



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA
Merenduskeskus

Tarmo Ots

**RIIKLIKKE FUNKTSIOONE
TÄITVATE LAEVADE
EFEKTIIVSEKS OPEREERIMISEKS
SOBIVA LAHENDUSE
MÄÄRATLEMINE**

Magistritöö

Juhendaja: kapten Jaanus Matso, MSc

Tallinn 2021

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Tarmo Ots

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 183162VAAM

Üliõpilase e-posti aadress: Tarmo.Ots@vta.ee

Juhendaja: kapten Jaanus Matso

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: Meelike Paalberg

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord

Annotatsioon.....	5
Tabelite loetelu	6
Lühendite loetelu	7
Sissejuhatus	8
1. Riigile kuuluvad laevad ja nende roll.....	10
1.1 Riigi kohustused, mille täitmiseks on vaja laevastikku.....	10
1.1.1 Navigatsiooniohutuse tagamine ja merepäästevõimekus riigile kuuluvatel veealadel	11
1.1.2 Merereostuse likvideerimine	12
1.1.3 Riigi suveräänsuse kaitse	12
1.1.4 Loodusressursside kasutamine ja järelevalve nende üle	12
1.1.5 Transporditeenuse osutamine saarte elanikele	13
1.2 Laevastikke omavad riigiametkonnad, teadusasutused ja riigile kuuluvad ettevõtted	13
1.2.1 Veeteede Amet	14
1.2.2 Politsei- ja Piirivalveamet	16
1.2.3 Keskkonnainspektsioon.....	17
1.2.4 Päästeamet.....	18
1.2.5 Eesti Merevägi.....	18
1.2.6 AS Eesti Loots.....	19
1.2.7 AS Saarte Liinid	20
1.2.8 AS Tallinna Sadam.....	21
1.2.9 Tallinna Tehnikaülikooli Meresüsteemide Instituut	23
1.2.10 Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut	24
1.2.11 Eesti Maaülikooli Põllumajanduse ja Keskkonnainstituudi Võrtsjärve Limnoloogiakeskus	25
1.3 Riigilaevastiku loomise varasemad katsed.....	26
1.3.1 Riigi algatused.....	26
1.3.2 Avaldatud magistritööd ja teadusartiklid	31
2. Praktiline uuring ja andmete kogumine	36
2.1 Uurimisstrateegia valik.....	36
2.2 Valimi määramine	36
2.3 Uurimistööks vajalike andmete kogumise viisid.....	37

2.3.1	Intervjuud	37
2.3.2	Küsimustikud	39
2.3.3	Kirjalike allikate analüüs.....	40
3.	Analüüsiv osa	41
3.1	Hinnang olemasolevate laevade võimekusele	41
3.2	Hinnang tööturu mahule	52
3.2.1	Nõudlus veeteenuse järele väikesaartele	52
3.2.2	Nõudlus keskkonnauuringute tegemiseks merel ja sisevetel	56
3.2.3	Nõudlus tuuleparkide rajamiseks sobiva tehnika järele	58
3.2.4	Nõudlus ujuvnavigatsioonimärgistuse paigaldamiseks.....	60
3.2.5	Nõudlus hüdrograafiliste mõõdistustööde järele	61
3.2.6	Nõudlus jäämurdmisteenus järele.....	62
3.3	Riigi toimimine merel – laevade haldamise erinevate lahenduste analüüs ..	64
3.4	Magistrandi ettepanekud	72
	Kokkuvõte	75
	Summary.....	77
	Viidatud allikad	79
	Lisa 1. Väljavõtted rahvusvahelistest konventsioonidest	82
	Lisa 2. Vabariigi Valitsuse otsus ministrite komisjoni moodustamiseks	88
	Ministrite komisjoni moodustamine	88
	Lisa 3. Ametlik teade- Saksamaa nõustab Eestit riigilaevastiku loomisel	89
	Lisa 4. MKM-i pressiteade Majandusministeeriumi äriühingute aastane aruanne soovitab erastamist ja valdusettevõtte loomist	90
	Lisa 5 Küsitlusanket	91

Annotatsioon

Riik peab täitma oma merealal mitmesuguseid kohustusi, mis tulenevad rahvusvahelistest konventsioonidest ja siseriiklikest õigusaktidest. Nende ülesannete elluviimiseks läheb vaja laevu. Hinnanguliselt kuulub riigile ligikaudu kolmsada erineva suurusega alust, mis kuuluvad erinevatele ametkondadele, riigi äriettevõtetele ning teadusasutustele. Suurt osa neist laevadest kasutatakse ainult oma valdkonna ülesannete täitmiseks ning mitmed neist leiavad rakendust vaid hooajaliselt.

Magistritöö hindab, kas oleks võimalik tuua riigile kuuluvad kuid erinevate organisatsioonide käsutuses olevad laevad ühtse haldamise alla ning kas sellega kaasneks ka senisest efektiivsem ja kulutõhusam laevade kasutus.

Tabelite loetelu

Tabel 1. VA laevastik

Tabel 2. VA laevade sõidupiirkonnad ja mehitatus

Tabel 3. PPA laevastiku suuremad alused

Tabel 4. Mereväe laevastik

Tabel 5. AS-i Eesti Loots laevastik

Tabel 6 AS-i Saarte Liinid vedurlaeva tehnilised andmed

Tabel 7. AS-i Tallinna Sadam laevastik

Tabel 8. Jäämurdja Botnica tehnilised andmed

Tabel 9. TS Laevad laevastik

Tabel 10. Tallinna Tehnikaülikooli uurimislaua Salme tehnilised andmed

Tabel 11 Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituudi laevastik

Tabel 12. Eesti Maaülikooli Põllumajanduse ja Keskkonnainstituudi laevastik

Tabel 13. Intervjueeritud eksperdid

Tabel 14. Organisatsioonid, millele esitati küsimustik

Tabel 15. VA ametiabi korras tehtud tööd

Tabel 16. Transporditeenuse maht aastas

Tabel 17. Keskkonnauuringute maht aastas

Tabel 18. Poilaevade töömaht aastas

Tabel 19. Hüdrograafiliste mõõdistustööde maht aastas

Tabel 20. Jäämurdetööde maht aastas

Tabel 21. Teenustöid pakkuvate laevade kulude arvutus

Tabel 22. Teenustöid pakkuvate laevade kulupõhise prahihinna leidmine

Lühendite loetelu

DNV GL	Det Norske Veritas Germanischer Lloyd
EEZ	Exclusive Economic Zone
EMDE	Elektrooniline mereinfosüsteem
HELCOM	Helsinki Commission
KKI	Keskkonnainspeksioon
IMO	International Maritime Organization
NATO	The North Atlantic Treaty Organization
OPEX	operational expenses
OPPRC	International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation
PA	Päästeamet
PPA	Politsei- ja Piirivalveamet
RINA	Registro Italiano Navale
RIB	rigid inflatable boat (jäigapõhjaline kummipaad)
SAR	Search and Rescue
SOLAS	The International Convention for the Safety of Life at Sea
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
VA	Veeteede Amet, peale 1.01. 2021 nimetusega Transpordiamet
ÜRO	Ühinenud Rahvaste Organisatsioon

Sissejuhatus

Eesti riigil on kohustused, mille tagamine eeldab merelise võimekuse olemasolu. Sellisteks tegevusteks on riigi kaitse, merepiiri valve ja merereostuse tõrje, navigatsiooniohutuse aastaringne tagamine, merepääste korraldamine ja ühenduse pidamine saartega. Nimekirja võib lisada veel järelevalve keskkonnanõuete täitmise üle ja teadusvaldkonda kuuluvate erinevat liiki mereuuringute läbiviimise, et tagada meie jätkusuutlik elukeskkond ja mereressursside kasutamise võimalus ka aastakümnete pärast. Kõikide ülalmainitud tegevuste jaoks on riik soetanud erinevaid laevu ning andnud need erinevate ametkondade ja organisatsioonide käsutusse.

2017. aastal alustas Eesti Vabariigi Valitsus riigivalitsemise reformi ettevalmistamist, millega soovitakse saavutada mõjusam ja tõhusam riigiülesannete täitmine, kvaliteetsem avalike teenuste pakkumine, valitsussektori paindlikum ja vähem bürokraatlik töökorraldus ning valitsussektori kulutuste suhteline vähenemine (Rahandusministeerium, 2020). Selle protsessi käigus oleks otstarbekas lisaks erinevate ametkondade liitmisvõimalustele analüüsida ka riigisektori käsutuses olevate laevade kasutus- ja haldusmudeli efektiivsust.

Hetkel on riigile kuuluvad laevad ligikaudu kümne erineva riigiga seotud ametkonna/asutuse/ettevõtte käsutuses, mis kasutavad neid eelkõige oma valdkonna tööülesannete täitmiseks. Pikka aega leidsid mitmed monofunktsionaalsed laevad rakendust vaid hooajaliste tööülesannete (nt ujumärkide paigaldus, jäämurdmine, meremöödistamine, mereuuringud) või erakorralisest olukorrast tulenevate kohustuste (nt merereostuse tõrje, merepääste) täitmiseks. Tänapäevaks on olukord muutunud paremaks, sest soetatakse ka mitmeotstarbelisi laevu, mille tehniline võimekus lubab neid kasutada oma vastutusvaldkonda kuuluvate erinevate ülesannete täitmiseks. Samas ei ole ametkonnad jätkuvalt huvitatud oma valduses olevate laevade funktsionaalsuse suurendamisest, et katta ka teiste riigistruktuuride vajadusi. Põhjused on erinevad – see toob kaasa investeeringute ja tegevuskulude vajaduse kasvu, suureneb laeva- ja hooldusmeeskondade töökoormus, tekib täiendav vajadus lisaväljaõppeks jne. Praegu kasutatav tavapraktika eeldab ka laevastike ülalpidamisega seotud tugiteenuste mitmekordset dubleerimist – kõik ametkonnad ja organisatsioonid

peavad üleval struktuure, mis tegelevad laevade haldamise ja hooldusega. Ülaltoodu põhjal tundub, et praegune riigilaevade opereerimiseks kasutatav praktika ei suuda tagada parimat efektiivsust. Seetõttu oleks otstarbekas analüüsida teistsuguseid lahendusvõimalusi.

Magistritöö aluseks on hüpotees, mis väidab, et riiklike ülesannete täitmiseks mõeldud laevade toomine ühe struktuuri juhtimise alla ehk teiste sõnadega ühtse riigilaevastku loomine, oleks riigi seisukohalt vaadatuna majanduslikult ja töökorralduslikult kasumlik lahendus.

Seega on käesoleva magistritöö eesmärk analüüsida põhjalikult praegust olukorda ja välja pakkuda riigi jaoks efektiivsem ja kulutõhusam juhtimisvorm.

Riigilaevastiku loomise ideed on käsitletud mitmetes magistritöodes ja uuringutes (ülevaade teadustöödest on peatükis 1.3.2). Kõik need on põhinenud hüpoteesil, et riigi mereline võimekus (eelkõige riigikaitseelisel eesmärgil) paraneb ühendjuhtimise alla toomise korral. Käesolev magistritöö erineb varasematest töödest selle poolest, et vaatab riigilaevastiku loomise majanduslikku poolt: kas laevade kasutamise intensiivsus suureneb, kas vähemate laevadega suudetakse täita rohkem eesmärke, kas riigile kuuluvaid laevu haldav ettevõtte oleks omanikule (riigile) majanduslikult ja töökorralduslikult kasumlik.

Magistritöös püstitatakse kolm uurimisküsimust:

1. Milliseid ning kui suures mahus vajab riik laevadega seotud teenuseid?
2. Milline on riiklikele institutsioonidele kuuluvate laevade võimekus?
3. Milline oleks laevade haldamise jaoks sobivaim lahendus?

Nendele küsimustele vastuste leidmiseks analüüsitakse käesolevas töös olemasolevate laevade tehnilist võimekust erinevate ülesannete täitmiseks ning tuuakse välja nende sobivus võimaliku kommertsteenuseid pakkuva ühendlaevastiku koosseisu. Lisaks analüüsitakse teenuste vajaduse mahtu, et seejärel panna kokku finantskalkulatsioon laevadega pakutava teenuse hinna määramiseks olemasolevate teenuste mahu korral.

Kogutud info ja ekspertidelt saadud tagasiside põhjal esitab magistrant oma nägemuse riigile kuuluvate laevade haldamise sobivaima lahenduse kohta.

1. Riigile kuuluvad laevad ja nende roll

Käesolev peatükk kirjeldab, milliste kohustuste täitmiseks vajab riik laevu ja selgitab, millel need kohustused põhinevad. Samuti annab peatükk ülevaate Eesti riigi ametkondade ja riigile kuuluvate äriühingute käsutuses olevate laevade tehnilisest võimekusest ning kasutamise otstarbest. Lisaks kirjeldatakse riigi varasemaid püüdlusi panna kokku erinevatele ametkondadele kuuluvaid laevastikke, et saavutada suuremat efektiivsust. Peatüki viimases osas on tehtud ülevaade erinevatest magistri- ja uurimistööst, millel on seos erinevate ametkondade laevastike liitmise või nende käsutuses olevate laevade efektiivsema kasutamise teemaga.

1.1 Riigi kohustused, mille täitmiseks on vaja laevastikku

Rannikuriikidel on rahvusvaheliste konventsioonide (juhul kui nad on ratifitseerinud või ühinenud nendega) nõuetest tulenevalt nii kohustused kui ka õigused oma merealadel tegutsemiseks. Vastavalt konventsioonidele peavad osalisriigid tagama navigatsiooniohutuse ja merepääste ning kindlustama merereostustõrje võimekuse oma vetes. Samas on riikidel ka õigus takistada mere poolt sooritatavaid vaenulikke tegevusi ning kasutada ja vajadusel ka kaitsta riigile kuuluvatel merealadel olevaid loodusressursse.

Lisaks rahvusvaheliste õigusaktidega reguleeritule on riikidel ka siseriiklikult määratletud kohustused, mille eesmärgiks on tagada elanikele elutegevuseks vajalikud toimingud. Näitena võib tuua rannikuriigi, mille koosseisu kuuluvad püsielanikkonnaga saared. Sellisel juhul on riigi kohustuseks võimaldada elanikel mandri ja kodusaare vahel liikuda ning luua eeldused saarte varustamiseks eluks tarvilikuga.

Kõikide ülalmainitud kohustuste ja õiguste tagamise eelduseks on sobivate laevade olemasolu.

Järgnevates alapeatükkides vaadeldakse, millised konventsioonid ja seadusaktid reguleerivad valdkonniti riikide merelisi tegevusi eeldavaid kohustusi ja õigusi. Eesti

on kõikide mainitavate konventsioonide osalisriik, seega kehtivad talle välja toodud kohustused ja loomulikult ka õigused.

1.1.1 Navigatsiooniohutuse tagamine ja merepäästevõimekus riigile kuuluvatel veealadel

Kohustus tagada navigatsiooniohutus riigile kuuluvatel merealadel põhineb kahel rahvusvahelisel konventsioonil – ÜRO mereõiguse konventsioonil (UNCLOS) ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) 1974. aasta rahvusvahelisel konventsioonil inimelude ohutusest merel (SOLAS).

UNCLOS reguleerib rannikuriikide õiguste ja kohustuste erinevaid aspekte. Ohutu navigatsiooni tagamise nõue tuleneb konventsiooni artiklist 22, mille eesmärk on tagada navigatsiooniohutus läbi territoriaalmerre jäävate rahvusvaheliste laevateede ja liikluseraldusskeemide rajamise. Nimetatud artikkel kohustab osalisriike laevateede ja liikluseraldusskeemide rajamisel arvestama rahvusvaheliste organisatsioonide soovitusetega, laevade liikumisteedega (trajektooridega), laevateede erisustega ja liiklustihedusega ning märgistamise vajalikkusega (Ühinenud Rahvaste Organisatsioon, 1982). Artikli 22 täistekst on välja toodud lisa 1.

SOLASe konventsiooni V peatükk „Navigatsiooni ohutus“ reguleerib kolme valdkonda: merepäästet, meremõõdistamist ja navigatsioonimärgistust. V peatüki reegel 7 kohustab konventsiooni osalisriigil looma merepääste võimekus oma rannikualadel. Sama peatüki 9. reegli järgi tuleb läbi viia merealade hüdrograafilisi mõõdistusi ning reegel 13 eeldab, et osalisriik tagab navigatsioonimärgistuse olemasolu ja korrasoleku vastavalt võimalikele riskidele ja laevaliikluse vajadusele (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon, 2000). Reeglite 7, 9 ja 13 täistekstid on välja toodud lisa 1.

Lisaks tuleneb merepäästevõimekuse olemasolu kohustus ka rahvusvahelisest mereotsingute ja -pääste 1997. aasta konventsioonist (SAR). Konventsiooni 2. peatüki punkti 2.1. „Otsingu- ja päästeteenuste osutamise ja koordineerimise kord“ alapunkt 2.1.1. ütleb, et konventsiooniosalised riigid peavad tagama oma rannikumeres ohtu sattunud isikutele asjakohaste otsingu- ja päästeteenuste osutamise korralduse

(Rahvusvaheline Mereorganisatsioon, 1979). Alapunkti 2.1.1 täistekst on välja toodud lisas 1.

1.1.2 Merereostuse likvideerimine

Merereostuse likvideerimise kohustus liikmesriigile tuleneb konventsioonist UNCLOS ja IMO naftareostuseks valmisoleku ning sellele reageerimise ja koostöö 1990. aasta rahvusvahelisest konventsioonist (OPPRC) ning ohtlikest ja kahjulikest ainetest põhjustatud reostusjuhtumiteks valmisoleku ning nendele reageerimise ja koostöö 2000. aasta protokollist (OPPRC protokoll).

UNCLOS artikli 194 „Merereostuse vältimise, vähendamise ja kontrollimise meetmed“ alusel tuleb osalisriikidel tagada, et merereostuse tekke korral takistatakse selle levikut (Ühinenud Rahvaste Organisatsioon, 1982).

OPPRC ning selle 2000. aasta protokoll aga nõuavad riikidel kehtestada meetmed, et olla valmis naftareostusjuhtumiteks ja nende tõrjeks (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon, 1990, 2000). Artikli täistekst on välja toodud lisas 1.

1.1.3 Riigi suveräänsuse kaitse

Rannikuriigi õigus end mere poolt kaitsta põhineb UNCLOS artiklil 25, mis annab liikmesriigile õiguse takistada teiste riikide laevade mitte-rahumeelset läbisõitu oma territoriaalvetest või oma sisevetesse või sadamatesse sisenemist reguleerivate nõuete rikkumist. Samuti võib rannikuriik ajutiselt peatada välisriikide laevade rahumeelse läbisõidu oma territoriaalmere kindlaksmääratud piirkondadest relvaõppuste korraldamiseks või muul juhul, kui see on oluline julgeoleku seisukohalt (Ühinenud Rahvaste Organisatsioon, 1982). Artikli 25 täistekst on välja toodud lisas 1.

1.1.4 Loodusressursside kasutamine ja järelevalve nende üle

Merealadel leiduvate loodusressursside kasutamise valdkonda reguleerib UNCLOS artikkel 56, mis annab rannikuriigile õigused uurida, kasutada ja majandada ning vajadusel ka kaitsta meres, merepõhjas või selle all maapõues asuvaid elus ja eluta varasid. Samuti võib liikmesriik kasutada oma territoriaalmere alasid vee-, hoovuse-

ja tuuleenergia tootmiseks ning tehissaarte rajamiseks (Ühinenud Rahvaste Organisatsioon, 1982). Artikli 56 täistekst on välja toodud lisa 1.

1.1.5 Transporditeenuse osutamine saarte elanikele

Eestis toimub saartega ühenduse pidamine vastavalt ühistranspordiseadusele (reguleerib regulaarliinide ja parvlaevade liikumisega seonduvat) ja püsiasustusega väikesaarte seadusele (kohustab transpordivajaduse planeerimisel lähtuma elanike liikumisvajadustest) (ÜTS § 1; VSaarS § 8).

Regulaarliinidega mitte-teenindatavatele väikesaartele kaupade ja vajadusel ka inimeste transpordi korraldamise aluseks on halduskoostöö seaduse peatükk 3. Seadusest tuleneva ametiabi raames saab üks haldusorgan taotleda teiselt haldusorganilt ametiabi oma ülesande täitmise toetamiseks, ehk siis riigiasutus saab pakkuda teenuseid kohaliku omavalitsuse organitele, teistele riigiasutustele, avalikõiguslikele juriidilistele isikutele ja haldusülesannet täitvatele muudele isikutele. Mainitud seadus annab võimaluse kasutada riigiametkondadele kuuluvaid laevu selliste väikesaarte teenindamiseks, kus puudub regulaarne laevaliiklus või tuleb korraldada erireise liinilaevadele mittedsobivate kaupade veoks. Ametiabi andmine ei ole tasuta, tellija on kohustatud katma ametiabi andjale tehtud mõistlikud kulutused (HKTS).

1.2 Laevastikke omavad riigiametkonnad, teadusasutused ja riigile kuuluvad ettevõtted

Eestis omab laevastikku neli ametkonda: Veeteede Amet, Politsei- ja Piirivalveamet, Päästeamet ja Keskkonnainspeksioon. Riigikaitseks mõeldud laevad on Eesti Mereväe käsutuses. Riigikaitsealistel ja sisejulgeoleku tagamise eesmärkidel kasutab väikeseid aluseid Kaitseliidu Meredivisjon. Laevaomanikud on ka riigiosalusega äriühingud AS Eesti Loots, AS Tallinna Sadam ning tema tütarettevõtted OÜ TS Laevad ja OÜ TS Shipping. Teadustööde tegemiseks ja mereuringute läbiviimiseks on laevad Tallinna Tehnikaülikooli Meresüsteemide Instituudil, Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituudil ning Eesti Maaülikooli Võrtsjärve Limnoloogiakeskusel. Oma töölaev on ka Geoloogiateenistusel. Alljärgnevad alapeatükid annavad ametkondade ja

organisatsioonide kaupa ülevaate nende käsutuses olevate laevade tehnilistest andmetest. Ülevaadet ei anta nende organisatsioonide kohta, kelle laevastikus on ainult mõni alla 10 meetri pikkune laev.

1.2.1 Veeteede Amet

Veeteede Amet (VA) (alates 01.01.2021 Transpordiamet) on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisalas tegutsev valitsusasutus, mille põhiülesandeks on tingimuste loomine ohutu ja turvalise veeliikluse tagamiseks Eesti merealadel ja laevatavatel sisevetel. Laevade kasutamist eeldavate kohustuste hulka kuuluvad jäämurdetööde korraldamine, hüdrograafiliste mõõdistustööde läbiviimine merealadel ja laevatavatel sisevetel, navigatsioonimärgistuse paigaldamine ja hooldus ning järelevalve väikelaevade ohutusnõuete täitmise üle (VA põhimäärus, 2003).

VA käsutuses on kokku 25 alust, millest 11 on pikkusega üle 10 meetri, 10 on pikkusega 6 kuni 10 meetrit ja 4 on pikkusega alla 6 meetri. Laevade tehniline kirjeldus on lisatud tabelisse 1. Lisaks on VA bilansis ka kuus reisiparvlaeva, mida kasutatakse ühenduse pidamiseks väikesaartega. VA ise reisilaevu ei opereeri ega mehita, laevad on ajaprahilepinguga antud üle liine opereerivatele ettevõtetele. Käesolevas magistritöös nende laevadega seonduvat temaatikat ei käsitleta.

Tabel 1. VA laevastik

Laev	Pikkus	Laius	Süvis	Ehitusaasta	Võimsus (kW)	Otstarve
Üle 10 m pikkused laevad						
Tarmo	84,5	21,2	7,7	1963	4 × 2530	jäämurdja
EVA 316	59,9	12,2	3,8	1980	3 × 1717	mitmeostarbeline
Sektor	33	7,9	2,4	1985	638	poilaev
Jakob Prei	25,6	13	2,7	2012	2 × 809	mõõdistuslaev
EVA 317	18	5,5	0,95	1994	2 × 235	poilaev
EVA 318	18	5,5	0,95	1994	2 × 235	poilaev
EVA 320	18	6,7	1	1997	2 × 368	mõõdistuslaev
EVA 019	16	4,7	0,85	1997	610	järelevalvealus
EVA 301	19,8	6,8	1,0	2007	2 × 308	mõõdistuslaev
EVA 302	14,3	4,7	0,6	2007	2 × 173	poilaev

Laev	Pikkus	Laius	Süvis	Ehitusaasta	Võimsus (kW)	Otstarve
EVA 325	13,6	3,9	0,5	2002	2 × 110	mõõdistuslaev
6 kuni 10 m pikkused laevad						
EVA 025	7,7	2,85	1,0	2008		järelevalvealus
EVA 015	8	2,7	0,5	2004	68	mõõdistusalus
EVA 326	7,5	2,8	0,5	2006	2 × 52	teenindusalus
EVA 327	7,5	2,8	0,5	2007	2 × 52	teenindusalus
EVA 026	6,7	2,4	0,5	2008	110	järelevalvealus
EVA 303	6,3	2,4	0,5	2008	96	mõõdistusalus
Kaja	7,3	3	0,5	2016	84,6	mõõdistusalus
EVA 324	6,1	2,15	0,5	2009	103	teenindusalus
EVA 328	6,1	2,15	0,5	2007	96	teenindusalus
EVA 322	6	1,4	0,5	2008	900	teenindusalus
Alla 6 m pikkused laevad						
EVA 023	5,5	2,5	0,5	2007	84	järelevalvealus
EVA 021	5,0	2,15	0,5	2004	37	järelevalvealus
EVA 022	5,0	2,15	0,5	2004	55	järelevalvealus
EVA 024	5,0	2,3	0,5	2008	36	järelevalvealus

Allikas: Laevaregister, VA andmebaas 2020

Tabelis 2 on välja toodud lisaandmed üle 10 m pikkuste laevade kohta. Tegemist on ameti suuremate alustega, mis on pidevalt mehitatud laevapere liikmetega.

