vastanu 1,2.. jne.

Küsimustiku alguses soovis autor teada saada, mis valdkonnas vastaja töötab. Autor oli sulgudesse toonud ka tegevusvaldkonnad, kus võiksid vastajad töötada. Nendeks olid: sadam, laevaagent, vabatsoonis tegutsev ettevõtte, auto/rongi vedaja, logistika, muu, ei soovi avaldada. Antud küsimust ei saa arvuliselt näidata, mis valdkonnast kui palju vastajaid oli, kuna mitu vastanut valisid mitu erinevat valdkonda ning mõned jätsid antud küsimusele vastamata, sest see küsimus polnud kohustuslik. Seega saan öelda, et ainuke variant, mis jäi valimata vastajate seast oli auto/rongi vedaja. Kõik teise valdkonna esindajad olid esindatud.

Saamaks aimu, miks vabatsoon on vajalik, küsis autor ettevõtetelt, milliseid eeliseid annab nende töös vabatsoon. Järgneval joonisel on see näha täpsemalt (Joonis 5), mida ettevõtte tõi vabatsoonis tegutsemise eelisena välja. Joonisel on all välja toodud, mida teatud number tähendab. Autor kirjutas lühidalt, et kategoriseerida vastuseid. Vasakul olevad numbrid näitavad, mitu ettevõtet vastas ning alumised numbrid tähistavad seda, mida täpsemalt mingi

number tähendab. Mõned ettevõtted tõid välja mitu eelist, seetõttu ei ole iga variandi juures ainult üks ettevõtte, vaid mitu.



1. Maksuvabastus vabatsoonis
2. Töö ei ole vabatsooniga otseselt seotud
3. Lihtsam/odavam kaupade töötlemine
4. Tegutsemine/paiknemine vabatsoonis
5. Lisaväärtuse loomine osutatavatele teenustele ja kaupadele
6. Kaupade ladustamise aeg on piiramata

Joonis 5. Vabatsooni eelis ettevõtete töös

Allikas: (Autori poolt koostatud)

Peamiselt vastati antud küsimuse juures, et vabatsooni eelisteks on maksuvabastus ning tegutsemine ja paiknemine vabatsoonis. Vabatsoon annab võimaluse kaupade müüki ilma KM-ta ning tollikontrolli all olevate kaupade töötlemine on lihtsam ja odavam tänu impordimaksude edasilükkumisele ja maksuvabastusele tolli vabatsoonis. Muuga vabatsoonis paiknemine/töötamine annab eelise tänu geograafilisele asukohale. Vabatsoon lihtsustab läbi Eesti veetavate kaupade tolliprotseduure. Seega saab järeldada, et tööprotsess on kiirem tänu vabatsoonile. Vabatsoonis saab impordimakse edasi lükata ning kaupu vabalt ladustada ilma ajalise piiranguta. Selleks ei ole vaja näiteks tollitagatise. Suur osa transiidist tuleb kolmandatest riikidest, mille sihtkohaks on Venemaa, seega annab vabatsoon meie inimestele tööd, kuna ilma vabatsoonita ei kasutataks Eestit läbiva transiidikoridorina. Vabatsoonist ei saa sadam otseselt kasu, pigem saab kasu läbi kaubamahtude, mida vabatsoonist tulenevalt läbi Muuga sadama veetakse.

Saamaks teada, kas Maksu-ja Tolliameti pöördumine on asjakohane, soovis autor teada saada ettevõtelt, kuidas muutuks tööprotsess Muuga vabatsooni vähendamise/kaotamise korral. Vabatsooni kaotamise korral tõstetaks tõenäoliselt tasumäära, sest muutub dokumendiringlus ja tekib vajadus täiendavate töötajate järele. Tänu sellele hakkavad kliendid otsima soodsamaid tasumäärasid ja seda tõenäoliselt enam mitte Eestist. Vabatsooni kaotamisel töö kaubaautode, raudteevagunite ja konteinerite ümbervormistamisega poleks enam võimalik, kuna müüa Eesti kaupa Muuga vabatsoonis 0%-se käibemaksuga ei ole võimalik. Tuleb lõpetada töö eksportkaupadega. Kaupade lossimisel/laadimisel laevale muutub kohustuslikuks kauba import ning muud formaalsused. Seega muutub olukord keerulisemaks.

Vabatsoon kaotaks eelise võrreldes teiste väljaspool Muuga sadamat asuvate ladude ees, sest väljaspool Muuga sadamat oleks kaupade deklareerimine odavam. Tuleb arvestada sellega, et kauba saatmine kolmandatesse riikidesse vabatsooni kaotamise korral tuleb puutuda kokku täiendava deklareerimisega, mis toob kaasa ebamugavusi ja täiendavaid kulusid. Kõik see tekitab klientide seas rahulolematust, täiendavaid kulusid ning vähendab kaupade käitlemise kiirust. Töötamine teatud liiki kaupadega, kus klient või ettevõtte ei resideeru Euroopa Liidus, hakkab olema raskendatud või võimatu. Kauba saabumisel lattu pole võimalik kaupa kohe deklareerida, kuna klient ei ole seda veel kellelegi müünud. Alles siis kui klient on kauba laos oleku ajal ära müünud, saab kaup deklareeritud ja ümberlaetud. Sageli kipub see ajavahemik, mil kaup on laos venima pikaks, et võimaldada finantstehinguid tollis. Seega saab öelda, et lao jaoks on kauba hoidmine laos tulutoov. Kaupade müügi puhul jääb ära võimalus intra EU müügiks ning kaupade seestöötlemisel peab seega taotlema eraldi seestöötlemisluba.

