



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
EESTI MEREAKADEEMIA  
Merenduskeskus

Annabel Keerd

**EESTI KUI LIPURIIGI VÄÄRTUSPAKKUMINE –  
LAEVANDUSE SEADUSPAKETI MÕJU LIPURIIK EESTI  
KONKURENTSIVÕIMEKUSELE**

Diplomitöö

Juhendaja: lektor Riina Palu

Tallinn, 2020

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Annabel Keerd

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 166111VDSR.....

Üliõpilase e-posti aadress: keerdannabel0@gmail.com.....

Juhendaja lektor ja projektijuht, Riina Palu:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: DBT AS-i BCT Terminali tootmisdirektor, Marko Jürioja

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

# Sisukord

Annotatsioon.....	6
Sissejuhatus .....	8
1 Eesti kaubalaevanduse ajalugu .....	11
1.1 1930ndate Eesti kaubalaevastik .....	11
1.2 Riiklik aktsiaselts Eesti Merelaevandus .....	12
1.3 Eesti kaubalaevastiku kokkuvarisemine ja selle taastamise algus.....	12
2 Laeva lipuriigi olemus .....	14
2.1 Tegelik seos laeva ja lipuriigi vahel.....	14
2.2 Lipuriigi rollid.....	14
2.3 Lipuriigi valimine ja muutmine .....	16
2.3.1 Mugavuslipumaaks kvalifitseerumine .....	18
3 Laevapereta prahitud laevade register .....	20
3.1 Laevapereta prahitud laevade registri populaarsus .....	20
3.2 Kaks laevapereta prahitud laevade registrit Eestis.....	21
3.2.1 Esimene laevapereta prahitud laevade register.....	22
3.2.2 Teine laevapereta prahitud laevade register .....	22
4 Lipuriigi roll mereriigi konkurentsivõimekuses .....	24
4.1 Euroopa Liidu laevanduspoliitika liikmesriik Eesti laevanduses .....	28
4.2 Sadamate osatähtsus lipuriikide konkurentsis .....	30
4.2.1 Geograafilise asukoha eelis .....	30
4.2.2 Lipuriigi ökoloogiline jalajälg.....	31
4.2.3 Kapitalinõudlik innovatsioon sadamates .....	31
4.2.4 Sadamateenuste kvaliteet.....	32
5 Väärtuspakkumise olemus.....	33
5.1 Väärtuspakkumise jaotumise kategooriad .....	33
5.2 Tugeva väärtuspakkumise lähtepunktid.....	34
5.3 Väärtuspakkumine avalikus sektoris võrreldes erasektoriga .....	35
5.3.1 Professor Mark H. Moore'i avaliku väärtuspakkumise strateegiakolmnurk.....	35
5.4 Näiteid erasektori ja avaliku sektori koostööst Eesti merenduse heaks.....	38
6 Eesti kui lipuriigi väärtuspakkumise koostamise alused .....	41
6.1 Lipuriik Eesti laevanduse seaduspaketi sihtgrupp .....	41
6.2 Lipuriik Eesti turundatavad aspektid .....	41

6.2.1	Tööjõud merel ja kaldasektoris .....	42
6.2.2	E-residentsuse programm .....	43
6.2.3	Efektiivne klienditeenindus .....	43
6.2.4	Keskkonnasõbralikkus .....	45
6.2.5	Logistiliselt soodne geograafiline asukoht .....	46
6.2.6	Eesti kui Euroopa Liidu liikmesriigi lipp .....	47
6.2.7	Paris MoU valge nimekiri .....	49
6.2.8	Väikese ja paindliku riigi eelised .....	49
6.2.9	Väheesinev korruptsioon ja rahapesu .....	50
6.3	Lipuriik Eesti – eestlastest laevaomanike arvamuste analüüs .....	51
6.3.1	Eesti potentsiaalne kaubalaevastik .....	51
6.3.2	Eesti kaubalaevastiku maine ja riigi mereharidussüsteem .....	51
6.3.3	Eesti laevandusettevõtete maksude laekumine Eestisse .....	52
6.3.4	Laevade Eesti lipu alla toomise takistused .....	52
6.3.5	Meeskonnaliikmete tingimused .....	54
6.3.6	Järeldused laevaomanike hinnangutest .....	55
7	Lipuriikide Hongkongi ja Portugali (Madeira) võrdlusanalüüs Eestiga .....	57
7.1	Hongkongi kui lipuriigi väärtused .....	58
7.2	Portugali kui lipuriigi ja Madeira laevaregistri väärtused .....	60
8	Lipuriik Eesti väärtuspakkumine .....	62
8.1	Autori lähtepunktid lipuriigi väärtuspakkumise koostamisel .....	62
8.2	Eesti kui lipuriigi väärtuste valikute põhjendused .....	63
8.3	Eesti kui lipuriigi võimalik väärtuspakkumine .....	65
8.4	Ettepanekud Eesti kui lipuriigi väärtuspakkumise ja konkurentsivõimekuse tugevdamiseks .....	67
	Kokkuvõte .....	70
	Võõrkeelne lühikokkuvõte / Short Summary in English .....	73
	Viidatud allikad .....	75
	Lisa 1 Intervjuu: küsimused Eesti laevaomanikele .....	84
	Lisa 2 Vastused Eesti laevaomanikele esitatud küsimustele .....	85
	Lisa 3 Vastustega küsimustik Invest Hong Kong'ile .....	89
	Lisa 4 Hongkongi laevaregister .....	91
	Lisa 5 Portugalile kuuluva Madeira laevaregister .....	96
	Lisa 6 Eriolukorra positiivne mõju Eestile kui mereriigile .....	101

Lisa 7 Ülevaade laevanduse seaduspaketist .....	103
Lisa 8 Lipuriikide võrdlus .....	106

## Annotatsioon

Käesoleva diplomitöö teema on Eesti kui lipuriigi väärtuspakkumine – laevanduse seaduspaketi mõju lipuriik Eesti konkurentsivõimekusele. Töö on aktuaalne, kuna selle aluseks on planeeritavalt 2020. aasta 1. juulil jõustuv laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ja tulumaksuseaduse ning nendega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu (kokkuvõtvalt ja edaspidi laevanduse seaduspakett).

Töö autor lähtub eeldusest, et Eesti kui lipuriigi maine on kehvast seisust konkurentsivõimeka kaubalaevastiku puudumise tõttu. Maine taastamiseks hakatakse Eesti Veeteede Ameti eestvedamisel pakkuma kahe laevapereta prahitud laevade registri teenuseid. Käesoleva diplomitöö praktiline kasutusvõimalus oleks Eesti Veeteede Ameti tulevase turundusjuhi eeltöona, kuna autor pakub välja laevaregistrite klientides huvi äratamiseks vajaliku lipuriigi väärtuspakkumise. Tegemist on praktilise väljundiga kvalitatiivse uuringuga.

Diplomitöö peamine eesmärk on uurida võimalusi ja pakkuda lahendusi laevanduse seaduspaketi kui strateegia võimendamiseks väärtuspakkumise abil. Oluline etapp eesmärgini jõudmiseks on anda lihtsalt mõistetav ülevaade laevanduse seaduspaketist. Autor uurib Hongkongi laevaregistri ja Portugalile kuuluva Madeira laevaregistri edukuse tagamaid ning koostab võrdlusanalüüsi nende ja lipuriik Eesti kohta. Töö tulemuseks on Eesti kui lipuriigi väärtuspakkumine ja ettepanekud Eesti kui lipuriigi väärtuspakkumise tugevdamiseks.

Autor on töös kasutanud kvalitatiivsed uurimismeetodeid, kus lisaks õigusaktide- ja muude dokumentide analüüsile lipuriikide kohta on autor viinud läbi küsitlused eestlastest laevaomanikega ja Hongkongi merendusklasteri esindajaga. Töö oluline osa on edukate lipuriikide Hongkongi ja Portugali, sealjuures Madeira laevaregistreid puudutavate faktorite, võrdlusanalüüs Eestiga.

Töö teoreetilises osas on kasutatud valdkondlikke monograafiaid ja artikleid, mis käsitlevad konkurentsivõimekust merenduses, väärtuspakkumise definitsiooni ja lipuriikide teemat. Töös tehakse ettepanekuid varasemalt koostatud uuringute, läbiviidud intervjuude ning autori tehtud analüüside põhjal.

Diplomitöö tulemuseks on kokku pandud Eesti kui lipuriigi väärtuspakkumine. Lipuriik Eesti tugevate väärtuste hulka kuulub teistest lipuriikidest Eestit eristav e-residentsuse teenus, efektiivne klienditeenindus, kuuluvus Pariisi vastastikuse mõistmise memorandumiga valgesse nimekirja, Eesti

geograafiline asukoht usaldusväärse ärikeskkonnaga Euroopas ja kuuluvus Euroopa Liitu, turvaline merendus ja professionaalne tööjõud nii merele kui ka kaldale.

Koostatud analüüside põhjal järeldab autor, et laevapereta laevade prahtimise registri vajadus seisneb selle populariseerimises, kuna laevapereta laevade prahtimine võib anda inimestele tööd või laevale võimaluse olla sõidus, kui ta seda oma tavaolukorras teha ei saa. Lisaks sunnib laevade prahtimine arendama rahvusvahelist koostööd, kus mitmed osapooled saavad kasu ning võivad seeläbi luua lahendusi, milleks üksi ei olda võimelised. Samuti peavad uue registrisüsteemi teenused olema suunatud eelkõige välismaalastest laevaomanikele, kuna eestlastest laevaomanikke on vähe. Autor järeldab, et mereriigi konkurentsivõimekust võimendavad kõrgel tasemel lipuriigi pakutavad teenused, kuid digitaliseeritud teenused ei saa olla lipuriigi peamine väärtus, sest tänapäeval on digitaliseerimine elementaarne ja levinud paljude lipuriikide seas. Lipuriigi konkurentsivõimekust saab üles ehitada koostöö ja tugeva turundustööga.

Autor järeldas edukate lipuriikide uurimisest, et lipuriigi võimekus sõltub olulisel määral riigi valitsusest ja riigi tahtest merendust toetada. Kõrgemal tasemel huvi tekkimist võib takistada laevanduse seaduspaketi eelnõu keerulisus. Lisaks järeldas autor eestlastest laevaomanike vastustest, et laevandusettevõtete kui äriühingute jaoks on finantskulude pealt kokkuvõtteid kõige suuremaks küsimuseks laevale lipuriiki valides ning Eesti kui lipuriigi pakkumine ei ole praegu piisav. Vastanud laevaomanikud on seadusemuudatuste poolt ja soovivad Eesti kaubalaevastiku taastamist. Samas on tehtud soovitusi laevanduse seaduspaketi muutmiseks ning neid saab kasutada lipuriigi väärtuspakkumise tugevdamiseks. Seejuures võiks ühe vastaja arvates laevapere minimaalse liikmete arvu nõue jääda alla kümne isiku. Teise olulise aspektina toodi välja Eesti pangandus, mis võiks olla osaliselt merendusele spetsialiseerunud.

Uurimiste ja analüüside tulemusel tegi autor ettepanekuid lipuriik Eesti väärtuspakkumise tugevdamiseks. Esimene ettepanek on laevaregistri protseduuride lihtsustamine ja laiemalt ärikeskkonna läbipaistvuse edendamine. Teine oluline samm oleks hoiduda üleliigsete piirangute ja regulatsioonide kehtestamisest. Laevadele efektiivsema teenuse pakkujana saaksid Eesti sadamad kasutada järelevalvete ja inspeksioonide teostamiseks droone. Laevaomanikele kulukokkuvõtte pakkumiseks saab sõlmida lepinguid topeltpakkumise vältimiseks ning kalkuleerida eeldatav lipuvahetuse ajakulu, millega laevaomanikel oleks mugav arvestada.

