



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA

Merenduskeskus

Joonas Saska

**MATKELAEVADE SADAMATASUDE
VÕRDLEV ANALÜÜS LÄÄNEMERE
SADAMATES**

Lõputöö

Juhendaja: lektor Yrjö Saarinen

Tallinn 2018

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Joonas Saska

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 141620VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: joonas.saska@gmail.com

Juhendaja: MSc Yrjö Saarinen:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

JOONISTE LOETELU	6
ANNOTATSIOON	7
SISSEJUHATUS.....	8
1 KRUIIS.....	10
1.1 Kruiis maailmas.....	10
1.2 Kruiis Läänemerel.....	11
1.3 Kruiis Eestis	13
2 MATKELAEVAD	14
3 TÖÖS KASUTAVAD LAEVAD	16
3.1 MSC Preziosa.....	16
3.2 AIDamar.....	17
3.3 MS Hamburg.....	18
4 SADAMAD.....	20
4.1 Tallinn	20
4.2 Kopenhaagen.....	22
4.3 Helsingi	23
4.4 Stockholm.....	24
4.5 Sankt-Peterburg.....	24
4.6 Warnemunde	25
4.7 Kiel.....	26
5 SADAMATASUD	28
5.1. Tallinn	29
5.2 Stockholm.....	31

5.3 Kopenhaagen.....	33
5.4 Sankt-Peterburg.....	34
5.5 Warnemunde	35
5.6 Kiel.....	36
5.7 Helsingi	38
6 SADAMATASUDE VÕRDLUS.....	39
7 SADAMATASUDE SOODUSTUSE ÜLESEHITUS.....	40
8 SADAMATASUDE VÕRDLUS ARVESTADES MAKSIMAALSET SOODUSTUST ...	42
KOKKUVÕTE.....	44
SUMMARY	47
KASUTATUD KIRJANDUS	50

JOONISTE LOETELU

Joonis 1. Kruiisilaevade külastused Läänemere sadamates	11
Joonis 2. Kruiisi reisijate arvu kasv läbi aastate Läänemeresel.....	12
Joonis 3. Reisijate mahutavus erinevatel laevatüüpidel	14
Joonis 4. Töös kasutatavad laevad	16
Joonis 5. MSC PREZIOSA marsruut 2018 aastal.....	17
Joonis 6. AIDAmari marsruut 2018 aastal.	18
Joonis 7. MS HAMBURG-i marsruut 2018 aastal.....	19
Joonis 8. Matkelaevade külastused Tallinna sadamas.....	21
Joonis 9. Matkelaevade külastused Kopenhaagenis sadamas.	22
Joonis 10. Matkelaevade külastused Helsingi sadamas.	23
Joonis 11. Matkelaevade külastused Stockholmi sadamas.	24
Joonis 12. Matkelaevade külastused Sankt-Peterburgi sadamas.....	25
Joonis 13. Matkelaevade külastused Warnemunde sadamas	26
Joonis 14. Matkelaevade külastused Kieli sadamas.....	27
Joonis 15. Sildumistasud Tallinna Vanasadamas.....	30
Joonis 16. Tallinna sadamatasud.....	31
Joonis 17. Stockholmi sadamatasud.....	32
Joonis 18. Kopenhaageni sadamatasud	34
Joonis 20. Sadamatasude võrdlus	39
Joonis 21. Maksimaalsed soodustused	40
Joonis 25.Sadamatasude võrdlus arvestades maksimaalset soodustust.	42

ANNOTATSIOON

Töö teema on „Matkelaevade sadamatasude võrdlev analüüs Läänemere sadamates”. Töö on aktuaalne, kuna kruisivaldkond on tänapäeval väga kiiresti arenev reisimise trend ja Läänemere piirkonda külastab iga aastaga järjest rohkem kruisilaevu.

Läänemeresel puudub sadamatel ühine sadamatasude ja nendelt saadavate soodustustesüsteem, iga sadam on leidnud endale sobiva lahenduse ja vastavalt sellele maksustatakse kruisilaevu.

Sadamatasudel on välja kujunenud kaks doktriini, mille alusel sadamad on oma sadamatasude süsteemi välja töötanud: anglosaksi doktriin ja kontinentaalne doktriin. Anglosaksi doktriini põhimõttena on sadam eraldiseisev ettevõtte, kuid kontinentaalse doktriini põhjal peaks sadamat arvestama kui ühiskonnale tervikuna suuremat tulu toova asutusega.

Töös on kasutatud järgmiste sadamate tariife: Tallinn, Helsingi, Sankt-Peterburg, Stockholm, Warnemunde, Kiel ja Kopenhaagen.

Sadamatasude võrdlemiseks valis autor kolm erineva suurusega kruisilaeva: MSC PREZIOSA, AIDAMAR ja MS HAMBURG. Töö eesmärgiks on arvutada antud laevade sadamatasud erinevates sadamates, samuti arvutab autor soodustused iga laeva pealt ja võrdleb neid erinevate sadamate alusel.

Peamine küsimus on: kas sadamatasud mõjutavad kruisilaevade külastust Läänemere sadamates? Autor leidis, et matkelaevadele kehtestatavad sadamatasud ei mõjuta laevadekülastusi Läänemeresel, kuna hooaeg selliste laevade külastuseks on üsna lühikene, siis on laevadele tähtsam sihtkohtade atraktiivsus, kui sadamatasude suurus. Kuigi sadama külastust ei mõjuta sadamatasude suurused matkelaevadele on sadamatel erinevad soodussüsteemid, mille abil tahetakse saada endale rohkem külastusi ja suuremaid laevu.

Võtmesõnad: kruisilaev, matkelaev, sadam, sadamatasud, Läänemeri, soodustus.

SISSEJUHATUS

Antud lõputöö teema on : „Matkelaevade sadamatasude võrdlev analüüs Läänemere sadamates“. Teema on valitud kruiisivaldkonna aktuaalsuse tõttu. Läänemere regioonis on palju sadamaid, mis suveperioodidel võõrustavad matkelaevu ja autoril oli soov uurida, kas sadamatasude suurus ja nendelt saadav soodustus mõjutavad sadamate küllastust.

Kruiisivaldkond on hetkel väga kiiresti arenev valdkond üle maailma. Kruiisireis hõlmab endas ringreisi merel, mille käigus reisijad saavad lühikese aja jooksul tutvuda erinevate sadamalinnadega ja nautida laeva peal pakutavaid mugavusi. See sektor on väga erinev kaubalaeva sektorist, kus on eesmärk kaup võimalikult odavalt ja kiiresti toimetada ühest kohast teise. Matkelaevadega sooritatavaid reise ei saa ka võrrelda reisilaevandusega, kuna seal on inimeste soov saada punktist A punkti B ja seda võimalikult soodsalt. Ringreisi laevadel on aga vaja võimalikult palju inimesi kõita ja pakkuda neile naudingut laevas viibimise ajal, võimalikult palju meelelahutust, söögielamusi ja võimalust lõõgastumiseks. Tähtis on, et laeva marsruut oleks väga hästi koostatud ja turistidele atraktiivne, kuna see on põhiline põhjus, miks inimesed soovivad reisisit osa võtta, et kogeda paljusid linnasid lühikese aja jooksul. (Cruise Industry News, 2018)

Sadamatel on sadamatasude ülesehitus kruiisilaevadele erinev ja sõltuv konkreetsest sadamast. Soodustussüsteem on samuti sadamati erinev ja nende suurused varieeruvad palju. Kruiisilaevadele mõeldud sadamatel on mõneti erinevad kohustused võrreldes kaubasadamatega, kuna sadam on esimene koht, mida turist näeb on väga tähtis luua hea mulje reisijatele, ning laevade teenindamine peab samuti olema kiire ja ladus, kuna laev peatub sadamas lühikest aega. Kruiisilaevad valivad oma marsruudid vastavalt sellele, kui atraktiivne on sihtkoht ja kas turistid on huvitatud antud kohast. Kindlasti on olulised sadamatasud, kuna kaudselt maksab selle kinni klient, et piletihind oleks

konkurentsivõimeline ja laevafirma kasum võimalikult suur on väga oluline arvestada tasudega, mida peab maksma sadamatele.

Autor töötab matkelaevade laevagendina, sellest tulenevalt ka antud töö teema valik. Samuti on antud piirkond väga aktuaalne ka kruiisi laevafirmadel, kuna see regioon on hetkel kasvamas ja turistid on väga huvitatud külastamast siinset piirkonda. Autorile pakkus huvi populaarsemate Läänemere kruiisisadamate sadamatasude uurimine ja nende võrdlemine. Samuti soovis autor vaadata, kuidas on ülesehitatud sadamate soodustussüsteemid ja nende suuruseid.

Antud töö uurimisküsimusteks on:

- Kuidas on ülesehitatud erinevate Läänemere populaarsete sadamate sadamatasud matkelaevadele?
- Kas Tallinna Vanasadam on konkurentsivõimeline oma tasudega võrreldes teiste Läänemere sadamatega, kes võõrustavad matkelaevu?
- Millised on soodustussüsteemid erinevatel sadamatel kruiisilaevadele?

Autori töö eesmärgiks on uurida erinevate sadamate sadamatariife kruiisilaevadele ja hinnata nende konkurentsivõimet konkureerivate sadamatega. Autor võtab arvesse töös teiste autorite poolt tehtud uuringuid antud valdkonnas ja soovib teada saada, kui palju mõjutavad sadamatasud laevafirma otsuseid, kuhu turiste tuuakse.

Autor arvutab seitsme erineva Läänemere kruiisisadama avalike tariifide põhjal kolme erineva suurusega matkelaeva kulud ja võrdleb neid omavahel, sidudes need reisijate hulgaga.

Uuritavateks objektideks on Tallinna, Stockholmi, Kopenhaageni, Helsingi, Sankt-Peterburgi, Warnemunde ja Kieli sadamatasud.

Uurimistöö põhineb kvantitatiivsel meetodil. Autor arvutab sadamatasud erinevatele laevadele, võrdleb neid, arvutab soodustused ja võrdleb neid omavahel.

1 KRUIIS

1.1 Kruiis maailmas

Kõige esimeseks matkelaevaks maailmas oli Black Ball Line, mis ehitati aastal 1818, selle laeva eesmärk oli teenindada reisijaid võimalikult luksuslikult, kuid siiski pakkus laev ainult transpordi võimalust ja külastusi erinevatesse linnadesse, puudus täielikult meelelahutus osa (Haige 2014).

Kruiisi valdkond, selline nagu see on tänapäeval sai alguse 1970ndatel, kui suuresti arenes Põhja-Ameerika tööstus ja populatsioon tõusis kõvasti, ehitati järjest laevu, mis polnud enam ainult transpordiks mõeldud, vaid mille pardal oli võimalus ka nautida meelelahutust nagu kabaree ja kasiino, algas ka suur õitseng turismiäri ja alguse saigi kruiisiturism (Ibid).

Tänapäeval on kruiisilaevad hea näide globaliseerumisest ja neid saab vaadelda nagu väikest linna, mis ei kuulu ühelegi konkreetsele riigile. Laev küll ise sõidab ühe konkreetse riigi lipu all, kuid laeval töötavad inimesed, kes on sinna saabunud kõikjalt maailmast, erineva klassifikatsiooniga ja erinevate tööülesannetega. Samuti on reisijate rahvused seinast sein ja nende materiaalne seis on erinev, rikkamad kliendid elavad uhkematel kajutites ja tagasihoidlikumad kajutid kuuluvad reisijatele, kes ei raatsi või ei ole võimelised suuremat raha maksma kruiisireisi eest. Laevast endast võib leida erinevaid toitlustuskohti, palju meelelahutust igale vanusegrupile, kinnipidamisruume ja haigetele mõeldud ruumid.

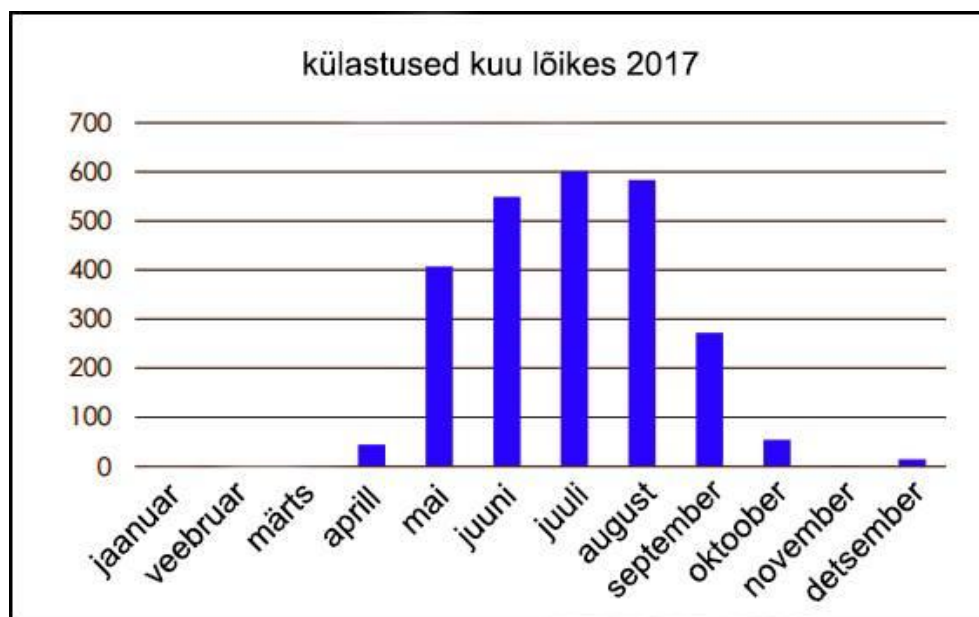
Täna päeval on kruiisilaevu väga erinevaid. Olemas on väga suuri laevu, mis mahutavad üle 5000 inimese, sellistel kruiisilaevadel on väga palju erinevaid reisipakette ja hinnatasemeid, et teha reis atraktiivseks võimalikult paljudele inimestele. Siis on veel olemas luksuslikud kruiisid, kus laeva pardal pole küll väga palju reisijaid, kuid teenindavat personali on rohkem ja inimestele pakutakse võimalikult rikkalikku kogemust.