Sadamas hoonestusõiguse seadmisel ja lepingu sõlmimisel on lepingu tingimustes juba algselt eeldatud suurte tulude saamist vabatsoonis töötades ja lepingu tingimused olid lepingu sõlmimisel märkimisväärselt jäigemad võrreldes kinnistutega väljaspool sadamaala. Seega oli ettevõtetele lubatud vabatsoonis tegutsemisel ja eksisteerimisel, et nad saavad teenida suuri tulusid ning kui nüüd vabatsoon ära võtta siis poleks see enam võimalik.

Tööprotsess muutuks lihtsamaks, kaoks aruandlus tollile, mis on nii aja kui ka töömahukas tootmisettevõtte spetsiifikast lähtudes. Kaoks maksueelis kvoteeritud kauba käsitlejana- ja selle tagajärjel tõuseks toorainehind kõigile ning lõpptarbija jaoks toode kallineb. Kohaliku eksport/import kauba käitlemine läheks lihtsamaks ja odavamaks, kuid transiitkauba käitlemine läheks keerulisemaks ja kallimaks. Laeva agenteerimisel lihtsustab sadama alasse sisenemine/väljumine. Sellest saab järeldada, et kaotamisel saaks kasu vaid kohaliku kauba

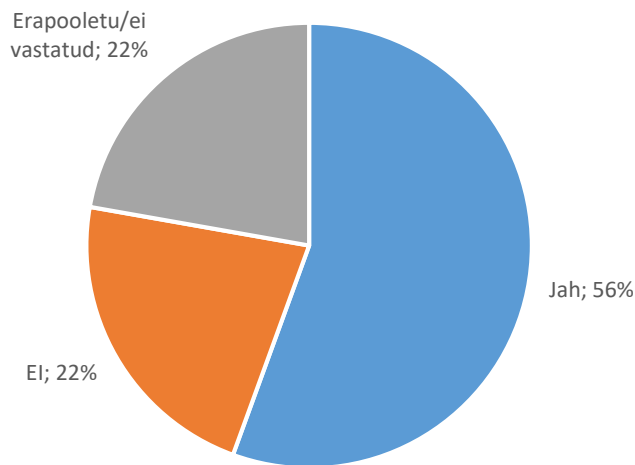
käsitlemine aga siiski toob sadamale tulu kõige rohkem transiitkaup. Sellisel juhul tuleks lähtuda transiitkauba seisukohast ja panustada vabatsooni ja selle jätkumisse.

Täiendava info saamiseks soovis autor teada ettevõtete käest, miks viimastel aastakümnetel on Eesti transiidikaubavood vähenenud ning millest on see tingitud. Peamiselt on mõjutanud seda poliitiline ning tihe konkurents naftatransiidi turul. Venemaa poliitilised otsused tekitasid vajaduse suunata kaubad oma sadamatesse Venemaa on arendanud oma transporti ja rajanud uusi sadamaid. Samuti on seda mõjutanud poliitilised suhted riikide vahel (sanktsioonid) idasuunalise transiidi vähenemise tõttu. Suur transiidilanguse kukkumine toimus 2007 aastal, siis kaotati Vene eksport transiidil. Edaspidi keskenduti rohkem impordile, mis tõi taas tõusu trend, kui 2014. aastal tuli Krimmi kriis ja kaubaveo mahud kukkusid. Infrastruktuur on ettevõtete jaoks (raudtee) on kehtestanud riigis kõrgemad tariifid ning mille tõttu ettevõtted valivad maanteetranspordi. Raudtee seevastu kaotab oma otstarbe ning mille tõttu ei tule enam idapoolt kaupa, kuna valitakse alternatiivsed võimalusi. Näiteks viia kaup otse Venemaa sadamasse.

Analüüsima Muuga vabatsooni vähendamise/kaotamise stsenaariumi soovis autor teada saada, kuidas mõjutab see kaubasaajat. Peamiselt mõjutab see hinda, tõstetakse tasumäära, mille tõttu hakkaksid kliendid otsima soodsamaid võimalusi mujalt, mitte enam Eestist. Kaoks ära Eesti eelis (dokumentide vormistamise lihtsus) teiste transiidimaade ees. Eesti kaubasaajate/saatjate jaoks, kelle kaup liigub Euroopa Liidu tsoonis, teeks see olukorra lihtsamaks. Vabatsooni kaotamise tagajärjel ettevõtte klientide samaväärset teenindamist ei toimu ning tollirežiimi muutus toob kaasa lisatingimusi, nõudeid, millega kliendid ei pruugi nõustuda/kohaneda. Antud stsenaarium mõjutaks väga kaubasaajat ning samuti Muuga sadamat, kuna klient otsib soodsamat võimalust ja ta ei eelistaks enam seetõttu Eestit.

Järgmisena soovis autor teada seda, kuidas mõjutaks Paldiski Põhjasadamat ja Sillamäe sadamat Muuga vabatsooni vähendamine või kaotamine. Pigem läheb kaup koheselt Venemaa sadamasse, kuna Paldiskisse või Sillamäele viimine poleks enam mõistlik, asi muutuks kalliks ja keeruliseks. Kuna Paldiski vabatsoon tegutseb ainult ühe ettevõtte huvides ühte liiki kaupadega ja teised vabatsoonid teda ei mõjuta, siis tekkiv konkurentsieelis jääb Sillamäe sadamale. Vabatsooni ala on piiratud ja piiratud ressursi kasutamisel nõudluse kasvades hinnad tõusevad. Ettevõtted, kes tegutsevad Muuga sadama vabatsooni alal ei näeks võimalust kasutamaks Paldiskit või Sillamäed.