Mitmeostrabelise jäämurdja EVA 316 ja hüdrograafia laeva Jakob Prei meeskond koosneb kahest vahetusest. Teistel laevadel on töö korraldatud ühe meeskonnaga.

Tabel 2. VA laevade sõidupiirkonnad ja mehitatus

Laev	Sõidupiirkond	Meeskonnaliikmete arv	Vahetuste arv
Tarmo	Läänemeri A1	33	1
EVA 316	Läänemeri A1	10	2
Sektor	Läänemeri A1	6	1
Jakob Prei	Läänemeri A1	4	2
EVA 318	Kohalik rannasõit	5	1
EVA 320	Kohalik rannasõit	4	1
EVA 301	Siseveed	4	1
EVA 302	Siseveed	4	1
EVA 325	Siseveed	4	1

Allikas: Laevaregister, 2020

Laevade baassadam on Hundipea sadam Tallinnas. Sisevete laevad baseeruvad Tartus. Laevade haldamise ja teenindamisega tegeleb viie liikmeline laevastiku osakond.

1.2.2 Politsei- ja Piirivalveamet

Politsei- ja Piirivalveamet (PPA) on Siseministeeriumi valitsemisalas tegutsev valitsusasutus, mille ülesannete hulgas on avaliku ja õiguskorra kaitsmine merel, riigipiiri valvamine ja kaitsmine merel, majandusvööndile kehtestatud režiimi tagamine, otsingu- ja päästetööde korraldamine ja teostamine ning merereostuse avastamine ja likvideerimine merealal (Politsei- ja Piirivalveameti põhimäärus, 2014).

PPA laevastikku ja selle toimimist puudutav teave on riigi julgeoleku huvides salastatud. Seetõttu on magistritöös kasutatud varasemate aastate andmeid, millele on lubatud avalik juurdepääs. 2015. aastal oli PPA käsutuses 96 alust, millest enamus on väikelaevad (57 alust on pikkusega 6 kuni 10 meetrit ja 14 alust pikkusega alla 6 meetri). 2020. aastal on ametkonna laevastikus neli suuremat laeva: Kindral Kurvits, Pikker, Valve ja Raju. Laevade tehniline kirjeldus on lisatud tabelisse 3.

Tabel 3. PPA laevastikus olevad suuremad alused

Laev	Kindral Kurvits	Pikker	Valve	Raju
Otstarve	mitmeotstarbeline reostustõrjelaev	patrull	patrull	reostustõrje
Pikkus	63,9	30	23,7	42,7
Laius	10,2	5,8	5,6	8,8
Süvis	4,2	1,5	1,3	2,6
Ehitusaasta	2012	1995	2008	2018
Võimsus (kW)	2 × 1600	2 × 900	2 × 1015	2 × 2000
Peamasina tüüp	Wärtsila 8L20	MTU	MTU	MTU

Allikas: <https://et.wikipedia.org>

Kõikidel tabelis 3 välja toodud laevadel on pardal RIB-tüüpi paat. Laevad Kindral Kurvits ja Raju on varustatud tuletõrjeveekahuri ja kraanaga. Suuremad laevad paiknevad PPA käsutuses olevas sadamas Tallinnas, Süsta tänaval. Väiksemad laevad paiknevad erinevates sadamates üle Eesti. Laevade haldamise ja teenindamisega tegeleb laevastiku osakond, mille töötajate arv ei ole avalik.

1.2.3 Keskkonnainspeksioon

Keskkonnainspeksioon (KKI) on Keskkonnaministeeriumi valitsemisalasse kuuluv riiklik järelevalveasutus, mille eesmärk on kontrollida looduskeskkonna kaitseks kehtestatud seaduste ja normide täitmist kõigis keskkonnakaitse valdkondades (Keskkonnainspeksiooni põhimäärus, 2008). KKI jaoks on kalapüügi järelevalve üheks mahukamaks valdkonnaks nii vajaminevate ressursside poolest kui ka territoriaalselt. Järelevalvet tehakse sise- ja piiriveekogudel ning rannikumerel, samuti Läänemerel ja Atlandi ookeanil, kus Eesti kalalaevad töötavad.

KKI käsutuses on 57 väikelaeva, mille kogupikkused on vahemikus 2,5 kuni 10,8 meetrit. Nendest 14 väikelaeva on pikemad kui 10 meetrit, seitse alust on ehitatud 2019. aastal Soomes. Alumiiniumist alused on varustatud 250 hj mootoritega ja arendavad kuni 47 sõlmest kiirust. KKI alused on oma mõõtmetelt väikesed. Mõned neist on merekindlamad, et tagada järelevalve Eesti territoriaalvete kogu ulatuses. Laevad paiknevad erinevates sadamates üle Eesti.

1.2.4 Päästeamet

Päästeamet (PA) on Siseministeriumi valitsemisala valitsusasutus, mille ülesandeks on pääste- ja demineerimistöö tegemiseks valmisoleku tagamine ning pääste- ja demineerimistöö tegemine Eestis, sh merealade rannikuvetes ja piiri- ning siseveekogudel (Päästeameti põhimäärus, 2014).

PA käsutuses olevad veesõidukid on kõik C-kategooria (rannalähedane) väikelaevad (Pöld, 2019). See tähendab, et need on projekteeritud ja ehitatud rannalähedaseks sõiduks, kasutamiseks rannikuvetes, suurtel lahtedel, järvedel ja jõgedel tuule tugevusega kuni 6 palli ja laine kõrgusega kuni 2 meetrit. 2015. a seisuga oli PA käsutuses 56 alust (46 alust on pikkusega 6 kuni 10 meetrit ja 10 alust pikkusega alla 6 meetri). 2018. aastaks oli laevastiku suurus kasvanud 58 veesõidukini, sellega oli merepäästevõimekus tagatud 14 Päästeameti komandos (Pöld, 2019).

1.2.5 Eesti Merevägi

Eesti Mereväe koosseisu kuuluv laevastik on kaitseväge väeüksus, mille ülesanneteks on tõrjuda sõjalisi rünnakuid, osaleda vastuvõtva riigi toetuse tagamisel, valvata ja kaitsta merepiiri vastavalt oma pädevusele, tagada Eesti rahvusvahelised meretranspordiühendused, osaleda kollektiivkaitse operatsioonil liitlaste kaitsel ja osaleda rahvusvahelistel sõjalistel operatsioonidel (Murumets, 2016).

Mereväe laevastikku ja selle toimimist puudutav teave on riigi julgeoleku huvides salastatud. Seetõttu on magistritöös kasutatud andmeid, millele on avalik juurdepääs. Mereväe laevade tehniline kirjeldus on lisatud tabelisse 4.

Tabel 4. Mereväe laevastik

Laev	Admiral Cowan	Sakala	Ugandi	Wambola
Otstarve	miinitõrje	miinitõrje	miinitõrje	toetuslaev
Pikkus	52,6	52,6	52,6	41,5
Laius	10,2	10,5	10,5	9,0
Süvis	2,4	2,4	2,4	2,65
Ehitusaasta	1988	1990	1992	1978
Võimsus (kW)	1136	1136	1136	2 × 800

Laev	Admiral Cowan	Sakala	Ugandi	Wambola
Peamasina tüüp	Paxman Valenta 6RP200E	Paxman Valenta 6RP200E	Paxman Valenta 6RP200E	Frichs Diesel
Max kiirus	13	13	13	14

Allikas: <https://et.wikipedia.org>

Lisaks on Mereväel kaks väekaitsekaatrit EML Rolan ja EML Risto, mille kiirus on üle 30 sõlme. Laevade ülesandeks on vastuvõtva riigi toetuse tagamine liitlasvägede laevastikule. Mereväe laevade baassadamaks on Tallinnas paiknev Miinisadam. Laevade haldamisega tegelevate isikute arv ei ole avalik.

1.2.6 AS Eesti Loots

Riigile kuuluv äriettevõtte osutab oma põhikirja järgi lootsimise teenust, teenindab laevu lootsimispiirkondades, pakub lootsimisalaseid konsultatsioone ja koolitusi, prahib lootsilaevu ja osutab sadamateenust Rohuneemel paiknevas sadamas. Lootsimispiirkonnad on järgmised: Tallinna piirkond, Kunda–Loksa piirkond, Sillamäe piirkond, Paldiski piirkond, Väinamere piirkond, Pärnu piirkond. Ettevõtte käsutuses on 20 lootsilaeva, mille tehniline kirjeldus on lisatud tabelisse 5.

Tabel 5. AS-i Eesti Loots laevastik

Laev	Pikkus	Laius	Süvis	Ehitusaasta	Võimsus (kW)	Materjal
Ahto 11	12,5	3,95	1,5	1966	162	teras
Ahto 03	15,7	4,8	2,3	1999	700	teras
Ahto 01	16	5,3	2,5	2009	2 × 426	teras
Ahto 02	16	5,3	2,5	2012	2 × 426	teras
Ahto 04	12,5	3,95	1,1	1955	94	teras
Ahto 06	13,5	4,5	1,5	2001	525	alumiinium
Ahto 07	16	5,3	2,4	2013	2 × 426	teras
Ahto 09	16	5,3	2,4	2013	2 × 426	teras
Ahto 12	12,5	4,0	1,5	1966	125	teras
Ahto 17	13,5	4,6	1,5	2003	525	alumiinium
Ahto 19	14,1	4,6	1,5	2003	525	alumiinium
Ahto 20	14,1	4,6	1,5	2003	525	alumiinium
Ahto 21	14,1	4,6	1,5	2004	525	alumiinium

Laev	Pikkus	Laius	Süvis	Ehitusaasta	Võimsus (kW)	Materjal
Ahto 23	14,1	4,6	1,5	2004	525	alumiinium
Ahto 24	19,8	5,2	0,9	2006	2 × 1100	alumiinium
Ahto 25	19,5	5,5	1,3	2006	900	alumiinium
Ahto 26	19,5	5,5	1,4	2007	900	alumiinium
Ahto 27	19,5	5,5	1,4	2008	900	alumiinium
Ahto 28	19,5	5,5	1,4	2008	900	alumiinium
Ahto 29	17,5	4,9	0,9	2011	2 × 588	alumiinium

Allikas: AS Eesti Loots

Lootsikaatrid paiknevad oma põhiülesandest tulenevalt Eesti erinevates piirkondades. AS Eesti Lootsi baassadam asub Viimsi vallas Rohuneemel. Laevade tehnilise haldamisega tegeleb kaks inimest.

1.2.7 AS Saarte Liinid

Riigile kuuluva äriettevõtte põhiülesanne on regionaalsete sadamate haldamine ja arendamine. Ettevõtte koosseisu kuulub 18 sadamat: Kuivastu, Virtsu, Heltermaa, Rohuküla, Sviby, Sõru, Triigi, Kihnu, Munalaid, Manilaid, Roomassaare, Ringsu, Abruka, Piirissaare, Laaksaare, Naissaare, Papissaare ja Vikati.

Ettevõttel on 2012. aastal ehitatud vedurlaev Panda. Laeva tehniline kirjeldus on lisatud tabelisse 6. Laev on mõeldud eelkõige äriettevõttele kuuluvaid sadamaid külastavate laevade teenindamiseks. Vajadusel pakutakse ka transpordi ja avamere pukseerimisteenust. Kergete jääoludega talvedel kasutab ettevõtte alust jäämurdjana abistamiseks sadamatesse tulevaid või sealt lahkuvaid laevu.

Tabel 6. AS-i Saarte Liinid vedurlaeva tehnilised andmed

Laev	Panda
Otstarve	vedurlaev
Pikkus (m)	18,8
Laius (m)	7,4
Süvis (m)	2,0
Ehitusaasta	2012
Võimsus (kW)	2 × 404

Masina tüüp	Volvo Penta D16
Meeskond	3
Klassiühing	VA järelevalve
Max kiirus	10 sõlme

Allikas: Laevaregister, 2020

Vedurlaeva pollari tõmbejõud on 10 tonni, laeval on kraana tõstejõuga 2,5 tonni (5 m teleskoopkraana suudab tõsta täispikkuses 1,5 tonni) ja lahtine ahter, mis võimaldab tekile laadida ka näiteks sõiduauto või väiksema traktori. Aluse baassadamaks on Roomassaare sadam.

1.2.8 AS Tallinna Sadam

AS Tallinna Sadam on Eesti suurim reisi- ja kaubasadamate omanik. Tegemist on börsiettevõttega, mille enamus aktsiaid kuulub riigile. Ettevõttele kuuluvad Muuga sadam, Vanasadam, Paljassaare sadam, Paldiski Lõunasadam ja Saaremaa sadam. Ettevõttel on laevandusega tegelevad tütarettevõted OÜ TS Laevad ja OÜ TS Shipping.

Ettevõttele kuulub kaheksast alusest koosnev abilaevastik, mille tööülesanneteks on sadamate akvatooriumil tekkiva merereostuse likvideerimine, ujuva prügi kogumine ning laevade kinnitusotste transportimine pollaritele. Laevade tehniline kirjeldus on lisatud tabelisse 7.

Tabel 7. AS-i Tallinna Sadam laevastik

Laev	Otstarve	Pikkus	Laius	Süvis	Ehitusaasta	Võimsus (kW)	Materjal
Kaaren	reostustõrje	18	4,5	1,7	1987	99	teras
Karu	boomipaigaldaja	15	4,4	1,7	2002	350	teras
Piiber	reostustõrje	17	4,3	1,7	1980	99	teras
Ronk	reostustõrje	17	4,3	1,7	1986	99	teras
Täht	reostustõrje	17	4,3	1,7	1987	99	teras
Vares	reostustõrje	13,4	4,4	0,5	1996	313	alumiinium
Viiger	haalpaat	12	4,5	1,9	2007	257	teras
AMA 121	haalpaat	8	2,9	0,9	1996	69,4	teras

Allikas: Laevaregister, 2020

Laevad on mõeldud sadamates erinevate ülesannete täitmiseks. Lisaks reostus- ja prügikorjele kasutatakse neid sadamas toimuvatel hooldustöödel (kaide remont, vendrite paigaldamine jne).

Laevade meeskonda kuulub kaks inimest. Laevade vahel toimub meeskondade ristkasutus, st meeskonnaliikmed on võimelised töötama erinevate laevade peal. Laevadega seotud kulude arvestuse, eearvestamise ja remonttööde planeerimisega tegeleb sadamakapteni asetäitja ja laeva meeskond.

OÜ TS Shipping

TS Shipping OÜ on AS-i Tallinna Sadam tütarettevõte, mis pakub laevadele jäämurde korraldamist ja erinevaid teenuseid merel tegutsevatele nafta- ja energeetikasektorile. Ettevõtte on asutatud 2012. aastal ja omab mitmeotstarbelist jäämurdjat Botnica. Laeva tehniline kirjeldus on lisatud tabelisse 8.

Tabel 8. Jäämurdja Botnica tehnilised andmed

Laev	Botnica
Tüüp	mitmeotstarbeline jäämurdja
Pikkus	96,7
Laius	24
Süvis	8,0
Ehitusaasta	2016
Väljundvõimsus sõukruvidele (MW)	10
Masina tüüp	Caterpillar 3512B
Klassiühing	DNV GL

Allikas: Laevaregister, 2020

Laeval on 150 tonnise tõstejõuga kraana ja helikopteri maandumisplats. Laev on varustatud DP 3 nõuetele vastava positsioneerimissüsteemiga, mis võimaldab laeva kasutada puurtornide, tuuleparkide ja tootmisplatvormide rajamisel. Laev sobib sukeldumistööde tegemiseks, kuna ta on varustatud 6,5 × 6,5 meetrise mõõtmetega veeskamissahtiga (ingl keeles *moonpool*), mida saab kasutada tuukrikella paigaldamiseks või muude veeluste seadmete veeskamiseks. Ettevõtte kaldaüksuses töötab neli inimest.

OÜ TS Laevad

Tallinna Sadama tütarettevõttel TS Laevad OÜ-l on pikaajaline leping Eesti riigiga parvlaevaliikluse korraldamiseks mandri ja suursaarte (Saaremaa, Hiiumaa) vahel. TS Laevad opereerib Virtsu–Kuivastu ja Rohuküla–Heltermaa parvlaevaliine. Ettevõttel on reisiparvlaevad: Leiger, Tiiu, Töll, Piret ja Regula, mille tehniline kirjeldus on lisatud tabelisse 9.

Tabel 9. TS Laevad laevastik

Laev	Leiger	Tiiu	Töll	Piret	Regula
Pikkus	114	114	114	114	71
Laius	19,7	19,7	19,7	19,7	16
Süvis	4,0	4,0	4,0	4,0	4,2
Ehitusaasta	2016	2016	2015	2016	1971
Võimsus (kW)	2 × 1520 2 × 1320	2 × 1520 2 × 1320	2 × 1520 2 × 1320	2 × 1520 2 × 1320	809
Masina tüüp	MTU	MTU	MTU	MTU	Deutz
Klassiühing	DNV	DNV	DNV	DNV	RINA

Allikas: Laevaregister, 2020

Laevad on igapäevases aktiivses kasutuses, teenindades mandri ja suursaarte vahelisi laevaliine. Reisiparvlaev Regula on varulaev, mis asendab vajadusel mõnda põhilaeva. Tipphooajal kasutatakse reisilaeva täiendava liinilaevana. Käesolevas magistritöös nende laevadega seonduvat temaatikat ei käsitleta.

1.2.9 Tallinna Tehnikaülikooli Meresüsteemide Instituut

Meresüsteemide Instituudi ülesandeks on erinevat liiki alus- ja rakendusuringud Läänemere hüdrodünaamiliste ja biogeokeemiliste protsesside süsteemseks tundmaõppimiseks. Vajadusel viib instituut läbi operatiivset seiret merevee taseme, õlireostuse leviku, sinivetikate vohamise kohta. Instituut kasutab uurimislaeva Salme. Tegemist on Taanis ehitatud kalalaevaga, mis 2009. aastal ehitati ümber teadustööde tegemiseks sobivaks laevaks. Laeva tehniline kirjeldus on lisatud tabelisse 10.

Tabel 10. Tallinna Tehnikaülikooli uurimislaeva Salme tehnilised andmed

Laev	Salme
Otstarve	uurimislaev
Pikkus (m)	31
Laius (m)	7,2
Süvis (m)	2,5
Ehitusaasta	1974
Võimsus (kW)	441
Masina tüüp	406-26VO
Meeskond	6
Reisijaid	kuni 12
Klassiühing	VA järelevalve all
Autonoomsus	7 päeva
Jääklass	ei ole
Järgmine dokkimine	november 2022

Allikas: Laevaregister, 2020

Laeva pardal on teadusaparatuur veeproovide töötlemiseks ja analüüsiks. Laeval on kaks laborit (märglabor ja bioloogia/keemia labor), seminariruum, majutuskohad 12 teadlasele. Laeva kodubaasiks on Lennusadam Tallinnas. Laeva haldamisega tegeleb kaks inimest, nendest üks vastutab tehnilise poole eest.

1.2.10 Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut

Eesti Mereinstituut tegeleb Eesti merealadel ja Peipsi järvel veekeskkonna seire- ja rakendusuuringutega, mille hulka kuuluvad veekeskkonna, vee-elustiku, kalavarude vaatlus ja nende seisundi hindamine.

Instituudi käsutuses on neli uurimislaeva, mida kasutatakse teadustööde tegemiseks. Laevade tehniline kirjeldus on lisatud tabelisse 11.

Tabel 11. Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituudi laevastik

Laev	Alu Devil VLL 209	Emili 007	Aurelie	Merihärg
Pikkus	10,3	15	15	10
Laius	3,3	4,6	4,1	2,4
Süvis	0,65	1,1	1,3	0,8
Ehitusaasta	2012	2014	2014	1979
Võimsus (kW)	2 × 400	302	195	78

Allikas: Laevaregister, 2020

Laevad sobivad teadustöödeks ja inimeste transportimiseks. Mõõdistustööde ja ujumärgistuse funktsionaalsus puudub. Laevad paiknevad Tallinnas, Pärnus ja Mustvees.

1.2.11 Eesti Maaülikooli Põllumajanduse ja Keskkonnainstituudi Võrtsjärve Limnoloogiakeskus

Põllumajanduse ja Keskkonnainstituut tegeleb Eesti järvede, eriti Võrtsjärve ja Peipsi järve komplekssete uurimistöödega, osaleb rahvusvahelistes teadusprojektides ning tegeleb tulevaste veeteadlaste õpetamisega. Instituudi kasutuses on uurimislaev Õnneleid, mis on endine Veeteede Ametile kuulunud hüdrograafialaev EVA 319 ja 2015. aastal ehitatud uurimislaev Lota, mida kasutatakse traalerina uurimise eesmärgil tehtavas seirepüügis. Laevade tehniline kirjeldus on lisatud tabelisse 12.

Tabel 12. Eesti Maaülikooli Põllumajanduse ja Keskkonnainstituudi laevastik

Laev	Õnneleid	Lota
Tüüp	uurimislaev	uurimislaev
Pikkus	10,2	10,2
Laius	3,8	3,8
Süvis	1,3	1,3
Ehitusaasta	2006	2015
Võimsus (kW)	160	275
Masina tüüp	Valmet 620	Volvo Penta D6
Reisijad	12	12
Klassiühing	VA järelevalve	puudub

Laev	Õnneleid	Lota
Laevakere materjal	alumiinium	alumiinium
Jäähklass	puudub	puudub

Allikas: Laevaregister, 2020

Laevade funktsionaalsus on madal ja kasutamise efektiivsus väike, neid kasutatakse paaril päeval kuus. Õnneleid paikneb Peipsi järvel, Lota aga Võrtsjärvel, kus teda kasutatakse seirepüügil. Laeva hooldusega tegeleb muude ülesannete kõrvalt hüdrobioloogia ja kalanduse õppetooli tehnik.

1.3 Riigilaevastiku loomise varasemad katsed

Idee luua riigi erinevaid ülesandeid täitev ühine riigilaevastik ei ole uus. See mõte on ringelnud erinevates ametkondades alates Eesti Vabariigi taasloomise algusaastatest ning äratub tähelepanu kuni tänase päevani. Teema tõstatus on olnud päevakohane, sest riigil on palju erinevaid merelisi kohustusi, samas rahalisi vahendeid aga nende ülesannete täitmiseks napib.

Käesolev peatükk teeb tagasivaate taasiseseisvunud Eesti Vabariigi ajalukku ja annab ülevaate 1996. ja 2015. aastal riigi tehtud tõsistest katsetest tuua erinevatele ametkondadele kuulunud laevastikud ühtse organisatsiooni alluvusse. Ühtse riigilaevastiku teemat on käsitletud ka mitmetes teadusallikates, sellel teemal on kirjutatud magistri- ja teadustöid, mida kajastatakse ka selles magistritöös.

1.3.1 Riigi algatused

Esimene katse ühtse riigilaevastiku loomiseks tuli Kaitseministeeriumi haldusalast. Väga detailse ülevaate annab sellest plaanist Liivo Laanetu oma artiklis „Mereline riigikaitse ehk tardumine 1990-ndatesse“. Alljärgnevalt kokkuvõtte hr Laanetu poolt kirjutatust.

Idee taga peitus soov luua Eestile oma toimiv merevägi. 1990-ndatel olid riigikaitsejuhtide sihid merekaitse arendamisel märksa ambitsioonikamad kui seda on meie sõjalaevastiku praegune organisatsioon, mille sõjaline väljund on tegutsemine miinitõrje sihtüksusena liitlaste suurema laevastikukoondise koosseisus (Laanetu,

2017). Mereväe loomise vajalikkuse argumendina toodi välja „NATO kaart“, mida kasutades selgitati, et selle rahvusvahelise sõjalise organisatsiooniga saab koostööd teha vaid kaitseväge koosseisu kuuluv merevägi. Seega oli vaja luua kaitseväge juurde mereline komponent. Samas oli riigis loodud juba laevu omavad Piirivalveamet, VA, Mereinspeksioon ja Laevajuhtimiskeskus, mille tõttu ei jätkunud riigil piisavalt vahendeid ja kvalifitseeritud merendusoskustega spetsialiste veel ühe merelise organisatsiooni loomiseks. Mereväel puudus võimalus kasutada ka Eesti päritoluga endise Nõukogude armee ohvitseri, sest Nõukogude Liidus oli mereväes, võrreldes teiste relvaliikidega, tunduvalt vähem Eesti päritolu sõjaväelasi. Nõukogude Liidus /Venemaal sõjalise hariduse saanud Eesti kodakondsusega mereväe kaadriohvitseridest tuli 1990-ndatel Eesti mereväkke tegevteenistusse viis ohvitseri (Edgar Haavik, Igor Schvede, Fridrich Keskküll, Vladlen Marov ja Enn Võidula) (Laanetu, 2017). Seetõttu nägi Kaitseministeerium lahendusena kõikide riigile kuuluvate laevastike ühendamist ja toomist Mereväe juhtimise alla. Ühendatav riigilaevastik oleks idee kohaselt pidanud tagama riigile olulise rahalise kokkuhoiu, samas võimaldades ühtlasi laevu otstarbekamalt kasutada ning ühtse väljaõppe abil vältida ümberkorralduste tegemist sõjaolukorras. Riigilaevastiku peamiseks ülesanneteks oleks olnud Eesti territoriaal- ja sisevete valve, mereteede ohutuse tagamine ning merepäästetööde teostamine (Laanetu, 2017). Kaitseministeeriumil oli oma tagamõte – see oleks taganud tänu riiklikele tsiviilülesannetele ka kindluse sõjalaevade ülalpidamiseks vajamineva pideva rahastuse.

