

TTÜ EESTI MEREAKADEEMIA

Merenduskeskus

Meretranspordi lektoraat

Alina Eidemiller

**SADAMATASUDE ÜLESEHITUSE ERISUSED JA  
RAKENDUSED LÄÄNEMERE SADAMATES**

Lõputöö

Juhendaja: Yrjö Saarinen

Tallinn 2015

# SISUKORD

ABSTRAKT .....	4
SISSEJUHATUS .....	5
1. SADAM JA SADAMATASUD .....	7
1.1. Sadam .....	7
1.2. Sadamatasud .....	9
1.2.1. Teenustasud ja kohustuslikud sadamatasud .....	9
1.3. Sadamadoktriinid .....	10
1.4. Teenusühiku hind sadamas .....	11
1.5. Sadamatasude koostisosad praktikas .....	12
1.6. Sadamate tähtsus eestis .....	13
2. LÄÄNEMERI .....	17
2.1. Läänemere sadamad .....	18
2.1.1. Tallinna sadam .....	18
2.1.2. Sillamäe sadam .....	19
2.1.3. Pärnu sadam .....	20
2.1.4. Riia sadam .....	20
2.1.5. Klaipeda sadam .....	21
2.1.6. Gdanski sadam .....	22
2.1.7. Copenhagen-Malmö sadam .....	22
2.1.8. Stockholmi sadam .....	23
2.1.9. Helsinki sadam .....	23
2.1.10. HaminaKotka .....	24
2.1.11. Sankt-Peterburi sadam .....	25
2.1.12. Ust-Luga sadam .....	25
2.2. Laevade valik .....	26
3. METOODILINE OSA .....	29
4. SADAMATASUD .....	31
4.1. Tallinna sadam .....	31
4.2. Sillamäe sadam .....	33
4.3. Pärnu sadam .....	35
4.4. Riia sadam .....	36
4.5. Klaipeda sadam .....	38
4.6. Gdanski sadam .....	40
4.7. Copenhagen-malmö sadam .....	41

4.7.1. Copenhageni sadam .....	41
4.7.2. Malmö sadam .....	42
4.8. Stockholmi sadam .....	43
4.9. Helsinki sadam.....	44
4.10. HaminaKotka sadam .....	44
4.11. Sankt-Peterburi sadam.....	46
4.12. Ust-Luga sadam .....	47
5. LÄÄNEMERE SADAMATE SADAMATASUDE ÜLESEHITUS .....	48
6. SADAMATASUDE KOGUMAKSUMUS.....	51
KOKKUVÕTE .....	55
VIIDATUD ALLIKAD .....	57
SUMMARY .....	59
LISAD.....	61
Lisa 1. Tallinna sadam .....	61
Lisa 2. Sillamäe sadam.....	63
Lisa 3. Pärnu sadam .....	65
Lisa 4. Riia sadam.....	67
Lisa 5. Klaipeda sadam .....	68
Lisa 6. Gdanski sadam .....	69
Lisa 7. Copenhagen-Malmö sadam.....	70
Lisa 8. Stockholmi sadam.....	71
Lisa 9. Helsinki sadam .....	72
Lisa 10. Haminakotka sadam.....	73
Lisa 11. Sankt-Peterburi sadam .....	74
Lisa 12. Ust-Luga sadam.....	75

## ABSTRAKT

Töö teemaks on „Sadamatasude ülesehituse erisused ja rakendused Läänemere sadamates”. Kuna sadamad mängivad olulist rolli ülemaailmses kaubanduses ja on tähtsamateks logistikaahelate sõlmpunktideks, on väga tähtis aru saada nende kasutamise eest võetavate tasude ülesehitusest.

Tänapäeval puudub nii Läänemeres kui ka maailmas ühtne lähenemine sadamatasude küsimusele. Ühine on ainult sadamatasude jagamine teenustasudeks ja kohustuslikeks tasudeks. Teenustasusid võetakse konkreetsete teenuste eest, näiteks puksiiri kasutamise tasu või lootsi teenuse tasu; on olemas ka kohustuslikud sadamatasud näiteks tonnaaži-, kanalitasu, kus sadam ei osuta laevale konkreetset teenust.

Aastate jooksul on kujundatud kaks sadamadoktriini – anglosaks” ja prantsuse ehk euroopa doktriin. Anglosaksi doktriini seisukohalt on sadam eraldi äriettevõtte, kuid prantsuse ehk euroopa doktriin vaatleb sadamat tervikliku logistikasüsteemi osana.

Töös on kasutatud järgmiste sadamate tariife: Tallinn, Sillamäe, Pärnu, Riia, Klaipeda, Gdansk, Copenhagen-Malmö, Stockholm, Helsinki, HaminaKotka, Sankt-Peterburg, Ust-Luga.

Sadamatasude võrreldatavuse analüüsi aluseks valiti neli laeva: ro-pax tüüpi laev „Baltic Queen”, konteinerilaev „Bomar Victory”, tanker „Seagrace”, puistlastilaev „Thor Infinity”. Töö eesmärk on arvutada kõik võetavad sadamatasud antud laevade jaoks ja võrrelda saadud tulemusi.

Peamine küsimus on: kas sadamatasude suurus ja soodustuste olemasolu mõjutavad sadama konkurentsivõimet? Antud töös tuli autor järeldusele, et kehtivad tariifid mõjutavad tugevasti sadama konkurentsivõimet. Läänemere tihedas konkurentsis sadamad püüavad kliente hoida erinevate soodustuste kaudu, näiteks mida sagedamini laev külastab sadamat, seda soodsam on iga külastus.

Võtmesõnad: sadam, sadamatasud, Läänemeri, logistika, majandus, laev, tariifid.

## SISSEJUHATUS

Antud lõputöö teema on: „Sadamatasude ülesehituse erisused ja rakendused Läänemere sadamates”. Teema oli valitud selle aktuaalsuse tõttu. Läänemere piirkonnas on palju erinevaid sadamaid ja autoril oli soov uurida, kas sadamatasude suurus ja taust mõjutavad sadama äri edukust.

Tänapäeval puudub ühine lähenemine sadamatasude ülesehitusele. Sadamate peamine eesmärk on pakkuda laevadele ohutut seismise kohta; laiemas ja kaasaegses mõttes on sadam suur ettevõtte hästi arenenud taristu ja tehniliste võimalustega. Antud töös mõtleb autor sadama all mitte ainult sadama administratsiooni või omanikke, vaid ka neid ettevõtteid, mis töötavad sadamaalal (konkreetsete teenuste osutajad). Kuna sadam on äriettevõtte, on selle eesmärk kasumit teenida ja lisaks peab sadam katma ka taristu ehitamise ning korrashoiuga seotud kulud. Aastate jooksul on kujunenud kaks lähenemisviisi: kas sadamat käsitletakse omaette äriettevõttena või terve logistikaprotsessi lülina. Esimene variant tähendab seda, et sadam saab kõiki oma kulusid katta ainult sadamatasude kaudu. Tavaliselt kasutatakse sellist lähenemist nõrga konkurentsi tingimustes ja/või selliste sadamate puhul, mis ei vaja suuri ülalpidamiskulusid. Teise seisukoha järgi on sadam riigi või regiooni osaks ja peab rahuldama selle huve. Seega ei hinnata sadama edukust mitte ainult teenitava kasumi põhjal, vaid ka selle alusel, kuidas sujub koostöö terve regiooni transpordisüsteemi ja kaubandusega ning teiste äritegevustega. Nendest kahest lähenemisviisist tuleneb ka erinevus sadamatasudes. Mõned sadamad saavad pakkuda oma klientidele soodsamaid tariife, kui see toob kasu riigile ja selle ärisektorile.

Autori elukohaks on Eesti Vabariik ja see põhjendab ka regiooni valikut. Samuti Läänemeri on väga huvitav piirkond – 9 erinevat riiki, väga tihe sadamate konkurents, toimub palju lähivedusid, siin on ka Euroopa Liidu ja Vene Föderatsiooni piir. Autorile pakkus huvi Läänemere sadamate tariifide ülesehituse uurimine ja saadud tulemuste võrdlemine ning

seostamine sadamate kaubakäibega. Samuti tahtis autor vaadata sadamatasude ülesehitust ja komponente nende üldise loogika seisukohalt, selgitada välja, kas neil on ka ühisjooni.

Antud töö uurimisküsimusteks on:

- Kas Eestis Tallinna, Sillamäe ja Pärnu sadamate sadamatasud on identsed; kui need seda ei ole, milles väljandub siis erinevus ja millest see sõltub?
- Kuidas on üles ehitatud erinevate Läänemere sadamate sadamatariifid, kas neil on ühiseid jooni ja lähenemisi?
- Millist mõju avaldab sadamatasude kogumaksumus sadama konkurentsivõimele?

Autori töö eesmärk on välja selgitada sadamatasude ülesehituse loogika eri sadamates ja hinnata nende üldistamise võimalust. Samuti võtab autor arvesse teiste autorite uuringuid sama teema kohta ja tahab aru saada, kas sadamatasude küsimus lahendatakse üldiselt (riiklikult) või on see siamaani iga sadama enda asi.

Eesmärgi saavutamiseks arvutab autor sadamatasud 12 Läänemere sadama avalike tariifide põhjal ja võrdleb saadud tulemusi omavahel, sidudes neid ka sadamate kaubakäibe statistikaga.

Uuritavateks objektideks on Tallinna, Sillamäe, Pärnu, Riia, Klaipeda, Gdanski, Copenhagen-Malmö, Stockholmi, Helsinki, HaminaKotka, Sankt-Peterburi ja Ust-Luga sadamatasud.

Uurimistöö põhineb kvantitatiivsel meetodil. Autor analüüsib avalikke dokumente, arvutab sadamatasusid, võrdleb saadud tulemusi ja põhjendab nende õigsust.

Lõputöö ülesehitus:

Esimene peatükk. Esimeses peatükis käsitleb autor sadamaid, sadamatasude ajalugu, sadamadoktriine, kohustuslikke ja teenustasusid, toob vajalikke definitsioone. Autor kirjeldab ühe kaubaühiku maksumuse kujunemist sadamas. Autor räägib ka sadamate tähtsusest Eesti Vabariigis.

Teine peatükk. Teises peatükis on autor kirjutanud Läänemerest, tuues põhiinformatsiooni Läänemere sadamatest koos viimaste aastate statistikaga.

Kolmas peatükk. Kolmandas peatükis analüüsib autor Läänemere sadamatasude ülesehitust ja nende erisusi. Samuti tuuakse ära sadamatasude kogumaksumus, võrreldakse neid ning tehakse tulemuste analüüs. Kogu sadamatasude arvutamise käik on toodud töö lisades

# 1. SADAM JA SADAMATASUD

## 1.1. SADAM

Töö eesmärgks on uurida Läänemere sadamatasude ülesehitust ning selgeks teha nende erisused. Et aru saada, mis on sadamatasu, tuleb esialgu määratleda sadama mõiste ja sadama peamised funktsioonid.

Eesti Vabariigi Sadamaseaduses on öeldud: „Sadam – veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veeala ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised“. (Riigikogu, 2015)

Seletussõnaraamatu järgi: sadam – veetranspordivahendite peatumiseks kohandatud veeala koos selle juurde kuuluva kaldalõiguga. (Eesti Keele Instituut, 2009)

Oma töös vaatleb autor sadamat kui rahvusvahelist merekaubanduse sõlme. Sadam ja sadama territoorium on tähtis logistika ja kaubanduslike ahela osa.

Sõltuvalt sadamate rajamise eesmärkidest, nende kuuluvusest, sadamate asukoha looduslik-geograafilistest, looduslik-navigatsioonilistest tingimustest ja paljudest muudest tunnustest võib sadamaid liigitada mitmesse erinevasse rühma. Olulisemad liigituse rühmad on (Eidast, 2012 A):

- Ülesannete järgi:
  - Kauba- ja reisisadamad (*cargo and passenger ports*)
  - Sõjasadamad (*military ports*)
  - Varjusadamad (*refuge ports*)
  - Kalasadamad (*fishery ports*)
  - Laevaehitus- ja laevaremonditehaste sadamad (*shipyards*)
  - Harrastusmeresõitjate sadamad (*treasure fleet ports*)
  - Spordilaevade sadamad (*sport ports*)

- Varustussadamad (*supply ports*)
- Kuuluvuse järgi:
  - Üldkasutatavad sadamad (*common ports*)
  - Mitteüldkasutatavad sadamad (*non-common ports*)
- Kaubagruppide järgi:
  - Universaalsed sadamad (*multi-purpose ports*)
  - Spetsialiseeritud sadamad (*specialised ports*) – näiteks puit, süsi, kütus, maagid, teravili, väetised jne.
- Asukoha järgi:
  - Jõgede suudmetes paiknevad sadamad
  - Mere kaldal või varjatud lahtedes asuvad sadamad
- Kaubavoogude järgi:
  - Meresadamad
  - Sisevetesadamad (jõesadamad)
- Tähtsuse järgi:
  - Ülemaailmse tähtsusega
  - Rahvusvahelise tähtsusega
  - Siseriikliku tähtsusega
  - Kohaliku tähtsusega

Sadamad peavad tagama oma klientidele kvaliteetse teenuse. Eesti Vabariigi Sadamaseaduse järgi käsitatakse sadamateenustena järgmisi tegevusi (Riigikogu, 2015):

- Sadamas teostatavad tegevused:
  - veesõiduki sildumise võimaldamine
  - veesõiduki lastimine ja lossimine
  - reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine
  - laevaliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel
  - veesõidukite pukseerimine ja jäämurdmine akvatooriumil

Sadamateenuste osutamiseks peab sadamal olema nii kaasaegne tehnika kui ka vastava väljaõppega spetsialistid. Sadamate ehitamine, hooldamine ja töökorras hoidmine nõuab palju investeeringuid ja toob sadamaomanikule suuri kulusid. Nende eksploatatsioonilise kulude



katmiseks võtab sadam oma klientidelt tasu, nn sadamatasu. Sadamatasu on võimalik võtta kas laeva pealt, laeva kogumahutavuse (GT) pealt, lasti pealt, laeva suuruse pealt vms.

## 1.2. SADAMATASUD

### 1.2.1. TEENUSTASUD JA KOHUSTUSLIKUD SADAMATASUD

Sadamatasudel on sajanditepikkune ajalugu. Erinevatel aegadel on sadamatasud, kuigi nende kehtestamise eesmärgid ei ole alati olnud ametlikult formuleeritud, täitnud tollilõivude, maksude, tuluallikate jne funktsioone. (Eidast & Hunt, 2005)

Töökorraldusliku ja majandusliku iseloomu alusel võib kõik sadamatasud jagada kahte suurde gruppi – teenustasud sadamates ja kohustuslikud sadamatasud.

#### *Port charges* – teenustasud sadamates

Neid võetakse laevadele konkreetselt mõõdetavate teenuste osutamise eest. Sellised on lootsi-, puksiiri-, sildumis- jne tasud. Inglise keeles nimetatakse selle grupi tasusid *charges*. Tasude kehtestamise ja laekumise järgi jagatakse sadamatasud riiklikeks ja kohalikeks (sadamatele kuuluvateks). Riiklikud tasud kehtestab vastav riigiorgan ja need laekuvad riigieelarvesse. Sadamatele kuuluvad tasud kehtestab ettenähtud korras sadama valdaja. Nende kehtestamise kord sõltub oluliselt sadama kuuluvusest. Eestis tulenevad sadamate sellised õigused ja vastavad kohustused 22. oktoobril 1997 vastuvõetud Sadamaseaduse § 9 sätetest. Sadamatasude struktuuri ja tasumise korra osas rakendatakse erinevates riikides ja isegi ühe ning sama riigi erinevates sadamates täiesti erinevaid sadamatasude süsteeme. Oluliselt erinevad on ka kohustuslike sadamatasude ja teenustasude määrad. (Eidast, 2009 B)

#### *Port dues* – kohustuslikud sadamatasud (sadamalõivud)

Siia kuuluvad tasud, mille eest ei osutata laevadele mitte mingeid konkreetseid teenuseid. Tavaliselt nimetatakse neid inglise keeles *dues*, mõnes sadamas ka *dues of tonnage* ehk *tolls*. Siia kuuluvad laeva-, doki-, sadama-, tonnaaži-, tuletorni-, kai-, kanalitasu. Vaatamata selliste tasude väliselt „maksude“ iseloomule, on need sisult samuti seotud laevade ohutu sadamasse sisenemise ja seal seismisega. (Ibid.)

Tabel 1. Teenustasud ja kohustuslikud tasud sadamas

Teenustasud sadamates ( <i>Port charges</i> )	Kohustuslikud sadamatasud ( <i>Port dues</i> ) (sadamalõivud)
Sadam võtab tasu teenuse osutamise eest. Näiteks: <ul style="list-style-type: none"> <li>• lootsitasu</li> <li>• sildumistasu</li> <li>• puksiiritasu</li> <li>• jne</li> </ul>	Siia kuuluvad tasud, mille eest ei saa mitte mingit konkreetset teenust. Näiteks: <ul style="list-style-type: none"> <li>• laevatasu</li> <li>• dokitasu</li> <li>• sadamatasu</li> <li>• tonnaažitasu</li> <li>• tuletornitasu</li> <li>• kaitasu</li> <li>• kanalitasu</li> </ul>

Allikas: Autori koostatud

### 1.3. SADAMADOKTRIINID

Doktriin on õpetus, teaduslik või filosoofiline teooria, samuti üldkehtivaks muudetud poliitiliste või sõjaliste põhimõtete kogum. Ametlikult heakskiidetud sadamadoktriin ehk sadamapoliitika käesoleval ajal Eestis ja teadaolevalt ka teistes riikides puudub. Seetõttu läheneb iga ametkond või ettevõtte probleemi lahendamisele ainult enda majandushuvidest lähtudes. Maailmas on enamlevinud kaks doktriini – anglosaksi doktriin ja euroopa doktriin. (Eidast, 2012 A)

Anglosaksi doktriini kohaselt on sadam omaette äriettevõtte, mille põhieesmärk on kasumi teenimine. Sadamatasud on põhiliseks, sageli aga ka ainsaks tuluallikas, mis peab katma sadama tootmiskulud ja tooma valdajale mõistlikku kasumit. Doktriini rakendatakse Suurbritannias, Taanis, Poolas, Soomes, Venemaal, Ukrainas, Jaapanis, mõnes Portugali sadamas jm. Reeglina rakendatakse doktriini selliste sadamate suhtes, mis ei nõua suuri ülalpidamiskulusid, millel on stabiilsed kaubavood ja mis tegutsevad suhteliselt nõrga konkurentsi tingimustes. (Eidast & Hunt, 2005)

Prantsuse ehk euroopa doktriin vaatleb sadamaid tervikliku logistikaprotsessi ühe lülina, mille eesmärgiks on sadamate tagamaade või kogu riigi komplekssete majandushuvide rahuldamine. Sadamate majandustegevus ei pea tingimata olema kasumittoo, vaid see võib

omada ainult abistavat iseloomu. Nende tegevust hinnatakse eelkõige sadama enda ja selle territooriumil või sadamate läheduses asuvate ning selle tegevusega otseselt või kaudselt seotud struktuuride (raudtee- ja autotransport, vahendus- ja teenindustegevus, kaubandus jne) kogukasumi seisukohast. Sadamatasud võivad katta sadamate kulud vaid osaliselt. Vajaduse korral kuulub tulude defitsiit katmisele riigi (kohalikust) eelarvest. Reeglina rakendatakse euroopa doktriini sadamate suhtes, mis nõuavad suuri ekspluatatsioonikulusid (juurdesõiduteede rajamine ja korrashoid, mahukad jäämurdetööd jne) ja töötavad terava konkurentsi tingimustes. Sellist doktriini rakendatakse näiteks mõnes Belgia, Saksamaa, Prantsusmaa, Hispaania, Norra, Kanada jt sadamates. (Ibid.)

Kuigi oma suhtelise lihtsuse tõttu on enamkasutatav anglosaksi doktriin, arvestab riigi kui terviku majandushuve tunduvalt paremini euroopa doktriin. Kumbki doktriin ei välista sadamate tegevuse riiklikku suunamist, erinevus on ainult kasutatavates meetodites. (Ibid.)

#### **1.4. TEENUSÜHIKU HIND SADAMAS**

Ühe teenusühiku hind sadamas koosneb erinevatest sadamateenuste hindadest, näiteks sildumistasu, kaitasu, kauba käitlemisega seotud tasud, kraanade kasutamise tasu jne.