Võtmesõnad: väärtuspakkumine, lipuriik, konkurentsivõimekus, konkurentsieelis, laevaregister, laevaomanik, laevanduse seaduspakett, merendussektor.

## Sissejuhatus

Laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seaduse ja tulumaksuseaduse ning nendega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu (kokkuvõtvalt ja edaspidi laevanduse seaduspakett) sai alguse eesmärgiga taastada Eesti kui mereriigi konkurentsivõime ning panustada Eesti majanduse kasvu ja Eesti meremeeste olukorra paranemisesse. Teema kasuks otsustas autor selle aktuaalsuse tõttu ning olulise mõju tõttu Eestile kui mereriigile. Autor soovis mõista planeeritavat laevanduse seaduspaketti ja teha ettepanekuid Eesti kui lipuriigi konkurentsivõimekuse arendamiseks. Teema valiku üheks põhjuseks on seotus autoriga, kuna see puudutab autori eriala lõpetajate ja laiemalt TalTech Eesti Mereakadeemia tulevikku ning õppeprogramme. Meremajanduse arendamine hõlmab mitmeid tegevusalasid, sealhulgas kaldasektori arendamist, millel on otsene seos TalTech Eesti Mereakadeemias õpetatava ja autori õpitava eriala „mereveonduse ja sadamatöö korraldamisega“.

Diplomitöö teemakäsitluse uudsus seisneb esmajoones selles, et töö on kirjutatud planeeritavalt käesoleva 2020. aasta 1. juulil jõustuva laevanduse seaduspaketi eelnõu põhjal ning selle rakendamise eesmärkide kasuks. Varasemates töödes ja uuringutes on kirjeldatud lipuriikide konkurentsieeliseid (Rogers 2010), Euroopa merendussektori konkurentsivõimekust mõjutavaid aspekte (Monitor Deloitte 2017), Eesti merendusklasterit (Portsmouth jt, 2011) ja selle majandusmõju (Hunt, Kasepõld, Kopti 2016) ning laevade Eesti lipu alt lahkumise põhjuseid (Sokk 2009), kuid mitte värskest seadusest tulenevaid ja täpsemalt Eesti kui lipuriigi konkurentsieeliseid.

Laevanduse seaduspaketi eesmärkide täitmine eeldab tugevat turundustööd, mille üheks etapiks on projektile rahvusvahelise väärtuspakkumise loomine. Antud diplomitöö toob välja seadusemuudatustega kaasnevad Eesti lipuriigi ja seega ka mereriigi eelised ning muud asjakohased olemasolevad väärtused.

Töö uuritav probleem on järgmine – millised on Eesti kui lipuriigi, sealhulgas laevanduse seaduspaketist tulenevad, väärtused, mida saab kasutada mereriigi konkurentsivõimekuse loomiseks? Töö eesmärk on uurida võimalusi ja pakkuda lahendusi laevanduse seaduspaketi kui strateegia võimendamiseks väärtuspakkumise abil. Eesmärgi lahendamiseks on püsitatud järgmised uurimisülesanded:

- 1) koostada üldarusaadav ülevaade laevanduse seaduspaketist;



- 2) uurida Hongkongi ja Madeira laevaregistrite edukuse tagamaid ja koostada võrdlusanalüüs Eestiga;
- 3) koostada Eesti kui lipuriigi väärtuspakkumine, mille põhjaks on lipuriigi turundatavate aspektide kirjeldused ja laevanduse seaduspaketi sihtrühm.

Töö kirjutamiseks oli piisavalt empiirilist materjali. Osaliselt oli soovitud materjalide kasutamine riigis kehtiva eriolukorra tõttu piiratud, näiteks puudus autoril ligipääs TalTech Eesti Mereakadeemia raamatukogus kohapeal kasutamiseks mõeldud materjalidele nagu autori tööle sarnastel teemadel kirjutatud magistritöödele. Samuti võis eriolukord põhjustada autori intervjuude jaoks kontakti saamise vaid kolme Eesti ettevõttega, kes tegelevad laevade haldamisega. Töö algfaasis kasutas autor praktiliselt olles Eesti Veeteede Ametist saadavat informatsiooni ning ameti arendusosakonna juhilt (aastatel 2016 – 2020) Eero Naaberilt saadud informatsiooni.

Autor on valitud teemat piiranud, kuna lipuriigi väärtuspakkumine luuakse konkreetselt ühele lipuriigile, milleks on antud juhul Eesti. Uurimisobjekt ei sisalda väärtuspakkumise sihtrühma leidmiseks täielikku turuanalüüsi, kuna sihtrühma saab laevanduse seaduspaketi eelnõu seletuskirjast tuletada.

Töö on sisse juhutatud Eesti kaubalaevanduse ajaloo, mis näitab merenduse olulisust Eesti majandusele. Arutlusel on kaubalaevastiku kokkuvarisemise põhjused ning selle taastamiseks tehtud sammud. Teine peatükk annab aimu lipuriigi ülesannetest ja laevaomanikele olulise otsuse, lipuriigi valimise, alustest. Selles peatükis on defineeritud laevapereta prahitud laevade registreid puudutav mõiste „tegelik seos“ laeva ja lipuriigi vahel. Samuti on uuritud mugavuslipumaa definitsiooni ning aega, mil see negatiivse mainega tiitel ohustas Eestit.

Töö kolmas peatükk uurib laevapereta prahitud laevade registrite populaarsust ja annab ülevaate laevanduse seaduspaketi põhjal loodavatest kahest erinevast laevapereta prahitud laevade registrist. Edasi analüüsib autor lipuriigi osatähtsust mereriigi konkurentsivõimekuses ja seotust teiste oluliste mereriigi võimekuse näitajatega. Seejuures on hindamisel Eesti kui lipuriigi konkurentsivõimekuse ja Euroopa Liidu merenduse konkurentsivõimekuse potentsiaalsete arenguetappide (European Community Shipowners' Associations 2019b) ühtivus. Valitud on European Community Shipowner's Associations poolt koostatud Euroopa Liidu laevanduspoliitika strateegiliste prioriteetide kogumik aastateks 2019 – 2024 selle aktuaalsuse ja kitsamalt Euroopa Liidule kohandatuse tõttu. Antud uuringul on samuti mõju Eestile kui Euroopa

Liidu liikmesriigile. Lisaks analüüsib autor sadamate korraldamise osatähtsust lipuriigi võimekuses.

Väärtuspakkumist defineerivast viiendast peatükist leiab väärtuspakkumise jaotumise kategooriad ning selle erinevused avalikus sektoris ja erasektoris. Autor uurib tugeva väärtuspakkumise aluseid. Järgnev peatükk algab Eesti kui lipuriigi väärtuste leidmiseks vajaliku laevanduse seaduspaketi sihtrühma kaardistamisega. Autor selgitab lähemalt Eesti eeliseid merendusvaldkonnas. Teema viimases alapeatükis on lahatud eestlastest laevaomanike arvamusi laevanduse seaduspaketi osas, vastatud küsimuste ja autoriga tehtud intervjuude tulemusel.

Veel uurib autor globaalselt edu saavutanud lipuriikide Hongkongi (Lisa 4) ja Portugali (Lisa 5) tugevusi eesmärgiga sortreerida välja need faktorid, mille arendamiseks saab Eesti võtta eeskuju. Seitsmes peatükk sisaldab lipuriikide Hongkongi ja Portugali, sealjuures Madeira laevaregistreid puudutavate faktorite, võrdlusanalüüsi Eestiga. Hongkongi merenduse paremaks mõistmiseks koostas autor küsimustiku, millele vastas Invest Hong Kong'i merendusklasteri kõrgema astme juht Brian Yam. Portugal on valitud võrreldavaks riigiks Madeira laevaregistri populaarsuse kiire kasvu tõttu. Lisaks kuulub Madeira sarnaselt Eestile Euroopa Liitu (edaspidi EL) ning tugineb märkimisväärselt digitaliseerimisele, mis on samuti kavas Eesti laevaregistrite puhul. Autor teeb laevaomanike arvamuste ja edukatest lipuriikidest toodud näidete abil ettepanekuid Eesti kui lipuriigi konkurentsivõimekuse arendamiseks, et viia väärtuspakkumine veelgi paremale tasemele. Töö kaheksas peatükk võtab kokku Eesti kui lipuriigi võimaliku väärtuspakkumise.

Töö lisades on esitatud autori koostatud küsimused (Lisa 1) ja nendele vastused laevandusettevõtete esindajate poolt Eestist (Lisa 2) ja Hongkongist (Lisa 3). Samuti on lisadena välja toodud autori poolt põhjalikult uuritud edukate lipuriikide Hongkongi ja Portugali konkurentsivõimekuse tagamaad ning neid Eesti kui lipuriigi väärtustega võrdlev tabel (Lisa 8). Tabel on jaotatud Monitor Deloitte'i koostatud uuringus väljatoodud Euroopa Liidu merenduse konkurentsivõimekust mõjutavate faktorite põhjal, et läheneda edukate lipuriikide tugevustele Eesti kui EL-i liikmesriigi euroopalikust vaatenurgast (Monitor Deloitte 2017). Lisade hulgas on veel autor analüüsinud üleilmselt levinud koroonaviiruse ja eriolukorra positiivset mõju Eestile kui mereriigile (Lisa 6) ning koostanud ülevaate planeeritavast Eesti kaubalaevastiku elluäratamise olulisemast sammust ehk laevanduse seaduspaketist (Lisa 7).

# 1 Eesti kaubalaevanduse ajalugu

Eesti kaubalaevandus arenes vabariigi algusaegadel jõudsalt, kuid teine maailmasõda andis tugeva vastulöögi ja hiljem oli konkurentide kõrvalt väljapaistmine vaevanõudev ülesanne (Saar 2016). Mereriigi ajalugu annab mõista, et kaubalaevandus on hoidnud Eesti majandust elavana ning seetõttu on tehtud mitmeid katseid kaotatud laevastiku taastamiseks.

