



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA

Merenduskeskus

Sander Sarap

**MANDRI JA SUURSAARTE VAHELISE
LAEVALIIKLUSE TEENUSE MÕJU SAARTE
TRANSPORDISEKTORILE**

Lõputöö

Juhendaja: lektor Tõnis Hunt

Tallinn, 2018

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Sander Sarap

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 141244VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: sander.sarap@gmail.com

Juhendaja lektor Tõnis Hunt:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

ANNOTATSIOON

Käesoleva lõputöö teemaks on „Mandri ja suursaarte vahelise laevaliikluse teenuse mõju saarte transpordisektorile”. Parvlaevaühendus suursaartega on oluline tegur nii saarte kui ka Eesti üldisele majandusele. 2016. aasta sügisel muutus parvlaevaühenduse teenusepakkuja. Mainitud muutus tõi kaasa nii laevade kui ka muude tugiüksuste muutuse. Samuti muutusid tingimused. Teenusepakkuja vahetuse keeruline algus ning eelmise pakkuja laevade ümberpaigutamisele lisaks tõi 2017/2018. aasta talv veelgi suuremad murekohad laevaühendusse. Mitmel korral ühendus katkes ning oli tõrkeid graafikus. See tõi kaasa kohalikele ettevõtetele lisatööd ning ümberplaneerimist.

Käesoleva töö eesmärgiks oli välja selgitada, kuidas laevaliikluse teenuse kvaliteet mõjutab Saare ja Hiiu maakonna valitud ettevõtteid, mis oma igapäevases töös kasutavad parvlaevaühendust. Eesmärgi saavutamiseks küsitles autor viit Saaremaa ja viit Hiiumaa ettevõtet. Töös kasutatakse kokku 7 ettevõtte antud vastuseid.

Uuringu tulemusel selgus, et ettevõtted kasutavad laevaühendust tihti ning see mõjutab nende tööd. Nad hindavad oma ettevõtte riski laevaliiklusega seotult kõrgeks. Ühenduse katkemine toob kaasa lisakulutusi ning ettevõtte maine langust. Uuringu tulemusest selgus, et praegusajal ei ole enamikul vastajatest võimalusi kasutada alternatiivseid transpordilahendusi. Uuringu tulemustele ja autori isiklikule kogemusele tuginedes on sõnastatud soovitusel.

Võtmesõnad: suursaarte laevaliikluse teenuse mõju, suursaarte ettevõtete risk, laevaliini tähtsus.

SISUKORD

ANNOTATSIOON.....	3
JOONISTE LOETELU	5
SISSEJUHATUS.....	6
1 TEOREETILISED ALUSED.....	8
1.1 Kuivastu–Virtsu laevaliini ajalugu	8
1.2 Rohuküla–Heltermaa laevaliini ajalugu.....	8
1.3 Parvlaevade lühike tutvustus.....	9
1.4 Parvlaevaliikluse iseloomustus lähiriikides	9
1.5 Saaremaa ja Hiiumaa majanduse tutvustus.....	10
1.6 Mandri ja saarte vahelise parvlaevaiühenduse uuring	12
1.7 Parvlaevaiühenduse katkemine ja murekohad	14
1.8 Riskide hindamine laevaliikluses.....	15
2 METOODIKA.....	17
2.1 Metoodika tutvustus.....	17
2.2 Uuringus kasutatavad ettevõtted	17
2.3 Ettevõtete küsitluse ülesehitus ja läbiviimine	18
3 UURIMISTULEMUSTE ANALÜÜS	23
3.1 Ettevõtete küsimustiku analüüs.....	23
3.2 Järeldused ja ettepanekud	33
KOKKUVÕTE	36
SUMMARY	38
KASUTATUD KIRJANDUS	40
LISA 1	42

JOONISTE LOETELU

Joonis 1. Soome arhipelaagi parvlaevaliinid	10
Joonis 2. Saaremaa statistilise profiili kuuluvad ettevõtted maakonna ja tegevusala järgi 2017. aastal	11
Joonis 3. Hiiumaa statistilise profiili kuuluvad ettevõtted maakonna ja tegevusala järgi 2017. aastal	12
Joonis 4. Läänemere piirkonnas käitatavate parvlaevaliinide osakaal	14
Joonis 5. Ettevõtte asupaik	20
Joonis 6. Ettevõtete põhitegevusala	21
Joonis 7. Vastanud ettevõtete vanus	21
Joonis 8. Töötajate arv vastanud ettevõttes	22
Joonis 9. Laevaliini esmatähtsus	24
Joonis 10. Pileti hinna mõju	25
Joonis 11. Ühenduse katkemine	27
Joonis 12. Silla rajamine	28
Joonis 13. Konkurentsieelis	29
Joonis 14. Viimase 5 aasta mõju	30
Joonis 15. Ettevõtte tulevikuplaanid	31
Joonis 16. Ettevõtte kolimine mandrile	32

SISSEJUHATUS

Eesti on saanud kingitusena hulgaliselt saari, nii suuremaid kui ka väiksemaid, neist osadel elatakse aastaringselt. Suurematel saartel on aastakümnete jooksul loodud erinevaid ettevõtteid. Paraku ei toodeta ega ole ka otstarbekas saartel kõiki eluks vajalikke vahendeid ise meisterdada. Sellepärast on sinna vaja transportida eluks vajalikke tarbeid, näiteks toitu ja esmatarbekaupu, ning ettevõtetele vajalikke saadusi. Seda saame nimetada impordiks saartele. Oma teenuste ja toodete tarnimiseks mandrile, ning võimalusel Eesti mandriosalt ka piiri taha, vajavad kohalikud ettevõtted püsivat ja regulaarset parvlaevaühendust, seda tegevust saame nimetada ekspordiks.

Parvlaevaühendus kahe eri sadama, iseäranis saarte vahel on maailmamajanduses äärmiselt tavapärase praktika. Näiteks põhjanaabritel Soomes on sadu erinevaid saartevahelisi püsiühendusi. Erineva suurusega saari teenindatakse nii suurte ja võimsate veesõidukitega kui ka talvisel ajal lausa hõljukiga.

2016. aasta sügisel muutus Eesti kahe suurima saare ja mandri vahelise laevaliini operaator. Liinile saabusid ajapikku uued laevad ning vahetus ka sadamasüsteem. Paratamatult tõi operaatori vahetus kaasa vastakaid reaktsioone nii saarlaste endi kui ka mandrilt saarele soovijate seas. Autori enda seotus Saaremaaga ning huvi logistika ja ettevõtluse vastu andsid sisendi lõputöö teema valikul.

Käesoleva lõputöö teemaks on valitud mandri ja suursaate vahelise laevaliikluse teenuse mõju saarte transpordisektorile. Keskendatud on töös Virtsu–Kuivastu ja Rohuküla–Heltermaa laevaliinide teenustele. Need kaks laevaliini on Eesti-sisese veetranspordi põhiliinid, sest mõlemal saarel asuvad mitmed ettevõtted, kes nii ekspordivad oma tooteid mandrile kui ka impordivad ettevõtluseks vajalikke kaupu mandrilt. Pidev laevaliikluse teenuse kasutamine ja vajadus panevad erinevad ettevõtjad arvestama teenuse eripäradega ning seda arvestama ka oma ettevõtte igapäevases töös.

Siinse töö eesmärgiks on välja selgitada, kuidas laevaliikluse teenuse kvaliteet mõjutab Saare ja Hiiu maakonna valitud ettevõtteid, mis oma igapäevases töös kasutavad parvlaevaühendust. Autor on valinud uurimismeetodiks suunatud ankeetküsimustiku.

Küsimustik on saadetud viiele Saare ja viiele Hiiu maakonna ettevõttele, kes on välja valitud Äriregistri andmetel ja reastatud majanduskäibe alusel, tingimusel, et ettevõtte tegutseb realselt Saare või Hiiu maakonnas ning kasutab oma töös parvlaevaihendust. Töö käigus otsib autor vastust järgnevatele küsimustele:

- Kui tihti valitud ettevõtted kasutavad parvlaevateenust ning kas nende jaoks on regulaarne laevaliin esmatähtis?
- Kuidas ettevõtted hindavad oma riski seoses parvlaevaliiklusega?
- Kas ettevõtted arvestavad oma tööd planeerides parvlaevaliiklusega ning kas neil on alternatiivseid variante transpordiks?

Siinne töö on jagatud kolmeks peatükiks. Esimeses osas antakse ülevaade teema teoreetilisest osast, sealhulgas laevaliinide ajaloost, sarnastest uuringutest Eestis, 2017/2018. aasta talvel toimunud sündmustest ning uuringus kasutatud termini 'risk' definitsioonist. Teises osas annab autor ülevaate kasutatud uurimismetoodikast ja valitud ettevõtetest. Kolmandas osas annab autor ülevaate kogutud andmetest, analüüsib neid ning teeb omapoolse järelduse koos kokkuvõttega.

2012. aastal tehti Maanteeameti tellimusel „Saare maakonnas elanike ja ettevõtete meelsuse uuring püsiühenduse arendamise suhtes paranenud parvlaevaihenduse tingimustes“. 2017. aasta kevadel tegi TTÜ majandusteaduskonna tudeng Merili Nõmmisto lõputöö teemal „Hiiumaa ja mandri vahelise parvlaevateenuse kvaliteet kevadel 2017“. Möödunud talve sündmused ning katkemised mandri ja Hiiumaa vahelises ühenduses annavad antud teemale uue lähenemise.

1 TEOREETILISED ALUSED

1.1 Kuivastu–Virtsu laevaliini ajalugu

Organiseeritud laevaliiklus saarte ja mandri vahel sai alguse 19. sajandil. Kuni 1855. aastani oli liiklus Suures väinas riigi käes, siis anti see üle Saaremaa Rüütelkonnale. 1869. aastast tegelesid liikluse korraldamisega mõisad – Muhu Suuremõis ja Tumala mõis. Mõisad rentisid välja mitmesuguseid teenuste osutamise võimalusi, s.h Kuivastu Kõrtsi, kus oli reisijatel võimalus süüa ja magada (Väinaliikluse ajalugu).

Esimene aurulaev Saaremaa ja mandri vahele, nimega „Suvortsov” muretseti 1902. aastal, osaliselt riigi finantseerimisel. I maailmasõja ajal läks liikluse korraldamine tagasi riigi kätte. Laev „Suvortsov” läks samuti riigi omandusse. Meremeeste töölepingud olid sõlmitud riigiga kuni aastani 1920 (Väinaliikluse ajalugu).

Alates oktoobrist 1994 anti parvlaevaliikluse opereerimine Väinameres erafirma kätte ja liiklust hakkas korraldama AS Saaremaa Laevakompanii (Väinaliikluse ajalugu).

Parvlaevaliikluse opereerimine on taas riigifirma käes alates 1. oktoobrist 2016, mil teenust hakkas pakkuma TS Laevad OÜ (TS Laevad alustab).

1.2 Rohuküla–Heltermaa laevaliini ajalugu

Hiiumaa ja mandri vahet peeti vanasti ühendust purjepaatidega. Veeti posti ja võeti paati ka piiratud arvul reisijaid. Sõidukiirus olenes ilmast. Tuuletuses tuli kasutada aere. Selline olukord kestis 19. sajandi lõpuni, mil Hiiumaa mõisnike laevaühing ostis Heltermaa–Haapsalu liinile aurupaadi „Progress”. Kuna laev oli väike ja nõrk, osteti mõne aja pärast Rootsist samatüübiline mõnevõrra suurem aurik, samuti nimega „Progress”, kes võttis ka Muhu väinas laevadelt reisijaid Haapsallu viimiseks. Sellele lisaks ostis 1910. aastal Hiiu-Kärdla Kalevivabrik Taanist reisijate- ja kaubaauriku „Grenen”. Heltermaa–Haapsalu liini kõrval pidas see laev vahel ka ühendust Kärdla–Tallinna liinil (Väinaliikluse ajalugu).

Nii kuis mandri ja Saaremaa vahel, alustas 1994. aastal liinil teenuse pakkumist AS Saaremaa Laevakompanii. 1. oktoobrist 2016 teenindab antud liini TS Laevad OÜ (TS Laevad alustab).