Sadamatasusid võetakse nii laevalt, kaubalt kui ka reisijatelt. Sadamatasud saab jagada kaheks rühmaks: kaubatasu ja reisijatasu. Dokumenti, milles on kirjas kõik sadamatasud, nimetakse sadamatariifideks (ka hinnakirjaks = *price list*). Kuid sadama kasutaja peab silmas pidama, et tariifide põhjal arvatud sadamatasu võib erineda tegelikust sadamatasust. (Talley, 2009)

Vedaja (või mõni teine sadama teenuste tellija) saab õige tasu teada alles pärast hinnapäringu tegemist ja lepingu sõlmimist. Lepingu sõlmimise protsessis selgub, mis teenuseid vajab tellija ja mida saab sadam talle pakkuda ning kui palju need teenused maksavad; kui antud regioonis on tihe sadamate konkurents, siis sadama poolt pakutavad hinnad võivad olla märksa väiksemad kui need, mis on tariifides kirjas, eriti kui tegemist on suure tellimusega või pikaajalise lepinguga. (Ibid.)

Tihti on sadamatasud otseselt seotud riigi, regiooni, linna majanduslike eesmärkidega. Näiteks kui tahakse soodustada majanduskasvu, siis sadamatasud importkaupade jaoks võivad olla suuremad kui sama kauba eksportvedudel. (Ibid.)

Sadamatariifid võivad sõltuda ka kauba hinnast. Kallimate kaupade käitlemise eest võetakse ka suuremat tasu kui sama koguse odavama kauba eest. (Ibid.)

## **1.5. SADAMATASUDE KOOSTISOSAD PRAKTIKAS**

Sadamatasu on vaadeldud konteinerilaeva näitel. Konteinerilaeva ja selle lasti sadamas teenindamise tasu võib koosneda järgmistest osadest: lootsitasu, puksiiritasu, sildumistasu, kaitasu, dokitasu, stividoritasu, üleseisuajatasu, terminali kraanide rentimine, lossitud ja lastitud TEU-de arvust.

Loots on laevaperesse mittekuuluv, kohalikku veela hästi tundev kogenud laevajuht, kes on kapteni nõuandjaks laeva juhtimisel ohtlikus või raskesti navigeeritavas piirkonnas, eelkõige sadamasse sisse- ja sealt väljasõidul ning sadamavetes ümbersildumisel. (Mereviki) Pukseerimine on ühe või mitme laevaga laeva või muu ujuvvahendi vedamine või tõukamine. Sadamapukseerimisel viiakse ujuvvahendid sadamasse või sadamast välja või paigutatakse sadama veealal ümber. (Mereviki)

Sildumine on laeva vahetu lähenemine kaile või teise laeva parda äärde ja tema kinnitumine sinna. (Mereviki)

Kaikohta- ja dokitasu võetakse laevalt, makstakse kasutatud kaikohta ala eest.

Stividorikulude all mõistetakse stividoritöödega seotud kulusid. Stividoritööde all mõistetakse sadamates teostatavaid lastimis-lossimisoperatsioone. Samuti vaadeldakse stividoritöödena umbes 20–25 lastimise-lossimisega seotud abitegevust. (Eidast, 2007 C) Laeva ületunnid on aeg, mis on üle või alla arvatud/normeeritud aega.

Teenused ja nende hind võivad varieeruda erinevates riikides ja sadamates, näiteks mõned tasud võivad olla ühendatud üheks tasuks või lisandub veel tasu vajaliku teenuse eest (näiteks kanalitasu).

Mõned sadamad pakuvad oma klientidele paketti sadamateenustest, kuid selleks peavad sadamal olema vastavad ressursid. Näiteks Sillamäe sadamal on ka multifunktsionaalne terminal Silsteve ja kuna sadam on selle firma omanik, saavad nad sellega pakkuda kliendile mitte ainult sadamateenust (kaikohta) vaid ka stividoriteenust ja oma terminali kasutamist soodsa hinnaga ühes pakettis.

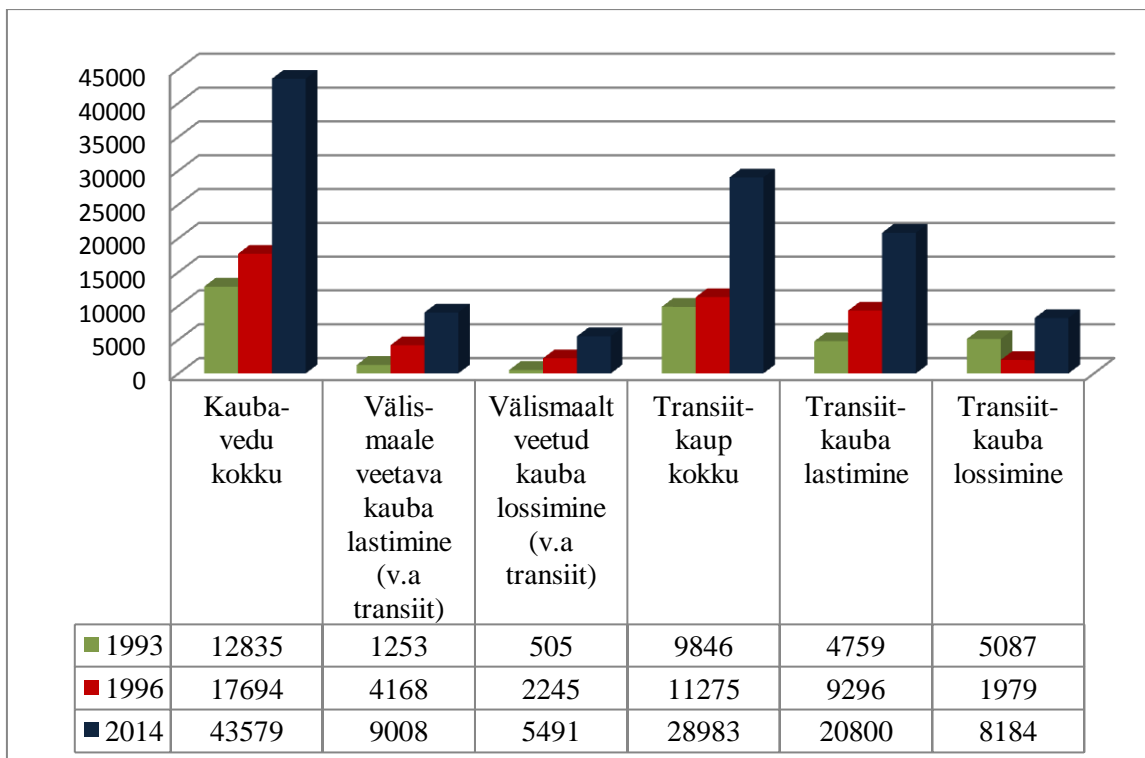
## 1.6. SADAMATE TÄHTSUS EESTIS

Läänemere tähtsust Eesti jaoks pole võimalik üle hinnata. Sajandite jooksul on meri andnud Eestile kaubateid, turiste ja meretooteid, mis on Eesti rahvusköögi aluseks. Eesti rannajoone on 2 363 miili pikk, kuid riigile kuulub ka 1 500 saart, mis annavad juurde veel 1 588 miili rannajoont. Kogu Eesti riigi ajaloo jooksul on merendus mänginud tähtsat rolli ja selle tähtsus pole aastate jooksul muutunud, sellele ei mõju ei majandus ega poliitiline olukord. Geograafiline asukoht sobib kõikide meretegevuste jaoks ja ajalooline taust teeb Eestist usuldusväärse partneri. (Lindpere, 1996)

1996. aastal Heiki Lindpere kirjutas (Lindpere, 1996): „Eestil on hea võimalus jälle saada Läänemere riikide pere liikmeks. Vaba keskkonna loomine – kaupade ja teenuste, isikute ja kapitali vaba liikumine – aitab riigil paremini täita oma kohustusi ja kasutada oma õigusi rahvusvahelise töö igal tasandil, säästes Läänemere ressursse.“

Tänapäeval on Eesti liitunud erinevate rahvusvaheliste konventsioonidega, näiteks Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) konventsioonidega, Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsioonidega, Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) konventsioonidega, ja samuti on Eesti alla kirjutanud piirkondlikke kokkuleppeid nagu „Loode-Euroopa ja Läänemere määratud sadamatesse, sadamatest või sadamate vahel plaanilisi rahvusvahelisi regulaarse tegevate ro-ro reisilaevade eripüstuvusnõuete kokkulepe“ (koostatud 27.–28. veebruaril 1996 Stockholmis; jõustus Eesti Vabariigis 11. jaanuaril 2006; Eesti ühines sellega Vabariigi Valitsuse 24.11.2005. aasta korraldusega nr 746) ja Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsiooniga (jõustus Eesti Vabariigis 22.01.1992). (Veeteede amet)

Töö autor uuris, kas olukord on pärast Eesti iseseisvumist aastal 1992 ka kuidagi muutunud. Kuna Heiki Lindpere kirjutas oma artikli aastal 1996, siis praegu saab juba vaadata, kas meie riigi sadamad edenevad ja kas kaubamahud on suurenenud.



Joonis 1. Kaubavedu läbi Eesti sadamate aastatel 1993, 1996 ja 2014 (tuh. tonni)

Allikas: Statistikaamet

Joonise 1 andmete põhjal teeb autor järelduse, et Eesti riik on praegu konkurentsivõimeline Läänemere riikide pere liige ja kaubavedu läbi Eesti sadamate on iseseisvuse saavutamise ajast kasvanud 2,46 korda.

Erinevatel hinnangutel moodustab transiidi- ja logistikasektor 5–16% Eesti sisemajanduse kogutoodangust. Polegi nii tähtis, kui suur on see täpne number, tähtis on mõista, et transiidi- ja logistikasektor mõjutab oluliselt väga paljude Eesti ettevõtete konkurentsivõimet. Eesti majandus on orienteeritud ekspordile, mistõttu ettevõtted vajavad kvaliteetseid välisühendusi nii sisendkaupade impordiks kui oma toodete toimetamiseks välisturgudele. (Aas, 2014)

Eesti asukohast lähtuvalt on eriti oluline meretranspordi roll. Eesti sadamatel on Läänemeresel igati tugev konkurentsipositsioon. Lisaks soodsale geograafilisele asukohale saab rõhutada Eesti suuremate kaubasadamate häid looduslikke tingimusi: suhteliselt heade jääolude tõttu on nad paremini laevatavad kui mitmed teised Soome lahe sadamad. Samuti on sadamate sügavus piisav suurte laevade vastuvõtuks. (Ibid.)

Sadamate tähtsuse seisukohalt võib välja tuua järgmised aspektid (Eidast, 2012 A):

- Sadamad võimaldavad importida (või saata edasi transiidina) kaupu, mida ei toodeta sisemaal, ja eksportida kaupa, mida toodetakse
- Sadam on suur tööandja
- Sadam soodustab välisvaluuta teenimist
- Sadam soodustab väliskaubavahetust, lisaks inimeste ja informatsiooni vahetust
- Sadama tegevus aitab kaasa riigi sotsiaal-majanduslikule toimimisele ja arengule
- Sadamatel on otsesidemed laevafirmade, kaubasaatjate-kaubasaajate ja teiste transpordiliikidega ning oluline roll riigi sisemajanduses
- Sadamate tegevus on kohaliku, regionaalse ja rahvusliku tähtsusega

Selleks et Läänemere tihedas konkurentsisis edukas olla, peab sadam tagama (Eidast, 2012 A):

- Laevadele ja teistele ujuvvahenditele sujuvad ja ohutud navigatsioonitingimused sadama juurdepääsuteedel
- Ohutud navigatsioonitingimused sadama akvatooriumil
- Laevade ohutu ja kaitstud sildumise ning seismise kai ääres
- Laevade lastimise-lossimise ja kaupade ladustamise
- Kiire ühenduse sisemaaga autotranspordi, raudteede ja siseveetranspordi näol

Sadamate ja sadamate arengu tähtsust tõestab ka Majandusliku Koostöö ja Arengu Organisatsiooni (*The Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD) märgukiri “Strateegilise arengu vajadused transpordi taristus aastaks 2030”.

Arvestades maailma tulevast SKT (sisemajanduse kogutoodangu) oodatavat kasvu – tagasihoidlikku, kuid stabiilset kasvu on oodata arenenud riikides, suuremat majanduskasvu oodatakse aga arenevates, nn BRIIC-riikides (Brasiilia, Vene Föderatsioon, India, Indoneesia ja Hiina) ja teistes riikides – kasvab nõudlus hea taristu järele samaaegselt majandusliku kasvuga.

Kaalutud hinnagu järgi vajab globaalne taristu aastaks 2030 (The Organisation for Economic Co-operation and Development, 2012):

- Investeeringuid sadamatesse ja lennujaamadesse
- Uusi investeeringuid nafta ja gaasi transpordiks ning jaotuseks

- Muudetud investeeringuid raudtee jaoks

Samuti on antud aruande põhjal oodata konteinervedude kasvu, seega investeeringuid vajavad ka konteineriterminalid ja sadamad, mille põhikaubaks on unifitseeritud kaup.



## 2. LÄÄNEMERI

Läänemeri, Euroopa ja selle poolsaarelise osa Skandinaavia vahel asuv Atlandi ookeani sisemeri; 365 000 km<sup>2</sup> (teistel andmetel 373 000 km<sup>2</sup>), koos Taani väinadega 386 000 km<sup>2</sup>, koos Kattegatiga 420 000 km<sup>2</sup>, suurim sügavus 459 m, keskmine sügavus 55 m, maht umbes 20 000 km<sup>3</sup>; Suur- ja Väike-Belti, Sundi, Kattegati ja Skagerraki väina kaudu ühenduses Põhjamerega. Läänemerega piirneb 9 riiki: Eesti, Läti, Leedu, Poola, Saksamaa, Taani, Rootsi, Soome, Venemaa. Liiklusteena on Läänemeri väga tähtis. Ookeaniga peetakse ühendust Taani väinade ja Kieli kanali kaudu. (Eesti Entsüklopeedia, 2011)



Joonis 2. Läänemere sadamad

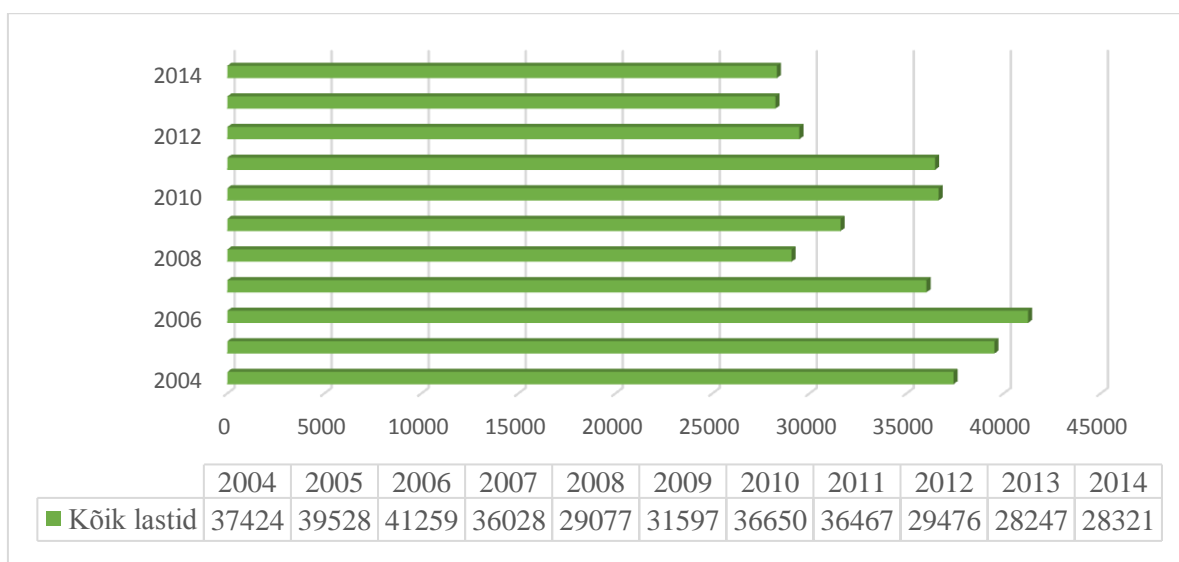
## 2.1. LÄÄNEMERE SADAMAD

### 2.1.1. TALLINNA SADAM

AS Tallinna Sadam on Eesti suurim kauba- ja reisisadamate kompleks, mis etendab olulist rolli Eesti transpordisüsteemis ja majanduses tervikuna. Võttes arvesse mõlemat, nii reisijate arvu kui kaubavooge, on Tallinna Sadam ühtlasi ka suurim sadamate kompleks Läänemere ääres. (AS Tallinna Sadam)

AS Tallinna Sadam koosneb viiest sadamast (Ibid.):

- Vanasadam ja Vanasadama Jahisadam
- Muuga sadam
- Paldiski Lõunasadam
- Paljassaare sadam
- Saaremaa sadam



Joonis 3. Tallinna Sadama statistika aastatel 2004–2014 (tuh tonni)

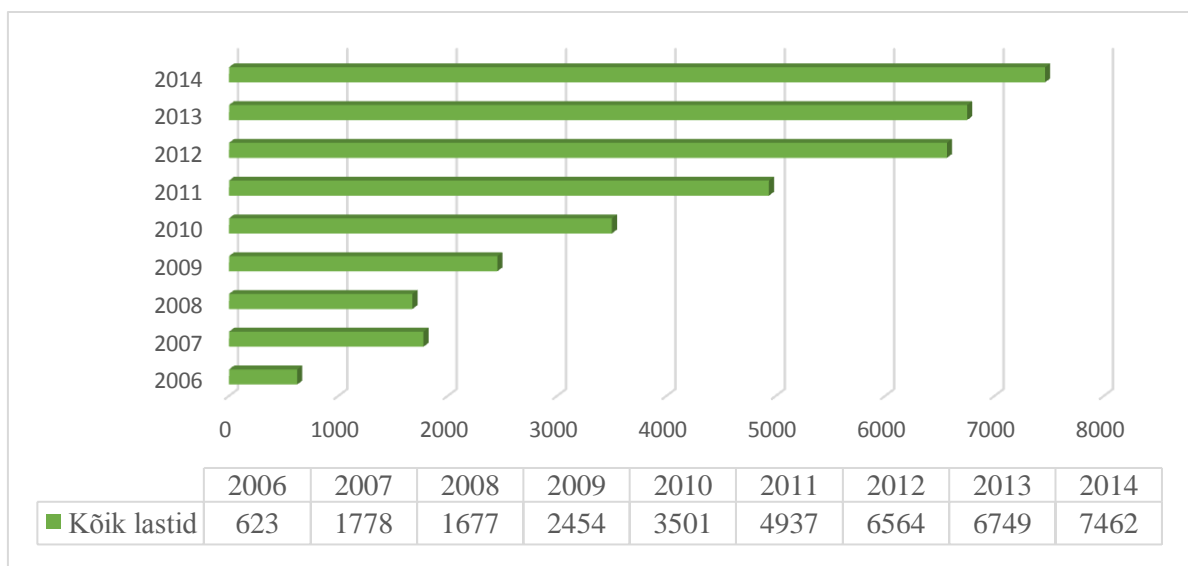
Allikas: AS Tallinna Sadam

## 2.1.2. SILLAMÄE SADAM

AS Sillamäe Sadam on Eesti suuruselt teine merekaubasadam, mis etendab üha kasvavat rolli Eesti ja eriti Kirde-Eesti transpordisüsteemis ning majanduses tervikuna. (Sillamäe Sadam)

Sillamäe Sadam (SILPORT) on (Ibid.):

- Euroopa Liidu kõige idapoolsem sadam;
- süvasadam
- laevatatav aastaringset
- multifunktsionaalne sadam
- eraomandis
- I tüüpi tolli vabatsoon

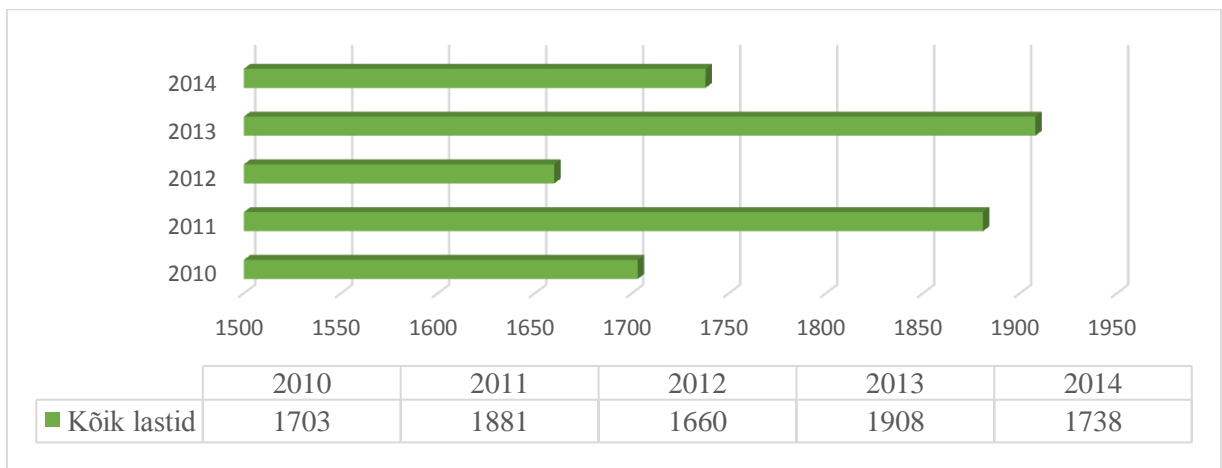


Joonis 4. Sillamäe sadama statistika aastatel 2006–2012 (tuh tonni)