Lõpetuseks soovis autor teada (vt Joonis 6), kas pooldatakse Muuga vabatsooni kaotamist või vähendamist.



Joonis 6. Vabatsooni kaotamise/vähendamise analüüs

Allikas: Autori poolt koostatud

Vastanu 1 ei poolda vabatsooni kaotamist, vaid soovib lihtsamaid elektroonilisi süsteeme. Pooldab seda, et riik saaks tollinõudeid lihtsustada. Vastanu 2 ei poolda vabatsooni kaotamist, kuna neil on ootus ja huvi vabatsoonis olemise ees. Kuid nad pooldavad, et tolliprotseduure viiakse läbi optimaalselt, ilma liigse ressursikuluta. Vastanud 3 on erapooletu, kuna nemad saavad igal juhul hakkama, kas on vabatsoon või mitte. Vastanu 4 pooldab vabatsooni kaotamist, kuna nende töö oleks ilma vabatsoonita lihtsam. Vähem kohustusi tolli ees ning vähem dokumente. Vastanu 5 ei poolda, kuna nende ettevõtte jaoks tähendaks staatuse ärajäämine vabatsoonis äritegevuse lõppu ning ettevõtte peab likvideerima. Vastanud 6 ei poolda, sest aastaid toimunud tollivaldkonna arendustööd on viinud ettevõtte kõrgele tasemele. Vastanu 7 ei poolda, kuna olemasolu on vajalik Muuga sadama klientidele. Pigem tuleks otsida paremaid lahendusi, et oleks tagatud kõigi kaupade liikumine. Vastanud 8 pooldab vabatsooni kaotamist, kuna see lihtsustab sadama alasse sisenemise/väljumise. Eraldab need kaubad, mis on EL sisesed ja välised. Vastanu 9 ei vastanud antud küsimusele, kuna nendele tuli vabatsooni pöördumine uudisena. Nad on alati rõhutanud kui palju soodustusi ja võimalusi annab vabatsoon. Samuti on nad palju panustanud rahaliselt oma ettevõtte tegevusse vabatsooni alal.

Antud graafik annab ülevaate tulemustest, kas pooldatakse vabatsooni kaotamist või mitte. 56% vastanutest ei poolda vabatsooni kaotamist. Peamiselt seetõttu, et nende äritegevus lõppeks ja ettevõtte peaks lõplikult likvideerima. Pooldatakse argumenti, et vabatsoon jääb, kuid tuleks

otsida töökorralduslikke, liikluskorralduslikke ja digitaalseid lahendusi, et oleks tagatud kõigi kaupade liikumine. Samuti ei pooldata, kuna aastaid toiminud tollivaldkonna arendustööd on viinud ettevõtte tollivormistuse kõrgele tasemele, mille omaduseks on kliendisõbralikkus, kindel ja selge tollivormistus, viivituseeta ja ajaliselt täpne tollikontroll, ajakohane tolliarvestus ja kindel ning mugav andmevahetus tolliga. Pooldatakse seda, et riik saaks tollinõudeid lihtsustada.

Graafikul on näha, et 22% vastanutest pooldab vabatsooni kaotamist ning 22% on erapooletud. Pooldatakse kaotamist seetõttu, et tekiks vähem kohustusi tolli ees ning vähem dokumente oleks, kuid samas nende mahud sõltuvad vabatsoonist. Tegeletakse virtuaalse vabatsooni arendamisega, mis toob kaasa kõigile osapooltele. Samuti pooldatakse kaotamist seetõttu, et vabatsoonita on lihtsam sadamaalasse sisenemine/väljumine. Eraldab need kaubad, mis olid EL sisesed ja välised ning ei vaja tollivormistust.

4.2 Uurimistulemuste järeldused

Küsitluse järeldusena saab autor öelda et, Muuga vabatsooni vähendamine/kaotamine tooks suured muutused tööprotsessis ning mõjutaks nii kaubasaajat ehk klienti kui ka ettevõtet. Eelkõige toob autor välja tööprotsessi, mida saab jagada kaheks: nimelt täiendav koormus kliendile ja täiendav koormus ettevõttele. Koormus tooks muudatusi antud stsenaariumi puhul.

Täiendav koormus klientidele:

- Aastatega väljatöötatud tööskeemide ja töötingimuste muutumine.
- Ajalised piirangud ning piiraja jälgimine kaupade ladustamisel.
- Tolliprotseduuri rakendamiseks vajalike andmete ja finantsdokumentide esitamise nõue. Suurem osa nendest dokumentidest kuulub kliendi ärisaladuste hulka.
- Täiendav tollikontroll ja sellega kaasnevad ajalised kulud kaubaveo korraldamisel.

Täiendav koormus ettevõttele:

- Töökorralduse muutmine ning ettevõtte tegevuse vastavusse viimine uutele tollinõuetele.
- Laoarvestuse täiendamine ning andmekoosseisu suurendamine.
- IT arendustööde lisakoormus. Ettevõtte infosüsteemide plaanivälised ja lisanduvad arendustööd.

- Finantskoormuse suurenemine. Tagatise esitamise nõue.
- Töökoormuse suurenemine. Hüppeline töökoormuse kasv kaubarvestuse-, tollivormistuse-, it-arenduse- ja kommertsosakonnale.

Teiseks suureks muutuseks toob autor esile selle, kuidas mõjutaks vabatsooni stsenaarium klienti ehk kaubasaajat. Eesti kaotaks eelise teiste transiidimaade ees, kliendid hakkaksid neid eelistama, kuna Eestis muutuks tasumäär, mille tõttu hakkavad kliendid eelistama teisi riike. Samuti vabatsooni kaotamise tagajärjel ei toimuks enam ettevõtte klientide samaväärset teenindamist ning tollirežiimi muutus toob kaasa lisatingimusi, nõudeid, millega kliendid ei pruugi nõustuda/kohaneda.

