

Säre Jaanson

**Eesti väikesadamate võrgustiku väljaehitamise kontseptsiooni
eesmärkide täitmise analüüs ja tuleviku väljavaated**

Lõputöö

Juhendaja: MSc Reet Laos

Tallinn 2023

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Säre Jaanson

(allkirjastatud digitaalselt, kuupäev digiallkirjas)

Üliõpilase kood: 193067VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: jaanson.sare@gmail.com

Juhendaja Reet Laos:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

(allkirjastatud digitaalselt, kuupäev digiallkirjas)

Kaitsmiskomisjoni esimees

Lubatud kaitsmisele

(allkirjastatud digitaalselt, kuupäev digiallkirjas)

Sisukord

Annotatsioon.....	4
Sissejuhatus	5
1 Eesti väikesadamatest	7
1.1 Väikesadamate jaotumine	8
2 Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon	11
2.1 Väikesadamate võrgustiku loomise põhjused.....	11
2.2 Väikesadamate soovituslikud teenusstandardid	12
2.3 Võrdlus naaberriikidega	15
3 Metoodiline osa	18
4 Uurimistulemuste analüüs	20
4.1 Väikesadamate võrgustiku kontseptsiooni eesmärgid ja nende täitumine	20
4.2 Intervjuude analüüs.....	21
4.2.1 Hinnang väikesadamate väljaehitamise kontseptsioonile.....	22
4.2.2 Seatud eesmärkide aktuaalsus	23
4.2.3 Milline oleks täiuslik väikesadamate võrgustik?.....	24
4.2.4 Väikesadamate isemajandatavus	25
4.2.5 Väikesadamate juurde ehitamine	25
4.2.6 Riiklik püsirahastus	26
4.2.7 Tegevuste toetamine	26
4.2.8 Väikesadamate roll kohalike seas	26
4.2.9 Eesti seadusandlus ja sadamate infosüsteem	27
4.2.10 Põhilised probleemid, mis takistavad väikesadamate edasist arendamist Eestis.....	27
4.3 Intervjuude kokkuvõte	28
4.4 Väikesadamate võrgustiku edasise arendamise tuleviku väljavaated meremajanduse valge raamatu põhjal	30
Kokkuvõte	32
Summary.....	35
Viidatud allikad	37
Lisa 1. Eesti väikesadamate vahemaad meremiilides.....	39
Lisa 2. Sadamad ja nendes pakutavad teenused	40
Lisa 3. Teenusstandardid	43

Annotatsioon

Käesoleva lõputöö teemaks on „Eesti väikesadamate võrgustiku väljaehitamise kontseptsiooni eesmärkide täitmise analüüs ja tuleviku väljavaated“. Teema on aktuaalne, kuna Eesti on mereriik, kuid siiani pole Eestis ühtset väikesadamate võrgustikku ning selle väljaehitamine võtab mitmeid aastaid aega ning nõuab suurel määral rahalist ressursi ning mitmeid poliitilisi kokkuleppeid.

Antud lõputöö eesmärgiks on välja selgitada, kas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi poolt loodud dokument „Väikesadamate võrgustiku väljaarendamise kontseptsioon aastatel 2013-2020“ täitis oma eesmärgid või mitte. Lisaks kajastatakse lõputöös ka tulevikuplaane väikesadamate väljaehitamise valdkonnas.

Uurimistöö eesmärgi saavutamiseks on autor püstitanud järgmised ülesanded:

- Tuua välja väikesadamate võrgustiku loomise põhjused ja eesmärgid
- Analüüsida eesmärkide täituvust ja aktuaalsust
- Koostada küsimustik ja viia läbi intervjuu erinevate väikesadamate kokkupuutuvate osapooltega
- Uurida väikesadamate arendamist takistavaid tegureid ja probleeme
- Tuua välja väikesadamate võrgustiku väljaarendamise tuleviku väljavaated

Uuringu tulemusi analüüsisid selgus, et väikesadamate võrgustiku kontseptsioon ei täitnud oma eesmärke aastaks 2020 nagu plaanitud oli. Lisaks sellele pole väikesadamate võrgustik ühtlane, esineb pikki vahemaid sadamate vahel just Ida-Eesti rannikualadel. Meremajanduse valge raamatu prioriteet number 5 (Rannaäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut, merekultuuripärandit kantakse edasi) on tugevalt seotud väikesadamate võrgustiku edasiarendamisega. Uuring viidi läbi analüüsisid Transpordiametist saadud andmeid ning viies läbi intervjuu Väikesadamate Arenduskeskuse juhatuse liikme Jaano-Martin Otsaga, uue väikesadama väljaehitamise jaoks rahastust saanud Allikelepa sadama sadamakapten ja pidaja Märt Raskiga ning Transpordiameti ametniku Ann Taveteriga.

Märksõnad: väikesadamad, väikesadamate võrgustik, väikesadamate võrgustiku kontseptsioon

Sissejuhatus

Eesti on mereriik kuid väikesadamate ühtne võrgustik on siiani täies mahus välja arendamata olnud. Selleks, et Eestil oleks mereharrastussõitjatele ühtne ja turvaline väikesadamate võrgustik, oli Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium loonud aastateks 2014-2020 kontseptsiooni, mille eesmärk oli luua piisavalt tihe võrgustik väikesadamate vahel ja suurendada mereturistide arvu ja sadamate külastatavust. Autori koostatud lõputöö heidab tagasisivaate antud väikesadamate välja ehitamise ja arendamise kontseptsioonile, hindab seatud eesmärkide aktuaalsust ja nende täitumist ning toob välja tänaseni aktuaalsed puudused sadamate ühtses võrgustikus ning kirjutab tuleviku väljavaadetest võrgustiku arendamises.

Väikesadamaks loetakse sadamat, mis pakub sildumisteenuseid alla 24 meetristele meresõidukitele ja alustele. Vastavalt sadamatele on seal ka erinevad tugi- ja mugavusteenused, mis muudavad mereharrastusspordi kohalikele inimestele atraktiivsemaks, mugavamaks ja meelitab kohale ka välituriste, kellel on merelt tulles ohutu sadamas silduda ja on võimalus kasutada kohapeal olevaid erinevaid teenuseid sadama lähistel.

Antud lõputöö teema eesmärgiks on välja selgitada, kas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt loodud väikesadamate võrgustiku väljaehitamise kontseptsioon täitis oma eesmärgid, analüüsida väikesadamates olevaid murekohti ja puudujääke ning hinnata seatud eesmärkide aktuaalsust ning tuua välja tuleviku eesmärgid väikesadamate arendamises ja ehitamises.

Uurimistöö eesmärkide täitmiseks olid autori poolt püstitatud järgmised ülesanded:

- Tuua välja väikesadamate võrgustiku loomise põhjused ja eesmärgid
- Analüüsida eesmärkide täituvust ja aktuaalsust
- Koostada küsimustik ja viia läbi intervjuu erinevate osapooltega
- Uurida väikesadamate arendamist takistavaid tegureid ja probleeme
- Tuua välja väikesadamate võrgustiku tuleviku väljavaated

Antud lõputöö on jaotatud neljaks erinevaks osaks, mis jaguneb järgmiselt:

Töö esimeses osas annab autor ülevaate Eesti väikesadamates üldiselt, sealhulgas toob välja, mida kujutab endast sadamaregister ja mis on selle eesmärk, kirjeldab kuhu rajatakse väikesadamaid ning mis kriteeriumitele peab sadam vastama, et see kuuluks väikesadama liigitusse. Lisaks toob autor välja väikesadamate jaotumise vastavalt väikesadamate võrgustiku loomise kontseptsioonile ja kirjeldab kuidas paiknevad väikesadamad Eesti rannikualadel.

Teises osas kirjeldab autor Eesti väikesadamate võrgustiku väljaarendamise – ja ehitamise kontseptsiooni kava, toob välja sadamate arendamiseks vajalikke põhjuseid ning kirjeldab erinevaid seatuid eesmärke, mille väikesadamate arendamise kava elluviimine peaks saavutama. Lisaks kirjeldab autor kava elluviimise positiivset mõju kohalike seas ja ettevõtluse toetamisel. Teine osa annab ülevaate väikesadamate soovituslikest teenusstandardidest ning võrdleb Eesti väikesadamaid naaberriikide Soome ja Lätiga ning toob välja kui palju on eestlastel ja soomlastel registreeritud väikelaevu ja muid veesõidukeid.

Kolmandas osas tutvustab lõputöö autor töö metoodikat. Autor kirjeldab, millistest allikatest on pärit töös kasutatud materjalid. Sealhulgas tutvustatakse ka töö uurimismeetodit, kus antakse ülevaade küsimustest, valimist ning intervjuu läbiviimise protsessist. Väljatoodud on ka intervjuueeritavate seos sadamatega ja nende ametikohad.

Lõputöö neljas osas keskendub tulemuste analüüsile, kajastab intervjuult saadud vastuseid küsimustele ning võtab kokku intervjuu tulemused. Lisaks kirjutab autor neljandas osas väikesadamate arendamise tuleviku väljavaateid, mis tuginevad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi poolt koostatud meremajanduse valgele raamatule.

1 Eesti väikesadamatest

Vastavalt sadamaseadusele on väikesadam sadam või sadama osa, mis pakub sadamateenuseid alla 24-meetristele väikelaevadele ja muudele veesõidukitele. Väikesadam ei tähista sadama territooriumi suurust, vaid tähistab laevade suurust, mida väikesadam teenindab. Sadamaseaduses jagatakse väikesadamad omakorda tasulisi teenuseid pakkuvateks ja tasulisi teenuseid mittepakkuvateks sadamateks. Tasulisi teenuseid mittepakkuvatel sadamatel on mõningad nõuded ja kohustused leebemad, kui neil, kes pakuvad tasulisi teenuseid. Näiteks ei kohaldata tasulisi teenuseid mittepakkuvatel sadamatel sadamaseaduse teise peatüki mõningaid nõudeid ja samuti saavad need sadamad laevajäätmete vastuvõtmise kava vabastust taotleda. (Transpordiamet, 2022).

Kõik ametlikud sadamad, sh väikesadamad, on kantud sadamaregistrisse. Ka ehitamisel olevad sadamad on sadamaregistris, märkega „ehitamisel“. Sadamaregister on andmekogu, mis annab ülevaate kõikidest Eesti sadamatest ja nende tehnilistest näitajatest, samuti on nimetatud andmekogu menetluskeskkonnaks erinevatele osapooltele. Sadamaregistris on sadama pidajatel võimalik läbi viia kõikvõimalikke menetlusi ja muuta sadama andmeid ning esitada taotlusi. Sadamakapteni atesteerimise dokumendid kajastatakse samuti sadamaregistris. Sadamaregistrile on ligipääs ka erinevatele avaliku sektori ametnikele, kes samuti viivad seal läbi mitmeid menetlusi (Sadamaregister, 2023).

Sadamaregistri pidamise eesmärk on arvestuse pidamine sadamate üle, et tagada riigiasutustele seadustest ja teistest õigusaktidest tulenevate veeliikluse ohutuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse valdkondliku juhtimise ja korraldamise ülesannete täitmiseks ning riikliku järelevalve teostamiseks vajalikud andmed. (Riigiteataja, 2012).

Sadamaregistri andmetel on Eestis hetkel 236 sadamat, millest 76 sadamas osutatakse teenuseid ainult alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukile, tasulisi teenuseid mitteosutavaid sadamaid on 112 (Sadamaregister, 2023).

Väikesadamad rajatakse üldiselt tuulte ja lainetuse eest kaitstud kohtadesse, lisaks on väikesadamate akvatooriumi sügavus madalam sadamatest (Nugin, 2015). Sadama eeskirjaga on kindlaks määratud väikesadamat külastavate väikelaevade ja aluste maksimaalne pikkus ja süvis (Sadama Eeskiri, 2021). Enamasti on väikesadamates või selle ümbrustes olemas slipp ehk rööbastega kaldtee, mida mööda sõitvatel vankritel vintsitakse laev veest välja või lastakse vette.

Mugavuse ja tasuvuse mõttes on väikesadamate vahetus läheduses parkla ja tankimisvõimalus nii veesõidukitele kui maismaasõidukitele. (Eesti Väikesadamate Arenduskeskus, 2022).

Väikesadamad võib jaotada vastavalt kontseptsioonile järgmiselt:

- Kodusadam ehk harrastusmeresõitjale suunatud teenindav väikesadam, mis peab pakkuma esmaseid tugi- ja mugavusteenuseid ning veesõiduki lepingulist hoiustamist.
- Külalissadam on suunatud harrastusmeresõitja vastuvõtule, mis pakub kõrget teeninduskultuuri ja mitmekülgseid tugi- ja mugavusteenuseid.
- Paadisadam pakub harrastusmeresõitjale ohu või muu ootamatu vajaduse korral turvalist sildumisvõimalust, kuid ei paku erinevaid tugi- ja mugavusteenuseid.