1.2 Kruiis Läänemerel

Läänemerel algab kruiisihooaeg kevadel ja mida enam suve keskpaigale lähemale, seda rohkem laevu sadamaid külastab ja turistide voog järjest kasvab. Haripunkti saavutab hooaeg juulis ja oktoobriks on veel jäänud viimased külastused (Bodker, 2018).

Joonis 1. Kruiisilaevade külastused Läänemere sadamates

Allikas: (Bodker, 2018)



Läänemere regioonis on jagatud sadamad nelja erinevasse kategooriasse, võttes arvesse laevakülastuste arvu.

Esimene kategooria (*small*), kus on sadamad, kuhu kruiisilaev sildub 0-24 korda hooaja jooksul (Ibid).

Teine kategooria (*medium*), kus on sadamad, mida matkelaevad külastavad 25-49 korda hooaja jooksul (Ibid).

Kolmas kategooria (*large*), kus on sadamad, kuhu kruiisilaevad saavad 50-199 korda hooaja jooksul (Ibid).

Neljas kategooria (*x-large*), kus on loetud sadamad, mis võõrustavad kruisilaevu rohkem kui 200 korda, nendeks on Kopenhaagen, St.Peterburg, Tallinn, Helsingi ja Stockholm (Ibid).

Aastal 2017 oli laevade külastusi Läänemere sadamatel kokku 2497. Samal aastal külastas kruisilaevadel Läänemere erinevaid sadamaid rekordilised 5 045 849 inimest (Ibid).

Kui võrrelda 2016. aastat 2017. aastaga siis:

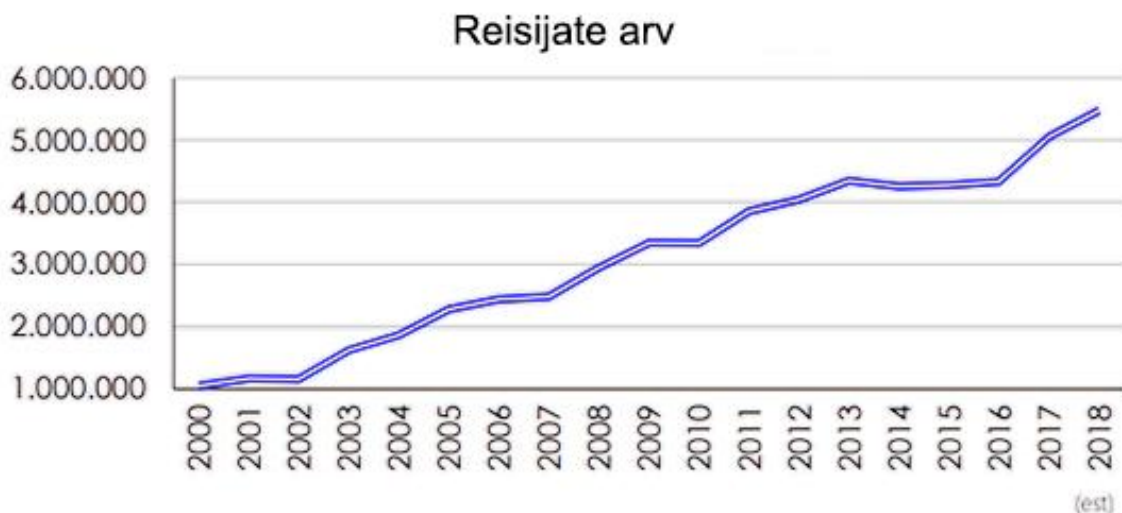
- Reisijate arv on kasvanud 16,6%
- Laevakülastuste arv on kasvanud 15,4%
- Pööringute arv on kasvanud 3,9%.

Vahemikus 2000-2017. aastatel on reisijate arv kasvanud keskmiselt aastas 9,7% ja laevakülastuste arv 3,2%.

2017. aastal tõi üks laevakülastus sadamasse keskmiselt 2024 kruisituristi, see arv on tõusnud 72,1% võrreldes 2000 aastaga.

Joonis 2. Kruisi reisijate arvu kasv läbi aastate Läänemerele

Allikas: (Ibid)



1.3 Kruiis Eestis

Tallinn on hetkel üks kõige populaarsemaid sihtkoti Läänemerel, 2017.aastal oli Eesti pealinn matkelaevade külastuste poolest siin rajoonis kolmas jäädes alla ainult Sankt-Peterburgile ja Kopenhaagenile. Kruiisiturism on Eestis iga aastaga aina kasvanud ja järjest uusi rekordeid püstitakse nii laevade külastuste poole pealt, kui ka välituristide poolt. Meie pealinnas on see valdkond kasvanud väga jõudsalt, võrreldes külastuste arvu 2004. aastal ja 2017. aastal on näha, et laevakülastused on 63% kasvanud ja see on omaga kaasa toonud 300 000 rohkem inimest kui seda oli aastal 2004. Tallinna Vanasadamas on alustatud projektiga Masterplan 2030, mille käigus ehitatakse üks kai matkelaevadele ja reisiterminal kruiisituristidele. Peale selle projekti teoks saamist on võimalik võõrustada veel rohkem huvireise pakkuvaid laevu ja pakkuda välismaallastele maksimaalset rahulolu (Tallinna Sadam, 2018).

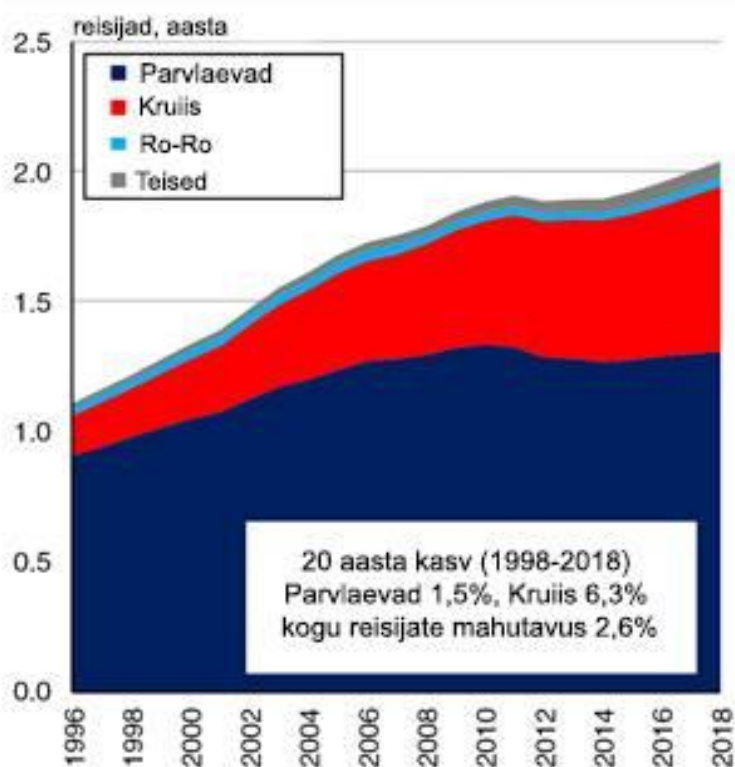
Vanasadam pole ainuke koht, kuhu matkelaevad saavad silduda, Saaremaa sadam võõrustab samuti kruiisilaevu, kuid selle sadama rekordid jäävad aastasse 2013, kui sadamat külastas kruiisilaevad 14 korda (Ibid).

Uus sadamalinn, mis saab tutvustada Eestit merelt tulevatele turistidele on Pärnu, kuhu juulis 2017. aastal saabus esimene selline alus ja 2018. aastal oodatakse 3 merematkelaeva. Pärnu sadam on Eestis esimene erasadam, kes on teinud suure investeeringu kruiisikai ehituseks ja selle valdkonna arendamiseks, süvendustööd ja kai ehitus läks sadamale maksma 7 miljonit eurot ja see finantseering tuli sadamalt endalt taotlemata mingisugust toetust. Suurimad matkelaevad, kes saavad siseneda Pärnusse on pikkusega kuni 200 meetrit ja süvisega kuni 7,2 meetrit. Sadam loodab tulevikus võõrustada 15-30 laeva hooaja jooksul ja põhiliseks konkurentideks peetakse Saaremaa ja Riia sadamat (Pärli, 2017).

2 MATKELAEVAD

Maailma merendus kasvab konstantselt ja selleks on ka hea näide kruisilaevandus. Aastal 2017 oli võimalik majutada kõikide matkelaevade peale kokku samal ajal üle 2 miljoni reisija. See number on suurenenud kahekordselt viimase 20 aasta jooksul. 2018. aasta märtsi alguse seisuga on maailmas 6 952 parvlaeva ja 419 kruisilaeva. Suur muutus on toimunud viimase 22 aasta jooksul, kui nende andmete siseselt on muutunud parvlaevade ja kruisilaevade mahutavuse suhe, 1996. aastal kõikidest mere reisijates sõitis 80% parvlaevadega, kuid hetkeseisuga on see number kukkunud 64% peale. Muutus on tulnud sellest, et viimase kümne aasta jooksul on parvlaevade mahutavus jäänud suures pildis samaks, samal ajal ehitatakse matkelaevu järjest uuemaid ja suuremaid (Rumynin, 2018).

Joonis 3. Reisijate mahutavus erinevatel laevatüüpidel
Allikas: (Ibid)



Tallinna sadama eeskirjas on kirjeldatud matkelaevu analoogselt Europe Cruise-i poolt välja toodud iseloomustusele, kui organiseeritud huvireise sooritav reisijateveo sertifikaati omav laev, mis ei osale regulaarses liiniliikluses, ei vea kaupa ning huvireisi jooksul ei võta peale ega lase maale liinireisjaid. Organiseeritud huvireis peab kestma vähemalt 60 tundi ja reisi jooksul peab laev külastama lisaks reisi algus- ja lõpp-punktile veel vähemalt kahte sadamat (Crusie Europe, 2011).

Kruisilaevadel on meeskonnaliikmeid palju rohkem, kui seda on kaubalaevadel. Kui mõnel suuremal konteinerlaeval piisab kuni 20 inimesest, siis suuremad matkelaevad annavad tööd rohkem kui tuhandele inimesele. Parda peal ei tööta inimesed ainult selleks, et alus saaks sõita ja kõik mehhanismid töötaks, vaid reisijatele peab olema tagatud maksimaalselt hea reisikogemus. Kuna laevafirmasid, mis pakub kruise on palju ja nende piirkonnad on samad, siis konkurents on tihe ja kõigi reisijate hea mälestus on väga oluline.

Kruisilaevu on väga erinevaid, alates laeva suurustest kuni luksusetasemeteni. On olemas laevu, mis on rohkem, kui 300 meetrit pikad ja suudavad vedada üle 5000 inimese. Samuti on olemas aluseid, mille kajutid on uhkemad kui paljud korterid, kajutid on mitmetoalised ja laed on üle 3 meetri kõrged.

Mida aasta edasi, seda rohkem külastavad sellised laevad ka Eesti sadamaid. Selleks on võimalus Tallinnas, Saaremaal ja Pärnus. Kui pealinnas on väga haruldased päevad suvehooajal, kui Vanasadamas mõnda suurt kruisilaeva pole, mis toob meie maale tuhandeid inimesi, siis Pärnus ja Saaremaal on külastused siiski üksikud. Hooaeg algab meie regioonis aprilli keskel ja kestab oktoobri alguseni.

3 TÖÖS KASUTAVAD LAEVAD

Autor kasutab antud töös kolme matkelaeva, mis oma mõõtmetelt on erinevad. Laevade valikul on arvesse võetud, et kõik nad külastaksid 2018. aasta kruisihooajal Läänemere sadamaid kaasaarvatud Tallinnat. Autor valis laevad vastavalt nende pikkustele, valikus on laev, mis on üle 300 meetri pikk, vahemikus 200-300 meetrit pikk, ning 100-200meetri vahemikus olev laev.

Joonis 4. Töös kasutatavad laevad
Allikad: (Marine Traffic, 2018)



NIMI	MSC PREZIOSA	AIDamar	MS HAMBURG
EHITUSAASTA	2013	2008	1997
REISJATE ARV	4400	2500	420
MEESKONNALIIKMEID	1400	600	170
GT	139 072	71 304	15 067
LOA	333	253.22	144.13
NET TONNAGE	115732	45123	5092
2018 a. MARSRUUT	Kiel-Kopenhaagen-Stockholm-Tallinn-St. Petersburg (7 päeva)	Warnemunde-Tallinn-St Petersburg-Helsinki-Stockholm (7 päeva)	Helsinki-St.Petersburg-Tallinn-Stockholm-Kiel(8 päeva)

3.1 MSC Preziosa

MSC Preziosa on kruisilaev, mis kuulub MSC Cruises firma koosseisu ja on üks alustest, mis kuulub MSC poolt loodud Fantasia kruisilaevade sarja. Fantasia sarja laevad on kõik 333 meetrit pikad ja nendel saab reisida kuni 4400 reisjat, kelle teenindamiseks on vaja umbes 1400 meeskonnaliiget. Laev tegi oma esimese sõidu 2013. aastal. Selle laeva teeb eriliseks tema eesrindlikus rohelise mõtlemise suunas. Laeva peamasin töötab mitte ainult diiselkütusel vaid masinaid aitavad ka elektrimootorid, mis vähendavad oluliselt kütuse

tarbimist. Kuid mitte ainult kütusetarbimiselt ei säästeta loodust, vaid kasutusel on ka tehnoloogia, mis arvestab elektrikasutust kabiinides ja ühiskasutatavates ruumides, ning kui süsteem avastab kusagil liigkasutamist õhukonditsioneeril näol, siis seda balansseeritakse nii, et elektrikasutus oleks minimaalne. Aastal 2018 sõidab Läänemere kruisil laev mööda Kiel-Kopenhaagen-Stockholm-Tallinn-St.Petersburg marsruuti, ning see kestab täpselt 7 päeva (MSC, 2018).