Antud lõputöö järelduseks saab tuua, et vajalik ei ole mitte vabatsooni vähendamine ega kaotamine. Vaid vajalik on töökorralduslikke, liikluskorralduslikke ja digitaalseid lahendusi, et oleks tagatud kõigi kaupade liikumine. See aga nõuab omakorda investeringuid, kuid mis võivad omakorda kasu tuua nii ettevõttele kui kliendile. Tehes tolliprotseduurid lihtsamaks ja kiiremaks. Selleks, et see saaks toimuda, on vaja riigil ressursse, kuna hetkel on IT kulud ettevõtja kanda, mis pole puhtalt eetiline. Nõuda ettevõtjalt kasutama süsteemi, mida pole edasi arendatud. Ettevõtted sooviksid vaid lihtsamaid elektroonilisi süsteeme.

Lõputöö tegemise käigus tehti taaskord Maksu- ja Tolliameti poolt pöördumine (Lisa 3), kus anti Muuga vabatsooni operaatoritele teada, et ühegi õigusakti muutmise vajadust ei tuvastatud ning vabatsoon jääb alles. See pöördumine annab lõputööle punkti ning tõestab autori tehtud järeldusi antud küsimustiku kohta. Pöördumises märgiti, et kuna Muuga sadamat läbivad kaubamahud, nende liikumise suund ning päritolu on muutumises, siis jätkavad osapooled (Maksu- ja Tolliamet ning AS Tallinna Sadam koostöös operaatoritega) vabatsooniga seotud tegevuste läbiviimiseks optimaalseima lahenduse otsimist. See hõlmab tolliformaalsuste jätkuvat lihtsustamist ja Muuga sadama logistika tõhusamat korraldust.

Kokkuvõte

Vabatsoonil on suur roll nii merenduses kui ka rahvusvahelises kaubanduses. Vabatsoon luuakse selleks, et vabastada ettevõtteid valitsuse piirangutest ja võimaldada kaupade vaba liikumist. Eesti üks rahvusliku rikkuse allikaid on transiit, mis võimaldab suurendada teenuse eksporti, parandada väliskaubandusbilanssi, tõsta tööhõivet ning maksutulu.

Töö eesmärgiks oli välja uurida ja teada saada, mis olukord oleks siis, kui Muuga sadamas poleks vabatsooni või seda vähendatakse. Töö eesmärgi saavutamiseks uuris autor kahte stsenaariumi: esiteks kui Muuga sadamas vähendatakse vabatsooni ja teiseks kui Muuga sadamas kaotatakse vabatsoon. Töö eesmärgi saavutamiseks tegi autor küsitluse Muuga sadama operaatoritele, et teada saada rohkem Muuga sadama vabatsooni vähendamise/kaotamise kohta, samuti selle kohta, mis muutused see endaga kaasa tooks. Küsimustik saadeti e-kirja vahendusel 19-le operaatorile ja ettevõttele ning vastuseid laekus 9.

Uurimistulemuste analüüsina leidis autor vastused püstitatud uurimisülesannetele:

1. **Uurida vabatsooni olemust.** - Vabatsoon on oma olemuselt kui tollivaba tsoon, kus kehtivad mitmed soodustused, mis annab vabastuse nii tollimaksudest kui ka muudest impordivabadest meetmetest. Vabatsoonid võimaldavad kaupade maksuvaba importi ja eksporti ning tagavad maksuvabastuse. Vabatsoon on territoorium, kus imporditud ja hiljem eksporditud kaupadelt ei pea maksma käibemaksu ja aktsiise (ka tolliteenuste võimalikke tasusid). Need tohutud eelised stimuleerivad ettevõtteid kasutama sadamatsoone nii rahalisest, maksu-, investeerimis- kui ka regulatiivsest seisukohast.
2. **Selgitada väljas, millist rolli mängib toll rahvusvahelise kaubandus.** - Tänapäeval on tolli roll rahvusvahelises kaubanduses väga oluline. Euroopa Liidu riikide vahel toimib vabakaubandus. Tollipiiri, tollimakse ja muid kaubandust piiravaid meetmeid pole. Tolli poolt on kindlaks määratud kuhu ning milliseid veoseid on võimalik laadida või lossida. Rahvusvahelise kaubanduse ja transpordiga tegelevate ettevõtjate jaoks tähendab Euroopa Liidu tolliliit ühesugust ning sujuvat asjaajamist kogu liidus. Euroopa Liidu tolliliit on rahvusvahelises kaubanduses suurimaid.
3. **Analüüsida Muuga sadama vabatsooni otstarbekust ja konkurentsivõimelisust.** – Muuga sadama vabatsoon on otstarbekas, andes tööd paljudele inimestele ning võimaldades kaupade maksuvaba importi ja eksporti, tagades maksuvabastuse. Muuga sadam on üks Euroopa sadamaid, oma uudsuse, sügavuse ja tehnoloogia poolest. Muuga

sadama vabatsooni kaotades kaotaks sadam oma konkurentsivõimelisuse teiste sadamate ees, näiteks Sillamäe sadam saaks selle puhul konkurentsieelise. Sellisel juhul hakkaksid kliendid neid kasutama kaubakoridorina.