Allikad: Sillamäe Ssadam, Eesti Sadamate Liit

### 2.1.3. PÄRNU SADAM

Pärnu sadam asub Eesti edelaosas Pärnu jõe suudmes ning ta on viimastel aastatel kujunenud arvestatavaks regionaalseks sadamaks Edela- ja Lõuna-Eestis. Pärnu sadama tagamaaks on Pärnu, Viljandi, Tartu, Põlva, Võru ja Valga maakonnad ning Lääne- ja Järvamaa. Tagamaal asub oluline osa Eesti sadamate kaudu väljaviidavatest tooraineresurssidest (kuni 45% metsaressursist ja kuni 65% turbaressursist) ja töötlevast tööstusest. (Pärnu Sadam)

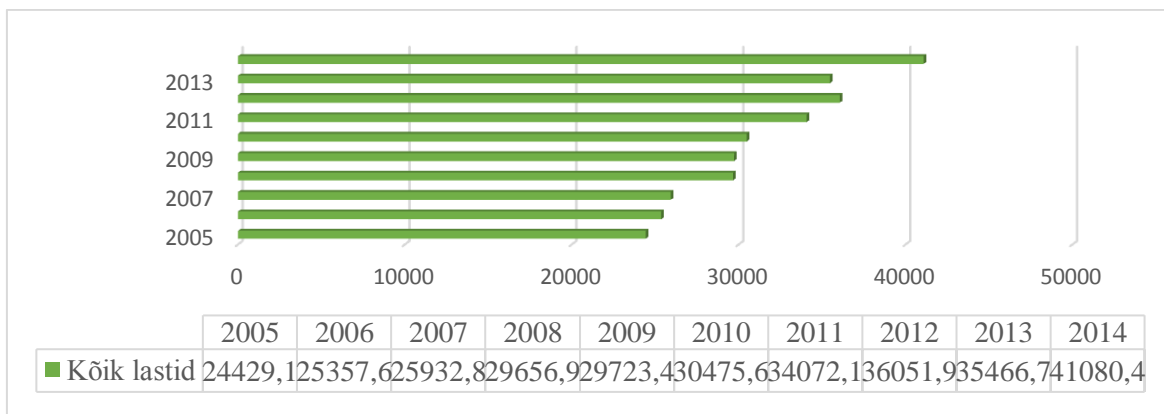


Joonis 5. Pärnu sadama kaubakäive aastatel 2010–2014 (tuh tonni)

Allikas: Eesti Sadamate Liit

### 2.1.4. RIIA SADAM

Riia sadam on Daugava jõgi kallastel asuv 15 km pikk sadam. Rohkem kui 77% kaubakäibest on SRÜ riikide transiitkaup. Põhilised kaubagrupid on konteinerid, metall, puit, süsi, mineraalväetised, keemia- ja naftatooted. Riia sadam on aastaringselt jäävaba sadam. (Freeport of Riga Authority)

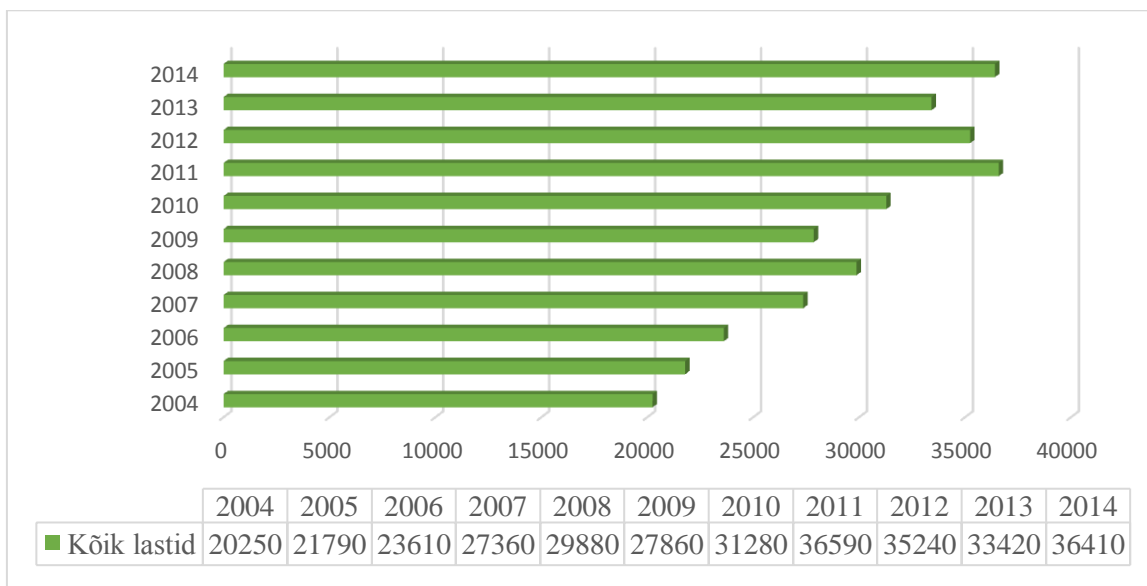


Joonis 6. Riia sadama statistika aastatel 2005–2014 (tuh tonni)

Allikas: Freeport of Riga Authority

### 2.1.5. KLAIPEDA SADAM

Klaipeda sadam on põhjapoolseim jäävaba sadam Läänemere idarannikul. Sadam on kõige olulisem transpordisõlm Leedus, mis ühendab maa-, mere- ja raudteeliinid. Klaipeda sadam on universaalne mitmeotstarbeline sadam. Sadam osutab teenusi 24 tundi ööpäevas, 7 päeva nädalas ja 365 päeva aastas. (Port of Klaipeda)



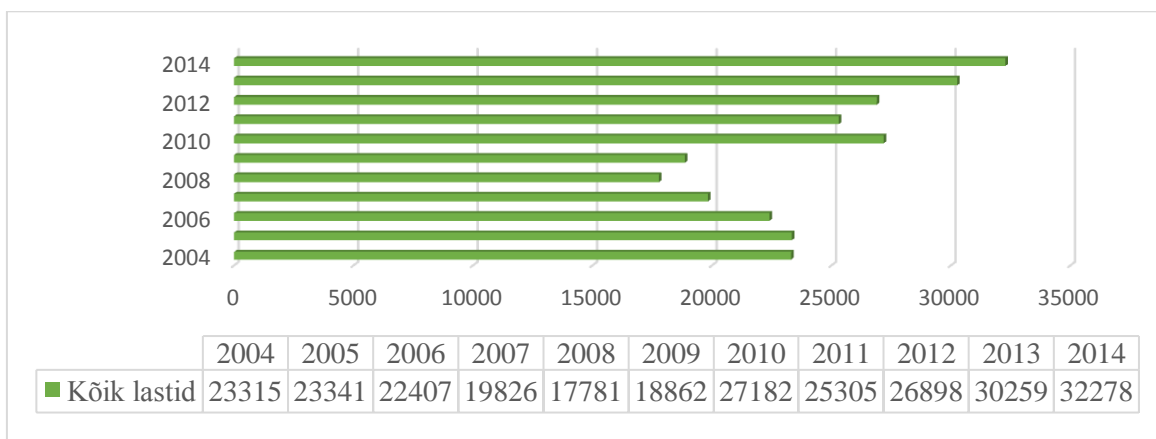
Joonis 7. Klaipeda sadama statistika aastatel 2004–2014 (tuh tonni)

Allikas: Port of Klaipeda

### 2.1.6. GDANSKI SADAM

Gdanski sadam on Poola sadam, mis asub Euroopa kõige kiiremini arenevas regioonis. Vastavalt Euroopa Liidu strateegiale mängib Gdanski sadam pearolli Trans-Euroopa transpordikoridoris nr 1, mis üheneb Põhjamaid Lõuna- ning Ida-Euroopaga. (Port Gdansk)

Sadama varustus ja taristu võimaldavad käidelda konteinerkaupa, reisi- ja ro-ro kaupu, sõiduautosid, puuvilju, väävlit, fosforiiti ja muud puistlasti. (Ibid.)

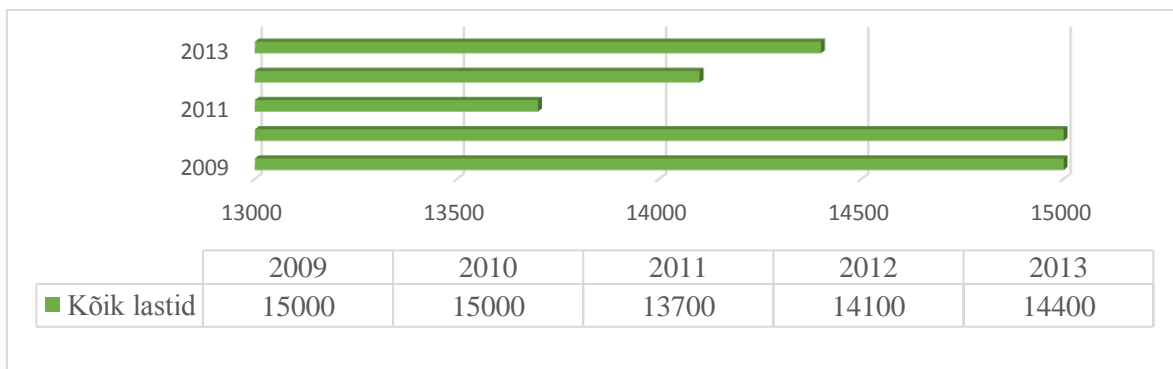


Joonis 8. Gdanski sadama statistika aastatel 2004–2014 (tuh tonni)

Allikas: Port Gdansk

### 2.1.7. COPENHAGEN-MALMÖ SADAM

Copenhagen-Malmö sadam on Läänemere üks väravaid, mis seob Läänemere regiooni terve maailmaga. Sadam annab juurdepääsu Läänemere riikide taristutele. Copenhagen-Malmö sadam mängib peamist rolli sõiduautode ja transiit-naftatoodete jaotusprotsessis Läänemere piirkonnas. (Copenhagen-Malmö Port)



Joonis 9. Copenhagen-Malmö sadama statistika aatatel 2009–2013 (tuh tonni)

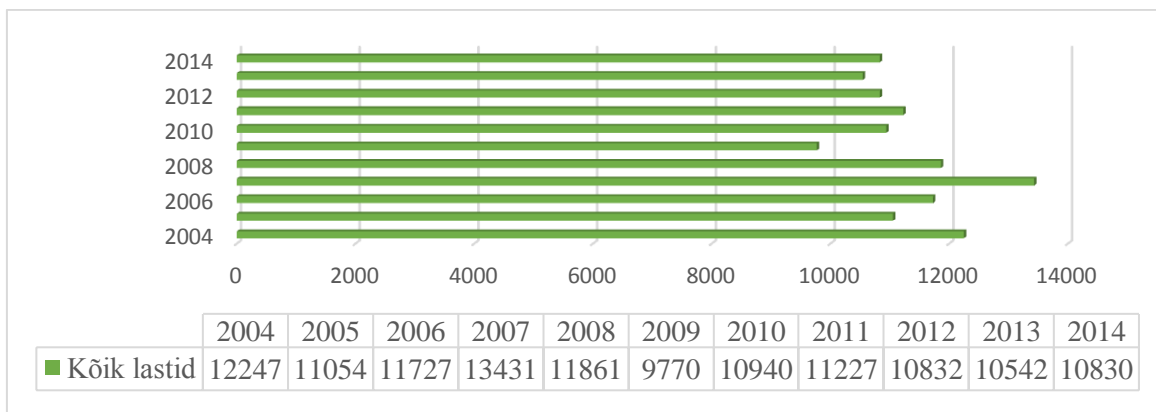
Allikas: Copenhagen-Malmö Port

### 2.1.8. STOCKHOLMI SADAM

Stockholmi sadama kaid asuvad erinevates Stockholmi linnaosades. Sadam pakub kaikohti ja teenuseid parvlaevadele, matkelaevadele ja kaubalaevadele. Sadamas asub suur konteineriterminal – The Container Terminal Frihamnen (CTF). (Ports of Stockholm, 2014)

### 2.1.9. HELSINKI SADAM

Helsinki on kõige suurem ja tähtsam Soome sadam. Helsinki sadamast väljuvad sageli liinilaevad, suur osakaal on ka eksport- ja importkaupade liikumisel. Sadam on spetsialiseerunud unifitseeritud kaupadele, konteineritele, veokitele ja treileritele. Helsinki sadam koordineerib oma partnerite tööd, selleks et aktiivselt arendada sadama ärikeskkonda. (Port of Helsinki)



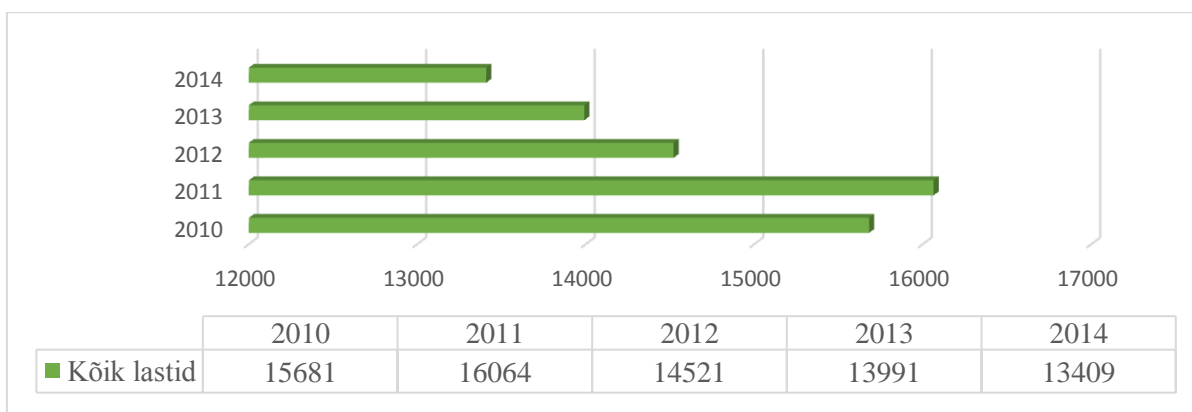
Joonis 10. Helsinki sadama statistika aastatel 2004–2014 (tuh tonni)

Allikas: Finnish Port Association

### 2.1.10. HAMINAKOTKA

HaminaKotka sadam asub Kagu-Soomes Euroopa Liidu ja Venemaa piiri lähedal. Tänu oma geograafilise asukohale on HaminaKotka sadam oluline transiidipunkt Soomes, kus tegutsevad kõik transpordiliigid. HaminaKotka on Soome riigi suurim universaalne konteinerisadam, millel on regulaarne ühendus peamiste Euroopa ja maailma sadamatega. (Port of HaminaKotka Ltd)

HaminaKotka sadam on ka integreeritud logistika ja tööstuskeskus, sadama alal töötab ligikaudu 200 ettevõtet, samuti on siin Läänemere kõige tõhusam konteineriterminal. Peale konteinerikaupade käideldakse sadamas käsitletakse ka vedellasti, puistlasti, segalasti. (Ibid.)



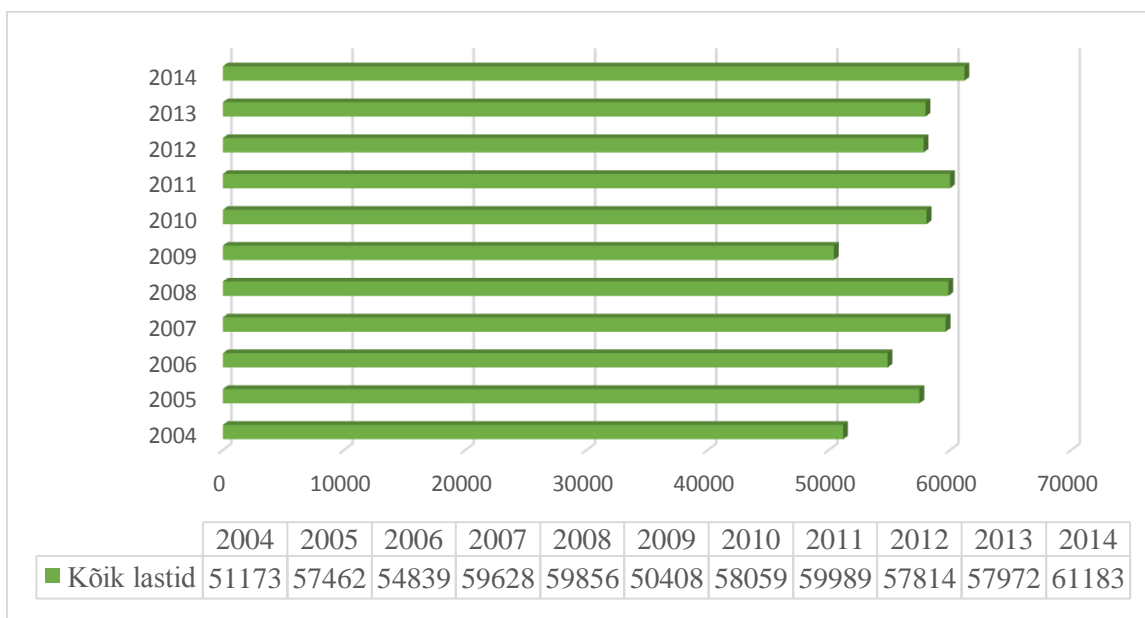
Joonis 12. HaminaKotka sadama statistika aastatel 2010 – 2014 (tuh tonni)

Allikas: HaminaKotka port



### 2.1.11. SANKT-PETERBURI SADAM

Sankt-Peterburi sadam asub Läänemere idaosas, Neeva jõe suudmes. Sadam on ühendatud merega kanaliga, mis koosneb Suurest laevafaarvaatrist (*Большой Корабельный фарватер*), Kroonlinna laevafaarvaatrist (*Кронштадтский Корабельный фарватер*) ja Sankt-Peterburi merekanalist kogupikkusega 33 miili. Sadama normaalne tööaeg on 8:30–17:00, laupäevad, pühapäevad ja riigipühad on vabad, lastimis-lossimistöid tehakse ööpäevaringselt seitse päeva nädalas, v.a. vaheaeg 20:00-st 31. detsembril kuni 24:00-ni 1. jaanuaril. (Администрация Морских Портов Балтийского Моря)



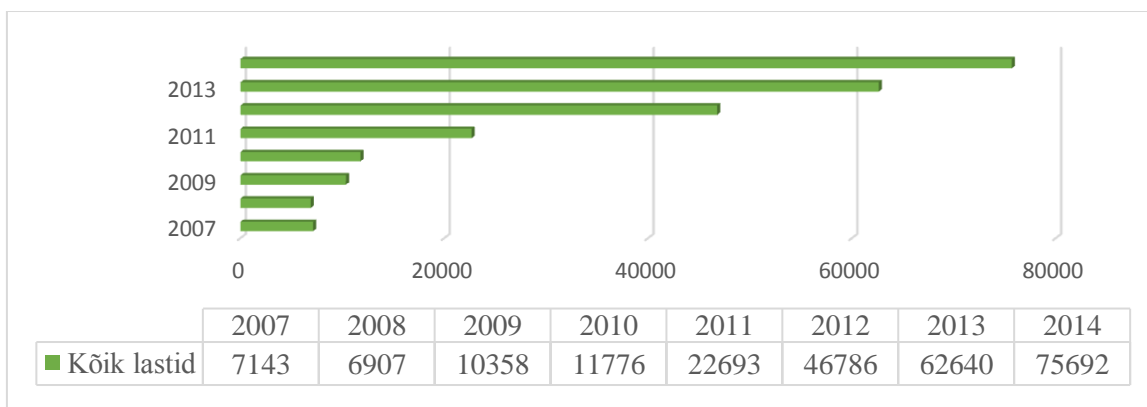
Joonis 13. Sankt-Peterburi sadama statistika aastatel 2004–2014 (tuh tonni)

Allikas: Администрация Морских Портов Балтийского Моря

### 2.1.12. UST-LUGA SADAM

Ust-Luga sadam paikneb peaagu Vene Föderatsiooni ja Euroopa Liidu piiril. Ust-Luga sadam on tähtis Venemaa Looderegiooni transpordisüsteemi osa, mis mängib suurt rolli transiitvedudes Euroopa transporditaristu raames. Ust-Luga on uus sadam, mis siamaani on veel arenguprotsessis. Sadama ehitatakse universaalsadamaks – terminalid ja tööstustsoonid

hakkavad teenindama rohkem kui 20 erinevat lastiliiki. (Администрация Морских Портов Балтийского Моря)