Joonis 5. MSC PREZIOSA marsruut 2018 aastal.
Allikas: Ibid



3.2 AIDamar

AIDamar on laev, mille omanikuks on AIDA kruisifirma. Laev ehitati 2012. aastal ja on 252 meetrit pikk. Laevaga saab reisida 2200 inimest, kelle jaoks on vaja 600 meeskonnaliiget. See laev on varustatud kuumuse taastamise süsteemiga (*heat recovery system*), mis aitab kasutada peamasinatest eralduvat kuumust, muutes selle elektriks. Sellega vähendatakse kütusekulu ja CO2 emissiooni. 2018. aastal sõidab antud laev

Warnemunde-Tallinn-St Petersburg-Helsinki-Stockholm marsruuti ja terve reisi kaasa tegemine võtab nädal aega (AIDA, 2018).

Joonis 6. AIDAmari marsruut 2018 aastal

Allikas: Ibid



3.3 MS Hamburg

MS Hamburg on valitud laevadest kõige vanem, alus renoveeriti täielikult 2007. aastal. Samuti jääb tema pikkus kõigest 144 meetri juurde. Antud laeval saab reisi nautida 420 inimest, kelle teenindamiseks läheb vaja 170 inimest. Laeva nimi oli 1997-2012 aastatel Columbus, siis kuulus ta Hapag-Lloyd koosseisu, hetkel kuulub ta ettevõttele Conti Holding GmbH & Co KG. Aastal 2018 sõidab antud laev Helsinki-St.Petersburg-Tallinn-Stockholm-Kiel marsruuti ja selleks läheb aega 8 päeva (Hamburgtours, 2018).

Joonis 7. MS HAMBURG-i marsruut 2018 aastal. Joonis 7. MS HAMBURG-i marsruut 2018 aastal.
Allikas: Ibid



4 SADAMAD

Sadamad, mis on mõeldud matkelaevu vastu võtma on mõneti erinevad kui tavalised kaubalaevade jaoks mõeldud sadamad. Sadamas peab olema võimalus inimesi kontrollida, et ei oleks pääsu sadamasse inimestel, kellel pole sinna luba, ning laevale ei satuks inimesi, kes sinna sattuda ei tohiks. Kai laiusel tuleb arvestada, et laevadele pääseksid ligi sõidukid, mis teenindavad laevu, kuid ei häiriks turiste. Samuti on tähtis teenindav transport, mida lähemale on võimalik saada tuuribussid ja taksod, seda ohutum on see reisijate suhtes. Sadam, kuhu matkelaevad silduvad tekitavad esmamulje antud riigist, seega on väga oluline, et see emotsioon oleks positiivne ja inimesed tahaksid sinna tagasi tulla ja soovitada seda teistele.

4.1 Tallinn

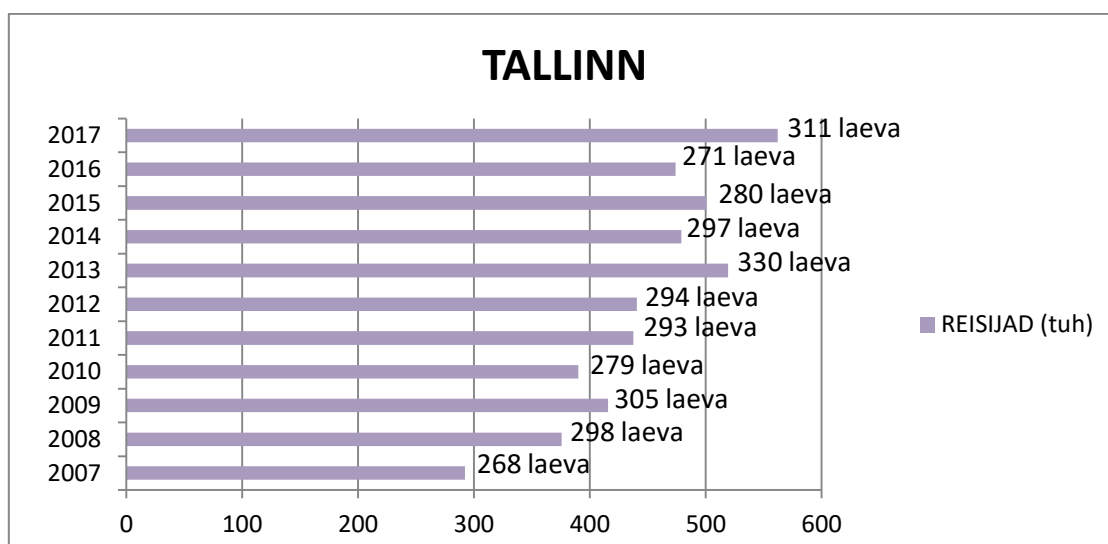
Tallinnas Vanasadamas on hetkel võimalik silduda korraga viiel kruisilaeval. Sadama sügavus ja kaipikkused ei sea takistust ühelegi kruisilaevale. Tallinna Sadama reisilaevaliinide ja kruiside ärisuunajuhi Ingrid Berezini sõnul oli 2017 aasta kruisihooaeg edukas: “Kruisihooaja vältel külastasid meie sadamaid 70 erinevat kruisilaeva ning kõikide külastuste koguarv kasvas võrreldes eelmise aastaga 14,7% 316ni. Samuti oli Tallinna külastanud kruisireisijate arv läbi aegade suurim saavutades rekordi. See näitab, et Eesti on Läänemere piirkonnas üks populaarsemaid kruisisihtkohti.” (Tallinna Sadam, 2018)

Reisijate Tallinna kogemuse parandamiseks on Tallinna Sadam alustanud Vanasadama ala ümber arendamist vastavalt Vanasadama arendusplaanile ehk Masterplaanile 2030. Selle projekti raames on korraldatud arhitektuuri konkurss, mille võitjaks osutus Zaha Hadid Architects poolt esitatud töö „Streamcity“. Projekti raames saab kruisiala juurde uue kai ja ehitatakse kruisiterminal. (Tallinna Sadam, 2017)

Tallinna sadamatasude koha pealt jääb silma nende mitmetahuline soodussüsteem tonnaažitasude arvelt, kus juba teine ja kolmas külustus on laevale 35% soodsam, neljas ja viies külustus 55% soodsam ja alates kuuendast külustusest saab laev allahindlust sadamatasudest 65%. (Tallinna Sadam, 2018)

Tallinna sadamas tuleb tasuda peale tonnaažitasu veel jäätmetasu, sildumistasu, reisijate tasu, lootsitasu ja veeteetasu. Elektrienergia, sideteenuste ja vee müügi tasusid võtab ASi Tallinna Sadam poolt määratud teenuse osutaja vastavalt kasutusele ja tariifidele esitatakse laevale arve tarbitud teenuste eest. Lootsitasu võtab AS Eesti Loots, veeteetasu võtab Veeteede Amet. (Ibid)

Joonis 8. Matkelaevade külästused Tallinna sadamas.
Allikas: (Cruise Baltic, 2018)



Viimase 10 aasta jooksul on Tallinna sadamas kasvanud kruisilaevade külästused 14%, kuid turistide kasv on olnud lausa 48%. 2017. aastal külästasid meie pealinna kruisilaevad 311 korda, tuues kaasa endaga 563 061 turisti, mis oli ka rekordaasta. Aastaks 2030 on valmimas uus kruisikai ja kruisiterminal, mis annab võimaluse enam laevadel külästada Eestit ja tuua siia turiste, kes ergutavad meie majandust. (Cruise Baltic, 2018)

4.2 Kopenhaagen

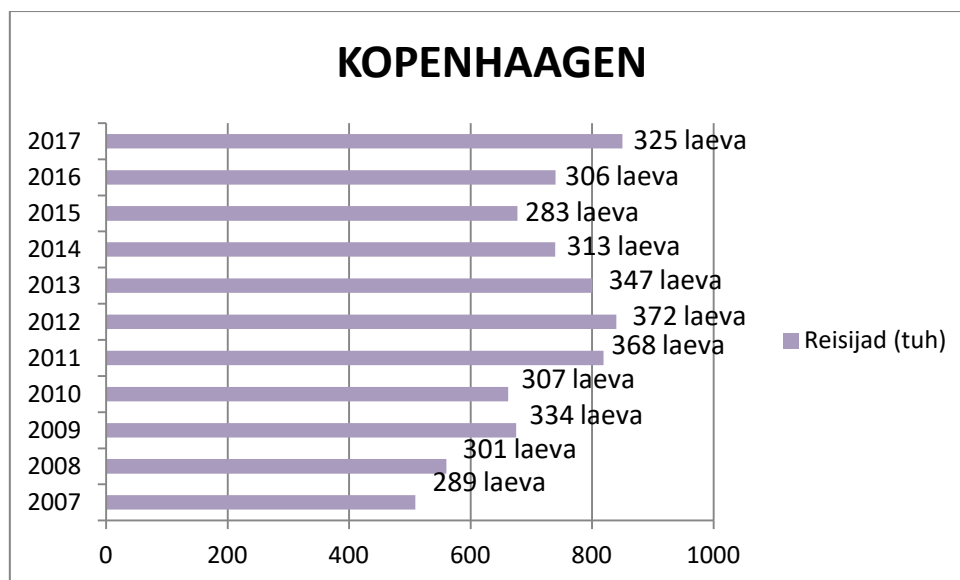
Kopenhaageni sadamat peetakse Põhja-Euroopa kruisialal liidriks ja see sadam võtab hooajal vastu kõige enam kruisituriste. Selle sadama kruisi laevakülalistest 45% on pööringuteks (*turnaround*). Ehk enamustele turistidele on see algus- ja lõpppunkt nende reisil. Sellega saab tööd juurde nii kohalik transport (ühistransport, taksod), paljud inimesed peatuvad hotellis öö enne reisi, samuti mõjutab reisijate voog ka lennujaama reisijate käivet (Cruise Baltic, 2018).

Kopenhaageni sadamatasud matkelaevadele on liigitatud tonnaažitasudeks, turvalisustasuks, ja reisijate tasuks. Soodustust saab laevaliin alates seitsmendast külästusest, ehk konkreetne laev ei pea külästama Kopenhaageni sadamat seitse korda, vaid loetakse selle laevaliini külästusi. Soodustuse suurus on 25% kogu sadamatasudest.

Kopenhaageni sadamas on 10 aastaga kasvanud kruisilaevade külästused 11%, reisijate kasv seejuures on olnud 40%, ulatudes 2017. aastal koguni 850 000 inimeseni, mis teeb sellest sadamast ka kõige suurema reisijate käibega Läänemere sadama (Cruise Baltic, 2018).

Joonis 9. Matkelaevade külästused Kopenhaagenis sadamas.

Allikas: (Cruise Baltic, 2018)



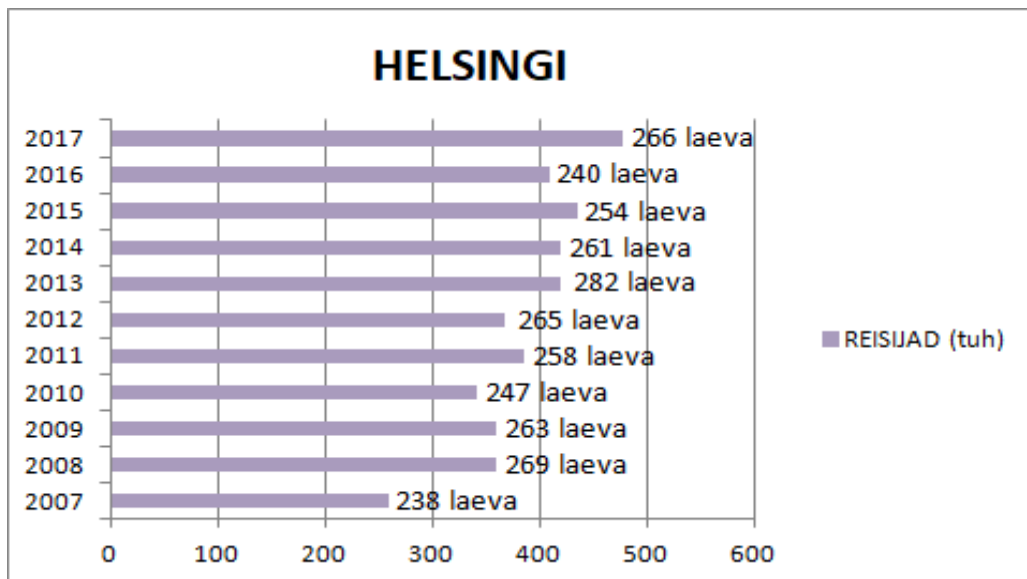
4.3 Helsingi

Sadam reklaamib ennast, kui kõige rohkem inimesi teenindav sadam Euroopas, kus suur enamus on Tallinn-Helsingi liinil liikuvad inimesed. Hetkel toimuvad sadamas suured ehitustööd, et saada valmis uus kai matkelaevade vastuvõtuks, mis peaks valmima 2019.aasta hooajaks (Port of Helsinki 2018).