1.3 Parvlaevade lühike tutvustus

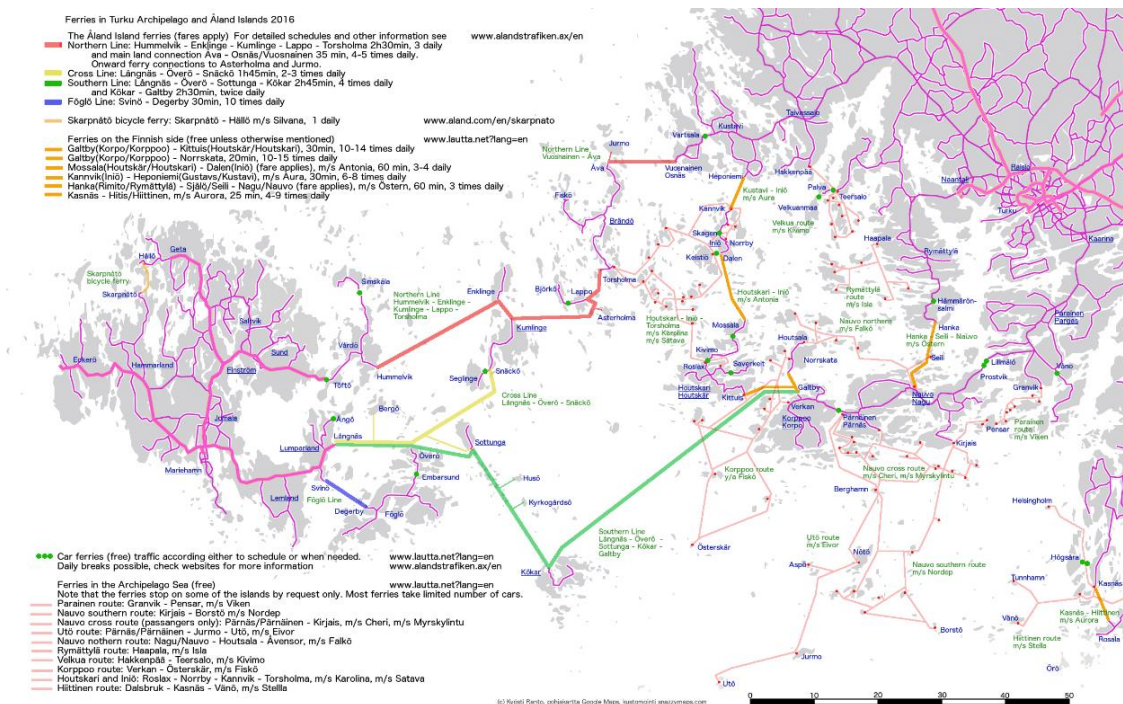
Sellistel liinidel nagu mandri ja Saaremaa ning Hiiumaa vahel toimuvad, kasutatakse peamiselt *roll-on/roll-off*-tüüpi laevade modifitseeritud versiooni RoPax. See tähendab, et lisaks iseseisvalt laevale lastitavatele veovahenditele (näiteks sõiduauto või veoauto) võtab see laev peale ka reisijaid. Nende laevade lastimine ja lossimine on kiire, sest ei pea kasutama kraanat.

Ro-ro-tüüpi laevade ajalugu ulatub 19. sajandisse, kui oli vaja vedada ronge, mis olid liiga suured sildade jaoks. Esimeseks ro-ro-tüüpi laevaks maailmas peetakse The Firth of Forth'i, mis alustas oma teekonda aastal 1851. Sama tüüpi laevu kasutatakse praegusajal enamiku sõidu- ja veoautode transpordiks üle maailma. Selliste laevade eeliseks on kiirus ning sõitjate mugavus võtta kaasa oma auto kohta, kuhu laevaga minnakse (Kantharia 2017).

1.4 Parvlaevaliikluse iseloomustus lähiriikides

Parvlaevad (inglise keeles *ferries*) on tänapäeval kahe eri sadama vahel inimeste ja liiklusvahendite veol väga olulise tähtsusega. Näiteks Norras oli 2014. aasta seisuga 121 parvlaevaihendust, mida teenindas 160 erinevat parvlaeva. Seetõttu on parvlaevateenus suure tähtsusega kogu transpordisüsteemis (Jørgensen, Solvoll 2016, 1). Meie põhjanaabritel Soomes on 2016. aasta seisuga peaaegu 20 000 kilomeetrit sise- ja rannikumereteid (Transport and Tourism).

Kõikidele suurematele saartele sõidab parvlaev (Joonis 1). See tagab saartele kindluse, et nii esmatarbekaupade kui ka muude teenuste ja kaupade kohaleveoks on olemas kindlustunne. Talvisel ajal kasutatakse osadel liinidel ka hõljukeid nii inimeste kui ka esmaste toidukaupade veol.



Joonis 1. Soome arhipelaagi parvlaevaliiniid

Allikas: (https://sail-in-finland.info//wp-content/uploads/2016/08/Saaristolautat2016_en.png)

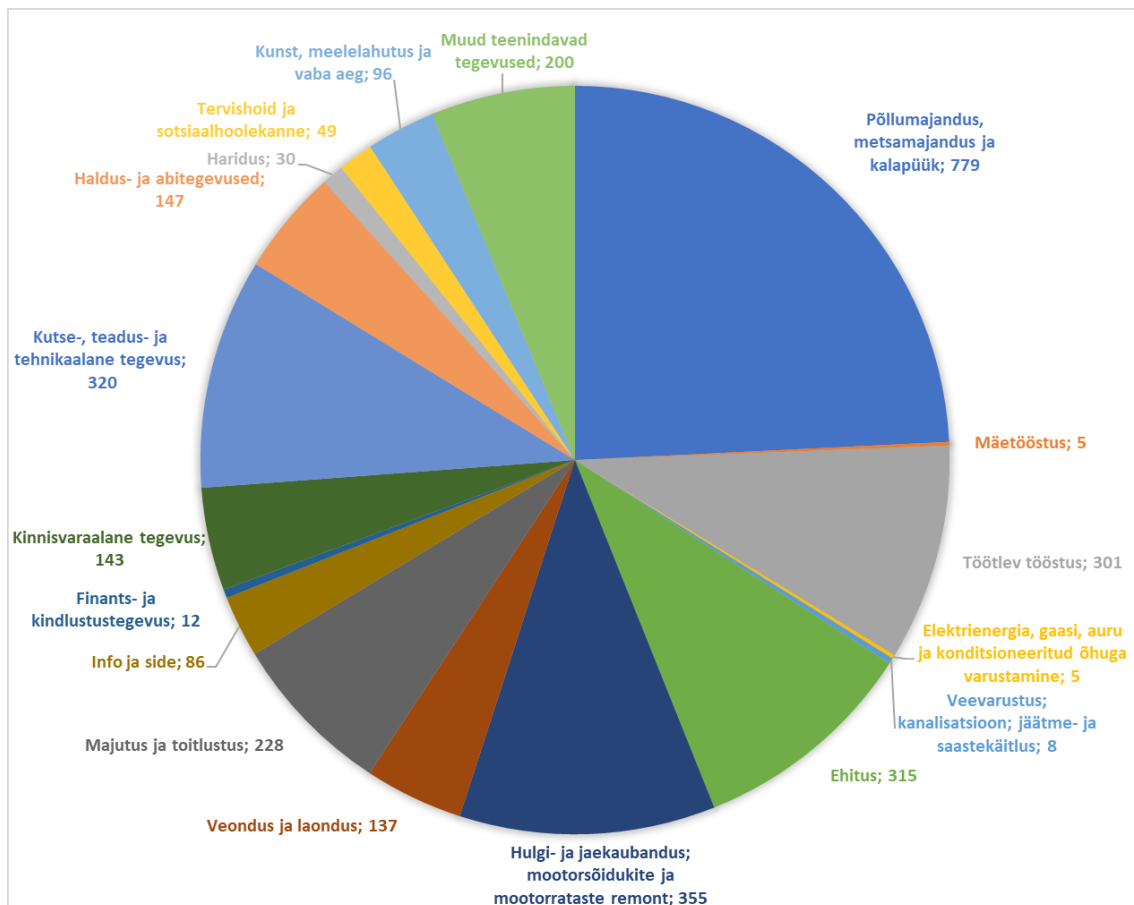
1.5 Saaremaa ja Hiiumaa majanduse tutvustus

Saare maakond hõlmab Saaremaa ja Muhu saare koos neid ümbritsevate väikesaartega ning Ruhnu saare Liivi lahes. Maakonna pindala on 2922 km² ehk 6,7% Eesti pindalast ja seal elas 2013. aasta alguses ligikaudu 31 000 inimest ehk 2,4% Eesti rahvastikust. Asustustihedus on üks Eesti maakondade madalaimaid – 11 inimest ruutkilomeetri kohta (Keskaik, Terk 2013, 7).

Majanduse mahu peamine üldistav näitaja on regionaalne sisemajanduse kogutoodang (RSKT). Saare maakonna RSKT jooksevhindades oli 2012. aastal 294,5 mln eurot. Maakonna osatähtsus kogu riigi SKT-st on olnud 1,7–1,9% (Keskaik, Terk 2013, 9).

Majanduslikult aktiivseid ettevõtteid oli 2017. aastal 3216. Suurim osakaal oli põllumajandus, metsamajandus ja kalapüük. Üle 300 ettevõtte oli veel töötlevas tööstuses, ehituses, hulgi- ja jaekaubanduses; mootorsõidukite ja mootorrataste remont

ning kutse-, teadus- ja tehnikalases tegevuses. Täpsema ülevaate annab Statistikaameti joonis (Joonis 2).

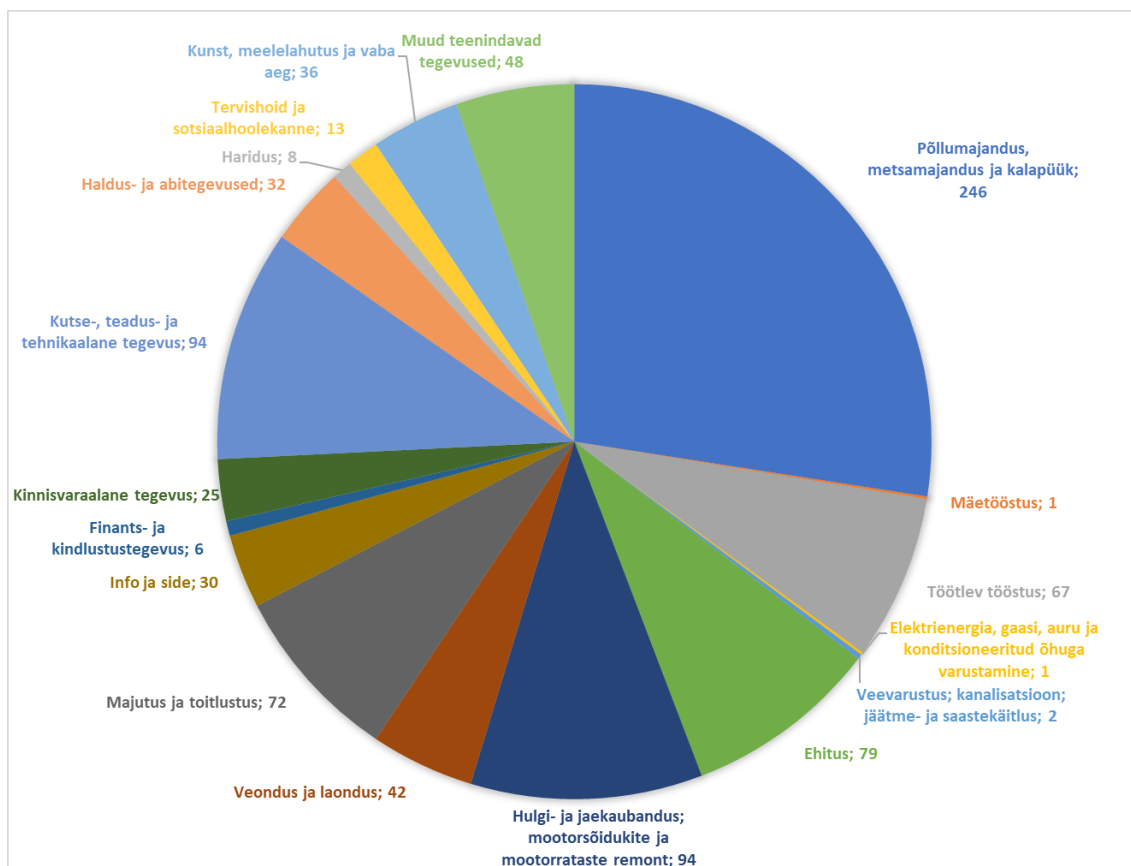


Joonis 2. Saaremaa statistilise profiili kuuluvad ettevõtted maakonna ja tegevusala järgi 2017. aastal
Allikas: (Statistikaamet)

Hiiumaa on Eesti saartest suuruselt teine saar. Administratiivselt moodustab see koos lähedal asetsevate laidude ning Kassari saarega Hiiu maakonna. See on Eesti väikseim maakond ning moodustab riigi üldpinnast kõigest 2,2 protsenti. Hiiumaa pindala koos ligikaudu 200 ümbritseva väikesaarega on 1023 km² (Hiiumaa info).