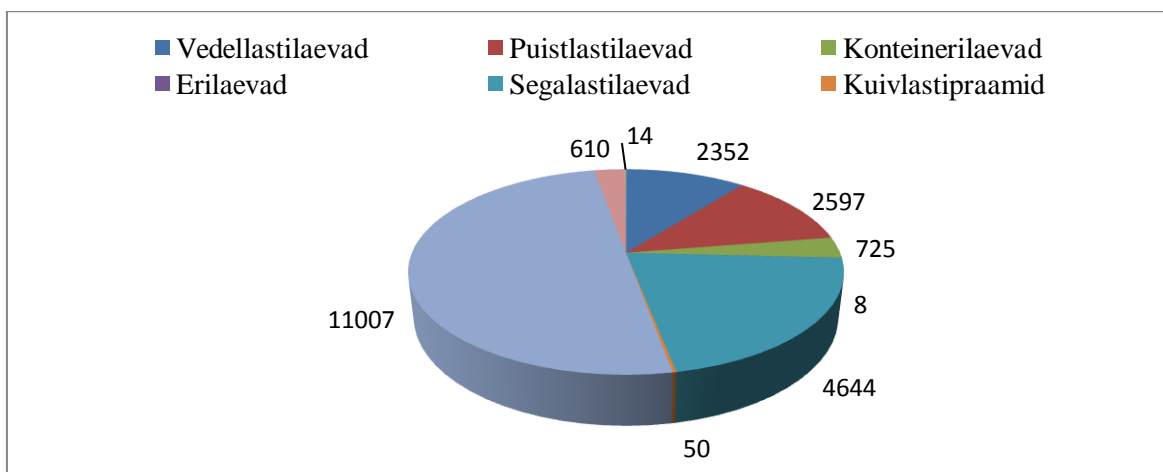


Joonis 14. Ust-Luga sadama statistika aastatel 2007–2014 (tuh tonni)

Allikas: Администрация Морских Портов Балтийского Моря

## 2.2. LAEVADE VALIK

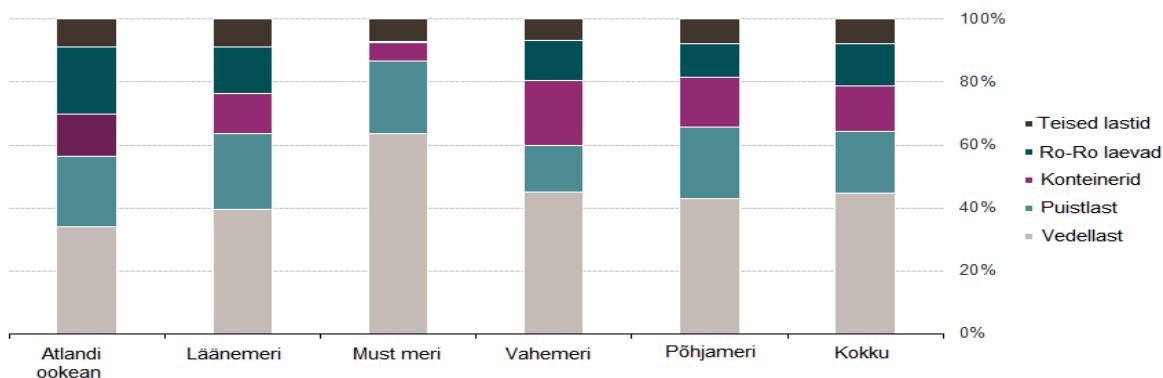
Laevu valides teeb autor tasakaalastatud otsuse valida laevutüüp, lähtudes oma riiki külastavate laevade statistikast ja samuti vaadeldes Läänemere üldist tendentsi.



Joonis 15. Eestit aastal 2014 külastanud laevade tüübid.

Allikas: Statistikaamet

Eesti Statistikaameti andmebaasist saadud tulemuste järgi on ehitatud diagramm, mis näitub, kui suurt osa kõikide riigi külasthanud laevadest moodustab üks või teine laevatüüp. Joonise 15 andmete põhjal teeb autor järelduse, et otstarbekas on sadamatasude arvutamisel aluseks võtta reisi-, segalasti-, puistlasti- ja vedellastilaevad.



Joonis 16. Euroopa Liidu riikide kaupade lähivedu partnerite sadamates lastiliikide järgi  
Allikas: Eurostat

Joonisel 16 on kujutatud Eurostati andmed Euroopa Liidu riikide kaupade liikumise kohta partnerriikide sadamates lastiliikide järgi. Kui vaadata Läänemere tulpi siis on näha, et suurema osa moodustab vedellast, teine on puistlast, kolmas on ro-ro kaup ja neljandal kohal on konteinerlast.

Antud andmete põhjal teeb autor valiku – arvutada Läänemere sadamate tasud nelja laevatüübi jaoks. Et Eestis moodustavad suure osa laevadest reisilaevad ja üldiselt on Läänemerel kolmandal kohal ro-ro tüüpi laevad, valib autor oma töö jaoks ro-pax tüüpi laeva, mis ühendab endas reisi- ja ro-ro laevu. Samuti on töö jaoks valitud konteinerilaev, puistlastilaev ja tanker.

Ro-pax tüüpi laevaks on M/S „Baltic Queen“, mis sõidab Eesti lipu all. Laev oli ehitatud 2009. aastal Soomes. Antud laeva peamine marsruut on Tallinn–Helsinki–Tallinn. Laeval on 12 tekki: nendest 10 on reisijate jaoks, nendel asuvad kajutid, restoranid, kauplused ja teised meelelahutuspunktid; laevale mahub 2800 reisijat ja 410 ratastehnika ühikut.

Konteinerilaevaks on valitud „Bomar Victory“, kuni veebruarini 2014 kandis laev nime „Maersk Vigo“. Laev oli ehitatud aastal 2002 Saksamaal, praegune omanik on Londoni laevakompanii Borealis Maritime. Laevale mahub 1700 TEU (*twenty-foot equivalent unit*).

Laev teeb oma reiseid Läänemere piirkonnas, viimati külastatud sadamad on Kotka, Gdansk, Klaipeda ja Ust-Luga (seisuga 11.05.2015, <http://www.shipspotting.com>)

Vedellastilaevaks on valitud tanker „Seagrace“. Laev oli ehitatud 2004. aastal Lõuna-Koreas. Laeva põhilastiks on toornafta.

Puistlasti vedavaks laevaks on valitud „Thor Infinity“. Laev ehitati aastal 2001. aastal Filipiinidel ja sõidab Singapuri lipu all. Viimati külastas laev Läänemerel Gdynia sadamat maikuu 2015 (<http://www.shipspotting.com>).

Laevade tehnilised parameetrid on toodud tabelis 2.

Tabel 2. Laevade tehnilised parameetrid

				
<b>Laeva nimi</b>	<b>BALTIC QUEEN</b>	<b>BOMAR VICTORY</b>	<b>SEAGRACE</b>	<b>THOR INFINITY</b>
<b>IMO number</b>	9443255	9242649	9290309	9238466
<b>Laeva tüüp</b>	Ro-ro/reisilaev	Konteinerilaev	Tanker	Puistlastilaev
<b>Pikkus x Lauis</b>	212,1 m × 29 m	177 m × 26 m	244 m × 42 m	189,99 m × 32,26 m
<b>Süvis</b>	6,4 m	9,7 m	8 m	6,7 m
<b>Net Tonnage</b>	30860	9038	32671	17734
<b>Gross Tonnage</b>	48915	17189	57226	30303
<b>Dead-weight</b>	6287 t	22200 t	89944 t	52383 t
<b>Ehitus-aasta</b>	2009	2002	2004	2001
<b>Lipuriik</b>	Eesti	Marshalli saared	Malta	Singapur
<b>Jäaklass</b>	1A Super	1A		no
<b>Klassi Ühing</b>	Bureau Veritas	Lloyd's Shipping Register	Nippon Kaiji Kyokai	Nippon Kaiji Kyokai
<b>TEU arv</b>		1700 TEU		

Allikad: [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com) ja [www.shipspotting.com](http://www.shipspotting.com)

### 3. METOODILINE OSA

Antud lõputöö uuritavaks objektiks on sadamates laevadelt ja nende lastidelt võetavad tasud. Sadamatasud ehk tariifid on avalikud dokumendid, tänapäeval on need võimalik alla laadida sadamate veebilehekülgedelt. Edaspidi ei viita töö autor konkreetsetele dokumentidele, kuid kõik andmed konkreetsete sadamate tasude kohta on võetud ametlikust dokumentidest ja töödeldud käesoleva töö jaoks. Töös kasutas autor eesti-, inglise- ning venekeelseid dokumentide versioone.

Töö esimeseks etapiks on teema valik. Teema valikul tuleb eelkõige lähtuda teemaga seotud kogemuste või teadmiste olemasolust. Teema valikul ei tohi unustada teema aktuaalsust ja võimalust, et antud tööd võidakse edasi arendada või kasutada teistes uurimistöodes.

Teiseks etapiks on juhendaja otsimine. Sobiv juhendaja peab omama kogemusi ja teadmisi valitud valdkonnas ning olema autorile abiks igas tööetapis. Kui sobiv juhendaja on valitud, siis peab ta oma nõusoleku kirjalikult vormistama.

Töö kolmandaks etapiks on lõputöö plaani koostamine. Antud etapis otsib autor lahendust, kuidas oma töö üles ehitada, kust alustada, püstitab probleemi ja kavandab lahenduse otsimise teed.

Töö neljandaks etapiks on erialase kirjandusega tutvumine ja lõputöö jaoks vajalike allikate otsimine. Raamatute valimisel on mugav kasutada ESTER-i koondkataloogi märksõnaotsingut.

Töö viiendaks etapiks on andmete kogumine ja vajalike arvutuste tegemine. Antud etapis valib autor laevade prototüübid. Sellel etapil tutvub autor lähemalt iga sadama tariifidega ja teeb vajalikud arvutused iga laeva jaoks. Arvutuse käigus koostatakse iga sadama kohta eraldi tabel, kus on toodud kõik sadamatasud ja nende suurused iga laeva jaoks. Arvutuse käigus autor konverteerib kõik tasud ühte valuutasse – EUR.

Töö kuuendaks etapiks on andmete ühtlustamine ja teksti kommentaaridega varustamine. Kuna tavainimesel on raske hinnata, kas näiteks sadamatasu tankeri jaoks on

suur või väike, toob autor toob ligikaudselt ühe tonni kauba hinna. Kuid tuleb arvestada seda, et ro-pax tüüpi laeva jaoks pole ühe veetava tonni arvutamine otstarbekas ja seepärast autor ei arvuta seda. Samuti tuleb arvestada seda, et konteinerilaevadelt võetakse tavaliselt tasu TEU eest, seega ühe tonni hind kannab rohkem informatiivset rolli.

Töö seitsmendaks etapiks on uuritavatele küsimustele vastamine, lähtudes töö käigus saadud tulemustest.

Kaheksandaks etapiks on töö vormistamine ja esitamine TTÜ Eesti Mereakadeemia Merenduskeskusesse, kus määratakse retsensent.

Viimaseks etapiks on töö kaitsmiseks ettevalmistamine, mille käigus tuleb arvestada retsensendi märkusi ja töö võimalikke puudusi. Viimane etapp on töö kaitsmine komisjoni ees, kus autor saab koondhinde tehtud töö eest.

Lõputöö eesmärk on rakendada õppeprotsessis omandatud teadmisi praktilises uuringus, täiendada oma teadmisi valitud valdkonnas, näidata oskust leida vajalikku informatsiooni ning kaitsta oma teadustööd ja oma arvamusi.

## **4. SADAMATASUD**

### **4.1. TALLINNA SADAM**

Tallinna sadama „Sadamatasud“ on dokument, mis koosneb 12 leheküljest ja kehtib alates 01.01.2015. Dokumendi saab alla laadida sadama veebileheküljelt ja see on kiiresti leitav nuppu „Partnerid“ vajutades. Dokument ja veebilehekülg on tehtud kolmes keeles – eesti, inglise ja vene. Töö jaoks on kasutatud eestikeelset versiooni. Dokumendi struktuur on mugav ja selge, ainsa puudusena võib nimetada lootsi ja veeteede tasude arvutamise printsiibi puudumist, aga kuna neid tasusid sadam ise ei võta, ei peagi sadama dokument neid sisaldama, aga kasutaja mugavuse pärast võiksid olla viited, kust neid andmeid kiiresti kätte saaks.

Sadamatasudeks on: tonnaažitasu, jäätmetasu, sildumistasu, reisijatasu, ratastehnika kaubatasu, elektrienergia, sildeteenuste ja veemüügi tasud, sadama abilaevastiku kasutamise tasud, lootsitasu ja veeteetasu. Tonnaažitasu, jäätmetasu, sildumistasu, reisijatasu, ratastehnika kaubatasu ja sadama abilaevastiku kasutamise tasusid võtab AS Tallinna Sadam. Elektrienergia, sideteenuste ja veemüügi tasusid võtab AS-i Tallinna Sadam poolt määratud teenuse osutaja. Lootsitasu võtab AS Eesti Loots, veeteetasu Veeteede Amet. Sadamatasudele lisandub ka käibemaks vastavalt kehtivatele seadusaktidele. Arved tuleb maksta 15 päeva jooksul alates arve esitamise kuupäevast.

AS Tallinna Sadama poolt võetavatest tasudest on vabastatud: laevad, mis on tulnud sadamasse üksnes haigete, laevaõnnetuses kannatanute või surnute maaletoomiseks, juhul kui nende seisuaeg sadamas ei ületa 24 tundi; samuti sadama ehituse või rekonstrueerimise käigus kasutatavad laevad; ajaloolist väärtust omavad laevad (laeva kvalifitseerumise ajaloolise väärtusega laevaks otsustab sadama pidaja).

Tonnaažitasu võetakse laeva GT pealt. Laevad on jagatud laevatüüpide järgi järgmiste gruppidesse: tankerid; reisilaevad; merematke-, jaht- ja purjelaevad; lähimatkelaevad; ro-ro laevad ja muud laevad. Tonnaažitasu arvestamisel rakendatakse laeva GT ülempiire, selle arvu ületavalt GT tasu ei arvestata. Tankerite jaoks on ülempiir 90 000 GT ühikut, eraldatud ballastitankidega tankeritel 75 000 GT ühikut, reisilaevadel 46 000 GT ühikut.

Sadamal kehtivad ka soodustused tonnaažitasule. Reisilaevadele iga kalendriaasta kohta eraldi: 31. – 150. külastus 20%; 151. – 240. külastus 40%; alates 241. külastusest 75%. Merematkelaevadele kehtivad tonnaažitasu soodustused samuti iga kalendriaasta kohta eraldi: 2. – 3. külastus 35%; 4. – 5. külastus 60%; alates 6. külastusest 70%. Soodustused ei kehti lähimatkelaevadele. Soodustused reisi- ja merematkelaevadele kehtivad sõiduplaani täitmise korral igale laevale eraldi. Ro-ro laevaliinide tonnaažitasu soodustused arvutakse iga nädala eraldi: 2 külastust nädalas 15%; 3 külastust nädalas 30%; 4 külastust nädalas 35%; 5 ja enam külastust nädalas 40%. Konteinerlaevaliinidele tehakse tonnaažisoodustused iga kalendriaasta kohta eraldi: 1. – 20. külastus 15%; 21. – 40. külastus 25%; alates 41. külastusest 45%. Laevadele, mis on saabunud sadamasse peale laadima ainult puitlasti, kehtivad tonnaažitasu soodustused 20%.

Jäätmetasu võetakse laeva GT ühiku pealt. Tariifid on jagatud nelja gruppi: reisilaevad, merematkelaevad (soodustariif) ja muud laevad.

Sildumistasu võetakse iga sildumisoperatsiooni eest eraldi järgmistel juhtudel: laeva sadamasse sissesõidul; laeva sadamast väljumisel; laeva ümbersildumisel laeva kapteni ja/või agendi soovil ning põhjustel, mis ei ole seotud lastimis-lossimistöodega ega tulene ilmastikuoludest; laeva ümbersildumisel, kui see on seotud lastimis-lossimistöoteostamisega erinevate operaatorite poolt ühe sadama piires; laeva paigutamisel sadamas asuvasse ujuvdokki ja sealt välja viimisel. Sildumistasu arvutamiseks on laevad jagatud tüübi ja GT vahemiku järgi gruppidesse. Tüüpide järgi on kaks rühma: kaubalaevad (v.a ro-ro) ja punkrilaevad ning reisi-, matke-, ro-ro ja muud laevad. GT vahemikud on järgmised: 0–2 000, 2 001–6 000, 6 001–20 000, 20 001–50 000, üle 50 000.

Reisijatasu võetakse nii sadamasse saabumisel kui ka sealt lahkumisel. Reisijatel, kes on saabunud sadamasse merematke-, matke-, jaht- või purjelaeval ja jätkavad reisi samal laeval, võetakse ühekordset soodustasu. Alla 12-aastastelt reisijatelt tasu ei võta.



Ratastehnika kaubatasu võetakse igalt ühikult eraldi, tasu on jagatud kolmeks: juhiga sõiduaudod, juhita sõiduaudod ja muud transpordivahendid (bussid, treilerid, veoaudod, rulltreilerid, haagised).

Elektrienergia, sideteenuste ja veemüügi tasusid võetakse vastavalt teenuse osutaja tariifile. Sadama abilaevastiku kasutamisel võetakse tasu kas iga töötunni või iga operatsiooni eest.

Lootsi ja veeteede tasu pole siin dokumendis lahti kirjutatud, kuid need on leitavad Eesti Lootsi AS ja Veeteede Ameti koduleheküljelt.

Tabel 3. Tallinna sadama arvutatud sadamatasud

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	32095,69	21311,893	129121,30	37444,61
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		1,83	2,52	1,22

Allikas: Autori arvutatud

## 4.2. SILLAMÄE SADAM

Sillamäe sadamatasudega saab tutvuda dokumendis „Sadamaeeskirjad“, mis kehtib alates 01.01.2010. Dokument on saadaval kolmes keeles – eesti, inglise ja vene, töö jaoks on kasutatud eestikeelset versiooni. Sadamatasud asuvad dokumendi lisades (Lisa 11 „Sadamatasud ja laevadele osutatavate teenuste tasud“). Sadamaeeskiri on kiiresti leitav sadama veebileheküljelt.

Kohustuslikud sadamatasud on tonnažitasu, jäätmetasu, sildumistasu, lootsitasu, tuletornitasu ja navigatsioonitasu. Antud tasude põhjal teeb autor järelduse, et Sillamäe sadama sadamatasud on aegunud dokument. Viimati uuendati dokumenti 2010. aastal, kuid 2013. aastal Eesti Vabariigis seadus muutus ja tuletorni- ning navigatsioonitasude asemele tuli veeteetasu. (Veeteetasu on üldkasutataval veeteel navigatsioonilise korraldamise, jäämurde- ja informatsiooniteenuse ning sellele veeteele meresõiduohutuse tagamiseks paigaldatud infrastruktuuri kasutamise eest võetav tasu (Riigikogu, 2012)). Samuti dokumendis on kirjas, et Eesti Vabariigi residendid peavad maksma Eesti kroonides, kuid tänapäeval seda valuutat

enam ei eksisteeri. Oma arvutustes lähtub autor uuest seadusandlusest ja kasutab mõistet veeteetasu. Tonnaaži, kaitasu, jäätmetasu ja sildumistasu võtab AS Sillamäe Sadam, veeteetasu võtab Veeteede Amet ja lootsitasu võtab AS Eesti Loots.

Sillamäe sadama poolt kehtestatud tasudest on vabastatud laevad, mis on tulnud sadamasse üksnes haigete, laevaõnnetuses kannatanute või surnute maaletoomiseks, juhul kui seisuaeg sadamas ei ületa 24 tundi; samuti sadama ehituse ning rekonstrueerimise käigus kasutatavad laevad.