Soome pealinna sadama sadamatasud on erinevad teistest kruisisadamatest teistsuguse sadamatasude arvestuse poolest, kui teised sadamat võtavad tasusid vastavalt laeva kogumahutavuse ühikule, siis Helsingi sadam arvestab puhasmahutavuse järgi laevale esitatavat tasu. Tasud on liigitatud tonnažitasuks, jäätmetasuks, sildumistasuks ja reisijate tasuks (Ibid).

Helsingi sadamas on 10 aasta jooksul kasvanud kruisi-laevade külastused 10,5%, reisijate kasv on 45,6%. Aastal 2017 külastas sadamat 266 korda kruisi-laev, tuues endaga kaasa 478 000 reisijat. (Cruise Baltic, 2018)

Joonis 10. Matkelaevade külastused Helsingi sadamas.
Allikas: (Cruise Baltic, 2018)



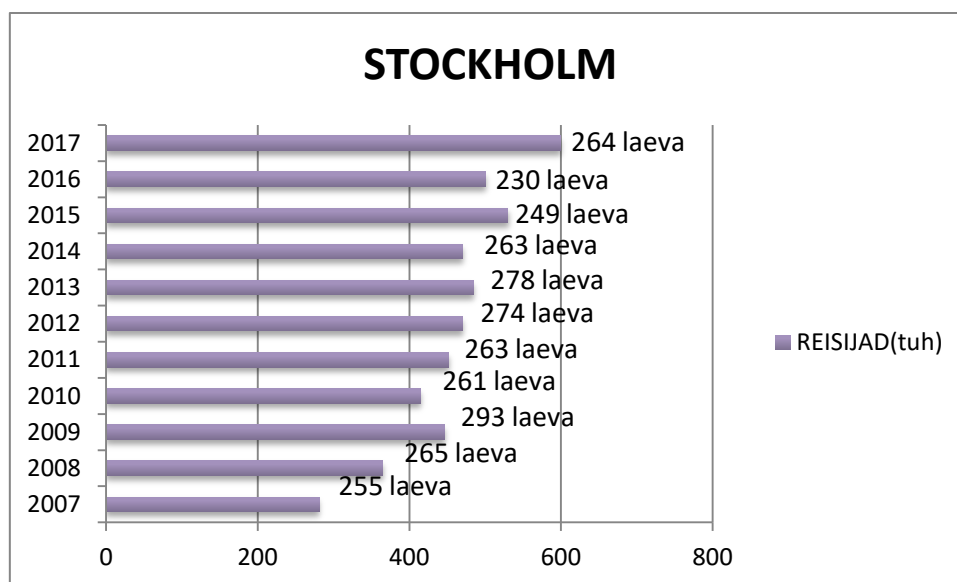
4.4 Stockholm

Aastal 2017 külastas Stockholmi sadamat 263 korda kruisilaev, neist 73 olid pööringud. Tänu matkelaevadele külastas Rootsi pealinna rekordilised 600 000 kruisituristi (Cruise Baltic, 2018).

Stockholmi sadamas kuulub tasumisele tonnaažitasu, sildumistasu, jäätmetasu, reisijate tasu ja lootsitasu. Soodustus saab vastavalt laevaliini külastustele ja seda arvestatakse alates 11ndast külastusest (Port of Stockholm, 2018).

Joonis 11. Matkelaevade külastused Stockholmi sadamas.

Allikas: (Cruise Baltic, 2018)



4.5 Sankt-Peterburg

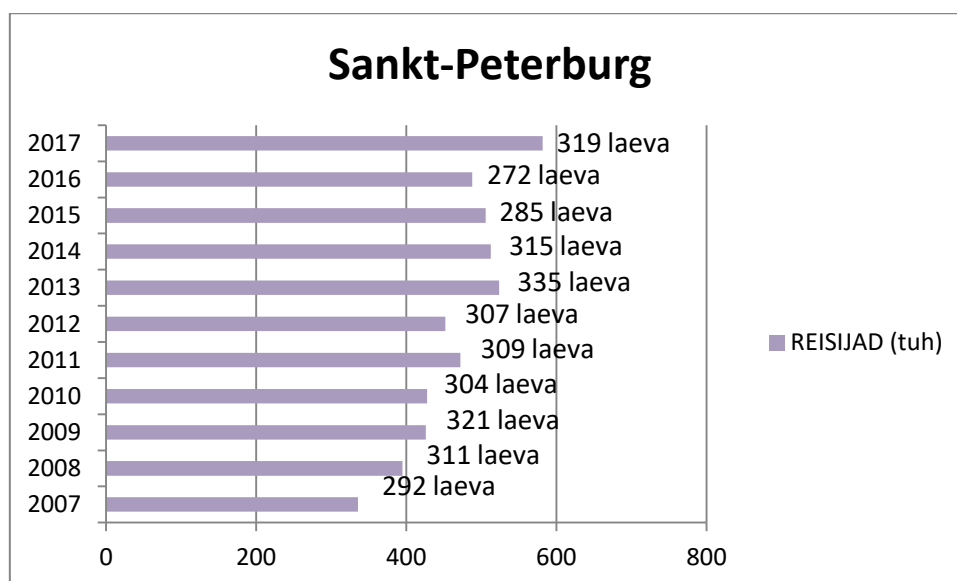
Peterburi sadam on suurim reisijatesadam Läänemerel, sadamale kuulub seitse kaid koos kolme kruisiterminaliga ja ühe kruisi-parvlaeva terminaliga. Eelmine aasta külastas läbi antud sadama Venemaad 558 000 inimest, kelle töid 243 laeva. Enamus laevad peatuvad seal kaks päeva, kuna sealne piirikontroll on väga range ja aega läheb pikalt, kuni kõik

turistid saavad minna maismaale, seega ei pruugi maale minek alati kõige meeldivamalt kujuneda. (Cruise Baltic, 2018)

Venemaa sadamas küsitakse tonnaažitasu, kanalitasu, lootsitasu, tuletornitasu, navigatsioonitasu, keskkonnatasu, turvalisustasu ja jäämurdmistasu (kuulub maksmisele ka suvel). Soodustus on võimalik ainult hooajal väliselt, ehk novembrist-märtsini ja seda eraldi kokkuleppel sadamaga. (Port of Sankt-Peterburg, 2018)

Joonis 12. Matkelaevade külastused Sankt-Peterburgi sadamas.

Allikas: (Cruise Baltic, 2018)



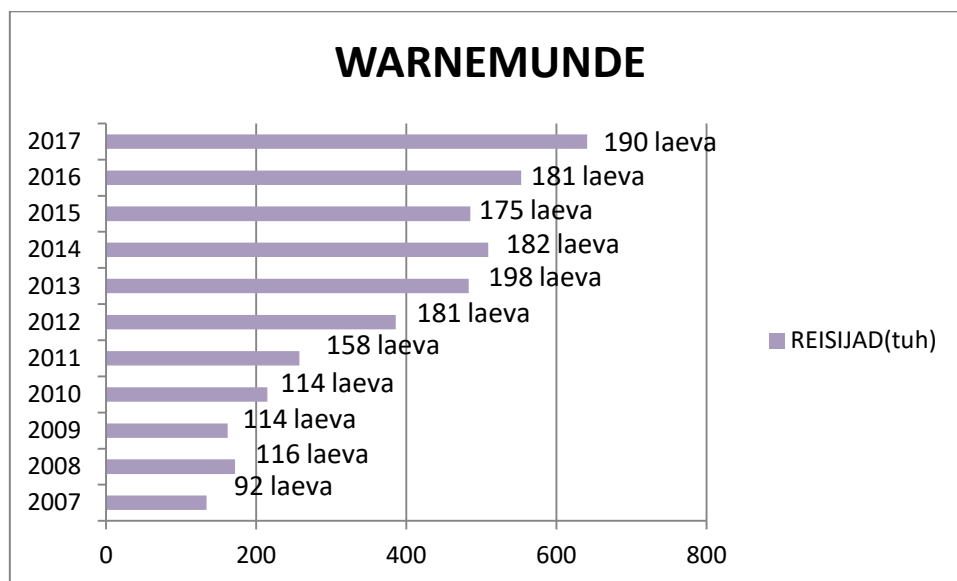
4.6 Warnemunde

Warnemunde sadam on üheks peamiseks pööringu sadamaks, eelmine aasta külastas sadamat 190 korda kruiisilaev, neist 111 korda oli see kruiisireisi alguseks ja/või lõpuks. Sadamat külastas tänu matkelaevadele 892 000 inimest (Cruise Baltic, 2018).

Samuti on Warnemunde emasadamaks ühele suurimale kruiisilaeva firmale AIDA.

Warnemunde sadam küsib tonnažitasu, jäätmetasu, reisijate tasu, turvalisustasu ja lootsitasu. Soodussüsteem on üles ehitatud iga laeva personaalsele külastusele, mida on võimalik saada alates kuuendast külastusest, kus see on 15% tonnažitasust, peale kümnenadat külastust saab laev allahindlust 22% tonnažitasust (Port of Warnemunde, 2018).

Joonis 13. Matkelaevade külastused Warnemunde sadamas.
Allikas: (Cruise Baltic, 2018)



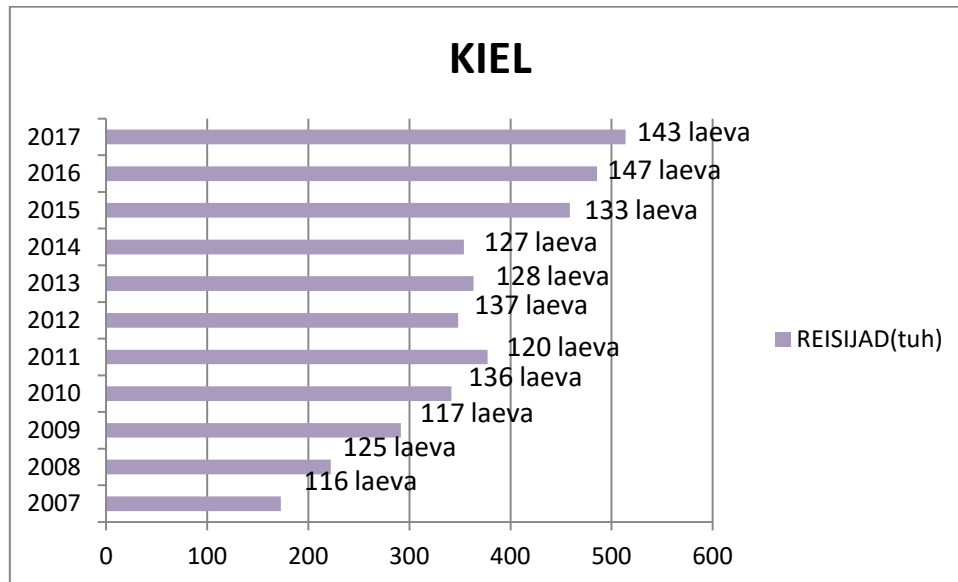
4.7 Kiel

Kieli sadam on sarnaselt Wandermundele väga populaarne Saksamaa kruisisadam. Seda sadamat külastas eelmine aasta 143 korda kruisilaev, tuues endaga kaasa 580 000 inimest. Enamus külastustest olid pööringud (Cruise Baltic, 2018).

Kieli sadamatasud baseeruvad tonnažitasul, reisijate tasul, turvalisustasul ja terminali kasutuse eest. Soodussüsteem on ülesehitatud vastavalt GT ühikutele, seda arvestatakse vastavalt laeva sadamasse toodud ühikute arvult, ehk sooduseni jõuavad suuremad laevad kiiremini, kui seda väiksema GT ühikuga laevad. Samuti saab laev soodustust vastavalt

sellele, kui palju reisijaid tuuakse hooajal sadamasse. Soodustuse arvestamine toimub hooaja lõpus ja toimub tasaarveldamine (Port of Kiel, 2018).

Joonis 14. Matkelaevade külastused Kieli sadamas.
Allikas: (Cruise Baltic, 2018)



5 SADAMATASUD

Sadamate ja nende navigatsiooniliselt ohutute laevateede (faarvaatrite) rajamine ning korrashoid nõuab märgatavaid, vähem või rohkem perioodilisi kulutusi. Samaaegselt saavad nii sadamad kui ka paljud muud sadamate tegevusega vähem või rohkem seotud struktuurid sadamate tegevusest ka tulu. Oma kulutuste katteks kehtestavad sadamad ja/või riiklikud struktuurid erinevate tasude süsteemi, mida koos nimetatakse sadamatasudeks (Eidast, 2007).

Töökorraldusliku ja majandusliku iseloomu alusel võib kõik sadamatasud jagada kahte suurde gruppi:

Grupp 1 (kohustuslikud tasud). Siia kuuluvad tasud, mille eest ei osutata laevadele mitte mingeid konkreetseid teenuseid. Tavaliselt nimetatakse neid inglise keeles *Dues*, mõnes sadamas ka *Tonnage Dues* või *Tolls*. Siia kuuluvad laeva-, doki-, sadama-, tonnaaži-, tuletorni-, kai-, kanalitasu. Vaatamata selliste tasude väliselt „maksude“ iseloomule, on need sisult samuti seotud laevade ohutu sadamasse sisenemise ja seal seismisega (Ibid).

Grupp 2 (teenustasud). Neid võetakse laevadele konkreetselt mõõdetavate teenuste osutamise eest. Sellised on lootsi-,puksiiri,sildumis-jne. tasud. Inglise keeles nimetatakse selliseid tasusid *Charges* (Ibid).