7. mail 1996. a võeti Riigikogus vastu dokument pealkirjaga „Eesti riigi kaitsepoliitika peasuundade heaks kiitmine“. Dokumendis toodi esmakordselt välja mereväe arendamise eesmärgid ning anti üldised suunised merelise riigikaitse ülesehitamiseks (Laanetu, 2017).

Dokument ütles järgmist:

„Mereväe väljaarendamine toimub eesmärgiga valmistada ette territoriaalvete kaitse, territoriaalvete merekommunikatsioonide ohutus ning mereväe ohvitserkond ja infrastruktuur ning tagada nende osalusvõime rahvusvahelises koostöös. Mereväe, piirivalve ja veeteede ameti käsutuses olevad laevad koondatakse mereväe ühendatud

süsteemi, mille sõjalist väljaõpet ja valmisolekut kontrollib kaitseväge juhataja. Selle süsteemi otstarbeka tegevuse korraldamiseks looakse ühtne kaldateenistus.“

Mainitud eesmärgi täitmiseks loodi 15.08.1997 ministrite komisjon, mille koosseisu kuulusid siseminister Robert Lepikson, keskkonnaminister Villu Reiljan, teede- ja sideminister Raivo Vare ja justiitsminister Paul Varul (vt Lisa 2).

Komisjoni ülesanneteks olid (Vabariigi Valitsus, 1997):

- 1) ettepanekute väljatöötamine riigilaevastiku üldaluste ja strateegia kohta;
- 2) riigilaevastiku arenduskava ja struktuuri kujundamine;
- 3) Vabariigi Valitsuse nõustamine riigilaevastiku arenduskava ellurakendamise küsimustes.

Merevägi kasutas ühtse laevastiku kontseptsiooni väljatöötamiseks Saksa mereväest Eestisse lähetatud konsultandi, mereväenõunik kaptenleitnant Wilhelm Knössi oskusteadmisi, mille põhjal pandi kokku mereväe visioon (Laanetu, 2017). Ühislaevastiku loomise teematikat peeti riigi tasemel niivõrd oluliseks, et Saksa mereväe esindajatega kohtus ka Eesti president Lennart Meri (vt Lisa 3).

Ühislaevastiku projekti suurim vastane oli Piirivalveamet ning hoolimata kõrgeimal poliitilisel valitsemisalal sätestatud põhimõtetest, mille kohaselt oleks merevägi pidanud omama riigi merendusametkondade seas juhtrolli, vaidlustas piirivalve hoopis mereväe oma jätkamise eraldiseisva laevastikuna (Laanetu, 2017). Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts on öelnud, et ühendamine toob kaasa segadust suhtlemisel praeguste koostööpartneritega ja selle kasulikkust on raske ennustada (BNS, 1997).

Piirivalve vastuargumendid Kaitseministeeriumi kavale tuginesid järgmistele väidetele (Laanetu, 2017):

- a) ei ole mõistlik lammutada toimivat organisatsiooni;
- b) külma sõja lõppemisega muutunud julgeolekukorra ja uute merelise keskkonnaga seotud ohtude tõttu on piirivalve olemasolu sõjalaevastikust rohkem õigustatud;
- c) potentsiaalse sõjalise konflikti korral Venemaaga ei kujutaks ka meie sõjalaevastik piirivalve asemel tõsiseltvõetavat vastast, seevastu oleks aga sõjalaevastiku soetamine ja ülalpidamine märkimisväärselt kallim;

- d) piiride tõhus valve on tagatud juhul, kui selle kõikide aspektidega tegeleb ainult üks ametkond.

Piirivalveametit toetas ka meedia. Õhtuleht kasutas väljendeid „ Esimesel juhul jääks Eestist veidralt militaristlik teisel aga ülipatsifistlik mulje“ (Palk, 1998) ja „Eesti piirivalve näib seni muude Eesti jõustruktuuridega võrreldes väga tõhus, mistõttu, kui juba ühendamiseks läheb, on kasulikum laiendada efektiivselt toimivat süsteemi, mitte üldsusele aeg-ajalt skandaalidega põnevust pakkuva kaitsejõudude peastaabi valitsemisala” (Palk, 1998).

Ministrite töögrupp esitas oma arvamuse 19. detsembril 1996. a. Sellega kiideti heaks ühise kaldabaasi loomise mõte, aga ei toetatud Mereväe alluvuses oleva riigilaevastiku loomise ideed. Ametlikku reaktsiooni ning sisulisi tegevusi nendele ettepanekutele Vabariigi Valitsuse poolt ei tulnud (Laanetu, 2017) ning kõik organisatsioonid jätkasid oma tegevust eraldiseisvana.

Teine suurem katse luua ühist riigilaevastikku jääb ajaperioodi 2015–2016 ning idee seekordne tõstataja oli Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Reformierakonnast, Isamaast ja Sotsiaaldemokraatlikust erakonnast koosneva koalitsiooni reformierakondlasest minister Kristen Michal algatas transpordi infrastruktuuri omavatest riigiettevõtetest ühtse kontserni loomise kava. Plaani jõustumise tulemusel oleks tekkinud terviklik kaubakoridori haldav kontsern, mis oleks tõstnud Eesti kui kaubatransiitriigi konkurentsivõimet. Kontserni oleks pidanud kuuluma lisaks Tallina Sadamale, Tallinna Lennujaamale, AS Saarte Liinidele, Eesti Raudteele ja EVR Cargole ka riigilaevastikku haldav ettevõtte (MKM, 2016) (vt Lisa 4).

Riigilaevastiku ettevõtte loomise analüüsiks loodi töögrupp. Töögrupi nägemuse põhjal oleks vaja olnud ideaalis riikliku merenduse reformi käigus konsolideerida kõik merel tegutsevad riiklikud institutsioonid, maksimaalselt kolmeks valdkonnaks: *combat* (merevägi + piirivalve), *non-combat* (riiklik järelevalve) ja laevastiku opereerimise ning veeteede taristuga tegelev riigile kuuluv äriühing. Paraku ei olnud sellise lähenemise rakendamine reaalne poliitilise valmiduse puudumise tõttu ning selle mõttega edasi ei liigutud (Arikas, 2020).

Töögrupi mõned liikmed pakkusid välja lahenduse, kus VA ja AS Eesti Loots oleksid tegevused ümber korraldanud. VA järelevalvega seotud tegevused oleks viidud Tehnilise Järelevalve Ametisse. Eesti Loots oleks reorganiseeritud ümber laevandusettevõtteks, mis oleks hallanud nii VA kui ka aktsiaseltsi Eesti Loots laevastikku ning täitnud ka tänase VA (v.a järelevalve) ja Eesti Lootsi kohustusi. Ettevõtte nimetuseks oleks saanud Mereadminstratsioon ning see oleks edasi tegutsenud äriettevõtte vormis. Idee oleks muu hulgas pidanud ära lahendada VA laevastiku alakasutamise probleemi, kuna äriettevõttel on võimalus olemasolevaid laevu prahtida nii Eesti kui ka välismaistele juriidilistele ja eraisikutele. Seeläbi oleks riik võinud teenida tulu. Samuti oleks AS-i Eesti Loots ja VA laevastiku ühe organisatsiooni alla viimine ettepaneku tegijate poolt tehtud arvutuste alusel aidanud vähendada riigi jaoks kahe organisatsiooni laevade ülalpidamisega seotud kulusid.

Loodava kontserni ja reorganiseeritud VA ja AS-i Eesti Loots mudelit tutvustati valitsuse liikmetele. Isamaa ja Sotsiaaldemokraatidest valitsusliidu liikmed ei toetanud kontserni ideed. Eriti teravalt võtsid selle vastu sõna sotsiaaldemokraadid, kes ei näinud selles idees mingit efektiivsust või mastaabisäästu. Sotsiaaldemokraat Urve Palo väitel on lennujaamad, raudteed ja sadamad niivõrd erinevad valdkonnad, mida ei saa kokku panna. Samas toetas ta ideed, et riigiettevõtteid võiks liita sarnastes tegevusalades, nt riigilaevastiku võiks viia ühe katuse alla (Kuus, Luts, Samost, 2016). Koalitsiooni liikmete erimeelsuste tõttu ettepanek valitsusse ei jõudnud. Kompromisslahenduse otsimisega ei jõutud tegeleda, sest valitsuskoalitsioon lagunes peatselt ning uus Keskerakonna, Isamaa ja EKRE võimuliit ei pidanud teemat enam prioriteetseks ega lisanud seda oma koalitsioonilepingusse.

Praegu võimul oleva Keskerakonna, Isamaa ja EKRE koalitsioon on seadnud riigireformi läbiviimise aastatel 2019–2023 üheks poliitilistest prioriteetidest. Kuigi planeeritava riigireformi üks eesmärkidest on suurendada riigisektori efektiivsust, siis riigilaevastiku moodustamist – kui potentsiaalset võimalust optimeerida riigi poolt laevadesse tehtavaid kulusi – ei ole päevakorda võetud. Seda fakti kinnitas ka 2020. aasta oktoobris Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium transpordivaldkonna asekanter kohtumisel magistrandiga.

Kuigi riigilaevastiku loomise ei ole leidnud kajastamist merendust puudutavates ei varasemates ega ka ettevalmistatavates arengukavades. Teadaolevalt (seisuga oktoober 2020) ei kajasta riigilaevastiku teemat uus ettevalmistatav transpordi- ja liikuvuse arengukava 2021–2035 ja selle lisas 4 olev merenduspoliitika laiendatud visioon. Riigilaevastiku loomise ideed ei puudutanud ka senine dokument „Merenduspoliitika 2012–2020“. Küll aga oli Eesti merenduspoliitika 2012–2020 rakendusplaanis aastateks 2017–2020 alljärgnev rida, mis ütleb järgmist: „Riigile kuuluva laevastiku remondi ja hooldusvajaduse kaardistamine, vajaduste kava välja töötamine ning suuremahuliste investeeringute toetamise analüüsi läbi viimine tähtajaga 31. dets 2018“. Mis selles eesmärgi täitmisest sai, ei ole magistrandile teada.

1.3.2 Avaldatud magistritööd ja teadusartiklid

Riigile kuuluvate laevade temaatikat on uurinud nii Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia, Sisekaitseakadeemia kui ka Kaitseväe Ühendatud Õppeasutuse magistrandid. Kõiki neid magistritöid iseloomustab riigikaitsealine suunitlus. Samuti on tehtud erinevaid uuringuid, millest ühe kohta on antud ülevaade ka käesolevas peatükis. Magistrandile teadaolevalt on koostatud veel mõned laevade kasutust ja võimekust puudutavad analüüsid, kuid riigikaitsealistel eesmärkidel on nende sisu salastatud. Autor on tutvunud Soome ja Rootsi riigilaevastikku (eelkõige jäämurdjaid) puudutava uuringuga, kuid autorite soovil ei tohi magistrant selle sisu avalikustada.

Alljärgnevalt ülevaade riigilaevade või nende kasutamisega seotud avalikuks kasutamiseks mõeldud teadustöödest:

- 2011. aastal koostatud magistritöö „Soovitused mereturvalisust tagava riigilaevastiku ülesehituse muutmiseks Eesti näitel“ (autor Mati Terve) pakub välja lahendusi, mis võiksid tõsta riigile kuuluvate laevade efektiivsemat kasutust. Mereturvalisuse elementidena defineeritakse lisaks territoriaalsele terviklikkusele (sh migratsioon) ka meresõiduohutuse ning merekeskkonna ja ressursside kaitsega seotud kohustused, seega on töös kaetud ka tsiviillaevastiku komponent. Magistrant tutvustab „vahepealse jõu“ (*intermediate force*) definitsiooni. Autori sõnul asuvad „vahepealsed“ küll kaitsejõudude koosseisus, kuid nad on treenitud tegutsema tsiviilkeskkonnas

ning seetõttu asuvad relvajõudude ning politsei vahel. Vahepealse jõu lahendustena pakutakse välja Rannavalve (Coast Guard) nõukogu loomist, PPA ja Mereväe baasil Mereväe alluvusse Rannavalve divisjoni loomist, mida rahastavad mitmed ministeeriumid vastavalt mahule, mis kulub vastutusala rannavalveliste ülesannete täitmiseks. Selleks määratletakse koostöölepinguga järgneva aasta tegevused-ülesanded, mida üks ametkond Rannavalve divisjonilt tellib. Nende ülesannete täitmiseks eraldaks tellija Rannavalve divisjonile eelarvelised vahendid. Lisaks pakub autor välja idee riigiülese laevade hoolduskeskuse kavandamise kohta ja ühtse merebaasi loomiseks kõikidele riiklikele institutsioonidele kuuluvate laevade jaoks Hundipea sadamasse.

Magistrandi seisukoht:

Mati Terve koostatud magistritöö toob välja kirjutamise hetkel Eesti riigilaevastikku puudutanud probleemid (laevastiku kõrge vanus, laevade madal sooritusvõime merel ehk vähene merepäevade arv, meremeeste konkurentsivõimetu töötasu, organisatsioonide piiratud koostöö). Kümme aastat hiljem on paljud mainitud kitsaskohtad lahenevad, kuna riigi võimekus rahastada laevastike uuendamist ja igapäevast opereerimist on paranenud. Samas ettepanekud riigilaevastiku koondamiseks Hundipea sadamasse ja ühise tehnilise hoolduskeskuse väljaarendamiseks on jätkuvalt aktuaalsed.

Kokkuvõtvalt: magistritöö sisaldab väärtuslikku teavet käesoleva uurimistöö koostamiseks.

- 2014. aastal koostatud magistritöö „Eesti merejõudude ülesanded ja laevatüübid“ (autor Ott Laanemets) käsitleb riigilaevastiku temaatikat militaaraspektist vaadatuna. Uurimistöö aluseks on Merejõudude (*maritime forces*) definitsioon – kõiki riigi julgeolekuhuve merel tagav riigilaevastik, mis täidab sõjalisi, rannavalve jms ülesandeid. Riigi merelist julgeolekut ähvardavate looduslike ja inimtekkeliste ohtude nimekirja kuuluvad ebaseaduslik kalapüük, looduskatastroofid, terrorism, narkokaubandus, piraatlus ja relvastatud rööv, keskkonnareostus, ebaseaduslik relvakaubandus,

inimkaubandus, batümeetria muutused, vaidlused merealade üle, ohtlike kaupade vedu. Samuti peab magistritöö autor okeanograafiat ja hüdrograafiat merejulgeoleku haruks. Ott Laanemets on arvamusel, et merejulgeolekut tagavaks juhtstruktuuriks riigis peaks olema Merevägi. Autor ütleb, et uurimistöö otseseks lähtekohaks ei ole praegused riigi omanduses olevad laevastikud, nende ühendamise või mitteühendamise maksumus ega ülalpidamise muud finantsaspekti, vaid meresõja ja merelise julgeoleku teooriad ja meresõja pidamise doktriinid. Magistritöö autor toetab mitmeotstarbeliste laevade kasutuselevõttu, kuna monofunktsionaalsus ei ole pikas perspektiivis jätkusuutlik (Laanemets, 2014). Moodulkonteineritega platvorm võimaldab laevastikul täita ülesandeid terve spektri ulatuses (Laanemets, 2014). Nii võiks selline laev täita patrull-laeva, raketikaatri, allveelaevatõrjelaeva, miinijahtija, miiniveeskaja, reostustõrjelaeva või hüdrograafialaeva ülesandeid (Laanemets, 2014).

Magistrandi seisukoht:

Ott Laanemetsa magistritöö aluseks on merelise julgeoleku teooria, mis väidab, et kõik tegevused merel on seotud merekaitsega. Sellest tulenevalt eeldab O. Laanemets, et merekaitset peab juhtima ka üks organisatsioon, milleks on Merevägi. Sellise lähenemise üheks tugevuseks oleks see, et riigi mereolukorra teadlikkus suureneb, sest riigilaevad teeksid merel olles visuaalset seiret. Käesoleva magistritöö autor jääb selles küsimuses Ott Laanemetsast erinevale arvamusele. Efektive visuaalse mereseire saavutamine on võimalik ka ilma ühtse riigilaevastikuta. Kõikidel riigile kuuluvatele laevade meeskondadel tuleb seada kohustus monitoorida merel toimuvat ning kanda ette kõikidest kahtlastest intsidentidest ja võimalikest seaduserikkumisest, mille järel sekkub juba kas militaar- või valdkondlik järelevalve üksus. Magistritöö ei kajasta kuidas ühendada militaar- ja tsiviiltöö korralduslik pool ühendlaevastikus, mis oleks liitumisel kõige suurem probleem. Pakutud moodullaevade kasutuselevõtuga ei saada reaalses elus pakkuda kõike vajalikke funktsionaalsusi. Tööde tegemisest ei piisa vaid laeva varustusest, vajalik on ka sobilik laevatüüp, kere kuju, kiirus jne.

Kokkuvõtvalt: magistritöö sisaldab vajalikku teavet käesoleva uurimistöö koostamiseks.

- 2016. aastal koostatud uuring „Eesti merejulgeolek“ (koostaja Kaitseväe ühendatud Õppeasutuste Rakendusuuringute Keskus) analüüsib erinevaid alternatiive, kuidas grupeerida Mereväe, PPA ning VA tegevusvaldkondi, saavutamaks suuremat efektiivsust. Uuring toetab merelise julgeoleku teooriat, mis väidab, et kõik tegevused merel on seotud merekaitsega. Töös pakutakse välja Rannavalve divisjoni loomise idee Mereväe koosseisu.

Magistrandi seisukoht:

Uuring on edasi arendatud variant Mati Terve 2011. a ja Ott Laanemetsa 2014. a valminud magistritöödest. Juurde on lisatud kirjeldused riigilaevastiku kategoriseerimise alternatiivsetest stsenaariumitest. Tsiviilvaldkonda kuuluvaid meresõiduohutust tagavaid tegevusi ei ole sügavuti kirjeldatud ega analüüsitud. Uuring ei kajasta kuidas ühendada militaar- ja tsiviiltegevuste korralduslik pool Rannavalve divisionis. Uuringust on välja jäänud KKI ja PA tegevus.

Kokkuvõtvalt: magistritöö sisaldab vajalikku infot käesoleva uurimistöo koostamiseks.

- 2018. aastal koostatud magistritöö „Mereolukorradeadlikkus ja selle parendamise võimalused mereseirega tegelevate ametkondade näitel“ (autor Sven Sargma) pakub välja lahendusi, millised peaksid olema Eesti mereolukorra teadlikkuse parendussuunad. Magistritöö toob välja käesoleva magistritöö aluseks olevale laevastiku killustatusele sarnase probleemi – erinevate ametkondade käsutuses olev mereseire taristu ei täida loodetud eesmärki ja eksisteerib vajadus võimaliku ühtse seirekeskuse moodustamiseks (Sargma, 2018). Magistritöö autor analüüsib Mereväe, PPA ning VA rolle mereseire valdkonnas. Tegemist on riigikaitse suunitlusega magistritööga.

Magistrandi seisukoht:

Uurimistöo ei kajasta kolme ametkonna laevastiku rolli visuaalses mereseires. Küll aga oli huvitav lugeda analüüsi, mis näitab, et samades ametkondades on lisaks laevastikule veel teine osaliselt dubleeritud tegevusvaldkond - mereseire.

Kokkuvõtvalt: magistritöö ei anna otsest sisendit käesolevale uurimistöole.

- 2019. aastal koostatud magistritöö „Päästeameti ning Politsei ja Piirivalveameti integreeritud koordineerimise ja koostöö rakendamine merepääste valdkonnas“ (autor Erkki Pöld) pakub välja lahendusi, kuidas juhtimiselaselt parandada kahe organisatsiooni koostööd ja oma käsutuses olevate ressursside kasutamist sellel eesmärgil.

Magistrandi seisukoht:

Organisatsioonide käsutuses olevate veesõidukite temaatikat puudutab magistritöö vähesel määral, mainides vaid, et oluline on jälgida, et erinevate ametkondade võimekus ei dubleeriks üksteist ning seetõttu on vajalik planeerida ühiselt soetatavate veesõidukite võimekust vastavalt vajadustele. Magistritöö ei anna otsest sisendit käesolevale uurimistöole.

Kokkuvõtvalt: magistritöö ei anna otsest sisendit käesolevale uurimistöole.

Kõik mainitud teadusartiklid käsitlevad riigi ametkondade tegevust eelkõige riigi julgeoleku vaatenurgast. Põhjuseks võib olla see, et kõik autorid on militaar või sisejulgeoleku taustaga. Üritatakse leida lahendusi, kuidas korraldada laevastiku tegevus nii, et suureneks riigi mereolukorra teadlikkus ja reageerimisvõime. Kõiki töid iseloomustab ühesugune lõpptulemus – erinevate organisatsioonide käsutuses olevad vahendid (laevastikud, mereseiresüsteemid) tuleks liita ja viia ühtse juhtimise alla.

Riigilaevastiku teema on siseriikliku tähtsusega, siis teemaga seostuvad rahvusvahelised teadustööd avalikest andmekanalites puuduvad. Tänu isiklikele kontaktidele oli magistrandil ligipääs ühele rahvusvahelisele uuringule.

- 2017. aastal koostati uuring „Feasibility Study of Project CIBOF“ (autor õigusbüroo Hannes Snellman), mis käsitles Soome ja Rootsi riigile kuuluvate laevade võimalikke koostöö- ja omandivorme. Töö tellija soovil ei ole magistrandil õigust uuringu sisu kajastada.

2. Praktiline uuring ja andmete kogumine

Magistritöö käesolev osa põhjendab töö tegemiseks valitud uurimisstrateegia ning valimisse kuuluva sihtgrupi valikut. Samuti antakse ülevaade, milliseid teabeallikaid ning informatsiooni kogumise viise töös kasutati. Peatükis on ka nimekiri valdkonna spetsialistidest, kellega töö koostamisel kohtuti. Samuti selgitatakse intervjuudes ja ankeetküsitluses kasutatud küsimuste tausta.

2.1 Uurimisstrateegia valik

Magistritöö liigitub empiiriliseks ning selle eesmärgiks on välja tuua riigi laevade opereerimisega seonduvad probleemid ning välja pakkuda sobivaim haldamise lahendus. Tegemist on spetsiifilise valdkonda kuuluva teemaga, millega on seotud piiratud arv organisatsioone, seetõttu on töö koostamisel otstarbekas kasutada eelkõige kvalitatiivset uurimisstrateegiat. Riigilaevastiku temaatika puhul ei ole vaja teada üldpopulatsiooni (üldsuse) arvamusi, seega kvantitatiivse uuringu põhimõtete rakendamine ei anna teadustöö eesmärkide saavutamiseks mingit lisandväärtust. Strateegia liikidest sobib kõige paremini kasutamiseks tegevusuuring (inglise keeles *action research*), kuna selle eesmärk on mingi protsessi või nähtuse uurimine selle toimumise (laevandusstruktuuriüksuste igapäevane toimimine) ajal, et parandada probleemseid tegevusi või arendada välja uusi tegevusviise.

2.2 Valimi määramine

Valimi määratlemise aluseks on eelkõige uuringu eesmärk. Kvalitatiivse uuringu valimi liikmeteks olid laevu omavate organisatsioonide esindajad, ehk siis vastavas valdkonnas kogemusi ja teadmisi omavad eksperdid. Valimi üheks osapooleks olid ka nn kliendid, kes vajavad laevade teenuseid. Lisaks laevu omavatele ettevõtetele kuulusid valimisse ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (riigi merendusosalase visiooni looja) ning kohalikud omavalitused, mille piiridesse jäävad ka väikesaared (klient, kes vajab transporditeenust oma elanike teenindamiseks).

Valimi moodustasid alljärgnevad organisatsioonid: Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeerium, Viimsi Vallavalitsus, Kihnu Vallavalitsus, Merevägi, VA, PPA, KKI, Päästeamet, AS Eesti Loots, AS Saarte Liinid, AS Tallinna Sadam koos oma tütarettevõtetega OÜ TS Laevad ja OÜ TS Shipping, Tallinna Tehnikaülikooli Meresüsteemide Instituut, Eesti Maaülikooli Põllumajanduse ja Keskkonnainstituudi Limnoloogiakeskus ja Eesti Geoloogiakeskus.

2.3 Uurimistööks vajalike andmete kogumise viisid

Magistritööks vajalik informatsioon saadi valimilt eelkõige läbi ekspertide intervjuude, ankeetküsitlustest ja dokumentides olevate andmete analüüsi põhjal. Magistrant planeeris esialgu kõikide valimi liikmetega teha intervjuud. Uurimistöö käigus tuli korrigeerida esialgseid plaane (mitmed laevu omavad institutsioonid paiknesid väljaspool Tallinna) ning ankeetküsitlused muutusid alternatiivlahenduseks intervjuudele. Magistrant oli teadlik ohust, et ankeetidest saadav tagasiside protsent võib olla väga väike (ankeetidele ei vastata). See osutus ka praktikas tõeks. Võimaliku tagasiside saamiseks tuli korduvalt oma palvet meelde tuletada. Mõningatest asutustest jäigi tagasiside saamata ning andmete kogumiseks tuli kasutada isiklikke otsekontakte. Magistritöö koostamisel ei planeeritud viia läbi vaatlusi ehk siis laevade ülevaatusi.