Majanduslikult aktiivseid ettevõtteid oli 2017. aastal 896. Suurim osakaal oli sarnaselt Saaremaaga põllumajandus, metsamajandus ja kalapüük. Üle 50 ettevõtte oli veel töötlevas tööstuses, ehituses, hulgi- ja jaekaubanduses; mootorsõidukite ja mootorrattaste remont, majutus ja toitlustus ning kutse-, teadus- ja tehnikalases tegevuses. Täpsema

ülevaate annab Statistikaameti joonis (Joonis 3). Hiiumaa osakaal riigi sisemajanduse koguproduktist oli 2016. aastal 0,4% (Statistikaamet).



Joonis 3. Hiiumaa statistilisse profiili kuuluvad ettevõtted maakonna ja tegevusala järgi 2017. aastal

Allikas: (Statistikaamet)

Püsiühenduse stabiilne toimimine tagab (majandus)elu saartel, mis on oluline nii regionaalselt kui ka Eesti vaatepunktis. Püsiühenduse puudumisel kaotaks Eesti ca 2% oma sisemajanduse kogutoodangust. Samuti kaasneks sellega suurem töötuse määr ning äärealade hääbumine.

1.6 Mandri ja saarte vahelise parvlaevauhenduse uuring

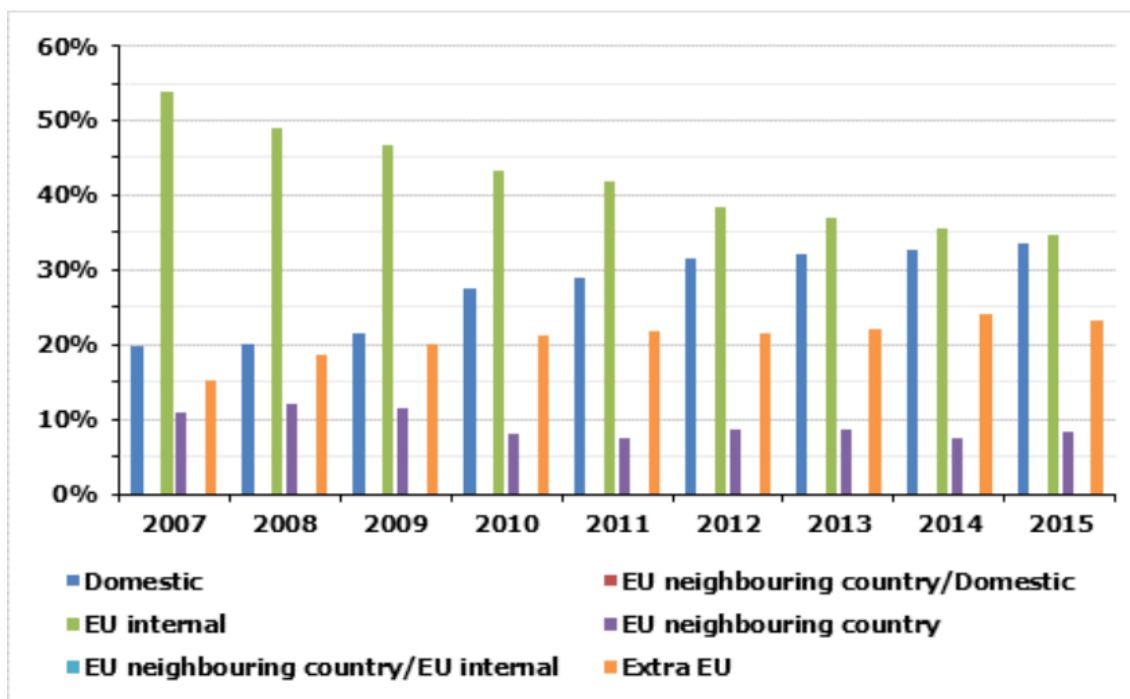
Autori üheks aluseks antud töös on 2017. aasta kevadel tehtud bakalaaurusetöö „Hiiumaa ja mandri vahelise parvlaevateenuse kvaliteet kevadel 2017”. Antud töö eesmärgiks oli välja selgitada reisijate ja Hiiumaa ettevõtjate ootused ning rahulolu Hiiumaa ja mandri

vahelise parvlaevateenuse kvaliteediga. Uuringu tulemusel selgus, et nii reisijad kui ka ettevõtjad peavad teenuse juures kõige olulisemaks graafikus toodud väljumisaegade ja klientide vajaduse kokkulangevust ning teenuse sagedust, aga toodi ka välja piletisüsteemi mugavust. Mõlemad huvigrupid leidsid, et kuigi teenus on hetkel võrdlemisi heal tasemel, on veel mitmeid aspekte, mille kvaliteet vajaks parandamist (Nõmmisto 2017, 4).

Sarnasel teemal tellis Maanteeamet 2012. aastal uurimuse „Saare maakonna elanike ja ettevõtete meelsuse uuring püsiühenduse arendamise suhtes paranenud parvlaevaühenduse tingimustes”. Antud uuringus on keskendutud ka püsiühenduse loomisele, uuritud Saare maakonna elanike ja ettevõtjate meelsust püsiühenduse teemal. Suurem osa elanikest ja ettevõtetest ei soovi püsiühenduse ülesõidu eest maksta rohkem kui praamipileti eest. Uuringust selgus, et hetkel kehtivad üleveohinnadki on märgatava osa saarlaste jaoks rahulolematust tekitavad (Hillep jt 2012).

2016. aastal tellis Euroopa Parlamendi transpordi ja turismi komisjon uuringu „*Research for TRAN Committee – The EU Maritime Transport System: Focus on Ferries*”. Kõnealusel uuringus käsitletakse kõigi Euroopa Liidu liikmesriikide parvlaevaühendusi. Töös käsitletakse peamiselt selle valdkonna ajalugu, 2016. aastal koostatud statistikat ja trende, keskkonna mõjusid ning ohutusriske laevadel (Brambilla, Martino 2016).

Sinisega märgitud tulbad näitavad Läänemeres kohaliku parvlaevaliikluse tõusu aastatel 2007–2015 (Joonis 4).



Joonis 4. Läänemere piirkonnas käitatavate parvlaevaliinide osakaal

Allikas: (Brambilla, Martino 2016, 69)

1.7 Parvlaevaühenduse katkemine ja murekohad

Pärast uue teenusepakkuja hanke võitja valimist tekkis keeruline olukord mandri ja suursaarte vahelises ühenduses. Eelmine teenusepakkuja, Saaremaa Laevakompanii, viis 2 spetsiaalselt Eesti liinidele tellitud parvlaeva mujale. Kohalikele liinidele jäi vaid 1 laev, Hiiumaa. Teenust pakuti vanemate laevadega ning prahiti ka juurde 2 laeva, mis polnud nii võimekad ja mahutavad kui Saaremaa, Muhumaa ja Hiiumaa. Prahitud parvlaev Ionasega olid pidevad probleemid ning halbades ilmastikuoludes see ei sõitnud. Teisel prahitud parvlaeval Mercandia sai kasutada ainult üht autodekki, mis mahutas väga vähe. Need laevad sõitsid Virtsu–Kuivastu liinil, teenindades Saaremaa ja Muhu reisijaid. Hiiumaa ja mandri vahel sõitsid parvlaevad St.Ola ja Regula, mis mõlemad olid vananenud ja aeglasemad laevad kui Saaremaa Laevakompanii kasutuses olnud alused. Samuti pidid need laevad ennast sadamas ringi manööverdama, kuna said sõita vaid teatud suunas. See tõi kaasa üleveo paratamatult suurema ajakulu.

27. veebruaril 2018. aastal katkes madala veetaseme tõttu parvlaevaühendus Heltermaa–Rohuküla liinil. Sarnane olukord oli ka 2016. aasta sügisel. Toona polnud hiidlastel stabiilset ühendust mandriga ligi kuu, sel aastal siis kümme päeva (Kongi 2018).

Sarnaseid uudiseid on viimasel ajal veelgi. 2017. aasta oktoobris katkes parvlaevaühendus Hiiumaaga, sest parvlaev Leiger ei saanud tehnilise rikke tõttu Rohukülalt väljuda ja takistas seetõttu parvlaeva Tiiu sildumist (Lauri 2017).

Laevaliiklust Rohuküla ja Heltermaa vahel häirivad madal veetase ja tugev külgtuul, talvel ka ebasoodsad jääolud. Samas tuleb silmas pidada, et kasutatavad laevad on kanalite suhtes kriitiliste mõõtmetega (Lutt 2010)

Hiiumaa vald kogus nii ettevõtjatelt, hiidlastelt kui Hiiumaa külalistelt tagasiside möödunud kuude (2018. aasta veebruari lõpust kuni aprilli alguseni) keerulisemate transpordiolude kohta. Oma kahjudest andis vallale teada kuus Hiiumaa ettevõtet, kelle otsene kahju veebruari lõpust aprilli alguseni toimunud parvlaevaühenduse tõrgete ajal oli ligi 25 000 eurot. Suurimast kahjust, üle 15 000 euro, andis teada OÜ Hiiu Autotrans, kes pakub transporditeenust nii Hiiumaa ja mandri vahel kui ka rahvusvaheliselt (Vald kogus kokku ettevõtjate ja elanike kahjud)

1.8 Riskide hindamine laevaliikluses

Laevaliikluse teenuse mõju saarte transpordisektorile saab hinnata erinevalt. Autori jaoks on parim hinnangukriteerium ettevõtete riskitase laevaliiklusega seoses. 'Riskil' puudub kindel definitsioon, seega tuleb määratleda, kuidas on autor kasutanud riski terminit. Laevaliikluse enda risk on seotud samuti mitmete erinevate faktoritega, peamiselt ilmastikuolude ja teenuse mahtudega. Samuti saab hinnata laevaliikluse riski sadamate võimalustega.

Mis on risk? Tegemist on küsimustega, millele tahab tavaliselt vastust iga majandusotsuse vastuvõtja, iga juht. Paraku pole nendele küsimustele võimalik anda ainuvõimalikku vastust juba seetõttu, et riski mõiste täpne sisu pole üheselt selge. Kuigi sõna 'risk' kasutatakse laialdaselt nii igapäevakeeles kui ka erialakirjanduses, puudub majandusotsuseid ja nendega kaasnevaid riske käsitlevas eriajakirjanduses riski täpne

definiitsioon. Erinevates tegevusvaldkondades ning konkreetsete küsimuste käsitlemisel antakse riski mõistele tavaliselt mõnevõrra erinev konkreetne sisu. Enamasti mõistetakse majanduses riski all ühe või mitme (majandus)teguri käitumise määramatusest tingitud majanduslikku või muud laadi kahju (näiteks poliitilise maine langus, elanike sotsiaalne rahulolematuse jt) võimalikkust, arvestades ka võimalikku saamata jäävat tulu (Juhkam, Masso 2002, 12).

Viidatud definiitsiooni alusel on autor käsitlenud riski ka oma töös. Autor on lähtunud peamiselt, et riski tulemusel on tekkinud majanduslik kahju ehk on saamata jäänud tulu või kaotatud klient ebasoodsa sündmuse tagajärjel.

Enamasti tuleb riskiga seotud situatsioonide uurimisel ning riskide hindamisel piirduda riski aluseks oleva määramatuse ja/või seda põhjustavate tegurite määramatuse iseloomustamise, vaid mõnede arvudega (või ka ühe arvuga), mille baasil saab otsustaja kujundada oma suhtumise riski ning anda riski suurusele omapoolse hinnangu (Juhkam, Masso 2002, 13). See tähendab seda, et riski saab hinnata üks isik või ühes koosluses olevad isikud, kes määratlevad enda jaoks ise riski suuruse ja aluse, kui seda ei ole neile ette seatud kindlat juhtumit hindama.

Riskide juhtimisel on oluline maandada riske. Riskile avatust on autor defineerinud kui ulatust, mil määral spetsiifiline riskiallikas või seda iseloomustav näitaja (siinkohal parvlaevaliiklus) võib mõjutada ettevõtte tegevusedukust (Juhkam, Masso 2002, 16).

Riski mõiste selgitamise juures on oluline mainida, et risk on seotud tulevikuga, kuid seda hinnatakse mineviku andmete baasil (Juhkam, Masso 2002, 25).