1.1 Väikesadamate jaotumine

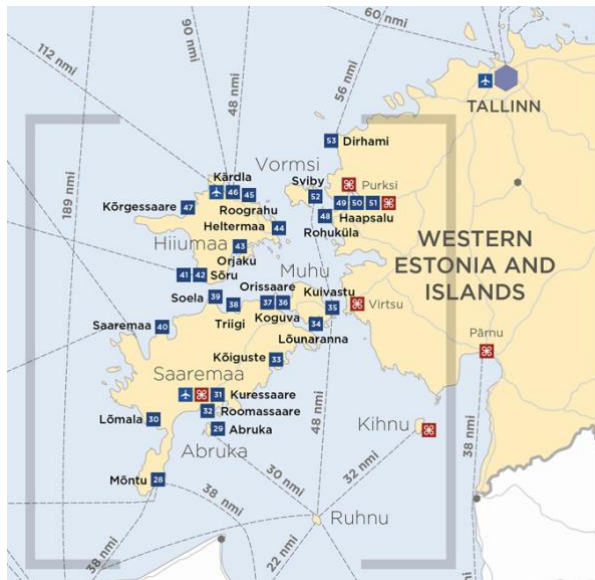
Eestit ümbritseb Liivi laht, Läänemeri, Soome laht ja Väinameri (Eesti Entsüklopeedia, 2021). Kõige suurem osa sadamatest on rajatud rannikualadele ning väike osa ka siseveekogudesse, mis on laevatatavad (Veeseadus, 2019).

Meresõiduohutuse seaduse § 6 kohaselt on järgnevad siseveekogud laevatatavad:

- Narva jõgi;
- Peipsi järv;
- Lämmijärv;
- Pihkva järv;
- Emajõgi;
- Võrtsjärv;
- Väike-Emajõgi Võrtsjärvest kuni Jõgeveste sillani;
- Pärnu jõgi suudmest kuni Reiu jõe suudmeni;
- Sauga jõgi suudmest kuni Vana-Pärnu jalakäijate sillani;
- Reiu jõgi suudmest kuni raudtee sillani;
- Nasva jõgi suudmest kuni 58°13,9'N laiuskraadini;
- Kasari jõgi suudmest kuni Kloostri sillani;
- Tuudi jõgi suudmest kuni Kirikuküla sillani;
- Pirita jõgi suudmest kuni ristlõikeni laiuskraadil 59°27,864'N;

- Purtse jõgi suudmest kuni 59°26,059'N laiuskraadini (Meresõiduohutuse seadus, 2001)

Rannikupiiril asub 223-st sadamast 176 ja laevatataval siseveekogudel 47. Rannikualadel olevatest sadamatest koondub kõige rohkem sadamaid Läänemerre, kus on natuke üle 50 sadama. Väinameres ja Soome lahes on sadamaid 45 ringis ning kõige vähem leidub sadamaid Liivi lahes, kus on 31 sadamat (joonis 1, 2 ja 3) (Transpordiamet, 2022).



Joonis 1. väikesadamate asukohad Eesti lääneosas

Allikas: East Baltic



Joonis 2. Väikesadamate asukohad Eest põhjarannikul

Allikas: East Baltic

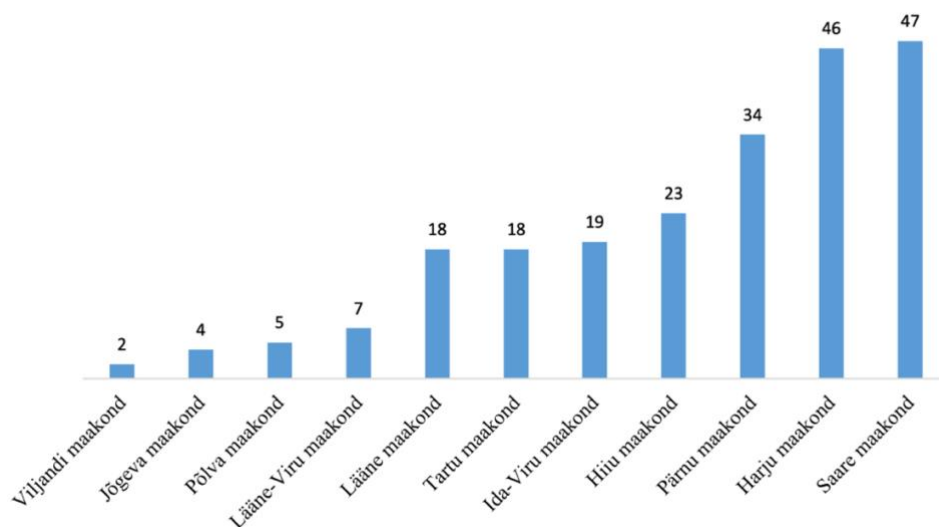


Joonis 3. Väikesadamate asukohad Pärnu lahes

Allikas: East Baltic

Sadamaregistri andmete kohaselt on Peipsi järves, mis on Eesti kõige suurem järv, 20 sadamat. Teisel ja kolmandal kohal siseveekogudest sadamate arvu poolest on Emajõgi ja Narva jõgi, kus on vastavalt 9 ja 8 sadamat. Kõige vähem on sadamaid Pihkva järves ja Purtse jões, kus on mõlemas üks sadam. (Sadamaregister, 2023)

Maakondade lõikes on kõige rohkem sadamaid Saare, Harju ja Pärnu maakonnas. Kõige vähem sadamaid kuulub Viljandi ja Jõgeva maakonda, kuna nendes maakondades on vähe laevatatavaid veeteid (joonis 4).



Joonis 4. Sadamate jaotumine maakondades

2 Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostas aastateks 2014-2020 väikesadamate võrgustiku arendamise kontseptsiooni kava, mille eesmärk keskendus Eesti väikelaevaturismi potentsiaali efektiivsele rakendamisele. Eesmärk oli välja arendada mereturismi, väikelaevanduse väikelaevaehituse, noorte ja täiskasvanute merehariduse ja meresõiduohutuse rekreatsiooniturismi ja teiste randluse ja rannameresõidu valdkondade vajadustele vastav võrgustik väikesadamates (EAS, 2013). Kava koostati koostöös Põllumajandusministeeriumiga, Siseministeeriumiga ja maa- ja vallavalitsuste ning väikesadamate organisatsioonidega. Kavaga määrati kindlaks kuni 30 meremiilise vahemaa kaugusel olevate väikesadamate võrgustik, mille arengu toetamiseks oli riik välja töötanud spetsiaalse toetusmeetme. Mereturismi ja sadamateenust kvaliteedi tõstmiseks koostati mereturismi teenusstandard, mis aitaks kaasa võrgustiku ühtsele kuvandile (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2014). Mere- ja rannikuturism on Euroopa suurim turismi alasektor, olulisim merega seotud majandusharu ning majanduslik võtmetegur paljudes rannikupiirkondades ja saartel (Meremajanduse Valge Raamat, 2022).

Kava elluviimise positiivne mõju avaldub rannaäärse elukvaliteedi tõstmises kui ka kohaliku ettevõtluse arengus. Väikesadamad ei ole üldjuhul majanduslikult tasuvad, kuid läbi sadama turistide poolt tekitatud käibe muutuvad väikesadamad sotsiaalmajanduslikult tasuvamaks, luues piirkonnas erinevaid mooduseid turismimajanduse edendamiseks. Soovitav on ka sadamates pakutavate teenuste ringi laiendamine, nagu näiteks kalurite teenindamine, väikelaevade remont ning hooldus, aluste hoiustamine talveperioodidel, noorte ja täiskasvanute koolitamine merendusteamadel, spordi- ja kultuuriürituste läbiviimine väikesadamate lähistel. (Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon, 2014).

2.1 Väikesadamate võrgustiku loomise põhjused

Enne 2013ndat aastat, kui sadamaregister ei olnud veel nii asjakohane kui tänapäeval, oli väikesadamate koguarv ebatäpne. Hinnanguliselt oli aastal 2013 Eestis 110 väikesadamat, kus väikelaevade sildumine oli võimalik. Nendest 25 väikesadamat vastas oma standardite poolest külalissadama nõuetele. Selline väikesadamate arv ja infrastruktuur oli ebapiisav, et oluliselt suurendada Eesti rannikualade atraktiivsust välismaiste mereturistide seas kui ka kohalike meresõidu harrastajate seas. Kontseptsiooni kohaselt on väikesadamate arv 25 pealt tõusnud vähemalt 50 sadamani, mille standardid on vastavad kodusadama või külalissadamale. Lisaks oli väikesadamate võrgustik ebahütlane, koondades suurem osa väikesadamatest just Harju, Lääne,

Hiiu ja Saare maakonda. Pärnumaal ning Lääne kui ka Ida-Virumaal esines katmata lõike, mis ületasid väikelaeva keskmist päeva teekonda ehk vahemaa oli suurem kui 30 meremiili. 2013. aastal külastas Eesti väikesadamaid 8457 alust, võrgustiku loomise eesmärk oli aastaks 2020 kasvatada aluste külastuste arv 20 000 aluseni. 28% moodustas laevakülastustest aastal 2013 siseturism, ülejäänud väliturism. (Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon, 2014).

Väikesadamate võrgustiku arendamine toob Eesti riigile rohkem mereturiste, arendab kohalikku ettevõtlust ning parandab rannaäärse elu kvaliteeti. Lisaks aitab võrgustikku kuulumine üksikute väikesadamatel oma potentsiaali paremini ära kasutada ja suurendab sadamatesse tehtavate investeeringute tasuvust. (Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon, 2014).

2.2 Väikesadamate soovituslikud teenusstandardid

Väikesadamate soovituslik teenusstandardi koostamise eesmärk on ühtlustada väikesadamates pakutavate teenuste valikut ja luua ühtne kuvand väikesadamatest Eestis. Standardid on kokku pandud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt väikesadamate võrgustiku loomise kava raames (lisa 3, joonis 4). (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2014)

Väikesadamate valimine võrgustiku koosseisu toimus järgmiste põhimõtete alusel:

- Võrgustiku sadamad asuvad üksteisest kuni 30 meremiili kaugusel, mis on merematkaja päevateekonna läbitav vahemaa, milleks kulub ligikaudu 6 tundi.
- Prioriteediks oli minimaalse süvisega 2,5 meetri sadamate arendamine, mis soosib purjejahtide vastuvõtmist.
- Maa- kui ka vallavalitsuse arendusplaanid näevad ette sadama ja mereturismiteenuste arendamist.
- Sadam on Põllumajandusministeeriumi kalasadamate nimekirjas, millega soodustatakse multifunktsionaalsete sadamate arendamist ja rajamist.
- Sadamas on merepääste ja/või mereabi võimekus.
- Sadama arendamist on ka varasematel perioodidel peetud vajalikuks.

- Sadama pidajal on initsiatiivi ja omab visiooni harrastusmeresõitjate teenindamiseks sh valmis arendusprojekti näol (detailplaneering, ehitusprojekt, hinnakalkulatsioon vms).
- Sadam on atraktiivne nii merelt kui maalt tulevatele turistidele.
- Sadam on valmis pakkuma tervislikku ja mitmekesist teenust harrastusmeresõitjatele.
- Sadama läheduses olevad objektid omavad turismipotentsiaali.

Eesmärkide elluviimiseks koostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium määruse „Väikesadamate võrgustiku väljaarendamise toetamise tingimused ja kord“. Eelnõu seletuskirja kohaselt oli määruse eesmärk aidata kaasa „Eesti riikliku turismiarenduskava aastateks 2014–2020“ eesmärgi saavutamisele: Eesti turismiatraktsioonid ja Eestis toimuvad sündmused on rahvusvaheliselt huvipakkuvad ja reisimotivatsiooni loovad turismiarenduskava tegevuse: sihtrühma ootustele ja vajadustele vastava väikesadamate võrgustiku väljaarendamine ja ligipääsetavuse parandamine vastavalt Eesti Merenduspoliitikale 2012–2020 ning Transpordiarenduskavale aastateks 2014–2020 ellu viimisele. Toetuskeem panustab meetme tegevuse väljundnäitaja saavutamisse, milleks on uute sihtrühmade hõivamiseks suunatud uute turismitoodete arv. Väikesadamate võrgustikku käsitatakse väljundnäitajas ühe turismitootena, samas toetatakse kuni 25 väikesadama arendamist. (Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon, 2014).