## 1.1 1930ndate Eesti kaubalaevastik

Enne teist maailmasõda oli Eesti kaubalaevastik niivõrd heal tasemel, et 1930. aastal teostasid Eesti laevad rohkem kui kolmandiku kaubavedudest (Kreem 2018, 9). Eesti oli oma kaubalaevastiku brutotonnaažilt tuhande elaniku kohta sel ajal kolmas Läänemere-äärsete riikide seas ja seitsmes üleilmses arvestuses. Läänemere-äärsetest riikidest olid Eestist samas arvestuses eespool vaid Taani ja Rootsi. (Saar 2016)

Peamiselt koosnes Eesti Vabariigi algusaegne kaubalaevastik väiksematest mootorpurjekatest ja purjekatest, mis teostasid kaubavedusid nii kodumaa kui ka välismaa ettevõtetele (Postimees 1932, 3). 1930ndate aastate laevade rohkuse üks põhjustest oli tolleaegne majanduskriis, mis viis hinnad maailma laevandusturul väga madalale ja seetõttu olid laevad paljudele eestlastele kättesaadavad. Suurtematest merevedajatest sõitsid Eesti lipu all soodsalt ostetud aurulaevad. Laevastiku hiilgeaegu võimaldasid ka laevaomanikele tehtud soodustused ja seadusandlus, mis reguleeris näiteks laevaihinguid ja meremeeste registreerimist. Seaduste järgi pidi kolmandik Eesti laevaregistrisse kantud laevadest kuuluma eestlastele, kuid lisaks oli laevaomanikke olulisel määral ka Rootsist ning vähem Inglismaalt, Ameerika Ühendriikidest ja Saksamaalt. (Saar 2017)

Aurikute arvu suurenedes koosnes Eesti kaubalaevastik 1939. aastal 340-st laevast ning riigi väliskaubandus toimus ligi sajaprotsendiliselt meritsi. Samal aastal alanud sõja tõttu vähenes aga laevastik tunduvalt, hoolimata riigi erapooletusest sõja olukorras. Paljudele laevadele sai saatuslikuks mineeritud laevateed. Norra okupeerimisel kaaperdasid sakslased kümme seal Eesti lipu all töötavat laeva. Lisaks võeti Inglismaa sadamates aresti alla kõik Eesti laevad ja mitmed laevad olid sunnitud võtma suuna Murmanski või Vladivostoki sadamatesse. (Kreem 2018, 9-10) Vääramatu jõud mõjus eestlastest laevaomanikele laastavalt, kuid peagi tekkis tahe oma riigi laevastik taastada ja selle nimel tegutseda.

## **1.2 Riiklik aktsiaselts Eesti Merelaevandus**

1940. aastal moodustatud Eesti Merelaevandus oli üks peamistest meretranspordiga tegelevatest ettevõtetest tolleaegses Eestis. Järgneval aastal alustas tööd Eesti Majandus- ja Transpordidirektorium, mille üheks tegevusvaldkonnaks oli riigi majanduse, sealhulgas kaubalaevastiku, taasülesehitamine (Saar 2017). Taasiseseisvunud riik omastas Eesti Merelaevanduse ettevõtte ning sellest sai riigi aktsiaselts ehk RAS Eesti Merelaevandus, kes jätkas tegevust enamuse nõukogudeaegse laevastikuga. Teise maailmasõja eelse aja 340-st laevast oli 1. juuliks 1993 Eesti lipu alla jäänud 80 laeva, mida haldas RAS Eesti Merelaevandus. Tipphetkedel oli RAS Eesti Merelaevanduse koosseisus üle 90 laeva (Põiklik 2017, 22). 1997. aastal erastati RAS Eesti Merelaevandus ning eestlaste kaubalaevastiku regresseerumine jätkus. Vanemad laevad müüdi vanametalliks ning uued, 90ndatel ehitatud laevad, hakkasid vähehaaval Eesti lipu alt lahkuma suuresti riigi konkurentsivõimetu maksukeskkonna tõttu. Laevanduses oli lipuriikide vaheline konkurents jõudsalt kasvamas. (Veeteede Amet 2018)

## **1.3 Eesti kaubalaevastiku kokkuvarisemine ja selle taastamise algus**

Juba kuus aastat tagasi lahkusid viimased suuremad laevad Eesti lipu alt. Üle 500-se kogumahutavusega pidevas rahvusvahelises sõidus olevad kaubalaevad „Kirkse” ja „Kalana“ lahkusid Eesti lipu alt 2014. aasta esimeses pooles (Postimees 2014). Lipuriigi vahetuse tulusust nähti varasemalt Eesti lipu alt lahkunute pealt. Lisaks kaotas 2015. aasta 31. detsembril kehtivuse viimane Eesti laevadele suunatud meremeeste riigiabisüsteem, mis oli abiks ligi kolmeks aastaks, kui Euroopa Komisjon 2013. aasta 23. jaanuaril süsteemi heaks kiitis (European Commission 2019).

Eesti laevanduse konkurentsivõime taastamisele hakati tähelepanelikumalt uuesti keskenduma 2013. aastal, kui Veeteede Ameti eestvedamisel loodi esimene Eesti meremajanduse arendamise ja mereriigi maine kujundamise nimel tegutsev töögrupp. Töögrupp tegi ettepanekuid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile (edaspidi MKM) laevandussektori konkurentsivõime loomiseks. Antud töögrupile eelnes veel 2008. aastal moodustatud Merendusnõukoda, kelle eesmärgiks sai nõuga ja oma tegevusega toetada Eesti merenduspoliitika loomist ja rakendamist (Kreem 2016). Edasi loodi järgmine töögrupp MKM-i algatusel eesmärgiga analüüsida seadusandlust ja määrata vajalikud muudatused laevade toomise jaoks Eesti lipu alla, et seejärel laiendada kaldasektorit. Tehtud ettepanekute osas oldi eriarvamusel ning kaheldi, kas üldse on

võimalik vaid merendussektoris erisusi teha ja nendest tulenevalt eksisteerivat ühtset maksusüsteemi muuta. 2016. aastal tegutsema hakanud töögrupp võttis plaani töötada välja uus maksurežiim ehk tonnaažimaksu erirežiim, millega ettevõtte tulu maksustamine toimub laeva puhasmahutavuse alusel nagu seda tehakse paljudes populaarsetes lipuriikides. (Põiklik 2017, 22-25)

Teise maailmasõja alguses oli Eesti lipu all 340 kaubalaeva. See arv vähenes kiirelt sõjaolukorra tõttu ja hiljem lahkuti sihiliselt väiksemaid finantskulusid võimaldavate lippude alla. Kaubalaevastiku taastamise nimel loodi mitmeid töögrupe ning kaardistati hädavajalikke muudatusi. Pikkade planeerimiste järel on Eesti kui mereriigi taassünni ja laevanduse ajaloo uus etapp saamas alguse laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse tõenäolise jõustumisega 2020. aasta 1. juulil.

## **2 Laeva lipuriigi olemus**

Laeva lipuriik näitab, millise riigiga on laeval oluline side ehk kelle jurisdiktsioonile laev allub. Side laeva ja lipuriigi vahel määrab riigile mitmeid ülesandeid ja tema vastutuspiirkonna. Käesolevas peatükis on uuritud lipuriigi rolle ja lipuriigi valimise aluseid laevaomanike jaoks.

### **2.1 Tegelik seos laeva ja lipuriigi vahel**

Laeva lipp määrab laeva riikkondsuse, mis eeldab, et laeva ja riigi vahel peab olema tegelik seos. Enamasti seostatakse tegelikku sidet laeva ja laevaomaniku vahel vastutava isiku füüsilise asukohaga, kuigi side võib realsuses puududa. Vastutav füüsiline või juriidiline isik omab kohustusi laeva meresõiduohutusalase korraldamise ja tehnilise teenindamise alal. Meresõiduohutuse tagamiseks peab laev järgima oma lipuriigi seaduseid ja selle riigi poolt ratifitseeritud konventsioonide nõudeid nii territoriaal- kui ka rahvusvahelistes vetes. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Tegelik seos näiteks Eestis planeeritava esimese laevapereta prahitud laevade registri puhul tähendab, et registrisse kantud laevale peab määrama Eestisse registreeritud füüsilise või juriidilise isiku nagu laeva haldamise kaldaettevõtte (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018). Tegelikku seose idee vastavalt Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioonile (edaspidi UNCLOS – inglise keeles *United Nations Convention on the Law of the Sea*) on otseselt seotud lipuriigi poolt seatud kohustuste tõhusa täitmisega, mitte niivõrd vastutava isiku füüsilise asukohaga. Seejuures on vaja teha kindlaks, kas lipuriik täidab tegelikult oma rahvusvahelistele standarditele vastavaid kohustusi, et tõhusalt jõustada oma jurisdiktsioon ja teostada kontrolli laevaomanike ja tema lipu all sõitvate laevade ning nende meeskondade elutingimuste üle. Tõelise sideme puhul on oluline identifitseerida laeva opereerimise ja kontrollimise eest vastutuse hindaja ehk määratleda vastutusosalad. (UN. Secretary-General, IMO. Secretary-General 2006) Kokkuvõttes on laeva ja lipuriigi vahel tegelik seos, kui laev järgib lipuriigi poolt seatud nõudeid.

### **2.2 Lipuriigi rollid**

Lipuriigil on kõige olulisem roll oma lipu all sõitvate laevade meresõiduohutuse tagajana. Meremeestele ja laevaomanike varale ning keskkonnale ohutu meresõidu tagavad lipuriigis kehtivad nõudmised ja reeglistikud ning ametnike poolt teostatud inspeksioonid.

Ilma kohustuseta laeva mõne riigi lipu alla registreerida oleks laevanduses toimuvate õnnetuste lahendamine keeruline ning kapitali- ja ajakulukas. Merel juhtunud õnnetuse korral peab lipuriik tegelema vahekohtuga, oma laeva lipuriigi põhiseadust järgides. Õnnetusjuhtumi uurimiseks laevade, meeskonnaliikmete või vara vigastuste või keskkonnareostuste korral peab lipuriik olema valmis tegema koostööd teiste lipuriikide või nende võimuorganitega. Üldjuhul oleks ebapraktiline võõrastes vetes toimunud juhtumisse kaasta kohalikke võimuorganeid, kuna tegutsema peab laeva lipuriigi jurisdiktsiooni kohaselt, mida kohalikud võimuorganid ei tunne. Siiski sekkuvad õnnetuse asukohas töötavad võimuorganid, kui juhtumiga on seotud mitte ainult ühe riigi laev, vaid ka infrastruktuurid või kui tegu on olnud otseselt juhtumipaika puudutava keskkonnareostusega. Näiteks üldavarii esinemisel lähtutakse enamjaolt jurisdiktsioonist, mis on kohaldatavad antud laeva mereveolepingus tarneklauslitega kokkulepitu järgi. Juhul kui leping ei seleta üldavarii olukorda, siis tegutsetakse laeva lipuriigis kehtivate mereõiguste põhjal. (Chopra 2019)

Lipuriik vastutab rahvusvahelise meresõiduohutuse korraldamise koodeksi järgimise eest ja tal on volitus väljastada või tühistada laeva meresõiduohutuse korraldamise sertifikaat. Laevaomanikega ja klassifikatsiooniühingutega koostööd tehes on lipuriigi ülesanne tagada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (edaspidi IMO – inglise keeles *International Maritime Organization*) ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (edaspidi ILO – inglise keeles *International Labour Organization*) standarditele vastavus. Kui sadamal või reguleerival asutusel on kahtlus, et laev ei ole meresõidukõlbulik, siis tegutsetakse meresõiduohutuse korraldamise süsteemis määratletud lipuriigi juhiste kohaselt ning viiakse läbi vajalikke seire- ja kontrolliprotseduure. Klassifikatsiooniühingud tegelevad kontrolliprotseduuridega, regulatsioonide rakendamisega ja teostavad laevaehituse tehnilist järelevalvet. Kuna need ühingud on eraõiguslikud organisatsioonid ja võitlevad konkurentide ees, siis on neil võimalus langetada oma standardeid ja norme, et paista atraktiivsematena. Sageli aga kritiseeritakse klassifikatsiooniühinguid oma standardite langetamise pärast, kuna see viib ohutu meresõidu korraldamise madalamale tasemele. (Chopra 2019)

Lipuriikidel on mitmeid rolle, kuid tähtsaim neist on tagada ohutu meresõit nii meremeestele kui ka laevaomanike vara ja keskkonna huvides. Lipuriigid peavad tegelema laevade õnnetusjuhtumitega ja vajadusel vahekohtuga. Samuti peavad järgima laevade vastavust IMO ja ILO standarditele ning rahvusvahelisele meresõiduohutuse korraldamise koodeksile, mille põhjal väljastatakse laevade meresõiduohutuse korraldamise sertifikaat. Sertifikaadi väljastamiseks teostavad inspeksioone lipuriigi poolt volitatud klassifikatsiooniühingud, kes saavad oma

standardeid ise seada. Siinkohal peab lipuriik pidama silmas, et klassifikatsiooniühingu madalamad standardid vähendavad laevade meresõiduohutust.