Kruisilaevadele on tihtilugu teistest laevatüüpidest erinevad sadamatasud, samuti on erinevates sadamates erinevad soodustused.

Sadamatasude struktuur, määr ja tasude saajad sõltuvad paljudest omavahel seotud teguritest, nagu sadama kui terviku funktsioonid, sadama kuuluvus, struktuur ja juhtimisvorm, sadamate tegevust reguleeriv seadusandlus jne. Olulise tähtsusega on riigis domineeriv sadamateenuste hinnakujunduse doktriin (Ibid).

Nn. anglosaksi doktriini kohaselt on sadam oma ette äriettevõtte, mille peaesmärk on kasumi teenimine. Sadamatasud on põhiliseks, sageli aga ka ainsaks tuluallikaks, mis peab katma sadama tootmiskulud ja tooma valajale mõistlikku kasumit. Doktriin vaatleb

sadamatasu kui tasu teenuste osutamise eest, Sellist doktriini rakendatakse Eestis. Reeglina rakendatakse doktriini selliste sadamate suhtes, mis ei nõua suuri ülalpidamiskulusid, mille kaubavood on stabiilsed ja mis tegutsevad suhteliselt nõrga konkurentsi tingimustes (Ibid).

Nn. Prantsuse või Euroopa doktriin vaatab sadamaid tervikliku logistikaprotsessi ühe lülina, mille eesmärgiks on sadamate tagamaade või kogu riigi komplekssete majandushuvide rahuldamine. Sadamate majandustegevus ei pea tingimata tootma kasumit, vaid sel võib olla üksnes abistav iseloom. Sadama tegevust hinnatakse eelkõige sadama enda ja selle territooriumil või läheduses asuvate ning selle tegevusega otseselt või kaudselt seotud struktuuride (raudtee- ja autotransport, vahendus- ja teenindustegevus, kaubandus jne.) kogukasumi seisukohast (Ibid).

5.1. Tallinn

Vanasadama sadamatasud on võimalik leida sadama kodulehelt, ning need on kehtivad alates 01.01.2018. Tallinna Vanasadama tasudest moodustab suurima osa tonnaažitasu, mis laeva esimesel külastusel on 0,48 EUR/GT ühiku kohta. Soodussüsteemi alusel on aga teisel ja kolmandal külastusel laevale soodustus sellelt tasult 35%, neljandal ja viiendal külastusel 55% ja alates kuuendast külastusest saadakse allahindlust 65%. (Tallinna Sadam, 2018)

Jäätmetasu võetakse laeva kogumahutavuse (GT) järgi laeva iga külastuse eest eraldi, kruisilaevad 0,050 EUR/GT ühikult. (Ibid)

Sildumistasu võetakse laeva kogumahutavuse (GT) järgi iga sildumisoperatsiooni eest eraldi vastavalt sildumistasu määradele. (Ibid)

Joonis 15. Sildumistasud Tallinna Vanasadamas.
 Allikas: (Tallinna Sadam, 2018)

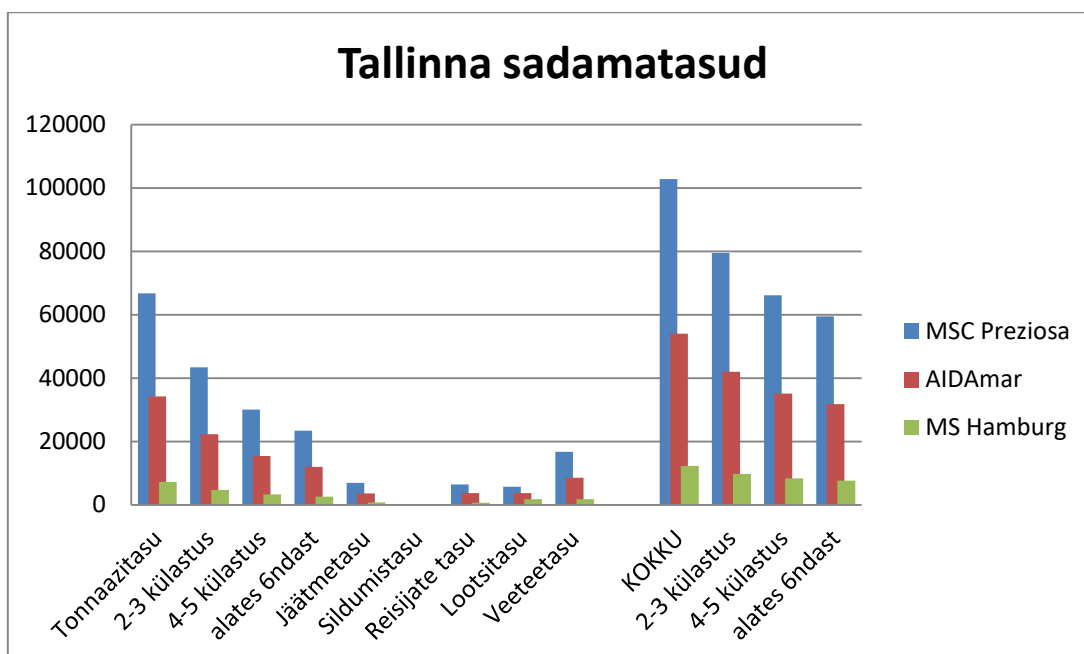
GT vahemik	Kaubalaevad (va ro-ro) ja punkrilaevad	Reisi-, kruisi-, ro-ro ja muud laevad
0 - 2 000	103	41
2 001 - 6 000	171	66
6 001 - 20 000	223	88
20 001 - 50 000	294	114
üle 50 000	346	134

Reisijatasu võetakse laeva saabumisel ja lahkumisel vastavalt laeva kapteni poolt esitatud reisijate arvule, kes on sadamasse saabunud (sealt lahkunud) laeval. Reisijatasu kuulub tasumisele sõltumata sellest, kas reisijad väljusid laevast või mitte. Iga reisija eest, kes on sadamasse saabunud kruisi-, lähikruisi-, jaht- või purjelaeval ja jätkab reisi samal laeval ning ei kasuta reisiterminali, võetakse ühekordset tasu 1,46 EUR (Ibid).

Lootsitasu võtab AS Eesti Loots vastavalt oma tariifidele, mida arvestatakse vastavalt laeva kogumahutavusele. Antud töös toodud laevadele on see MSC Preziosal 2869 eurot, AIDamar laevale 1854 eurot ja MS Hamburg kruisilaevale 865 eurot. Seda tasu võetakse kahekordselt, nii saabumisel, kui lahkumisel (Ibid).

Veeteetasu võtab veeteedeamet ja see on üldkasutataval veeteel navigatsioonilise korraldamise, jäämurde- ja informatsiooniteenuse ning sellele veeteele meresõiduohutuse tagamiseks paigaldatud infrastruktuuri kasutamise eest võetav tasu. Veeteetasu määr on 0,12EUR/GT ühiku kohta. Kuid seda tuleb maksta merematkelaevadel esimesel kolmel külastusel (Ibid).

Joonis 16. Tallinna sadamatasud
Allikas: Autori koostatud



5.2 Stockholm

Rootsi pealinna kruisisadama sadamatasud on eeskirjas väljatoodud Rootsi kroonides, autor arvutas kõik tasud eurodeks kursiga 1EUR=0,09793 SEK (03.03.2018, 10:40)

Stocholmi sadamatasudest moodustab suurima tasu tonnaažitasu, mida arvestatakse kogumahutavuse järgi ja selle suurus on 0,199 EUR/GT ühiku kohta (Port of Stockholm, 2018).

Võrreldes Tallinnaga on Stockholmi soodussüsteem välja töötatud laevafirmade baasil, ehk kui sama laevafirma külastab sadamat 11ndat korda, siis saadakse 15% soodustust tonnaažitasult (Ibid).

Sildumistasu suurus Rootsi pealinna sadamas oleneb, mis päeval ja mis kellaajal laev saabub. Antud töös on autor arvestanud, et laev saabub nädala sees vahemikus 07:00-16:00 ja lahkub 16:00-07:00, sellel ajal on tariifid ka kõige kõrgemad. Samuti tehakse vahet, kas laev on üle või alla 130 meetri pikk. Kuna kõik laevad, mis on toodud võrlduseks on üle 130 meetri, siis neile rakenduv tasu suurus on 1069,4 eurot (Ibid).

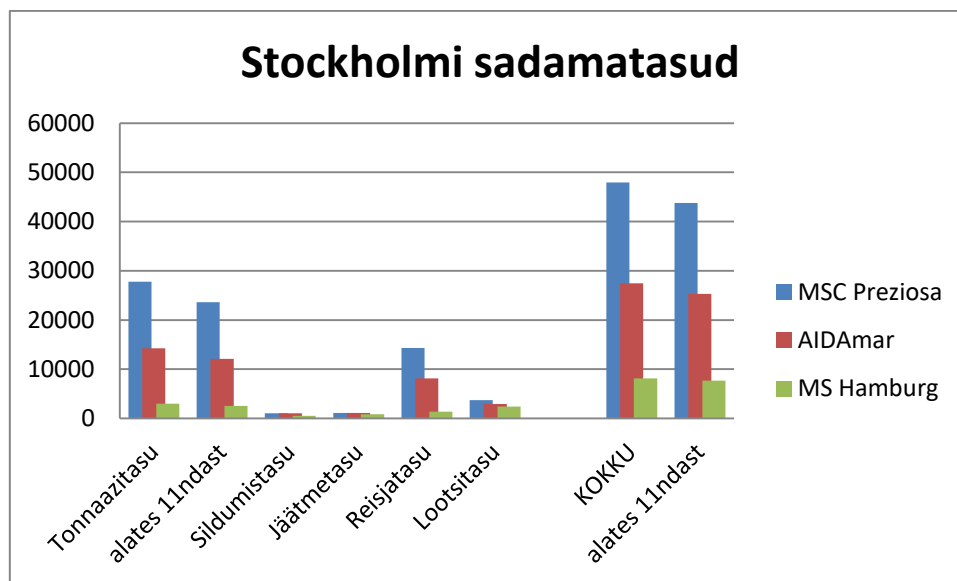
Jäätmetasu arvetatakse 0,054 EUR/GT kohta, sellele tasule on pandud maksimaalne määr 1058 eurot. Sinna juurde ei kuulu reovesi, mille maksumust arvestatakse vastavalt kogusele ja tariifid pole avalikult kätte saadavad (Ibid).

Reisijatasu on tasu, mis võetakse iga inimese pealt, kes on laeva pardal. Selle tasu juures ei ole määrav, kas inimene lahkub laevast või jäädakse laeva. Tasu maksumus on 3,2 eurot inimese kohta (Ibid).

Lootsitasu arvestatakse vastavalt laeva pikkusele ja seda tasu võetakse ühekordselt (Ibid).

Joonis 17. Stockholmi sadamatasud.

Allikas: Autori koostatud.



5.3 Kopenhaagen

Kopenhaageni sadamatasud on sadamaeeskirjas välja toodud kohalikus valuutas ja autor arvutas kõik tasud ümber eurodeks kasutades kurssi 1EUR= 0,1343DKK (03.03.2018, 10:55)

Selle sadama sadamatasud baseeruvad peamiselt tonnaažitasul, mis moodustab valdava osa kogu summast. Tonnaažitasu tuleb maksta igal laeval 0,52 EUR/GT ühiku kohta (Port of Copenhagen, 2018).

Reisijatasu on antud sadamas 0,59 eurot inimese kohta, seda tasu tuleb arvestada topelt, kuna raha küsitakse nii sadamasse saabuvate reisijate arvult, kui lahkuvate (Ibid).

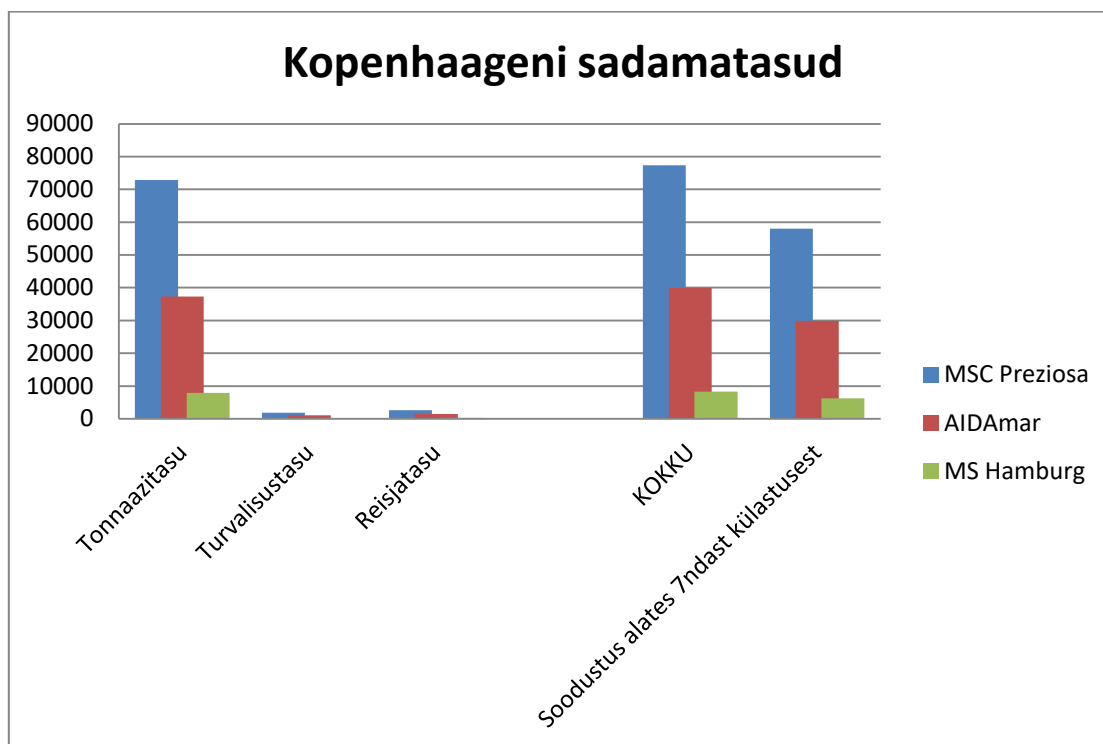
Turvalisustasu määr on sadamas 0,43 eurot inimese kohta. Selle tasuliigi eesmärgiks on püstitatud, et sadam saaks jälgida ISPS koodeksit ja sellega tagada turvaline peatus kruiisilaevale (Ibid).