Risk ei ole iseenesest midagi üdini halba, millest tuleb iga hinna eest vabaneda. Kui ettevõtte ei võtaks riski, siis ei oleks ettevõttel võimalik ka omanikele raha teenida. Seega on ettevõtte majandustegevus otseselt ja kaudselt mõjutatud erinevatest riskiallikest. Selleks, et hinnata ettevõttes riskimaandamise optimaalset määra, tuleb eelnevalt teadvustada riskijuhtimisega (sh riskide maandamisega) seonduvate kulutuste määra ja riskimaandamise positiivset mõju ettevõtte tegevusedukusele (Juhkam, Masso 2002, 86).

2 METOODIKA

2.1 Metoodika tutvustus

Vastuste kogumiseks kasutas autor kvantitatiivset meetodit, ankeetküsitlust. Autor valis ankeetküsimustiku, kuna sooviti koguda täielikku informatsiooni ja see meetod osutus selleks kõige otstarbekamaks vahendiks. Koostatud küsimustikule vastamiseks ei olnud määratletud kindlat ajapiirangut, seega said kõik vastajad rahulikult küsimustikku täita. Ankeet jaguneb kaheks suuremaks osaks, millest esimene osa sisaldab üldandmed ja teine pool küsimusi seoses parvlaevaliiklusega ning riskide hindamisega. Küsitlus sisaldab nii numbrilise vastusega küsimusi kui ka neid, mille vastusteks on vaja pikemat analüüsi. Lähemaks vaatluseks leiab küsimustiku töö lisast (Lisa 1).

2.2 Uuringus kasutatavad ettevõtted

Käesolevas uuringus on kasutatud viit Saare ja viit Hiiu maakonna ettevõtet. Autor on valinud ettevõtted, lähtudes seatud kriteeriumidest:

- Ettevõtte peab omama reaalselt tegevust Saare või Hiiu maakonnas (transpordib kaupu, tööstus asub maakonnas, teenindus asub maakonnas jne). Viidatud kriteeriumi kontrollimiseks on autori enda uurimus ettevõtte kohta või autori isiklik kokkupuude.
- Ettevõtte peab kasutama oma töös parvlaevaliiklust. Antud nõude kontrolliks on valitud ettevõtted, kellel on seos mandriga ehk nad impordivad või ekspordivad kaupu mandrile või nad on teenusepakkujad kaupade transpordil.
- Ettevõtte info peab olema kättesaadav Äriregistri teabesüsteemis.

Valitud ettevõtete hulgas on nii transpordi kui ka tööstusega tegelevaid ettevõtteid.

Hiiumaa ettevõtete nimekiri ja lühiülevaade:

- HIIUMAA COOP ehk Hiiumaa Tarbijate Ühistu TÜH — Toidukaupade ning jookide jaemüük kauplustes. 2016. aasta käive: 10 187 875 eur.

- VESSET OÜ — Vesset OÜ tegeleb peamiselt puitmaterjali hõõveldamisega. Peamisteks tooteks on voodrilauad, põrandalauad ning terrasilauad. Samuti puitmaterjali immutamise, transpordi ning konsultatsioonidega antud teemal. 2016. aasta käive: 4 108 501 eur.
- HIIU AUTOTRANS OÜ — Hiiu Autotrans OÜ põhitegevusalaks on kaupade vedu ja ekspedeerimine Eesti Vabariigi piires – peamiselt mandri ja Hiiumaa vahel. 2016. aasta käive: 1 516 934 eur.
- HIIU GRAANUL OÜ — Hiiu Graanul OÜ on alustav ettevõte, kes tegeleb pelletite tootmisega. 2016. aasta käive: 114 694 eur.
- RISTNAOTSA OÜ — Ristnaotsa OÜ ehk Hõbekala Köök pakub klientidele nii majutusteenust kui ka peab igapäevaselt kalakohvikut Hiiumaal, lisaks tarnib oma valmistatud kalatooteid mandrile. 2016. aasta käive: 55 384 eur.

Saaremaa ettevõtete nimekiri ja lühiülevaade:

- SAAREMAA PIIMATÖÖSTUS AS — Saaremaa Piimatööstus AS tegeleb piima töötlemise ning piima- ja juustutootmisega Saaremaal. 2016. aasta käive: 21 731 143 eur.
- VETTEL OÜ — Vettel OÜ tegeleb põhiliselt punase kala töötlemisega – fileerimise, suitsutamise, viilutamise ja kulinaarsete toodete valmistamisega. 2016. aasta käive: 15 634 812 eur.
- MERINVEST OÜ — Meriinvest OÜ toodab igapäevaselt Euroopa autotööstustele kummist tihendeid ja membraane. 2016. aasta käive: 15 109 626 eur.
- WARMA AUTO OÜ — Warma Auto OÜ tegeleb Škoda, Renault, Dacia sõidu- ja tarbeautode müügi ja hooldusega. 2016. aasta käive: 1 298 431 eur.
- SAARE KAUBAVEOD OÜ — Saare Kaubaveod OÜ põhitegevusalaks on mandri ja Saaremaa vaheline kaubavedu. 2016. aasta käive: 425 426 eur.

2.3 Ettevõtete küsitluse ülesehitus ja läbiviimine

Ettevõtete küsimustiku ülesehitamisel lähtus autor teoreetilises peatükis viidatud uuringutele, seletustele ning arvamustele. Oma töö eesmärgi saavutamiseks viis autor läbi

uuringu ettevõtete seas, sealhulgas arvestades, et kõik ettevõtted ei anna antud teemale tagasisidet. Andmete kogumiseks koostati anonüümne küsitlus ettevõtetele. Küsimustik oli koostatud Google Forms keskkonnas, et see oleks vastajatele võimalikult lihtsasti kättesaadav ja mugav vastata. Küsitluses oli nii valikvastustega küsimusi kui ka lühikirjelduse vormis küsimusi. Küsimustiku 17 küsimusest 14 olid kohustuslikud vastused ning 3 küsimust oli vaja vastata, kui eelnevale küsimusele oli positiivselt vastatud, seletamaks oma vastust.

Küsimustiku esimesed küsimused olid seotud teabega ettevõttest endast, mis jagas ettevõtteid kahte gruppi: Saaremaa ja Hiiumaa. Lisaks uuris autor ettevõtte vanuse, töötajate arvu ja põhitegevusala kohta. Neid küsimusi kasutatakse ettevõtte suuruse hindamisel.

Ülejäänud küsimustik keskendus ettevõtete laevaliikluse kasutamise harjumustele ning ettevõtete sidususele parvlaevateenusega. Samuti keskendus autor nendes küsimustes ettevõtete riski välja selgitamisele seoses parvlaevaliiklusega ning operaatori vahetusest tingitud muudatustele. Samuti keskendus autor nendes küsimustes parvlaevaliikluse katkemist puudutavatele teemadele, küsides, kuidas see mõjutab ettevõtteid ning kuidas on ettevõtted oma riski seoses parvlaevaliiklusega maandanud.

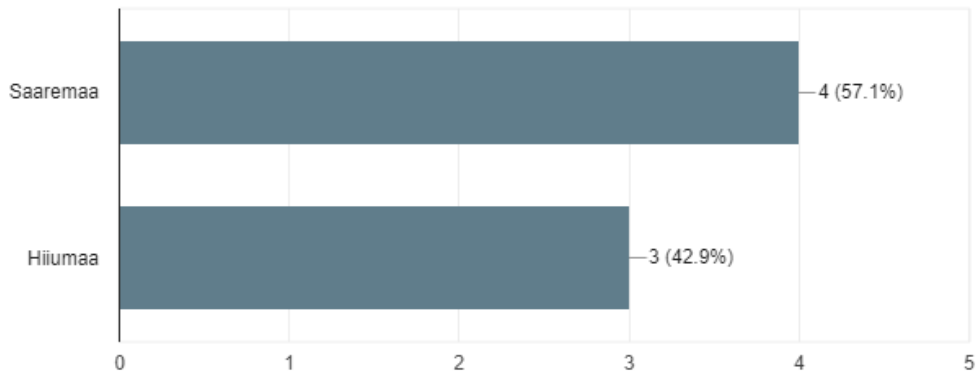
Autor uuris ka ettevõtetelt, kas silla rajamine vähendaks riski ning kas ettevõtetal on transpordi valikul laevaliiklusele alternatiive.

Küsimustik saadeti ettevõtetele e-kirjaga ametlikul e-aadressile, mis pärines Äriregistri teabesüsteemist. Samuti helistas autor ettevõtete kõneisikule ja palus neil vastata küsimustikule, juhul kui nad seda veel teinud ei olnud. Kõik ettevõtted lubasid küsimustikule vastata. Küsitluse läbiviimise aeg oli aprill 2018.

Joonis 5 näitab ettevõtete paiknemist saartel. Sellest selgus, et küsimustikule vastas kokku 10st ettevõttest 7, millest 4 asuvad Saaremaal ja 3 Hiiumaal.

Kus Teie ettevõtte asub?

7 responses



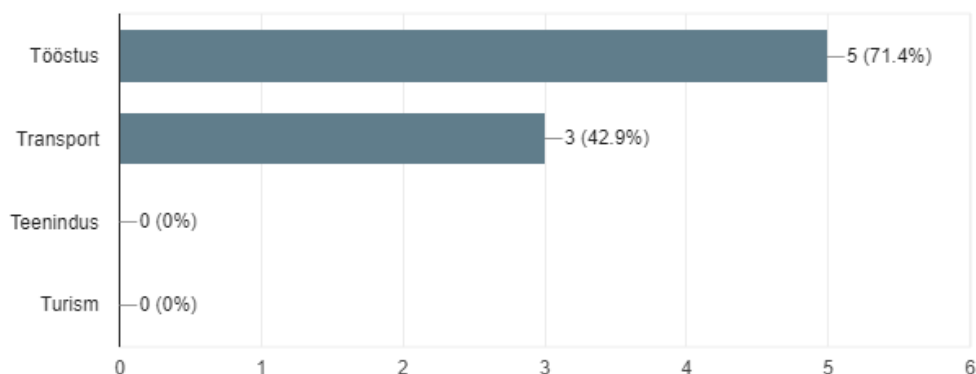
Joonis 5. Ettevõtte asupaik

Allikas: (autori koostatud)

Mõistmaks erinevate ettevõtete riski parvlaevaliiklusega, valis autor välja erinevate põhitegevusaladega ettevõtted. Joonis 6 on võimalik näha, et vastanutest ettevõtetest 4 tegevelevad tööstusega ning 2 transpordiga ning üks ettevõtte tegeleb mõlemal alal. Ettevõtete valikul lähtus autor samuti põhimõttest, et oleksid esindatud erineva suuruse ja põhitegevusalaga ettevõtted. See toob paremini välja parvlaevaühenduse erinevad aspektid, kasutuse ning riskide hindamisega seotud faktorid.

Mis on Teie ettevõtte põhitegevusala?

7 responses



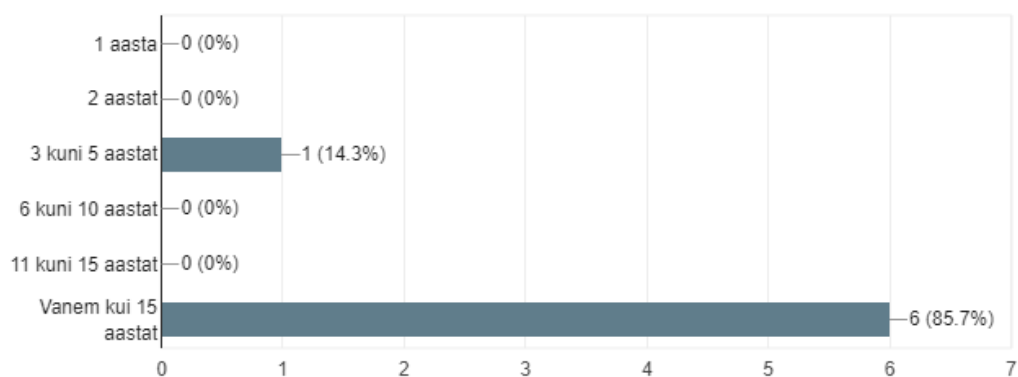
Joonis 6. Ettevõtete põhitegevusala

Allikas: (autori koostatud)

Vastanud ettevõtetest 85% on üle 15 aasta vanad, mis tähendab, et ollakse kokku puutunud nii varasema kui ka praeguse teenusepakkujaga (Joonis 7). Ettevõtted said lähtuda vastuste andmisel nii eelneva kui ka praeguse teenusepakkuja töö kogemustest.

Kui vana on Teie ettevõtte?