### **2.3 Lipuriigi valimine ja muutmine**

Iga üle 100 kogumahutavusega laev peab omale valima lipuriigi. Esiteks siis, kui soovitakse registreerida uut valmivat laeva. Sel juhul registreeritakse laev ehitatavate laevade registrisse. Teisel juhul langetatakse otsus sobiva lipuriigi kasuks, kui soovitakse laeva ostu- või müügitehingut. Kolmandaks olukorraks on laevapereta laeva prahilepingu sõlmimine. (Lind – Amundsen, Vablum 2018)

Lipuvahetuse protsess algab laeva eemaldamisest eelmisest registrist. Lipuriigi muutmiseks on vaja esitada uuele lipuriigile koos taotlusega mitmed dokumendid, mis puudutavad näiteks meeskonnaliikmeid, navigatsioonivahendeid ja laeva mehhanisme. Esimesel päeval uue lipu all teostab uue lipuriigi Ohutusosakond või klassifikatsiooniühing laevale läbivaatuse. Lipuriigi poolel tegutsev ametnik väljastab läbivaatuse järel sertifikaadi, mis sõltuvalt selle riigi poliitikast kehtib kolm kuni viis või rohkem kuud. Lipu vahetamise järel alustab laev opereerimist ajutiste sertifikaatide alusel ning sel perioodil kontrollivad lipuriigi administratsiooni esindavad inspektorid laeva seisukorda ja märgivad üles tema puuduseid. (Chopra 2019)

Lipuriigi valik võib sõltuda sealsetest registritüüpide valikuvõimalustest. Mõned registrid esitavad laevadele ja klassifikatsiooniühingutele piiranguid, jagades registrid erinevatesse liikidesse. Laeva registreerimine võib oleneda selle tüübist, suuruselt või vanusest. Laeva mastaapidel ja vanusel põhinevad piirangud võivad teatud tingimustel olla kokkuleppelised, kui näiteks mõõdud ei ületa ettenähtud norme märkimisväärselt. (Lind – Amundsen, Vablum 2018) Arvestades laevade eluiga, nõuab näiteks Panama üle 20-aastaste laevade spetsiaalset inspekteerimist enne, kui neile on lubatud väljastada alaline registreerimistunnistus. Tuntud lipuriik Libeeria võtab oma registrisse üldjuhul kuni 20-aastase laeva ning Bahama rakendab alustele peamiselt 12 aasta vanusepiirangut. (Rogers 2010, 33)

Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum laevakontrolli kohta (edaspidi Paris MoU – inglise keeles *Paris Memorandum of Understanding on port state control*) jaotab lipuriigid nende jõudluse põhjal kolme nimekirja – valge, hall ja must nimekiri (Paris MoU n.d.). Nimekirja kuuluvuse järgi lipuriigi valik võib mõjutada laevaomaniku kulusid ja mainet. Mustas või hallis nimekirjas laeva lipp eeldab sageli sadamates aeganõudvaid laevade lisakontrolle ning seetõttu



võib selliste lippude valikul laevaomanik arvestada demeredži tasumisega. Lisaks kaldub lipuvalik mõjutama suhteid teiste laevast huvitatud osapoolte nagu pankade või prahtijatega, kes eelistavad usaldusväärseid lipuriike. Näiteks hüpoteekide õigused erinevad lipuriigiti, mistõttu peavad pangad olema kursis kohalike reeglitega. Hüpoteegi kustutamiseks või muutmiseks võib vaja olla originaalset hüpoteegiakti ning enamasti hüpoteegipidajana tegutseva panga asemel võib olla ka välismaa kodanik või iseseisev organisatsioon. Lisaks võib hüpoteegi ülekandmine olla lubatud ning jõustatav vaid lipuriigi jurisdiktsioonis. Hüpoteegi registreerimine on alati tasu eest, kuid selle kustutamine võib maksta vaid mõnes riigis. Niisiis peavad laevaomanikud lipuriigi valikul kaaluma hüpoteegiga seonduvaid kulusid. (Lind – Amundsen, Vablum 2018)

Lipuriigi vahetamiseks võib samuti olla erinevaid põhjuseid. Näiteks ainus reisilaev Eesti registris on Viking XPRS, kes sõitis varasemalt Rootsi lipu all. Eesti madalamad palgatasemed lubasid reederile kulukokkukoidu ning seetõttu lahkuti Rootsi lipu alt. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018) Seega võib laevakompaniile pakkuda kulukokkukoidu laevade toomine madalama palgatasemega riikide lippude alla, nagu Skandinaaviast Eesti laevaregistrisse, mis määrabki tööjõu maksustamise. Laevaomanikel tuleb lipuriiki valides tasuda üldjuhul esmase registreerimise tasu ning iga aasta kohta registritasu tonnaži alusel. Kuluefektiivsust ei taga ainult laevaomanikele sobivad soodsad maksud või odav tööjõud, kuna kokkuvõttes võivad ulatuslikke kulusid põhjustada lipuriigi poolt pakutavate teenuste odavusega kaasnev madal kvaliteet.

Lipuriigi vahetamise põhjuseks võib olla ka rahvusvaheline nõue, millel järgi peab toimima teatud olukordades. Siinkohal võib näiteks tuua ajutise laevapereta laeva registreerimise teise lipu alla, mis võib olla kohustuslik teatud piirkondades sõitmiseks. Nii on näiteks Euroopa riikide vetes sõitvatel laevadel kohustus kanda Euroopa Liidu liikmesriigi lippu ahtrilipuna, mistõttu ka Küprose registrisse kantud Eesti laevad kannavad Läänemerel sõites Eesti lippu. Tallinki reisilaevadel lehvib ahtris Eesti lipp, kuid vastavalt riigi seadustele on laevadel võimalik olla kahe riigi registris, mistõttu ongi Tallinki reisilaevad registreeritud mugavuslipumaa Küprose laevaregistrisse (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018).

Sageli vahetatakse laeva lipuriiki kulude kokkukoiu põhimõttel, mis võib tähendada niinimetatud mugavuslipu kasuks otsustamist. Mugavuslipumaa puhul on laevaomanik valinud lipuriigi, millel on madalad registritasud, märkimisväärsed maksusoodustused või hoopiski puuduvad maksud. Seepärast eelistatakse mugavuslippe enamjaolt soodsate hindade, aga ka lihtsa registreerimissüsteemi tõttu. Laevomanikud loodavad läbi saada vähemate regulatsioonide ja administratiivsete kuludega, loodetakse hoiduda ametiühingutest ja sadamas kontrollidest

kergemini läbi saada. Sel viisil võivad reederid kokku hoida kuludelt, mida nõuavad rahvusvaheliste konventsioonide reeglitele vastamine. Näiteks ei peaks nad enda laevale paigaldama täielikku ohustusvarustust või seadmeid merereostusega toimetulekuks. Lisaks müüvad mugavuslipumaad soodsate hindade eest laevu ning laevaomanikel on üldjuhul vabadus kasutada odavat tööjõudu. (Al Jazeera English 2019)

### **2.3.1 Mugavuslipumaaks kvalifitseerumine**

Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon defineeris 1974. aastal mugavuslippu järgmiselt: kui leitakse, et laeva tegelik omandiõigus ja kontroll on mujal kui selle riigi lipu all, kus laev sõidab, siis see laev sõidab mugavuslipu all. Niinimetatud Rochdale'i kriteeriumid kehtestavad piiri mugavuslipumaade ja teiste lipuriikide vahel. Mugavuslipumaadele kehtivad järgmised omadused:

- 1) riik annab mitteresidentidele laeva kontrolli- ja omandiõiguse;
- 2) registrile ligipääs ja registri vahetamine on lihtne;
- 3) laevanduses on tulumaksud madalad või puuduvad;
- 4) registreerimisriik ei vaja tarnitud kaupasad niivõrd oma tarbeks, vaid soovib teenida tonnaažitasudelt;
- 5) mitteresidentidega mehitamine on lubatud;
- 6) riigil puudub võim (või tahe) rakendada oma laevaomanikele riiklikke või rahvusvahelisi regulatsioone. (Febin 2007)

Postimehe 1997. aastal ilmunud artiklis kirjutab toleaeagne Eesti Ametiühingute Keskliidu esimees Eestis varitsenud ohust muutuda mugavuslipumaaks. Varasemalt Rootsi lippu kandnud parvlaev Estonia alustas 1992. aastal Tallinn - Stockholmi liini teenindamist Eesti lipu alt. Rootsi ja Soome meremeestele tekkinud konkurentsi järel esitas Rootsi meremeeste ametiühing Rahvusvahelisele Transporditöötajate Föderatsioonile (edaspidi ITF – inglise keeles *International Transport Workers' Federation*) palve selgitada välja, kas Eesti vastab Rochdale'i kriteeriumitele. Eesti meremeeste palgad olid madalad ning toodi välja, et riigi seadused pole piisaval tasemel, kuna Riigikogus olid veel menetluses mitu merenduseaduse eelnõu. ITF-i ametnik käis Eestis ja jõudis järeldusele, et Eestit ei saa mugavuslipumaaks nimetada. (Paavo 1997)

Laevandusettevõtted peavad aga silmas pidama, et mugavuslippu kandev laev võib igas sadamas jääda silma ametiühingu esindajale, kellel on õigus tulla laevale ning põhjalikult kontrollida meremeeste elu- ja töötingimusi, mille vähimagi puuduse korral võidakse laev kinni pidada

(Tooming 1997). Paljud laevaomanikud saavad jääda avatud registrites legaalselt anonüümseteks, mistõttu on neid keeruline tuvastada ja vajadusel kohtu alla anda. Seetõttu tegelevad ka mitmed laevad kriminaalsete aladega nagu relvade ja narkootikumide smuugeldamine ning ebastandardsete töötingimuste pakkumisega, merereostusega või illegaalse kalapüübiga. (Al Jazeera English 2019) Põhjusel, et mugavuslipumaad toovad endaga kaasa meresõidu ohutuse ja turvalisuse langemist, kaitseb ITF laevadel töötavate meremeeste huve ning jälgib laevaomanike poolset kinnipidamist kehtestatud töö- ja puhkeaegadest ja normaalsete elutingimuste tagamist. Kuna ITF-i tegevusel laevanduses puudub rahvusvahelis-õigulik alus, siis võivad nad mugavuslipu all sõitvate laevade omanike tegevust reguleerida vaid laeva teenistujate väikeste palkade tõttu, kui need on madalamad ITF-i soovitatud miinimumpalkadest. Mugavuslipumaad ei oma rahvusvahelisel merekaubanduse turul head mainet ning selliseks maaks olemine võib kahjustada mereriigi konkurentsivõimekust. (Sokk 2009)

Laevaomanik kaalub lipuriigi valikut eelkõige kulude kokkuhoiu nimel. Samas võib laevapereta laeva prahilepingu sõlmimiseks lipuriigi valikut mõjutada sealsed vanusepiirangud registreeritavale laevale, mistõttu mõni register ei sobi igale laevaomanikule. Lipuriigi valijale on enamasti oluline, et riik kuuluks Paris MoU valgesse nimekirja, et vältida sadamates laevade lisakontrolle ja olla usaldusväärne pankade ja prahtijate jaoks. Seejuures erinevad hüpoteekide õigused ja nendega seonduvad kulud lipuriigiti. Laevaomanikule võib pakkuda huvi oma laeva toomine madalama palgatasemega riigi lipu alla, et säästa tööjõu kuludelt. Samuti võib lipuriigi valik olla määratud laevatatavate vete piirkonna nõuetega. Näiteks Euroopa vetes peavad laevad kandma ahtrilipuna Euroopa Liidu liikmesriigi lippu. Finantsilist kulukokkuhoidu pakuvad ka mugavuslipumaad, mida valitakse soodsate hindade ja lihtsate registreerimissüsteemide tõttu. Siiski on mugavuslipumaadel mitmeid negatiivseid külgi ning selliste lippude all sõitvad laevad ei oma kõige paremat mainet ja samuti nende lipuriigid ise. Eestigi hoidub edaspidi mugavuslipumaa staatusest läbimõeldud seadusemuudatuste abil.