Tonnaažitasu võetakse laeva kogumahutavuse GT pealt iga külastuse eest eraldi. Laevad on jagatud gruppidesse järgmiselt: tankerid; reisilaevad; matke- (kruisi-), jaht- ja purjelaevad; ro-ro laevad; muud laevad (GT kuni 10 000); muud laevad (GT 10 001 kuni 20 000); muud laevad (GT alates 20 001). Tonnaažitasu arvestamisel rakendatakse ülempiiri, mis on tankerite jaoks 90 000 GT ühikut, eraldatud ballasitankidega tankeritele 75 000 GT ühikut, reisilaevadele 30 000 GT ühikut, matke- (kruisi-)laevadele 50 000 GT ühikut. Sadam teeb soodustusi ka tonnaažitasule: reisilaevadele iga kalendriaasta kohta eraldi: 31. – 90. külustus 10%, 91. – 250. külustus 25%, alates 251. külustusest 80%; matke- (kruisi-), jaht- ja purjelaevadele igal kalendriaastal eraldi: 2. –5. külustus 60%, alates 6. külustusest 80%; antud soodustused kehtivad sõiduplaani täitmise korral igale laevale eraldi. Konteiner- ja ro-ro laevaliinidele kehtivad tonnaažitasu soodustused iga kalendriaasta kohta eraldi: 1. – 20. külustus 20%, 21. – 40. külustus 30%, alates 41. külustusest 50%, konteiner- ja ro-ro laevaliinidele, mille külustuste arv on 3 ja enam nädalas, alates 1. külustusest 65%. Teistele laevaliinidele iga kalendriaasta kohta eraldi kehtivad järgmised soodustused: 1. – 20. külustus 10%, 21. – 50. külustus 20%, alates 51. külustusest 40%, kalalaevadele on tonnaažitasu soodustused 60% ulatuses.

Jäätmetasu võetakse laeva kogumahutavuse pealt iga külastuse eest eraldi: kõik laevad, v.a ro-ro laevad 0,05 EUR/GT ühikult ja ro-ro laevad 0,017 EUR/GT ühikut.

Sildumistasu võetakse iga sildumisoperatsiooni eest eraldi järgmisel juhtudel: laeva sadamasse sissesõidul; laeva sadamast väljumisel; laeva ümbersildumisel laeva kapteni ja/või agendi soovil ning põhjustel, mis ei ole seotud lastimis-lossimistöodega ega tulene ilmastikuoludest; laeva ümbersildumisel, kui see on seotud lastimis-lossimistöode teostamisega erinevate operaatorite poolt. Sildumistasu võetakse laeva kogumahutavuse pealt, erinevad tariifid on kaubalaevadele ning reisi-, matke-, jaht ja purjelaevadel, samuti erinevad tasu määrad on erinevates GT vahemike gruppides.

Matkelaeva (reisilaeva) reisijatest võetakse ühekordset tasu, teiste laevade reisijatelt võetakse tasu nii sadamasse saabumisel kui ka sadamast lahkumisel. Reisijatasust on vabastatud need reisijad, kes ei välju Sillamäe sadamas ja kelle sihtpunkt asub kolmandas riigis, alla 12-aastased reisijad on tasust vabastatud.

Elektrienergiaga varustamine ning veemüük ja prügi eemaldamine laevadelt toimub vastavalt teenuse osutaja tariifidele. Sadama abilaevastiku kasutamisel võetakse tasu kas ühe operatsiooni või tunni töö eest.

Sillamäe sadama sadamatasud vajavad uuendamist ja kehtiva seadusandlusega vastuvusse viimist. Samuti nagu Tallinna Sadama AS sadamatariifides puuduvad viited, kust võta veeteetasu (antud dokumendis tuletorni- ja navigatsioonitasu) ja lootsitasu määrad, kuid neid saab kätte vastavate asutuste kodulehekülgedelt.

Tabel 4. Sillimäe sadama arvatud tasud

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	27860,95	21328,893	143081,54	37824,6611
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		1,83	2,79	1,23

Allikas: Autori arvatud

### 4.3. PÄRNU SADAM

Pärnu sadama sadamatasu määradega saab tutvuda eraldi dokumendis „Sadamatasud“, mille saab alla laadida sadama veebileheküjest. Dokument on saadaval kahes keeles – eesti ja inglise keeles, antud töö jaoks on kasutatud eestikeelset versiooni. Antud dokument kehtib alates 8. maist 2015. Dokument on selge struktuuriga ja vajalikud andmed on kiiresti leitavad.

Sadamatasud koosnevad: kanali-, külastus-, sildumis-, reisija-, puksiiri-, laevade seisuaaja, jäätme-, lootsi-, veete- ja muudest tasudest. Enamus tasu arvutamise põhjaks on laeva kogumahutavus GT, va sildumis- ja reisijatasu. Sildumistasu arvutatakse laeva pikkuse ja laiuse korrutamisel saadud tulemuse alusel. Pärnu sadamatasud erinevad Tallinna ja Sillamäe sadamate tasudest kanalitasu olemasoluga. Kanalitasu arvestatakse kõikidele laevadele Pärnu sadama akvatooriumusse sisenemise ja väljumise eest ühekordselt. Minimaalne kanalitasu on 220 EUR/kord. Kanalitasu maksmisest on vabastatud: Eesti Vabariigile kuuluvad haldusülesandeid täitvad laevad; Eesti Vabariigi sõjalaevad;

ujuvhospitalid, õppelaevad ning Eestis teadusuuringuid tegevad laevad; Eestit hõlmavates rahvusvahelistes mitteäriilistes koostööprogrammides osalevad laevad; riigivisiidile saabunud välisriikide laevad; avariilised ja tormivarju saabuvad laevad; jäämurdjad ja päästelaevad tööülesannete täitmisel Pärnu sadamas; tehnilise laevastiku laevad tööülesannete täitmisel Pärnu sadamas; remonti saabuvad laadungita laevad, kui neid remondib AS Pärnu Laevatehas ning nad ei teosta pärast remondi lõppu laadimistöid; väikelaevad kogupikkusega alla 24 meetri, mida ei kasutata majandustegevuse eesmärgil ning mis ei vea üle 12 reisija. Samuti Pärnu sadamatasude eripäraks on sildumistasu arvutamine, mis toimub laeva pikkuse ja laiuse alusel; tariifid on jagatud kuueks rühmaks:  $C = < 500$ ,  $C = 501 - 800$ ,  $C = 801 - 1200$ ,  $C = 1201 - 1500$ ,  $C = 1501 - 2000$ ,  $C = > 2001$ ;  $C = L \times B$  (kus L on laeva pikkus ja B – laeva laius).

Pärnu Sadam teeb soodustusi ka oma lepingulistele klientidele personaalsetes pakkumistes, seega antud dokumendist pole võimalik leida informatsiooni soodustuse suuruse ja selle kohta, mille alusel seda on võimalik saada.

Tabel 5. Pärnu arvutatud sadamatasud

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	70476,12	25189,8	82901,79	44671,13
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		2,16	1,61	1,46

Allikas: Autori arvutatud

#### 4.4. RIIA SADAM

Riia sadama „Sadamatasud“ on eraldi dokument. Dokument kehtib alates 14. novembrist 2014 ja samal aastal oli seda ka viimati muudetud. Dokument on saadaval kolmes keeles – inglise, vene ja läti keeles, töös on kasutatud venekeelset versiooni. Dokument on selge struktuuriga ja väga informatiivne.

Riia sadam on kehtestanud järgmised sadamatasud: tonnaažitasu, kanalitasu, sanitaartasu, kaitasu, reisijatasu ja tasu väikelaevadelt. Kõiki sadamatasusid võetakse laeva kogumahutvause GT pealt.

Tonnaažitasu võetakse eraldi laeva sadamasse sisenemisel ja sealt väljumisel. Tasu arvutamiseks on laevad jagatud kolme rühma: tankerid, spetsialiseeritud laevad ja

universaalsed laevad; kui laeva sisenemisel või väljumisel laeval on kasutatud vähem kui 50% kandevõimest, kehtib soodustariif. Tonnaažitasust on vabastatud konteineri-, reisi-, kruisi-, ro-ro ja külmutuslaevad ning laevad, millel sadamas viibimisel ei tehtud lastimis-lossimis- või reisijate maha- või pealeminekuga seotud operatsioone.

Kanalitasu võetakse eraldi igal sadamasse sisenemisel, ümbersildumisel ühe kai juurest teise juurde, reidile minekul, reidilt kai juurde minekul ja sadamast väljumisel. Sadamasse sisenemisel ja väljumisel on kanalitasu määrad suuremad ja ümbersildumisel väiksemad. Samuti erandina on vaadeldud olukorda, kui laeva sadamas oleku ajal ei ole tehtud lastimis- ega lossimistöid.

Sanitaartasu all mõistakse kõikide jäätmete ja kasutatud vee vastuvõttu, v.a ballastvesi ja vesi tankide puhastamiseks. Kaitasu võetakse kõikidelt laevadelt iga kai kasutamise kohta eraldi, kui laev ei kasuta kaid lastimis-lossimisoperatsioonide jaoks, sellelt võetakse tasu iga kasutatud tunni eest, teistel juhtumitel võetakse ühekordset tasu laeva kogumahutavuse pealt. Kui laev kasutab sama firma erinevaid kaisid ühe külastuse jooksul, siis teise kai kasutamisele tehakse 50% soodustust.

Väikelaevatasud määratakse igal sadamasse sisenemisel ja väljumisel eraldi. Väikelaevad on vabastatud teistest sadamatasudest.

Iga reisija pealt võetakse tasu laeva sisenemisel ja lahkumisel eraldi, kuni 12-aastased lapsed on vabastatud reisijatasust.

Liinilaevade soodustused kehtivad kõikide sadamatasude jaoks ja neid arvestatakse ühe kalendriaasta jooksul: 10% – 12 kuni 20 külastust; 20% – 21 kuni 50 külastust; 40% – rohkem kui 50 külastust; 60% – rohkem kui 150 külastust. Kruisilaevadele on järgmised soodustused: 20% – 5 kuni 10 külastust, 40% – rohkem kui 10 külastust. Kalalaevadele ja kala töötlevatele laevadele kehtib 50%-line soodustus. Toornaftat vedavatele tankeritele on 10% soodustus kõikide tasude pealt tingimusel, et need on saanud *Green Award* sertifikaadi (sertifikaat antakse nafta-, keemia-, LNG tankeritele, puistlasti- ja konteinerilaevadele, mille DWT on rohkem kui 20 000 t, ja näitab seda, et laev on keskkonnale ohutu ja selles mõttes puhas (Green Award, 2009).

Tabel 6. Riia sadama arvutuslikud sadamatasud.

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	17719,08	10159,33	65638,22	25909,1
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		0,87	1,28	0,85

Allikas: Autori arvutatud

Sadamatasud on arvutatud ainult tariifide dokumendis kas mainitud või lahti kirjutatud tasude järgi. Autor ei ole eraldi uurinud teiste tasude olemasolu, ja kui need on Läti või teise uuritava riigi poolt kehtestatud, pole autor neid antud töös arvesse võtnud.

#### 4.5. KLAIPEDA SADAM

Klaipeda kui riigisadama sadamatasud kehtestab Leedu Vabariigi transpordi ministeerium. Töös kasutatud versiooni oli viimati muudetud detsembris 2014 ja see kehtib alates 01.01.2015. Dokument on saadaval kolmes keeles – leedu, inglise ja vene keeles. Antud töö jaoks kasutas autor venekeelset versiooni. Dokumendi allalaadimiseks sadama koduleheküljelt on eraldi link *Port Regulations*, dokument annab põhjaliku informatsiooni kehtiivate sadamatasude kohta, kuid on päris keeruka struktuuriga.

Reeder peab läbi laeva agendi sadamale edastama järgmise info: laeva pikkus, maksimaalne süvis, kogumahutavus GT, laeva kogukandevõime DWT. Enamik sadamatasusid baseeruvad laeva GT-l, teisi andmeid kasutatakse erijuhtumite lahendamiseks.

Laevatasu võetakse iga sadama külastuse eest, erinevad tariifid on kruisi-, liinikauba-, ro-pax ja ro-ro laevadele, mis külastavad sadamat vähemalt 2 korda nädalas, tankeritele, tramp- ja teistele laevatüüpidele ning teistsuguse töökorraldusega laevadele. Soodustused arvutakse iga kalendriaasta jaoks eraldi liinilaevadele: 9. – 27. külastus 25%, alates 28. külastus 50%; laevadele, mis veavad alati samalaadsed lasti või tramplaevadele: 14. – 28. külastust 10%, alates 28. külastuse 20%; laevadele pärast proovisõitu ja pärast väljumist tormi sattunud laevadele 80%. Samuti teeb sadam soodustusi laevadele, mis ei saa sadama mittepiisava sügavuse tõttu siseneda sadamasse või väljuda sealt täislastis.

Navigatsioonitasu võetakse kas iga külastuse või mõnedelt siseveete laevadelt aasta eest. Tasu arvutakse laeva kogumahutavuse pealt, v.a juhtumid, kui laevapassis ei ole neid andmeid, sel juhul aluseks on liinimeetrid. Navigatsioonitasule kehtivad ka järgmised soodustused: kruisilaevadel 2. – 3. külustus 20%, alates 4. külustusest 50%; liinilaevadel 9. – 27. külustus 25%, alates 28. külustusest 50%; samalaadset lasti vedava laeva jaoks 14. – 28. külustus 10%, alates 28. külustusest 20%.

Kaitasu võetakse erinevalt laevadelt, mis on teostanud lastimis-lossimistöid, ja neilt, mis seda teinud pole.

Tonnaažitasu võetakse laeva GT või iga TEU pealt. Kui laevale peale või maha laaditakse vähem kui 80% DWT-st, on tonnaažitasu soodustus 20%, kui 40% DWT-st vähem, siis 40%. 50%-lise soodustuse saavad laevad, mille lastimis-lossimisoperatsioonide käigus oli peale või maha laaditud rohkem kui 800 TEU.

Jäätmetasu võetakse laeva kogumahutavuse iga ühiku pealt. Kehtivad kaks erinevat tariifi: kuni 10 ööpäeva kaasa arvatud, ja alates 11 ööpäevast. Laevadele, millel on olemas *Green Award* tunnistus ja mis kasutavad erinevaid jäätmekoguseid vähendavaid süsteeme, tehakse 20% soodustust.

Iga reisija pealt võetakse tasu suuruses 1 EUR, tasust on vabastatud kuni 7-aastased lapsed. Samuti võtab Klaipeda sadam tasu sadama akvatooriumi kasutamise eest. Antud tasu osas saavad soodustust kruisilaevad: 20% 2. – 3. külustus ja 50% alates 4. külustusest.

Tabel 7. Klaipeda sadama arvutatud sadamatasud

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	51910,66	26024,146	69243,46	46787,842
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		2,23	1,35	1,53

Allikas: Autori arvutatud

## 4.6. GDANSKI SADAM

Gdanski sadamatariifid on saadaval neljas keeles – poola, inglise, hiina ja vene. Töö tegemiseks on kasutatud venekeelset versiooni. Tariifid kehtivad alates 01.04.2014. Dokumenti ei saa alla laadida, tuleb kasutada veebivarianti; dokumendis puudub tasude lühinimekiri, neid tuleb jooksvalt otsida tekstist.

Gdanski sadamas kuuluvad tasumisele tonnaažitasu, kaitasu, reisisu, meremeeste sotsiaal- ja kultuurifondi tasu.

Tonnaažitasu arvestamiseks on tehtud järgmine laevade jaotus: kuivlastilaev, külmutuslaev, konteineri laev, ro-ro tüüpi laev, puistlastilaev, reisilaev, praamid, ro-pax laevad, tankerid kogumahutavusega kuni 38 000 GT, tankerid kogumahutavusega rohkem kui 38 000 GT, puksiirid, pargased ja muud ujuvvahendid. Gdanski sadamatariifide eripäraks on see, et soodustused pole kirja pandud otseselt. Näiteks liinilaevad, mis külastavad Gdanski sadamat vähemalt kaheksa korda nädalas, maksavad 40% põhitariifide kaudu saadud summast ja näiteks laev, mis külastab sadamat harvem kui üks kord nädalas, aga mitte harvem kui üks kord kuus, maksab 75% algsummast. Sellest järeldub, et kõige suurem soodustus liinulaevadele on 60%. Soodustused reisilaevadele arvestatakse kalendriaasta jooksul: 2 – 3 külastust 80% algsummast, 4 –5 külastust 60%, 6 ja rohkem külastusi 50% algsummast. Jäätmetasu on arvestatud tonnaažitasu sisse. Kui laev siseneb sadamasse mitte kommertshuvide pärast, aga näiteks otsib varjupaika, või selle laevepere liige vajab meditsiinilist abi, õppelaevad ja kõik teised laevad, mille pealt tonnaažitasu ei arvestata, peavad eraldi maksma jäätmete vastuvõtu eest.

Kaitasu võetakse tehnilise ekspluatatsiooni või kommertstegevusega õigustatud perioodi eest ja esimesed kuus tundi enne ja neli tundi pärast seda aega. Kaitasu määrad jagunevad järgmistesse gruppidesse: praamid, ro-pax ja ro-ro laevad, auto- ja reisilaevad; tankerid ja kuivlastilaevad; teised laevad. Soodustusi tehakse tonnaažitasu printsiibi järgi: min. 8 korda nädalas 40%, min. 6 korda nädalas 45%, min 4 korda nädalas 50%, 3 korda nädalas 60%, 2 korda nädalas 65%, 1 kord nädalas 70%, harvem kui 1 kord nädalas, kuid mitte harvem kui 1 kord kuus 75% kai tasu algsummast.

Reisijatasu arvestatakse iga registreeritud reisija pealt tema maale või laevale minekul.



Rahvusvahelise Tööorgantsiooni (*International Labour Organizatiion – ILO*) soovitusel võetakse Gdanski sadamas tasu meremeeste sotsiaal- ja kultuurifondi jaoks. Ühekordse tasu maksimummäär on 70 EUR.

Tabel 8. Gdanski sadama arvatatud sadamatasud

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	8248,95	5742,37	41272,72	18857,86
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		0,49	0,8	0,62

Allikas: Autori arvatatud

## **4.7. COPENHAGEN-MALMÖ SADAM**

Copenhagen-Malmö sadamatasud on toodud Copenhageni ja Malmö sadamate kohta eraldi. Copenhageni sadamatariifid on saadaval taani ja inglise keeles, Malmö sadamatariifid rootsi ja inglise keeles. Töös on kasutatud mõlema sadama ingliskeelseid sadamatariifide versioone.

### **4.7.1. COPENHAGENI SADAM**

Copenhageni sadamatariifid on toodud riigi sisevaluutas, s.t Taani kroonides. Sadamatasude määramiseks kasutatakse laeva ja lasti erinevaid omadusi nagu laeva kogumahutavus ja lasti tonnaaž, kaubaühikute kogus. Ühtlaste tulemuste saamiseks toob autor oma töös kõik tasud eurodes, kasutades Euroopa Keskpanga kurssi 1 DKK = 0,13398 EUR (seisuga 10.05.2015).

Külastustasu arvutamisel on laeva kogumahutavuse alampiir 100 GT. Laevad on jagatud järgmistesse rühmadesse: tavalised laevad, ka naftatankerid, praamid, reisilaevad (pardal on ainult reisijad), laevad lasti ja reisijatega, ujuvhotellid, pargased. Kruiisilaevad saavad taotleda soodustust kuni 25%, kui sama laevaliini laev külastab sadamat 7 või rohkem korda ühe kalendriaasta jooksul.

Copenhageni sadamas on mõeldud erinevad tariifid erinevate lastide jaoks: konteinerid, treilerid; kaup praamide peal; nafta, kütus; koks ja süsi; kuivained, puit; vili, liiv,

killustik jne; teised lastid. Kõik hinnad arvutatakse käibemaksuta, käibemakse lisandub vastavalt Taani seadusandlusele.

*International Facility Security Code (ISPS code)* elluviimiseks võtab Copenhageni sadam tasu reisijate ja kaubaühikute pealt.

Sadamatariifides pakutakse ka veega varustamise teenust, stividoriteenusi, tasud on konteinerite ladustamise eest ja info sadama administratsiooni töötundidest.

Tabel 9. Copenhageni sadama arvutatud sadamatasud

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	97263,46	98468,846	229956,93	194753,11
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		8,44	4,48	6,35

Allikas: Autori arvutatud

#### 4.7.2. MALMÖ SADAM

Malmö sadamatariifid on saadaval Copenhagen-Malmö sadama koduleheküljel kahes keeles – inglise ja rootsi. Kõik tariifid on kirjas Rootsi kroonides, antud töö autor kasutab ainsa rahana euro, seega kõik Malmö sadama tasud on esitatud eurodes vastavalt Euroopa Keskpanga kursile 1 SEK = 0,10759 EUR (seisuga 09.05.2015).

Standardset sadamase sisenemise tasu makstakse iga kord, kui laev siseneb sadamasse. Kui laev jääb sadamasse kauemaks kui 48 tundi – tankeri ning puistlastilaeva puhul 96 tundi – , siis peab ta maksma lisatasu laeva iga meetri pealt.

Iga reisija, auto, bussi pealt võetakse konkreetset tasu ja teiste ro-ro ühikute hind on kokkuleppeline.