Mereturismi arengu võimaldamiseks Eestis on vajalik välja arendada Eesti rannikut kattev vajalike teenustega väikesadamate võrgustik, mis oleks piisava tihedusega. Eelnevalt olemasolevate väikesadamate arv ja infrastruktuur ei olnud aga piisav, et oluliselt suurendada Eesti rannikualade atraktiivsust eelkõige välismaiste mereturistide seas. Probleemiks oli ka võrgustiku ebahühtlus: suurem osa väikesadamatest on koondunud Harju, Lääne, Hiiu ja Saare maakonda; Pärnumaal ning Lääne- ja Ida-Virumaal esines aga katmata lõike, mis ületavad väikelaeva keskmist päevateekonda. Harrastusmeresõitjatele vajalikuks sadamavõrgustiku tiheduseks loetakse võimalust peatuda sadamas vähemalt iga päevateekonna järel, mille väikesadamate võrgustiku kontseptsiooni kohaselt tagab sadamate paiknemine vähemalt iga kolmekümne meremiili tagant. Enne võrgustiku välja ehitamist harrastusmeresõitjad näiteks Tallinnast Narva turvaliselt sõita ei saanud, sest vahepealsetel lõikudel väikesadamad puudusid. Paraku ei saa seda siiani teha, kuna võrgustiku arendus ei ole jõudnud sinnani, et rajada väikesadamaid ida suunas. Teekonda sadamast sadamasse ei saa läbida ka linnulennul määratava teepikkusega, sest Eesti rannikumeri on

madalike ning laidudega, mis ei võimalda üldjuhul läbida teekonda sadamate vahel vee-alale tõmmataval kujuteldaval sirgjoonel, vaid teeb tegeliku teekonna palju pikemaks. Seetõttu tuleb väikesadamate arendamisel arvestada, et panustamine üksikute suuremate sadamate väljaarendamisse ei vii soovitud tulemuseni, vaid arendamisel tuleb tähelepanu pöörata eelkõige sadamavõrgustiku vajaliku tiheduse tagamisele. Samuti on väga oluline piisava sügavusega sadamate loomine, et sadamaid saaksid kasutada paadid süvisega vähemalt kuni 2 meetrit (nõutud sügavus vastavalt vähemalt 2,5 meetrit), mis loob võimaluse sadamaid kasutada alustel, millega tegelikult Läänemeresel harrastusmeresõitjad pikemaid teekondi ette võtavad, kelleks on enamasti väliskülastajad. Eesti rannik on väga madal ning looduslikult sellise sügavusega sadamakohti naturaalselt ei teki, seetõttu on olnud vajalik ka süvendamine. Väikesadamate võrgustiku kontseptsioonis on seatud eesmärgiks suurendada aastaks 2020 Eesti sadamaid külastanud väikelaevade arvu 20 000 aluseni ning suurendada väikesadamate võrgustiku kontseptsioonis kirjeldatud külalissadama või kodusadama nõuetele vastavate väikesadamate arvu vähemalt 50 sadamani. Analüüsitud toetuskeem põhineb perioodi 2007–2013 struktuuritoetuse seaduse alusel kehtestatud väliskaubandus- ja ettevõtlusministri 04.09.2014 määrusel nr 72 „Väikesadamate võrgustiku väljaarendamise toetamise tingimused ja kord“. Struktuurifondide rakendamise perioodil 2007–2013 rakendatud väikesadamate võrgustiku arendamise meetmes oli üks taotlusvoor ning 3 miljoni euroga toetati 19 sadamat. Toetuse abil viidi sadamad vastavusse külalissadama nõuetega, kuhu kuulus ka piisav sügavus ja sadama turvalise sissesõidu tagamine ning parendati nende sadamate küllastajatele suunatud teenuste kvaliteeti. Toetust saanud väikesadamates oli projektide lõpuks kokku 699 külaliskohta ning loodi juurde kokku 245 uut külaliskohta. Prognooside kohaselt külastab toetust saanud sadamaid kaks aastat peale projekti 8967 välisküllastajate külalaisalust ca 32 250 välisküllastajaga. Toetuskeemi rahastatakse Euroopa Regionaalarengu Fondi vahenditest. Toetuskeemi eelarve 2014–2020 aastatel oli 5 miljonit eurot. Toetuskeemi eelarvele lisandus ka taotlejate omafinantseering. Toetus jagati välja kahes voorus, kus eelnõuga nähti ette toetuse andmise tingimused ja määrusespetsiifilised toetuse andmise menetlusnormid ning toetuse taotleja ja toetuse saaja kohustused ning rakendusametuse ja rakendusüksuse õigused ja kohustused. (Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon, 2014).

Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus EAS rahastas Eesti väikesadamaid 2,4 miljoni euroga. Rahalist toetust saanud sadamaid on kõigis merepiiriga maakondades. Kokku toetati väikesadamate arendust ca 7 miljoni euroga. Väikesadamate võrgustiku väljaarendamise toetust kaasrahastas ka Euroopa Regionaalarengu Fond (EAS, 2013).

Väikesadamate loetelu, mis said nimetatud meetmest rahastust:

- Ida-Virumaa: Purtse jahtsadam
- Lääne-Virumaa: Vergi sadam
- Harjumaa: Kaberneeme sadam, Koljunuki sadam, Kalevi Jahtklubi sadam, Lennusadam, Noblessneri sadam, Naissaare sadam, Kakumäesadam, Hara sadam
- Läänemaa: Dirhami sadam, Suur-Holmi sadam, Veskiviigi sadam, Virtsu sadam ja Alliklepa sadam, Eisma sadam
- Hiiumaa: Roograhu sadam ja Orjaku sadam.
- Saaremaa: Lõmala sadam, Triigi väikelaevasadam
- Pärnumaa: Pärnu sadama väikesadam, Pärnu Jahtklubi jahisadam
- Vormsi: Sviby väikelaevasadam

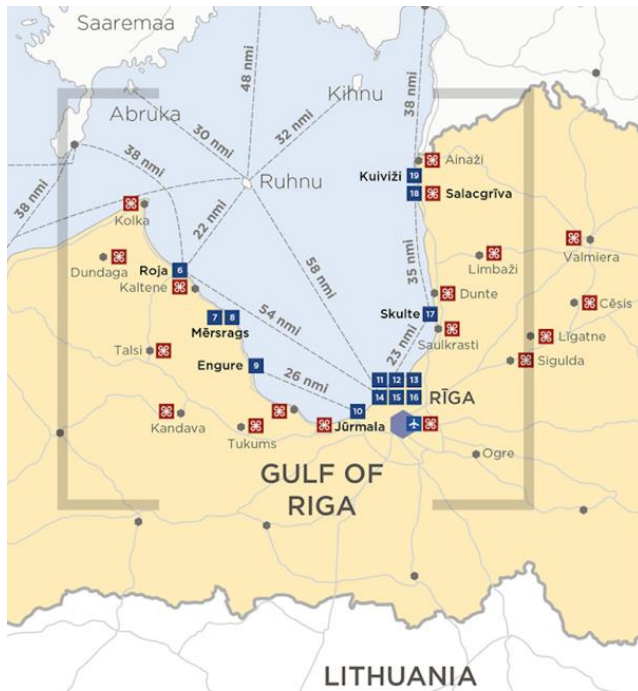
2.3 Võrdlus naaberriikidega

Eesti lõuna naaberriik Läti tundub väikesadamate arengu poolest tagasihoidlik olevat, eriti võrreldes Soomega. Ühine väikesadamate arengut koordineeriv katusorganisatsioon Lätis puudub ning kokku on neil vaid 19 külalissadamat (Marinas Latvia, 2022). Nendest viis sadamat jääb Läti lääneosasse ja ülejäänud 14 külalissadamat asetsevad Riia lahes (joonis 5 ja 6). Lisaks puudub usaldusväärne statistika ka selle kohta, kui palju lätlasi omab mõnda veesõidukit (Eastbaltic, 2023).



Joonis 5. Väikesadamate asukohad Läti läänerannikul

Allikas: East Baltic



Joonis 6. Väikesadamate paiknemine Riia lahes

Allikas: East Baltic

Eesti ja Läti sadamaseaduste käsitus väikesadamatest on erinev. Eesti seaduse kohaselt on väikesadamaks sadam või sadama osa, kus osutatakse sadamateenuseid 24-meetrise ja väiksema kogupikkusega veesõidukitele (Sadamaseadus, 2009), siis Läti seadus määratleb väikesadama põhitegevuste kaudu, milleks on kalandus, kalatöötlemine, turism ja ökoloogiliselt puhaste kaupade eksport ja import. Ehk siis Läti väikesadamad teenindavad ka üle 24 meetri pikkuseid väikelaevu (Laasma A. jt Sadamate konkurentsivõime raport, 2022).

Seevastu on aga Soome riik, kus on inimese kohta kõige rohkem veesõidukeid. Aastal 2016 oli Soomes tuhande elaniku kohta 210 väikelaeva, mis tähendab, et igal viiendal soomlasel on väikelaev (finnish-boating-trends, 2021). Hinnanguliselt kasvab soomlaste seas väikelaevade omanamine aastas ca 11,1 %, millest tulenevalt on igal kolmandal soomlasel mõni veesõiduk (Traficom, 2021). Eesti põhjanaabritel on ca 1300 külalissadamat ning teenuseid pakkuvaid suuremaid väikesadamaid on 400 ringis ning lisaks on Soomes saartel väga palju väikesadamaid. Soome ei toeta rahaliselt väikesadamaid, kuna sadamad tegutsevad turutingimustes, mis tuleneb suurest siseriiklikust väikesõidukite arvust (Laasma A. jt Sadamate konkurentsivõime raport, 2022). Soomes on väikesadamate kõrge kultuur tekkinud tõenäoliselt sellepärast, et neil on palju väikseid saarekesi ning need on ümbritsetud veekogudega.

Eestis on Transpordiameti andmetel viimase kolme aasta jooksul väikepaatide ja jetide arv tõusnud. 2022 aasta seisuga on eestlastel kokku registreeritud 38 070 veesõidukit, millest 88,5% moodustavad väikelaevad, 7,1% moodustavad alla 12-meetrised laevad ja 4,4% moodustavad jetid (tabel 1). Nende andmete põhjal on igal 34ndl eestlasel veesõiduk. Lisaks on Eestis 55 sadamat, mis vastavad külalissadama nõuetele (Transpordiamet, 2021).

Tabel 1

Veesõiduki liik	Väikesõidukite arv Eestis 2022 aastal
Väikelaev	33 698
Alla 12m laev	2701
Jett	1671
Kokku	38 070

Allikas: Transpordiamet

3 Metoodiline osa

Käesolev lõputöö heidab tagasivaate väikesadamate arengu ja väljaehitamise kontseptsioonile, hindab eesmärkide edukust ning uurib väikesadamate tuleviku väljavaateid. Antud lõputöö keskendub Eesti väikesadamatele, mis said rahalist toetust sadamaarenduseks ning uurimusosa viiakse läbi intervjuu põhjal, kus töö autor küsitleb kolme erinevat väikesadamate valdkonnaga seotud inimest, kelleks on Alliklepa sadama pidaja ja sadamakapten Märt Rask, Eesti Väikesadamate Arenduskeskuse juhatause liige Jaano Martin Ots ning Transpordiameti sadamate järelevalve üksuse töötaja Ann Taveter.

Väikesadamate võrgustiku kontseptsiooni eesmärgid ja sellega seonduvad tulemused aasta lõigetes pärinevad Transpordiametilt. Vajalikud näitajad saadi Transpordiameti kodulehelt kui ka e-maili teel vastutavalt ametnikult.

Autor on koostanud küsimustiku, mida kasutati intervjuude läbiviimisel.

Intervjuu küsimused:

1. Kuidas hindate MKM-i väikesadamate võrgustiku arendusprojekti?
2. Kas seatud eesmärgid olid aktuaalsed? (Nt vähemalt 50 külalissadamat, 20 000 külastust väikesadamates aastaks 2020, väikesadamate vahemaa 30 meremiili jne)
3. Milline oleks ideaalne väikesadamate võrgustik?
4. Kuidas saaks väikesadama olla ennast isemajandav?
5. Väga paljud väikesadamad paiknevad läänerannikul, kui vajalik oleks luua väikesadamaid ka ida poole, arvestades Eesti hõredat rahvastiku tihedust? Kuhu oleks enim vajadus luua uusi väikesadamaid?
6. Kas Eesti vajaks järjepidevat riiklikku toetusmeedet väikesadamatele?
7. Milliseid tegevusi võiks toetada?
8. Millist rolli omab väikesadam kohalike seas?
9. Kuidas hindate Eesti seadusandlust ja erinevaid infosüsteeme?
10. Tooge välja põhilised probleemid, mis takistavad väikesadamate edasist arendamist Eestis.