### **3 Laevapereta prahitud laevade register**

*Bareboat charter* ehk laevapereta prahtimine on laeva prahtimine ilma laevas juba eksisteeriva laevapereta. Laevapere eest vastutab täielikult prahtija alates meeskonna kokkupanekust kuni tema ülalpidamiskuludeni. Kuna prahtija vastutab kogu laeva eest tasudes kõik kulud, siis niisuguse prahtimise eeliseks võib pidada prahtija võimalust neid kulusid ise reguleerida. Sõltuvalt prahtimislepingu tingimustest võib laevaomaniku kohustuseks jääda vastutada vara ehk laeva ja kapitalikulude eest ning sürveiori kulude eest. Prahtija peaks vajadusel tegelema nõuete esitamisega kolmanda osapoole vastu, kuid laevaomaniku ja enda kasuks. Lisaks võib laevaomanik vastutada prahingu ajal laeva kaskokindlustuse eest, kuid üldjuhul teeb seda prahtija. Näiteks lühiajalise lepingu puhul võib laevaomanik ise eelistada kindlustuse tagamist. (Saarinen 2019)

Laevapereta prahitud laevade registrid on paljude laevaregistrite seas muutumas üha olulisemaks. Uue laevanduse seaduspaketiga on Eesti registrisüsteemidesse sisse viidud muudatusi ning loodud kaks erinevat laevapereta prahitud laevade (edaspidi BB – inglise keeles *bareboat charter*) registrit. Käesolevas peatükis selgitab autor BB registrite populaarsuse põhjuseid ja Eestis planeeritavate registrite erinevusi.

#### **3.1 Laevapereta prahitud laevade registri populaarsus**

Laevapereta prahitud laevade registrid on maailmas üha enam levinud ning paljude laevaomanike eelistuseks. Rahvusvahelise Kaubanduskoja sõnul toetavad BB registrid mereärinduse internatsionaliseerumist, kuna laevaomanikud on väga erinevatest rahvustest ja moodustavad ühisettevõtteid arenenud ja arengumaade vahel. Seejuures tasakaalustatakse majanduslikku olukorda arenenud ja arengumaade vahel. Kui arenenud riigi laevaomanik registreerib enda laeva arengumaa lipu alla, siis omaniku jaoks on see kuluefektiivne ning samas teenib laeva registreerimise arvelt arengumaa ehk lipuriik. Erinevatest paikadest lipuriigid soodustavad kaupade liikumist ka nendes riikidesse, kuhu mõni kaup muul moel ei jõua. Riigi, kuhu laev registreeritakse, laevastik suureneb ning seega tema maine mereriigina muutub paremaks. Veel saavad kohalikud meremehed juurde töökohti ja seeläbi inimeste eluolud paranevad. Tänapäeval võib laevade prahtimine osutada hädavajalikuks, kui mõnes olukorras nagu majanduskriisis ei saa laev oma tavapärasel sõiduliinil tegutseda ning samaegselt vajatakse tema teenust teises maailma piirkonnas. (Argüello 2011)

Eestiski võib laevapereta laevade prahtimine anda inimestele tööd nii Eestis kui ka välismaal, kuhu laev on välja prahitud, või võimaluse laevale olla sõidus, kui ta seda oma tavaolukorras teha ei saa. Samuti sunnib laevade prahtimine arendama koostööd, kus mitmed osapooled saavad kasu ning võivad seeläbi luua lahendusi, milleks üksi ei olda võimelised.

### **3.2 Kaks laevapereta prahitud laevade registrit Eestis**

Laevanduse seaduspaketiga on Eesti Veeteede Amet võtnud eesmärgiks luua teine laevapereta prahitud laevade register, kuna tal on selleks BB registri pidajana võimalus. Seejuures kuulub Eesti laevakinnistusraamat laevaregistri ja ehitatavate laevade registriga Tartu Maakohtu kinnitusosakonna alluvusse ning sellele puudub Veeteede Ametil muudatuste tegemiseks piisav ligipääs. Kui laevakinnistusraamatut võib pidada omandiõiguse registriks, siis BB registri idee on teha märge laevale kehtiva jurisdiktsiooni vahetamise kohta. Juriidiliselt ei takista uus registritasude süsteem reederite ettevõtlusvabaduse kui põhiõiguste realiseerimist, kuna Eestis saavad tegutseda ja laevu registreerida Eesti ettevõtjatega samadel tingimustel ka Euroopa Liidu teistest riikidest tulevad ettevõtjad. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018) Plaanitavate registrite otsene eesmärk on koguda, säilitada ja avalikustada teavet ning pidada arvestust ja teostada järelevalvet nende laevade üle, millel on õigus kanda Eesti riigilippu (Nestor 2019).

Kahte registrisüsteemi hakatakse rakendama mujal Euroopas rakendatud praktika eeskujul, eristades rahvuslikku laevaregistrit ja rahvusvahelist laevaregistrit. Kahte BB registrit kasutatakse juba edukalt näiteks Taanis, Norras ja Saksamaal. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Esimese ja teise BB registri laeval on kohustus omada vastutavat isikut. Uue seaduse neljanda paragrahvi lõike 1 järgi on vastutav isik see, kes vastutab Eestis laevale kehtivatest tehnilistest, sotsiaalsetest ja halduslikest nõuetest kinnipidamise eest ning kes vastab meresõiduohutuse seaduse mõistes reederile kehtestatud nõuetele. Selline isik peab omama Veeteede Ameti väljastatud kehtivat meresõiduohutuse seadusega sätestatud vastavuse tunnistust (edaspidi DOC – inglise keeles *Document of Compliance*) või esitama enda kirjaliku kinnituse tingimustele vastavuse kohta, kui DOC ei ole 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel kohaselt nõutav. Vastutavat isikut ei pea olema näiteks laevakinnistusraamatusse kantud laeval, mis on välja prahitud. (Nestor 2019)

### **3.2.1 Esimene laevapereta prahitud laevade register**

Esimesesse laevapereta prahitud laevade registrisse registreerimiseks peab laevaomanik tagama oma laeva haldava ettevõtte ja vastutava isiku ehk juriidilise isiku tegevuskoha või vastutava isiku ehk füüsilise isiku elukoha Eestis. Esimese registri puhul maksab reeder registreerimiseks riigilõivu, kuid mitte iga-aastast registritasu. Lisaks ei nõuta tasu laeva ümberregistreerimise eest. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Esimene BB register oleks niinimetatud rahvuslik laevaregister, mille idee on pakkuda laevaomanikele lisasoodustusi ja kehtestada piiranguid sõltuvalt riigi rahvuslikest huvidest ja vajadustest (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018).

### **3.2.2 Teine laevapereta prahitud laevade register**

Teise BB registrisse kantud laevade eest tasutakse kõikide peamiste lipuriigi järelevalvega seotud teenuste tasu kokku kord aastas. Nendele laevadele hakkab kehtima maailmaturu hinnatasemele vastav registritasu süsteem. Teist registrit eristab esimesest veel oluline fakt, et vastutav isik ei pea asuma Eestis. Kuna laevaomanik peab tasuma rahvusvaheliselt kooskõlastatud registritasusid, siis on teine register laevaomanikule kulukam. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Aastamakse on klientide jaoks mugav, kuna see vähendab bürokraatiat ning suurendab teenuse osutamise kiirust. Seejuure aitab ühekordne aastamakse laevaomanikul eelarvestada laeva kulusid ning omada paremat ülevaadet ettevõtte finantsteemadel. Veeteede Ametile teadaolevalt puudub kavandatud „kõik hinnas“ pakatile maailma lipuriikide hulgas sarnane maksusüsteem. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Teine BB register oleks niinimetatud rahvusvaheline laevaregister, mille eesmärk on meelitada laevu Eesti lipu alla teistest riikides ning arendada riigi merendusklasrit, laiendades Eesti lipu kandmise õigusi (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018).

Maksumuudatuste rakendamisel võib näiteid tuua planeeritavatest teise BB registri registritasu määradest. Paragrahv 925 kohaselt on registritasu vastavalt laeva kogumahutavusele järgmine:

- 1) alla 5000-se kogumahutavusega laev – 15 000 eurot aastas;
- 2) 5000-se kuni 19 999-se kogumahutavusega laev – 20 000 eurot aastas;
- 3) 20 000-se ja suurema kogumahutavusega laev – 25 000 eurot aastas. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Esimese BB registri puhul tuleb laevaomanikul laeva registrisse kandmise eest tasuda riigilõivu 32 eurot, millele lisaks veel 0,10 eurot iga kogumahutavuse ühiku eest, kuid mitte rohkem kui 3200 eurot ühe laeva kohta. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Kõikidest laevaregistritest eelistatakse laevapereta prahitud laevade registre arendamist selle eelistatuse tõttu laevaomanike poolt üleilmselt. BB registre leviku laienemine on samuti Eesti laevaregistrite muudatuste aluseks. Esimese BB ehk rahvusliku laevaregistri puhul on laevaomanik vabastatud iga-aastasest registritasust. Teise BB ehk rahvusvahelise registri maksusüsteem on mugavam, kuid esimesega võrreldes kulukam laevaomanikule. Esimese ja teise BB registri eesmärgid on sümbioosis, kuna esimese abil luuakse lisandväärtust Eesti majandusele kaldasektori töökohtade näol ning teise registri abil eelkõige suurendatakse Eesti kaubalaevastikku, mis läbi paraneb Eesti kui mereriigi maine ning rohkem laevaomanikke oleks huvitatud rajamast oma ettevõtte Eestisse. Üldpildis samastub kahe eraldiseisva registri loomise eesmärk uue laevandusseaduse ideega tuua Eestisse merendusettevõtjaid ja luua töökohti kaldasektorisse. Kokkuvõttes on Eesti riigi eelarve laekumisallikatele oodata lisa ning tänu Eesti majanduse kasvule pareneb Eesti ühiskond.