7 responses



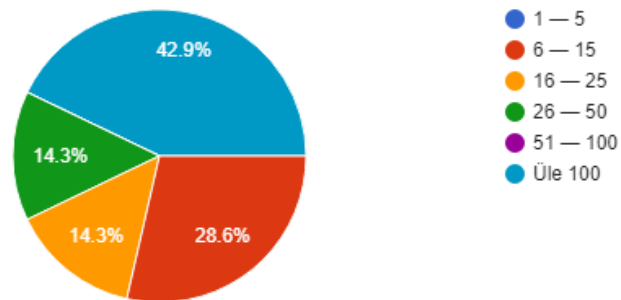
Joonis 7. Vastanud ettevõtete vanus

Allikas: (autori koostatud)

Vastanud ettevõtetes on keskmiselt üle 15 töötaja ning enam kui 40% vastanud ettevõtetest töötab üle 100 inimese (Joonis 8).

Kui palju on Teie ettevõttes töötajaid?

7 responses



Joonis 8. Töötajate arv vastanud ettevõttes

Allikas: (autori koostatud)

3 UURIMISTULEMUSTE ANALÜÜS

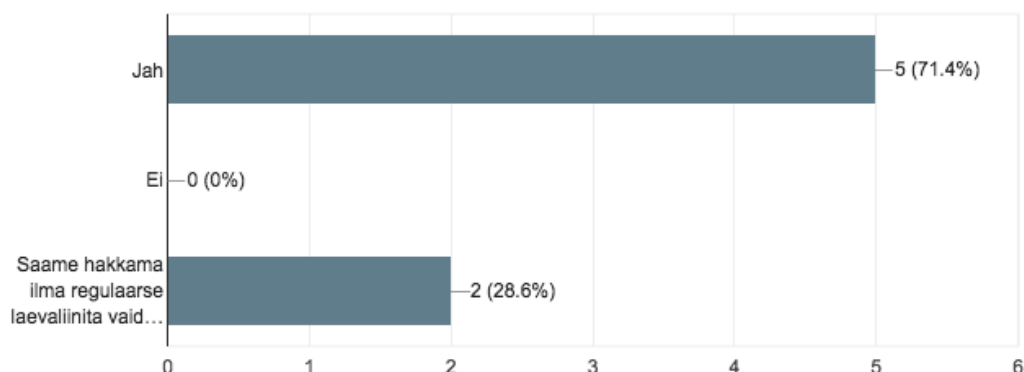
3.1 Ettevõtete küsimustiku analüüs

Uuringust selgus, et ettevõtted kasutavad parvlaevaliiklust erineva sagedusega. 2 ettevõtet kasutab parvlaeva tihedamini kui 2 korda päevas. 1 ettevõtte kasutab ülevedu 1 kord nädalas, 2 ettevõtet kasutavad teenust 2 kuni 4 korda nädalas, 1 ettevõtte kasutab üle päeva ning 1 ettevõtte kasutab 2 korda päevas (edasi-tagasi). See näitab, et valitud ettevõtted on tihedalt seotud mandri ja suursaarte vahelise laevaliiklusega. Samuti ettevõtted, kes kasutavad ühendust rohkem kui 2 korda päevas, on igati antud teenusega seotud, kuna nende ettevõttele mõjuvad laevaliikluse hälbed otseselt. Mida tihedamini ja rohkem ettevõtted teenust kasutavad, seda rohkem mõjutab laevaliiklus nende igapäevatööd. Osadel ettevõtetel on laevaliini kasutamise vajadus seotud ka hooajaga. Näiteks üks ettevõtte tõi välja selle, et enne kindlaid pühi vajavad nad oma toodete transpordiks mandrile rohkem veovõimalusi kui muidu. Pühade ajal on nende käive ja tootmine suurem kui näiteks madalperioodil, mis on aasta alguses.

Laevaliini tähtsus ja olulisus tuleb välja ka vastanute järgmisest küsimususest, kas neile on laevaliin esmatähtis. 5 ettevõtet leidis, et laevaliin on nende jaoks esmatähtis ning ilma selleta ei toimiks nende ettevõtte. 2 ettevõtet leidis, et nad saavad hakkama mõned päeva ilma regulaarse laevühendusega, kuid siiski on neile oluline püsiv ühendus. Mitte ükski vastanutest ei öelnud, et regulaarne laevaliin ei ole nende jaoks esmatähtis (Joonis 9). Laevaliini tähtsus on seotud ka klientide juurde saamisega. Paratamatult ei ole suursaartel piisavalt palju klientuuri, seega tuleb oma tooteid transportida ka mandrile, et suurendada käivet ja leida rohkem kliente. Osade kohalike ettevõtete toodang läheb otse ka rahvusvahelisele turule, kuhu saamiseks on täna ainus lahendus kaupu tarnida üle mandri.

Kas regulaarne laevaliin on Teie ettevõtte jaoks esmatähtis?

7 responses



Joonis 9. Laevaliini esmatähtsus

Allikas: (autori koostatud)

Autori jaoks oli üllatuslik järgmine küsimus, kus küsiti ettevõtete käest, kuidas mõjutas neid operaatore vahetus. Autor eeldas, et ettevõtted ei ole rahul parvlaevaoperaatore vahetusega, kuna TS Laevade algus oli konarlik. Ainult üks ettevõtte tõi vastuses välja, et uute parvlaevade hiline mine liinile oli kohmakas. Ülejäänud ettevõtted vastasid, et neid operaatore vahetus ei mõjutanud. Autori arvates operaatore vahetus ei olnud sujuv ning tõi kaasa mitmeid uuendusi, sealhulgas hiline nud laevade ja vananenud ajutiste laevadega, millega oli paljudel probleeme. Ka eelmise operaatore teenindusperioodi lõpuosa oli keeruline nii saarlastele kui ka hiidlastele, kuna teenust pakuti vanemate asenduslaevadega. Eelmise operaatore kaasaegsed laevad suunati teistele liinidele Euroopas ning kohalikule turule prahiti vanemad ja väiksema mahutavusega laevad. Uue operaatore algus oli samuti vanade ja väiksemate laevadega, mis tõi kaasa nii pikki ooteridu sadamas kui ka üleveomahtude vähenemise. Saarlaste ja hiidlaste kannatlik meel on andud sujuva sisseelamisaja uuele operaatorele.

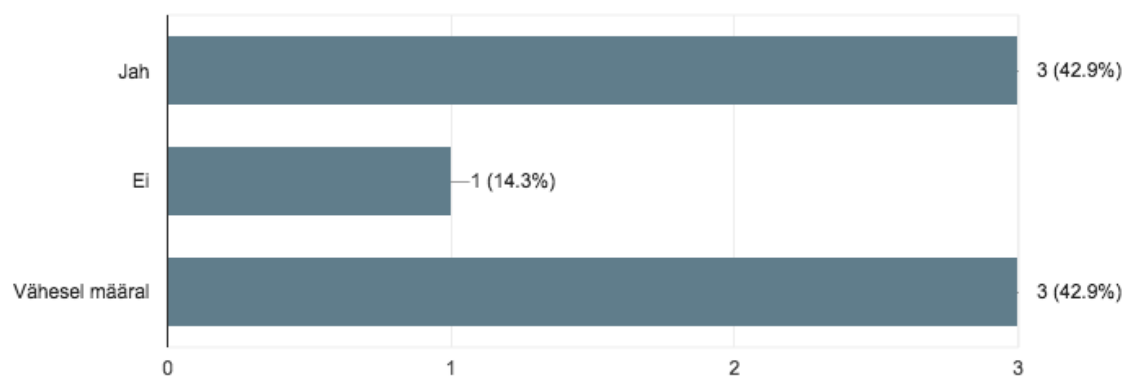
Joonis 10 saame näha, et pileti hind mõjutab ettevõtteid. Mitmed ettevõtted vastasid, et nende toote või teenuse hind on seotud parvlaeva pileti hinnaga, mis tähendab, et suurenenud kulu piletitele vähendab ettevõtte kasumit, kuna transpordihind on tootele

sisse arvatud. Samuti toodi välja, et suurenenud kulud piletile toovad kaasa kõrgema hinna kliendile, kuna nad lisavad transpordikulu kliendile eraldi. See tähendab, et mida kõrgem on piletihind ja kallim transport kliendini, seda rohkem peab klient toote eest maksma ning asub kaaluma alternatiivseid variante toote ostmiseks mujalt. See tähendab, et saarte ettevõtted kaotavad kliente ning see mõjutab otseselt ka saarte majandust.

Teisalt on piletihind sõltuvuses ka riigipoolse totatsiooni suurusega. Mida rohkem toetab riik laevaliiklust, seda väiksem võiks olla piletihind kohalikele ettevõtetele. Kuna Saaremaa ja Hiiumaa ettevõtete asukoht toob kaasa sunduse kasutada laevaliiklust, siis on autori hinnangul mõistlik riigipoolne toetus. Eesti regionaalse arengu plaane arvestades on rohkem kui oluline riigi toetus laevaliikluses. Maailmas on selline lähenemine tavapärase praktika, et hoida kohalikku kultuuri ja majandust.

Kas laevapileti hind mõjutab otseselt ka Teie ettevõtet?

7 responses



Joonis 10. Pileti hinna mõju

Allikas: (autori koostatud)

Järgmisena soovis autor teada saada, kui suur risk on ettevõtete jaoks parvlaevaiühenduse katkemine. See hinnang tuli anda skaalal 1–5. Üks tähistas skaalal, et parvlaevaiühenduse katkemine ei mõjuta absoluutselt, viis tähistas skaalal, et parvlaevaiühenduse seiskumine peatab ka vastaja ettevõtja töö. Küsimusest selgus, et ettevõtted hindavad oma riski

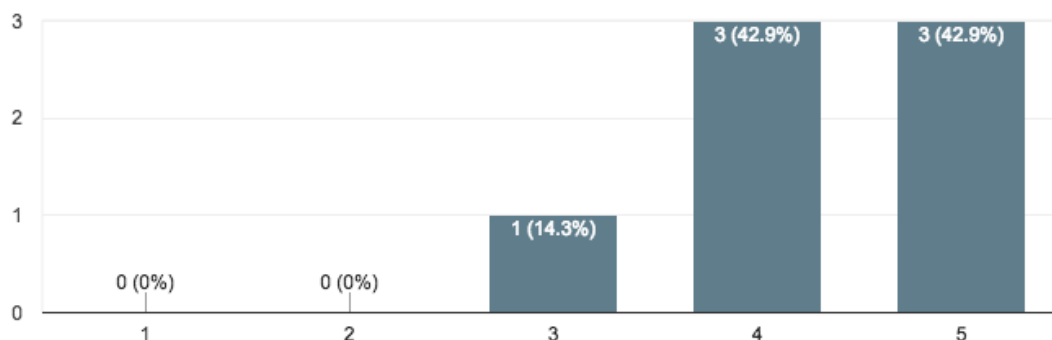
parvlaevaühenduse katkemise korral väga kõrgeks. Sellele küsimusele oli palutud ka selgitus anda.

Selgitustest järelalus, et põhjused kõrgeks riskiks on sarnased ehk et ei jõuta kliendini õigeks ajaks. Üks ettevõtte tõi välja, et kui autod ei saa õigel ajal mandrile toormaterjalile järgi, peatub tehasetöö. See tooks kaasa aga lepingutingimuste rikkumise ning oleks ettevõtte jaoks väga kahjumlik. Üks ettevõtte tõi välja ka aspekti, kuivõrd käitlevad kiiresti riknevat toiduainet, ei ole nende tegevus mõeldav ilma püsiva parvlaevaühenduseta. Samuti on ühenduse katkemise korral ooteajad, mil kiiresti riknev kaup võib hävineda, sest praeguste tingimuste kohaselt ei ole toiduveo ettevõtte autodele eelisjärjekorras teenust võimalik saada.

Joonis 11 on näha, et üle 80% vastanutest hindavad oma riski ühenduse katkemise korral 5 palli skaalal rohkem kui 4 palli, mis tähendab kõrget riski. Autor soovis teada sedagi, kas ühenduse katkemisel tekib ettevõttele kahjum. Mitmed ettevõtted ütlesid, et nad ei ole arvutanud seda, kas nad saavad kahjumit, kuid kindlasti ei ole see positiivne mõju. Välja toodi samas ka ettevõtte usaldusväarsuse kaotust, kui nad ei suuda oma toodangut tarnida õigel, kokku lepitud ajal. Samuti toodi välja, et katkeb tarneahel, mis tähendab, et kui seisak on pikemaajaline, jääb seisma tööstus, kliendile ei suudeta õigel ajal tarnida ning seetõttu kaotatakse klient. Toodi välja ka, et tänapäeva ärimaailmas on kindel kvaliteet ja õigeaegne tarne väga olulised faktorid. Transpordiettevõtted tõid välja ka tühisõite ning autojuhi pikenenud tööpäevi. See tähendab, et seisakutega ei saa juhid õigel ajal puhkama või peavad sõitma tagasi Tallinna, kui kaubaga üle ei saada. Välja toodi ka selle talve Hiiumaa seisakut, kus laevad sõitsid ajutiselt läbi Virtsu sadama Hiiumaale, mis tähendas transpordiettevõtetele lisakilomeetreid. Kahjuks keegi antud lisakilomeetreid ei kompenseeri, sest lõpptarnija seisukohast ei ole vahet, kust kaudu veovahendid oma teekonda planeerivad. Nende jaoks on oluline üksnes hind ja kvaliteet, mis antud muutusi silmas pidades ei tohi omakorda muutuda.