- 4. Analüüsida stsenaariumi, mille puhul Muuga vabatsoon kaotatakse või vähendatakse.** - Vähendamise stsenaarium on leebem, kuna siis jääb alles vabatsoon aga pole enam samades tingimustes nagu varem. Kuid kaotamine on seevastu kõige mustem stsenaarium, mille puhul ei saa arutleda senise vabatsooni üle. Vähendamise stsenaariumi puhul toimuks kas ettevõtete vähendamine või vabatsooni piiri vähendamine. Muutused toimuks antud stsenaariumi puhul nii ettevõtetele kui klientidele. Tööprotsess muutuks keerulisemaks ja aega nõudvamaks. Samuti suur murekoht on raha, kuna samades tingimustes ei saa jätkata siis arvatavasti tõuseks tasumäär, mille tagajärjel hakkaksid kliendid otsima soodsamaid võimalusi. Samuti vabatsooni kaotamise tagajärjel ei toimuks enam ettevõtte klientide samaväärset teenindamist ning tollirežiimi muutus toob kaasa lisatingimusi, nõudeid, millega kliendid ei pruugi nõustuda/kohaneda.

Uuringu tulemusel selgus ettevõtjate seas, et vabatsooni kaotamist ei pooldata. Aastaid on püütud teha vabatsooni efektiivsemaks ja lihtsamaks. Tollivaldkonna arendustööd on viinud ettevõtte tollivormistuse kõrgele tasemele. Seda iseloomustab kliendisõbralikkus, kindel ja viivituseeta ja ajaliselt täpne tollikontroll, kaasaegne tolliarvestus ja kindel ning mugav andmevahetus tolliga.

Autori hinnangul peaks Muuga vabatsoon jääma ning jätkama oma tööd. Kuid tuleks üle vaadata kõik töökorralduslikud, liikluskorralduslikud ja digitaalsed lahendused. Autor jääb oma seisukohale, et tema ei poolda vabatsooni kaotamist. See tooks kaasa suured negatiivsed mõjud nii ettevõtetele kui ka klientidele, mõlemale osapoolle lisanduksid täiendavad kohustused.

Võõrkeelne lühikokkuvõte

An impact on Port of Muuga in free customs zone withdrawal scenario

Heidi Veinberg

Keywords: Muuga port, Tax and customs board, free zone, customs, transit, international trade, import, export, competitiveness, transit goods

This thesis is written in Estonian, on 55 pages. It includes 4 chapters, 6 plots, 4 tables, 3 annexes and 42 different sources.

The topic of my dissertation is very actual today as Tax and Customs Board has turned with the questions to the operators and enterprisers of Muuga Port.

The aim was to find out whether this free zone is relevant or not. To gain the aims the author examined and explored two scenarios- the situation of the business in case there was not this zone or it was reduced. To achieve the aim the author prepared and interviewed many operators of Muuga Port. When analysing their answers the author got the answers to the questions.

1. **What is the substance of the free zone?** It is the customs free zone where several advantages for the business exist. It gives the possibility to release the companies of customs taxes and it has several other positive effects. Free zones allow import and export of wares without customs taxes and give exemption. The free zone is a territory where the companies do not have obligation to pay different taxes- turnover tax and excise duty. Those huge advantages stimulate the companies to use ports as it is useful in several ways. This is positive as it gives the companies possibility to save money, to invest more and regulating the business becomes more effective.
2. **Finding out what kind of role the customs has in international trade.** Nowadays the position of customs has an important place in trading. Trade between the countries in European Union is effective due to the free and open market. The customs regulations have determined when, where and how the goods must be handled. To the companies, who deal with the international freight transports, the regulations of European Union mean the smooth business administration in the whole Europe. European Union is one of the biggest customs unions in the world.

3. **Analysing the expediency and capability of Muuga Port.** The free zone is practical in many different ways. It gives occupation to many employees. It allows untaxed import and export. Muuga Port is known as the newest and deepest port. It uses well developed technology. In case the port loses the free zone advantages, it has a large-scaled negative effect. It would give the other ports a huge advantages.
4. **Analysing the scenario when Muuga free zone would be reduced or liquidated.**The cut down seems quite damaging. Still, even then there would remain some positive sides. Abolition would be the worst way over all. Noone would benefit. Working process would be a lot more complicated. The whole working process would require more time and would become more time consuming. The main problem would be financial.The customers would start search more favorable ways to operate. When losing the free zone business would not get the service they were used to. Every change in customs treatment creates additional problems to the customers.

Outcomes of the current dissertation are very clear. It is not reasonable to reduce or cut down the free zone of Muuga Port. Effect to the whole business would be destructive to both- to the port and to Estonia as a country. The free zone has developed during the years. Great improvements are taking place every now and then.Technical development has lead the customs clearance to the higher level. The customs control is client friendly, without delay and very precise.The free zone of Muuga Port should remain and try to improve even more. There is a need of continuous digital development, making improvements in work organization and traffic management.

The author has a vision that free zone trade should stay. Abolition would bring negative effect to business and customers because of the accruing obligations.

Viidatud allikad

Alderton, P. (2008) Port management and operations London: British Library Cataloguing in Publication Data (12.05.2020)

Alpha Internationaltrade. Customs procedures.
<https://www.alphainternationaltrade.gr/en/methods/customs-procedures> (27.02.2020)

AS Tallink. (2020). Muuga sadam.
<https://www.tallink.ee/tallinn-muuga> (15.05.2020)

AS Tallinna Sadam. (2013). AS Tallinna Sadam laiendas Muuga sadama vabatsooni.
<https://www.ts.ee/as-tallinna-sadam-laiendas-muuga-sadama-vabatsooni/> (29.01.2020)

AS Tallinna Sadam. (2018). AS Tallinna Sadam Muuga vabatsooni töökorraldus.
<https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2019/12/Muuga-vabatsooni-tookorraldus-09.10.2018-1.pdf> (26.02.2020)