## 4 Lipuriigi roll mereriigi konkurentsivõimekuses

Järjepideva tarbimise ja maailmakaubanduse kasvuga suureneb vajadus transpordi, eelkõige jätkusuutliku meretranspordi järele. Innovatiivsed tehnoloogiad laevanduses sunnivad ka teisi merenduse alasektoreid muutustega kaasas käima, hoolima keskkonnast ning tegutsema veelgi ohutumalt ja turvalisemalt. Merekaubaveo korraldajate arv kasvab ja samuti ootused laevade registratsiooni võimalustele ja lipuriikide sadamatele, kes peavad täitma lisäülesandeid, sealhulgas pakkuma ladustamisteenuseid ja muid lisandväärtuseid. Loomupäraselt on laevaregistrite nõudluse kasvades pakkumine suurenenud ja sellega suureneb ka konkurents lipuriikide vahel. Merenduses on oluline roll lipuriikidel, mis teeb laevalipu üheks mereriigi konkurentsivõimekust mõjutavaks aspektiks. Lipuriigina konkurentsivõimekuse säilitamine eeldab muuhulgas mereriigilt kapitali olemasolu ning kvaliteetset klientide teenindamist.

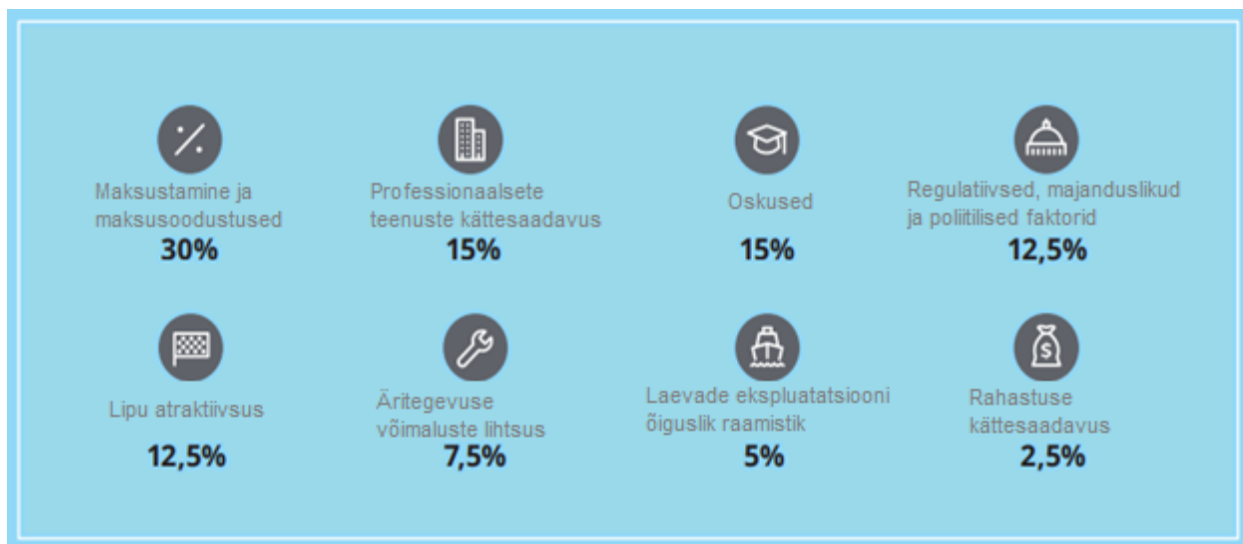
Laial turul ellujäämiseks on Eestilgi lipuriigina mitmeid võimalusi, sealhulgas on riigil toetavaid olemasolevaid tugevusi, mis aitavad luua konkurentsivõimekust. Uue laevanduse seaduspaketiga tehakse põhjalikke täiendusi Eesti õiguskorralduses, et pakkuda potentsiaalsetele laevaregistri klientidele maksusoodustusi. Kuigi loodavad maksusoodustused jäävad enamjaolt alla lipuriikidest konkurentidele ja tänapäeval pööravad laevaomanikud samamoodi tähelepanu teenuste kiirusele ja mugavusele, siis tuleb ka Eestil asetada rõhku oma digiriigi tugevuste kasutamisele ning lipuriigina väga heal tasemel teenuse pakkumisele. Laevanduse seaduspaketi eesmärgid puudutavad kogu riigi meremajanduse kasvu ning eesmärkideni jõudmiseks tehakse olulisi muudatusi laevaregistrites ehk lipuriigi rolli täitmisel.

Kui lipu atraktiivsus mõjutab riigi merenduse konkurentsivõimekust, siis samuti sõltub lipu atraktiivsus riigi merendussektorisse kuuluvate teiste aspektide tasemest. Lipu atraktiivsuse olulisus selgub näiteks Monitor Deloitte'i koostatud uuringust Euroopa Liidu konkurentsivõimekuse kohta merenduses. Uuring tugineb kaheksale järgmisele konkurentsivõimekust mõjutavale faktorile, mille osatähtsus on väljatoodud alloleval joonisel (Joonis 1):

- 1) maksustamine ja maksusoodustused;
- 2) regulatiivsed, majanduslikud ja poliitilised faktorid;
- 3) professionaalsete teenuste kättesaadavus;
- 4) oskused;
- 5) lipu atraktiivsus;



- 6) äritegevuse võimaluste lihtsus;
- 7) rahastuse kättesaadavus ja
- 8) laevade eksploatatsiooni õiguslik raamistik. (Monitor Deloitte 2017)



Joonis 1. Konkurentsivõimekuse näitajad

Allikas: (Monitor Deloitte 2017)

Jooniselt 1 on näha, et mereriigi lipu atraktiivsuse osa konkurentsivõimekuses kaheksa näitaja seas on 12,5%, mis on pärast maksustamist ja maksusoodustusi, oskuseid ja professionaalsete teenuste kättesaadavust kolmandal kohal koos regulatiivsete, majanduslike ja poliitiliste teguritega (Monitor Deloitte 2017). Järelikult on mereriigi maine arendamiseks oluline omada tugevat laevaregistrit. Suure laevaregistriga riigid on merendussektoris konkurentsivõimekamad, kuna see näitab, et lipuriik teeb paljude riikidega koostööd ning tõenäoliselt asub seal laevandusettevõtete kaldakontoreid maailma eri paikadest. Suurte laevaregistrite pidajatel on sageli harukontorite näol üleilmne esindus ja tuntus, mis tekitab inimestes huvi ja laevaomanikes sageli vajadust asutada ka enda harukontor sellesse tugeva laevaregistriga lipuriiki. Teise aspektina teenib lipuriik enda registrisse kantud laevade pealt ja see kasvatab riigi majandust. Kaldasektori arendamine, Eesti kui mereriigi maine parandamine ning majanduse elavdamine on samamoodi Eesti lipu atraktiivsemaks muutmise eesmärgid ning nende nimel on tehtud muudatusi registrisüsteemides lipu atraktiivsuse kasvatamiseks.

Monitor Deloitte'i koostatud uuringu tulemuste kohaselt on konkurentsivõimekuses suurim roll maksusüsteemidel (Monitor Deloitte 2017). Näiteks aktsiaselts Hansa Shippingu esindaja sõnul sõltub laeva lipuriigi valik firmale laekuvatest kuludest ning samuti hoolivad meremehed rohkem

palganumbrist kui näiteks lipuriigi poolt pakutavatest sotsiaalsetest hüvedest (Intervjueeritav 1 2020). Iga äri peamiseks põhimõtteks on võimalikult suure tulu teenimine, selle jaoks võidakse olla valmis äärmusteni kokku hoidma. Niimoodi on merenduse ja lipuriikide konkrentsis ettevõtjate meelitamiseks kõige mõjuvõimsam nende kasuks toimiv maksustamine ja pakutavad maskusoodustused. Kui laevaomanik mõistab, et tal on ühe riigi lipu all laevade haldamine soodsam kui teise lipu all, siis valib ta enamjaolt soodsama võimaluse, tehes vajadusel mõningaid järelandmisi kvaliteetse teenuse pakkumise ja saamise osas. Maailma edukaimad merenduskeskused on loobunud mitmete maksude nõudmisest ning kehtestanud erandeid, pakkudes maksusoodustusi näiteks enda eelistatud klientidele. Autori küsitlusele vastaja, Hongkongi merendusspetsialist lausus, et laevaomanikud hindavad nende BB registri puhul näiteks topeltmaksustamise vältimise lepinguid oluliste kaubanduspartneritega (Yam 2020). Autori uuritud tugevate lipuriikidegi esimeseks väärtuseks on soodsad maksusüsteemid. Äristrateegiate tõttu on fiskaalne kulukokkuhoid laevaomanike prioriteediks.

Teine oluline näitaja on oskused ning võimalus professionaalsele teenindusele (Monitor Deloitte 2017). Oskused määrab suuresti riigis pakutav mereharidus ning eriala spetsialistide olemasolu. Lisaks võib mereriik pakkuda asjakohaseid treeninguid ja kursusi merendusala teadmiste laiendamiseks erinevate päritoludega inimestele. Samuti on rahvusvahelises merenduses nõutud professionaalne teenindus, mis võiks olla saadaval mitmes keeles ning ööpäevaringselt. Samuti on Eestis planeeritud ööpäevaringse laevaregistri teenuste pakkumine. Heal tasemel teeninduse efektiivsust näitab ajasäästlikult ja põhjalikult tegutsemine ning näiteks kvaliteetne laevaregister, mis tähendab, et inspeksioone läbinud laevad on tehniliselt korras ning meeskondade rahvusvaheline kvalifikatsioon vastab tegelikkusele. Autori laevaomanikele esitatud küsimusele hinnata Eesti Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna tööd laevade ohutuse tagamisel, vastas Intervjueeritav 2, et Eestis tehtav järelevalve on asjakohane, kuid veidi liigagi nõudlik (Intervjueeritav 2 2020). Lisaks võib professionaalse teeninduse taga olla automatiseeritus, et hoida inimtekkelisi vigasid minimaalsel tasemel. Kuigi rahaline olukord on ettevõtjatele oluline, siis üha enam mõistetakse, et tulusam on järgida enda tegevuse ja kasutatava teenuse kvaliteeti.

Järgmised tegurid on regulatiivsed, majanduslikud ja poliitilised (Monitor Deloitte 2017). Riigis kehtiv poliitiline olukord võib konkrentsivõimekusele mõjuda negatiivselt, kuna ebastabiilne seis ei tekita välismaalastes usaldust. Äärmisel juhul võib ebastabiilne olukord tähendada riigis sõjalist olukorda. Taolise piirkonna läheduses merede läbimine võib otseselt laevanduses tekitada laevaomanikele vajadust palgata laevakaitsjaid. Üldiselt majanduse stabiliseerimiseks peavad

erasektor ja avalik sektor tegema koostööd ning paika panema äridust soodustavad hoiakud. Näiteks lipuriik, kus esineb sageli korrupsiooni, nõuab ettevõtjatelt rohkem tähelepanelikkust ja kontrollimisi, et hoiduda rahalistest pettustest või manipulatsioonist. Eestiski on olnud probleeme korrupsiooni ja rahapesuga, kuid kuritegude arv on märkimisväärselt vähenenud (Kriminaalpoliitika n.d.). Riik, mis tahab merendussektoris olla jõukas, peab lisaks järgima rahvusvahelisi regulatsioone ning hoiduma liigsetest piirangutest. Piisaks vaid üleilmselt tuntud merenduskonventsioonide järgi tegutsemisest, kuna standardseid nõudeid ja reeglistikke on mugavam ja kulukokkuhoidlikum rakendada ning järgida.