Kui suur risk on Teie ettevõtte jaoks parvlaeva ühenduse katkemine?

7 responses



Joonis 11. Ühenduse katkemine

Allikas: (autori koostatud)

Küsitlusest tuli välja, et 70% vastanutest ei ole saanud viimase 5 aasta jooksul otsest kahjumit seoses laevaliiklusega või ei ole see olnud ainus tegur. Vaid 2 ettevõtet vastasid, et on saanud otsest kahjumit viimase 5 aasta jooksul. Samuti tuli välja, et oluliselt on mõjutanud parvlaevaühendus vastanute tööd viimase 5 aasta jooksul vaid kolmel vastajal. Saame järeldada, et ettevõtted on antud teemaga leppinud ning arvestavad erinevate tegurite koosmõjuga.

Käesolevas küsitluses ei olnud uuringu all, kas kohalikud ettevõtted kasutavad ka nii-öelda välistööjõudu, kes tulevad mandrilt. Autori kogemustest lähtuvalt on teada, et mitmed ettevõtted kasutavad spetsialiste mandrilt, samuti võõrriikidest pärit töötajaid, kelle tööle saamine on samuti seotud parvlaeva ühendusega. Riski tase tõuseb selle tulemusel koheselt, kuna hea ettevalmistusega töötajad on ettevõtte eduka toimise üks alus.

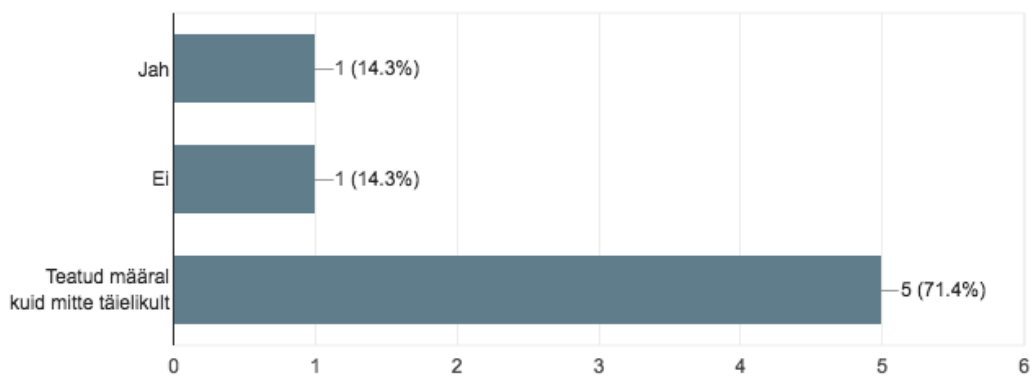
Autor soovis küsitlusega teada saada, kas püsiühenduse ehk silla rajamine mandri ja suursaarte vahele maandaks ettevõtete riski. Sellest selgus, et vaid 1 ettevõtte ütles, et silla rajamine maandab riski (Joonis 12). Peamiselt aitaks püsiühenduse loomine maandada riski teatud määral, kuid siiski mitte täielikult. Ka pühiühendusel on omad

piirangud, mis alati ei lahenda saarte ettevõtete transpordilahendusi. Samuti tuli välja, et madalam risk transpordiküsimustes ei anna üle poolte vastanutele konkurentsieelist. See tähendab, et madalamat riski ei saa pidada sidususeks alati parvlaevaliikluse või püsiühendusega.

Ettevõtete riske saaks siiski maandada lisalaevade, sealhulgas väiksemate laevade liinile toomisega. 2018. aasta talve Hiiumaa ja mandri vahelise ühenduse katkemise põhjustas madalast veetasemest tingitud süviseprobleem. Väiksema süvisega laev oleks saanud liikuda ning ühendus poleks katkenud. Ettevõtete hinnangul on ka väiksem laev edukam, kuna ühendus on siiski olemas ja tooted/teenused saavad mandrile ning tagasi. Riske maandab rasketes oludes väiksema mahutavusega laeva kasutamine võrreldes ühenduse täieliku katkemisega. Terav teema on leidnud käsitlemist poliitilistes debattides, kuid siiani ei ole lahendust leitud. Arutlusel on Saaremaa ja mandri püsiühenduse loomise teema, mis aga ei mõjuta mandri ja Hiiumaa vahelist laevühendust.

Kas silla rajamine mandri ja saarte vahele maandaks Teie ettevõtte riski?

7 responses



Joonis 12. Silla rajamine

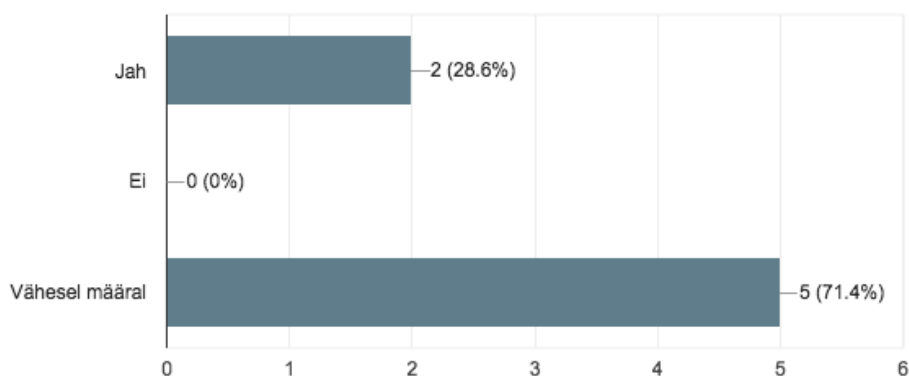
Allikas: (autori koostatud)

Autor uuris vastajatelt ka konkurentsieeliste kohta. Küsimuse eesmärk oli välja selgitada, kas madalam risk seoses laevaliiklusega annab kohalikele ettevõtetele oma põhitegevusalal konkurentsieelise. Joonis 13 selgub, et vastanud 7 ettevõttest üksnes 2

ütlevad, et madalam risk laevaliiklusega annaks neile selge konkurentsieelise. Viis ettevõtet toovad välja, et see annaks neile vaid vähesel määral konkurentsieelist. Saame öelda, et valitud ettevõtetest üksnes 2 toodavad või pakuvad teenust, mis oleks rohkem konkurentsisis, kui nende tegevus ei toimuks laevaiühendusega saarel. Samuti ei anna sellisel juhul enamusele paremat kohta konkurentsisis ka püsiühendus, kuna madalam laevarisk võib olla teatud juhtudel võrdeline püsiühenduse kvaliteediga.

Kas madalam risk seoses laevaliiklusega annab Teie ettevõttele konkurentsieelise?

7 responses



Joonis 13. Konkurentsieelis

Allikas: (autori koostatud)

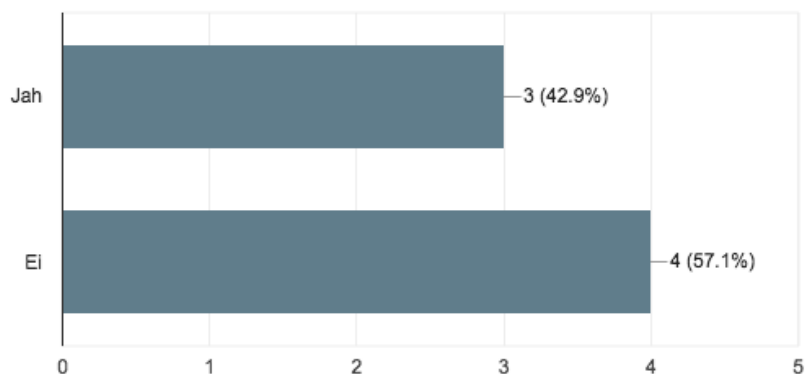
Antud küsitlusega soovis autor saada ka vastust küsimusele, kas viimase viie aasta jooksul on parvlaevaihendus mõjutanud oluliselt ettevõtete tööd (Joonis 14). Sellest küsimusest selgus, et kolm ettevõtet on viimase viie aasta jooksul oluliselt oma ettevõtte tööd ümber planeerinud. Ettevõtte töö ümberplaneerimine toob paratamatult kaasa kulutusi ning ka inimeste tööaeg võib sellest muutuda. Seega parvlaevaihendus mõjutab nii kaudselt kui ka otseselt siiski saarte ettevõtete tööd.

Parvlaeva teenuse mõju on oluline ka kohalikele ettevõtetele, kelle käive ja kasum sõltuvad kohalikest ostjatest. Antud küsitluses oli üheks selliseks ettevõtteks Hiiumaa

COOP, kelle käive sõltub suuresti ka turistidest ja külalistest saarel. Parvlaevaühenduse katkemisel ei saa nad saarele ning ettevõtte käive väheneb tunduvalt.

Kas parvlaevaühendus on viimase 5 aasta jooksul mõjutanud oluliselt Teie ettevõtte tööd?

7 responses



Joonis 14. Viimase 5 aasta mõju

Allikas: (autori koostatud)

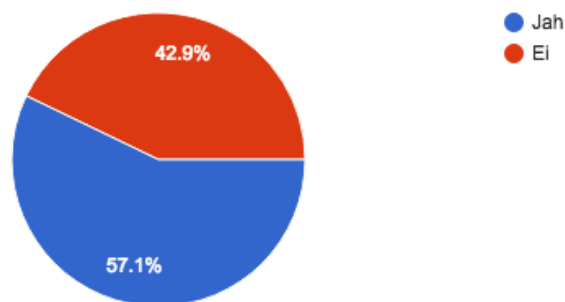
Antud teemat uurides palus autor vastust ka küsimusele, kas ettevõtted arvestavad tulevikuplaane tehes laevaliiklusega. Joonis 15 selgitab, et enamus vastas eitavalt antud küsimusele, mis oli autori jaoks üllatav. Tulemust mõjutavad kindlasti Saaremaa ettevõtted, kuna Saaremaa ja mandri vaheline ühendus on tugevam ning kvaliteetsem Hiiumaa ja mandri vahelise ühendusega võrreldes. Küsimusele positiivselt vastanutelt palus autor ka selgitust. Üks ettevõtte vastas, et nende tootmine ja logistika on omavahel väga tugevalt läbi põimunud, mis tähendab, et kui katkeb laevaliiklus, siis katkeb ka tootmine. Samuti põhjendati, et arvestatakse laevamahutavust, kuna mida väiksem see on, seda vähem veoautosid laevale mahub nende tooteid mandrile tarnima. Lisaks toodi välja veel ka, et kaubalaevade liikumine on seotud parvlaevadega.

Kaubalaevade liikumine saartel on täna pigem väikesemahuline. Valitud ettevõtetest vaid üks tõi välja, et saab kasutada kaubalaeva ning suuremate koguste puhul on optimaalne kasutada. Teatud kaupade liikumisel saab kasutada ka lennutransporti. Selle jaoks on

tarvilik ka regulaarne lennuühendus suuremate lennukitega, mis saavad kaasa võtta lisaks reisijatele ka saadetisi. Tulevikuplaane tehes on see üks võimalikest variantidest maandada riske.

Kas arvestate ettevõtte tulevikuplaane tehes laevaliikluse teenusega?