Kontakti saadi kõikide isikutega, kellega töö autor soovis intervjuusid läbi viia. Intervjueeritavate valimisel lähtus autor konkreetselt sellest, et isikutel oleks seos väikesadamatega, kuid seos ei kattuks. Küsimused viidi läbi nii kirjalikult meili teel kui ka kohtuti Jaano-Martin Otsaga isiklikult

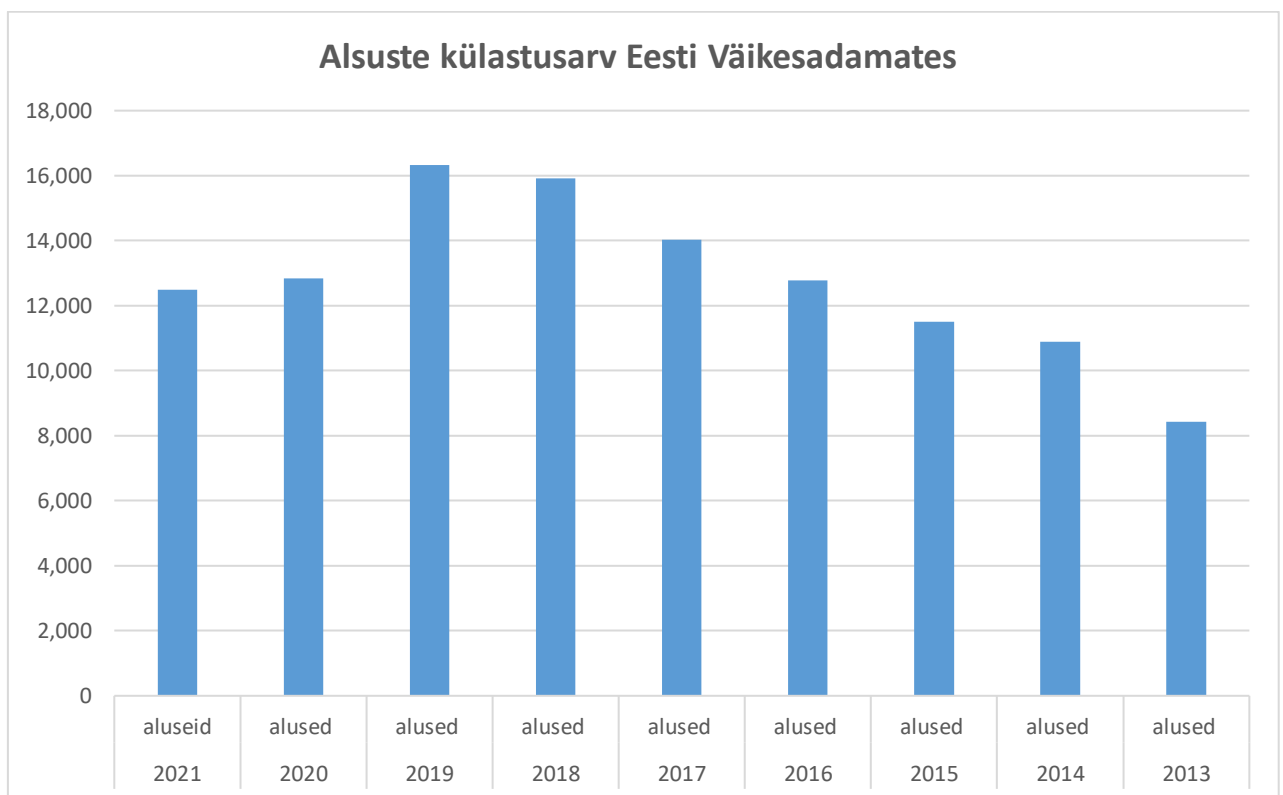
ning Märt Raskiga suheldi telefoni kui ka kirja teel. Kõik intervjuueeritavad vastasid ülal toodud kümnele küsimusele. Töö autori arvates oli intervjuu kasutamine antud lõputöös parim lahendus, kuna nii selgusid peamised probleemid väikesadamate võrgustikus ning tegemist on arendusega, mida ei saa analüüsida ainult arvuliste näitajate puhul. Autori poolt on koostatud intervjuude kokkuvõte, mis on välja toodud uurimistulemuste analüüsi osas.

Intervjuud toimusid aprillis, Jaano-Martin Otsaga saadi kontakti ka juba varasemalt ning see leidis aset märtsikuu keskel. Täiendav intervjuu viidi läbi J. M Otsaga 24. aprill ning samal kuupäeval toimus ka vestlus Ann Taveteriga, Märt Raskiga viidi küsitlus läbi 25. aprill ning jooksvalt suheldi ka mais juurde tekkinud küsimuste korral telefoni ja meili teel.

4 Uurimistulemuste analüüs

4.1 Väikesadamate võrgustiku kontseptsiooni eesmärgid ja nende täitumine

Väikesadamate võrgustiku arendamiseks võeti eesmärgiks, et aastaks 2020 külastab Eesti väikesadamaid 20 000 alust. Transpordiameti väikesadamate külastuse statistikast selgub, et aastal 2020 külastas Eesti väikesadamaid kokku vaid 12 847 alust ning 40 716 inimest ehk keskmiselt oli ühel alusel ca 3 inimest. Arvesse tuleb võtta ka asjaolu, et aastal 2020 sai alguse ülemaailmne Covid-19 pandeemia, mille tõttu oli piiriületamine turistidele tugevalt piiratud ning laiema pildi ülevaateks on autor otsustanud võrrelda ka koroonapandeemia aasta eelseid andmeid. Aastal 2013, kui alustati võrgustiku kontseptsiooni loomisega, külastas väikesadamaid kokku aastas ligikaudu 8400 alust ning iga aastaga on väikesadamate külastus tõusnud. 2019. aasta seisuga oli Eesti väikesadamaid külastanud 16 355 alust (joonis 7). Kui Covid-19 pandeemia oleks olemata olnud, siis võib oletada, et aastaks 2020 oleks Eesti väikesadamaid külastanud ca 18 000 alust. Tõenäoliselt mõjutab väikesadamate külastust ka Ukraina sõda.

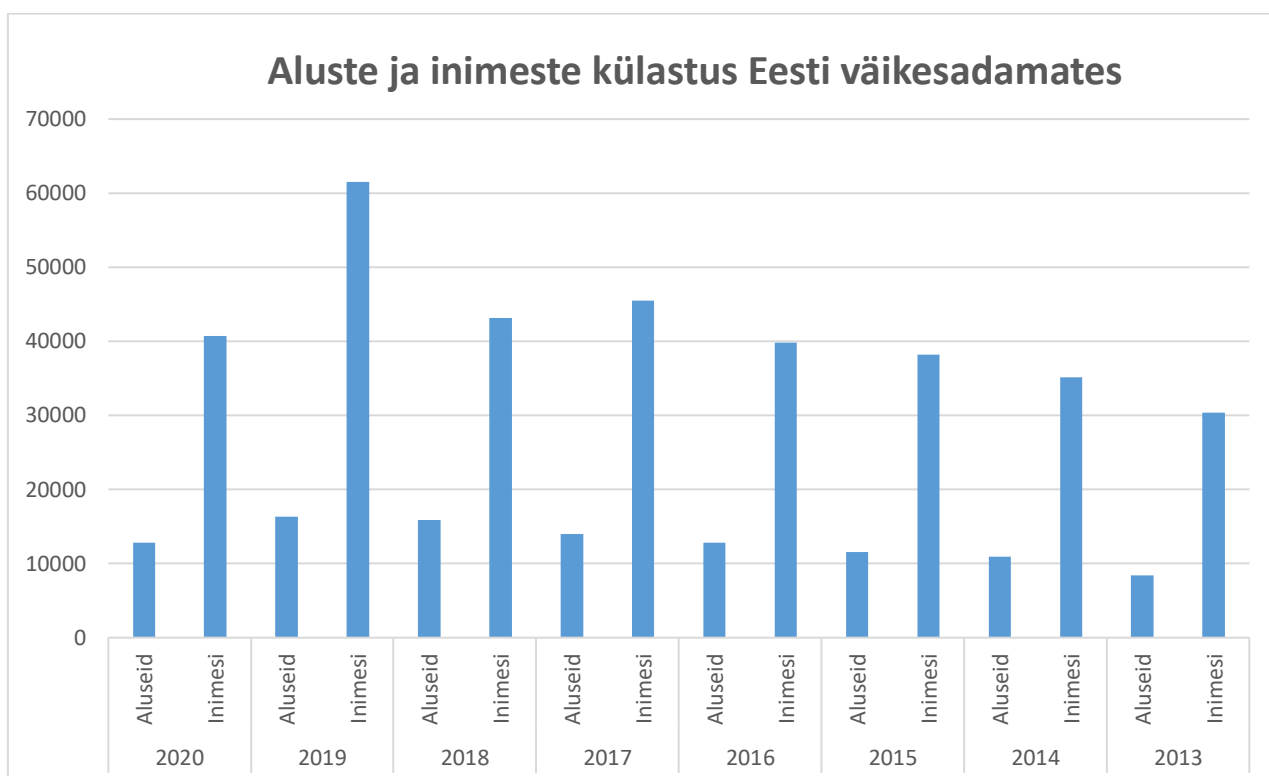


Joonis 7. Aluste külastus Eesti väikesadamates aastatel 2013-2020

Allikas: Transpordiamet. Autori koostatud

Lisaks oli võrgustiku arendamise eesmärk tõsta külalissadamate arv 25 sadama pealt aastaks 2020 50 sadama peale, mis vastaks külalissadamate standarditele. Hetkeseisuga on Eestis 55 külalissadamat.

Lisaks selgus ka uuringust, et 1 aluse pardal on enamasti keskmiselt 3-4 inimest ning see number ei ole 7 aasta jooksul palju muutunud ja varieerub 3,1 kuni 3,7 inimese juures ühel alusel (joonis 8). Küll aga on aluste arv tõusnud ning inimesi kokku rohkem väikesadamaid külastamas. Mida rohkem inimesi, seda rohkem on vaja majutusvõimalusi, toitlustust jne, sest tarbimine on suurem.



Joonis 8. Aluste ja inimeste külastus väikesadamates

Allikas: Transpordiamet. Autori koostatud

4.2 Intervjuude analüüs

Lähtudes lõputöö teemast, pidas töö autor vajalikuks pidada intervjuud väikesadamate valdkonnaga seotud inimestega. Valmisse kuulus Alliklepa sadama pidaja ja sadamakapten Märt Rask, väikesadamate arendusega tegelev Jaano Martin Ots ja Transpordiametis töötav Ann Taveter, kelle põhivaldkonnaks on sadamate järelevalve. Valim on koostatud töös käsitletud väikesadamate võrgustiku uuringule. Intervjuu annab võimaluse näha erinevate osapoolte, kuid

sama valdkonnaga seotud inimeste väljavaateid. Kuna võrgustiku loomine on pidevalt arendamist vajav projekt, siis autori arvates sisulisemate vastuste jaoks ja analüüsi tegemiseks ei saa lähtuda ainult arvulistest näitajates, kuna olukord on pidevas muutuses ning kui ka sadamate küllastuste arv on ka kasvanud seoses võrgustiku loomisega, siis ei näita see seda, kui edukas oli väikesadamate võrgustiku arenduse kontseptsioon.

4.2.1 Hinnang väikesadamate väljaehitamise kontseptsioonile

Tegemist oli väga hea õigele eesmärgile suunatud arengukavaga. Sellega hakati ellu viima toonaste väikesadamate arendajate poolt välja pakutud põhimõtet "30 miili" ehk külalissadam iga 30 meremiili järel, et merematkaja ei peaks ööseks merele jääma. 30 meremiili on aeglasemate väikelaevade ja purjekate tavaline päevateekond. See oli tookord minimaalne eesmärk, mida sai kavandada, sest enne seda oli olukord Eesti rannikul päris nukker, esines pikki rannikulõike, kus merematkajal ei olnud võimalik väikelaevaga silduda. Praktikas aga jäi selle merenduspoliitika rakenduskava paljuski tühisõnaliseks, kuna eelarve tegevuste ellu viimiseks jäi vajaminevast oluliselt väiksemaks. Toimus meelevaldne jaotus suur- ja väikesadamateks ning toona otsustati, et väikesadamatele eraldatakse 5 miljonit eurot, aga vajadus oleks olnud suurusjärgus 50 miljonit eurot. Arvestades Eesti rannajoone pikkust on riigipoolne initsiatiiv väikesadamate võrgustiku kujundamiseks, olemasolevate amortiseerunud sadamate korrastamiseks, uute sadamate rajamiseks igati põhjendatud. Paraku saadud rahastusega võimalikud arendused ei ole piisavad, et luua head võrgustiku ning siinkohal võib öelda, et projekti tulemused on üsna kesised.