Samamoodi on oluline näitaja äritegevuse võimaluste lihtsus (Monitor Deloitte 2017). Mugav ärikeskkond võib olla tingitud turu läbipaistvusest, kus informatsioon on kõikidele kättesaadav. Läbipaistvas ärikeskkonnas on avalikke andmebaase ning see on oluline uute turuletulijate poolehoiu võitmiseks. Näiteks Hongkongi majandust iseloomustab läbipaistvus, mis tähendab, et äriduses on palju andmeid ja informatsiooni kõikidele kättesaadav (The Duomo Initiative 2019). Avalikest andmebaasidest võivad ettevõtjad leida koostööpartnereid, kelle teadmised ja kogemus just vajalikud oleksid. Lihtsa äritegevuse tagab piirangute vähesus nii kohalikele kui ka välismaalastest ettevõtjatele, kelle töömaht võib tänu lihtsalt arusaadavatele süsteemidele väheneda. Samas soovitakse vormistada vajalike dokumente näiteks äriühingu rajamiseks võimalikult suurel määral digitaalselt, et ajakulu oleks võimalikult väikse mõjuga. Lisaks võiksid äridust puudutavad organisatsioonid ja ametid omada vajalike kontaktide informatsiooni näiteks ühel veebilehel, et ettevõtjad ei peaks nende otsingule ülemäära aega kulutama. Siinkohal on Eesti Veeteede Ametil loomisel ühtne veebipõhine kontaktpunkt (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018). Mugava ärikeskkonna ehitamine nõuab mahukaid investeeringuid. Konkurentsivõimeka lipu- ja merendusriigi valitsus võib toetada ettevõtjaid, et nende firmad ellu jääksid ja silma paistaksid. Rahaline toetus lihtsustab samuti konkurentsitihedal turul äriduse arendamist.

Vähem tähtsust mõjuvad faktorid on rahastuse kättesaadavus ja laevade eksploatatsiooni õiguslik raamistik (Monitor Deloitte 2017). Rahastuse kättesaadavus sõltub riigi pankadest, kes parimal juhul on laevandusettevõtetele osati spetsialiseerunud. Otsene rahastus võib tulla ka riigilt nii merendussektorile laiemas võtmes kui ka merendusega tegelevatele ametiühingutele või haridusasustustele nagu Eestiski. Õiguslik raamistik ei tohiks piirata merendussektori ettevõtteid ega konkreetselt laevaomanike ja nende laevade tööd riiklikult kehtestatud seaduste tõttu, mis on rangemad Euroopa Liidus ja rahvusvaheliselt kehtivatest regulatsioonidest. (Monitor Deloitte

2017) Laevaregistrite ja laevapere liikmete puhul saab vältida rahvusel põhinevaid piiranguid nagu seda on tehtud näiteks Hongkongis (Yam 2020).

Kõige eelneva põhjal valivad laevaomanikud lipuriike ning laevanduses ja terves merenduses tegutsevad ettevõtjad oma tegevuskohta kogu mereriigi konkurentsivõimekust arvesse võttes. Mereriigi lipu atraktiivsuse osa konkurentsivõimekuses on märkimisväärne ning see sõltub nii riigis loodud maksusüsteemidest, mida võivad toetada regionaalsed valitsused või Eesti puhulgi Euroopa Liit, kui ka lipuriigi pakutavate teenuste kvaliteedist. Professionaalne tööjõud ja efektiivne teenindus avalduvad lipuriigi ärikeskkonna mugavuses ja samuti otseses laevateeninduses riigi sadamates.

#### **4.1 Euroopa Liidu laevanduspoliitika liikmesriik Eesti laevanduses**

Euroopa Laevaomanike Liit (edaspidi ECSA – inglise keeles European Community Shipowners' Associations) on koostanud Euroopa Liidu laevanduspoliitika strateegiliste prioriteetide kogumiku aastateks 2019 – 2024 (European Community Shipowners' Associations 2019b). Kuna Eesti on Euroopa Liidu liikmesriik ning suuresti sõltuv Euroopa merendusest, siis peab Eestigi arvestama EL-i merenduse konkurentsivõimekuse arendamise etappide ja muudatustega. Strateegiad, mis sobivad Euroopa merenduse arendamiseks, sobivad osaliselt samuti Eesti riikliku merenduse konkurentsivõimekuse loomiseks ning aitavad leida Eesti kui lipuriigi olulisemaid väärtuseid.

Alustades rohelisemast laevandusest, siis ei saa hoiduda kliimasoojenemise negatiivsete mõjude tõkestamise nimel töötamisest. Merendussektoris saab parendada kaldal ja sadamates pakutavaid teenuseid, näiteks alternatiivkütuste tankimise võimalus. Ideaalis oleks diislikütusele alternatiiviks madala süsinikusisaldusega või süsinikuvabad kütused, milleks võib olla veeldatud maagaas või naftagaas, metanool, vesinik või elektrijõud. Konkurentsivõimekas mereriik pakub keskkonnale väiksemat mõju avaldatavatele laevadele soodustusi näiteks sadamatasude pealt. Lisaks tuleks kehtestada laevade, kaasaarvatud kaubalaevade ja süvendajate, kütusehinnale maksuvabastus sõltumata kütuseenergia saamise tehnoloogiast. (European Community Shipowners' Associations 2019b)

Merekeskkonna parendamiseks on oluline ratifitseerida IMO konventsioone nagu Hongkongi rahvusvaheline laevade keskkonnasõbraliku ümbertöötlemise konventsioon (European Community Shipowners' Associations 2019b). Antud konventsioon oleks oluline, kuna 2018. aasta seisuga paistab Eesti maailmakaardilt silma laevade lammutamise osatähtsusega, nimelt

0,094% maailma laevastikust utiliseeritakse Eestis (UNCTAD 2019). Kuna laevaehitus või laevaregistrid ei ole veel lipuriigi tuntust põhjustanud, siis tuleks keskenduda ka heal tasemel ja keskkonnasõbralikule laevade utiliseerimisele. Lisaks Hongkongi konventsioonile on roheline merenduse eesmärgiga Läänemere piirkonna kaitseks ja reostuse vastu loodud Helsingi konventsioon ning ohtlike ja kahjulike ainete mereveol tekitatud kahju eest kantava vastutuse ja kahju hüvitamise 1996. aasta rahvusvaheline konventsiooni ja selle 2010. aasta protokoll. Veel hakkab kehtima Euroopa Liidu uus regulatsioon liikmesriikide lippudega laevadele ümbertöötlemise ja utiliseerimise kohta. Uutele EL-i registritesse kantud laevadele kehtestatakse lisanõudmised, mille kohaselt peavad laevadel olema nende ümbertöötlemiseks ja utiliseerimiseks teatud sertifikaadid, mis kirjeldavad laevas kasutatud ohtlikke materjale. Samas soovib ECSA vältida IMO või ILO konventsioonidest enamate regulatsioonide kehtestamist, kuna see oleks laevaomanikele liigne kulu ning vähendaks liikmesriikide konkurentsivõimekust. (European Community Shipowners' Associations 2019b)

ECSA sõnul on innovatiivse ja digitaliseeritud laevastiku jätkusuutlikkuse arendamiseks vajadus investeerida teadusesse. See tähendab koostööd ülikoolidega ning erialaspetsialistidega, et arendada ja testida uuenduslikke lahendusi merendussektoris. Eestis on näiteks Tallinna Tehnikaülikooli tudengid projekteerinud allveeroboti, et abistada allveearheoloogide. Üldiselt peaks iga riik analüüsima enda konkurentsivõimekust ning mõne eduka kolmanda mereriigi pakutavat laevandusele, et vähemalt nendega konkurentsivõimekuse osas sammu pidada. (European Community Shipowners' Associations 2019b) Kopeerimine on hea viis õppimiseks ning mõttekas on võimalusel küsida abi, et mitte ainult oma vigadest õppida.

Euroopa Liidu laevanduspoliitika rõhutab ökoloogilise jalajäljega võitlemist. Eesti võiks pakkuda keskkonnale väiksemat mõju avaldavatele laevadele sadamatasude soodustusi. Riik saab soodustada elektrienergia kasutamist laevakütusena ja seejaoks võiks elektriakudel sõitvatel laevadel ja sadamas seisvatel laevadel olla võimalus tarbida kaldavoolu käibemaksuvabalt. Lisaks saab pakkuda alternatiivkütuste tankimise teenuseid, milleks on valmimas veeldatud maagaasi punkrilaev. Eestis tegeletakse laevade utiliseerimisega ning seegi teenus võiks olla atraktiivne tänu näiteks Hongkongi rahvusvahelise laevade keskkonnasõbraliku ümbertöötlemise konventsiooni ratifitseerimisele. Muuhulgas soovib ECSA jätkusuutlikkuse arendamiseks panustada avaliku sektori ja erasektori koostöösse ning tugineda teaduslikule lähenemisele riigi merenduspoliitikas.

## **4.2 Sadamate osatähtsus lipuriikide konkurentsis**

Kui lipuriigi väärtuseks on logistiline asukoht, siis asukohale teeb väärtuslikuks laevade poolt külastatavad riigi territooriumid ehk sadamad. Riigi lipu all sõitvate laevade ja lipuriigi otseseks kontaktpunktiks on sadamad, kust laevaomanikud saavad tuge ning seetõttu võivad sadamad oma teenuste tasemega kallutada laevaomanike lipuriigi valikut. Lipuriigi sadamad on paigad, kus lubatud teenuste kvaliteeti tõestatakse. Merepiirideta riikidel võivad olla oma laevastikud ja kuivsadamad, kuid laevandusele hädavajalike meresadamate omamisega kaasneb lisandväärtuste ja tagamaa näol olulisel määral konkurentsieelis. Meresadamad on korruga valmis vastu võtma laevadega veetavat kaupa suures koguses. Tugeval mereriigil on arenenud sadamad ning üldine kaldasektor, mis pakuvad ettevõtjale huvi kui perspektiivikale tegevuskohale. Sadamate puhul on üks peamisi aspekte asukoht, kuid kvaliteetse ja efektiivse teenusepakkujana võib heal asukohal olla kaubavoogude mahule väiksem mõju, mistõttu peab sadam ise nägema rohkem vaeva konkurentsivõimekuse loomiseks. Peatükis tulevad arutlusele sadamate konkurentsivõimekust mõjutavad faktorid, mis kujundavad ka lipuriigi mainet.

### **4.2.1 Geograafilise asukoha eelis**

Lipuriigi looduslikult olemasolevaks eeliseks on tema asukoht ja kliimast tingitud mõju. Sadam on hea asukohaga, kui ta on mugavalt ligipääsetav, kaitstud ning suure tagamaaga, mis annab kaubavedajale põhjuse oma kaubavoog just sealt läbi suunata. Mugavalt ligipääsetav on sadam, kuhu jõudmiseks ei pea läbima pikki ja keerulisi sissesõiduteid ning mille faarvaater vajab vähest hooldamist. Sadama poolt peab siiski olema tagatud korralik navigatsioonimärgistus ning sadama akvatoorium peab olema piisavalt suur mugavaks manööverdamiseks. Tormide eest kaitstud sadam asub valdavate tuulte suhtes soodsas kohas, mis ei nõua olulises mahus näiteks lainemurdjate ehitamist. Lisaks mõjutavad tuuled jää liikumist, mis võib takistada laevade ligipääsu sadamasse. Tagamaade laiahaardelisus võib ettevõtjates tekitada huvi näiteks isikliku terminali omamises lipuriigi sadamas ning selliseks võimaluseks peab sadam asuma paigas, kus oleksid füüsilist ruumi sadamaala arendamiseks.