2.3.1 Intervjuud

Intervjuude tugevuseks on nende paindlikkus ja võimalus koguda põhjalikku ning rohkem informatsiooni lühikese aja jooksul. Planeeritud intervjuud olid nn poolstruktureeritud, mis võimaldasid nii intervjuueeritaval kui ka intervjuueerijal mitte piirduda vaid küsimustega, vaid temaga seonduvat laiemalt arutada. Intervjuude puhul võib riskikohaks osutada kontaktide puudumine ja intervjuueeritavate avatus temast rääkida. Magistritöö koostaja peab enda eeliseks laia tööalase kontaktvõrgustiku olemasolu ja isiklike häid kontakte, mis teeb intervjuude planeerimise ja läbiviimise lihtsamaks. Eelistatum on kasutada kindlate eesmärkidega ettevalmistatud struktureeritud lähenemismudelit. Samas annab intervjuu võimaluse esitada täpsustavaid küsimusi ja olla arutelu käigus paindlik. Intervjuusid planeeriti teha nii Eesti kui ka naaberriikide laevandusvaldkonna ekspertidega. Intervjuueeritud ekspertide nimekiri on avaldatud tabelis 13. COVID-19 pandeemia levik mõjutas

esialgset plaani ning Eestit külastama pidanud intervjueeritavad jätsid kahjuks tulemata. Seetõttu tuli osad kontaktintervjuud asendada kirjaliku küsitlusega või nendest üldse loobuda.

Tabel 13. Intervjueeritud eksperdid

	Organisatsioon	Ametikoht	Nimi	Toimumisaeg
1	Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeerium	transpordivaldkonna asekanstler	Ahti Kuningas	25.09.2020
2	Merendusekspert	Veeteede Ameti peadirektor (2016–2020)	Rene Arikas	16.09.2020
3	Merendusekspert	Veeteede Ameti peadirektor (2000–2016)	Andrus Maide	15.09.2020
4	TS Shipping	tegevjuht	Ülo Eero	23.09.2020
5	AS Eesti Loots	juhatuse liige/tegevjuht	Peeter Sepp	06.10.2020
6	AS Tallinna Sadam	sadamate peakapten	Ain Klaus	08.10.2020
7	Politsei- ja Piirivalveamet	laevastikuosakonna juhataja	Kaupo Läänerand	27.10.2020
8	Veeteede Amet	laevastikuosakonna juhataja	Talvi Simmo	19.10.2020
9	Viimsi Vallavalitsus	transpordispetsialist ehitus- ja kommunaalosakonna juhataja	Imre Saar Alar Mik	08.11.2020
10	Eesti Geoloogiateenistus	meregeoloogia ja geofüüsika osakonna juhataja	Sten Suuroja	18.11.2020

Allikas: autori koostatud, 2020

Iga intervjueeritava jaoks oli eelnevalt ette valmistatud ja tutvumiseks saadetud personaalselt tema ettevõtte spetsiifikat arvestav küsimustik.

Alljärgnevalt ülevaade küsimustikust. Esimese küsimusega soovis magistrant saada vastuse, kui palju ja millised veesõidukid kuuluvad organisatsioonile. See on vajalik, kuna Eesti laevaregistrite paljusust arvestades on väga keeruline kokku panna täpset infot kõikide laevade kohta. Teine ja kolmas küsimus puudutasid veesõidukite kasutust ja tööülesandeid ning nende täitmiseks kuluvate merepäevade arvu. Selle küsimuse

eesmärk oli määratleda, kui palju päevi aastas laevu kasutatakse nendele pandud põhieesmärkide täitmiseks. Neljas küsimus käsitles laevade mehitamist. Magistrant soovis teada, kas kõik laevad on pidevalt mehitatud, kas kuskil ettevõttes on kasutuses laevade meeskondade ristkasutus. Viienda küsimusega sooviti teada saada laevade funktsionaalsust, ehk teiste sõnadega, kas laevu oleks võimalik kasutada lisaks oma põhiülesannete täitmisele ka mingites muudes rollides. Kuues küsimus täiendas eelnevat. Küsimusega sooviti teada, mis takistab (nt seadusloome lüngad, laevapere oskused) laevade senisest aktiivsemat kasutust. Seitsmes ja kaheksas küsimus olid seotud kaldapersonaliga. Nende küsimustega taheti saada teada, kui suur on organisatsioonides laevadega tegeleva kaldapersonali arv ja kas ettevõtted on seisnud silmitsi raskustega, et leida sobivaid inimesi. Üheksas küsimus puudutas organisatsioonide käsutuses olevate laevade sobivust vajalike ülesannete täitmiseks. Selle küsimusega sooviti kaardistada tööloigud, mille täitmiseks oleks vaja teistsuguseid laevu. Kümnes ja üheteistkümnes küsimus puudutasid organisatsioonide valmidust loobuda oma laevastikest ning selle asemel laevade rendi teenust sisse osta. Nende küsimustega sooviti näha organisatsioonide meelsust riigilaevade loomise ideesse ning vastu või poolt argumente.

2.3.2 Küsimustikud

Küsimustikud saadeti alljärgnevalele organisatsioonidele, kuna nende esindajatega ei olnud võimalik personaalselt kohtuda ja intervjuud läbi viia (vt Tabel 14).

Tabel 14. Organisatsioonid, millele esitati küsimustik

	Organisatsioon	Vastas/ei vastanud	Isik
1	Keskkonnainspektsioon	vastas	Indrek Ulla
2	Eesti Maaülikooli Põllumajanduse ja Keskkonnainstituut	vastas	Kristiina Zirk
3	AS Saarte Liinid	ei vastanud	Villu Vatsfeld
4	Tallinna Tehnikaülikooli Meresüsteemide Instituut	ei vastanud	Urmas Lips

Allikas: autori koostatud, 2020

2.3.3 Kirjalike allikate analüüs

Dokumentide analüüs oli magistritöö koostamise üks olulisemaid osi. See aitas saada ülevaate riigi käsutuses olevast laevastikust, selle võimekusest ja reaalsest kasutamisest. Lisaks andis dokumentatsioon ülevaate laevadega seonduvatest kuludest ja vastused investeeringutega seotud küsimustele. Analüüsitava dokumentatsiooni hulka kuulusid merenduse arengukavad, uuringud, akadeemilised materjalid (teemaga seonduvad magistritööd ja uuringud). Väga palju kirjalikku informatsiooni laekus ka vabas vormis saadetud e-kirjade teel. Riigilaevastiku temaatikat on käsitletud mitmetes varasemates magistritöödes ja teadusartiklites (magistrandi käsutuses oli kuus erinevat teadustööd). Nende tööde rõhk on eelkõige sobivate lahenduste otsimisel Eesti riigikaitsevõimekuse tugevdamiseks ja merepääste võimekuse suurendamiseks. Riigile kuuluva laevandusettevõtte efektiivsust ja töökorraldust tsiviilkasutuse aspektist vaadatuna ei ole seni keegi magistritöö raames analüüsinud. Keeruline oli leida teemaga seonduvaid rahvusvahelisi teadustöid. Magistrandil õnnestus tutvuda ühega, kuid uuringu tellija ei soovinud, et sellest koostatakse avalikult kättesaadav ülevaade.

Käesoleva magistritöö koostamise tegi keeruliseks asjaolu, et väga paljud dokumendid, mis käsitlevad riigile kuuluvate laevade temaatikat, on mõeldud ainult ametkondlikuks kasutamiseks või riigikaitse eesmärkidel piiratud ligipääsuga. Samuti oli teatud finantsandmetele ligipääs kommertsriskidest tulenevalt piiratud, sest riigi osalusega ettevõtted töötavad avatud kommertsturul ega soovi andmete kättesaadavaks tegemist konkurentidele.

3. Analüüsiv osa

Magistrandi eesmärgiks on võrrelda erinevaid lahendusi ja pakkuda välja kuidas oleks riigil otstarbekas laevu hallata. Selle magistritöö aspektist vaadatuna tähendaks see, et olemasolevatele alustele tuleb leida senisest rohkem kasutust erinevate ülesannete täitmiseks. Selleni jõudmiseks on vaja teada olemasolevate laevade funktsionaalsust ja erinevate mereliste tegevuste mahtu ning seejärel laevad ja tegevused kokku sobitada.

Käesolev osa analüüsibki riigile kuuluvate laevade tehnilist võimekust, eesmärgiga määratleda, milliste organisatsioonide alused on võimelised täitma erinevaid ülesandeid ja kas nende üle toomine ühtse haldamise alla annab mingit intensiivsema kasutamise efekti. Samuti hinnatakse teenuste turul valitsevat nõudluse mahtu ning seotakse teenused nende täitmiseks sobivate laevadega. Seejärel analüüsitakse võimalikke lahendusi ja hinnatakse nende sobivust Eesti oludesse.

3.1 Hinnang olemasolevate laevade võimekusele

Käesolevas peatükis antakse hinnang laevade tehnilisele võimekusele erinevate ülesannete täitmiseks, et välja selgitada võimalus suurendada laevade kasutamise intensiivsust võrreldes praeguse seisuga. Analüüsi aluseks on intervjuude ja ankeetküsitluste käigus kogutud informatsioon ning magistrandi poolt läbi töötatud dokumentatsioon ja isiklikud tähelepanekud.

Analüüsimisele ei kuulu alla 10 m pikkused alused. Selliste veesõidukite puhul on tegemist väikelaevadega, mille toomine ühtse halduse alla muudaks pildi väga komplitseerituks. Samuti ei analüüsita reisilaevade opereerimist, kuna need sõidavad kindlatel liinidel ning nende funktsionaalsus ning kasutamise intensiivsus ei ole seotud käesoleva magistritöö temaga.

Teaduslaev Salme

Laeval on kõrge vanus (ehitatud 1974). Sellest tulenevalt vajab ta lähiaastatel väga suuri rahalisi investeeringuid, et läbida vajalikke ülevaatusi ja saada lipuriigilt

meresõiduohutust tõendavaid tunnistusi. Järgmine dokiülevaatus on planeeritud 2023. aastaks, mis võib tähendada ka laeva elutsükli lõppu.

Laevaga on Läänemeresel võimalik teha okeanograafilisi uuringuid, paigaldada või hooldada autonoomseid mõõteseadmeid, koguda proove merekeskkonnast nende edasiseks analüüsiks laboris ning korraldada geoloogilisi uuringuid.

Laeva teadustööde võimekust piirab madalsagedus-kajaloodi ehk geosonari (merepõhja pealmise settekihi geoloogiliseks hindamiseks) ja lehviksonari (sügavuste mõõdistamiseks) puudumine. Seetõttu ei saa laeva kasutada merepõhja kaardistamiseks ja mõõdistustöödeks (Vahter, 2020). Laeva tehniline funktsionaalsus on väga madal, seda ei saa kasutada navigatsioonimärgistuse paigaldamisel ega hooldamisel, merereostustõrje operatsioonidel ega riigikaitsega seotud ülesannete täitmisel. Laev on alakasutuses. Keskkonnaministeeriumi info põhjal oli laev ajavahemikul jaanuar 2010 kuni detsember 2018 merel 764 päeva. Elektroonilise mereinfosüsteemi (EMDE) andmebaasis statistika alusel oli Salme 2019. aastal sadamast väljas 36 päeva, 2020. aastal 71 päeva (Jundas, 2020). Laeva ümberehitamine ei ole majanduslikult otstarbekas. Laev ei sobi oma tehniliste näitajate poolest kommertsteenuste turul tegutsemiseks, seal ei ole sobivat tööd. Otstarbekas oleks laevast loobuda ning teadustöid teha mõne teise sobiva laevaga.

Teaduslaev Õnneleid

Esialgelt merel hüdrograafialaevaks ehitatud Õnneleidu kasutatakse Peipsi järvel teadustööde tegemiseks. Meremõõdistustööde tegemiseks laev ei sobinud, kuna ei olnud lainetuses piisavalt stabiilne (hüdrograafiliste tööde eeldus). Sisevetel töötamiseks võib laeva probleemiks olla tema 1,3 meetrine süvis, mis piirab tema sõidu võimalusi madala veetaseme korral. Ankeetküsitlusest saadud tagasidest selgus, et aluse kasutamise intensiivsus on madal, eeldatavalt mõned korrad kuus.

Laeva funktsionaalsus on piiratud, seda saaks kasutada lisaks uurimislaevana vaid inimeste transportimiseks. Madala kiiruse tõttu (10 sõlme) ei sobi laev järelevalve funktsiooni täitvaks aluseks. Samuti ei sobi Õnneleid ujumärgistuse paigaldamiseks, kuna tal puudub kraana ja tekkipind ujumärgistuse transportimiseks. Laeva ümberehitamine ei ole tehniliselt võimalik.

Magistrandi arvates on väga keerukas leida alusele lisarakendust, et suurendada sõidupäevade arvu. Laev ei sobi oma tehniliste näitajate poolest kommertsteenuste turul tegutsemiseks, seal ei ole sobivat tööd.

Teaduslaev Lota

2015. aastal ehitatud alus töötab Võrtsjärvel uurimisolaevana. Magistrandi arvates on laeva kasutamise piiravaks teguriks tema suur süvis (1,3 m), mis piirab laeva sõiduvõimalusi madala veetaseme korral. Kuna laev ehitati sisevetel töötamiseks, siis oleks pidanud süvis jääma alla 1 meetri. Tehniliselt oleks selline lahendus olnud saavutatav. Näitena võib tuua VA käsutuses olevad sisevete laevad, mis on oma mõõtmetelt Lotast suuremad, aga samas väiksema süvisega. Samuti tekitab magistrandi jaoks küsitavust uurimisolaevale mitteomaste väga võimsate (275 kW) mootorite valik, mis teevad Lota küll väga kiireks, kuid tõstavad ka laeva tegevuskulud (eelkõige kütusekulu) kõrgeks. Positiivse poole pealt vaadatuna tõstab see laeva funktsionaalsust ning muudab aluse sobivaks ka riiklike järlevalvefunktsioonide täitmiseks. Magistrandi arvates sobiks laev PPA-le, VA-le või KKI-le vajalike järlevalveülesannete tegemiseks. See aitaks vähendada vajadust omada kolmel ametkonnal dubleerivat laevastikku Võrtsjärve piirkonnas. Võimaliku koostöö korral saaks tõsta laeva kasutamise intensiivsust. Tehniliselt ei sobi laev mõõdistustööde ega poitööde tegemiseks.

Laeva omanik ja VA, PPA või KKI võiksid kaaluda koostöövõimalusi Lota kasutamiseks järlevalveülesannete täitmiseks, et optimeerida piirkonnas olemasoleva laevastiku ressursi rakendamist. Laev ei sobi kommertsteenuste turul tegutsemiseks, seal ei ole sobivat tööd.

Mereväelaevad

Mereväele kuuluvad laevad on kindla eesmärgiga ehitatud alused. Admiral Cowan, Sakala ja Ugandi on miinitõrjelaevad, mida ei ole võimalik teiste ülesannete täitmiseks kasutada. Laevad on plastikust kerega ja väga väikese kiirusega. Samuti ei ole toetuslaeval Wambola funktsionaalsust ning seetõttu ei sobi muude ülesannete täitmiseks. Uute sõjalaevade ehitamisel on võimalik teatud militaarfunktsioone ühendada ning läbi selle tõsta laevade funktsionaalsust (Laanemets, 2014). Seda

põhimõtet saab arvestada võimalike uute laevade soetamise planeerimisel. Samas ei tohi unustada, et riigikaitsega seonduvad piirangud ja erinõuded on reaalseks takistuseks Mereväele kuuluvate laevade integreerimisel tsiviilotstarbeliste ülesannete täitmiseks. Seega ei näe magistrant reaalset võimalust ega ka vajadust Mereväele kuuluvatele laevadele tsiviilfunktsionaalsuse lisamiseks. Laevad ei sobi oma ülesannete ja tehniliste näitajate tõttu kommertsteenuste turul tegutsemiseks, seal ei ole sobivattööd.

Politsei- ja Piirivalveameti laevad

Ametkonna käsutuses olevad laevad Kindral Kurvits, Pikker, Valve ja Raju on ehitatud eelkõige merepiiril järelevalve tegemiseks ja reostustõrje- ning merepäästeoperatsioonide läbiviimiseks. Laevad sobivad ka KKI valdkonda kuuluvate järelevalvefunktsioonide täitmiseks. Jäämurde, hüdrograafiliste tööde ja ujuvmärgistuse paigaldamise võimekus laevadel puudub. Riigi sisejulgeolekuga seonduvate piirangute ja ka kohustuste (esmaülesanne on korra kaitsmine ja riigipiiri valve) tõttu ei ole võimalik ega korrektne kasutada ametkonnale kuuluvaid laevu kommertstegevusteks.

Vaadates laevade läbisõidu dünaamikat, saab öelda, et nende läbisõidu maht meremiilides on 2020. aastaks kordades kasvanud, võrreldes kümne aasta taguse ajaga. Vastavalt Mati Terve magistritöös avaldatud infole oli piirivalvelaevade läbisõit 2010. aastal 8352 meremiili. PPA laevastikuosakonna juhataja sõnul oli ainuüksi PPA nelja suurema laeva läbisõit 2020. aastal üle 30 000 meremiili. Seega on PPA oma suurte laevade kasutamise intensiivsust märkimisväärselt kasvatanud. Täpsem info laevade kasutamise intensiivsuse kohta on riigikaitselistel põhjustel salastatud.

Magistrandi arvates võiks PPA-le kuuluvate väiksemate aluste kasutamise intensiivust vajadusel suurendada KKI ja VA järelevalvefunktsioonide lisamise kaudu. See oleks võimalik ametiabi korras ja aitaks vähendada teiste ametkondade dubleeriva laevastiku olemasolu mõningates piirkondades. Samuti oleks vajalik tekitada osale PPA väiksematele merekindlatele alustele kandraami paigutamise võimalus, et vajadusel saaks transportida haigeid väikesaartelt mandrile. Kihnu vallavanem Ingvar Saare sõnul praegu Eesti riigile kuuluvatel alustel ja vabatahtlike merepäästjate käsutuses

olevatel laevadel selline võimekus puudub. Laevad ei sobi oma ülesannete ja tehniliste näitajate tõttu kommertsteenuste turul tegutsemiseks, seal ei ole sobivat tööd.

Keskkonnainspektsiooni laevastik

Laevastikku kuuluvad alused on enamuses alla 10-meetrised alused. Tegemist on järelevalvefunktsioonide täitmiseks mõeldud kaatritega, millest enamikku saab kasutada rannikulähedastel veealadel ja sisevetel. Enamik aluseid on mõõtmelt väikesed ja sellest tulenevalt mitte väga merekindlad. Laevade funktsionaalsus ei ole väga suur, enamik neist sobib eelkõige inimeste või väikesemõõtmeliste kaubasaadetiste transportimiseks. Mõnel laeval on ka väikese tõstejõuga kraana. Põhikohustustele lisaks on KKI laevastikku kasutatud päästeoperatsioonidel ja haigete transportimiseks väikesaartelt mandrile. Sarnaselt PPA alustele ei ole ka KKI laevadel kanderaami paigutamise võimalust ning see on Kihnu vallavanema sõnul probleem. KKI laevastikku saavad teised ametkonnad kasutada ametiabi korra alusel. Kuna tegemist on riikliku järelevalve ülesannete täitmiseks mõeldud laevastikuga, siis sellega arvestatakse ka väljapoole suunatud teenuse pakkumisel.

Organisatsiooni käsutuses olevate aluste hulk on muljetavaldavalt suur (57 alust). Magistrandi arvates peitub sünergia võimalus koostöös PPA ning VA. See annaks parema võimaluse mõningates piirkondades olemasolevate ressursside kasutamiseks järelevalvefunktsiooni tagamisel.

Laevad ei sobi oma ülesannete ja tehniliste näitajate tõttu kommertsteenuste turul tegutsemiseks, seal ei ole sobivat tööd.

Päästeameti laevastik

Laevastikku kuuluvad alused on enamuses alla 10-meetri pikkused. Tegemist on päästetöödeks mõeldud alustega, mis peavad olema pidevas reageerimise valmisolekus. Samuti puudub neil funktsionaalsus teiste ülesannete täitmiseks. Alused on oma mõõtmelt väikesed, neil puuduvad kraanad või muud lisaseadmed.

Alused ei sobi oma ülesannete ja tehniliste näitajate tõttu kommertsteenuste turul tegutsemiseks, seal ei ole sobivat tööd.

Veeteede Amet laevastik

VA laevastik on riigile kuuluvatest laevastikest kõige mitmekülgsem ning on mõeldud erinevate ülesannete täitmiseks. Alljärgnevalt analüüsitakse iga laeva funktsionaalsust ja kasutusvõimalusi:

Jäämurdja Tarmo – laev on kõrge vanusega (ehitatud 1964) ning selle töökorras hoidmiseks vajatakse pidevalt suuri rahalisi investeeringuid. Laevale on tehtud eluea pikendamiseks ja efektiivsuse tõstmiseks tehniline hindamine ja tasuvusuuring, mis tõi välja vajaduse vähemalt 28 mln eurose investeeringu järele. Laeval on väga piiratud funktsionaalsus, seda saab kasutada ainult jäämurdmiseks. Alternatiivseteks tegevusteks sobiks teoreetiliselt laeva kasutada ka talvises kruiisisektoris (lühiajalised talvised kruiisid jääoludes). See eeldab aga väga suuri investeeringuid laeva uuendamiseks ja muutmiseks reisilaeva nõuetele vastavaks aluseks. Magistrandi arvates ei ole sellise teenuse järgi nõudlust ning sellist alternatiivtegevust ei tasuks kaaluda.

Seoses viimaste pehmete talvedega on laev olnud realselt kasutuses null päeva kalendriaasta jooksul. Seega puudub ülevaade, kuidas ta realses tööolukorras tehniliselt vastu peab. Samas sobib ta varulaevaks, mis võib lühiajaliselt abistada põhijäämurdjat. Kuna jäämurdjate järele on nõudlus, siis on laevale ka tagatud töö.

Laev sobib kommertsteenuste turul tegutsemiseks ainult jäämurdjana.

Mitmeotstarbeline laev EVA 316 – laeva saab kasutada jäämurdmisel, poitöödel ja reostustõrje operatsioonidel. Laeva funktsionaalsus (kraana, transpordiala ahtris, pukseerimisvõimekus) võimaldaks seda kasutada ka kommertsturul pakutavatel töödel. Laev on suvisel perioodil alakasutuses.

Laeval on mitmekülgne võimekus, sobib kommertsteenuste turul tegutsemiseks näit merevara päästetöödel, merre rajatavate objektide ehitusel jne.

Poilaevad EVA 317 ja EVA 318 – vöörirambi ja kraanaga varustatud madala süvisega laevad, mida saab lisaks poitöödele kasutada ka transporditeenuse pakkumiseks. Laevade puuduseks on vähene kandevõime - 10 tonni. Töö vähesuse tõttu on kasutuses ainult üks laev EVA 318, teine laev on konserveeritud. Laevade funktsionaalsus

(kraana, lastiala vööris, vööriramp) võimaldab seda kasutada ka kommertsturul pakutavatel töödel. Laevade puuduseks on vähene kandevõime ja lastiala väikesed mõõtmed.

EVA 318 kasutatakse ametiabi korras Eesti väikesaartele transporditeenuse osutamiseks. Kommertsturul pakutavate töödega oleks võimalik laevade kasutamise intensiivsust teatud määral suurendada.

Laev sobib kommertsteenuste turul tegutsemiseks kaupade ja sõidukite transportimise laevana.

Hüdrograafialaev Jakob Prei – merekindel, aastaringselt jäävabades tingimustes kasutatav mõõdistuslaev. Teoreetiliselt sobiks laev ka kommersturul mõõdistustööde tegemiseks, paraku muudab laeva rentimise keerukaks laeval kasutatavate mõõdistussüsteemide tarkvaraline lahendus (spetsiaalselt loodud Eesti jaoks), mis ei ühildu teistes riikides kasutatava tarkvaraga. Laeva prahtimise võimalused suureneksid juhul kui pakutakse pakulina mõõdistus- ja andmetöötlustööd (mõlemad tegevused eeldavad sama tarkvara olemasolu). Laeva funktsionaalsus teiste ülesannete täitmiseks on piiratud.

Laev sobib kommersteenuste turul tegutsemiseks mõõdistuslaevana.

Hüdrograafialaev EVA 320 – merel mõõdistustööde tegemiseks sobiv laev. Alus ei ole mõeldud tööks avamere tingimustes. Omab sõiduklassi „kohalik rannasõit“. Laeva prahtimise kolmandatele osapooltele muudab keerukaks laeval kasutatavate mõõdistussüsteemide tarkvaraline lahendus (spetsiaalselt loodud Eesti jaoks), mis ei ühildu teistes riikides kasutatava tarkvaraga. Laeva prahtimise võimalused suureneksid juhul kui pakutakse pakulina mõõdistus- ja andmetöötlustööd (mõlemad tegevused eeldavad sama tarkvara olemasolu). Laeva funktsionaalsus on piiratud, seda saaks kasutada vaid teatud mereuuringute tegemisel. Muude ülesannete täitmiseks laev ei sobi.