Dokumendis on pikk kaupade nimekiri, kus on eraldi toodud erinevate lastiliikide hinnad tonni eest; kui mingi kaupa tabelis ei ole, siis rakendatakse üldist hinna. Sadama ohutustasu võetakse analoogiliselt Copenhageni sadamaga, enamiku laevadetüüpide jaoks on see 5% kaubatasust.

Samuti annab dokument ülevaate stividori-, lao- ja kaalumisteenuste hindadest. Dokument sisaldab ka informatsiooni laeva administratsiooni töötundidest ja riiklike pühade kohta.

Tabel 10. Malmö sadama arvutatud sadamatasud

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	32836,135	84201,63	128053,39	71348,13
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		7,21	2,49	2,33

Allikas: Autori arvutatud

#### 4.8. STOCKHOLMI SADAM

Stockholmi sadamatariifid ja reeglid on saadaval sadama veebi koduleheküljel rootsi ja inglise keeles, töö jaoks on kasutatud ingliskeelsete versiooni. Töös kasutatud versioon kehtib alates märtsist 2015.

Sadamatasud on erinevad tramp- ja liinilaevade jaoks. Stockholmi sadam teeb laevatasust soodustust nende laevadele, kelle lämmastikoksiidi heide on alla 6 mg. Kui laeval on olemas *scrubber*, siis selle jäätmete utiliseerimise hindu selgitakse kokkuleppe teel. Analoogiliselt teiste sadamatega võetakse erinevate lastide pealt tasu erinevate tariifide alusel. Samuti võetakse tasu ISPS-koodi meetmete täitmise eest sadamas, reisijatasu ja tasu ro-ro ühikute eest.

Tabel 11. Stockholmi sadama arvutatud sadamatasud

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	29472,83	49583,86	155178,99	76137,32
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		4,25	3,02	2,48

Allikas: Autori arvutatud

## 4.9. HELSINKI SADAM

Helsinki sadama sadamatariifid kehtivad alates 1 jaanuarist 2015. Tariifid on saadaval sadama koduleheküljel kolmes keeles – soome, rootsi ja inglise. Oma töös kasutab autor ingliskeelset versiooni. Dokument on selge ülesehitusega, kõik vajalikud andmed on kiiresti leitavad. Kõik hinnad on toodud impordi ja ekspordi jaoks eraldi ja eraldi ka kohaliku ning välistranspordi jaoks.

Sadamatasud baseeruvad laeva kogumahutavusel (GT). Eraldi on tariifid laevadele, mis toovad ainult kaupa, laevadele, mis osaliselt toovad ka reisijaid ja puhtalt reisilaevadele. Sadamas on soodustariifid tühjade treilerite ja veokite jaoks, segalasti ja puistlasti ning metsatoodete jaoks, toorainete ja materjalide jaoks.

Laevatasu arvutatakse laeva net tonnaaži põhjal. Erinevad tariifid on reisilaevade, pargaste, remondis või ehitustöodes olevate laevade jaoks. Tariifides on toodud kaikoha ja veeala rendi ning elektrienergia hind. Eraldi on toodud konteinerikauba hinnad ja terminali kasutamise töö põhireeglid.

Tariifide lõpus on sadama administratsiooni kontaktid, töötunnid ja päevad, riigipühad.

Tabel 12. Helsinki sadama arvutatud sadamatasud

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	15430,91	41517,795	176682,01	41088,215
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		3,56	3,44	1,34

Allikas: Autori arvutatud

## 4.10. HAMINAKOTKA SADAM

HaminaKotka sadamatariifid kannavad nime „*Port of HaminaKotka Ltd Service charges 2015*“. Dokument on saadaval sadama veebileheküljel kahes keeles – soome ja

inglise keeles, autor kasutab ingliskeelset versiooni. Üldine informatsioon sadama kohta on saadaval kolmes keeles – soome, inglise ja vene keeles.

Hinnad dokumendis ei sisalda käibemaksu. Dokument kehtib alates 1 jaanuarist 2015, talve perioodil (1.01.2015 kuni 31.03.2015 ning 15.12.2015 kuni 31.12.2015) võtab sadam 10% suuremaid tasusid.

Sadam võtab tasu kauba tonni pealt, erinevate kaupade jaoks on erinevad tariifid. Eraldi tariifid on konteineritele, paatidele, autodele ja teistele kaubaühikutele. Tariifides on toodud kaupade tabel vastavalt Euroopa kombineeritud nomenklatuurile *CN code (Combined Nomenclature)*.

Laevatasu võetakse laeva netotonnaži põhjal, kuid minimaalne tasu on 222 EUR. Reisilaevad, mis külastavad sadama regulaarselt sõidugraafiku järgi, saavad 40% soodustust, kuid minimaalne tasu on 134 EUR. Kai ääres seisvad matkelaevad, millelt reisijad ei tule maale, saavad 50% soodustust, reidil seisavad laeva saavad 75% soodustust, kuid miinimumtasu on 222 EUR. Teiste ujuvvahendite pealt võetakse tasu vastavalt vahendi pikkusele.

Erinevad jäätmetasu tariifid on tahkete jäätmete ja mootorikütuse ja/või määrdeaineid sisaldavate jäätmete jaoks, kuid jäätmetasul on minimaalne ja maksimaalne suurus. Sildumistasu arvestatakse laevale vastavalt sellele, kumba netotonnaži rühma see kulub, kuid väljaspool tavatöötunde teostatud sildumistööde eest võetakse suuremat tasu.

Dokument sisaldab ka tariifid sadama tööjõu ja kraanade kasutamiseks ning muid reegleid ja tingimusi.

Tabel 13. HaminaKotka sadama arvatud sadamatasud

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	23536,6	84452,26	86782,94	46756,79
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		7,32	1,69	1,53

Allikas: Autori arvutatud

#### 4.11. SANKT-PETERBURI SADAM

Venemaa Föderatsiooni sadamate tasud publitseeritakse "Росморпорт" veebileheküljel, kust saaks võtta kõikide vene sadamate tariife. Lehekülg on saadaval kahes keeles – vene ja inglise keeles, kuid antud töö tegemise ajal oli inglisekeelne versioon uuendamisel ja kogu informatsioon oli saadaval ainult vene keeles, seega antud töös on kasutatud tariifide venekeelset versiooni.

Sadamatasud arvestatakse rublates, autor toob oma töös kõik tasud eurodes, arvutamisel oli kasutatud valuutakurs 1 RUB = 0,01743 EUR (10.05.2015 13:19).

Sadamatasud koosnevad laeva-, kanali-, lootsi-, tuletorni-, navigatsiooni-, keskkonna- ja jäämurdjatasust. Kõik laevad on jagatud rühmadesse: vedellastilaevad; ro-ro laevad ja ujuvdokid; konteinerilaevad; ja kõik teised laevad. Tariifid erinevad välis- ja kabotaažvedudel. Kõik tasud arvutakse laeva kogumahutavuse (GT) põhjal, mis muutub arvutuse lihtsamaks ja mugavamaks.

Viited tariifide soodustustele ja nende saamise võimalusele puudusid. Samas on Vene Föderatsiooni sadamatasude määrad väga madalad, võrreldes teise Läänemere sadamatega.

Oma arvutustes kasutab autor lootsitasu tariifi sadamaakvatooriumi-sisesel lootsimisel ja talvist (01.12 – 30.04) jäämurdja tariifi.

Tabel 14. Sankt-Peterburi sadama arvutatud sadamatasud

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	11495,03	7030,301	36865,544	17696,952
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		0,6	0,72	0,58

Allikas: Autori arvutatud

## 4.12. UST-LUGA SADAM

Ust-Luga sadamatariifide ülesehitus on Sankt-Peterburi sadamatariifidega identne, kuid tariifide määrad on natuke erinevad. Kõik tariifid on samuti toodud rublades ühe GT ühiku kohta.

Analoogiliselt Sankt-Peterburi sadamaga kasutab autor oma arvutustes lootsiteenust ainult sadama akvatooriumi sees ja jäämurdjatasu talvisel perioodil.

Tabel 15. Ust-Luga sadama arvatud sadamatasud

	<b>Baltic Queen</b>	<b>Bomar Victory</b>	<b>Seagrace</b>	<b>Thor Infinity</b>
<b>Kokku (EUR)</b>	10561,64	6683,387	34404,826	16575,741
<b>Ühiku hind (EUR/t)</b>		0,57	0,67	0,54

Allikas: Autori arvutatud

## **5. LÄÄNEMERE SADAMATE SADAMATASUDE ÜLESEHITUS**

Igas sadamas on oma lähenemine, kuidas sadamatasusid arvestada. Kõige populaarsem ja kõige mugavam variant autori arvates on võtta sadamatasu iga laeva kogumahutavuse (GT) ühiku pealt, konteinerilaevadelt ühe kaubaühiku (TEU) pealt ja reisilaevadel iga reisija ja iga ratastehnika ühiku pealt, kui tegemist on ro-pax laevadega. Kuid oma töös allus autor nendele tingimustele, mis on toodud ametlikes dokumentides, kus arvutamine toimub ka näiteks kauba tonni, laeva netotonnaaži, laeva pikkuse ja laiuse korrutise pealt. Aga autor rõhutab seda, et enamik sadamaid kasutab GT-põhist tariifi ja see võiks olla esimeseks sammaks sadamatasude ühtlustamiseks.

Autor palub arvestada ka seda, et kõik arvutused on tehtud ainult sadamadokumentides viidatud tasude jaoks. Ja kui riigis on olemas veel mingi riigi tasu, aga sadamatariifides viide nendele puudub, siis antud töös neid tasusid pole arvestatud. Näiteks Eestis võetakse veeteetasu ja lootsitasu. Neid koguvad vastavalt Veeteede Amet ja Eesti Loots AS, aga Eesti sadamate tariifides pole lahti kirjutatud, kuidas neid tasusid arvestatakse, kuigi nendele on viidatud. Seega otsis autor nende tasude määrad eraldi välja ja need on antud töös arvestatud. Kui mõnes teistes sadamas pole viidet mõne riigi või regiooni tasudele, siis need tasud pole arvestatud.

Paljudes sadamates on analoogilised tasud, kuid need kannavad erinevaid nimesid. Ja see on loogiline, sest sadama tööpõhimõtte ja eksploatatsioonilised kulud on globaalses mastaabis ühesugused, seega sadamad vajavad sarnaste kulude katmist, kuid esinevad ka eraldised, näiteks jäämurdjate vajadus, kanali süvendamine ja/või laiendamine. Samuti on mõnes sadamas unikaalsed tasud, näiteks Gdanski sadamas võetakse laeva kogumahutavuse pealt tasu, mis läheb meremeeste sotsiaal- ja kultuurifondi. See tasu on tariifides eraldi välja toodud ja on kohustuslik.

Allpool olevas tabelis 16 on toodud kõik sadamad, mida antud töös on vaadeldud, ja sadamatasud, mis esinevad nende sadamatariifides.



Tabel 16. Läänemere erinevate sadamate sadamatasud

Sadamatasu liik \ Sadam	Laevatasu	Keskonna tasu	Jäämurdjatasu	Sadama ohutuse tasu	Sildumistasu	Sotsiaal- ja kultuurifondi tasu	Navigatsioonitasu	Kai- ja sadama akvatooriumi tasu	Kaubatasu	Külastustasu	Tonnaaži tasu	Kanalitasu	Jäätmetasu	Veeteetasu	Reisijatasu	Tuletornitasu	Lootsitasu
Tallinna sadam					X						X		X	X	X		X
Sillamäe sadam					X						X		X	X	X		X
Pärnu sadam					X					X		X	X	X	X		X
Riia sadam					X						X	X	X		X		
Klaipeda sadam	X						X	X			X		X		X		
Gdanski sadam						X		X				X			X		
Copenhagen-Malmö sadam				X					X	X	X				X		
Stockholmi sadam	X			X					X				X		X		
Helsinki sadam	X				X				X				X		X		
HaminaKotka sadam					X				X		X		X		X		
Sankt-Peterburi sadam	X	X	X				X					X				X	X
Ust-Luga sadam	X	X	X				X					X				X	X

Allikas: Autori koostatud

Antud tabelist on näha, et isegi Eesti sadamatasud on natuke erinevad. Kui Tallinna ja Sillamäe tasud on oma komponentide poolest identsed, siis Pärnu sadamas on ka kanalitasu ning külastustasu, kuid puudub tonnaažitasu.

Tabeli 16 andmete põhjal autor teeb järelduse, et Läänemere sadamate sadamatasudel on olemas ühised jooned ja tendentsid. Samuti on sadamatasude kogumaksumus paljudes sadamates sarnane, aga tuleb silmas pidada, et sõltuvalt laeva külastamise sagedusest saab taotleda soodustusi ja saada parema pakkumise. Samale järeldusele sadamatasude ülesehituse

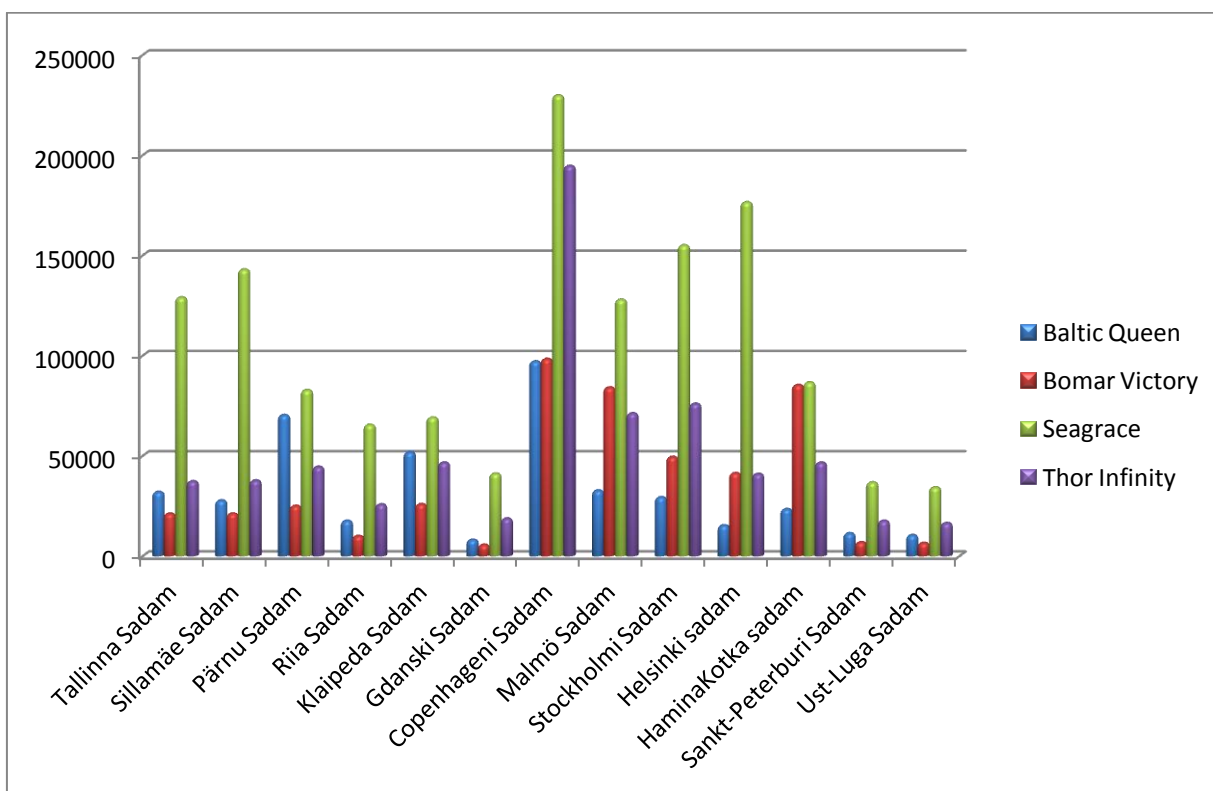
kohta tulid ka kümme aastat tagasi Tõnis Hunt ja Ain Eidast oma uuringus „Eesti ja naaberriikide sadamatasude võrdlus“. Kokkuvõttes nad kirjutasid:

- Sadamatasude ametlik, oma sisult ühtne ja täpselt sõnastatud liigitus nii Eestis kui ka naaberriikides ja laiemal rahvusvahelisel tasandil käesoleval ajal puudub.
- Võrreldud sadamates on, kuigi tervikuna on sadamatasude kehtestamise eesmärgid sisuliselt sarnased, nende koostisosade nii nimetused kui ka arvuliste väärtuste proportsioonid nii identsed kui ka erinevad. Ametlikud selgitused ja muud viited koostisosade sisulise kasutamise eesmärkide kohta on käesoleval ajal üldsõnalised või puuduvad üldse.

Antud töös teeb autor samasugused järeldused ja tõestab ka seda, et kümme aasta jooksul pole situatsioon oluliselt muutunud.

## 6. SADAMATASUDE KOGUMAKSUMUS

Iga sadama sadamatasude arvutamise käik on toodud töölisades. Koondtabelites on sadamatasu liik, määr, arvutamise alus, arvutused iga laeva kohta ja ühe kaubatonni maksumus. Nende andmete põhjal on koostatud joonis 17, mis illustreerib sadamatasude kogumaksumust. Joonise ja töö käigus saadud andmete põhjal teeb autor järelduse, et Läänemere sadamate tasud on enam-vähem samasugused ja ei paista, et mingi sadam oma odavusega tahab tihedas konkurentsisis silma paista. Venemaa Föderatsiooni sadamatasud on madalamad kui Euroopa ja Põhjamaade riikide omad, kuid Vene sadamad ei paku oma klientidele mingeid soodustusi. Teistes Läänemere sadamates on võimalik saada kuni 75% soodustust.



Joonis 17. Läänemere sadamatasud erinevate laevade jaoks

Allikas: Autori arvutatud

Kõige kõrgemad sadamatasud on tankeril „Seagrace“. Põhjuseks on selle suur mahutavus ja lasti ohtlikkus. Nafta ja naftatoodete veo ning ümberlaadimise (-pumpamise) protsessidega kaasnevad suured riskid. Naftareostuse tagajärjede kõrvaldumine on keeruline, töö- ja kapitalimahukas protsess. Samuti mängib kauba tule- ja plahvatusohtlikkus suurt rolli sadamatasu arvestamisel.

Suhteliselt madalad hinnad on ro-pax laeval „Baltic Queen“ ja konteinerilaeval „Bomar Victory“, sest nende laevade lastimise/lossimise protseduurid on suhteliselt lihtsad. Ro-ro ühikute jaoks on vaja rampi ja mõnede ühikute jaoks terminalitraktori teenust. Konteinerite käitlemise jaoks on vaja spetsialiseeritud tehnikat ja lastimis-lossimisoperatsioonid kulgevad sujuvalt ja suhteliselt kiiresti.

Balkeri „Thor Infinity“ sadamatasu kogumaksumus, võrreldes teiste uuringus käsitletud laevadega, on keskmine. Puistlastide töötlemiseks sadamas on vaja spetsiaalset tehnikat ja see protsess pole nii automatiseeritud kui näiteks konteinerite tõstmine ja transportimine. Töö jaoks on puistlastiks valitud süsi, sellel on kõrgem tasu kauba tule- ja isesüttimisohu tõttu.

Kui vaadata iga laeva sadamatasu erinevates sadamates, siis selgub, et sadamatariifid on sarnased ja teenuse kogumaksumus oluliselt ei erine. Samuti tuleb arvestama sellega, et sadamad teevad sooduspakkumisi ja sellepärast on raske hinnata tegelikku olukorda, sest antud uuringu käigus saadud tulemused on ligikaudsed ja arvutused on tehtud soodustusi arvestamata. Reaalses elus Läänemeres enamik laevu teenindab kaubaliini, seega sadamate külastamine on nende jaoks soodsam.

Kõik sadamad konkureerivad omavahel ja tihedas konkurentsisis ei tohi lubada konkurendil sadama külastamise hinna liiga madalaks või kõrgeks lasta. Sadamad jälgivad oma konkurentide hindu, hindavad oma kulusid ja potentsiaalseid võimalusi, teevad prognoose järgmiste aastate oodatavast kaubakäibest ja lähtuvalt sellest muudavad oma hinnatariife. Tavaliselt muudetakse sadamatasude määrasid kord aastas ja uued tariifid hakkavad kehtima alates 1. jaanuarist. Kuid et kindel reegel puudub, siis sadamatariifide muutmine ja uuendamine võib toimuda vastavalt sadama nõuetele, kuid sadama kliendid peavad olema sellest teavitatud. Tavaliselt on sadama eeskirjas kirjas, kui pikalt ette ja mil viisil peab sadam oma kliente teavitama.

Samuti on sadamate konkurentiteks teised transpordiliigid – raudtee-, auto-, toru- ja õhutransport. Transpordiviisi valimisel lähtub kaubasaatja hinna ja kvaliteedi suhtest.