AS Tallinna Sadam. (2020a). Muuga sadam.
<https://www.ts.ee/muuga-sadam/> (25.02.2020)

AS Tallinna Sadam. (2020b). Terminalide operaatorid.
<https://www.ts.ee/terminalide-operaatorid/> (16.02.2020)

Eesti transiit ja logistika: tänapäev ja tulevik. (2008). - *Riigikogu*.
https://www.riigikogu.ee/wpcms/wp-content/uploads/2014/11/Eesti_transiit_ja_logistika_II_osa.pdf (06.05.2020)

Eidast, A. (2007) Meretranspordi kommertsekspluatatsioon Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda. (08.02.2020)

Euroopa komisjoni maksunduse ja tolliliidu peadirektoraat. (2016). Transiidi käsiraamat. – *Maksu- ja Tolliamet*.
https://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/tir/transit_manual_et.pdf (21.04.2020)

Euroopa Liit (2014). Euroopa Liidu poliitika lahtiseletatuna. (25.04.2020)

Lee, C. (2005). Development of Free Economic Zones and Labor Standards: A Case Study of Free Economic Zones in Korea. New York: Cornell University. (02.02.2020)

Liiva, S (2017). Transiidikeskuse kaubakäive liigub kiirel kasvuteel. – *Majandus postimees*.
<https://majandus24.postimees.ee/4312193/transiidikeskuse-kaubakaive-liigub-kiirel-kasvuteel>
(26.04.2020)

Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon. (2013). Tallinna Sadam laiendas vabatsooni.
https://www.transit.ee/mod_news_8efb100a295c0c690931222ff4467bb8_Tallinna-Sadam-laiendas-vabatsooni_est (16.02.2020)

Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon. (2016). 30 aastat Muuga sadamat.
<http://www.transit.ee/30-aastat-muuga-sadamat> (25.02.2020)

Logistikauudised. (2016). Mis tooks rohkem kaupa Eesti sadamatesse?
<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2016/11/01/mis-tooks-rohkem-kaupa-eesti-sadamatesse> (20.04.2020)

Maa-amet. (2020). Muuga sadama merekaart.
<https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/merekaart> (14.05.2020)

Majandus ja kommunikatsiooniministeerium.(2009) 2008. aasta majandusülevaade.
https://www.mkm.ee/sites/default/files/majandusylevaade_2008.pdf (23.04.2020)

Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. (2019). Logistika ja transiit.
<https://www.mkm.ee/et/tegevused-eesmargid/transport/merendus> (19.04.2020)

Maksu- ja Tolliamet. (2019a) Ajutine ladustamine.
<https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/ajutine-ladustamine> (05.05.2020)

Maksu- ja Tolliamet. (2016). Ajutine ladustamine kliendile.
https://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/ajutine-ladustamine/ajutine_ladustamine_kliendile.pdf (15.04.2020)

Maksu- ja Tolliamet. (2019b). Vabatsooni tegutsemise põhimõtted ja suunised.
https://www.emta.ee/sites/default/files/ariklient/toll-kaubavahetus/vabatsoon/vabatsooni_juhend_kliendile_06.11.19.pdf (18.03.2020)

- Maksu- ja Tolliamet. (2020). Tolliprotseduuridele suunamine.
<https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tolliprotseduurile-suunamine> (02.03.2020)
- Maksu- ja Tolliamet. (2019c). Vabatsoon.
<https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/vabatsoon> (14.01.2020)
- Meng, S-D. (2017) A Study on the Role of Customs in International Trade Security and Facilitation based on the AEO System - *International Conference on Advances in Management Engineering and Information Technology* (15.05.2020)
- Muuga sadama vabatsoon. (Vastu võetud 29.08.2002, muudetud, täiendatud, viimati jõustunud 30.09.2004). Elektrooniline Riigi Teataja.
<https://www.riigiteataja.ee/akt/195992> (27.01.2020)
- NTN Eesti AS. (2019). Muuga sadam.
<https://www.n-t-n.ee/et/kontakt/sadamad-ja-terminalid/> (25.04.2020)
- Pau, A. (2019). Kärbus transiit toob muutusi Muuga sadamas. – *Tehnika Postimees*.
<https://tehnika.postimees.ee/6790808/karbu-transiit-toob-muutusi-muuga-sadamas>
(17.01.2020)
- Privacy Management Group. (2020). What is a Free Zone?
<https://uae-company-service.com/what-is-a-free-zone/> (16.05.2020)
- Pukk, P. (2010). Statistikaamet: Transiidikaupade veost möödunud dekaadil 2000-2010
(25.04.2020)
- Rahandusministeerium. (2017). Tolliseaduse eelnõu seletuskiri.
https://www.koda.ee/sites/default/files/content-type/content/2017-03/TS_seletuskiri_1_kooskolastusringile.pdf (26.04.2020)
- Review of Maritime Transport (2019). – *United Nations Conference on Trade and Development*.
https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf?fbclid=IwAR3IegSLkot88Gr9r_hcNXPz9cfv45gjxVDBfmS3yZEWZsNNjKLGgJTpIzI (14.05.2020)
- Sadamaregister. (2020). Muuga sadam.
<https://www.sadamaregister.ee/sadam/210> (10.05.2020)

Shenzhen government online. Overview of Shenzhen.

<http://english.sz.gov.cn/gi/> (16.02.2020)

Statistikaamet. (2018). EV100: sadamate ja raudteede kaubamaht mullu ning sajand tagasi.

<https://blog.stat.ee/tag/transiit/> (26.02.2020)

Statistikaamet. (2020). Kaubavahetus jäi 2019. aastal eelneva aasta tasemele.