Soovides, et Eesti muutuks mereäärsest riigist mereriigiks tuleb lähtuda pöördumatult toimunud rahvastiku- ja elulaadi muudatustest ja seada laiemad ning kaugemad eesmärgid rannaelu elavdamiseks ja väärtustamiseks. Ainuüksi väikesadamate võrgustiku väljaarendamisega neid eesmärke ei saavuta, merehuvi ei tõsta ja mereriigi staatust ei saavuta. Väikesadamate võrgustik on ainult üks, kuid väga vajalik meede eesmärgi poole liikumisel. Et Eestist saaks taas mereriik, tuleks suurendada inimeste huvi mereharrastussõidu kui ka lihtsalt merenduse vastu.

Selguse loomiseks tuleb märkida, et väikesadamate võrgustiku loomise eesmärgiks on eelkõige nii siseriikliku kui ka rahvusvahelise mereturismi edendamine. Kõrvale ei saa jätta ka korra- ja riigikaitselist aspekti, sest iga meresadam maantee ja mereteed ühendajana asub riigipiiril, millest tulenevalt peab sadamal olema võimekus toetada piirivalvet ja –kaitsmist, riigi julgeoleku

tagamist. Nimetatud valdkondades on väikesadamate õiguslik režiim välja arendamata, kuid nimetatud vajadus on muutumas üha aktuaalsemaks. Kahetsusväärset tuleb märkida, et erinevate riigiasutuste eksitav ja vasturääkivusi sisaldav sadamas osutatavate teenuste õiguslik määratlus ja seaduste väärtõlgendused ei aita kaasa väikesadamate arengule, kus soovitakse osutada avalikkusele suunatud mereturismi teenuseid ka sadama kinnistul. Väikesadamate võrgustiku loomisel tuleb arvestada ka sellega, et sadam, milles on 10 külaliskohta ei suuda kunagi osaleda mereturismi üritustel, regattidel. Nimetatud üritustel võivad oma osalust pakkuda sadamad, kus on 40-50 kaikohta ja osutatakse kaldapealseid teenuseid.

4.2.2 Seatud eesmärkide aktuaalsus

Eesmärgid sadamate arvu ja vahemaa osas olid reaalsed, kuna 30 meremiili oli miinimum, mida võis taotlema hakata. Sadamate võrgustik on tegelikult kett, mis toimib, kui mõnes kohas mõni lüli on vahelt puudu. Siiski oli toonane eesmärk minimaalne, mida oli mõtet taotleda 11 aastaks. Paraku on mõnes kohas siiski vaja väiksemat vahemaad kui 30 meremiili, kuna teatud ilmaolude tõttu nagu näiteks tugev tuul mingist kindlast suunast, on 30 meremiili liiga pikk vahemaa, et turvaliselt ühest sadamast teise pääseda. Sadamakülastuste arvu kui mõõdiku kasutamise on täielikult ära tühistanud kaks aastat koroonatõttu kehtinud rahvusvahelise liikumise piirangud ning nüüd ka sõda Ukrainas. Sadamate arv hakkab lähenema vajalikule miinimumile, milleks võiks olla 50-60 külalissadamat, aga rohkem on puudu Eestis kodusadamates, kus kohalikud inimesed saaks oma aluseid hoiustada. Väikelaevu ja hobimeresõidukeid on Eestis registreeritud ca 35 000 kuid kaikohti orienteeruvalt 10 korda vähem. Numbrid on natuke ebamäärased, kuna sadamaregistri vastas funktsionaalsus on ebapiisav. Lisaks on ida pool sadamad üksteisest endiselt kaugemal kui 30 meremiili, kuna projekti rahastus sai otsa, kuid tuleb ka ära mainida, et sealne rahvastiku tihedus on hõre ja küllastajaid on vähe. Paraku sadamavõrgustiku kohtade valikul on 30 miiline sadamate vahekaugus ainult üks orientiir, mis lähtub mereturisti päevateekonna pikkusest. Looduslik rannajoon ei ole reeglina 30 miilisteks juppideks jaotatav. Sadam tekkib ehitatakse looduslikult sobivasse kohta, mille juures pole vähetähtis nii mereteed (navigatsiooni) kui ka kaldajoone sobivus. Lisandub suur hulk looduslikke ja tehnilisi näitajaid, mille järgi on võimalik prognoosida nii sadama ohutust kui ka meremõjudele toimet sadamale. Asukohavalik fikseeritakse üldplaneeringuga, sadam ise detailplaneeringuga. Mõlemad kehtestab kohalik omavalitsus, millega sadamavõrgustiku planeerimine peab toimuma tihedas koostöös.

Jättes numbrid kõrvale, mis on kindlasti eesmärgina tähtsad, kuid ei ava asja sisu. Väikesadamate võrgustik peaks esimeses järjekorras arvestama sellega, milline on mereturismi suund. Võtteks aluseks kuhu hobilaevnikud tahavad minna. Näiteks rootslased, sakslased ja ka soomlased tulevad läänest. Sihtkohad on ikkagi linnad ja meie suursaad. Samuti ka sadamad, kus pakutakse kalda peal meeldivaid vaba aja sisustamise võimalusi. Mõistlik on eristada väikesadamate võrgustiku kujundamisel kohaliku mereturismi vajadusi välituristide Eestisse kutsumise vajadusest. Eelkõige puudutab see sadamateenuseid, mis on vajalikud aluste nõ ületalve hoidmiseks. Ka külades asuvates väikesadamates on selle teenuse arendamiseks perspektiivi.

Väikesadam peaks kujunema küla keskuseks, mis elavdab kogukonna elu ja pakub puhkamise võimalusi nii maal kui ka merel, nii täiskasvanutele kui ka lastele. Teeb kohalikud, merest võõrdunud inimesed merega sõbraks. Siinjuures pole tähtis, kas Eestis on 55 külalissadamat ja need asuvad üksteisest 30 miili meresõidu kaugusel. Meresõbralikkus ja –huvi ei ole saavutatav ainult sadamavõrgustikuga, mis luuakse riigi toel. Kohaliku omavalitsuse huvi ja kaasabita ei hakka ükski külasadam toimima. Nii sadama kui ka sellega seonduva piirkonna üld- ja detailplaneeringud, millega otsustakse pikaajaline arengusuund, kehtestab kohalik omavalitsus.

4.2.3 Milline oleks täiuslik väikesadamate võrgustik?

Täiuslikke ja ideaalseid aju ei ole olemas, kuid neid saab võtta eesmärgiks, kuhu suunas pürgida. Võrgustik peaks olema ohutu, turvalise ja mugava juurdepääsuga nii maa kui ka mere poolt. Lisaks ka tuulte ja lainetuse eest kaitstud ning ohutus- ja päästevarustusega varustatud ja vajaliku kompetentsiga töötajatega. Lisaks oleks hea, kui 30 meremiili hulgas oleks väikelaeva kaptenil alati vähemalt 2 valikut, millisesse sadamasse suunduda enne pimedat. Tähelepanu peab pöörama ka keskkonnasõbralikkusele, et kohalik paadiomanik saaks oma paate hoida nii, et nende hoidmine, kasutamine, tankimine, hooldamine ja jäätmekäsitlus ei kahjustaks keskkonda. Lisaks peab sadam olema ka soodne, et paadi vette laskmine, selle sadamas hoidmine ja kasutamine oleks tavalistele inimestele jõukohane. Rõhku tuleb panna ka sellele, et kohalikel, külastajatel ja töötajatel oleks sadamas mõnus olla, et arhitektuur, logistika kui teenusedisain oleksid kliendisõbralikud ning lisaks ka huvitavad tegevused sadamates. Vajalik on ka teenuste valik, et arvestataval kvaliteeditasemel oleks tagatud nii elementaarsed sadamateenused, milleks on sildumine, kinnitumine, vesi, elekter, wc, jäätmekäitlus, dušš ja lisateenused nagu kauplus, restoran, jalgratta- ja autorent, paadiremont, turism, meelelahutus jms.

4.2.4 Väikesadamate isemajandatavus

Ainult väikesadam kui ettevõtluvorm ei ole Eesti kliimavöötmes kunagi tasuv kuna investeering ning hilisem hoolduskulu on suur, meie meresõidu hooaeg on lühike ning suurema osa aastat peab sadama tegutsema ilma reaalse tuluta meresõidult. Väikesadamat on võimalik pidada rentaabliit ja isemajandavalt üksnes siis, kui sadam osutab kaldapealseid tasulisi teenuseid, on saavutanud tuntuse ja hea maine nii merelt kui ka maapoolt tulevate külaliste hulgas. Lisaks sadamateenuste (sh ka majutus ja toitlustus) osutamisele osutab nii hooajal kui ka väljaspool seda, näiteks koolitus- ja konverentsiteenuseid, korraldab kontserte ja teatrietendusi ja pakub võimalust perekondlike tähtpäevade tähistamiseks jms. Paraku kõigi nende tegevustega ei ole mõeldav mõistliku aja jooksul tagasi teenida sadama ehitamisse tehtud investeeringuid. Näiteks Pärnu Jahtklubis, Hiiumaal Kärddlas, Kalevi Jahtklubis või veel mõnes kohas, kus on ühendatud väikesadam, restoran, hotell, tankla, paatide hooldus-hoiustamine, meelelahutus, purjetamiskool, purjeõpe, sukeldumine, merepääste, kõikvõimalikud merekoolitused, taliujumine ja muud tegevused. Selline ettevõtete ja tegevuste kompleks suudab rentaabliit majandada. Probleeme tekib, kui need tegevused on eri omanike käes ja kui restoranipidaja näiteks tahab ainult kasumi välja võtta, aga ei ole huvitatud teisele juriidilisele isikule kuuluva sadama hooldus- või remonttöödest.

4.2.5 Väikesadamate juurde ehitamine

Sadamate vajaduse määravad ära mitmed tegurid, nende hulgas rahvastiku tihedus, paadiomanike osakaal elanike hulgas, maksejõud, rannajoone kuju, traditsioonid ja veel paljud muud asjad. Kõige enam on vaja uusi sadamaid piirkondadesse, kus on palju rahvast, sest seal on ka palju paadiomanikke, ettevõtlust, meelelahutust, turismiobjekte, merepääste- ja järelevalvevajadus. Uusi sadamaid on vaja kõigis Eesti piirkondades, eelkõige aga neis, mis kiiremini arenevad, milleks on Tallinn, Viimsi, Harjumaa, Pärnu, Hiiumaa, Saaremaa, Sillamäe, Kunda. Lähtudes Tallinnast, kuhu on koondunud pool või enamgi kohalikust mereturismi laevastikust, ei saa jõu ega suurte toetustega tekitada välituristidele suunatud väikesadamate võrgustikku ida suunas, sest Venemaa agressioon on aastakümneteks rahumeelse meresõidu sellel suunal lõpetanud. Kohaliku elu elavdajana peaks iga väikesadam teenima esimeses järjekorras kogukonna huve, olenemata sellest kas see asub Tallinnast vaadatuna idas või läänes. Linnastumise tulemusena on Tallinnasse koondunud pool Eesti elanikest ja samas proportsioonis ka majanduslikku jõukust, mis on eelduseks hobimeresõitjate ja – laevastiku tekkele, mereürituste, regattide, merekoolituse jms toimumisele. Samuti Pärnu, Haapsalu, Saaremaa ja Hiiumaa on kohad, kus mereturism võiks

toimida, kuid väikesadamate võrgustiku mõte on ju nimetatud keskuste ühendamise mööda Eesti rannajoont ja teekonnal vaba aja sisustamise võimaluste pakkumine.

Lisaks on välituristide, näiteks rootslaste, soomlaste ja sakslaste sihtkohtadeks ikka Eesti linnad ja meie suursaared. Oluline on ka sadamas pakutavate teenuste ja vabaajaveetmise võimaluste kvaliteet ja olemasolu.

4.2.6 Riiklik püsirahastus

Hetkel puudub Eestis väikesadamate riiklik püsirahastus, kuid kindlasti oleks see vajalik, sest sadamad on taristu osa, mida tuleb korras hoida, hooldada ja vastavalt vajadustele ka edasi arendada. Sadam ise ei saa olla tasuv, aga kui sadamas hakatakse pakkuma erinevaid teenuseid, tuleb see kasu riigile teistpidi läbi teenuste tagasi. Samuti mõjutab ka erinevate teenuste pakkumine ka sadamapiirkonna tööhõivet ning toetab ettevõtluse arengut nimetatud piirkonnas.