Laev sobib kommersteenuste turul tegutsemiseks mõõdistus- ja uurimislaevana.

Poilaev Sektori ja selle asenduslaev – Soomest ajaprahilepingu alusel ilma meeskonnata renditud poilaev, mida saab kasutada ka merereostustõrjeoperatsioonidel.

Olemasolev laev on alakasutuses, sest funktsionaalsus on piiratud. Laev planeeritakse lähiaastatel asendada samaväärse uue alusega, millel on ka mereuringute tegemiseks vajalik funktsionaalsus. Sektori asenduslaeval hakkab olema mitmekülgne võimekus, sobib kommertsteenuste turul tegutsemiseks uurimislavana.

Hüdrograafialaev EVA 301 – sisevete mõõdistamiseks mõeldud laev, mille tööpiirkond on Peipsi järv, laeva saaks vajadusel kasutada ka mitmesuguste teadustööde tegemiseks. Puuduseks on kalavarude uuringute tegemiseks vajalik traalimise võimekus. Laeva süvis on 1 m, mis annab võimaluse teda kasutada ka madala veetaseme korral.

Laev sobib kommertsteenuste turul tegutsemiseks uurimislavana.

EVA 302 – sisevetele ujumärgistuse paigaldamiseks mõeldud poilaev, mida saaks vajadusel kasutada mitmesuguste teadustööde tegemisel. Laeva süvis on vaid 0,6 m, mis annab võimaluse seda kasutada ka madala veetaseme korral. Lisaks navigatsiooniohutust tagava ujumärgistuse paigaldamisele kasutatakse laeva ka ametiabi korras PPA abistamiseks riigipiiri tähistamisel.

Laev sobib kommertsteenuste turul tegutsemiseks poilaevana ja uurimislavana.

EVA 325 – sisevetele ujumärgistuse paigaldamiseks mõeldud poilaev, mida saaks vajadusel kasutada mitmesuguste teadustööde tegemisel. Laeva süvis on vaid 0,5 m, mis annab võimaluse seda kasutada ka madala veetaseme korral. Lisaks navigatsiooniohutust tagava ujumärgistuse paigaldamisele kasutatakse laeva ka ametiabi korras Politsei- ja Piirivalveameti abistamiseks riigipiiri tähistamisel.

Laev sobib kommertsteenuste turul tegutsemiseks eelkõige poilaevana.

EVA 019 – järelevalveülesannete täitmiseks mõeldud alus. Laeval on madal funktsionaalsus, see sobib inimeste (kuni 12 reisijat) või siis väikesegabariidiliste saadetiste transportimiseks väikesaartele või laevadele. Laeval on kõrged opereerimiskulud. Praegu on laev konserveeritud, kuna sellel ei ole VA-s funktsiooni. Tulevikus võiks huvi korral laeva prahtida meretuuleparkide arendajatele teeninduslavaks.

Laev sobib kommertsteenuste turul tegutsemiseks (juhul kui sellele leitakse prahileping tuuleparkide ehitamisel).

Ülejäänud VA laevad on pikkusega kuni 10 meetrit. Tegemist on erinevat liiki väiksemate alustega, mida kasutatakse navigatsioonimärgistuse hooldamisega seonduvate teenindusülesannetes (tehnikute transport saartele ja laidudele) või järelevalve funktsioonides (väikelaevade kontroll merel ja sisevetel). Käesolev magistritöö ei käsitle seda tüüpi laevade haldamist.

AS Saarte Liinid laevastik

Panda – väiksemat tüüpi vedurlaev, mille funktsionaalsus lubab teda kasutada ka teistes ülesannetes. Laeva saab kasutatada lisaks pukseermistöodele ka sadama jäämurdjana kergele jääolude korral ning transpordilaevana väikesaartele kauba toimetamiseks. Laev töötab eelkõige sadamapukserina, avamere pukseerimisteenuste osakaal (näit pargaste transport) on väga väike. Alus on madala süvisega, mis võimaldab küllastada väikesaarte sadamaid. Samas vähendab väike süvis laeva merekindlust ja seega laeva töövõimekus rasketes ilmastikuoludes on piiratud. 10 tonnine pollari tõmbejõud piirab aluse kasutamist suurte laevade abistamisel.

Magistrant on arvamusel, et iga äriettevõtte juhtkonnal on soov varasid sh laevu võimalikult efektiivselt kasutada. Äriettevõttel ei ole ka piiranguid oma laevade prahtimisel. Seega laeva omandisuhte muutmine ei suurendaks puksiirlaeva kasutamise intensiivsust ega efektiivsust.

AS-i Eesti Loots laevastik

Laevad on ehitatud eesmärgiga ohutult ja kiirelt transportida lootsi laevale või laevalt lootsijaama. Lootsikaatritel on vähene funktsionaalsus, ainukeseks alternatiivseks tegevuseks on inimeste ja väikesemõõtmeliste kaupade meritsi transport laevadele. Seega saaks laevu kasutada tuuleparkide ehitus- ja hooldustöödel, pakkuda meeskonnavahetuseks või muudele isikutele vajalikku transporditeenust kalda ja laeva vahel, toimetada laevale varustust või tehnilisteks töödeks vajalikke varuosi. Lisaks saaks alused pakkuda transporditeenust teistele ametkondadele (PPA, KI, VA laevakontroll) järelevalvereidide korraldamisel ja teadusasutustele. Laevad sobiksid

ka merepääste teenuse pakkumiseks. Samas tuleb arvestada faktiga, et Eesti merealadel ei ole niivõrd aktiivset merendustegevust ja sellest tulenevaid kõrvaltegevusi, mis võimaldaks hüppeliselt tõsta lootsilaevade kasutusintensiivsust. Tegemist ei ole ainult AS Eesti Lootsi probleemiga, sama väljakutsega seisab silmitsi ka Soome lootsimisetevõtte Finnpiilot (Kosonen, 2020).

Olemasolevate lootsilaevade miinuseks on nende väga kõrged ülalpidamiskulud, mille tõttu on aluste rendihinnad väga kallid. Kuna ettevõtte käsutuses on rohkem laevu kui lootsimisteenuse tagamiseks vajatakse, siis üheks alternatiiviks oleks laevade pikaajaline rentimine välisturgudele. Samas, turul on pakkumisi piisavalt ja kõrgetest ülalpidamiskuludest tulenevalt ei ole olemasolevad kaatrid väga atraktiivsed.

Magistrant on arvamusel, et iga äriettevõtte juhtkonnal on soov varasid sh laevu võimalikult efektiivselt kasutada. Äriettevõttel ei ole ka piiranguid oma laevade prahtimisel. Probleemiks on puuduv vajadus selliste laevadega sooritava teenuse järele. Seega laeva omandisuhte muutmine ei suurendaks lootsilaevade kasutamise intensiivsust ega efektiivsust.

AS-i Tallinna Sadam abilaevastik

Sadama abilaevastikku kuuluvad laevad on ette nähtud tööks sadamate akvatooriumil, kus nad tagavad valmisoleku reostuse korral kiireks reageerimiseks või siis abistavad laevu sildumisoperatsioonidel. Laevastiku töö eeluseks on kiirus, ehk nad peavad olema valmis operatiivselt tegutsema. Tegemist on väikeste alustega, mille sõidupiiirkond on vaid sadamate kinnine akvatoorium. Seega on nende liikumine piiratud ja neid ei ole võimalik vajadusel (näiteks merereostuse korral) kiiresti viia ühest sadamast teise või kasutada avamerel reostustõrjeoperatsioonidel. Laevad on aktiivses kasutuses akvatooriumi igapäevastel puhastustöödel. Olemasolevate laevade funktsionaalsust ja kasutamise intensiivsust ei ole võimalik suurendada.

Laevad ei sobi oma tehniliste näitajate poolest kommertsteenuste turul tegutsemiseks. Laevade omandisuhte muutmine ei suurenda nende kasutamise intensiivsust ega efektiivsust.

OÜ TS Shipping laev Botnica

Mitmeotstarbelise laeva Botnica kasutamise intensiivsus sõltub laevandusturul valitsevast olukorrast. Laeval on lepinguline kohustus 120 päeva aastas jäämurdmisteenus pakkumiseks. Ülejäänud ajaperioodil konkureeritakse laevandusturul. Laeva tehnilisest võimekusest tulenevalt sobib laev lisaks jäämurdmistöödele ka kasutamiseks meres paiknevate naftarajatiste ja tuuleparkide ehitusprojektides, merevara päästmisega seotud operatsioonides jne.

Kommertsturul opereerimisel valitsevad ka riskid, millega peab reeder arvestama. Laeva prahtijatega tekkiva võimaliku vaide korral võidakse lisaks Botnicale arestida ka ettevõtte muud varad (sh teised riigile kuuluvad laevad, juhul kui nad oleksid sama ettevõtte opereerida). Selline olukord võib halvata ettevõtte kõik tegevused, mistõttu ei suudeta täita teisi lepingulisi kohustusi. Seega riskide maandamiseks on otstarbekas hoida rahvusvahelises äris tegutsev laev eraldi ettevõttes.

Laeval on mitmekülgne võimekus, sobib kommertsteenuste turul tegutsemiseks.

Magistrant on arvamisel, et iga äriettevõtte juhtkonnal on soov varasid sh laevu võimalikult efektiivselt kasutada. Äriettevõttel ei ole ka piiranguid oma laevade prahtimisel. Seega laeva omandisuhte muutmine ei suurendaks laeva kasutamise intensiivsust ega efektiivsust

Kokkuvõtvalt, jäämurdmise, navigatsioonimärgistuse paigaldamise ja hüdrograafiliste moodsustega tegelevatest laevadest (VA laevastik) enamikul on sobilik funktsionaalsus, täitmaks lisaks oma põhiülesannetele ka teisi kohustusi. Lisaks on võimalik jäämurdmise, ujumärgistuse paigaldamise ja meremoodsustuse teenuseid pakkuda ka kolmandatele osapooltele. Seega on mainitud valdkonna laevadel potentsiaali pakkuda kommertsteenust ja selle kaudu tõsta kasutusintensiivsust.

Mereväele, KKI-le, PA-le ning PPA-le kuuluvate aluste võimalikku kasutamist põhiülesannete kõrval ka muudes rollides ei ole rakendatav. Esiteks, nendelt laevadelt eeldatakse pidevat reageerimisvalmisolekut. Teiseks, laevade tehniline võimekus ei vasta kommertsturu vajadustele. Oluline aspekt on ka see, et riigi kaitsega ja riikliku järelevalvega tegelevaid laevu ei ole kohane kasutada kommertsteenuste täitmiseks.

Nende laevade kasutamise intensiivsust saaks vajadusel suurendada ametkondade koostöö ja laevade ristkasutuse abil ühisreidide korraldamisel.

Teadusasutustele mõeldud alused on vähese funktsionaalusega ning seetõttu ei ole võimalik nende kasutamise intensiivsust tõsta uute ülesannete lisamisega. Erandiks on uurimislav Lot, mis võiks leida oma kiiruse tõttu kasutust ka järelevalvetöös. Teoreetiliselt oleks võimalik teadusasutustel hakata sisse ostma laevade kasutamise teenust ning seeläbi vähendada oma käsutuses oleva laevastiku suurust. Kuna teadusasutused on üksteisega tihedas konkurentsisis, siis ei ole sellise lahenduse kasutamine neile ilmselt aktsepteeritav.

Aktsiaseltsidel ei ole piiranguid merenduse kommertsteenuste turul osalemisel. Ettevõtetal on huvi oma tegevusi võimalikult kasumlikuna hoida ja kulusid minimeerida. Seega on nad ise huvitatud enda käsutuses olevate laevade efektiivsest kasutamisest.

3.2 Hinnang tööturu mahule

Peatükis hinnatakse erinevate mereliste teenuste (nii riigi kui ka erasektori oma) mahtu ja seotakse teenused nende täitmiseks sobivate laevadega.

3.2.1 Nõudlus veoteenuse järele väikesaartele

Väikesaarte teenindamiseks vajaliku erakorralise veoteenuse maht on regiooniti erinev. Põhja- Eesti saared on väga suures sõltuvuses erakorralisest transporditeenusest. Isegi Prangli saar, millel on regulaarne parvlaevühendus mandriga, vajab lisaks tavapärasele liiniühendusele ka erireise. Lääne-Eesti piirkonnas on olukord parem, kõikidel suurematel saartel on regulaarsed laevühendused mandri või mõne suursaarega. Seetõttu ei sõltuta ainult erakorralisest transpordist. Paraku regulaarreiside arv ja parvlaevade transpordivõimekus ei vasta enam reaalsele vajadusele, sest uute laevade kasutuselevõtuga planeeritud lisavõimekus ammenduks väga kiiresti.

VA laevastiku kasutamise statistika ja Viimsi vallavalitsusest saadud tagasiside näitavad, et Eesti põhjarannikul paiknevatel kohalikel omavalitsustel, elanikel ja

ettevõtjatel on reaalne lisavajadus kaupade veoks kõikidele väikesaartele. Erakorralist transporditeenust vajavad alljärgnevad saared:

- Väike-Pakri,
- Osmussaar,
- Naissaar,
- Aegna,
- Vaindloo,
- Äksi.

Olukorra teeb komplitseerituks see, et Eestis on välja kujunenud situatsioon, kus erasektor ei ole võimeline pakkuma klientidele oodatavat teenust, kuna neil ei ole väikesaartele kauba transportimiseks sobivaid laevu. Samas ka riigile kuuluvate laevadega on teenuse pakkumise võimalused erasektorile piiratud. Saarte teenindamiseks sobib VA laev EVA 318, mis tohib teenust pakkuda ainult vastavalt halduskoostöö seadusest tulenevatele ametiabi reeglitele. Regulaarliinidega teenindatavatele saartele saab osta vajadusel lisareise regulaarliini teenindavalt operaatorilt. Saarte varustamiseks on kasutatud ka pukser-pargase transporti, kuid selline lahendus sobib pigem suure mahuga ehitusmaterjali veoks. Samuti ei pääse pukser-pargas oma mõõtmete tõttu paljude väikesaarte sadamatesse.

Hetkel kasutatakse lahendust, kus kohalikud elanikud ja ettevõtjad pöörduvad vallavalitsuste poole palvega organiseerida kaubavedu halduskoostöö seaduses kehtestatud ametiabi raames, mille järel vald esitab taotluse VA-le. Saartele toimetatavad peamised kaubagrupid on alljärgnevad:

- diislikütus elektrigeneraatoritele,
- ehitustehnika ja ehitusmaterjalid,
- kariloomad,
- kariloomade sööt (heinapallid),
- sõidukid,
- prügi transport saartelt mandril paiknevatesse prügilatesse.

Ametiabi korras tehtavate reiside maht on märkimisväärne. 2018. aastal sai VA 31 tellimust (kokku 66 reisi) ja 2019. aastal 19 tellimust (kokku 32 reisi) erinevate kaupade transportimiseks.

Suurim reiside tellija on Viimsi vallavalitus, kes tellib kaupade transporti eelkõige Naissaarele, aga ka Äksi saarele. Lääne-Nigula vald soovib vedada kaupu Osmussaarele, Haljala vald Vaindloole, Lääne-Harju vald Pakri saartele, Tallinna linn Aegnale (vt Tabel 15).

Tabel 15. VA ametiabi korras tehtud tellimustööd

Piirkond / Aasta	2018	2019	2020
Viimsi vald	26	8	14
Lääne-Nigula vald	4	3	1
Haljala	0	2	1
Tallinn	0	1	2
Lääne-Harju	1	1	0
Põlva	0	1	0
Haapsalu	0	1	0
Tellimuste arv kokku	31	19	19

Allikas: VA, 2020

Inimeste heaolu kasvades suureneb ka vajadus suuremate koguste kaupade transportimiseks väikesaartele. Kõige suurema kasvu potentsiaaliga on Prangli, Naissaar ja Aegna, kus on olemas eluks vajalik taristu. Oluline on fakt, et kasvavad vajadused puudutavad ainult kaupade vedu, reisijate veoks lisatranspordilahendusi hetkel ei vajata.

Viimsi Vallavalituse ehituse- ja kommunaalosakonna juhataja sõnul on Naissaare püsielanikkond praegu ligikaudu 20 inimest, suvel kasvab see arv ligikaudu 70-ni. Eeldatavasti kasvab saare elanikkond veelgi, sest igal aastal võetakse töösse kaks kuni kolm uut detailplaneeringut. Inimeste arvu kasv tähendab ka vajadust arendada välja taristu (teed, valgustus) ja korraldada prügi- ja fekaalivedu. Saartel toimuvate arengute põhjal saab öelda, et järgnevatel aastatel kasvab nõudlus ehitusmaterjalide ja ehitustehnika transpordi järele. Viimsi vallavalituse sõnul ei ole probleemiks ainult transporditeenust pakkuvate laevade puudus, vaid ka olemasolevate tehniline sobivus.

Saartele tuleb transportida raskeid teehooldusmasinaid (teehöövliid, teerullid, ekskavaatorid, paakautod) ja suurte gabariitidega seadmeid ning varustust (puurimismasinad, valgustuspostid). Täna kasutuses olev parvlaev Wrangö ja EVA 316 ei sobi oma väikese kandevõime ja mõõtude tõttu selliste masinate ja varustuse veoks. See seab piirangud saartele toimetamiseks sobivale tehnikale. Piiratud tehnika valik võib paraku mõjutada ka töö kvaliteeti. Viimsi vallavalituse töötajate sõnul tuleb Prangli saart teenindava parvlaeva Wrangö puhul eritehnika transport broneerida mitmeid nädalaid ette. Viimsi vallavalitusest saadud info põhjal on 2020. aasta kümne kuuga Pranglile tehtud parvlaevaga Wrangö 71 erireisi, et transportida saarele vajalikku tehnikat ja ehitusmaterjale, mis ei mahtunud regulaarreisidele.

Eesti läänerannikul paiknevate saartega toimub ühendus regulaarliinidel sõitvate laevadega. Kihnu vallavanema Ingvar Saare sõnu on seelses piirkonnas probleemiks vähene regulaarreiside arv ja kandraami transportimise võimekusega kiire meretranspordi puudumine. Praegu ei ole AS-i Eesti Loots ja KKI laevadele võimalik kandraami paigutada. Ingvar Saare sõnul vajab Kihnu aastas 10 kuni 15 korda kiirabipaadi abi. Vallavanema arvates võiks Munalaiu sadamas paikneda mõni haigete transportimise võimekusega riigilaev. Magistrant eeldab, et vajadus haigete transportimiseks on ka teistel piirkonna väikesaartel ning kiirabivõimekuse loomine mõnele merekindlale riigilaevale oleks otstarbekas. Ingvar Saare sõnul piirab vähene regulaarreiside arv võimalusi rasketehnika ja ehitusmaterjalide veoks väikesaartele. Uute riigi ehitatud parvlaevade kasutuselevõtt kasvatas ka hüppeliselt reisijate ja kaupade veo mahtu ning koos sellega ka laevade täituvust.

Kokkuvõtvalt: Põhja-Eesti saared vajaksid kaubaveoks veesõidukit, mis võimaldaks vedada vähemalt 20-tonniseid transpordivahendeid. Laeva kaubaveo alale peaks mahtuma ka valgustuspostide mõõtmetega varustus. Sellise laeva töömaht võiks teoreetiliselt kahekordistuda, võrreldes täna EVA 318 tehtud tellimusreiside arvuga. Ainult reisijate veoks mõeldud laevale (nt lootsilaevad) turgu ei ole. Lääne-Eesti saarte transpordivajaduse kasvu lahendaks seniste parvlaevade tihedam liinigraafik. Periooditi vajavad eriveoseid ka sealsed väikesaared (eelkõige Ruhnu), mille vedamiseks saart teenindavad liinilaevad ei sobi. Lääne-Eesti saarte probleem on haigete transpordivõimekuse puudulikkus. Riigile kuuluvatest laevadest saaks

transporditeenust pakkuda laevad EVA 317 ja EVA 318. Nende aluste võimekus (laevade mõõtmed ja kandevõime) ei vasta klientide kõikidele vajadustele. Seega ei ole nad tehniliselt sobivad kõikide kaupade veoks, vajatakse suurema kandevõimega laeva (vt Tabel 16).

Tabel 16. Transporditeenuse maht aastas

Vajaminev laev	Päevade arv aastas	Sobiv laev
Kuni 10-tonnise kandevõimega transpordilaev	50	EVA 318
Kuni 20-tonnise kandevõimega transpordilaev	100	puudub

Allikas: autori koostatud, 2020

3.2.2 Nõudlus keskkonnauuringute tegemiseks merel ja sisevetel

Mereuuringud liigituvad alljärgnevalt:

- mere teadusuuringud;
- riiklikud merekeskkonna uuringud;
- riiklikud merepõhja ja maavarade uuringud;
- rakendusuuringud ettevõtete ja omavalitsuste tellimusel.

Peamised mereuuringute tegijad Eestis on Tallinna Tehnikaülikooli Meresüsteemide Instituut, Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut ja Geoloogiateenistus, kes omavad ka tööde tegemiseks laevu. Uurimistöid rahastatakse riigieelarvest või projektipõhiselt.

Keskkonnaministeeriumi haldusalas ostab riik mereuurimisteenuseid suurusjärgus 100 000 eurot aastas. Seda raha kasutatakse riiklikuks seireks ja erinevateks mereuuringuteks, mida tehakse laevaga Salme keskmiselt 35 kalendripäeva aastas. Näiteks, 2019. aastal oli Keskkonnaministeeriumi poolt rahastatud uurimislaua Salme 33 merepäeva suurusjärgus 105 600 eurot. Lisaks sellele viiakse läbi erinevaid teadustöid 15 kuni 30 merepäeva aastas maksumusega 45 000–90 000 eurot aastas (sõltub teadusprojektide rahastustest). Eesti Geoloogiateenistusel on suuremat tüüpi uurimislaua kasutuse huvi ligikaudu 25 merepäeva aastas, milleks eraldatakse 80 000 eurot. Teadusuuringuid tehakse ka teiste riikide tellimusel. Praegu pakub Meresüsteemide Instituut Lätile riikliku mere-seire programmi täitmiseks teenust kuni 30 merepäeva aastas, maksumusega 60 000–90 000 eurot aastas (Nurmik, 2020).

Eeltoodu alusel võib eeldada, et merel toimuvate uurimistööde rahastamine jääb suurusjärku 360 000 eurot aastas.

Eeldades, et teadusasutused sooviksid tellida välitöid ligikaudu sada (100) merepäeva aastas, siis peab laeva prahihind olema kuni 3600 eurot päevas (vt Tabel 17). Võrdluseks, Keskkonnaministeeriumi materjalidest selgus, et Soome uurimislaeva Arlanda (omanik *Syke*) prahihind päevas on 19 000 eurot ning Leedu Klaipeda Ülikoolile kuuluva uurimislaeva Mintis päevane rent on 6000 eurot.

Sisevetel toimuvaid uurimistöid teevad Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut ja Eesti Maaülikooli Põllumajanduse- ja Keskkonnainstituudi Limnoloogiakeskus, millel on oma laevastik. Sisevetel toimuvad projektid on seotud eelkõige kalavarude uuringutega ning püügitehnoloogiate uuringutega.

Keskkonnaministeeriumi käsutuses oleva info põhjal on sisevete uuringute maht võrreldes merel toimuvaga kordades väiksem. Keskkonnaministeeriumist saadud info põhjal rahastati 2020. a Eesti ja Venemaa ühisprojekti raames Peipsi järvel toimuvate uuringutega seotud laevakulusid 5000 euro ulatuses. Sellele summale lisanduvad ka projektipõhised uuringud (Kroon, 2020). Nii näiteks viis Eesti Maaülikool 2015. aastal läbi projekti „Sisevete kalavaru hindamise meetoodika täiustamine: välitööde, katsepüükide ja tulemuste aruanne“. Projekt sisaldas nii võrgu-, nooda- kui ka traalpüüki. Paraku uurimistöö lõppraportist ei selgunud, kui suur oli laevade kasutuspäevade arv.

Sisevete uuringuteks suunatud rahastus ei ole väga suur, samas mõlemad teadusasutused on soetanud omale veesõidukid (kahel ülikoolil kokku kolm alust), mis on kasutuses maist oktoobrini. Laeva Lota kasutatakse üks kuni kaks korda kuus (Zirk, 2020). Ilmselt on ka teiste laevade kasutusintensiivsus samas suurusjärgus. Selle põhjal saab eeldada, et kolme teaduslaeva kohta teeb see kuni 40 sõidupäeva aastas (vt Tabel 17). Sellises mahus saaksid teadusasutustele teenust pakkuda ka riigile kuuluvad sisevete laevad EVA 301, EVA 302 ja EVA 325. Kuna ülikoolidel on olemas tööks sobivad veesõidukid, siis on väga kaheldav huvi väljastpoolt pakutava teenuse tellimise suhtes.