<https://www.stat.ee/pressiteade-2020-017> (27.04.2020)

Statistikaamet. (2005). Väliskaubandusstatistika Euroopa Liidu tingimustes.

https://www.stat.ee/public/partnerilehed/andmeesitaja_on_votmeisik.pdf (03.03.2020)

Tallinna Tehnikakõrgkooli Arenduskeskus. (2011). Valga vabatsooni esimese kontrolltüübi vabatsooniks ümberkujundamise analüüs.

<https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/19539052/Valga+vabatsooni+anal%c3%bc%c3%bcs.pdf/a5159723-4bcd-45d5-85e8-8e5fcc085c0d> (03.02.2020)

Tolliseadus. (Vastu võetud 31.05.2017, muudetud, täiendatud, viimati jõustunud 01.07.2017).

Elektroniline Riigi Teataja.

<https://www.riigiteataja.ee/akt/116062017001?leiaKehtiv> (27.04.2020)

Tomson, E. (2002). Tollipoliitika Eesti Vabariigis.

http://www.mattimar.ee/publikatsioonid/majanduspoliitika/2002/2002/1_Makromaj_sotspol/2_2_Tomson.pdf (04.03.2020)

Vedler, S. (2013) Eesti naftatransiidi lugu Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda.

Vighi, F., Feldner, H. (2006). United States of Europe or Free Trade Zone? No Thanks! Slavoj Žižek on the Future of Europe.

<https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1368431006065716> (16.02.2020)

Lisa 1 Küsitlus

Tere

Minu nimi on Heidi Veinberg. Olen TalTech Eesti Mereakadeemia 4. kursuse tudeng, kes kirjutab lõputööd Muuga sadama vabatsooni võimaliku vähendamise/kaotamise teemal.

Kuna teema on üsna spetsiifiline, pole avalikest allikatest võimalik piisavalt asjakohast infot leida. Sellest hoolimata arvan, et teema on atraktiivne ja oluline.

Eelnevast tulenevalt soovin saada täiendavat infot oma lõputöö jaoks. Selleks olen koostanud alloleva küsimustiku.

Antud küsimustikule vastamisel on anonüümsus tagatud, ühtegi nime ma ei avalda!

Ma austan täielikult Teie väärtuslikku aega ja mõistan, et ka sellistele küsimustikele vastamine võib olla igav töö. Kuid palun siiralt, et võtaksite mõned minutid oma ajast ja vastaksite minu küsimustele. Ei ole kohustuslik vastata kõikidele küsimustele.

Küsimustik:

1. Millises valdkonnas Te töötate?*(sadam, laevaaegnt, tollindus, vabatsooni tegutsev ettevõtte, auto/rongi vedaja, logistika, muu, ei soovi avaldada)*
2. Milliseid eeliseid annab Teie töös vabatsoon?*(kui teie töö on vabatsooniga vahetult seotud)*
3. Kuidas muutuks tööprotsess Muuga vabatsooni vähendamise/kaotamise korral?
4. Viimastel aastakümnetel on Eesti transiitkaubavood vähenenud, millest see on Teie arvates tingitud?
5. Kuidas mõjutaks kaubasaajat Muuga vabatsooni vähendamise/kaotamise stsenaarium?
6. Vabatsoon on olemas Paldiski Põhjasadamas ja ka Sillamäe sadamas. Kui peaks juhtuma, et Muuga vabatsooni vähendatakse/kaotatakse, siis kuidas see muudaks nende konkurentsivõimekust?
7. Kas Teie isiklikult pooldate Muuga vabatsooni kaotamist/vähendamist? Miks?

Täna Teid toetuse eest!

Konfidentsiaalsus on garanteeritud.

Kui teil on ülaltoodud küsimuste kohta lisaküsimusi, võtke minuga ühendust e-posti teel heidi.veinberg@gmail.com

Parimate soovidega,

Heidi Veinberg

TalTech Eesti Mereakadeemia

Lisa 2 Maksu- ja Tolliameti pöördumine



RAHANDUSMINISTEERIUM

Meie 30.09.2019 nr 5-1/5999-1

Pöördumine

Austatud Muuga vabatsooni operaator

Koostöös Maksu- ja Tolliameti ning AS-ga Tallinna Sadama pöördume Teie poole palvega vastata küsimustikule, mis on seotud Teie tegevusega Muuga vabatsoonis. Küsimustiku eesmärk on täpsemalt välja selgitada, millist mõju avaldab vabatsoonis paiknemine Teie äritegevusele.

Küsimustiku ajendiks on pikaajaline muutus Eesti väliskaubanduses ja põhilistes kaubanduspartnerites. Euroopa Liiduga liitumise ajal domineerinud ida-läänesuunaline kaubandus Muuga sadamas on asendumas põhja-lõunasuunalise kaubandusega ning transiitkaupade asemel liigub läbi sadama üha enam kohaliku turuga seotud kaupsid. See tekitab vajaduse keskenduda rohkem liidusisese tollistaatusega kaupade logistikale. Liidusisese tollistaatusega kaupade vedu ei pea läbi vabatsooni toimuma ja tänane vastupidine praktika muudab tarneahela keerulisemaks. Seetõttu otsivad osapooled jätkusuutlikku ja lihtsamat lahendust vabatsooni režiimist tingitud logistikaprobleemidele. Kui varasemalt on vabatsooni territooriumi vastavalt vajadusele kogu aeg suurendatud, siis muutunud turuolukord võib hoopis tekitada vajaduse vabatsooni tänaste piiride muutmise ja territooriumi vähendamise või ka vabatsooni kaotamise järele.