Kopenhaageni sadamas pole lootsid kohustuslikud.

Soodustus sadamatasudest saadakse, kui laevafirma on hooajal käinud sadamas vähemalt seitse korda, soodustus on kogu sadamatasudest ja see on 25% (Ibid).

Joonis 18. Kopenhaageni sadamatasud.

Allikas: Autori koostatud



5.4 Sankt-Peterburg

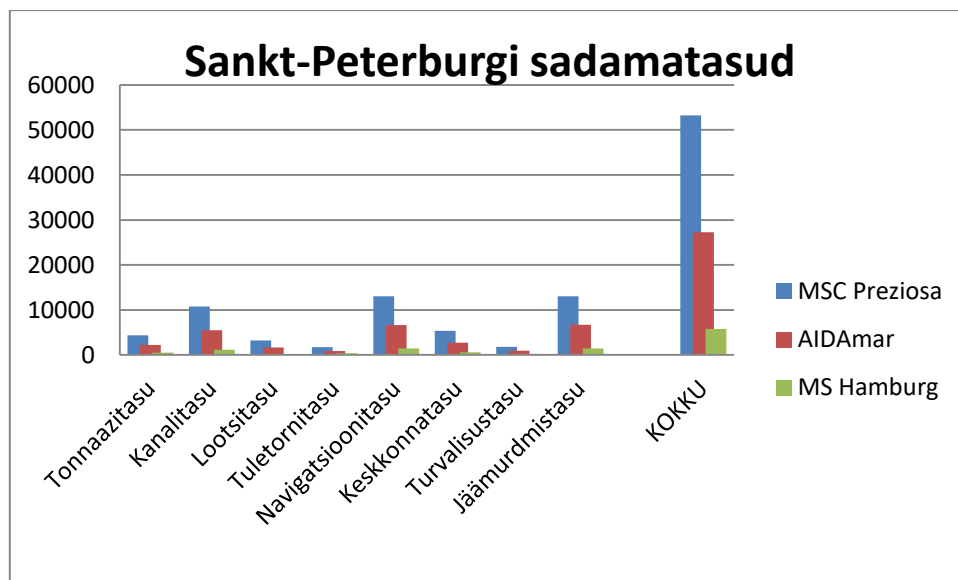
Peterburi sadama puhul on märgata, et erinevaid tasusid on küll väga palju, kuid nende suurus on üpriski väike. Eriliseks teeb veel sadama see, et puudub reisijatasu ja kõik tasud on arvestatud kogumahutavuse järgi (Port of Sankt-Peterburg, 2018).

Sadamatasud on kõik toodud välja rublades, autor arvutab kõik tasud eurodesse, kursiga 1EUR= 0,0141RUB (03.03.2018, 11:10)

Tonnaažitasu, mida tuleb maksta saabudes Peterburi sadamasse on kõigest 0,031 EUR/GT ühiku kohta. Kanalitasu on 0,077 EUR/GT ühiku kohta. Lootsitasu arvestatakse samuti kogumahutavuse pealt ja see on 0,012 EUR/GT ühiku kohta. Tuletornitasu tuleb maksta

0,012 EUR/GT ühiku kohta. Navigatsioonitasu on antud sadamas kõige suurem ja seda peab tasuma 0,093 EUR/GT ühiku kohta. Keskkonnatasu määr on 0,038 EUR/GT ühiku kohta. Turvalisustasu on 0,013 EUR/GT ühiku kohta. Jäämurdmistasu, mida tuleb maksta ka suve perioodil on 0,094 EUR/GT ühiku kohta (Ibid).

Joonis 19. Sankt-Peterburgi sadamatasud.
Allikas: Autori koostatud



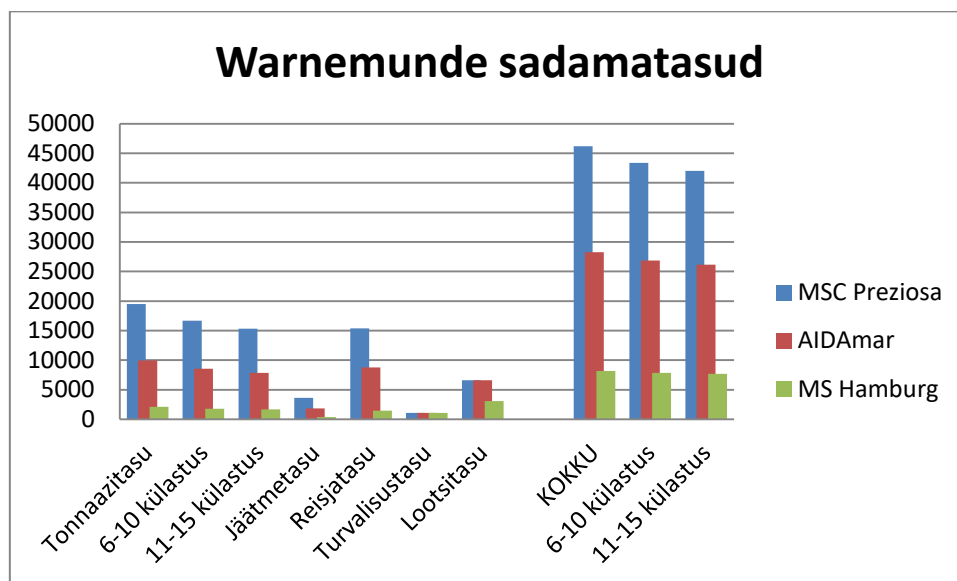
5.5 Warnemunde

Warnemunde sadama tonnaažitasu on 0,14 EUR/GT kohta. Tonnaažitasudel on ka arvestatud soodustustega, mis on mõeldud konkreetsele laevale, 6-10 külastusel peab laev maksma 0,12 EUR/GT ühiku kohta, alates 11ndast külastusest on tasu 0,11 EUR/GT. Sellised tariifid kestavad 01.04.2018-01.10.2018, soodustus on veel suurem, kui külastada sadamat hooaja väliselt (Port of Warnemunde, 2018).

Jäätmetasu on sadamas 0,026 EUR/GT ühiku kohta. Reisijatasu on 3,5 eurot inimese kohta, seda tasu võetakse ühe korra ja arvestatakse inimeste arvu, mis on pardal kui laev saabub sadamasse. Turvalisustasu on igal laeval 1100 eurot (Ibid).

Lootsitasu on vastavalt laeva kogumahutavusele. See tariif on välja töötatud nii, et tasu arvestatakse tuhande GT ühiku kaupa, kuid kui laev ületab 50 000 GT määra, siis on maksumus sama. Selles töös näidatud laevadel tuleb AIDAmaril ja MSC Preziosal tasuda 3294 eurot ja MS Hamburgil 1538 eurot. Seda summat tuleb arvestada kahekordselt (Ibid).

Joonis 20. Warnemunde sadamatasud.
Allikas: Autori koostatud



5.6 Kiel

Tonnaažitasu määr on Kieli sadamas 0,35 EUR/GT ühiku kohta. Soodustus saab vastavalt sellele, kui suur on laev ja kui mitu korda käiakse sadamas hooajal, ehk arvestatakse, kui palju GT ühikuid „tuuakse“ sadamasse hooajal. 250 000-500 000 GT ühiku korral tuleb tasuda 0,27 EUR/GT ühiku kohta, 500 000- 1 000 000 GT ühiku korral tuleb tasuda 0,19 EUR/GT ühiku kohta. Soodustused lähevad veel suuremaks, kuid autor on arvestanud antud töös, et ükski laev ei jõua 2 000 000 GT ühikuna (Port of Kiel, 2018).

Reisijatetasu on algselt 2,55 eurot inimese kohta. Seda tasu arvestatakse ühekordselt sadamasse saabudes, ning inimeste arvu kohta, mis on pardal kui laev saabub sadamasse. Selle tasu soodustusesüsteem on sarnane tonnaažitasu soodustusega. Kui laev toob 20 000-

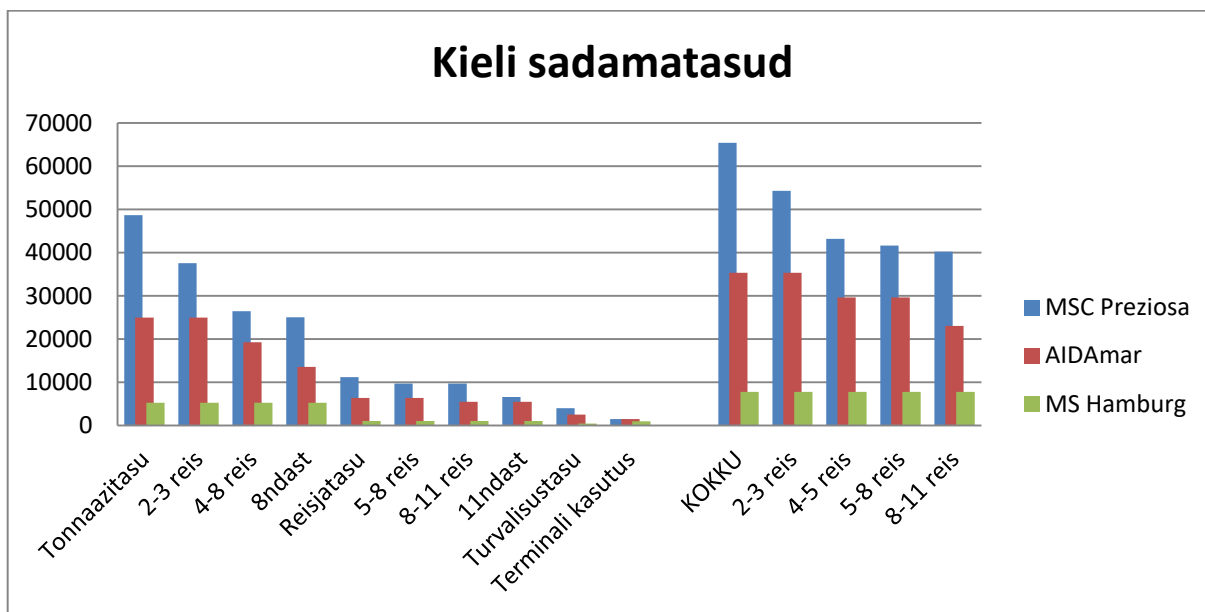
50 000 inimest tuleb tasuda 2,2 eurot inimese kohta, 50 000- 100 000 reisija toomise korral on see summa 1,5 eurot inimese kohta. Antud töös on autor arvestanud, et üle 100 000 inimese ei too ükski laev ühel hooajal sadamasse (Ibid).

Tänu sellisele soodussüsteemile oli koguni 143st laevakülastusest 129 pööringud (Cruise Baltic, 2018).

Turvalisustasu tuleb tasuda 1 euro inimese kohta. Seda tasu arvestatakse ühekordselt, ning arvestatakse inimeste arvu, kes on pardal kui laev saabub sadamasse. Terminali kasutuse eest võetav tasu sõltub samuti sellest, kui palju laev toob reisijaid sadamasse. Kui pardal on kuni 500 inimest, tuleb tasuda 500 eurot, 500-1200 inimese korral tuleb tasuda 1000 eurot, kui inimeste summa läheb suuremaks kui 1200 inimest, siis tuleb tasuda 1500 eurot (Ibid).

Joonis 21. Kieli sadamatasud.

Allikas: Autori koostatud



5.7 Helsingi

Helsingi sadamas on tähelepanuväärne, et ükski tasu ei ole arvestatud kogumahutavuse järgi. Hoopis tasumäärad on ülesehitatud puhasmahutavusele.

Tonnaazitasu tuleb tasuda 23,3 eurot 100 puhasmahutavuse ühiku kohta (Port of Helsinki, 2018).

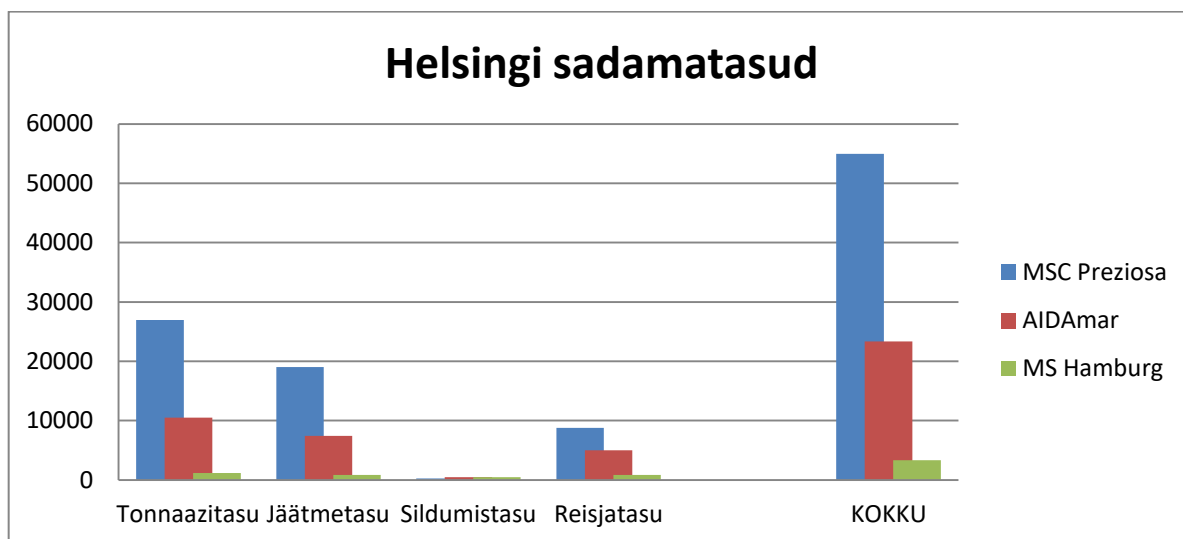
Jäätmetasu on 16,42 eurot 100 puhasmahutavuse ühiku kohta (Ibid).