Veetransport on suhteliselt aeglane, kuid suurte kaubapartiide jaoks odav transport. Et Läänemere piirkonnas vahemaad pole eriti pikad, siis transpordiliikide vaheline konkurents mängib ka suurt rolli. 1. jaanuarist 2015 jõustus Väävlidirektiiv, mis peab mõjutama veetranspordi hindu. Seega, kui veetransport muutub väga palju kallimaks, siis paljud kaubavood suunatakse ümber kas raudtee- või maanteetranspordile. Kui laevavedude maht hakkab kahanema, siis peavad sadamad otsustama, kas tõsta tariife, selleks et oma kulusid katta, või soodustada laevavedusid soodsamate tariifidega. Praegusel hetkel on raske hinnata direktiivi mõjut veetranspordile ja sellega ka sadamatasudele, kuid seda ei saa vältida.

Läänemere sadamate paljud ärisuhted on seotud Vene Föderatsiooniga ja selle äriettevõtetega. Praegu on Venemaa suhted Lääneriikidega rasked ja Vene Föderatsiooni vastu on kehtestatud majanduslikud sanktsioonid, mis toovad transpordisektorile kulusid. Läbi Eesti sadamate liigub suures koguses transiitkaupa, mille mahud võivad antud olukorras tunduvalt väheneda. Kui olukord ei muutu, siis paljud väikesed transpordiettevõteted kas peatavad oma tegevuse või lähevad pankrotti. Kui kaupa ei ole, pole tööd ka sadamate jaoks.

Antud töö eesmärgiks on arvutada valitud sadamate tasude kogumaksumust ja nende ülesehitust ning võrrelda tulemusi. Samuti on töö üheks küsimuseks: kui tänapäeval puudub ühtne lähenemine sadamatasude ülesehitamise ja rakendamise kohta, kas seda on võimalik tulevikus teha ja kas see on vajalik? Töö käigus selgus, et see küsimus on aktuaalne olnud juba mitmeid aastaid, kuid mingit süsteemi siiani veel pole. Autori arvetes pole võimalik kõikides sadamates kehtestada sama tariifi või isegi kasutada ühtset süsteemi. Kõik sadamad on oma looduslike tingimuste ja tehnoloogilise võimekuse poolest väga erinevad, samuti mängib suurt rolli see, kuidas sadamat doteeritakse ja kas üldse doteeritakse. Mõni sadam võib katta osa oma kuludest riigi või piirkonna eelarvest, mõni peab saama raha sadama korrashoiuks ainult sadamatasudelt. Seega teeb autor siit järelduse, et pole võimalik kehtestada kõikides sadamates samasuguseid tariife.

Samuti tuli autor otsusele, et praktiliselt pole võimalik sadamatasu komponente üldistada. Et sadamatel on erinevad võimalused ja vajadused, vajavad nad ka erinevat kulude katmist. Näiteks mõned sadamad võtavad kanalitasu, sest nad peavad tagama ohutu juurdepääsu sadamasse; mõned võtavad jäämurdjatasu aastaringselt, sest sadam peab olema alati valmis oma akvatooriumi jääst vabastama.

Kuid on olemas üks asi mida saaks kasutada kõikides sadamates – ühik, mille järgi sadamatasu arvutatakse. Uuringu käigus selgus, et enamik sadamaid kasutab sadamatasu

arvutamiseks laeva kogumahutavust (GT). Võib-olla on see tänapäeval ainuke variant, kuidas saab sadamatasude arvestamist lihtsamaks teha. Ja muidugi peavad sadamad jälgima, et alati oleks saadaval „värske“ tariifide variant.

## KOKKUVÕTE

Läänemerel on palju erinevaid sadamaid, palju regulaarvedusid ja seega ka tihe konkurents. Mõned sadamad paistavad konkurentsile silma oma ajaloolise tausta tõttu, mõned kaasaegse taristu ja tehniliste lahenduste tõttu ja mõned oma sadamatasude odavuse tõttu. Kuid viimane pole eriti kindel tee. Antud töös autor uuris ja analüüsis erinevate Läänemere sadamatasude ülesehitust ja kogumaksuvust nelja laevatüübi põhjal. Uurimistöö käigus selgus, et Läänemerel ei ole eriti suurt vahet odavama ja kallima variandi vahel. Samuti selgus see, et ametlikud avalikud sadamatasud ei anna õiget pilti. Iga sadam pakub oma klientidele erinevaid soodustusi. Mõned soodustused, näiteks külastamiskordadel põhinev soodustus, on ametlik ja on avalikus dokumendis kirjas. Kuid kõik teised võimalikud soodustused on varjatud. Näiteks Pärnu sadam ei too ametlikus dokumendis soodustuse saamise korda üldse, aga viitab sellele, et on võimalik saada soodsamat tariifi, aga selleks tuleb teha hinnapäring.

Uuringu käigus elgus, et erinevatele laevadele ja erinevate lastide jaoks on erinevad tariifid. See on seotud kas lasti ohtlikkusega, lastimis-lossimis operatsioonide keerukusega, sadama valmisolekuga antud lasti vastu võtta (näiteks kui sadamas on olemas spetsialiseeritud konteineriterminal või isegi mitu, tähendab see, et on olemas vajalik tehnika ja vastava väljaõppega töäjõud, siis selle sadama tasu konteinerilaevade jaoks võib olla natuke soodsam kui teistele laevadele). Antud töös selgus, et kõige suuremad on tankerite sadamatasud, kuid see on ka põhjendatud. Tavaliselt veetakse tankerites ohtlikku lasti, näiteks naftat ja naftatooteid. Kui selle lastiga või laevaga midagi juhtub, siis on raske tagajärgi likvideerida. Teisel kohal on puistlastilaevade tasud, kolmandal ja neljandal kohal reisi- ja konteinerilaevade tasud.

Võrreldes teiste Läänemere sadamatega on Eesti sadamate tasud konkurentsivõimelised. Aga kaubavoogudule ei mõju mitte ainult sadama kasutamise tasu, vaid terve logistikaahela maksumus ja kestus. Et antud töös on sadamat vaadeldud logistilise protsessi ühe osana, siis teiste osade muutus mõjub ka sadamatele. Eesti suur ekspordipartner on Venemaa, kuid sanktsioonide tõttu kaubavahetus Vene Föderatsiooniga langes tervel

Euroopal, seega on oodata kaubamahtude langemist. Sõltuvalt languse suurusest mõjub see ka sadamatele. Samuti takistab mereliiklust Väavlidirektiiv, mis toob laevaomanikele suuri kulusid. Seepärast püüavad logistikafirmad meretranspordi võimalikult vähe kasutada ja suunata kaubavood auto- ja raudteetranspordile. Kuna sadamatel on olemas püsikulud, mis pole otseselt seotud lastide käitlemisega, siis võivad sadamatasude määrad tõusta, selleks et sadam kas teeniks väikest tulu või siis ta bilanss oleks nullis.

Uuringutulemuste võrdlemisel varasema uuringuga samal teemal selgus, et viimase kümme aasta jooksul pole olukord eriti muutunud ja iga sadam otsustab ise, kuidas vormistada tariife, kuidas neid määratleda, kuidas arvutada ja milliseid soodustusi pakkuda.

Töö alguses oli püstitatud uurimisküsimused:

- Kas Eesti Tallinna, Sillamäe ja Pärnu sadamate sadamatasud on identsed, ja kui mitte, milles väljandub siis erinevus ja millest see sõltub?
- Kuidas on üles ehitatud erinevate Läänemere sadamate sadamatariifid, kas on ühiseid jooni ja lähenemisviise?
- Missugust mõju avaldab sadamatasude kogumaksumus sadama konkurentsivõimele?

Töö käigus on saadud vastused:

- Eesti sadamate tasud on erinevad oma komponentide ja tariifimäärade poolest. Kui Sillamäe ja Tallinna sadamatasu komponendid on identsed, siis Pärnu sadama omad erinevad. Pärnu sadamas lisandub kanalitasu ja puudub tonnaažitasu, kuid on külastustasu.
- Iga Läänemere sadam koostab ja kehtestab oma tariifid ise vastavalt sadamaeeskirjale. Aga kuna sadamatel esinevad samad eksploatatsioonilised kulud, siis nendes tariifides esinevad ka ühised jooned ja sarnased tasud.
- Uuringu käigus selgus, et olemasolevate lähteandmete alusel on raske täpselt hinnata sadamatasude mõju nende konkurentsivõimele. Sadamatariifide ülesehitus (sh soodustuste süsteem) on igas sadamas erinev ja tõeliselt reaalseid tulemusi saab seepärast vaid mingisuguse perioodi vältel (näiteks poolaasta või aasta), samuti sõlmitud lepingute ja kokkulepete alusel. Seega, lõputöös saavutatud tulemused on suundanäitavad.



## VIIDATUD ALLIKAD

Aas, A., 2014. *Transiidi- ja logistikasektori rollist Eesti majanduses*.

Available at: <http://www.artoas.ee/transiidi-ja-logistikasektori-rollist-eesti-majanduses/>  
[Kasutatud 02 05 2015].

AS Tallinna Sadam <http://ts.ee/> [Kasutatud 26 02 2015].

Copenhagen Malmö Port <http://www1.cmpport.com/> [Kasutatud 03 03 2015].

Eesti Entsüklopeedia, 2011. *Üldentsüklopeedia: Läänemeri*.

<http://entsyklopeedia.ee/artikkel/läänemeri1> [Kasutatud 02 05 2015].

Eesti Keele Instituut, 2009. *Eesti keele seletav sõnaraamat (S-T)*. 2 toim. Tallinn: AS Pakett.

Eesti Sadamate Liit, kuupäev puudub *Statistics*. <http://www.estonianports.com/statistics/#tab-id-2>  
[Kasutatud 21 05 2015].

Eidast, A., 2007 C. *Meretranspordi kommertsekspluatatsioon*. Tallinn: Eesti Mereakadeemia (Tallinn : Tallinna Raamatutrükikoda).

Eidast, A., 2009 B. *Inglise-Eesti meretranspordi kommertsterminite leksikon*, Tallinn: Eesti Mereakadeemia.

Eidast, A., 2012 A. *Laevanduse töökorraldus ja ökonomika*. Tallinn: Eesti Mereakadeemia.

Eidast, A. & Hunt, T., 2005. *Eesti ja naaberriikide sadamate sadamatasude võrdlus*, Tallinn: Eesti Mereakadeemia.

Eurostat, 2015. *Maritime transport statistics - short sea shipping of goods*.

[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime\\_transport\\_statistics\\_-\\_short\\_sea\\_shipping\\_of\\_goods](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods) [Kasutatud 06 05 2015].

Finnish Port Association <http://www.finnports.com/eng/statistics/?stats=yearly&T=8&year=2014>  
[Kasutatud 03 03 2015].

Freeport of Riga Authority <http://www.rop.lv/> [Kasutatud 27 02 2015].

Green Award, 2009. *Green Award*. <http://www.greenaward.org/greenaward/> [Kasutatud 13 05 2015].

KPMG Baltics SIA, 2013. *Competitive Position of the Baltic States Ports*. s.l.:s.n.

Lindpere, H., 1996. Interests and policies of Estonia in The Baltic Sea. rmt.: *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*. Hague: Martinus Nijhoff Publishers.

Marine Traffic <http://www.marinetraffic.com> [Kasutatud 16 04 2015].

Mereviki <http://mereviki.vta.ee/> [Kasutatud 13 04 2015].

Pärnu Sadam <http://www.parnusadam.eu/> [Kasutatud 07 05 2015].

Port Gdansk <http://www.portgdansk.pl/> [Kasutatud 2015 02 2015].

Port of HaminaKotka Ltd <http://www.haminakotka.fi/> [Kasutatud 04 05 2015].

Port of Helsinki <http://www.portofhelsinki.fi/> [Kasutatud 04 03 2015].

Port of Klaipeda <http://www.portofklaipeda.lt/> [Kasutatud 27 02 2015].

Ports of Stockholm <http://www.portsofstockholm.com/> [Kasutatud 05 05 2015].

Portsmouth, R. et al., 2011. MERENDUSE KLASTERUURING. *EESTI MEREAKADEEMIA TOIMETISED*, Issue 14.

Riigikogu, 2012. *Riigiteataja*. <https://www.riigiteataja.ee/akt/131122012001> [Kasutatud 12 05 2015].

Riigikogu, 2015. *Sadamaseadus*, s.l.: s.n.

Ship Spotting <http://www.shipspotting.com> [Kasutatud 16 04 2015].

Sillamäe sadam <http://www.silport.ee/> [Kasutatud 21 05 2015].

Statistika amet [www.stat.ee](http://www.stat.ee)

Talley, W. K., 2009. *Port economics*. London; New York: Routledge.

The Organisation for Economic Co-operation and Development, 2012. *Strategic Transport Infrastructure Needs to2030*, s.l.: s.n.

Veeteede Amet, 2008. *Inglise-Eesti meresõnaraamat*. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus.

Veeteede amet <http://www.vta.ee/rahvusvahelised-merenduskonventsioonid-2/> [Kasutatud 28 04 2015].

Администрация морских портов Балтийского моря <http://www.pasp.ru/arhiv> [Kasutatud 03 03 2015].

Служба морской безопасности <http://www.msecurity.ru/rus/page19/> [Kasutatud 10 05 2015].

Юрьев, В. & Грязев, Р., 2000. Экономическая природа портовых сборов. *Морской флот*, 10, Issue 9, pp. 3-5.

## **SUMMARY**

### **DISTINCTIONS OF HARBOUR DUES AND CHARGES AND THEIR IMPLEMENTATIONS IN DIFFERENT BALTIC PORTS**

Alina Eidemiller

International trade is impossible without transport. Every seller needs to find perfect solution how to transport goods to the consumers in order to built successful business. Maritime transport is best way to transport big volumes of goods in different distances.

Every delivery has own start point and final destination point. In maritime transport the most import role as start and final point have ports. Ship is needed to be load and unload, so its needs special suitable place for this. Port is usually located on a coast and is place where is possible safety transport passengers or cargo to or from land. Harbours have difficult infrastructure and always need to put money on it development and to assure safety to vessels, passengers and goods.

There are two different ways how ports are supported from government. First way is to consider port as a part of whole logistics chain. In this way is not so important ports profit, but whole successfulness of region where it is located. If port does not get enough inpayments to cover its operating disbursements, it may be covered from local budget. Second way is to consider port as independent enterprise. In this way port and their owners (members of the board) pay for all expenses only from received profit. Nowadays we do not have one sure model, but every port has own manage model.

The aim of this work is to look into the matter of so different dues and charges being at the ports of Baltic Sea. As Baltic Sea has so many different ports for this work are chose twelve of them: Port of Tallinn, Port of Sillamäe, Port of Pärnu, Freeport of Riga, Port of Klaipeda, Port of Gdansk, Copenhagen-Malmö Port, Port of Stockholm, Port of Helsinki, Port

of HaminaKotka, Port of Sankt-Petersburg and Port of Ust-Luga. In process of the work author estimates dues and charges in every port for four different vessels. Vessels are: ro-pax “Baltic Queen”, containership “Bomar Victory”, tanker “Seagrace” and bulker “Thor Infinity”. All calculations are made in EUR and have awareness-raising appropriation.

As far as topic of this work is “Distinctions of harbour dues and charges and their implementations in different Baltic ports” in this work author makes review of every port fees and their composition, peculiarity and discounts.

In the issue author compares own result with older similar research and arrives at a decision that for the last ten years global picture does not change. Every port has own fees and own distinctions and implementations of harbour dues and charges. Author confirms that harbours have similar disbursements and similar fees to covet them. However there is no way to use some system of dues and charges in every Baltic Sea ports. Only possibility that have been finding in process on work is to use same unit for calculations. Most ports use vessels gross tonnage and it seems to be the best way to make calculation easier and faster.

In conclusion author wants to say that Baltic Sea region has many ports and all of them are on the competitive market, so all dues and charges have common nature and almost same value.

# LISAD

## Lisa 1. Tallinna sadam

LAEV SADAMA- TASU LIIK				BALTIC QUEEN	BOMAR VICTORY	SEA- GRACE	THOR INFINITY
Tonnaažitasu (EUR/GT ühikult)	<ul style="list-style-type: none"> <li>tankerid 1,86</li> <li>reisilaevad 0,241</li> <li>ro-ro laevad 0,225</li> <li>muud laevad 0,82</li> </ul>			11788,52	14094,98	106440,36	24848,46
Jäätmetasu (EUR/GT ühikult)	<ul style="list-style-type: none"> <li>reisilaevad 0,016</li> <li>muud laevad 0,017</li> </ul>			782,64	292,213	972,842	515,151
Sildumistasu	GT vahemik	Kauba laevad (va ro- ro) punkri laevad	Reisi-, kruisi -, ro- ro ja muud laevad	117	223	134	294
	0 - 2000	103	41				
	2 001 - 6 000	171	66				
	6 001 - 20 000	223	88				
	20 001 -50000 üle 50 000	294 346	114 134				
Reisijatasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iga reisija eest võetakse saabumisel ja lahkumisel tasu 1,75 EUR.</li> <li>Iga kruisi-, lähikruisi-, jaht- või purjelaeva reisijaja eest ühekordne tasu 1,46 EUR.</li> </ul>			4900			
Ratastehnika kaubatasu (EUR/ühik)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Juhiga sõiduaudod</li> <li>Juhita sõiduaudod</li> <li>EUR/ühik</li> <li>Muud transpordivahendid</li> </ul>						
Elektri- energia, sideteenuste ja vee müügi- tasud	<ul style="list-style-type: none"> <li>Laeva lülitamine kalda elektrivõrku ja elektrienergia kasutamine - vastavalt teenuse osutaja tariifile.</li> <li>Laeva lülitamine kalda sidevõrku ja sidevõrgu kasutamine - vastavalt teenuse osutaja tariifile.</li> <li>Veega varustamine kaisüsteemide kaudu vastavalt teenuse osutaja tariifile</li> </ul>						
Sadama abilaevastiku kasutamise tasud	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tööd naftareostuse likvideerimisel 143 EUR/tund + tasu laeva lühiajalise kasutamise eest</li> <li>Reostustõkete paigaldamine lastimise või lossimise ajaks 1300 EUR/operatsioon</li> </ul>						

Lootsitasu (sadama akva- tooriumil)	• GT: 40001 – 60000	1545	1545	1545	1545
Veeteetasu (EUR/GT ühikult)	Merematkelaeva ühikuhind on 0,12 eurot. Muu laeva ühikuhind on vastavalt laeva jääklassile järgmine: 1) 1A Super või sellele vastav jääklass – 0,28 eurot; 2) 1A või sellele vastav jääklass – 0,30 eurot; 3) muu jääklass või ilma jääklassita – 0,35 eurot.	13696,2	17189 x 0,3 = 5156,7	57226 x 0,35 = 20029,1	30303 x 0,35 = 10606,05
<b>KOKKU</b>		<b>32095,69</b>	<b>21311,893</b>	<b>129121,30</b>	<b>37444,61</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>1,83</b>	<b>2,52</b>	<b>1,22</b>

**Lisa 2. Sillamäe sadam**

LAEV SADAMA- TASU LIIK				BALTIC QUEEN	BOMAR VICTORY	SEA- GRACE	THOR INFINITY
Tonnaažitasu (EUR/GT ühikult)	<ul style="list-style-type: none"> <li>tankerid 2,10</li> <li>reisilaevad 0,215</li> <li>ro-ro laevad 0,225</li> <li>muud laevad (GT kuni 10 000) 0,820; muud laevad (GT 10 001 kuni 20 000) 0,820; muud laevad (GT alates 20 001) 0,820</li> </ul>			6450	14094,98	120174,6	24848,46
Jäätmetasu (EUR/GT ühikult)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kõik laevad, v.a. ro-ro laevad 0,05</li> <li>Ro-ro laevad 0,017</li> </ul>			2445,75	292,213	972,842	515,151
Sildumistasu	GT vahemik	Kaub a- laeva d, EUR	Reisi- matke- jaht- ja purjelae vad, EUR	140	240	360	310
	0 - 2 000 2001-6000 6001-20 000 20001-50000 alates 50 001	110 180 240 310 360	50 83 108 140 165				
Reisijatasu (EUR/reisija)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iga reisija eest 1,28</li> <li>Iga reisija eest matkelaeval (kruisilaeval) ühekordne tasu 1,02</li> <li>Alla 12-aastased reisijad tasuta</li> </ul>			3584			
Elektri- energiaga varustamine	Laeva lülitamisel kalda elektrivõrku iga kasutatud kilovatt-tunni eest – sadamas kehtiva tariifi alusel. Omavolilise lülitamise eest elektrivõrku tuleb tasuda sadamas kehtiva tariifi alusel arvutatud tasu 10-kordne maksumus						
Veemüük ja prügi eemaldamine laevadelt	Veega varustamine autodelt – vastavalt teenuse osutaja tariifile Lastijäätmete eemaldamine laevadelt – vastavalt teenuse osutaja tariifile Tankide pesuvee eemaldamine laevadelt – vastavalt teenuse osutaja tariifile						
Sadama abilaevastiku kasutamise tasud	Tööd naftareostuse likvideerimisel – 300 EUR/tund + tasu laeva lühiajalise kasutamise eest. Õlitõkkeboonide paigaldamine laadimise-lossimise ajaks – 300 EUR/operatsioon + tasu laeva lühiajalise kasutamise eest.						
Puksiiritasu							