Tabel 17. Keskkonnauuringute maht aastas

Töö kirjeldus	Päevade arv aastas	Sobiv laev
Keskkonnauuringute maht merel	100	Sektori-tüüpi laev
Keskkonnauuringute maht sisevetel	40	EVA 301

Allikas: autori koostatud, 2020

Seoses meremajanduse tähtsuse tõusuga kasvab ka erasektori vajadus tellimus põhiste mereuuringute tegemiseks. Eesti puhul oleks tegemist eelkõige merepõhja puudutavate ehitusgeoloogiliste uuringutega seoses planeeritavate tuuleparkidega rajamisega ning merekaablite vedamisega. Selliste tööde algus oleks juba 2023. aastal. Geoloogiateenistuse osakonnajuhata Sten Suuroja sõnul kulub 200 km² merealaga tuulepargi geoloogilisteks väliuuringuteks ligikaudu 14 merepäeva. Geoloogiliste uuringute tegemiseks sobivad riigile kuuluvatest alustest EVA 320 ja poilaev Sektori-tüüpi laevad. Hetkel ei ole kohustust, et neid uuringuid viiks läbi riik. Arendaja saab teenust sisse osta enda valitud partnerilt, kellel on võimalus ise valida endale töö tegemiseks sobivad laevad.

3.2.3 Nõudlus tuuleparkide rajamiseks sobiva tehnika järele

Eesti merealadele soovitakse hakata rajama meretuuleparke. Eesti rannikumerre planeeritud ehitada alljärgnevad tuulepargid (Liiva, 2020):

- Saaremaa meretuulepark võimsusega ca 1400 MW. Tuulepark asub rannikust 11–27 km kaugusel ja selles on 100 tuulikut. Arendaja: Saare Wind Energy. Peaks valmima aastaks 2028.
- Liivi lahe meretuulepark võimsusega 1100 MW. Eeldatavasti on seal 70–80 tuulikut. Arendaja: Enefit Green. Peaks valmima aastaks 2028.
- Loode-Eesti meretuulepark võimsusega 1100 MW. Eeldatavasti on seal 70–80 tuulikut. Arendaja: Enefit Green. Peaks valmima aastaks 2030.
- Eesti–Läti ühine meretuulepark võimsusega kuni 1000 MW. Arendaja: Eesti ja Läti riigid + eraarendaja.
- Kümnest meretuulepargist koosnev projekt koguvõimsusega 1644 MW. Arendaja: Sunly Infra.
- Kuuest meretuulepargist (Saare-Liivi merepargid 1–4 ning Sõrve 1 ja 2) koosnev projekt koguvõimsusega 7200 MW. Arendaja: Utilitas.

- Tuuletraali meretuulepark võimsusega 380 MW. Arendaja: Tuuletraal.
- Neugrundi meretuulepark võimusega 190 MW. Arendaja: Neugrund OÜ.
- Tuuleenergia innovatsiooniala ujuvtuulikute arendamiseks. Arendaja: perekond Sõnajalg.

Isegi kui kõik loetletud projektid ei realiseeru, tähendab see, et lähiaastatel algavad Eesti rannikumeres suuremahulised ehitustööd. Laevu omavate Eesti äriettevõtete nägemusel on meretuuleparkide rajamine nende jaoks väga atraktiive valdkond, kus soovitakse kindlasti osaleda. Selliste objektide ehituses osalemine eeldab väga spetsiifilise tehnika olemasolu. Sobivate laevade puudumine piirab ka Eesti ettevõtete töodes osalemise võimalusi. Samas on tuuleparkide ehitustel tehtud fotodelt näha, et kohal on ka väga erineva suurusega püksereid, pargaseid ja kaatreid. Ilmselt enamike Eesti laevandusettevõtete võimekus piirneb toetavate transporditeenuse pakkumisega personali transpordil ehitusobjekti ja kaldabaasi vahel. Kuna tuulepargid hakkavad paiknema kümnete kilomeetrite kaugusel rannajoonest, siis seab töö avamere tingimustes piirangud vähese merekindlusega laevu omavatele teenusepakkujatele ning potentsiaalsete sobivate reederite ring väheneb veelgi.

Magistrandi arvamusel sobiksid tuuleparkide ehitusel kasutada eelkõige OÜ TS Shipping, AS-i Eesti Loots, AS-i Saarte Liinid ja VA laevu. Kõrgema väärtusega potentsiaali omavad mitmeotstarbeline jäämurdja Botnica ja EVA 316, mille tehniline võimekus lubab neid kasutada ka ehitusprotsessis. Teiste ettevõtete laevastik jääb suure tõenäosusega täitma abilaevastiku rolli. Oluline on rõhutada, et praeguse seisuga ei ole VA laevastikul juriidiliselt õigust kommertsprojektides osaleda.

Laevade kaasamise võimalikkus sõltub suuresti tuuleparkide omanike ringist ja nende endi võimekusest mereliste tegevuste läbiviimisel. Saaremaa läänerannikule planeeritava Saaremaa meretuulepargi ettevõtte Saare Wind Energy OÜ omanike ringi kuulub 30-protsendilise osalusega Hollandi mereehitusfirma *Van Oord*, kes on spetsialiseerunud lisaks süvendustööde tegemisele ka meretuuleparkide ehitusele ja omab selleks ka vastavat tehnikat. Suure tõenäosusega huvitab hollandlasi teostus ehitamise mõttes (Riispapp, 2020). Kindlasti on nende eelistus kasutada enda omanduses olevaid laevu. See aga vähendab Eesti ettevõtete võimalusi osalemiseks mainitud projektis.

3.2.4 Nõudlus ujuvnavigatsioonimärgistuse paigaldamiseks

07.11. 2020 seisuga oli VA hallatava navigatsioonimärgituse andmekogu järgi Eesti veealadele paigaldatud 1261 ujuvmärki, millest 509 asusid sisevetel. Praegu on VA kohustuseks paigaldada 648 ujuvmärki, millest 279 on sisevete poid ja toodrid. Ülejäänud märgid kuuluvad erinevatele sadamatele ja PPA-le (piirirežiimi ala ajutist kontrolljoont tähistavad ujuvmärgid).

Eesti merealadel on poide paigaldamiseks vaja kolme erineva suurusega (väike, keskmine ja suur) poilaeva. Väike poilaev ei ole võimeline transportima ja paigaldama suuri avamerepoisid, suur poilaev aga ei saa oma suuruse ja süvise tõttu töötada paljudes piirkondades. Suurt poilaeva kasutatakse avamerele (Soome laht, Liiv laht) suurte avamerepoide paigaldamiseks. Keskmise suurusega poilaeva tööpiirkond on eelkõige Väinameri ning väike poilaev leiab rakendust rannäärsetel väikese sügavusega merealadel.

Tänaste töömahtude korral vajatakse merel laevade löikes alljärgnev arv merepäevi:

- Keskmise suurusega poilaev (nt Sektori-tüüpi laev): 45 päeva kevadel ja 45 päeva sügisel + 15 päeva hooldustöid suvel.
- Väikese suurusega poilaev (nt EVA 318-tüüpi laev): 45 päeva kevadel ja 45 päeva sügisel + 15 päeva hooldustöid suvel.
- Suur poilaev (nt EVA 316-tüüpi laev): 10 päeva kevadel ja 10 päeva sügisel.

Sisevetele ujuvmärgistuse paigaldamiseks on optimaalne kasutada kahte laeva. Vastasel korral kujuneks märgistamiseks kuluv ajaperiood liiga pikaks ning see võib hakata ohustama navigatsiooni. Samuti pälviks liiga pikaks veniv navigatsioonimärgistuse paigaldamise periood laevasõitjate halvaks panu.

Sisevetel oleksid töömahud alljärgnevad:

- EVA 302-tüüpi laev: 30 päeva kevadel ja 30 päeva sügisel.
- EVA 325-tüüpi laev: 30 päeva kevadel ja 30 päeva sügisel.

Ajutise kontrolljoone tähistamiseks vajaliku ujuvmärgistuse paigaldamiseks ja eemaldamiseks kulub mõlemal laeval suurusjärgus 40 tööpäeva (10 päeva kevadel, 10 päeva sügisel, 20 päeva suvisel hooajal hoolduseks).

Mustvee, Röpina, Laaksaare, Piirisaare ja Karlova sadamatele kuulub ligikaudu 40 ujumärki, mida paigaldab VA vastavalt sadama haldajaga sõlmitud kokkuleppele. Nendeks töödeks kuuluv aeg on arvestatud juba olemasolevate töömahtude sisse.

Üha rohkem leiab nii merel kui ka sisevetel kasutust aastaringset kasutatav ujumärgistus, mida ei ole vaja talviseks perioodiks veest välja võtta. See on saanud võimalikuks eelkõige tänu kliima soojenemisele ja uute poimudelite väljaarendamisele. Aastaringsete poide kasutuselevõtt vähendab ujumärgistuse paigaldamiseks kuluvate päevade arvu. Sadamate lisandumisel suureneb ka paigaldamist vajavate ujumärkide arv, kuid mahud ei kasva märkimisväärselt ning seetõttu ei suurene ka laevade kasutuspäevade arv. Ülevaate poilaevade töö mahust annab tabel 18.

Tabel 18. Poilaevade töö maht aastas

Vajaminev laev	Päevade arv aastas	Sobiv laev
Suur poilaev (meri)	20	EVA 316
Keskmine poilaev (meri)	105	Sektori-tüüpi laev
Väike poilaev (meri)	105	EVA 318
Poilaev I (siseveed)	100	EVA 302
Poilaev II (siseveed)	100	EVA 325

Allikas: autori koostatud, 2020

Ujumärgistuse paigaldamiseks saab kasutada ainult VA poilaevu. Tööks sobivad laevad on ka Soome laevandusettevõttel *Arctia*, mis pakub jäämurdmise, ujumärgistuse paigaldamise ja hüdrograafiliste mõõdistustööde teenust. Tegemist on otsese konkurendiga, kes võib tegutseda teenuse pakujana ka välisriigis ehk siis Eesti vetes.

3.2.5 Nõudlus hüdrograafiliste mõõdistustööde järele

Merealade ja sisevete mõõdistamist teostab VA. 2020. aasta lõpuks on mõõdistatud ligikaudu 15 000 km² merealaid ja 1150 km² siseveekogusid, mis on 42% ja 62% vastavatest aladest. Merealade täiemahuline mõõdistamine planeeritakse lõpetada aastaks 2036. Seejärel algavad uued mõõdistustööd varasemate mõõdistustööde käigus saadud andmete uuendamiseks.

Hüdrograafiliste mõõdistustööde aastane maht on alljärgnev:

- Avamere mõõdistamine laevaga Jakob Prei: 180 päeva (maist oktoobri lõpuni).
- Rannikualade mõõdistamine laevaga EVA 320: 180 päeva (maist oktoobri lõpuni).
- Sisevete mõõdistamise maht laevaga EVA 301: 120 päeva (juunist septembri lõpuni).

Ülevaate hüdrograafiliste tööde mahust annab tabel 19.

Tabel 19. Hüdrograafiliste tööde mõõdistusmaht aastas

Tööde kirjeldus	Päevade arv aastas	Sobiv laev
Avamere mõõdistustööde maht	180	Jakob Prei
Rannikumere mõõdistustööde maht	180	EVA 320
Sisevete mõõdistustööde maht	120	EVA 301

Allikas: autori koostatud, 2020

Avamere, rannikumere ja sisevete mõõdistamisteenuste turul ei tegutse hetkel ükski ettevõtte. Peamiseks takistuseks on sobivate merekindlate laevade olemasolu. Sarnast teenust on tehniliselt suuteline pakkuma Soome ettevõtte *Arctia*. Sadama akvatooriumite hüdrograafilist mõõdistamisteenust pakub OÜ Meremõõdukeskus, avamere mõõdistuse võimekus neil puudub.

3.2.6 Nõudlus jäämurdmisteenus järele

Eesti on Soome, Rootsi ja Venemaa kõrval üks vähestest maailma riikidest, mis korraldab praktiliselt igal aastal jäämurdetöid, et tagada sadamate töö ka talvel. Mereala spetsiifikast ja rannajoone pikkusest tingituna vajab riik nelja jäämurdja valmisolekut. Kaks väiksemat laeva on mõeldud tööks Pärnu ja Liivi lahel, et tagada Pärnu sadama töö ja kaks suurt jäämurdjat Soome lahe sadamate teenindamiseks.

Soome lahel vajavad pehmel talvel jäämurdja abi Sillamäe ja Kunda sadamasse suunduvad laevad. Mõõdukal talvel lisanduvad Muuga, Tallinna ja Kopli lahe sadamad ning suure tõenäosusega ka Paldiski lahe sadamad. Külma talve korral ulatub jää piir Läänemere keskele, laevu tuleb hakata abistama juba Gotlandi saarest põhja poolt. Mõõdukate talvede korral tuleb näiteks Sillamäele sõitmiseks läbida ligikaudu

225 meremiili, mis võib arvutuste kohaselt võtta aega ligikaudu ühe ööpäeva (Kaarjärv, 2020). Niivõrd pikkade vahemaade läbimiseks kuluv aeg ei võimalda Soome lahe kõiki sadamaid ühe jäämurdjaga teenindada, kuna jääpiirile kogunevaid laevu ei suudeta mõistliku aja jooksul teenindada.

Soome lahe jäämurdmistööde maht on alljärgnev:

- laeva nr 1 prahtimisaeg: 20. detsember kuni 20. aprill (120 päeva),
- laeva nr 2 prahtimisaeg: 20. detsember kuni 20. aprill (120 päeva).

Soome lahele sobivate laevade leidmine on keeruline. Jäämurdjate turul puudub pakkumine, sest sobivaid laevu on vähe ning talvel on neil kõigil kehtivad lepingud. Kuna nõudlus on suurem kui pakkumine, on ka jäämurdjate prahinnad väga kõrged, ulatudes suurusjärku 45 000 eurot ja rohkem päeva kohta. Praeguse seisuga on jäämurdjatele Tarmo ja Botnica töö garanteeritud ning võimalus ka hinda kehtestada vastavalt oma soovidele.

Liivi ja Pärnu lahel kuulub jäämurdjatega teenindatavate sadamate nimekirja vaid Pärnu sadam. Pärnu lahele vajatakse pehmel talvel ühte jäämurdjat ja mõõdukal talvel kuni kahte jäämurdjat. Külmal talvel on kindlasti vajadus kahe jäämurdja järele. Vastasel juhul kujuneks jäämurdja teenust vajavate laevade ooteaeg väga pikaks (Kaarjärv, 2020).

Liivi ja Pärnu lahe jäämurdmistööde maht on alljärgnev:

- laeva nr 1 prahtimisaeg: 1. detsember kuni 1. mai (150 päeva)
- laeva nr 2 prahtimisaeg: 1. jaanuar kuni 30. märts (90 päeva)

Pärnu lahel suudavad jäämurdeteenust pakkuda ka suure võimsusega vedurlaevad. Keskmiste ja külmade talvedega on nende efektiivsus võrreldes jäämurdjaga madal. Vedurlaevu on turul pakkuda, nende prahihind ei ole suur. Ülevaate jäämurdetööde mahust saab tabelist 20.

Tabel 20. Jäämurdetööde maht aastas

Laeva kirjeldus	Päevade arv aastas	Sobiv laev
Jäämurdja I (Soome laht)	120	Botnica
Jäämurdja II (Soome laht)	120	Tarmo
Jäämurdja I (Pärnu laht)	150	EVA 316
Jäämurdja II (Pärnu laht)	90	Prahitud laev

Allikas: autori koostatud, 2020

Pärnu lahel sobivad jäämurdetöödeks lisaks Veeteede Ameti laevale ka AS-ile Alfons Hakans kuuluvad vedurlaevad. Teistel vedurlaevu omavatel ettevõtetel ei ole piirkonnas sobivaid jääklassiga vedurlaevu. Konkurendiks on ka Taani ettevõtte Nordane Shipping, mille käsutuses on jäämurdja Thorbjorn, mida on ka pakutud jäämurdmiseks Pärnu lahel.

3.3 Riigi toimimine merel – laevade haldamise erinevate lahenduste analüüs

Eelnevates peatükkides tehtud analüüsid tõid välja erinevate mereliste tegevuste mahud ja riigile kuuluvate laevade tehnilise võimekuse. Käesolevas peatükis analüüsitakse laevade haldamise erinevaid võimalusi, mida riik saaks kasutada ning tuuakse välja nende tugevad ja nõrgad küljed.

Variant 1. Jätkatakse hetkel toimiva lahendusega – laevad on jagatud erinevate organisatsioonide vahel.

Tegemist on praegu kasutuses oleva lahendusega, kus iga ametkond haldab oma ülesannete täitmiseks vajalikku laevastikku ise. Ametkondadele kuuluvate laevade rahastamine garanteeritakse riigieelarvest, äriettevõtted ja teadusasutused rahastavad laevu oma vahenditest. Ametkondade omanduses olevate laevade pakutavat teenust on võimalik vajadusel saada läbi ametiabi. Mudel on kasutuses alates Eesti Vabariigi taasloomisest, juba üle 25 aasta.

Selle lahenduse kasuks räägivad alljärgnevad faktid:

- See on toimunud aastaid, jätkamine ei too kaasa ettearvamatusi.

- Mainitud lähenemist on aktsepteerinud enamike ametite ja organisatsioonide tippjuhtkonnad ja valitsemisala ministeeriumid, rahulolematust ei ole esinenud.
- Laevade omanikel on kontroll oma laevastiku tegevuse üle, ülesannete planeerimisel ei sõltuta teistest – säilib laevade kasutamise operatiivsus ja reageerimiskiirus.

Lahenduse kahjuks räägivad alljärgnevad asjaolud:

- Jätkeb killustatud areng, kuna rahalised ja inimressursid jagunevad paljude organisatsioonide vahel.
- Jätkeb laevade madal kasutamise intensiivsus.
- Õiguslikud piirangud takistavad laevade teenuse pakkumist erasektorile, kuigi nõudlus on olemas.

Olemasoleva lahenduse puudused ilmnesid selgesti Eesti Vabariigi algaastatel. Olukord on praeguseks muutunud. Paljud kolmekümne aasta tagused kitsaskohad on lahenenenud – ülesannete täitmiseks sobivad laevad on olemas ja kvalifitseeritud personali leidmisega seotud raskused on leevenenud. Seda kinnitab ka intervjuude ja ankeetküsitluste käigus saadud tagasiside. Ametkondade vastastikust koostööd reguleerib halduskoostöö seadus läbi ametiabi reguleerimise, mille alusel on võimalik teistele haldusorganitele teenuseid osutada. Seadus piirab laevastiku kasutamist erasektori teenindamisel, kuid see temaatika mõjutab ainult Veeteede Ametit, sest teiste ametkondade laevastiku võimekus ei vasta turu vajadustele. Samas võimaldab ametiabi kord koostöös vallavalitsustega osaliselt erasektori tellimusi täita ning seda lahendust on ka aktiivselt kasutatud. Merendustegevuste turu analüüs (peatükk 3.1) näitas, et kommertsturul on vähe tegevusi, milles VA laevad saaksid osaleda. Seega ei ole praegu kehtinud kord tekitanud märkimisväärseid takistusi laevade intensiivsemale kasutamisele. Olukord võib muutuda seoses tuuleparkide ehitusega meie merealadele.

Kokkuvõttev hinnang variandile 1: realselt töötav mudel. Eeldab head koostööd ja ressursside ühist planeerimist erinevate ametkondade vahel.

Variant 2. Merelisteks tegevusteks mõeldud laevastik koondatakse ühte organisatsiooni – luuakse riigi käsutuses olevaid kõiki laevu (sh riigikaitse ja järelevalve funktsioone täitvad alused) haldav isemajandav laevandusettevõte.

Selle lahenduse kasuks räägivad alljärgnevad eelised:

- Laevade rakendamine erinevates ülesannetes võimaldaks nende intensiivsemat kasutust.
- Äriettevõtte teenib riigile lisatulu kommertsteenuste turul laevade teenust pakkudes.
- Äriettevõttel on investeringute tegemiseks vajaliku laenuvõtmise võimekus.
- Laevade soetamist ja tehnilist võimekust on võimalik paremini planeerida.
- Riigi ametkondade ja ettevõtete kulud vähenevad kuna tehniline personal viiakse üle laevandusettevõttesse.
- Laevameeskonnad on osalises riskasutuses.
- Töötajatel on suurem motivatsioon ja karjääriredelil tõusmise võimalus tänu suurfirmas olevatele võimalustele. Tööülesanded on mitmekesisemad seoses erinevat tüüpi laevadega.
- Vähendatakse laevastike remondibaaside arvu.
- Luuakse ühtne remondibaas koos varuosade laokorralduse ülesehitusega, laevade ja ujuvvahendite plaaniliste remontide korraldamisega, korraliste dokkimiste planeerimisega jne.
- Luuakse laevade ja meeskonnaliikmete sertifikaatide, tunnistuste ja muude dokumentide haldamise ühtne süsteem.
- Sõlmitakse raamlepingud meeskondade meditsiinilise kontrolli ja professionaalsete sertifitseerimiskeskustega (meeskondade load, litsentsid, sertifikaadid).
- Soetatakse ühetüübilisi navigatsiooni- ja pääste- ja tulekustutusvahendeid ning sõlmitakse raamlepingud nende tsentraliseeritud tehniliseks hoolduseks.
- Laevakütuse ja õlide soetamise hind on madalam seoses ostetava suurema mahuga.
- Suuremast mahust tulenevalt vähenevad laevade kindlustuskulud.

Ülal mainitud eelistega kaasnev kasutegur rakenduks juhul kui laevandusettevõtte koondaks enda alla kõikide ametkondade ja võimalusel ka riigi omanduses olevate äriettevõtete laevastikke.

Magistritöö koostamise käigus paraku selgus, et mainitud lahenduse edukat rakendamist takistavad alljärgnevad tegurid:

- Kõikide ametkondade või ettevõtete laevastikke (nt PPA ja Merevägi) ei saa riigikaitseliste piirangute tõttu või ei ole otstarbekas ärielistel põhjustel (nt OÜ TS Shipping) tuua ühislaevastiku koosseisu.
- Julgeolekualased erinõuded ei võimalda luua ühist kaldabaasi kõikidele laevadele.
- Teenus suure tõenäosusega kallineb võrreldes praegusega, kuna laevandusettevõtte omaniku suunis on teenida kasumit.
- Rakendatava lahendusega ei kaasne soovitud personali vähenemist, sest ametkondades ja ettevõtetes laevastikuga tegelenud inimesed tuuakse üle uude ettevõttesse või leitakse neile vanas organisatsioonis uued ülesanded.
- Ametkondade ja haldusala ministriumite vastuseis oma laevade loovutamisele.
- Riigile lisatulu teenimine ei realiseeru pakutava teenuse vähese nõudluse tõttu.

Intervjuud näitasid selgelt, et ametkonnad ja teadusasutused ei soovi oma laevastikust loobuda, kartes jääda sõltuvaks teise osapoole esitatavatest tingimustest. Samuti ei nähtud teenuse sisseostmises kulude kokkuhoiu kohta. Äriettevõtete seisukohad ei olnud nii jäigad, mitmed intervjuueeritavad oleksid valmis laevade teenust ka sisse ostma, juhul kui tingimused vastaksid nende ootustele.

Küsitavaks peeti ka töökohtade kokkuhoiust tulenevat kasu. Üsna mitmed intervjuueeritavad leidsid, et laevadest loobumine ei vähenda olemasolevate töötajate arvu nende organisatsioonis, kuna laevade haldamine on vaid üks osa ametikohaga seotud töökohustusest. Teiste arvamusel on tegemist lihtsalt töökohtade üleviimisega ühest organisatsioonist teise ning suure pildis kokkuhoiu ei ole.

Laeva meeskondade täielikku ristkasutust ei peeta võimalikuks. Laevu omavad ametkonnad on oma ülesannetelt (riigikaitse ja sisejulgeolek, järelevalve, teenuse pakkujad, põhitegevusi toetav roll) erinevad ning sellest tulenevalt on ka nõuded laevameeskondadele ja tugipersonalile erinevad. See aga piirab suuresti laevameeskondade ristkasutamise võimalusi.

Intervjueeritavad rõhutasid, et erinevused kehtivad ka Mereväe ja PPA laevastike baasidele ning seal töötavale kaldapersonalile. Mitmete ametkondade ja riigile kuuluvate ettevõtete laevad töötavad Eesti erinevates piirkondades ja sinna jääksid nad ka uue ettevõtte omanduses olles. See tähendab, et ühist kaldabaasi ei ole võimalik luua.

Samuti ei tööta laevade riskasutuse mudel, sest nagu näitas peatükis 3.1 tehtud analüüs, enamikke laevu ei saa kasutada erinevatel ostarvetel.

Kokkuvõttev hinnang variandile 2: Kõiki riigile kuuluvaid laevu haldava laevandusettevõtte loomine ei ole tänases situatsioonis teostatav. Juhul kui ettevõtte otsustakse luua, siis see ei too kaasa soovitud eesmärki, ehk kulude märkimisväärset kokkuhoidu ja laevade riskasutuse efekti.

Variant 3: Mereliste tegevuste grupeerimine – riigile kuuluvad laevad koondatakse funktsionaalsuse järgi erinevatesse klassidesse. Teenust pakkuvate laevade baasil luuakse äriühing.

Tegemist oleks variant 1 ja variant 2 baasil välja töötatud hübriidlahendusega, mis arvestab laevastike erinevaid vajadusi ja kasutamise võimalusi.

Esimese grupi moodustavad reageerimislaevad, mille ülesanne on olla pidevas valmisolekus, et täita riigikaitse- ja julgeoleku või merepäästega seotud ülesandeid. Sellesse gruppi kuuluvad Mereväe, PPA ja PA laevastik.

Teise grupi kuuluksid järelevalvelaevad, mille ülesanne on seadusest tulenevate järelevalvefunktsioonide täitmine. Gruppi kuuluvad VA järelevalve ja Keskkonnainspektsiooni kasutuses olevad alused. Tegemist on alustega, mille meeskonnad koosnevad järelevalveametnikest, kes on välja õpetatud nende laevade käitamiseks.