Sildumistasu arvestatakse samuti puhasmahutavuse järgi ja töös antud laevadel on see AIDAmaril ja MSC Preziosal on see 222,5 eurot, MS Hamburgil on see 126,25 eurot. Seda tuleb arvestada kahekordselt, nii saabumisel kui ka lahkumisel (Ibid).

Reisijatasu tuleb tasuda 1,99 eurot inimese kohta (Ibid).

Joonis 22. Helsingi sadamatasud.

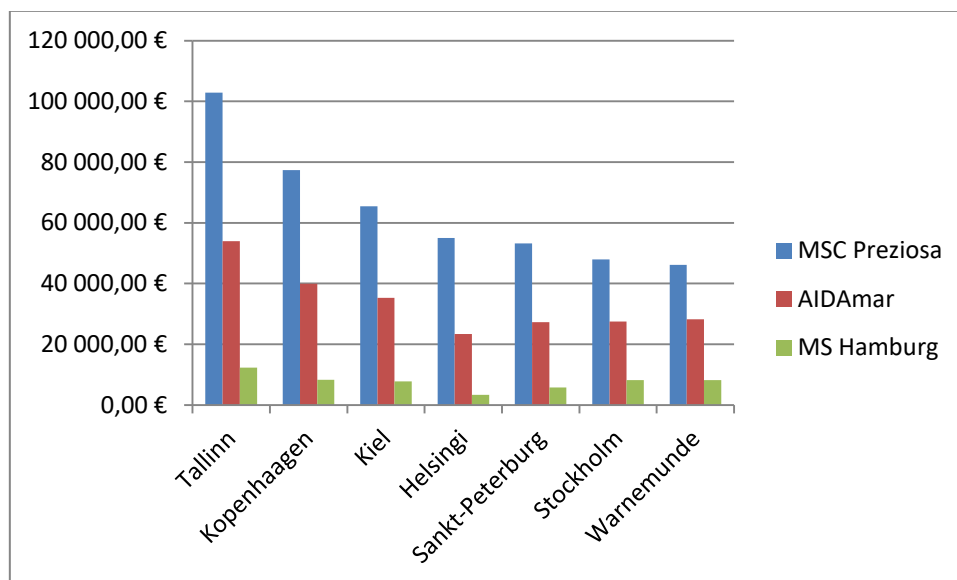
Allikas: Autori koostatud



6 SADAMATASUDE VÕRDLUS

Joonis 193. Sadamatasude võrdlus.

Allikas: Autori koostatud

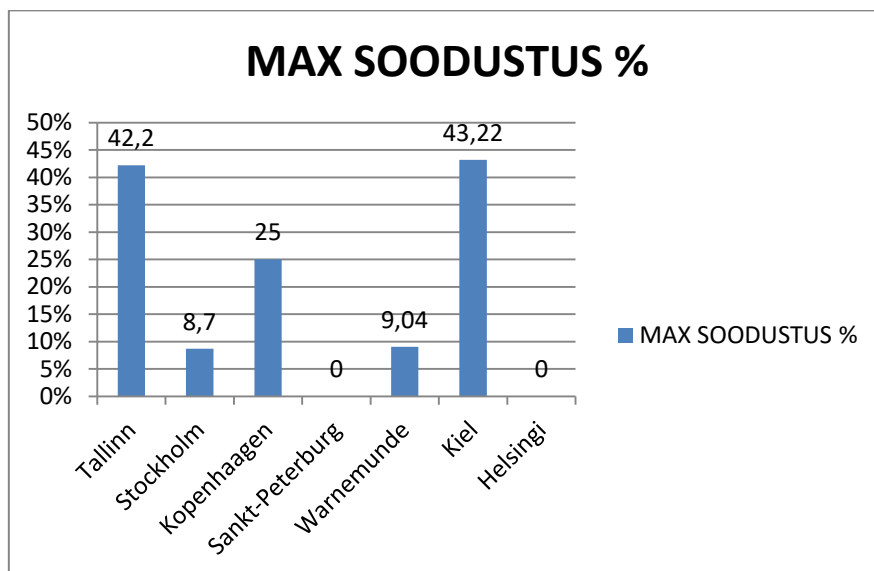


Kui võrrelda kõikide sadamate sadamatasusid omavahel laevade esimesel külastusel, siis on näha, et Tallinna sadamatasud on võrreldes teiste sadamatega väga palju suuremad. Laeva MSC Preziosa kuluvõrdlusest on näha, et Tallinna, kui kõige kallima sadama ja Warnemunde, kui kõige odavama sadama vahe on 55%. Aidamari laeva puhul on samuti kõige kallimaks sadamaks Tallinn, kuid kõige soodsam tuleb peatumine Helsingi sadamas, ning nende kahe sadama omavaheline vahe on 56,8%. Kõige väiksemale matkelaevale on kõige kulukam Tallinna sadam ja kõige odavamaks sadamaks Helsingi, ning nende vahe on koguni 73,1%, ehk nii väikesel laeval on odavam käia Helsingis kolm korda, kui Tallinnas ühe korra.

7 SADAMATASUDE SOODUSTUSE ÜLESEHITUS

Joonis 204. Maksimaalsed soodustused.

Allikas: Autori koostatud.



Antud tabelis on kujutatud töös esitatud sadamate soodustusprotsent kogu sadamale makstavatest tasudest, soodustusprotsent on võetud maksimaalne, mida ühel laeval on võimalik saada. Selgelt on näha, et oma suure soodustusega erinevad Tallinn ja Kiel teistest.

Matkelaevad saavad Tallinna sadamas soodustust ainult tonnaažitasu pealt ja seda allahindlust saavad laevad juba teisest külastusest, ning maksimaalne soodustust on võimalik saada alates 6ndast külastusest ja selle suurus on koguni 65%. Kui tonnaažitasu pealt saadakse soodustust, siis alates kruiisilaeva kolmandast külastusest ei pea enam maksma veeteetasu.

Sarnaselt Tallinnale on Kieli sadamatasude soodustused ülesehitatud laeva põhiselt. Kuid Kieli sadamatasudele mõeldud allahindlused on välja töötatud erinevalt, võrreldes teiste sadamatega. Soodustust on võimalik saada tonnaažitasu ja reisijatasu pealt, kuid siin ei loe, kui mitu külastust laev teeb hooajal, vaid tähtis on kui palju GT ühikuid tuuakse

sadamasse ja reisijate arv, kes külastavad sadamat hooaja jooksul. Mida suurem laev, seda kiiremini on võimalik saada allahindlust.

Kopenhaagen on ainukene sadam antud loetelus, kus soodustus on kõigile tasudele. Samuti on soodustus välja töötatud laevafirmale, ehk kui sama firma erinevad laevad külastavad Kopenhaageni sadamat siis alates 7ndast külastusest on kõikidelt tasudelt allahindlus 25%.

Warnemunde sadamas toimiv süsteem annab soodustust laevade põhiselt ja seda tonnažitasult, ning külastuste arvestusena, soodustus algab 6-ndast külastusest ja alates 11-ndast külastusest on võimalik saada maksimaalset allahindlust.

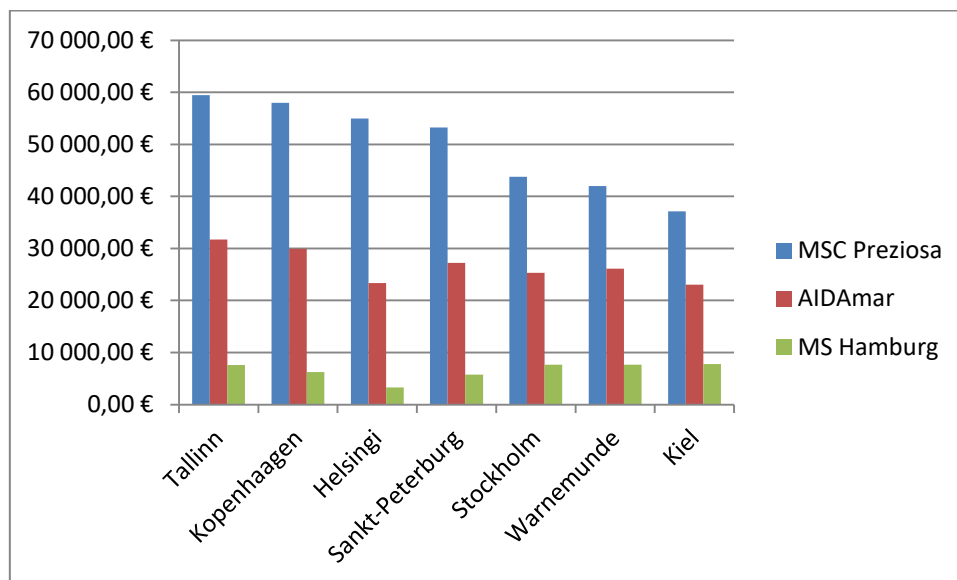
Stockholmi sadamatasud on laevafirma põhised ja seda ainult tonnažitasult. Allahindlust on võimalik saada alles 11-ndast sama firma poolt külastatud laevast.

Sankt-Peterburgi ja Helsingi sadamal puuduvad soodustused suvehooajal kruisilaevadele, kuid Venemaa sadamas on võimalik saada soodustust sadamatasudest, kui matkelaev külastab seda sadamat hooaja väliselt. Kuid nende tariifid on piisavalt odavad, et nende sadamatasud ei muutu konkurentidega võrreldes kallimaks ka peale seda, kui teised sadamad on rakendanud kõige soodsama võimaliku tariifi.

8 SADAMATASUDE VÕRDLUS ARVESTADES MAKSIMAALSET SOODUSTUST

Joonis 215. Sadamatasude võrdlus arvestades maksimaalset soodustust.

Allikas: Autori koostatud.



Kui arvestada, et laevadele kehtivad maksimaalsed soodustused, siis on Tallinn ikkagi kõige kallim sadam, kuid enam pole vahe mitmekordne võrreldes konkureerivate sadamatega. Kuna Sankt-Peterburgis ja Helsingis puuduvad soodustused, siis on nende tasud samas suurusjärgus Tallinna ja Kopenhaageni sadamatega. Tallinna sadama puhul tasub ära märkida, et soodustust hakatakse saama juba alates teisest külastusest, mis teistel sadamatel puudub, samuti saab maksimaalse soodustuse osaliseks väiksema külastuste arvuga, kui see on nõutud võrdluses toodud sadamatel.

Kui enne soodustuse maha arvamist oli kruisilaevale MSC Preziosa kõige kallima sadama ja kõige odavama hinna vahe 55%, siis nüüd on selleks 37,5%, selline vahe on Tallinna sadamal ja Kieli sadamal. Aidamari jaoks on kõige kallima (Tallinn) ja kõige odavama (Kiel) sadama vahe peale soodustust 27,3%. MS Hamburg on ainuke laev selles töös, kus peale allahindlust pole kõige kulukamaks sadamaks Tallinn vaid selleks on Warnemunde,

kõige odavam on külastada ikkagi Helsingit, nagu see oli ka enne soodustuse arvestamist, nende omavaheline vahe on 57%.

KOKKUVÕTE

Kruisivaldkond on väga kiiresti arenev ja enam pole selline reisimise viis ainult üksikutele rikkamatele inimestele, vaid tegu on väga suuri inimhulki haarava turismisektoriga. Euroopas on matkelaevade marsruudid jagatud kaheks: Vahemere ja Läänemere piirkond. Nendes piirkondades on sadamate konkurents väga suur, et meelitada enda sadamasse rohkem kruisituriste, kes toovad raha nii kohalikule majandusele kui ka sadamale endile ja laevafirmade marsruutide valikul loeb enamasti sihtkoha atraktiivsus. Antud töös autor uuris ja analüüsis Läänemere populaarsemate kruisisadamate sadamatasusid kolme erineva suurusega matkelaeva põhjal. Uurimistöö käigus selgus, et Läänemerel eristuvad väga suuresti erinevate sadamate sadamatasud ja soodustused matkelaevadele. On olemas selles regioonis sadamaid, millel puuduvad soodustused ringreisi laevadele, kuid nende baashinnad on juba küllalt väikesed, et olla konkurentsiste sadamatega, kes teevad soodustusi. Soodussüsteemid on ülestöötatud kahel põhimõttel, esimesel juhul saab konkreetne laev allahindlust alates teatud külastuskordadest, teisel juhul aga on arvesse võetud külastused laevafirmade lõikes. Antud töös on võetud arvesse avalikest ametlikest dokumentidest saadud info, kuigi enamus sadamate puhul on võimalik laeval saada suuremat allahindlust, kui tegemist peaks olema pööringuga.