4.2.7 Tegevuste toetamine

Väikesadamates tuleks toetada suuremahulisi, süvendamise, setete kõrvaldamise, kaide ja lainemurdjate ehitamise taotlusi, et tagada vastavus sadamaseaduse nõuetele ja tagada meresõiduohutus. Ei ole mõistlik välistada ka kaldapealsete teenuste osutamiseks vajalike hoonete ja rajatiste ehitustoetust, näiteks merekooli, või puhastusseadmete rajamist. Vajalik oleks ka tösta inimeste huvi merenduse ja sellega seonduva vastu, et väikesadamatest saaks suuremad tõmbekeskused.

4.2.8 Väikesadamate roll kohalike seas

Kohalikele on sadam nagu maantee või muu juurdepääsutee. Sadam on riikliku taristu osa, kus üks transpordiliik läheb üle teiseks - meretransport maismaatranspordiks ja vastupidi. Rannäärsetele elanikele on sadam enesestmõistetav osa taristust. Sisemaal ei oleks ju mõeldav, et mõnda asulasse saab ligi vaid ühest ilmakaarest ja teised suunad on liikumiseks kõlbmatud. Sadamat võib ka nimetada kohalike elanike jaoks ka kogukonna tõmbekeskuseks, kus saab korralda erinevaid üritusi, kontserdid, teatreid, merepäevasid ja mereharidusega kui ka ohutusega seotud tegevusi ja koolitusi.

4.2.9 Eesti seadusandlus ja sadamate infosüsteem

Mereseadusandluses valitseb üleregulatsioon. Euroopa Liidu ja rahvusvahelise merendusorganisatsiooni (IMO) õigusakte tuleb nii palju, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ja Justiitsministeerium ei suuda neid kõiki tõlkida, Eesti seadusandlusega harmoniseerimisest rääkimata. Üldiselt on seadusi täiesti piisavalt, pigem napib mõnikord tervet mõistust. Merel ei ole veel kolmanda osapoole kohustuslikku kindlustust, nagu on liikluskindlustus. See on suur puudujääk, et kindlustusteenused ei ole merel sama üldlevinud ja mugavad, soodsad, kui on maismaatranspordis. Kahetsusväärset tuleb märkida, et erinevate riigiasutuste eksitav ja vasturääkivusi sisaldav sadamas osutatavate teenuste õiguslik määratlus ja seaduste väärtõlgendused ei aita kaasa väikesadamate arengule, kus soovitakse osutada avalikkusele suunatud mereturismi teenuseid ka sadama kinnistul. Pole ka teada, kuidas hakkavad väikesadamaid mõjutama erinevad kliimaeesmärkidest tulenevad nõuded.

Sadamaregister vajab paremat ja kliendisõbralikumad *front-end* lahendust, et see oleks mugavamalt kasutatav. Väikelaevaregister tuleks muuta analoogiliselt autoregistriga paindlikuks ja kasutajasõbralikuks. Ka sadamate broneerimissüsteem ja laevaliikluse üle arve pidamine on seni lahendamata küsimused.

4.2.10 Põhilised probleemid, mis takistavad väikesadamate edasist arendamist Eestis

Põhilised probleemiks on kitsas lähenemine, kus arvatakse, et väikelaevasadamad on ainult turismi ja eelkõige välituristide teenindamiseks mõeldud. Tegelikult on suurem osa sadamate kliente kohalikud Eesti väikelaevaomanikud ning põhiosa sadamate tegevusest ja tulust ei ole külalisjahtidele kaikota pakkumine, vaid hoopis kõik muu, mis kohalikus tõmbekeskuses toimub: mereharidus, purjesport, merelised meelelahutused, hobikalastus, pääste- ja järelevalvetegevus, jeti- ja teiste veesportialade harrastamine, väikelaevade hooldus, remont ja nende talvine hoiustamine, restoranid, majutusasutused, kontserdid, etendused, kultuurisündmused ja kõik muu selline. Väikesadam on ka kohalike elanike jaoks kogukonnakeskus, kus saab aega veeta ka siis, kui ei plaani merele minna.

Teine väikesadamate edasi arendamist piirav asjaolu on vähene mereharidus ja mereteadlikkus, seda nii meresõiduuskuste kui meresõiduohutuse mõttes. Paraku väljendub see ka jätkuvalt kõrgetes uppumissurmade arvus. Väikesadamate arendusse lisaks hoogu juurde inimeste suurem

huvi merenduse ja väikelaevanduse vastu. Suurimaks väljakutseks on uute põlvkondadele merehairduse ja meresporti vastu huvi tõstmine, kuna eestlaste seas ei ole merendus enam nii populaarne kui vanasti.

Inimestel on tekkinud mõtteviis, et sadamad on jõukamate inimeste elitaarne hobi ning las jõukamad maksavad ise kinni selle. Tegelikult sadamad ei „kuulu“ jõukamatele inimestele vaid on multifunktsionaalne taristu osa, mida võib vaja olla igal ühel. Näiteks päästeoperatsiooni korraldamisel laevaõnnetuse või suplemisõnnetuse korral, kalastamiseks, piirivalve- ja kaitsetegevusel, reostustõrjel jne. Lisaks on probleemiks ka raha puudus, et pidevalt sadamaid arendada suures mahus.

Lisaks sellele ei ole ilmtingimata sadamatesse vajalik rajada poode ja majutuskohti, kui sadam asub linnas ja ümberringi on poode, majutuskohti ja kohvikuid, restorane. Külalissadamas või sadamas, mis asub linnast 20-30 kilomeetri kaugusel, on majutusasutuste ja toitlustusasutuse rajamise olulisus möödapääsmatu.

4.3 Intervjuude kokkuvõte

Väikesadamate arendamine on vajalik, et tagada hobimeresporti harrastajate turvalisus, et neil oleks võimalik ohu korral jõuda sadamasse, mis asub meresõitjale optimaalses kauguses milleks on 30 meremiili. Korralik võrgustik meelitaks ligi välisturiste kui ka aitaks kaasa eestlaste seas taas merenduse vastu huvi tõstmisele, kui on olemas vastav taristu, et suurendada väikelaevasõidu õppeid, mereohutuskoolitusi ja muud sellist. Väikesadamate juurde ehitamine ja olemasolevate sadamate arendamine toob endaga kaasa ka töökohti sadamaterritooriumil pakutavate teenuste pakkujate näol ehk edendab ettevõtlust ning sealt kadu saab riik tagasi tulu maksude näol inimeste tarbimisest ja teenuste kasutamisest. Väikesadam on kui küla - ja kogukonna keskuseks, mis elavdab kogukonna elu ja pakub puhkamise võimalusi nii maal kui ka merel, nii täiskasvanutele kui ka lastele. Väikesadamad omavad olulist rolli ka piirivalves ja riigikaitstes, kus sadamas saab teostada piirivalvet ja – kaitsmist, tagada riigi julgeolek ning teostavad vajadusel ka merepäästet. Põhilisteks probleemideks, mis takistavad sadamate edasist arengut on kitsas lähenemine, aravates, et väikesadamad on ainult välisturistide jaoks mõeldud. Tegelikult tuleb suurem klientuur siiski Eesti kohalike paadiomanike ja hobimeresõitjate seast. Väär on ka arusaam, et väikesadamad on ainult jõukama rahva lõbu, kuid tegelikult omab väikesadam suuremat rolli kogukonna keskuse

näol. Piiravaks asjaoluks on saanud ka eesti rahva võõrandumine merest, vähene on inimeste mereharidus ja mereteadlikkus, seda nii meresõiduuskuste kui meresõiduohutuse mõttes, mis väljendub jätkuvalt kõrgetes uppumissurmade arvus. Kvaliteetseid teenuseid pakkuvad väikesadamad aitavad propageerida merehariduse omandamise huvi inimeste seas. Lisaks väikesadamate arendamisele tuleks muuta sadamaregistrilt kasutaja sõbralikumaks ning luua sadamate broneerimis- ja laevaliikluse üle arve pidamissüsteem, mis on siinamaani lahendamata küsimus. Mereseadusandluses valitseb üleregulatsioon kuna Euroopa Liidu ja rahvusvahelise merendusorganisatsiooni õigusakte tuleb nii palju, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ja Justiitsministeerium ei suuda neid kõiki tõlkida ja Eesti seadusandlusega harmoniseerida. Intervjueeritavate sõnul on rakendatud seadusandluses nõudeid, mida mujal väikesadamatele ei rakendata. Teadmata on ka, kuidas hakkavad väikesadamaid mõjutama erinevad kliimaeesmärkidest tulenevad nõuded. Väikesadama pidaja on tavaliselt isik, kel puudub võimalus ja ka oskused erinevates seadusandlikes aktides orienteeruda. Siinkohal oleks vaja ka riigil rohkem teavitustööd teha ning analüüsida, kas on võimalik ka erinevaid erandeid nagu näiteks juba on jäätmekavade koostamisel.

Paraku ei saa olla Eestis väikesadama isemajandav, kuna suvehooaeg on lühike ning enamus tulu tuleb sadamas pakutavatest teenustest ja laevahoiustamisest suveperioodil kai ääres või aastaringsest sadamas. Saadav tulu ei ole aga piisav, et luua uusi rajatisi sadamatesse ning tagada jätkusuutlik sadama areng ja taristu korrashoid ja hooldamine. Sadamad vajaksid püsivat riikliku toetust kuna sadamad on taristu osa, mida tuleb korras hoida, hooldada ja vastavalt vajadustele ka edasi arendada. Väikesadamat on võimalik pidada rentaabliit ja isemajandavalt üksnes vaid siis, kui sadam osutab kaldapealseid tasuta teenuseid, mis on saavutanud tuntuse ja hea maine nii merelt kui ka maapoolt tulevate külaliste hulgas, ehk siis oleks oluline rajada majutusasutusi ja toitlustust pakkuvaid ettevõtteid väikesadamatesse. Lisaks on vaja rahalist toetust ja suuri investeeringuid, et saaks jätkata väikesadamate edasiarendust ja juurde ehitust, et luua ühtne võrgustik ja ühtlustada sadamates pakutavate teenuste kvaliteeti kõrgele tasemele. Et jõuda ühtse väikesadamate võrgustikuni, tuleks analüüsida hetkeolukorda ja luua jätk väikesadamate võrgustiku väljaehitamise ja arendamisele kontseptsioonile ja tõsta huvi merenduse ja hobimeresõidu vastu eestlaste seas ning leida piisav rahastus täiendavate ehitustööde jaoks.

4.4 Väikesadamate võrgustiku edasise arendamise tuleviku väljavaated meremajanduse valge raamatu põhjal

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on loonud meremajanduse valge raamatu aastateks 2022-2035, mis annab ülevaate merendusvaldkonnaga seonduvatest probleemidest ja võimalikest lahendustest. Meremajanduse valges raamatus välja toodud üheks prioriteediks on merekultuuripärandi ja - traditsioonide säilitamine, mis on tugevalt seotud väikesadamate võrgustiku ja sadamate arenguga. Merekultuuripärandi ja – traditsioonide säilimisele aitab kaasa suures osas välja ehitatud väikesadamate võrgustik kui ka väikelaevaehitus sektor. (Meremajanduse Valge Raamat, 2022).

Randluse kaks kõige suuremat funktsiooni on kohaliku elukeskkonna, elustiili ja kultuuripärandi säilitamine, luues sellele vastavaid töökohti ning tõsta merenduse vastu huvi inimeste seas, kes asuksid tööle merendussektorisse. Rannaäärse ettevõtluse kesksel kohal on turism, kalandus, kultuuritegevus ja traditsiooniline laevaehitus, mis on omavahel seotud taristu ja tegevuste kaudu. Mereturismi ja merenduse ning randlusega seotud ettevõtluse arendamisel on oluline, et rannaäärse elu- ja külastuskeskkonna, samuti reisijateveoks kasutatava meretranspordi ja selle teenindamiseks kasutatava keskkonna kujundamisel ja arendamisel arvestataks ka erivajadustega inimeste vajadustega, et tagada neile ligipääs turismi- objektidele ja meretranspordile. (Meremajanduse Valge Raamat, 2022).

Väikesadamate võrgustiku kontseptsiooni kehtivusaeg lõppes aastal 2020, kuid arenguruumi selles valdkonnas on palju ning meremajanduse raamat on välja toonud sadamate võrgustiku väljavaateid aastaks 2035. Enne uue arengukava loomist on vaja kaardistada hetkeseis sadamates, uuendada sadamaregister ja vaadata üle sadamate liigitus. Analüüsida tuleb väikesadamate funktsionaalsust ning kasutajagruppide ja koostöövõrgustike määratlemine järgmiseks perioodiks kindlaks määrata. Selleks, et Eestil oleks kunagi ühtne väikesadamate võrgustik, tuleb luua jätk väikesadamate võrgustiku arendamise tegevusplaani, tuleb üle vaadata sadamate ja nendes pakutavate teenuste toetamise meetmed, luua järjepidev toetuskeem ja kättesaadavus võimalikult paljudele sadamatele. Lisaks mereturismi arenguks on oluline parandada väikesadamate andmebaaside ja viia sadama teenused vastavusse konkurentidega. Sadamateenuste kvaliteet on piirkonniti erinev ja seda tuleks ka ühtlustada. (Meremajanduse Valge Raamat, 2022).