Kolmandas grupis on riigile teenustöid pakkuvad laevad, millel on tehniline võimekus pakkuda teenuseid ka eraettevõtetele. Selle grupi moodustaksid tänase VA jäämurdjad, poilaevad ja mõõdistuslaevad. Nende laevade baasil rajatakse äriühingu mudelil baseeruv laevandusettevõtte.

Neljandasse gruppi jääksid riigile või riigi osalusega äriettevõtetele kuuluvad laevad. Teoreetiliselt oleks võimalik need laevad lisada kolmanda grupi juurde, kuid magistrandi arvamusel peaksid need laevad jääma jätkuvalt nende ettevõtete omandusse. Äriühingutel on võimekus ja kasumi teenimisest tulenev soov neid laevu ise võimalikult efektiivselt majandada. Nende laevade toomine riigilaevastikku haldava äriettevõtte koosseisu ei anna majanduslikku efekti, ei vähenda tööjõukulusid ega suurenda laevade kasutamise efektiivsust.

Järgnevalt pakutakse välja lahendused kuidas erinevates gruppides võiks toimuda laevade haldamine.

Esimesse ja teise gruppi kuuluvate laevade alusel äriettevõtet luua ei ole võimalik, kuna need alused on mõeldud riigi julgeoleku tagamiseks (vt peatükk 3.1). Merevägi peaks jätkama senist opereerimismudelit. Ka PPA peaks jätkama iseseisvalt, kuid nende laevastiku koosseisu võiks viia hetkel KKI ja VA käsutuses olevad järelevalve tegevusteks mõeldud laevad. Sellega tekiks PPA koosseisu mereliste tegevuste järelevalve (inglisekeelne mõiste: *Coast Guard*) laevade üksus. Neid aluseid kasutaksid PPA, VA ja KKI järelevalvega seotud ülesandeid täitvad ametnikud. Selline lähenemine aitaks paremini kasutada kolme ametkonna käsutuses olevat tehnilist ressursi ning väldiks mõningates piirkondades olevate laevade dubleerimist. PPA on valitud laevade haldajaks põhjusel, et nendel on kõige suurem tehniline võimekus järelevalvelaevade hooldamiseks, seega peaks tekkima mahuefektist tulenev kulude kokkuhoid. KKI-le ja VA-le jäävad jätkuvalt samad järelevalve funktsioonid, vaid laevade kasutamine hakkab põhinema koostöökokkulepetega ühisreididel või ametiabi kokkulepetel. Selline mudel peaks toimima ka reaalselt, kuna ühisreide on korraldatud ka varasemalt.

Kolmandasse gruppi kuuluvate VA teenust pakkuvate laevade (jäämurdjad, poilaevad ja hüdrograafialaevad) baasil luuakse äriettevõtte. Äriettevõtte toimimise eelduseks on, et laevade pakutavad teenused tagavad organisatsiooni toimimiseks ja kulude katmiseks vajaliku tulu. Teades laevade opereerimisega seotud kulusid ja teenuste mahtu, on võimalik välja arvutada laevade ligikaudne prahtimise hind. Teades prahtimishinda ja laeva tegevuskulusid ning teenuse mahtu, on võimalik analüüsida laevandusettevõtte kasumlikkust selle põhjal, kas laevade aastane tegevustulu on

suurem kui väljatoodud keskmine tegevuskulu. Selline arvutustulemus annab esmase hinnangu, kas laevaga on võimalik Eesti tingimustes kasumlikult opereerida. Kui tulem on positiivne, siis on otstarbekas edasi minna juba detailsema analüüsiga.

Arvestuste tegemiseks kasutati magistritöö peatükis 3.1 välja toodud mereliste teenuste mahtu (keskmine kasutus päevades). Laevade keskmised tegevuskulud (OPEX-i keskmine ilma kütuseta) baseeruvad viie aasta keskmisel summal, et kuludes oleks kajastatud erinevate ülevaastustega (sh dokiülevaatus) seotud kulud. OPEX kulud sisaldavad meeskonna töötasusid, tervisekontrolli- ja koolituskulusid, laevaga seotud administreerimis-, remondi-, ülevaastuste, majandamise- ja inventari soetamisega seotud kulusid. Laevade prahihinnad (prahihind päevades ilma käibemaksuta) on võetud VA peadirektori 27.03.2019 käskkirjast nr 1-1-1/32OP „VA laevade tunnitasu kehtestamine“ (Veeteede Amet, 2019).

Esimese sammuna analüüsiti, kas VA peadirektori käskkirjaga kehtestatud hinnaga teenust pakkudes on võimalik laevu kasumlikult opereerida. Arvutus näitab, et üheksast laevast viie puhul ei ole kehtestatud prahihindade kasutamisel võimalik katta tegevuskulusid (vt Tabel 21). Kahjumlikud on kolm sisevetel töötamiseks mõeldud laeva ning samuti kaks hüdrograafia-laeva. Peamiseks probleemiks on laevade töö sesoonsus ning kommertsteenuste turul pakutava sobiva tegevuse puudumine. Kasumlikud on jäämurdetöödega tegelevad laevad. See tuleneb jäämurdeturu spetsiifikast, kus päevahind sõltub globaalse turu situatsioonist ja on aastaid töötanud reederite kasuks, ehk teiste sõnadega, reeder saab küsida hinda vastavalt oma soovile.

Tabel 21. Teenustöid pakkuvate laevade kulude arvutus

Laev	Prahi-hind päevas ilma käibemaksuta	Keskmine kasutus päevades (VA)	Tegevus-tulu	Keskmine kasutus päevades (äriklient)	Tegevus-tulu	Tegevus-tulu kokku	OPEX-i keskmine ilma kütuseta
Tarmo	30 000	120	3 600 000	0	0	3 600 000	1 404 000
EVA 316	9152	170	1 380 000	0	184 000	1 564 000	1 459 400
Sektori	3140	105	329 700	100	314 000	643 700	535 000
EVA 318	928	90	83 700	50	46 500	130 200	142 140

Laev	Prahi- hind päevas ilma käibe- maksuta	Keskmine kasutus päevades (VA)	Tegevus- tulu	Keskmine kasutus päevades (äriklient)	Tegevus- tulu	Tegevus- tulu kokku	OPEX-i keskmine ilma kütuseta
Jakob Prei	5729	180	1 031 220	0	0	1 031 220	783 000
EVA 320	720	180	129 600	0	0	129 600	166 450
EVA 301	824	120	98 880	0	12 360	98 880	226 100
EVA 302	465	60	27 900	40	18 600	46 500	104 400
EVA 325	370	60	22 200	40	14 800	37 000	88 100

Allikas: autori arvutused, 2020, VA, VA käskkiri nr 1-1-1/32OP

Kuna kehtestatud prahihinnad ei kata olemasoleva töö mahu juures tegevuskulusid, siis arvutas magistrant, millised peaksid olema võimalikud prahihinnad. Kuna tegemist oleks äriettevõttega, siis arvestati sellega, et lisaks tegevuskulude katmisele peab prahihind kompenseerima ka ettevõtte püsikulud, investeeringute vajaduse ning andma võimaluse teenida kasumit. Tegemist on väga lihtsustatud ja üldistatud arvutusega, samas see näitab ära milline võiks olla uus prahihind võrreldes hetkel kehtestatud hinnakirjaga (vt Tabel 22).

Tabel 22. Teenustöid pakkuvate laevade kulupõhise prahihinna leidmine

Laev	Olemasolev prahihind ilma käibemaksuta	Vajalik prahihind päevas ilma käibemaksuta	Keskmine kasutus päevades	Tegevus- tulu	OPEX-i keskmine ilma kütuseta
Tarmo	30 000	30 000	120	3 600 000	1 404 00
EVA 316	9200	15 000	170	1 950 000	1 459 400
Sektori asendaja	3140	3300	225	742 500	535 000
EVA 318	928	1200	140	168 000	142 140
Jakob Prei	5729	5729	180	1 031 220	783 000
EVA 320	720	1300	180	234 000	166 450
EVA 301	824	1700	135	229 000	226 100
EVA 302	464	1400	100	140 000	104 400
EVA 325	370	1200	100	120 000	88 100

Allikas: autori arvutused, 2020

Tabelist on näha, et laevade kasumlikuks opereerimiseks tuleb märkimisväärselt tõsta väiksemate laevade päevaseid prahihindu. See tekitab küsimuse, kas potentsiaalsed kliendid on võimelised ja soovivad selliste hindadega teenust osta. Oluline on rõhutada, et mainitud hinnale lisandub veel käibemaks ja kulutatud kütuse hind.

Arvutused näitavad, et VA laevastiku baasil loodav ainult laevade prahtimisele spetsialiseerunud äriettevõtte ei oleks majanduslikult kasumlik, sest väga keeruline on teenida tulu, mis kataks ära tegevuskulud. Peamine põhjus on, et nende laevadega pakutavate teenuste järgi on siinsel turul üsna väike või siis ainult sesoonne nõudlus. See selgitab ka seda, miks eraettevõtjad ei ole soetanud vastavaid laevu ning pakkunud oma teenuseid riigile, kohalikele omavalitsustele või eraettevõtjatele .

Kokkuvõttev hinnang variandile 3: Laevade grupeerimine on otstarbekas lähenemine, sest see arvestab erinevate laevastike omapäraga. Idee PPA, KKI ja VA järelevalve laevade baasil mereliste tegevuste järelevalve laevastiku moodustamise PPA juurde oleks otstarbekas. See aitaks hoida kokku kulusid, mis on seotud järelevalve tööks mõeldud laevadega. Teenust pakkuvate laevade baasil äriühingu loomine ei anna paraku soovitud majanduslikku tulemust.

3.4 Magistrandi ettepanekud

Esimesel hetkel väga atraktiivsena tunduv idee tuua kõik riigile kuuluvad laevad ühe ettevõtte haldusesse ja tänu sellele saavutada märkimisväärne kulude kokkuhoid ja laevade efektiivsem kasutamine, ei ole töös välja toodud põhjustel saavutatav. Majanduslikult ei ole kasumlik ka teenustöid pakkuvate laevade baasil äriettevõtte loomine. Seega on hetkel kasutatav lahendus, kus laevad kuuluvad erinevatele ametkondadele ja organisatsioonidele, välja pakutud variantidest kõige realistlikum ning sellega tuleb jätkata. Kindlasti ei tähenda see seda, et tegemist oleks ideaalse lahendusega, mida ei saa või ei tohi muuta. Magistrandil on ettepanekud, kuidas riik saaks oma merevõimekust ja laevade kasutamise efektiivsust tõsta, ilma praeguse süsteemi radikaalsete muudatusteta.

Efektiivsuse saavutamise aluseks on ametkondade omavaheline koostöö ressursside planeerimisel ja uute laevade soetamise kavandamisel ka teiste osapoolte võimalike vajadustega arvestamine. Laevade tehnilisest eripärast tingituna ei ole võimalik ühele

alusele lisada kõiki funktsionaalsusi, kuid teatud juhtudel on mõningad funktsioonid ühildatavad. Selline lähenemine annab võimaluse kokku hoida märkimisväärseid rahalisi investeeringuid. Sellise lahenduse rakendamise eelduseks on ka see, et projekti rahastamises osalevad kõik osapooled.

Erinevatel ametkondadel peab olema võimalus kasutada teiste ametkondade mitme funktsionaalusega laevu. Sellise koostöö aluseks on halduskoostöö seadusest tulenev ametiabi rakendamine ja koostöökokkulepetel põhinev ühine ülesannete täitmine. Oluline on, et mõlemad osapooled peavad olema avatud koostööks. Lahendada tuleb ka tegevuste rahastamise probleem. Ei saa eeldada, et ametiabi pakkuv ametkond teeb seda tasuta või sümboolse hinnaga. Kulud peab katma teenuse tellija. See peab olema aktsepteeritud lähenemine. Koostöö heade näidetena saab välja tuua KKI reidid PPA patrulllaevadega Valve ja Pikker. VA poilaevade kasutamine kontrolljoont tähistavate ujumärgistuse paigaldamiseks piiriveekogudele. Selliseid koostöö kohti oleks otstarbekam rohkem kasutada (nt teaduslaeva Lota kasutamine järelevalve reididel).

Varasemates magistritöödes on väidetud, et Eesti mereseire võimekus paraneks kui riigile kuuluvad laevad oleksid riigikaitse või sisejulgeoleku eest vastutava ametkonna hallata. Tegelikult saab tõhustada visuaalset mereseiret ka erinevate ametkondade laevade efektiivsel kaasamisel. Kõikidel merel tegutsevatel riigiametkondadel peab tekkima kohustus raporteerida kõikidest märgatud (ka mitte oma vastutusallas olevatest) rikkumistest või kahtlust tekitavatest olukordadest merel, millele seejärel reageerib juba vastava vastutusvaldkonna reageerimisüksus.

Kaaluda tasub ühiste riigihangete korraldamist laeva kütuste ja õlide soetamiseks läbi keskse hankija. Praegu korraldab kõikide ministriumite ja nende allasutuste arvutite, monitoride ja printerite soetamist Riigi Infosüsteemide Keskus. Samasugused õigused on antud ka Riigi Tugiteenuste Keskusele või Riigi Kaitseinvesteeringute Keskusele. Arvestades VA (700 tonni diiselmootorit ilma jäämurdmiseta ja 8000 liitrit bensiini väikestele alustele (Simmo, 2020)), PPA ja KKI laevade poolt kasutatavaid kütuse mahtusid, oleks ühishangetega võimalik saavutada mõneprotsendiline kulu kokkuhoid. Sarnast lahendust võiks kaaluda ka laevade kindlustamisel.

Eestil on (nii riigil kui ka erasektoril) puudulik võimekus rasketehnika ja ehitusmaterjalide transportimiseks väikesaartele. Tõsiselt tasuks kaaluda piirangute tühistamist, mis keelavad VA laevadel kommertsteenuste pakkumist meretranspordi valdkonnas. Kuna turul ei ole ühtegi teist teenusepakkujat, siis ei ole tegemist riigi sekkumisega ettevõtluse valdkonda ja ebavõrdse konkurentsi tekitamisega.

Planeerida tasub 20 tonnise kandevõimega mitmfunktsionaalsusega laeva ehitamist, et rahuldada Eesti väikesaarte teenindamise (raskeveokite vedu) vajadust. Alternatiivlahendusena võib kaaluda olemasoleva poilaeva EVA 317 ümberehitamist, et suurendada aluse olemasolevat kandevõimet.

Kaaluda võiks ka PPA laevastiku baasil mereliste tegevuste järelevalve laevastiku loomise otstarbekust. Sinna kuuluksid laevad, mida kasutatakse lisaks avaliku ja õiguskorra kaitsmisega merel, ka keskkonna- ja laevade järelevalvega seonduvateks tegevusteks. Ei ole otstarbekas hoida kolme ametkonna aluseid samas piirkonnas, võiks kasutada ühte laeva erineval otstarbel ühisreididel. Oluline on rõhutada, et ametkondade tööülesanded ei muutu, kui tööde tegemiseks kasutatakse PPA halduses olevaid laevu.

Magistrant on arvamusel, et mainitud ettepanekute rakendamine aitaks märkimisväärselt kaasa riigi merelise võimekuse tõhustamisele ja efektiivsemaks muutmisele.

Kokkuvõte

Magistritöö eesmärk oli analüüsida võimalust tuua erinevatele riiklike institutsioonide ja riigile kuuluvate äriettevõtete laevad ühe ettevõtte haldusesse, et selle kaudu suurendada aluste kasutamise intensiivsust ning haldamise efektiivsust. Riigi omanduses olevate laevastike kuuluvuse temaatikat on käsitletud erinevates teadustöodes, kuid kõik need uuringud on olnud riigi julgeoleku suunitlusega. Käesolev magistritöö käsitleb teemat eelkõige töökorralduslikust ja majanduslikust aspektist ning seega täidab olemasolevat tühimikku juba tehtud teadustööde nimekirjas.

Töö koostamise käigus kaardistati riigile kuuluvad laevad ning hinnati nende tehnilist võimekust täitmaks oma valdkonna väliseid ülesandeid. Samuti määratleti riigi poolt tellitavate erinevate mereliste tegevuste (teenuse) mahud ning pandi need kokku ülesannete täitmiseks sobivate laevadega. Selle tulemusel moodustus üldpilt erinevate laevade võimalikest töömahtudest.

Laevade haldamiseks pakuti välja kolm varianti:

- Variant 1: Jätkatakse olemasoleva lahendusega – laevad on jagatud erinevate ametkondade vahel.
- Variant 2: Kogu laevastik koondatakse ühte organisatsiooni – luuakse isemajandav laevandusettevõte.
- Variant 3: Laevade grupeerimine tegevuste järgi – laevad koondatakse funktsionaalsuse järgi gruppidesse. Igale grupile leitakse haldamiseks ja opereerimiseks sobiv vorm.

Analüüs näitas, et riigile kuuluva kogu laevastiku haldamine äriettevõtte baasil loodavas organisatsioonis (variant 2) ei anna riigile olulist ressursi kokkuhoidu, sest see ei suurenda olemasolevate laevade kasutamise intensiivsust, ega too kaasa olukorda, kus märkimisväärselt vähema arvu laevadega suudetakse täita rohkem ülesandeid. Peamisteks põhjusteks on erinevate organisatsioonide laevadele ja nende meeskonnaliikmetele (kaasa arvatud tehniline personal kaldal) kehtestatud erinõuded, laevade kohustus paikneda riigi erinevates piirkondades olles väljasõidu valmisolekus ning laevade erinevate ülesannete täitmiseks sobiva funktsionaalsuse puudumine. Kokkuvõtvalt tähendab see, et meeskonnaliikmete ristikasutus ei ole täies mahus võimalik,

loobuda ei saa erinevatest laevastike baasidest ega kaikohtadest ning laevad jäävad täitma oma vadmõnlikke ülesandeid. Mõningate laevade (järelevalve töös kasutatavad alused) kasutamist saaks küll efektiivsemaks muuta, kuid selleks ei pea olemasolevat süsteemi kardinaalselt muutma, piisab ka osapoolte vahelistest kokkulepetest ja heast koostöötahtest. Analüüs ei toeta ka mitmefunktsionaalsete laevade (teenust pakkuvad alused) baasil äriettevõtte loomise ideed (variant 3), sest ettevõtte tegevus ei ole majanduslikult jätkusuutlik. Peamiseks põhjuseks on võimalike kommertstööde vähene maht, mis ei taga ettevõtte laevadele piisavat kasutust ning tulu teenimise võimalust. Äriettevõtte loomine ei ole kasulik ka tänastele klientidele (nii riiklikele kui erasektorile), kes peaksid arvestama teenuse kallinemisega, juhul kui nad hakkavad laevu ettevõttest prahtima. Eelpool kirjeldatud arvestades on otstarbekas jätkata variandiga 1, ehk siis olemasoleva lahendusega. Magistrandil on kaheksa ettepanekut olemasoleva lahenduse paremaks muutmiseks.

Kokkuvõtvalt, magistritöö hüpotees – riiklike ülesannete täitmiseks loodud laevastiku toomine ühe struktuuri juhtimise alla ehk ühtse riigilaevastiku mudeli rakendamine oleks riigi seisukohalt vaadatuna majanduslikult ja töökorralduslikult kasulik lahendus – ei leidnud kinnitust.

Summary

This Master of Science thesis “Defining a practicable solution for effective operation of vessels performing state functions” focuses on identifying the most feasible operational solution for administration of a state fleet in Estonia. An analysis of the current situation evaluates the practicability of the existing solution and the pros and cons of two other possible alternatives.

The State has assumed the obligation to guarantee safety of navigation in its territorial waters, protect the marine environment and marine resources, combat marine pollution, guard its maritime border and organise search and rescue activities. In addition to these tasks, the State must arrange transport connections for the residents of islands. All these obligations, except the last one, are based on the requirements of international conventions such as UNCLOS, SOLAS, etc.

Currently the fleet is divided between several state institutions. Border control and SAR activities are organized by the Police and Border Guard Board. Icebreaking, hydrographic surveys and launching of floating aids to navigation are the duties of the Estonian Maritime Administration (EMA). The Environmental Inspectorate uses its vessels to survey activities related to the use of marine resources. In addition to all this, separate fleets are also owned by the Estonian Navy, the Estonian Rescue Board, the Estonian Geology Service, three universities, and state-owned companies operating ports and providing pilotage services.

All these organisations use their fleet mainly to implement their own tasks which are strictly seasonal (icebreaking, launching aids to navigation). This means that ships are underused during a significant part of the year. However, at the same time they could be used for implementation of the tasks of other institutions. Unfortunately the existing system does not support this approach. The hypothesis of the current dissertation is that centralising the organisation and administration of the vessels performing state functions would be economically beneficial for the State.

To ascertain the validity of the hypothesis, an analysis of the technical capabilities of state-owned ships was carried out, the volume of work performed by state-owned

vessels was assessed, and the types of vessels and the nature of the required tasks were linked to see which ships are suitable for which tasks.

The analysis revealed that the functionality of most state-owned vessels is quite limited and they are not suitable for multipurpose tasks. The only exception is the EMA whose ships have the capability of being used for carrying out various duties. During the course of the analysis it also transpired that it is not possible to employ for commercial purposes the vessels that are designed for defence and supervision purposes. Moreover, the latter type of vessels can only be manned by crews and their shore-based maintenance can only be performed by staff that have special security clearance.

In the Master's thesis the author presents three alternative solutions for the administration of a state fleet. The first one is the existing practice, with ships being divided between separate organisations based on their functions. The second one unites all vessels belonging to the state into one business-oriented enterprise – a shipping company is established which charters out its ships to the State according to the particular needs. The third one divides all vessels into four categories in accordance with their functionality: (1) response vessels (defence and security) and (2) supervisory vessels (environmental protection, supervision over safety of navigation with recreational craft) – the ownership will not be changed; (3) service vessels (provision of services such as hydrographic surveys, aids to navigation, icebreaking) – these will become the property of the business-oriented enterprise; and (4) vessels belonging to State owned enterprises – they remain the property of the State.

The analysis carried out in order to evaluate the feasibility of the three alternatives indicate that adopting a business-oriented approach to service vessels (the third solution) would not be practicable, as the foreseeable earnings would not cover the expenses. The second solution is not very realistic mainly due to the different security requirements of response vessels. Thus, considering the findings described above, it is feasible to employ the first alternative, i.e. the solution currently in practice.

In summary, the hypothesis of this study – forming one state fleet under the administration of one institution would be the most practicable solution economically and in terms of organisation of work – was not confirmed.

Viidatud allikad

- Arikas, R. (2020). E-kiri Rene Arikaselt (18.09.2020)
- BNS (1997). Ühise laevastiku loomine tekitab segadust – Õhtuleht, 3. September <https://www.oh tuleht.ee/8567/uhise-laevastiku-loomine-tekitab-segadust> (07.11.2020)
- Halduskoostöö seadus (HKTS), Riigi Teataja RT I 2003,20,117. <https://www.riigiteataja.ee/akt/260785> (03.12. 2020)
- Jundas, L. (2020). e- kiri Liina Jundaselt (15.10.2020)
- Kaarjärv, M. (2020). E-kiri Martin Kaarjärvelt (3.11.2020)
- Keskkonnainspektsiooni põhimäärus, Riigi Teataja RTL, 2008, 27, 403. <https://www.riigiteataja.ee/akt/12947202> (07.11.2020)
- Kosonen, K. (2020). E-kiri Kari Kosonenilt (7.10.2020)
- Kuus, J., Luts, P., Samost, A. (2016). Palo kritiseeris Michali plaani ühendada riigi transpordiettevõtteid- ERR majandus, 08. juuli. <https://www.err.ee/563068/palo-kritiseeris-michali-plaani-uhendada-riigi-transpordiettevotted> (07.11.2020)
- Kroon, K. (2020). E-kiri Karin Kroonilt. (3.11.2020).
- Laanemets, O. (2014). Eesti merejõudude ülesannete analüüs ja sellest tulenevad laevatuübid. (Magistritöö). Tallinna Tehnikaülikool Eesti Mereakadeemia. Tallinn
- Laanetu, L. (2017). Mereline riigikaite ehk tardumine 1990-ndasse. – Sõdur: Eesti sõjandusajakiri, 1 veebruar. (Toim.) S. Lasn. Tallinn, staabi ja sidepataljoni teavituskodus, 20- 26. <https://forte.delfi.ee/news/militaaria/ajakirjast-sodur-mereline-riigikaitse-ehk-tardumine-1990-ndatesse?id=77742436> (03.12.2020)
- Liiva, S. (2020). Eesti esimene meretuulepark võib valmida sellesse tugevalt uskuvate hollandlaste abiga.- Eesti Päevaleht, 28. oktoober, 14.
- Majandus ja Kommunikatsiooniministeerium (2016). Majandusministeeriumi äriühingute aastane aruanne soovitab erastamist ja valdusettevõtte loomist – 09. August <https://mkm.ee/et/uudised/majandusministeeriumi-ariuhingute-aastane-aruanne-soovitab-erastamist-ja-valdusettevotte> (07.11.2020)

- Murumets, J. (2016). Eesti merejulgeolek. - ENDC Occasional Papers, No 5. (Toim.) A. Saumets. Tartu, Kaitseväge Ühendatud Õppeasutused.
- Nurmik, M. (2020). E-kiri Marek Nurmikult. (27.10.2020).
- Palk, P. (1998) Kaitseväge ja ajud. – Postimees, 27. märts.
<https://www.postimees.ee/2539727/kaitsevagi-ja-ajud> (07.11.2020)
- Politsei ja Piirivalveameti põhimäärus, RT I, 23.07. 2014, 2.
<https://www.riigiteataja.ee/akt/123072014002> (07.11.2020)
- Pöld, E. (2019). Päästeameti ning Politsei- ja Piirivalveameti integreeritud koordineerimise ja koostöö rakendamine merepääste valdkonnas. (Magistritöö). Sisekaitseakadeemia Sisejulgeoleku instituut. Tallinn.
- Päästeameti põhimäärus, Riigi Teataja RT I, 09. 10. 2014, 9.
<https://www.riigiteataja.ee/akt/109102014009> (07.11.2020)
- Püsiasiustusega väikesaarte seadus (V SaarS), Riigi Teataja RT I 2003, 23, 141.
<https://www.riigiteataja.ee/akt/262923> (03.12.2020)
- Rahandusministeerium (2020) Riigivalitsemise reform.
<https://www.rahandusministeerium.ee/et/riigivalitsemise-reform> (03.12.2020)
- Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (1990). Naftareostuseks valmisoleku ning sellele reageerimise ja koostöö 1990 aasta rahvusvaheline konventsioon, RT II, 2008, 24, 70.
<https://www.riigiteataja.ee/akt/13032237> (07.11.2020)
- Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (2000). Ohtlikest ja kahjulikest ainetest põhjustatud reostusjuhtumiteks valmisoleku ning nendele reageerimise ja koostöö 2000. aasta protokoll, RT II, 2008, 24, 71. <https://www.riigiteataja.ee/akt/13032243> (07.11.2020)
- Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (1979). Rahvusvaheline mereotsingute ja -pääste 1979. aasta konventsioon, RT II, 2001, 11, 56 . <https://www.riigiteataja.ee/akt/78419> (07.11.2020)
- Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (2020). SOLAS Consolidated Edition 2020, (2020). <https://portal.emsa.europa.eu/home> (5.12.2020)

Riispapp, J. (2020). Hollandlased panid raha Saaremaa tuuleparki. – Postimees, 22. oktoober, 13.