Uuringu käigus selgus, et laevade suurusele vastavalt on tariifid erinevad matkelaevadele. Osades sadamates tuleb tasuda vastavalt laeva suurusele, kas lootsitasu, terminalitasu või sildumistasu. Enamus tasud on siiski proportsionaalsed ja arvestatakse vastavalt laeva suuruse mõõtühikutele. Kõige suurem kulu laevadele sadamatasudest on reisijatetasu ja tonnaažitasu.

Tallinna sadam on võrreldes teiste Läänemere sadamatega väga kallis koht kruisilaevadele, kus silduda. Kuid sellest hoolimata on Tallinn üks kõige populaarsematest sihtkohtadest meie regioonis ja huvi meie pealinna vastu ainult kasvab. Selle põhjuseks võib välja tuua meie ajalugu, nimelt on Tallinn üks vanimaid pealinnu

Põhja-Euroopas ja turistidele, kes tulevad väljastpoolt Euroopat on Eesti üsna eriline koht, mis vanasti oli Nõukogude Liidus, kuid tänapäeval on suutnud leiutada Skype-i ja e-riigi, mis on väga hea artikkel Eesti reklaamimiseks. (Keylor 2016)

Samuti on vanasadam jalutuskäigu kaugusel vanalinnast, mis kuulub UNESCO maailmapärandi nimistusse. Mainimata ei saa jätta ka Vanasadama väga head asukohta, kuna me asuma Sankt-Peterburgist täpselt sellisel kaugusel, mida saab kruisilaev läbida ühe ööga on Tallinn ideaalne koht, kus silduda enne või pärast Venemaa külastust. Kuna Sankt-Peterburg on siiski külalistele väljastpoolt Euraasiat väga eksootiline koht, siis ollakse selle külastamisest väga huvitatud ja laevadele pole mõistlik liiga pikkade vahemaade läbimine vaid reisijatele pakkuda võimalikult palju sihtkohti, siin ainukeseks konkurendiks Tallinnale on Helsingi, kellest me oleme hetkel edukamad laevade külastuse poole pealt. Tallinna sadama murekohtadeks võib tuua välja üsna algelise kruisiala, kus puudub terminal ja turistidega koos liiguvad ka sõidukid, samuti on linna poolt halvasti lahendatud infrastruktuuri osa, kus on üsna kitsad tänavad, mida mööda suured turistide massid liiguvad vanalinna. Aastaks 2030 valmib sadama poolt väljatöötatud Masterplaan 2030 raames kruisiterminal ja uus kai, mille valmimisel on Eesti valmis võõrustama veelgi rohkem turiste ja tegema nende külaskäigu veelgi rohkem meeldejäävamaks ja nauditavamaks.

Töö alguses oli püstitatud uurimisküsimused:

- Kuidas on ülesehitatud erinevate Läänemere populaarsete sadamate sadamatasud matkelaevadele?
- Kas Tallinna Vanasadam on konkurentsivõimeline oma tasudega võrreldes teiste Läänemere sadamatega, kes võõrustavad merematkelaevu?
- Millised on soodustussüsteemid erinevatel sadamatel kruisilaevadele?

Töö käigus on saadud vastused:

- Matkelaevade sadamatasud erinevad kaubalaevade omast üsna palju, suurimateks tasudeks võib pidada tonnaaži- ja reisijatetasu. Ülesehituselt on sadamatasud sarnased, kuid nende tasude suurused ja proportsioonid erinevad sadamati.

- Võrreldes teiste kruisisadamatega Läänemerel on Tallinna Vanasadam üks kallimaid oma tasude poolest, kuid väljapaistvalt kõige atraktiivsem oma soodustussüsteemi poolest. See on ainuke sadam, kus hakkab allahindlust saama juba alates teisest külastusest ja juba kuuenda külastuse juures on soodustus maksimaalne, koguni 42% kogu tasudest, mis on ka peale Kieli soodustust kõige suurem.
- Kruisilaevadele pakutavad soodustused on väga erinevad ja sõltuvad konkreetselt sadamast. Mõnedel sadamatel puudub soodustus täielikult, nagu Helsingi ja Sankt-Peterburg. Osadel sadamatel on soodustussüsteem väljatöötatud laevapõhiselt, kui teistel sadamatel hoopis laevafirmade põhiselt.

Autor leiab, et Vanasadam oma asukohaga on väga atraktiivne kruisilaevadele. Tähtis on oma head asukohta hästi ära kasutada ja seni on seda ka suudetud tänu oma ajaloo reklaamimisele ja IT valdkonna edukale arengule. Samuti on sadam tegemas suurt investeeringut, et kruisiala oleks väljapaistev ja eeskujulik, ka linn on valmis panustama infrastruktuuri paremaks tegemisele turistide jaoks. Vanasadama miinuseks võib lugeda väga kõrgeid sadamatasusid, kuigi hetkel ollakse üks hõivatuid sadamaid kruisisadamate seas Läänemerel.

Autor leiab, et Tallinna Sadama juhtkond võiks kaaluda kasutusele võtta Kieli sadamatasude süsteemi, mis on väga ahvatlev just suurematele laevadele, kes toovad rohkem inimesi maale ja seega ka suuremat kasu majandusele.

Samuti teeb autor ettepaneku kaaluda laevapõhise soodustuse asemel laevafirma põhist soodustust.

Väga tähtsaks peab autor Eesti sadamates rakendada kontinentaalse doktriini põhimõtteid, kus arvestatakse mitte kulupõhiseid ja ainult kasumlikkusele suunatud sadamatasusid (anglo-saksi doktriin), vaid nähakse kui palju mõjutavad reisijad meie majandust terviklikult.

SUMMARY

The cruise sector is developing very rapidly and is no longer a way of traveling only to individual richer people, but it is a very massive tourism sector. In Europe, cruise ship routes are divided into two: the Mediterranean and the Baltic Sea region. In these regions, there is a huge competition for ports to attract more cruise passengers to their port, who bring money to both the local economy and the port itself, shipping companies are choosing routes based on the attraction of the destination. In this work, the author examined and analyzed the port fees of the most popular cruise ports in the Baltic Sea on the basis of three different cruise ships. In the course of the research it became clear that in the Baltic Sea region, the port fees and their discounts are very different. There are ports in this region that do not have discounts for cruise ships, but their base prices are already quite small to compete with other ports that have them. Discount systems are based on two principles: in the first case, a particular vessel receives a discount from certain times of visit, in the other case, it takes into account visits by ship company.

This work takes into account information from public official documents, although for most ports it is possible to get a bigger discount on a ship if it should be a turnaround stay.

The survey revealed that the tariffs for boat sizes vary according to cruise ships. In some ports, you must pay according to the size of the vessel, whether the pilotage, terminal fee or mooring fee. However, most fees are proportional and are calculated according to ship size units. The biggest costs to the ships of the port dues are the passenger and tonnage fees.

The port of Tallinn is a very expensive for cruise ships to call comparing to other Baltic ports. Nevertheless, Tallinn is one of the most popular destinations in our region, and the interest in Estonian capital is rising. This can be attributed to our history, Tallinn is one of the oldest capital cities in northern Europe and for tourists coming from outside Europe, Estonia is a special place that was in the Soviet Union, but today it has been able to invent Skype and

e-state, which is very good article for advertising Estonia. The old town is also within walking distance of the old town, which is part of the UNESCO World Heritage Site. We can not exclude very good location of the Tallinn Old-Town Harbour, as we are located exactly the distance from St. Petersburg to the cruise ship throughout the night, Tallinn is the ideal place to moore before or after the visit of Russia. Since Sankt-Peterburg is a very exotic place for guests outside Eurasia, it is very interesting to visit this city and it makes no sense for the ships to crossing too long distances, but to provide as many destinations as possible for their passengers, Helsinki is the only competitor to Tallinn, from which we are currently more successful at cruise ship visits.

The concerns of the port of Tallinn can be derived from a rather elementary cruise area where there is no terminal and vehicles are also traveling together with tourists, as well as the poorly resolved infrastructure of the city, with rather narrow streets, where large tourist masses move to the old town.

By the year 2030, the „Masterplan 2030“ developed by the port, will be completed with a cruise terminal and a new ferry, where Estonia is ready to host even more tourists and make their visit even more memorable and enjoyable.

In this work author got the results that show that:

- Port dues for cruise ships vary considerably from that of merchant vessels, with the largest charges being tonnage and passenger fees.
- Compared to other cruise ports in the Baltic Sea, Old-Town Harbour is one of the most expensive in terms of its fees, but eminently the most attractive in terms of its discount system. This is the only port, where discount is received already from the second visit, and at the sixth visit, the discount is the maximum and even 42% of the total fees, which is the highest after Kiel's discount.
- The discounts to cruise ships vary greatly and depend on the particular port. Some ports do not have any discounts, such as Helsinki and St. Petersburg. Some ports have a system developed on a ship basis, while other ports systems are based on ship companies.

The author believes that the Tallinn Old Town Harbour has been very fortunate about its' location being very attractive to cruise ships. It is very important to make good use of the location, and so far this has been achieved thanks to the promotion of our history and the successful development of the IT industry. The port is also investing heavily in the cruise sector and the city is ready to contribute to improving the infrastructure for tourists. The disadvantages of Tallinn Old-Town Harbor can be considered very high port dues, although at the moment this is one of the busiest ports in the Baltic Sea as a cruise port. Port authorities could consider introducing the Kiel port dues system, which is very attractive to large vessels that bring more people to the mainland and also bring greater benefits to the economy.

Author also proposes considering a ship company based charging instead of a ship-based.

In the Estonian ports it is necessary to apply the principles of continental doctrine, which takes into account not only cost based and only profit oriented port dues (Anglo-Saxon doctrine), but also the extent to which cruise tourists influence our economy.

KASUTATUD KIRJANDUS

- AIDA (2018). Eine Erlebnis-Oase auf hoher See. AIDA CRUISES, 2018
<https://www.aida.de/kreuzfahrt/schiffe/aidamar.23412.html> (19.03.2018)
- Bodker C (2018) Cruise Baltic Market Review 2018. (01.02.2018)
<https://www.cruisebaltic.com/media/535516/Cruise-Baltic-Market-Review-2000-2018-pdf.pdf>
(22.03.2018)
- Cruise Baltic, (2018). Passengers, calls and turn-arounds per destination 2000-2018. (02.02.2018)
<https://www.cruisebaltic.com/media/535832/Cruise-Passengers-Calls-Turnarounds-2018-overview.pdf>
(26.03.2018)
- Cruise Europe (2015) Port Handbook. (04.11.2015)
http://www.cruiseurope.com/sites/default/files/pdf/Cruise_Europe_The_Baltic.pdf (08.03.2018)
- Eidast, A (2007). Meretranspordi Kommertsekspluatatsioon. Tallinna Raamatutrukikoda 2007, lk 228-234
- Haige, A. (2014). A Brief History Of Cruising. Cruise Passenger (14.03.2011),
<https://www.cruisepassenger.com.au/a-brief-history-of-cruising/> (15.03.2018)
- Keylor, N. (2016). Cruise Critic Names the World's Top Cruise Destinations, Based on Consumer Reviews. Cruise Critic, 09.04.2016 <https://www.cruisecritic.com/about-us/press-releases/115/>
(18.03.2018)
- Marine Traffic <https://www.marinetraffic.com/> (05.03.2018)
- MSC (2018). MSC PREZIOSA, 2018. <https://www.msccruisesusa.com/en-us/Discover-MSC/Cruise-Ships/MSC-Preziosa.aspx> (20.03.2018)
- MS Hamburg (2017) MS Hambourg 2018 route. (16.12.2017) <http://www.hambourgtours.de/Route-MS/Hambourg-Ships.aspx> (08.03.2018)
- Port of Copenhagen. (2018). 2018 Prices and terms when Calling Copenhagen. (01.01.2018)
<http://www.cmport.com/port-info/rates> (02.03.2018)
- Port of Helsinki. (2018) Port of Helsingi Price List. Port of Helsinki (01.01.2018)
http://www.portofhelsinki.fi/sites/default/files/attachments/Price_List2018_1.pdf
(06.03.2018)
- Port of Kiel. (2018). Port & Quay Tariff 2018 (01.01.2018) http://www.portofkiel.com/tariffs_gt.html
(05.03.2018)

Port of Sankt-Peterburg. (2018) Charges of cruise vessels by Passenger Port of St. Petersburg. (01.01.2018) https://portspb.ru/en/about/Port_charges (04.03.2018)

Port of Stockholm. (2018). Pricelist Port of Stockholm 2018. (01.01.2018) <http://www.portsofstockholm.com/about-us/prices-for-servicestariffs/> (06.03.2018)

Port of Warnemunde (2017). Rostock Port Regulations and Charges 2017. http://www.rostock-port.de/fileadmin/user_upload/pdf/entgelte_eng/2016_12_21_Regulations_and_Charges_2017_Cruise.pdf (07.03.2018)

Pärli M, (2017) Fotod: Pärnu sadamas valmis kruiisikai (14.07.2017) <https://www.err.ee/607444/fotod-parnu-sadamas-valmis-kruiisikai> (19.03.2018)

Rumynin P, (2017). Cruise vessels capacity reaches new heights. (29.11.2017) <https://sin.clarksons.net/features/Details/50357> (05.04.2018)

Tallinna Sadam, (2017) Tallinna Vanasadama arendusplaani hakkab koostama Zaha Hadid Architects. (29.08.2017) <http://www.ts.ee/uudised?art=886> (05.04.2018)

Tallinna Sadam. (2018). AS Tallinna Sadama sadamatasud. Tallinna Sadam (01.01.2018) <http://ts.ee/eeskirjad-tasud> (05.03.2018)