7 responses



Joonis 15. Ettevõtte tulevikuplaanid

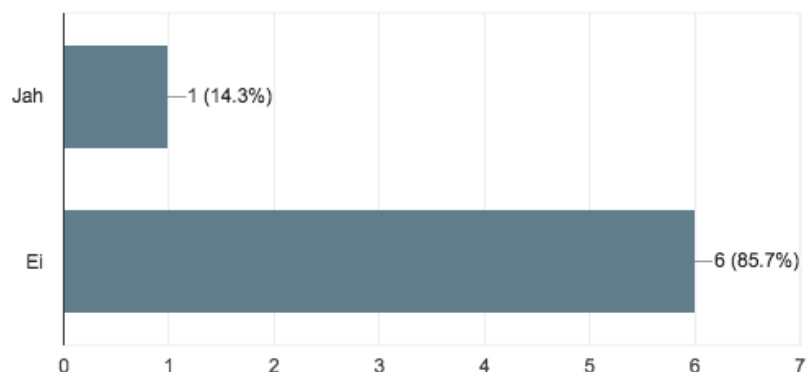
Allikas: (autori koostatud)

Autor soovis teada ka, kas ettevõtted on mõelnud oma ettevõtte kolimisele mandrile. Seda kirjeldab Joonis 16. Seitsmest vastanud ettevõttest vaid 1 ütles, et nad on mõelnud kolida ettevõtte mandrile. Kuus ettevõtet vastasid, et nad pole mõelnud ettevõtte kolimisele mandrile, mis näitab, et suursaarte ettevõtluskeskkond on piisavalt tugev, et ettevõtted siiski soovivad seal tegeleda. Samuti on ettevõtted tähtsad suursaarte majandusele, sest nad annavad tööd kohalikele elanikele ning maksudest laekub raha kohalikele omavalitsustele. Samuti arendavad nad oma piirkonda, võimalusel investeerides ja suurendades oma ettevõtet veelgi. Tootmissettevõtted toovad kaudselt kasu ka saarte turismisektorile, kuna reklaamivad oma pakenditel, kus antud toode on toodetud.

Küsitlusest selgus ka, et ettevõtte kolimine mandrile ei annaks konkurentsieelist, mistõttu pole otstarbekas oma kodukohast kaugemale kolida. Kohalikud ettevõtted annavad toodetele pigem lisandväärtust oma asukohaga. Kaudselt saab väita, et suursaartel toodetud kaup annab saartele võimaluse enda oskusi ja kvaliteeti just paremini lõpptarbijale müüa.

Kas olete mõelnud ettevõtte kolimisele mandrile?

7 responses



Joonis 16. Ettevõtte kolimine mandrile

Allikas: (autori koostatud)

Viimase küsimusega soovis autor teada saada alternatiivsete transpordivõimaluste kohta. Sellest selgus, et praegu on vaid mõni üksik ettevõtte, kes saab kasutada alternatiivseid lahendusi transpordis. Välja toodi näiteks kaubalaev. Üks ettevõtte vastas, et planeerivad kasutada kaubalaevu suuremate mahtude transportimisel, kui on vaja transportida rohkem kui 60 tonni kaupu. Samuti tõi üks ettevõtte välja, et võimalusel kasutaks väiksemate saadetiste puhul, kus on kiirus väga oluline, ka lennutransporti, kuid tänasel päeval taoline võimalus puudub. Enamikel ettevõtetel puuduvad praegusel ajal kahjuks võimalused alternatiivsetele transpordiliikidele, kuid tulevikus võib olukord muutuda. Samuti võib püsiühenduse rajamine tuua kaasa olukorra, kus kohalikud ettevõtted ei pea otsima alternatiivseid võimalusi.

Alternatiivsete transpordilahenduste kohta ei ole tänasel päeval tehtud uuringuid või analüüse. Need teemad on jäänud pelgalt aruteludeks ning ilma mõjuva põhjuseta uuesti päevakorda ei tule. Autori hinnangul on hädavajalik leida võimalusi teisteks logistikalahendusteks, kuna parvlaevateenuse kvaliteet ei ole igal hetkel piisav.

3.2 Järeldused ja ettepanekud

Autori isiklikust kogemusest ja kokkupuutest suursaartega on käesolevas töös juba juttu olnud. Küsimustiku vastustest ja autori isiklikust sulest on tehtud järeldused ja ettepanekud, milliseid teemasid peaks rohkem uurima. Eesti Vabariigi regionaalarengu strateegia 2014–2020 ütleb samuti „Saarte tootmisettevõtete konkurentsieeldusi piirab väike kohapealne turg ja raskendatud ligipääs muudele turgudele“ (Siseministeerium 2014, 34). Siin on selge vihje ka parvlaevateenustele, mille on kokku pannud siseministeerium.

Autori järeldused:

- 1. Regulaarne laevaliin on kohalike ettevõtete jaoks väga tähtis.** Laevaliini kasutatakse nii enda toodete ja teenuste tarnimiseks mandrile kui ka vajalike materjalide ja teenuste transpordiks suursaartele. Laevaliini kasutatakse suure tihedusega ning vaid üksikud ettevõtted saavad hakkama paar päeva ilma laevaihenduseta.
- 2. Pileti hind mõjutab kohalikke ettevõtteid ning nende teenust või toodangut.** Kõrgem piletihind tõstab toote või teenuse hinda, mis võib vähendada ettevõtte konkurentsivõimekust. Kui kliendi jaoks piletihinna tõusuga hind ei tõuse, siis väheneb kohalike ettevõtete kasum.
- 3. Ettevõtted hindavad oma riski seoses parvlaevaliiklusega väga kõrgeks.** Laevaliikluse katkemine toob kaasa nii tehase seiskumist kui ka hilinenud tarnet kliendile, mis võib kaasa tuua nii finantsilised kui ka kliendi kaotusega seotud kahjumid. Samuti tekib veelgi kõrgem risk kiiresti rikneva kauba transportimisel, kui kogu kaup võib hävineda laevaliikluse seiskumisel.
- 4. Viimase 5 aasta jooksul on suurim kahju tekkinud 2017/2018. talveperioodil.** Suurim kahju laevaliiklusega on tekkinud viimase talve jooksul, kus olid laevaliiklusega mandri ja Hiiumaa vahel suured probleemid. Enne seda perioodi vastanud suuri probleeme laevaliikluse kohta ei mäletanud.
- 5. Silla rajamine ei vähenda kohalike ettevõtete riski miinimumini.** Kuna ka silla ehitus ja ülalpidamine on kulukas ning ka silla puhul on teatud tegurid, mis piiravad

silla kasutust, siis silla ehk püsiühenduse rajamine ei tee kohalike ettevõtete sõnul nende tööd riskivabaks.

6. **Madalam risk laevaliikluse parandamisel ei anna konkurentsieelist.** Autori uuringus oli pandud rõhku ka konkurentsieelistele. Sellest selgus, et madalam risk seoses parvlaevaliiklusega ei anna enamustele selget konkurentsieelist. Seega ei anna soovitud tulemust ka püsiühendus, kuna kõrgekvaliteediline parvlaevaiühendus ja püsiühendus on teatud määral omavahel võrdelises seoses.
7. **Enamik vastanutest arvestavad tulevikuplaane tehes laevaliiklusega.** Siit järeldub kohalike ettevõtete soov tõsta oma teenuse või toote väärtust veelgi, et arendada saarte majandust ja ettevõtlust.
8. **Puudu jääb alternatiivsetest transpordivõimalustest.** Enamik ettevõtteid vastasid, et neil puuduvad võimalused alternatiivseks lahenduseks transpordis. See loob tänasel päeval monopolistaatuse mandri ja suursaarte vahelise laevaliini operaatorile.

Autori ettepanekud:

1. **Alternatiivsete transpordilahenduste leidmine.** Autori hinnangul tuleb leida võimalused ka alternatiivsele transpordile. Ajaloos on olnud laevaliini Kärkla ja Tallinna vahel. Samuti annab Hiiumaale eelise parem ühendus Saaremaa ja Hiiumaa vahel, kuna peamised ühenduse katkemised on toimunud just Hiiumaa ja mandri vahel.
2. **Leida võimalusi mandri ja Saaremaa vahelise laevaliikluse veelgi kindlamaks muutmisele.** Saaremaa ja mandri vaheline liiklus on ajaloos katkenud peamiselt vaid halbadest ilmastikuoludest tingituna. Mingil määral saab ilma mõju vähendada ka paremate sildumisvõimaluste arendamisega sadamas, sest praegu on sadamad teatud tuultele hästi avatud.
3. **Kaubalaevade regulaarsed ühendused.** Teatud tooteid saab transportida rahvusvahelistele klientidele ka meritsi otse suursaartelt. Selle jaoks on vajalik kaubalaevade (konteinerlaevade) sildumine ka suursaartel. Antud teenus on küll kallis, kuid suures mahus annab kohalikele ettevõttele lisandväärtusi.

4. Püsiühenduse ehk silla rajamise asemel lisalaevad. Lisalaevade liinile toomine (ka väiksemate) toob kaasa parema teenuse kvaliteedi ning püsivama ühenduse. Samuti saavad väiksemad laevad liigelda halvemate ilmastikutingimustega ning ka madala veetasemega.

KOKKUVÕTE

Esimesed ro-ro-tüüpi laevad alustasid meresõitudega juba 19. sajandil. Sellest ajast alates on parvlaevaliiklus jõuliselt arenenud. Täna on kvaliteetne ja usaldusväärne laevaliiklus meie elu igapäevane osa, millest sõltub paljude ettevõtete kasum. Parvlaevu kasutatakse lühikestel, rannavetes asuvatel liinidel üle terve maailma.

2016. aasta sügisel muutus Eesti kahe suurima saare ja mandri vahelise laevaliini operaator. Uue hankevõtja välja kuulutamise hetkest muutus suursaarte vaheline laevaliiklus täielikult. Tolle ajani oli parvlaeväihendus olnud kvaliteetne ning murekohad olid vaid halvad ilmastikutingimused. Liinidel olid uued, spetsiaalselt nendele liinidele ehitatud laevad. Vedaja muutusest tingituna viis vana operaator oma laevad teistesse sihtkohtadesse ning algas „ajas tagasimineku“. Vanemad ja väiksemad laevad ei suutnud piisavalt teenindada ning tekkisid pikad ootejärjekorrad. Uue operaatori algushetkeks ei olnud samuti uued laevad kõik kohal. Paraku on tekkinud uue operaatoriga ka veelgi murekohti.

Antud töö eesmärgiks oli välja selgitada mandri ja suursaarte vahelise laevaliikluse teenuse mõju saarte transpordisektorile. Uurimistulemuse analüüsina leiti vastus järgnevatele küsimustele:

- 1. Kui tihti valitud ettevõtted kasutavad parvlaevateenust ning kas nende jaoks on regulaarne laevaliin esmatähtis?** Uuringu tulemusi analüüsides selgus, et valitud ettevõtted kasutavad parvlaeväihendust tihti ning regulaarselt. Parvlaevateenust kasutatakse nii toodangu transpordiks mandrile, tooraine toomiseks mandrilt kui ka pakutava teenuse ühe osana. Erinevates valdkondades tegelevate ettevõtete vastustest selgus, et olenemata põhitegevusalast, on laevaliin nende ettevõtte töösse kaasatud. Veelgi enam on nende ettevõtete jaoks esmatähtis pidev ja kvaliteetne laevaliiklus.
- 2. Kuidas ettevõtted hindavad oma riski seoses parvlaevaliiklusega?** Analüüsist selgus, et kohalikud ettevõtjad hindavad oma riski seoses parvlaevaliiklusega väga kõrgeks, kuna antud teenus on vähemal või suuremal määral seotud nende põhitegevusega. Erinevat sorti kaubad vajavad mitmekülgset transporti, eriti kiiresti riknevad kaubad, seega toetub see regulaarsele laevaliiklusele mandri ja suursaarte

vahel. Samuti tekitab segadust ning ettevõtete tootmisplaanide/tööplaanide muutmist parvlaevade väljumiste tõrked, muutused ja katkemine.

- 3. Kas ettevõtted arvestavad oma tööd planeerides parvlaevaliiklusega ning kas neil on alternatiivseid variante transpordiks?** Alternatiivsete transpordiühendustega on kevadel 2018 keerulised lood, kuna enamiku ettevõtjate jaoks need puuduvad. Üksnes suurte mahtudega tootmisettevõtted saavad alternatiivina kasutada kaubalaeva. Pisematel ettevõtetel ja transporditeenust pakkuvatel ettevõtjatel puuduvad praegu muud võimalikud variandid. Samuti puudub võimalus kasutada ka teistsuguse teekonnaga laevaliini mandri ja suursaarte vahel. Oma tööd planeerides arvestavad ettevõtted samuti laevaliiklusega, kuna tihtipeale on tootmine ja logistika omavahel tugevalt seotud. Samuti arvestatakse laevade mahutavust, sest mida suurem on tootmine, seda rohkem veokeid mandri vahet sõidab.