Lootsitasu (sadama akva- tooriumil)	<ul style="list-style-type: none"> <li>GT: 40001 – 60000</li> </ul>	1545	1545	1545	1545
Veeteetasu (EUR/GT ühikult)	<p>Merematkelaeva ühikuhind on 0,12 eurot.</p> <p>Muu laeva ühikuhind on vastavalt laeva jääklassile järgmine:</p> <p>1) 1A Super või sellele vastav jääklass – 0,28 eurot;</p> <p>2) 1A või sellele vastav jääklass – 0,30 eurot;</p> <p>3) muu jääklass või ilma jääklassita – 0,35 eurot.</p>	13696,2	5156,7	20029,1	10606,05
<b>KOKKU</b>		<b>27860,95</b>	<b>21328,893</b>	<b>143081,54</b>	<b>37824,661</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>1,83</b>	<b>2,79</b>	<b>1,23</b>



### Lisa 3. Pärnu sadam

LAEV SADAMA- TASU LIIK		BALTIC QUEEN	BOMAR VICTORY	SEA- GRACE	THOR INFINITY
Kanalitasu (EUR/GT)	Kõik laevad (va kruisilaevad) 0,52 Kruisilaevad 0,19	25435,8	8938,28	29757,52	15757,56
Külastustasu (EUR/GT)	Kõik laevad (va kruisilaevad) 0,52 Kruisilaevad 0,19	25435,8	8938,28	29757,52	15757,56
Sildumistasu	Sildumistasu arvestatakse valemi $B \times L = C$ alusel, milles B on laeva laius ning L laeva pikkus C = <500 15,98 EUR C = 501- 800 37,07 EUR C = 801- 1200 51,13 EUR C = 1201- 1500 63,90 EUR C = 1501- 2000 76,70 EUR C = >2001 95,87 EUR	C = 6151      95,87	C = 4602      95,87	C = 10248      95,87	C = 6130      95,87
Reisijatasu	Iga reisija eest 1 EUR Alla 12-aastased reisijad tasuta	2800			
Puksiiritasu	V/L Nico – Normaalingimustes 287 EUR/t, Jääludes 322 EUR/t				
Laevade seisuaja tasu	Kes tasub	Tasu	Mille eest		
	Laevaomanik	100 EUR/t	Kui laev ei ole laadimiseks või lossimiseks valmis sadama pidajaga kooskõlastatud laadimislossimisoperatsioonide alguseks		
	Kaubasaatja	100 EUR/t	Kui puudub kaup laeva jaoks sadama pidajaga kooskõlastatud laadimislossimisoperatsioonide alguseks või laadimis-lossimisoperatsioonide ajal.		
	Laevaomanik	1 EUR tunnis korrutatuna jooksev meetritega	Väljaspool laadimis-lossimisoperatsioone, kui laev takistab sadama pidaja tööd või akvatooriumi kasutamist.		
	Laevaomanik	0,2 EUR tunnis korrutatuna jooksev meetritega	Väljaspool laadimis-lossimisoperatsioone kai ääres seismise eest, kui laev ei takista sadama pidaja tööd ega akvatooriumi kasutamist.		
Jäätmetasu (EUR/GT)	0,03 EUR/GT laeva iga sadamakülastuse eest eraldi	1467,45	515,67	1716,78	909,09
Täiendavad tasud viivituste eest	Väljatellitud laadimis- või lossimismehhanismide ning dokkerite tühiseisu eest täiendavalt tasu 100 EUR/t				
Lootsitasu (sadama akvatooriumil)	• GT: 40001 – 60000	1545	1545	1545	1545
Veeteetasu (EUR/GT ühikult)	Merematkelaeva ühikuhind on 0,12 eurot. Muu laeva ühikuhind on	13696,2	5156,7	20029,1	10606,05

	vastavalt laeva jääklassile järgmine: 1) 1A Super või sellele vastav jääklass – 0,28 eurot; 2) 1A või sellele vastav jääklass – 0,30 eurot; 3) muu jääklass või ilma jääklassita – 0,35 eurot.				
<b>KOKKU</b>		<b>70476,12</b>	<b>25189,8</b>	<b>82901,79</b>	<b>44671,13</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>2,16</b>	<b>1,61</b>	<b>1,46</b>

**Lisa 4. Riia sadam**

LAEV SADAMA- TASU LIIK		BALTIC QUEEN	BOMAR VICTORY	SEA- GRACE	THOR INFINITY
Tonnaažitasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tanker 0,962</li> <li>• Muud laevad 0,855</li> </ul>			55051,41	25909,1
Kanalitasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerilaev 0,406</li> <li>• Reisilaev 0,12</li> <li>• Kruiisilaev 0,1</li> <li>• Ro-ro laev 0,203</li> <li>• Külmutuslaev 0,203</li> </ul>	5869,8	6978,734		
Jäätmetasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kõik laevad 0,1</li> </ul> Kui laeval on spetsiaalsed seadmed: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kruiisilaev 0,02</li> <li>• Teised laevad 0,06</li> </ul>	4891,5	1718,9	5722,6	3030,3
Sildumistasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,085</li> </ul>	4157,78	1461,7	4864,21	2575,76
Reisijatasu	1 EUR Lapsen kuni 12 aastat tasuta	2800			
Puksiiritasu (EUR/GT)	Sildumine 0,17 Manööverdamine ühelt kailt teisele 0,22 Manööverdamine piki kaid 0,17				
Ujuv- vahendite kasutamine	Ilma mootorita ujuvvahendi kandevõime (t)		EUR/t/t		
	kuni 50				7
	51-100				11
	101 - 250				16
	251 - 500				25
	501 - 1000				34
Rohkem kui 1000				38	
<b>KOKKU</b>		<b>17719,08</b>	<b>10159,33</b>	<b>65638,22</b>	<b>25909,1</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>0,87</b>	<b>1,28</b>	<b>0,85</b>

## Lisa 5. Klaipeda sadam

LAEV SADAMA- TASU LIIK		BALTIC QUEEN	BOMAR VICTORY	SEA- GRACE	THOR INFINITY
Laevatasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kruisilaev 0,12</li> <li>Liinikaubalaev 0,58</li> <li>Liini-Ro-Pax laev 0,07</li> <li>Liini Ro-Ro laev 0,28</li> <li>Tanker 0,46</li> <li>Tramplaev 0,58</li> </ul>	3424,05	9969,62	26323,96	17575,75
Navi- gatsioonitasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tramp, Ro-Ro, Ro-Pax, konteineri-, kruisi-, remonditav laev 0,06</li> </ul>	2934,9	1031,34	3433,56	1818,18
Kai tasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liini- ja tramp-kaubalaevad 0,12</li> <li>Tramp Ro-Ro, Ro-Pax ja konteinerilaevad 0,09</li> </ul>	4402,35	1547,01	6867,12	3636,36
Tonnaažitasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tanker (nafta ja naftatooted) 0,43</li> <li>Kaubalaev, mille GT on rohkem kui 3501 ühikut 0,64</li> </ul>	31305,6 (ainult GT põhjal = kauba- laev)	11000,96	24607,18	19393,92
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ro-Ro/Ro-Pax: Sõiduk (kuni 12 in.) 3,48 EUR/sõiduk Sõiduk (üle 12 in.) 5,79 EUR/sõiduk Treilerid, vagunid 5,79 EUR/ühik Tühjad veoautod 2,03 EUR/ühik Konteinerid (20') 5,79/TEU Tühi konteiner 2,03/TEU</li> </ul>				
Jäätmetasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kuni 10 ööpäeva (ka) 0,07</li> <li>Alates 11 ööpäeva 0,007</li> </ul>	3424,05	1203,23	4005,82	2121,21
Reisijatasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 EUR/reisija</li> <li>Reisijad kuni 7 aasta tasuta</li> </ul>	2800			
Sadama akvatooriumi kasutamise tasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tanker 0,070</li> <li>Kõik laevad (va naftatankerid) 0,074</li> </ul>	3619,71	1271,986	4005,82	2242,422
<b>KOKKU</b>		<b>51910,66</b>	<b>26024,146</b>	<b>69243,46</b>	<b>46787,842</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>2,23</b>	<b>1,35</b>	<b>1,53</b>

**Lisa 6. Gdanski sadam**

LAEV SADAMA- TASU LIIK		BALTIC QUEEN	BOMAR VICTORY	SEA- GRACE	THOR INFINITY
Tonnaažitasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puistlastilaev 0,51</li> <li>• Konteinerilaev 0,22</li> <li>• Tanker (GT rohkem kui 38 000) 0,64</li> <li>• Ro-Pax 0,09</li> </ul>	4402,35	3781,58	36624,64	15454,53
Kaitasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praam, Ro-Pax, Ro-Ro, auto-, reisilaevad 0,04</li> <li>• Tanker, kuivlastilaev 0,08</li> <li>• Muud laevad 0,11</li> </ul>	1956,6	1890,79	4578,08	3333,33
Reisijatasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praam ja Ro-Pax laevad 0,65 EUR/reisija</li> <li>• Reisi- ja teise laevad 1,10 EUR/reisija</li> </ul>	1820			
Sotsiaal- ja kultuurifondi tasu	0,005 EUR/GT (max 70 EUR)	70	70	70	70
<b>KOKKU</b>		<b>8248,95</b>	<b>5742,37</b>	<b>41272,72</b>	<b>18857,86</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>0,49</b>	<b>0,8</b>	<b>0,62</b>

### Lisa 7. Copenhagen-Malmö sadam

LAEV SADAMA- TASU LIIK		BALTIC QUEEN	BOMAR VICTORY	SEA- GRACE	THOR INFINITY
<b>MALMÖ</b>					
Standardsed sadamatasud (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Laevadel, mille GT on suurem kui 10 GT 0,57</li> </ul>	27881,55	9797,73	32618,82	17272,71
Reisijate- ja transpordi tasud	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,13 EUR/reisija</li> <li>• Autod ja haagised 3,056</li> <li>• Bussid 7,36</li> <li>• Teised transpordi vahendidid - kokkulepel</li> </ul>	4847,36			
Kaubatasu (EUR/t)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Standartne tasu 3,5</li> <li>• Spetsiaalsed tasud (näiteks): Kütus 1,77 Süsi 1,68 Konteiner 41,83</li> </ul>		71111	90889,677	51500,4
Sadama ohutuse tasu (EUR/t)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteiner 1,937</li> <li>• Ro-Ro ühik 0,215</li> <li>• Segalast 5% kaubatasust</li> <li>• Vedellast 5% kaubatasust</li> <li>• Kuivlast 5% kaubatasust</li> </ul>	1100,225	3292,9	4544,894	2575,02
<b>KOKKU</b>		<b>32836,135</b>	<b>84201,63</b>	<b>128053,39</b>	<b>71348,13</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>7,21</b>	<b>2,49</b>	<b>2,33</b>
<b>COPENHAGEN</b>					
Sadamakü- lastuse tasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Takner 0,482</li> <li>• Ro-Pax 1,7819</li> <li>• Kaubalaevad 2,814</li> </ul>	87161,64	48369,846	27582,932	85272,64
Kaubatasu (EUR/t)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontainer 27,47 EUR /TEU</li> <li>• Süsi 2,077</li> <li>• Kütus 2,237</li> <li>• Ro-Pax laevade kaup 1,47</li> </ul>	5830,61	46699	114870,17	63670,44
Sadama ohutuse tasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteiner 2 EUR/TEU</li> <li>• Ro-Ro 1,35 EUR/ühik</li> <li>• Vedellast, puistlast 0,013 EUR/t</li> <li>• Segalast 0,133 EUR/t</li> <li>• Reisijad 0,402 EUR/reisija</li> </ul>	1679,1	3400	667,55	398,515
Reisijatasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,549 EUR/reisija</li> </ul>	1537,2			
<b>KOKKU</b>		<b>97263,46</b>	<b>98468,846</b>	<b>229956,93</b>	<b>194753,11</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>8,44</b>	<b>4,48</b>	<b>6,35</b>

**Lisa 8. Stockholmi sadam**

LAEV SADAMA- TASU LIIK		<b>BALTIC QUEEN</b>	<b>BOMAR VICTORY</b>	<b>SEA- GRACE</b>	<b>THOR INFINITY</b>
Laevatasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,407</li> </ul>	19908,41	6995,923	23290,982	12333,321
Kaubatasu (EUR/t)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Standartne tasu 3,18</li> <li>• Kütus 2,506</li> <li>• Süsi 2,026</li> </ul>		37116,96	128683,35	62107,03
Jäätmetasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,056 EUR/GT</li> </ul>	2739,24	962,58	3204,66	1696,97
Reisijatasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,94 EUR/reisija</li> </ul>	5432			
Ratastehnika kaubatasu (EUR/ühik)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erasikute autod koos või ilma treilerita 2,58</li> <li>• Kaubaautod koos või ilma treilerita 3,505</li> <li>• Buss 4,5</li> </ul>	1393,18			
ISPS tasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2,652 EUR/konteiner</li> </ul>		4508,4		
<b>KOKKU</b>		<b>29472,83</b>	<b>49583,86</b>	<b>155178,99</b>	<b>76137,32</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>4,25</b>	<b>3,02</b>	<b>2,48</b>

**Lisa 9. Helsinki sadam**

LAEV SADAMA- TASU LIIK		BALTIC QUEEN	BOMAR VICTORY	SEA- GRACE	THOR INFINITY
Kaubatasu (EUR/t)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segalast 3,14</li> <li>• Puistlast 1,04</li> </ul>		36650,08	161239,31	31881,2
Kaubalaeva tasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 37,25 EUR/100 NT</li> </ul>		3366,655	12169,95	6605,915
Ro-Pax laeva tasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 22,35 EUR/100 NT</li> </ul>	6897,21			
Reisijatasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,93 EUR/reisija</li> </ul>	5404			
Jäätmetasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 12,65 EUR/100 NT</li> </ul>	2915	1143,31	2915	2243,35
Sildumistasu (EUR/kord)	<p>Sõltub laeva Net Tonnaazist:</p> <p>Kaubalaevad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 – 3000 75,4</li> <li>• 3001-7500 208,35</li> <li>• Rohkem kui 7500 357,75</li> </ul> <p>Reisi- ja Ro-Pax laevad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 -3000 45,2</li> <li>• 3001 – 7500 125</li> <li>• Rohkem kui 7500 214,7</li> </ul>	214,7	357,75	357,75	357,75
<b>KOKKU</b>		<b>15430,91</b>	<b>41517,795</b>	<b>176682,01</b>	<b>41088,215</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>3,56</b>	<b>3,44</b>	<b>1,34</b>



**Lisa 10. Haminakotka sadam**

LAEV SADAMA- TASU LIIK		BALTIC QUEEN	BOMAR VICTORY	SEA- GRACE	THOR INFINITY
Kaubatasu (EUR/t)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puistlast 1,11</li> <li>• Vedellast 1,88</li> <li>• Neftatooded 1,27</li> <li>• Teised lastid 2,43</li> <li>• Konteiner, veokid, trailerid 45,93 EUR/ühik</li> </ul>		78081	65214,63	34027,05
Tonnaažitasu (EUR/NT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,55</li> <li>• Min. 222,00</li> </ul>	16973	4970,9	17696,05	9753,7
Reisijatasu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 EUR/reisija</li> </ul>	2800			
Jäätmetasu (EUR/NT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,06</li> </ul>	1851,6	542,28	1960,26	1064,04
Mootori- kütuse ja määrdeainete jäätmed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,16 EUR/NT</li> <li>• Min. 210</li> <li>• Max. 1500</li> </ul>	1500	1446,08	1500	1500
Sildumistasu (EUR)	Sõltub laeva Net tonnažist: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0 – 2000 159,00</li> <li>• 2001 – 4000 230,50</li> <li>• 4001 – 6000 293,00</li> <li>• 6001 – 8000 349,50</li> <li>• 8001 - ... 412,00</li> </ul>	412	412	412	412
<b>KOKKU</b>		<b>23536,6</b>	<b>85452,26</b>	<b>86782,94</b>	<b>46756,79</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>7,32</b>	<b>1,69</b>	<b>1,53</b>

**Lisa 11. Sankt-peterburi sadam**

LAEV SADAMA- TASU LIIK		BALTIC QUEEN	BOMAR VICTORY	SEA- GRACE	THOR INFINITY
Laevatasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,027</li> <li>• Vedellasti laevad 0,043</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,027</li> <li>• Muud laevad 0,039</li> </ul>	1320,705	464,103	2460,718	1181,817
Kanalitasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,063</li> <li>• Vedellasti laevad 0,099</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,032</li> <li>• Muud laevad 0,09</li> </ul>	1565,28	1082,907	5665,374	2727,27
Lootsitasu (sadamaak- vatooriumil) (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,009</li> <li>• Vedellasti laevad 0,015</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,005</li> <li>• Muud laevad 0,013</li> </ul>	244,575	154,701	858,39	393,939
Tuletornitasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,010</li> <li>• Vedellasti laevad 0,016</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,006</li> <li>• Muud laevad 0,014</li> </ul>	293,49	171,89	915,616	424,242
Navigat- sioonitasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,077</li> <li>• Vedellasti laevad 0,121</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,043</li> <li>• Muud laevad 0,110</li> </ul>	2103,345	1323,553	6924,346	3333,33
Keskkonna- tasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,032</li> <li>• Vedellasti laevad 0,050</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,017</li> <li>• Muud laevad 0,045</li> </ul>	831,555	550,048	2861,3	1363,635
Jäämurdja- tasu (EUR/GT)	Suvine (1.05 – 30.11):	(2152,26)	(1323,553)	(6867,12)	(3333,33)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,077</li> <li>• Vedellasti laevad 0,120</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,044</li> <li>• Muud laevad 0,110</li> </ul>				
	Talvine (1.12 – 30.04):	5136,075	3283,099	17179,8	8272,719
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,191</li> <li>• Vedellasti laevad 0,300</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,105</li> <li>• Muud laevad 0,273</li> </ul>				
<b>KOKKU</b>		<b>11495,03</b>	<b>7030,301</b>	<b>36865,544</b>	<b>17696,952</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>0,6</b>	<b>0,72</b>	<b>0,58</b>

**Lisa 12. Ust-luga sadam**

LAEV SADAMA- TASU LIIK		BALTIC QUEEN	BOMAR VICTORY	SEA- GRACE	THOR INFINITY
Laevatasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,027</li> <li>• Vedellasti laevad 0,043</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,027</li> <li>• Muud laevad 0,039</li> </ul>	1320,705	464,103	2460,718	1181,817
Kanalitasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,043</li> <li>• Vedellasti laevad 0,068</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,022</li> <li>• Muud laevad 0,062</li> </ul>	1076,13	739,127	3891,368	1878,786
Lootsitasu (sadamaak- vatooriumil) (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,009</li> <li>• Vedellasti laevad 0,014</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,004</li> <li>• Muud laevad 0,012</li> </ul>	195,66	154,701	801,164	363,636
Tuletornitasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,032</li> <li>• Vedellasti laevad 0,050</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,016</li> <li>• Muud laevad 0,045</li> </ul>	782,64	550,048	2861,3	1363,635
Navigat- sioonitasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,046</li> <li>• Vedellasti laevad 0,072</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,023</li> <li>• Muud laevad 0,066</li> </ul>	1125,045	790,694	4120,272	1999,998
Keskkonna- tasu (EUR/GT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,035</li> <li>• Vedellasti laevad 0,054</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,019</li> <li>• Muud laevad 0,050</li> </ul>	929,385	601,615	3090,204	1515,15
Jäämurdja- tasu (EUR/GT)	Suvine (1.05 – 30.11):	(2152,26)	(1323,553)	(6867,12)	(3333,33)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,077</li> <li>• Vedellasti laevad 0,120</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,044</li> <li>• Muud laevad 0,110</li> </ul>				
	Talvine (1.12 – 30.04):	5136,075	3283,099	17179,8	8272,719
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konteinerlaev 0,191</li> <li>• Vedellasti laevad 0,300</li> <li>• Ro-Ro laevad 0,105</li> <li>• Muud laevad 0,273</li> </ul>				
<b>KOKKU</b>		<b>10561,64</b>	<b>6683,387</b>	<b>34404,826</b>	<b>16575,741</b>
<b>Ühiku hind</b>			<b>0,57</b>	<b>0,67</b>	<b>0,54</b>