Soovitatav siht edasise väikesadamate arendamise puhul:

- Eesti sadamaid külastanud väikelaevade arv aastal 2035 on 25 000
- Aastaks 2035 on Eestis toimiv väikesadamate võrgustik koos ühtlaste kaasaegsete teenustega, mis põhinevad merekultuuri
- Püeiasustusega väikesaartega ühenduse pidamiseks vajalikud veeteed ja sadamad võimaldavad ühenduse pidamist saartega, sealhulgas vajalikus mahus kaupade, ehitusmaterjalide ja masinate vedu, samuti aluste ohutut hoidmist sadamates ebasoodsate ilmastikutingimuste ajal

Laienev väikesadamate võrgustik toob endaga kaasa ka väikelaevade ja väikelaevajuhtide arvu tõusu. Uuel perioodil on vaja muuta kliendisõbralikumaks väikelaevajuhtide koolituse eksamikeskond kui ka muuta väikelaevade registreerimise nõuded paindlikumaks, kasutades selleks innovaatilisi lähenemisi, millega oleks võimalik muuta teenus kliendile mugavamaks ning vähendada halduskoormust. Eesti kui mereriigi maine tõstmisele aitaks kaasa väikelaevajuhtide väljaõppe ühtlustamine Euroopas tunnustatud tasemele. Lisaks uute väikesadamate arendamisel on oluline pöörata tähelepanu ohutuse ja turvalisuse tagamisele ning juurdepääsuteede võrgustiku rajamisele vastavalt vajaduste analüüsile ja kavale riigieelarve või struktuurifondide vahenditest ja kindlasti sadamakoha looduslike tingimuste sobivust. (Meremajanduse Valge Raamat, 2022).

Kokkuvõte

Väikesadamad on sadamad, mis pakuvad sadamateenuseid alla 24 meetri pikkustele laevadele. Väikesadamad rajatakse tuulte ja lainetuse eest kaitstud kohtadesse, lisaks on väikesadamate akvatooriumi sügavus madalam sadamatest. Sadama eeskirjaga määratakse kindlaks väikesadamat külastavate väikelaevade ja aluste maksimaalne pikkus kui ka süvis. Kõik ametlikud sadamad, nende hulgas ka väikesadamad ja ehitamisel olevad sadamad kantakse sadamaregistrisse, mille eesmärk on anda ülevaade kõikidest Eesti sadamatest ja nende tehnilistest näitajatest.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostas aastateks 2014-2020 väikesadamate võrgustiku arendamise kontseptsiooni kava, mille eesmärk oli Eesti väikelaevaturismi potentsiaali efektiivsele rakendamisele. Väikesadamate väljaehitamise ja arendamise kava kohaselt oleks pidanud olema projekti lõpuks Eestis ühtne väikesadamate võrgustik ja sadamate vahemaad üksteisest vähemalt 30 meremiili, mida loetakse optimaalseks meresõidu päevateekonnaks. Lisaks eeldati tõsta sadamate külastajate arvu kuni 20 000ni aastas. Kontseptsiooni kohaselt liigitatakse väikesadamad kolmeks – paadisadamateks, külalissadamateks ja kodusadamataks. Väikesadamate arengukava eesmärk oli ka külalissadamate arvu tõsta vähemalt 50 külalissadamani aastaks 2020. Majandus – ja Kommunikatsiooniministeerium koosats ka soovituslikud teenusstandardid väikesadamatele, mille tulemiks on ühtlustada väikesadamates pakutavate teenuste valikut ja luua ühtne kuvand väikesadamatest Eestis.

Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada, kas Majandus – ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt loodud väikesadamate väljaehitamise arengukava täitis oma eesmärgid aastaks 2020. Autori poolt läbi viidud uuringust ja intervjuudest selgus, et eesmärgid ei täitunud täies mahus. Siiani puudub Eestis ühtne väikesadamate võrgustik, kõige suuremad vahemaad on Ida-Eesti põhjarannikul. Lisaks ei külastanud 2020 aastal sadamaid 20 000 väikelaeva nagu kontseptsiooni üheks eesmärgiks oli. Siinkohal tuleb lisada, et takistavateks teguriteks oli COVID-19 pandeemia ja Ukrainas toimuv sõda, mis paraku sadamakülastuste arvu, kui mõõdiku kasutamise, on täielikult ära tühistanud. Küll aga on külalissadamate arv Eestis tõusnud 55 külalissadamani. Intervjuudest selgus, et kõige rohkem on aga puudu Eestis kodusadamates, kus kohalikud inimesed saaks oma aluseid hoiustada, sest suurem klientuur tuleb siiski Eesti kohalike paadiomanike ja hobimeresõitjate kui välituristide seast. Väikelaevu ja hobimeresõidukeid on Eestis registreeritud ca 35 000 kuid kaikohti orienteeruvalt 10 korda vähem. Numbrid võivad olla natuke ebamäärased, kuna sadamaregistri vastas funktsionaalsus on ebapiisav. Ka sadamaregistrit tuleks uuendada ja muuta see kasutajasõbralikumaks.

Väikesadamate võrgustiku edasi arendamine on vajalik, et meelitada kohale välisturiste kui ka tõsta eestlaste seas huvi merenduse vastu. Lisaks muudab ühtne võrgustik meresportiharrastajatele meresõidu turvalisemaks. Lootes, et Eesti muutuks mereäärsest riigist mereriigiks tuleb lähtuda pöördumatult toimunud rahvastiku- ja elulaadi muudatustest ja seada laiemad ning kaugemad eesmärgid rannaelu elavdamiseks ja väärtustamiseks. Väikesadamate võrgustik on ainult üks, kuid väga vajalik meede eesmärgi poole liikumiseks. Väikesadamad mängivad ka olulist rolli piirivalves ja riigikaitstes ning ka merepäästes. Lisaks on oluline ehitada juurde sadamaid, kus on suur rahvastikutihedus ning kuhu on koondunud suurem osa meresõidu harrastajaid. Kohalike elanike jaoks on väikesadama kui tõmbekeskus, mida võib nimetada ka kogukonnakeskuseks, kus saab korraldada erinevaid üritusi. Paraku ei ole väikesadamad Eestis isemajandavad, kuna meresõidu hooaeg on Eestis lühike. Seetõttu oleks vaja ka riikliku püsirahastust, sest sadam on taristu osa, mida tuleb korras hoida, hooldada ja vastavalt vajadustele ka edasi arendada. Väikesadamat on võimalik pidada rentaabliit ja isemajandavalt üksnes vaid siis, kui sadam osutab kaldapealseid tasulisi teenuseid, on saavutanud tuntuse ja hea maine nii merelt kui ka maapoolt tulevate külaliste hulgas. Sadamates on oluline pakkuda kvaliteetseid teenuseid, mille alla kuuluvad näiteks majutusasutused, toitlustusasutused, paadi hoiustamise võimalused, tualettruumide olemasolu jne.

Takistavad tegurid sadamate edasi arendamiseks on väärad arusaamad, et väikesadamad on mõeldud välisturistide jaoks, kuid tegelikult tuleb põhiklientuur eestlaste endi seast. Põhiosa sadamate tegevusest ja tulust ei ole külalisjahtidele kaikoha pakkumine, vaid hoopis kõik muu, mis kohalikus tõmbekeskuses toimub: mereharidus, purjesport, merelised meelelahutused, hobikalastus, pääste- ja järelevalvetegevus, jeti- ja teiste veesportialade harrastamine, väikelaevade hooldus, remont ja nende talvine hoiustamine, restoranid, majutusasutused, kontserdid, etendused, kultuurisündmused jne. Lisaks on kujunenud arvamus, et väikesadamad on ainult rikkama rahva pärusmaa, kuid tegelikult on väikesadam oluline taristu ning kohalike jaoks kogukonnakeskus. Teine väikesadamate edasi arendamist piirav asjaolu on vähene mereharidus ja mereteadlikkus, seda nii meresõiduuskuste kui meresõiduohutuse mõttes. Väikesadamate väljaehitamine on kallid ning antud kontseptsiooni jaoks eraldati 5 miljonit eurot, kuid vajalik summa pürgiks 50 miljoni euroni.

Väikesadamate väljaehitamise ja arendamise kontseptsioon perioodil 2014-2020 ei täitnud oma eesmärgi, kuna väikesadamate võrgustik pole siiani terviklik. Eesmärgi täitmiseks oleks vaja lisarahastust või uut arengukava, et võrgustik välja ehitada. Üle tuleks vaadata ka seatud eesmärgid, kuna rohkem külalissadamatele oleks Eestisse vaja kodussadamaid, kus kohalik rahvas saaks oma väikelaevu hoiustada ka hooajavälisel perioodil. Väikesadamate juurde ehitamisel tuleb arvesse võtta ka asjaolu, et mõnes kohas on siiski vaja väiksemat vahemaad kui 30 meremiili, kuna teatud ilmaolude tõttu on 30 meremiili liiga pikk vahemaa, et turvaliselt sadamasse pääsed.

Summary

Analysis of the concept of building a network of marinas in Estonia and future prospects

Säre Jaanson

Key words: marinas, network of marinas, the concept of a network of marinas

This thesis is written in Estonia, on 46 pages. It includes 4 table, 8 blueprints, 3 annex and 20 different sources.

Marinas are ports that offer port services to ships under 24 meters in length. Marinas are built in places protected from winds and waves, in addition, the depth of the water area of small ports is lower than that of ports. The Ministry of Economic Affairs and Communications prepared a concept plan for the development of the network of marinas for the years 2014-2020. According to the plan for the construction and development of marinas, by the end of the project there should have been a whole network of marinas in Estonia and the distance between the ports at least 30 nautical miles. According to the concept, marinas are classified into three – boat ports, guest ports and home ports. In addition to this, at least 50 quest ports and 20 000 ship vistis in 2020.

The further development of the network of marinas is necessary to attract foreign tourists as well as to increase the interest in seafaring among Estonians. In addition, a unified network makes sailing safer for sea sports enthusiasts. Marinas also play an important role in border guarding and national defense, as well as in sea rescues. For the local people marinas are like community centers where various events take place. Lack of maritime interest among Estonians, wrong understanding of the importance of marinas and finding funding are the main reasons that prevent further development of building a network of ports.

The aim of this thesis is to find out whether the document created by the Ministry of Economic Affairs and Communications "Concept for the development of the network of marinas in 2014-2020" fulfilled its goals or not. The survey results and interviews with various parties showed that the concept of construction and development of marinas in the period 2014-2020 did not fulfill its goals, as the network of marinas is still not complete. In addition, 20,000 small ships did not visit

the ports in 2020, as one of the objectives of the concept were. At this point, it should be added that the preventing factors were the COVID-19 pandemic and the war in Ukraine, which, unfortunately, has completely canceled the use of the number of port visits as a metric. However, the number of guest ports in Estonia have increased to 55 guest ports, as the goal was 50 ports.

To meet the goal, additional funding or a new development plan would be needed to build out the network. The set goals should also be reviewed, as more guest ports would need home ports in Estonia, where local people could store their small ships even in the off-season. Also have to consider that in some places a distance less than 30 nautical miles is required, because due to certain weather conditions, 30 nautical miles is too far to reach the port safely.

Viidatud allikad

EAS. (2013). *eas.ee*. Allikas: <https://eas.ee/eas-toetab-11-eesi-vaikesadama-arendamist/#> (viimati külastatud 17.04.2023)

Eastbaltic. (2023). Allikas: <https://www.eastbaltic.eu/harbours/latvia/> (viimati külastatud 10.04.2023)

Eesti Entsüklopeedia. (2021). Allikas: http://entsyklopeedia.ee/artikkel/eesi_asend (viimati külastatud 06.04.2023)

Eesti Väikesadamate Arenduskeskus. (2022). *evak.ee*. Allikas: <http://www.evak.ee/eestivaumlikesadamad.html>. (viimati külastatud 29.04.2023)

finnish-boating-trends. The experience (2021). Allikas: <https://theqexperience.com/fi/2021/01/14/finnish-boating-trends-in-2021/> (viimati külastatud 02.04.2023)

Laasma, A. jt (2022) Sadamate konkurentsivõime tegurid ja avaliku sektori roll sadamate konkurentsivõime toetamisel. Uringuaruanne

Majandus – ja kommunikatsiooniministeeriumi (2022) Meremajanduse valge raamat 2022-2035

Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. (2014). Allikas: <https://www.mkm.ee/uudised/eesi-arendab-vaikesadamate-vorgustikku> (viimati külastatud 01.04.2023)

Marinas Latvia. (2022). Allikas: <http://marinaslatvia.lv/lv> (viimati külastatud 29.03.2023)

Meresõiduohutuse seadus. (2001). Allikas: <https://www.riigiteataja.ee/akt/MSOS> (viimati külastatud 01.04.2023)

Nugin, U. (2015). Allikas: <https://www.ibun.ee/valdkonnad/siseveteesiehitised/vaikesadamate-rajatised/> (viimati külastatud 19.03.2023)

Riigiteataja. (2012). Allikas: <https://www.riigiteataja.ee/akt/116032022015> (viimati külastatud 17.03.2023)

Sadama Eeskiri. (2021).