Selgitame veel, et vabatsooni tänase territooriumi olulise vähendamise või kaotamise korral on liiduvälise tollistaatusega kauba teenindamiseks Muuga sadamas ka muid samaväärseid võimalusi (nt kauba tolliladustamine, töötlemine, käitlemine, omanikuvahetused, kauba ajutine ladustamine). Sealjuures nõuded alternatiivse lao pidamiseks oluliselt ei erine. Ka tollivormistuse läbiviimiseks on võimalik kasutada erinevaid lihtsustusi ning tagatise vähendamise võimalust, mis sõltub ettevõtja finantssuutlikkusest. Erinevatest variantidest annab ülevaate küsimustikule lisatud tabel.

Alternatiivide vahel otsustamiseks on vajalik vabatsoonis tegutsevate operaatorite hinnang nende enda tegevusele täna ja tulevikus, mis ennekõike just kajastaks iga operaatori puhul tema äritegevuse sõltuvust vabatsoonis asumisest lähtuvalt. Oluline on, et muudatuste tulemused ei tohiks avaldada negatiivset mõju ühegi ettevõtte tolliformaalsuste läbiviimisele.

Palume teil vastata järgnevalt toodud küsimustele.

1. Palun kajastage oma ettevõtte kaubavoogude maht lähtudes järgnevast tabelist:

	2018 (tuhat tonni)	2019 (tuhat tonni)	2020 (tuhat tonni)	Liidu kauba osakaal (%)
Naftasaadused ja naftakeemia, toornafta				
Väetised				
Killustik				
Teravili				
Kakao				
Kaubad konteineris				
Muud kaubad*				

* soovi korral täiendage tabelit ridadega teiste kaupade kohta.

2. Palume kirjeldada, milles seisneb lisandväärtus Teie ettevõtte äritegevusele tulenevalt selle läbiviimisest vabatsoonis? Sealjuures tuleks mõelda, kas te saaksite teenindada oma kliente samaväärselt ka olukorras, kui Muuga sadama territoorium ei ole enam vabatsoon ja mis kujuneks sellisel juhul peamiselt probleemiks.

3. Palun kirjeldage kas ja kuidas vabatsoonis paiknemine raskendab Teie äritegevust (töökorraldus tolliga, vabatsooni valdajaga; infrastruktuur; vabatsooni territooriumile sisse- ja väljapääsemine jm)?

Küsimustikule ootame vastust igalt operaatorilt. Peale tulemuste kättesaamist ja kokkuvõtte tegemist on planeeritud Maksu- ja Tolliametil koostöös AS-ga Tallinna sadam korraldada Muuga vabatsooni operaatoritele infopäev, mille kutse edastame Teile edaspidi.

Teie vastust käsitletakse asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teabena (Rahandusministeeriumis ning Maksu- ja Tolliametis). Siiski märgime, et kõigi vastuskirjade põhjal koostatud kokkuvõtteid on anonüümset statistikat võime vajadusel kasutada avalikult (nt infopäeval või kirjavahetuses). Palume küsimustikule vastata esimesel võimalusel, kuid hiljemalt kahe nädala jooksul. Kui Teil tekib vastamise käigus küsimusi, palume pöörduda Maret Metsa poole (maret.mets@fin.ee). Samale e-postiaadressile võib ka vastuskirja edastada.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Dmitri Jegorov
maksu- ja tollipoliitika asekancler

Lisa: LISA_ladustamiskohad

Teadmiseks: AS Tallinna Sadam, Maksu- ja Tolliamet

Maret Mets 611 3214, maret.mets@fin.ee

Lisa 3 Maksu- ja Tolliameti pöördumise vastus



RAHANDUSMINISTEERIUM

Meie 04.03.2020 nr 5-1/1562-1

Pöördumine

Austatud Muuga vabatsooni operaator

Pöördume Teie poole jätkuks meie 2019. a 30. septembri kirjale nr 5-1/5999-1, millega küsisime ülevaadet Teie tegevusest Muuga vabatsoonis ja täname teid küsimustele vastamast.

Küsitluse tulemused andsid meile vajaliku lisainfo ettevõtjate seisukohtade ja vabatsooni kaubamahtude suhtes. Enamikule vabatsoonis tegutsevatele operaatoritele annab vabatsoon nende äritegevusele lisandväärtust ja hõlbustab tööd. Küsitluse tulemusel ühegi õigusakti muutmise vajadust ei tuvastatud. Samas märgime, et kuna Muuga sadamat läbivad kaubamahud, nende liikumise suund ning päritolu on muutumises, siis jätkavad osapooled (Maksu- ja Tolliamet ning AS Tallinna Sadam koostöös operaatoritega) vabatsooniga seotud tegevuste läbiviimiseks optimaalseima lahenduse otsimist. See hõlmab tolliformaalsuste jätkuvat lihtsustamist ja Muuga sadama logistika tõhusamat korraldust.

In English:

Dear Muuga free zone's operator,

We are hereby writing in continuation of our 30th September 2019 letter in which we asked an overview of your activity in Muuga free zone. Thank you for the answer.

The results of the questionnaire gave us much needed additional information on the matters of operator's opinion and volume of goods passing through free zone. To most operators free zone gives clear added value to their activities and simplifies their work. No need to change any legal acts at the moment was identified. Nevertheless, since the volume of goods, their direction and origin is still changing, both Estonian Tax and Customs Board with AS Tallinna Sadam are continuously looking for and adapting measures for optimal solutions. This mainly means simpler customs procedures and more feasible logistics in the port of Muuga.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Dmitri Jegorov
maksu- ja tollipoliitika asekanstler

Maret Mets, 611 3214, Maret.Mets@fin.ee