Saare, I. (2020). E-kiri Ingvar Saarelt. (1.11. 2020).

Sargma, S. (2018). Mereolukorratedlikkus ja selle parendamise võimalused mereesirega tegelevate ametkondade näite. (Magistritöö). Sisekaitseakadeemia Sisejulgeoleku instituut. Tallinn

Simmo, T. (2020). E-kiri Talvi Simmolt (3.12.2020)

Tartu Ülikooli Eesti mereinstituudi põhikiri. Tartu Ülikooli rektori käskkiri 03.09.2015 nr 36RE <https://mereinstituut.ut.ee/et/instituudist/pohikiri-1> (07.11.2020)

Terve, M. (2011). Soovitused mereturvalisust tagava riigilaevastiku ülesehituse muutmiseks Eesti näitel. (Magistritöö). Sisekaitseakadeemia Sisejulgeoleku instituut. Tallinn.

Vabariigi Valitsus (1997). Korraldus Ministrite komisjoni moodustamine. RTI,1997, 55, 909. <https://www.riigiteataja.ee/akt/12812031> (18.11.2020)

Vahter, K. (2020). E-kiri Kaimo Vahterilt (11.10.2020)

Veeteede Amet (2019). Käskkiri 27.03.2019, nr 1-1-1/32-OP Veeteede Ameti laevade tunnitasu kehtestamine.

Veeteede Ameti põhimäärus, Riigi Teataja RTL, 2003, 27, 403. <https://www.riigiteataja.ee/akt/255005> (07.11. 2020)

Ühinenud Rahvaste Organisatsioon (1982). Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 1982. aasta 10. detsembri mereõiguse konventsiooni ja selle XI osa rakenduskokkuleppega ühinemise seadus. RT II, 2005, 16, 48. <https://www.riigiteataja.ee/akt/911163> (07.11.2020)

Ühistranspordiseadus (ÜTS), Riigi Teataja RT I 23.03.2015,2. <https://www.riigiteataja.ee/akt/123032015002> (03.12.2020)

Zirk, K. (2020). E-kiri Kristiina Zirgilt (14.10.2020).

Lisa 1. Väljavõtted rahvusvahelistest konventsioonidest

ÜRO mereõiguse konventsioon (UNCLOS)

Artikkel 22. Territoriaalmere laevateed ja liikluseraldusskeemid

1. Meresõiduohutuse tagamiseks võib rannikuriik vajaduse korral nõuda rahumeelse läbisõidu õigust kasutatavelt välisriikide laevadelt ettenähtud laevateede ja liikluseraldusskeemide kasutamist.
2. Esmajoones võib nõuda tankeritelt, tuumajõuseadmega või radioaktiivset materjali või muid ohtlikke või kahjulikke aineid või materjale vedavatelt laevadelt, et nad läbisõidul liiguksid ainult mööda niisuguseid laevateid.
3. Käesoleva artikli alusel laevateid ja liikluseraldusskeeme kehtestades arvestab rannikuriik:
 - a) pädeva rahvusvahelise organisatsiooni soovitusi;
 - b) rahvusvahelises meresõidus tavaliselt kasutatavaid laevateid;
 - c) laevade ja laevateede erisusi;
 - d) liiklustihedust.
4. Rannikuriik tähistab laevateed ja liikluseraldusskeemid kaartidel, mis avalikustatakse nõuetekohaselt.

Artikkel 25. Rannikuriigi õigus end kaitsta

1. Rannikuriik võib võtta meetmeid, et vältida oma territoriaalmerest läbisõitu, mis ei ole rahumeelne.
2. Kui laevad sõidavad sisevetesse või suunduvad sisevetest väljaspool asuvasse sadamasse, on rannikuriigil õigus võtta meetmeid, et takistada sisevetesse või sadamasse sisenemist reguleerivate nõuete rikkumist.
3. Rannikuriik võib ühtegi välisriigi laeva vormiliselt või sisuliselt diskrimineerimata ajutiselt peatada välisriikide laevade rahumeelse läbisõidu oma territoriaalmere

kindlaksmääratud piirkondadest relvaõppuste korraldamiseks või muul juhul, kui see on oluline tema julgeoleku seisukohalt. Niisugune peatamine jõustub ainult pärast selle otsuse nõuetekohast avalikustamist.

Artikkel 56. Rannikuriigi õigused, jurisdiktsioon ja kohustused majandusvööndis

1. Rannikuriigil on oma majandusvööndis:

- a) suveräänne õigus uurida, kasutada, kaitsta ja majandada meres ja merepõhjas ning selle all asuvas maapõues leiduvaid elus ja eluta loodusvarasid ning muul viisil vööndi kasutamisel ja uurimisel tegutseda, näiteks toota vee-, hoovuse- ja tuuleenergiat;
- b) õigus konventsiooni asjakohaste sätete alusel kohaldada jurisdiktsiooni:
 - i) tehissaarte, rajatiste ja seadmestike rajamisele ja kasutamisele;
 - ii) teaduslike mereuuringute tegemisele;
 - iii) merekeskkonna kaitsmisele ja säilitamisele;
- c) konventsioonis sätestatud muud õigused ja kohustused.

2. Majandusvööndis konventsioonist tulenevaid õigusi teostades ja kohustusi täites arvestab rannikuriik teiste riikide õigusi ja kohustusi ning toimib konventsiooni kohaselt.

3. Merepõhja ja selle all oleva maapõuega seotud käesolevas artiklis kehtestatud õigusi teostatakse VI osa kohaselt.

Artikkel 194. Merereostuse vältimise, vähendamise ja kontrollimise meetmed

1. Riigid võtavad eraldi või ühiselt konventsiooniga kooskõlas olevaid meetmeid, et mis tahes allikast lähtuvat merereostust vältida, vähendada ja kontrollida, kasutades selleks parimaid vahendeid ning kooskõlastades oma tegevusi.

2. Riigid võtavad meetmeid, et nende jurisdiktsiooni all toimuv tegevus ei põhjustaks reostuskahjusid teistele riikidele ega keskkonnale ning et nende jurisdiktsiooni või kontrolli all aset leidvate vahejuhtumite ja tegevuse tagajärjel tekkiv reostus ei levi

kaugemale aladest, kus nad käesoleva konventsiooni kohaselt oma suveräänseid õigusi teostavad.

3. Käesoleva osa kohaseid meetmeid võetakse kõigi merereostusallikate suhtes. Meetmete hulka kuuluvad muu hulgas niisugused, mille eesmärk on võimalikult ulatuslikult vähendada:

a) selliste toksiliste, kahjulike või ohtlike, esmajoones püsivate ainete merekeskkonda sattumist, mis pärinevad maal paiknevatest allikatest või atmosfäärist või levivad selle kaudu või kaadamise tagajärjel;

b) laevadelt pärinevat reostust; esmajoones tuleb selleks võtta meetmeid, et ära hoida õnnetusi ja erakorralisi olukordi, tagada meresõiduohutus, vältida kavatsatud ja kavatsemata merreheitmist ning kehtestada laevade konstruktsiooni, ehituse, varustuse, käitamise ja mehitamise nõudeid;

c) reostust, mis pärineb merepõhja ning selle all asuva maapõue loodusvarade uurimiseks ja kasutamiseks kasutatavatest rajatistest ja seadmestikest; esmajoones tuleb selleks võtta meetmeid, et ära hoida õnnetusi ja erakorralisi olukordi, tagada mereoperatsioonide ohutus ning kehtestada niisuguste rajatiste või seadmestike konstruktsiooni, ehituse, varustuse, käitamise ja mehitamise nõudeid;

d) reostust, mis pärineb teistest merekeskkonnas tegutsevatest rajatistest ja seadmestikest; esmajoones tuleb selleks võtta meetmeid, et ära hoida õnnetusi ja erakorralisi olukordi, tagada meresõiduohutus ning kehtestada niisuguste rajatiste või seadmestike konstruktsiooni, ehituse, varustuse, käitamise ja mehitamise nõudeid.

4. Merekeskkonna kaitse ja säilitamise meetmeid võttes ei sekku riigid põhjendamata teiste riikide tegevusse nende suveräänsete õiguste teostamisel ning käesolevast konventsioonist tulenevate kohustuste täitmisel.

5. Käesoleva osa alusel võetakse ka meetmeid, et kaitsta ja säilitada haruldasi ja tundlikke ökosüsteeme ning väheneva arvukusega ja ohustatud liike ning teisi meres leiduvaid eluvorme.

Rahvusvaheline mereotsingute ja -pääste konventsioon (SAR)

2.1. Otsingu- ja päästeteenuste osutamise ja koordineerimise kord

2.1.1. Konventsiooniosalised peavad tagama oma rannikumeres ohtu sattunud isikutele asjakohaste otsingu- ja päästeteenuste osutamise korralduse.

2.1.2. Konventsiooniosalised peavad edastama peasekretärile informatsiooni oma otsingu- ja päästetegevuse korralduse kohta ja selle hilisemad olulised muudatused, sealhulgas teatama

- 1) siseriiklikud mereotsingu- ja merepäästeteenistused;
- 2) moodustatud pääste koordinatsioonikeskuste asukohta, nende telefoni- ja teleksinumbrid ning vastutusala;
- 3) nende käsutuses olevad peamised päästeüksused.

2.1.3. Peasekretär peab sobival viisil edastama kõikidele konventsiooniosalistele punktis 2.1.2 nimetatud informatsiooni.

2.1.4. Iga otsingu- ja päästepiirkond tuleb moodustada asjaomaste konventsiooniosaliste kokkuleppel. Niisugusest kokkuleppest tuleb teatada peasekretärile.

2.1.5. Kui asjaomased konventsiooniosalised ei saavuta kokkulepet otsingu- ja päästepiirkonna täpsete mõõtmete kohta, peavad nad tegema kõik, et jõuda sobivas korras kokkuleppele, mille alusel kõnealuses piirkonnas üldiselt koordineeritakse otsingu- ja päästetöid. Sellest korrast teatatakse peasekretärile.

2.1.6. Peasekretär teatab kõikidele konventsiooniosalistele punktides 2.1.4 ja 2.1.5 nimetatud kokkulepetest või korrast.

2.1.7. Otsingu- ja päästepiirkondade piirid ei ole seotud riigipiiridega ega või piirata nende kohaldamist.

2.1.8. Konventsiooniosalised peaksid korraldama nii, et nende otsingu- ja päästeteenistused oleksid võimelised hädasignaalidele kohe reageerima.

2.1.9. Saades teada, et inimene on ohus selles piirkonnas, kus asjaomane konventsiooniosaline üldiselt koordineerib otsingu- ja päästeoperatsioone, peavad selle konventsiooniosalise pädevad asutused võtma viivitamata meetmeid kõige asjakohasema kättesaadava abi andmiseks.

2.1.10. Konventsiooniosalised peavad tagama igale merel ohtu sattunud isikule abi andmise. Nad peavad tegema seda, olenemata kõnealuse inimese kodakondsusest, positsioonist ühiskonnas või asjaoludest, milles ta leiti.

Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (SOLAS)

Regulation 7 Search and rescue services

1) Each Contracting Government undertakes to ensure that necessary arrangements are made for distress communication and coordination in their area of responsibility and for the rescue of persons in distress at sea around its coasts. These arrangements shall include the establishment, operation and maintenance of such search and rescue facilities as are deemed practicable and necessary, having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and shall, so far as possible, provide adequate means of locating and rescuing such persons.

2) Each Contracting Government undertakes to make available information to the Organization concerning its existing search and rescue facilities and the plans for changes therein, if any.

3) Passenger ships to which chapter I applies, shall have on board a plan for cooperation

with appropriate search and rescue services in event of an emergency. The plan shall be developed in cooperation between the ship, the company, as defined in regulation IX/1 and the search and rescue services. The plan shall include provisions for periodic exercises to be undertaken to test its effectiveness. The plan shall be developed based on the guidelines developed by the Organization.

Regulation 9 Hydrographic services

1) Contracting Governments undertake to arrange for the collection and compilation of hydrographic data and the publication, dissemination and keeping up to date of all nautical information necessary for safe navigation.

2) In particular, Contracting Governments undertake to cooperate in carrying out, as far as possible, the following nautical and hydrographic services, in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation:

1. to ensure that hydrographic surveying is carried out, as far as possible, adequate to the requirements of safe navigation;
2. to prepare and issue nautical charts, sailing directions, lists of lights, tide tables and other nautical publications, where applicable, satisfying the needs of safe navigation;
3. to promulgate notices to mariners in order that nautical charts and publications are kept, as far as possible, up to date; and
4. to provide data management arrangements to support these services.

3) Contracting Governments undertake to ensure the greatest possible uniformity in charts and nautical publications and to take into account, whenever possible, relevant international resolutions and recommendations.

4) Contracting Governments undertake to coordinate their activities to the greatest possible degree in order to ensure that hydrographic and nautical information is made available on a worldwide scale as timely, reliably, and unambiguously as possible.

Regulation 13 Establishment and operation of aids to navigation

1) Each Contracting Government undertakes to provide, as it deems practical and necessary either individually or in cooperation with other Contracting Governments, such aids to navigation as the volume of traffic justifies and the degree of risk requires.

2) In order to obtain the greatest possible uniformity in aids to navigation, Contracting Governments undertake to take into account the international recommendations and guidelines when establishing such aids.

3) Contracting Governments undertake to arrange for information relating to aids to navigation to be made available to all concerned. Changes in the transmissions of positionfixing systems which could adversely affect the performance of receivers fitted in ships shall be avoided as far as possible and only be effected after timely and adequate notice has been promulgated.

Lisa 2. Vabariigi Valitsuse otsus ministrite komisjoni moodustamiseks

Väljaandja: Vabariigi Valitsus
Akti liik: korraldus
Teksti liik: algtekst
Avaldamismärge: RT I 1997, 55, 909

Ministrite komisjoni moodustamine

Vastu võetud 15.07.1997 nr 525

Vabariigi Valitsuse seaduse (RT I 1995, 94, 1628; 1996, 49, 953; 88, 1560; 1997, 29, 447; 40, 622; 52, 833) paragrahvi 21 lõike 1 punkti 1 alusel:

1. Moodustada riigilaevastiku loomise eesmärgil ministrite komisjon (edaspidi komisjon).

2. Nimetada komisjoni esimeheks kaitseminister Andrus Öövel ning liikmeteks:

Robert Lepikson -- siseminister

Villu Reiljan -- keskkonnaminister

Raivo Vare -- teede- ja sideminister

Paul Varul -- justiitsminister

3. Komisjoni ülesanded on:

1) ettepanekute väljatöötamine riigilaevastiku üldaluste ja strateegia kohta;

2) riigilaevastiku arenduskava ja struktuuri kujundamine;

3) Vabariigi Valitsuse nõustamine riigilaevastiku arenduskava ellurakendamise küsimustes.

4. Oma ülesannete täitmiseks on komisjonil õigus:

1) anda riigilaevastiku loomise küsimustes arvamusi Vabariigi Valitsusele esitatavate ettepanekute ja otsuste eelnõude kohta;

2) moodustada oma ülesannete täitmiseks töörühmi.

5. Komisjonil esitada riigilaevastiku loomise koondkava Vabariigi Valitsusele

1. septembriks 1997. a.

6. Kaitseministeeriumil tagada komisjoni teenindamine ja finantseerimine.

**Peaminister Mart
SIIMANN
Riigikantselei peadirektor
Riigisekretäri
ülesannetes
Tarmo MÄND**

Lisa 3. Ametlik teade- Saksamaa nõustab Eestit riigilaevastiku loomisel



AMETLIKUD TEATED 1992 - 2001

AUF DEUTSCH · IN ENGLISH

· AMETLIKUD TEATED
· SISEVISHIIDID

· VÄLISVISHIIDID

Ametlikud teated

Otsing ametlikest teadetest

Otsi

[printitav dokument](#)

Saksamaa nõustab Eestit riigilaevastiku loomisel

27.11.1997

Täna, 27. novembril toimus Kadriorus president Meri juures kohtumine, millest võtsid osa Saksa mereväe aseinspektor kontradmiral Bernd Heise, kaitseminister Andrus Öövel, siseminister Robert Lepikson, teede- ja sideminister Raivo Vare, piirivalveameti peadirektor mereväekapten Tarmo Kõuts ja Kaitsejõudude peastaabi ülema kohusetäitja kolonel Oskar Mark.

Koosolijad arutasid riigikaitse, mereteenistuste ja piirivalve ülesannete ühendamise erinevaid võimalusi, mis lubaks efektiivsemalt kasutada ühist sadamabaasi, väljaõpet ja infrastruktuure.

President Meri tänas Saksa poole esindajaid seni Eestile osutatud konkreetse abi eest ja avaldas heameelt, et Saksa kogemus laevastiku ühendamisel saavutatud kokkuvõidust on Eesti kasutada riigilaevastiku arendamisel.

Presidendi Kantselei pressiteenistus
Kadriorus 27. novembril 1997

[tagasi](#) | [ametlike teadete arhiiv](#) | [avalehele](#)

© 2001 Vabariigi Presidendi Kantselei
Telefon: 631 6202 | Faksi: 631 6250 | sekretar@vpk.ee

Lisa 4. MKM-i pressiteade Majandusministeeriumi äriühingute aastane aruanne soovib erastamist ja valdusettevõtte loomist

09.08.2016

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kinnitas oma haldusalasse kuuluvate riigiettevõtete 2015. aasta valitsemise aruanded. Aruanne näeb ette transpordi infrastruktuuri ettevõtete koondamist ühtse kontserni alla ning soovib mitme ettevõtte viimist erakätesse.

„2015. aastal toimus mitmeid muutusi majandusministeeriumile kuuluvate ettevõtete haldamisel. Asutasime uue lennufirma Nordica, et tagada Eestile otseühendused Euroopaga. Alustasime transpordi infrastruktuuri omavate riigiettevõtete kontserni loomist, millega tõuseb meie transiidi konkurentsivõime, paraneb juhtimine ning tugevneb sisekontroll. Esimesena oleme teinud ettepaneku teehooldeettevõtte AS Eesti Teed osas, see peaks juhtuma 2018. Analüüsid on valmimas või tegemisel Metroserti, Teede Tehnokeskuse, Omniva pakiäri vähemus- või enamusosaluse erastamiseks. Lisaks näeme potentsiaali EVR Cargo erastamiseks, kuid selle eelduseks on turul suurem stabiilsus, paremad ärivõimalused lisatulu teenimiseks selle valdkonnas loob ka kavandatav tarnspordi, taristu ja transiidi valdusettevõtte,“ lausus minister Michal aruande kokkuvõtteks.

Esimeste hulgas läheb erastamisele teehooldeettevõtte AS Eesti Teed. Eesti Teede 100%-list osalust pidas riik varem vajalikuks teehoolde puuduliku konkurentsi tõttu. Täna on aga konkurents teehooldes tihe – 18 teehoolde lepingut täidetakse 12 ettevõtte poolt. Järgmise sammuna lõpetatakse ennetähtaegselt Eesti Teedele kuuluvad siselepingud ning seejärel saab ettevõtte nendele lepingutele teistega konkureerida.

Lisaks analüüsitakse Teede Tehnokeskuse, AS Metroserti ja Omniva pakiäri teenuseid, et otsustada kas ja millistes on riigiosalus mõistlik säilitada ja millistes loobuda. Kõikides ettevõtetes on teenuseid, mille osutamine on laiemal avaliku huviga ning mille osutamine eraettevõttele pole atraktiivne, kuid ka neid, kus turg toimib ja kus riik ei pea olema turuosaline vaid regulaator.

Transpordi infrastruktuuri omavate riigiettevõtete kontserni loomine jõuab lähikuudel taaskord valitsuskabineti arutelule. Praeguseks on laiapõhjalised töögrupid analüüsid valmis teinud ning valdusettevõtte loomine vajab veel valitsuse heakskiitu. Analüüsid näitavad, et kontserni loomisel paraneb ettevõtete finantsvõimekus, väheneks vajamineva tugitöötajate arv (IT-, haldus- ja õigusteenused) ning loodaks juurde täiendavad sisekontrolli mehhanismid. Laiemalt tekib Eestisse terviklik kaubakoridori haldav kontsern, mille läbi paraneb meie konkurentsivõime ja suureneb võimekus siia meelitada täiendavaid kaubavedusid. Kontserni kuuluksid Tallinna Sadam, Tallinna Lennujaam, Saarte Liinid, Eesti Raudtee, EVR Cargo ning lisaks loodaks riigilaevastikku haldav ettevõtte. Valdusettevõtte loomine annab maksumaksjale konservatiivselt hinnates 9 – 14 miljonit eurot aastas lisatulu.

Majandusministeeriumi haldusalasse kuulub 19 ettevõtet.

Lisa 5 Küsitlusankeet

Töö teema Riiklike funktsioone täitva laevastiku efektiivseks opereerimiseks ja haldamiseks sobiva lahenduse leidmine

Magistritöö eesmärk: välja pakkuda riigi jaoks efektiivsem ja kulutõhusam juhtimislahendus. Eesmärk on vähendada laevade seisuaegu ja leida neile rakendust oma põhiülesannete täitmise välisel ajaperioodil. Samuti kaaluda kas laevade haldamisega seotud tegevusi saaks teenustena sisse osta. Selle võimaluse hindamiseks oleks vaja teada **laevade reaalse tööpäevade arvu/ laevade lisategevuste mahtu/ kaldal tegutseva toetava personali suurust.**

Analüüsi koostamiseks olen koostanud alljärgnevad küsimused:

- Millised laevad on ametkonna käsutuses?
- Milliste ülesannete täitmiseks laevu kasutatakse? Kui mitu päeva selliste teenuste pakkumisele kulus (*hea oleks näha laeva põhiselt*)?
- Kas laevad on pidevalt mehitatud, kui suured on meeskonnad, kas see on nende põhitöö?
- Kas olemasolevate laevade võimekus võimaldab neil täita ka praegusest erinevaid ülesandeid (*näit transporditeenust väikesaartele*)? Kas selliste ülesannete järgi oleks nõudlust?
- Kas eksisteerivad mingid takistused, mis piiravad laevade senisest optimaalsemat kasutust?
- Kui suur on kaldapersonal, kes tegeleb laeva hoolduse/remondiga?
- Kas kvalifitseeritud kaldapersonali on lihtne leida?
- Kas ametkonna ülesannete täitmist takistab olemasoleva laevastiku võimekus (näiteks, olemasolevad laevad pole mõeldud sõiduks avamerel)?
- Kas te oleksite huvitatud laevadega seotud teenuse (suuremate laevade kasutamine avamerel toimuvateks reidideks) sisse ostmiseks?
- Kas te olete kaalunud (teoreetiliselt) laevadega seotud kõikide teenuste sisse ostmist ning valmis sellel juhul oma laevastikust loobuma?

Lihtlitsents lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks ja reprodutseerimiseks

Mina Tarmo Ots (sünnikuupäev 11.12.1973)

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose Riiklikke funktsioone täitvate laevade efektiivseks opereerimiseks sobiva lahenduse määratlemine,

mille juhendaja on: kapten Jaanus Matso.

1.1 reprodutseerimiseks säilitamise ja elektroonilise avaldamise eesmärgil, sealhulgas TTÜ raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas TTÜ raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta kolmandate isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ja teistest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Tarmo Ots

allkiri

14.12.2020

kuupäev