Uurimistulemusi arvestades tõi autor välja järgnevad soovitusel:

- 1. Alternatiivsete transpordilahenduste leidmine.** Võimalusel tuleb leida alternatiivsed või uued teekonnad laevaliiklusele.
- 2. Leida võimalusi mandri ja Saaremaa vahelise laevaliikluse veelgi kindlamaks muutmisele.** Halbade ilmastikuolude riski maandamiseks leida võimalused sadamate kindlustamiseks võimalike tuulte ning lainetuse eest.
- 3. Kaubalaevade (konteinerlaevade) regulaarsed ühendused.** Teatud kaupu saab tarnida ülemaailmselt ka konteinerites otse suursaarte sadamatest, kui on olemas vastavad laevaliinid.
- 4. Püsiühenduse ehk silla rajamise asemel lisalaevad.** Tihti on ühendus katkenud laevade piiratud võimalustest kõne all olevatel liinidel. Püsiühenduse asemel saab liinile tuua väiksemad lisalaevad, mis saavad seilata ka raskemates oludes.

Autori hinnangul on saanud püstitatud eesmärk täidetud ning valitud ettevõtete riski tase parvlaevaühenduse teenuse mõjul hinnatud. Riskide vähendamiseks on tehtud ettepanekud. Autori hinnangul on pakutud eesmärgid realselt täidetavad, kuid vajavad lisauuringuid ja -analüüse.

SUMMARY

The impact of ship transport service to the transport sector between mainland and the large islands

Sander Sarap

Keywords: the impact of the ship transport service, the risk influence of the shipping lines, the importance of the shipping line.

This thesis is written in Estonian, on 46 pages. It includes 16 plots, 1 annex and 17 different sources.

Nowadays coastal shipping lines are part of our everyday life. Many people take ferries to work but many companies use this service for transporting goods or use ship transport part of their own service. In the autumn of 2016 changed the service provider for two biggest Estonian internal shipping lines. A public company took over from a private company. It caused a lot of changes and discussion. Moreover, recent events between mainland and Hiiumaa brought new light to different aspects of ship transport services.

The aim of this thesis is to find out how the quality of the shipping service affects the risk of the companies in Saare and Hiiu county, which use ferry services in their daily work. Five companies from each county were chosen. Companies were selected from different areas for example transport and production. Also, they were chosen by their annual turnover. The author conducted a survey among selected companies. The survey stated that local companies value their risk high because ship transport quality is connected tightly with local firms.

Based on the thesis, the author found answers to following questions:

- 1. How often do selected companies use ferry services and is a regular shipping service priority?** The survey revealed that selected companies use ferry services very often. The ferry service is used to transport the product to the mainland, to bring raw material from the mainland and as part of the service offered. The responses from

companies operating in different sectors have shown that, regardless of their main activity, shipping between mainland and major islands has been involved in their business. Moreover, continuous and high-quality shipping is a priority for these companies.

2. **How do companies assess their risk with regard to ferry traffic?** The analysis revealed that local operators are very attentive to their risk in terms of ferry traffic, as this service is less or more closely related to their core business. Various types of goods require various transportation, especially perishable goods, so it relies on regular shipping between mainland and major islands. It also makes changes in the production plans / work plans of companies to the failure, change and interruption of ferry departure.
3. **Do companies plan their work in view of ferry traffic and do they have alternative options for transport?** Alternative transport connections are complicated today, as they are not available to most companies. Only large-scale manufacturing companies can use cargo vessels as an alternative. For smaller companies and transport providers, there are no other options available today. There is also no possibility to use a different route between the mainland and the major islands. When planning their work, companies also take into account shipping quality, as production and logistics are often heavily involved. The capacity of the vessels is also taken into account, the higher the production, the more lorries will travel on the mainland.

According to the author, the set goal has been met and the level of risk of selected companies has been assessed of the ferry service. Proposals have been made to reduce these risks. According to the author, the proposed goals are realistic but require additional research and analysis.

KASUTATUD KIRJANDUS

Brambilla, M., Martino, A. (2016) Research for TRAN Committee - The EU Maritime Transport System: Focus on Ferries

Hiiumaa info, Hiiumaa infoportaal
<http://www.hiiumaa.ee/hiiumaa-info/> (viimati 19.05.2018)

Hillep, P., Hiieväli R., Pärnamets, R., Tammeveski T. (2012) Saare maakonna elanike ja ettevõtete meelsuse uuring püsiühenduse aredamise suhtes paranenud parvlaevaiühenduse tingimustes

Juhkam, A., Masso, J. (2002) Riskid Eesti ettevõtetes ja riskijuhtimine

Jørgensen, F., Solvoll, G. (2016) Designing capacity and service level at ferry crossings

Kantharia, R. (2017) What are Ro-Ro ships?
<https://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-ro-ro-ships/>
(viimati 29.04.2018)

Keskpaik, A., Terk, E. (2013) Saare maakonna majaduse ülevaade

Kongi, K. (2018) Parvlaevaiühenduse katkemine jätab saare ettevõtetele sügava armi
<http://www.hiioleht.ee/2018/03/parvlaevaiuhenduse-katkemine-jatab-saare-ettevotetele-sugava-armi/> (viimati 30.04.2018)

Lauri, U. (2017) Parvlaevaiühendus Hiiumaaga on katkenud
<https://online.le.ee/2017/10/30/parvlaevaiuhendus-hiiumaaga-katkenud/> (viimati 30.04.2018)

Lutt, J. (2010) Miks Hiiumaa praam kipub merepõhja kinni jääma?
http://www.eestiloodus.ee/artikkel3132_3110.html (viimati 30.04.2018)

Nõmmisto, M. (2017) Hiiumaa ja mandri vahelise parvlaevateenuse kvaliteet kevadel 2017

Parvlaevaliinid Soome arhipelaagos
https://sail-in-finland.info/wp-content/uploads/2016/08/Saaristolautat2016_en.png
(viimati 29.04.2018)

Siseministerium (2014) Eesti regionaalarengu strateegia 2014-2020

Statistikaamet, Statistikaameti andmebaas

<http://andmebaas.stat.ee/Index.aspx?lang> (viimati 19.05.2018)

TS Laevad alustab 1.oktoobril mandri ja suursaarte vahelise laevaliikluse teenindamist, Tallinna Sadama kodulehekül

<http://www.portoftallinn.com/parvlaevade-uudised?art=776> (viimati 24.04.2018)

Transport and Tourism, Soome Statistikaameti kodulehekül

https://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_liikenne_en.html (viimati 29.04.2018)

Vald kogus kokku ettevõtjate ja elanike kahjud, Hiiumaa valla koduleht

http://vald.hiiumaa.ee/uudised-ja-teated/-/asset_publisher/ry2AUplIMCdL/content/vald-kogus-kokku-ettevotjate-ja-elanike-kahjud?redirect=http%3A%2F%2Fvald.hiiumaa.ee%2Fuudised-ja-teated%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_ry2AUplIMCdL%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1 (viimati 30.04.2018)

Väinaliikluse ajalugu, Tuulelaevad kodulehekül

http://www.tuulelaevad.ee/index.php?option=com_content&view=article&id=98&Itemid=79&lang=et (viimati 24.04.2018)

LISA 1

01/05/2018

Mandri ja suursaarte vahelise laevaliikluse teenuse mõju saarte transpordisektorile

Mandri ja suursaarte vahelise laevaliikluse teenuse mõju saarte transpordisektorile

Austatud vastaja!

Olen TTÜ Eesti Mereakadeemia õppekava "Mereveonduse ja sadamatöö korraldamise" viimase kursuse tudeng ning tegemas oma lõputööd teemal "Mandri ja suursaarte vahelise laevaliikluse teenuse mõju saarte transpordisektorile." Sellega seoses palun Teil vastata anonüümsele küsimustikule, mis võtab aega umbes 10 minutit.

Antud küsimustik on küll anonüümne, kuid olen välja valinud nii Saare kui ka Hiiu maakonnast 5 ettevõtet majanduskäibe alusel, kes kasutavad oma töös otseselt mandri ja saarte vahelist laevaliiklust. Olen välja valinud eri valdkondadest ettevõtted, kelle jaoks on parvlaevauhendus osa ettevõtte protsessist.

Olen Teile äärmiselt tänulik kui leiate lähapäevil need minutid aitamaks mul lõpetada ülikooli!

Meeleldi vastan lisaküsimustele e-posti sander.sarap@gmail.com või mobiiltelefoni +372 528 7200 teel.

Lugupidamisega,
Sander Sarap

*Required

1. Kus Teie ettevõtte asub? *

Tick all that apply.

- Saaremaa
- Hiiumaa

2. Mis on Teie ettevõtte põhitegevusala? *

Tick all that apply.

- Tööstus
- Transport
- Teenindus
- Turism
- Other: _____

3. Kui vana on Teie ettevõtte? *

Tick all that apply.

- 1 aasta
- 2 aastat
- 3 kuni 5 aastat
- 6 kuni 10 aastat
- 11 kuni 15 aastat
- Vanem kui 15 aastat

4. Kui palju on Teie ettevõttes töötajaid? **Mark only one oval.*

- 1 — 5
 6 — 15
 16 — 25
 26 — 50
 51 — 100
 Üle 100

5. Kui tihti kasutate saarte ja mandri vahelist laevaliiklust seoses kaupade liikumisega? **Tick all that apply.*

- Iga päev 2 korda (edasi - tagasi)
 Iga päev 1 kord
 Üle päeva
 2 kuni 4 korda nädalas
 1 kord nädalas
 2 korda kuus
 1 kord kuus
 Harvemini kui 1 kord kuus
 Other: _____

6. Kas regulaarne laevaliin on Teie ettevõtte jaoks esmatähtis? *

Kas Teie ettevõtte toimib ka ilma igapäevase regulaarse laevavahendusega või selle puudumine mõjutab otseselt ka Teie tööd.

Tick all that apply.

- Jah
 Ei
 Saame hakkama ilma regulaarse laevaliinita vaid mõned päevad
 Other: _____

7. Kuidas mõjutab Teid laevaliini operaatori vahetus? *

Kui operaator vahetus 1.oktoobril 2016.aastal, palun andke lühike selgitus, kuidas vahetus mõjutab Teie ettevõtet.

8. Kas laevapileti hind mõjutab otseselt ka Teie ettevõtet? **Tick all that apply.*

- Jah
 Ei
 Vähesel määral

9. Kui vastasite eelnevale küsimusele jaatavalt, siis palun põhjendage oma vastust.

10. Kui suur risk on Teie ettevõtte jaoks parvlaeva ühenduse katkemine? **Mark only one oval.*

	1	2	3	4	5	
Ühenduse katkemine ei ole määrav	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ühenduse katkemine mõjutab otseselt ettevõtte tööd

11. Palun selgitage eelmise küsimuse vastust *

Kuidas see mõjutab Teie ettevõtte tööd? Milliseid tegevusi olete teinud ennetamiseks?

12. Kas parvlaevahenduse katkemisel tekib teie ettevõttele otsene kahjum? Palun põhjendage oma vastust. *

Otsese kahjumi all pean silmas kahju, kus ettevõtte võib saada finantsilise kaotuse või kaotada kliente.

13. Kas viimase 5 aasta jooksul on parvlaevahenduse katkemine tekitanud Teile otsest kahjumit? **Tick all that apply.*

- Jah
- Ei

14. Kui vastasite eelnevale küsimusele jaatavalt, siis mitu korda on seda ette tulnud ja kui suur on olnud kahju?

15. Kas silla rajamine mandri ja saarte vahele maandaks Teie ettevõtte riski? **Tick all that apply.*

- Jah
 Ei
 Teatud määral kuid mitte täielikult
 Other: _____

16. Kas madalam risk seoses laevaliiklusega annab Teie ettevõttele konkurentsieelise? **Tick all that apply.*

- Jah
 Ei
 Vähesel määral
 Other: _____

17. Kas parvlaevauhendus on viimase 5 aasta jooksul mõjutanud oluliselt Teie ettevõtte tööd? *

Kas olete teinud ettevõttes ümberkorraldusi? Kas olete toote/teenuse hinda muutnud seoses parvlaevauhendusega?

Tick all that apply.

- Jah
 Ei
 Other: _____

18. Kas arvestate ettevõtte tulevikuplaane tehes laevaliikluse teenusega? **Mark only one oval.*

- Jah
 Ei

19. Kui vastasite eelnevale küsimusele jaatavalt, siis palun põhjendage oma vastust.

20. Kas olete mõelnud ettevõtte kolimisele mandrile? **Tick all that apply.*

- Jah
 Ei

01/05/2018

Mandri ja suursaarte vahelise laevaliikluse teenuse mõju saarte transpordisektorile

21. Kas Teie ettevõttel on võimalus kasutada ka alternatiivseid lahendusi transpordisektoris? *

Näiteks kaubalaev, lennutransport.

Powered by
 Google Forms