Allikas:https://www.ts.ee/wpcontent/uploads/2021/04/Sadama_eeskiri_2021_est.pdf

Sadamaregister. (2023). Allikas: <https://www.sadamaregister.ee/sadamad> (viimati külastatud 01.04.2023)

Sadamaseadus. (2009). Allikas: <https://www.riigiteataja.ee/akt/120062022051> (viimati külastatud 17.03.2023)

Traficom. (2021). Allikas: <https://www.traficom.fi/en/news/finland-among-countries-most-boats-capita-number-new-watercraft-registrations-increasing> (viimati külastatud 02.04.2023)

Transpordiamet. (2022). Allikas: <https://www.transpordiamet.ee/sadamaregister> (viimati külastatud 18.03.2023)

Tarnspordiamet.(2022).

https://www.transpordiamet.ee/otsing?search_term=väikesadamad&sort_by=created (viimati külastatud 18.03.2023)

Veeseadus. (2019). Allikas: <https://www.riigiteataja.ee/akt/122022019001> (viimati külastatud 09.05.2023)

Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon. (2014). Allikas: <http://database.centralbaltic.eu/sites/default/files/Development%20plans%20EE.pdf>

Lisa 1. Eesti väikesadamate vahemaad meremiilides

Tabel 2

Estonian Marinas (nm)	Dirhami	Haapsalu	Heilermaa	Kaberneeme	Kihnu	Kuivastu	Kuresaare	Kärda	Lõhusalu	Mõnu	Narva-Jõesuu	Ojaka	Pirngi	Purise	Pämu	Roomassaare	Ruhnu	Sõru	Tallinn	Toila	Veere	Vergi	Viniistu
Dirhami	22	31	64	85	43	93	28	100	153	50	55	119	98	94	64	45	138	79	93	80			
Haapsalu	17	84	72	30	75	30	47	91	173	95	75	138	84	77	79	45	65	158	65	113	100		
Heilermaa	17	94	66	23	70	24	57	84	183	28	85	149	77	72	38	76	168	58	123	110			
Kaberneeme	84	94	159	113	161	92	39	174	90	123	12	60	163	157	126	28	76	141	32	20			
Kihnu	72	66	159	46	57	82	112	65	243	68	143	206	22	55	33	74	132	228	95	183	170		
Kuivastu	30	23	113	46	48	42	70	61	195	26	104	167	55	47	50	36	89	180	56	135	122		
Kuresaare	75	70	161	57	48	87	116	23	241	74	152	215	80	4	42	83	136	226	85	181	168		
Kärda	30	24	92	82	42	87	52	104	178	47	83	147	93	89	88	57	71	163	59	118	105		
Lõhusalu	47	57	39	112	70	116	52	135	128	77	31	94	123	118	120	89	22	113	104	68	55		
Mõnu	91	84	174	65	61	23	104	135	257	92	94	227	85	22	39	79	154	243	64	199	187		
Narva-Jõesuu	153	183	90	243	195	241	178	228	257	203	94	33	261	243	211	120	15	225	83	70			
Ojaka	35	28	123	68	26	74	47	92	203	114	114	177	82	76	77	15	97	188	35	143	130		
Pirngi	55	75	85	12	143	104	152	83	31	94	94	114	154	154	153	118	19	79	132	36	24		
Purise	119	138	149	60	206	167	215	147	94	227	33	177	64	212	217	181	83	18	196	30	41		
Pämu	84	77	163	22	55	80	93	123	85	261	82	154	218	75	54	86	145	246	106	201	188		
Roomassaare	77	72	157	55	47	4	89	118	22	243	76	154	212	75	40	80	138	228	84	183	170		
Ruhnu	94	79	72	163	33	50	42	88	120	39	246	77	153	217	54	40	138	231	98	186	173		
Sõru	64	45	38	74	36	83	57	89	79	211	15	118	86	80	85	85	108	196	21	153	141		
Tallinn	45	65	76	28	132	89	136	71	22	154	120	97	19	83	145	138	108	105	123	60	47		
Toila	138	158	168	76	228	180	226	163	113	243	15	188	79	18	246	228	231	196	105	211	45	56	
Veere	79	65	58	95	56	85	59	104	64	225	35	132	196	106	84	98	21	123	211	168	156		
Vergi	93	113	123	32	183	135	181	118	68	199	83	143	36	30	201	183	186	153	60	45	168	13	
Viniistu	80	100	110	20	170	122	168	105	55	187	70	130	24	41	188	170	173	141	47	56	156	13	

Allikas: Eesti Väikesadamate Arenduskeskus

Lisa 2. Sadamad ja nendes pakutavad teenused

Tabel 3

SADAM	TEENUSED	LISATEENUSED
Purtse jahisadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine	WC, invatualett, toitlustus, aerupaadi laenutus
Vergi sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine	Toitlustamine, internet, WC, dušš, elekter, jalgratta laenutus, joogivesi, parkla, pesupesemisvõimalus, slipp
Kaberneeme sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine	WI-FI, 24/7 WC ja dušš, kütus, joogivesi, slipp, elekter ujukaidel, parkla, survepesuri kasutamise võimalus, toitlustus
Koljunki sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine	pilsivee ja heitvete vastuvõtt, kütus, parkla, WC, Wi-Fi, slipp
Kalevi Jahtklubi sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine	jahtide talvine hoiustamine, WC, joogivesi, elekter, dušš, toitlustus, parkla, slipp, prügi vastuvõtt, pisiremont, internet, pesupesemise võimalus
Lennusadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine, Veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel,	WC, WiFi, sadamapood, Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtt, saun, slipp, veesõidukite talvine hoiustamine, mänguväljak, staapelplatsi üürimine
Noblessneri sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine, veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel	elekter, dušš, WC, pesupesemis võimalus, joogivesi, saun
Naissaare sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine, vessõiduki punkerdamine, reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine	Kütus, kohvik, jalgratta laenutus, WC, dušš, Wi-Fi
Kakumäe sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine, veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel	tasuline parkimine, toitlustus, joogivesi, prügi vastuvõtt, elekter, tasuta Wi-Fi, kütus, pesupesemis võimalus, raamkraana, WC, dušš, videovalve 24/7
Hara sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine	Parkla, kütus, slipp, WC
Dirhami Sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine, veesõiduki lastimine ja lossimine, reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine	jalgratta laenutus, kütus, telefon, dušš, toitlustus, joogivesi, internet, pisiremont, prügi vastuvõtt, slipp
Suur-Holmi Sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine	dušš, elekter, jalgratta laenutus, inva-WC, joogivesi, toitlustus, Wi-Fi, saun, slipp,

		väikelaevade hoidmis võimalus, kütus
SADAM	TEENUSED	LISATEENUSED
Veskiviigi sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine	saun, WC, dušš, joogivesi, internet, elekter
Virtsu sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine, Veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel	reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine, Pesupesemise võimalus, Jalgratta laenutus, prügi vastuvõtt, internet, toitlustus, slipp, joogivesi, parkla, elekter, WC, dušš
Alliklepa sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine	internet, dušš, pesupesemise võimalus, prügi vastuvõtt, WC, slipp, parkla, joogivesi, elekter
Eisma Sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine, veesõiduki punkerdamine, veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel	slipp, köögi rent, majutus, jalgratta laenutus, grill- ja piknikuterass, supi laenutus, tennise ja korvpalli väljak, invatualett, septikpaagi pumpamine, elekter, dušš, joogivesi, pesupesemisvõimalus, inva-WC, internet, kütus
Roogarahu Sadam	veesõiduki sildumise võimaldamine, Veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel	Pesupesemise võimalus, toitlustamine, majutus, dušš, laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtt, Elekter, joogivesi
Orjaku sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine, veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel	Joogivesi, parkla dušš, WC, internet, toitlustus, prügi vastuvõtt, majutus, saun, septikupump, jalgratta laenutamine
Lõmala sadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine	Laevaheitmete äraandmine, elekter, internet, WC, dušš, slipp, jalgratta laenutus, parkla, pesupesemise võimalus, joogivesi, prügi vastuvõtt
Triigi väikelaevasadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine, veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel	Joogivesi, elekter, dušš, WC
Pärnu sadama väikesadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine, veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel	Joogivesi, elekter, kütus

SADAM	TEENUSED	LISATEENUSED
Pärnu Jahtklubi jahisadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine, veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel	Statsionaarne kraana, slipp, WC, elekter, dušš, internet, pesupesemis võimalus, jalgratta laenus, joogivesi, parkla, kütus, pisiremont, toitlustamine
Sviby väikelaevasadam	Veesõiduki sildumise võimaldamine, veesõiduki lastimine ja lossimine, veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel, reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine	Slipp, WC, elekter, prügi vastuvõtt

Allikas: Sadamaregister

Lisa 3. Teenusstandardid

Legend:

** - nõutavad teenused

* - soovituslikud teenused

Tabel 4

	Paadisadam	Kodusadam	Külalissadam
Ohutu sildumisega seotud teenused			
Sadama sissesõidutee ja akvatoorium on tähistatud reglementeeritud navigatsioonimärgistusega	**	**	**
Kättesaadavad akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmed	**	**	**
Väikelaeva kinnitusvõimalus	**	**	**
Kaitse lainetuse eest	**	**	**
Ohutusega (sh keskkonnaohutusega) ja turvalisusega seotud teenused sadamas			
Kontaktnumber 24h ja infotahvel vajalike andmetega nähtaval kohal	**	**	**
Jäätmete vastuvõtt (vastavalt sadama laevaheitmete ja lastijäätmete käitlemise kavale)	**	**	**
Septitanki tühjendamise võimalus		*	**
Ohutustulp (viskeliin, pootshaak, päästerõngas, redel) ja tuleohutusvahendid kail	**	**	**
Valve		*	*

Ohutusega (sh keskkonnaohutusega) ja turvalisusega seotud teenused sadamas	Paadisadam	Kodusadam	Külalissadam
Valgustatud sadamala ja kaid		*	*
Kättesaadavad esmaabi vahendid		*	**
Harrastusmeresõitjale vajalikud tugiteenused	Paadisadam	Kodusadam	Külalissadam
Vähemalt 10 vastavalt tähistatud külaliskohta väikelaevadele			**
Elektri kättesaadavus kail	*	*	**
Joogivee kättesaadavus kail	*	*	**
Vesitualetid (vähemalt üks neist 24h ööpäevas kasutatav)		**	**
Biotualetid (vähemalt üks neist 24h ööpäevas kasutatav)	**		
Pesemisvõimalus (dušš või saun)		**	**
Mugavusteenused	Paadisadam	Kodusadam	Külalissadam
Kütusega varustamine (tankla sadamas või kütuse toomine sadamasse)		*	**
WiFi		*	**
Esmatarbekaupade ostmise võimalus sadamas või sadama vahetus läheduses		*	*
Gaasiballoonide vahetus			*
Treilerpaatide slipp	*	*	*
Tõsteseadme (max 7 t) kasutamise võimalus			**
Tähistatud parkimisala		*	**

Mugavusteenused	Paadisadam	Kodusadam	Külalissadam
Toitlustusettevõtte sadamas		*	*
Laste mänguväljak		*	*
Liikumispuudega inimesele sobiv tualett ning pesemisvõimalus			**
Pesumasin- ja kuivati			**
Turismiinfo kättesaadavus	*	*	**

Allikas: Eesti Väikesadamate Arenduskeskus

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina, Säre Jaanson:

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Eesti väikesadamate võrgustiku väljaehitamise kontseptsiooni eesmärkide täitmise analüüs ja tuleviku väljavaated“, mille juhendaja on Reet Laos:

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

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

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

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

22.05.2023

¹ Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingu tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.