Looduslikult kaitstud Eesti sadamad, mis asuvad Läänemeres, on üldiselt niivõrd suletud mere tõttu suurtematest tormidest puutumatud ning samuti ei pea siinsed laevaliinid arvestama veetaseme märkimisväärse kõikumisega. Siiski tuleb Läänemeres arvestada jääoludega, näiteks Sillamäe sadam on sealsete valdavate tuulte tõttu aastaringiselt jäävaba ning seetõttu muretum variant lossimissadama valikuks laevaomanikele. Mitmeid maailma edukamaid

merenduskeskused asuvad troopikavöötmes, kus sadamaid raputavad troopilised tormid ja paarikümne aasta pärast on kliimasoojenemise mõju neile suurem kui näiteks parasvöötmes asuvale Eestile. Seega on Eestil mitmeid asukohast tingitud lipuriigi eeliseid nii lähitulevikus kui ka pikemas perspektiivis. Tundes globaalse soojenemise tagajärgi, soovivad merendusspetsialistid nende vähendamisesse panustada ning merekeskkonnast lugupidavad lipuriigid on konkurentsivõimekamad.

#### **4.2.2 Lipuriigi ökoloogiline jalajälg**

Lipuriik, mis suudab näidata enda hoolivust keskkonnast, on teistele konkurendiks. Aktuaalset teemat nagu keskkonnasäästlikkust, millega on kursis iga erudeeritud kaubaveoteenuse kasutaja ja laevaomanik, saab lipuriik väljendada näiteks oma sadamates. Näiteks 2020. aastal valmiva veeldatud maagaasi punkrilaeva tulekuga Eestisse planeeritakse edaspidi ehitatavatel laevadel keskkonnasõbralikuma alternatiivkütuse kasutamist laevakütusena. Sadamates, näiteks Tallinna Vanasadamas, suurendatakse võimalusi kaldavoolu kasutamiseks. Taristu arendamisel merekeskkonna seisundi paranemisele mõeldes saavad sadamad pakkuda veel võimalust reovee töötlemiseks või tarbida sadamaalal vaid taastuvast energiast toodetud elektrit. Olulise teema kohaselt pürgib näiteks Helsingi sadam eesmärgi poole olla süsinikneutraalne aastaks 2035. Uuenduslik mõtteviis ning ühiskonnast hoolivus jätavad laevaomanikele riigist hea mulje.

#### **4.2.3 Kapitalinõudlik innovatsioon sadamates**

Sadamate nagu lipuriikidegi konkurentsivõime säilitamise aluseks on suuresti kapital, mille abil investeeritakse kallitesse süsteemidesse ja spetsiaalsesse tehnoloogiasse, kuna laevanduse ja seega sadamate spetsialiseerumine liigub tõusvas joones. Nii kauba- kui ka reisisadamate puhul on oluline tagada sujuv liiklus ning pakkuda võimalikult lihtsat ja mugavat teenust. Näiteks Tallinna Vanasadam on rakendanud uut digitaalseid lahendusi sisaldavat liikluskorralduse süsteemi Tark Sadam, mistõttu on sadamat läbiv reisijate ja kaupade voog sujuvam ning ajaliselt säästlikum. Taolised võimalused ja automatiseerimine lipuriigi sadamates on laevaomanikele märkimisväärseks eeliseks, kuna see tähendab, et lossimis- ja laadimistööd võtavad vähem aega. Tehnoloogiast võib olla abi ka sadamaaladel turvalisuse ja ohutuse tagamisel, millest omakorda sõltub lipuriigi maine ja millel on samuti suur roll sadamatel. Näiteks Helsingi Länsisadam on ohutuse arendamiseks ja laevade kiiremaks sildumiseks paigaldatud automaatsed haalamisseadmed.

#### 4.2.4 Sadamateenuste kvaliteet

Kuigi tänapäeval on lipuriikide konkurentsivõimekuse aluseks suuresti klientidele pakutav kulukokkuvõid ehk lipuriigi maksusoodustused, siis siinkohal on palju sadamate ja kaldasektori teha. Oluline on teha koostööd mitmete teenuste pakkujatega ning omada läbirääkimisoskuseid teiste tarneahela partneritega. Läbirääkimised sõltuvad suuresti positiivsest suhtumisest, nii peab konkurentsi pakkuva lipuriigi sadama eesotsas olema avatud mõtteviisiga ja pühendunud juht. Valdkonna rahvusvahelises nõuab sadamatöötajatelt head inglise või mõne muu merenduses levinud keele oskust ning teenused peavad olema ööpäevaringselt saadaval, kuna laevandust mõjutav ilmastik ei vali samuti kellaega. Lisaks saab kvaliteetset teenust pakkuda sadam, kus töötavad kvalifitseeritud spetsialistid.

Laevandusettevõtjaid meelitavad meresadamatega lipuriigid, mis on nende jaoks hea asukohaga, heal tasemel teenuste kättesaadavusega ning teiste konkurentide seast positiivselt eristuvad. Riigi lipu all sõitvate laevade ja lipuriigi otsesene kontaktpunkt sadam annab laevaomanikule mõjuva mulje enda lipuriigist. Laevaomanikele on tema laevade lipuriigi tugi kättesaadavam, kui laevad külastavad lipuriigi sadamaid. Seega on perspektiivikas valida lipuriik, mille sadamad on mugavalt ligipääsetavad ja looduslikult kaitstud ning kuhu laevadele on põhjust minna tagamaade tõttu. Jätkusuutlik lipuriik saab väljendada enda hoolivust keskkonnast praktikas riigi sadamateenuste näol. Sujuva teenuse, turvalisuse ja ohutuse tagamiseks kasutatakse innovatiivseid võimalusi, mis pakuvad laevaomanikele kulukokkuvõidu. Tugeval mereriigi on efektiivseid teenuseid pakkuvad sadamad, mis aitavad luua merendusvaldkonna ettevõtjatele tõhusa ärikeskkonna. Kokkuvõttes on sadamatel suur roll lipuriigi konkurentsivõimekuses eelkõige juhul, kui lipu all sõitvad laevad külastavad oma lipuriigi sadamaid.



## 5 Väärtuspakkumise olemus

Väärtuspakkumise põhimõte on kirjeldada toote või teenuse pakkumise väärtust. Väärtuse pakkumise eesmärgina antakse kliendile põhjuseid, miks ta peaks valima just selle ettevõtte toodangu. Tegemist on konkurentsieelise loomisega ehk firma toob välja enda tugevused ning konkurentidest diferentseerumise. Väärtuspakkumine on ärimudeli ja äristrateegia osa, mida võib esitleda sihtgrupile otse läbi klientidega suhtluse, kirjeldava tekstina, piltidena või videona. Seeläbi konkurentsivõimekuse saavutamise nõuab heal tasemel kommunikatsioonioskuseid ja -võimalusi, et ideed jõuaksid potentsiaalsete klientideni. (Okk 2018) Tugev lipuriigi väärtuspakkumine on vajalik ka laevanduse seaduspaketi eesmärkide elluviimiseks.

### 5.1 Väärtuspakkumise jaotumise kategooriad

Väärtuspakkumine koosneb ettevõtte poolt pakutava teenuse emotsionaalsetest ja funktsionaalsetest omadustest. David Aaker on väärtuspakkumise mõistet kirjeldanud järgmiselt: “Brändi väärtuspakkumine on funktsionaalsete, emotsionaalsete ja eneseväljenduslike eeliste kirjeldus, mis on väärtustena brändi poolt kliendile lubatud. Efektiivne väärtuspakkumine peaks viima brändi - kliendi koostööni ja juhtima teenuse või toote ostuotsuseid (Threlkeld 2015).“ Funktsionaalsed kasud on mõjuvaimad, kuna teenuse või toote ostja lähtub eelkõige selle otstarbekusest. Emotsionaalset kasu annab ettevõtte, kes suudab kliendile pakkuda positiivset muljet. Sellisteks kasudeks on sageli väärtused, mis panevad pakutavat konkurentidest erinema, näiteks silmapaistvalt soodne hind lipuriigi teenuse eest. Emotsionaalse kasu kaardistamiseks kasutatakse sageli klientidele koostatud küsimustikke, kus uuritakse nende emotsioone seonduvalt antud ettevõttega. Samuti on töö autor uurinud laevaomanike arvamusi seoses Eesti laevandusega. Sel moel selgitab ettevõtte välja enda klientidele positiivset emotsiooni pakkuvad aspektid, millest lähtuda väärtuspakkumise koostamisel. (Threlkeld 2015)

Lisaks David Aaker'ile on Anthony K. Tjan oma internetiartiklis “*Value propositions That Work*” väljatoonud omakorda neli väärtuspakkumise kategooriat: parim kvaliteet, parim hinna – kvaliteedi suhe, luksus ja hädavajalikkus. Parim kvaliteet tähendab, et ettevõtte oleks oma eesmärkidega või valdkonnaga sarnanevate ettevõtete parim versioon enda loodud kõrgeimate standarditega. Lipuriikide puhul ei pruugi kõrgeks seatud standardid kasu tuua, vaid oluline on vastata rahvusvaheliselt levinud standarditele. Parim hinna – kvaliteedi suhe tähendab, et saadud teenus peab vastama makstavale hinnale. Luksust soovivad kliendid, kes selle eest vähegi maksta

jõuavad. Siinkohal arvestatakse väiksema, kuid tulusa sihtgrupiga. Samuti ei pruugi see omada rolli lipuriikide jaoks, kuna laevaomanikud ei otsi oma ärianduses luksust, vaid eelkõige kvaliteedi ja hinna mõistlikku suhet. Hädavajalike teenuste pakkumine on alati atraktiivne, kuna nende järgi nõudlus ei taandu ning klientidele on oluline pakutava teenuse või toote otstarbekus. (Tjan 2009)

Laeva lipuriigi korral on väärtuspakkumise peamiseks kategooriateks funktsionaalsed ja emotsionaalsed väärtused. Laevaomanike jaoks on lipuriigi teenuste funktsionaalsus olulisem kui emotsionaalsed väärtused, kuna laevanduse ohutuse tagamiseks peab lipuriigi teenuste kvaliteet vastama makstud hinnale. Emotsionaalset kasu ehk positiivset muljet kujundab lipuriigi hea mainega saavutatud usaldusvärsus laevaomanike seas.

## **5.2 Tugeva väärtuspakkumise lähtepunktid**

Tugeva väärtuspakkumise koostamiseks tuleb veenduda, kellele toodet või teenust pakutakse ehk paika tuleb panna sihtrühm. Aluseks on lihtsasti arusaadav tabava ja selge pealkirjaga kirjeldus, mis ei vaja lisaseletusi. Väärtuspakkumist lugev inimene peaks mõistma ettevõtte põhiväärtusi nii, et tal ei tekiks olulisi küsimusi. Distinktselt kirjeldatud ideed viitavad konkreetsusele ja ebavajaliku info väljajätmisele. Atraktiivsus peitub sageli lihtsuses, kuna selgete ideede teostamine on realistlikum ja usutatavam ning klientidele ligiõmbavam kui seda on pikemat keskendumist nõudvad eesmärgid. Inimeste tähelepanu võib haihtuda, kui kirjeldus on liigselt pikaks venitatud. Väärtuspakkumise lahtimõtestamisel on otstarbekas toetuda näidetele ja tõestada oma väiteid. Tugeva väärtuspakkumisega luuakse hea maine, mis tekitab klientides usaldusvärsust. (Optimizely n.d.)

Kasvava keskkonnateadlikkuse tõttu väärtustatakse üha enam nii mõistliku hinna - kvaliteedi suhtega väljapaistvat tootjat kui ka keskkonnale tähelepanu pöörvat ettevõtet. Seetõttu võib väärtuspakkumise kirjelduse oluliseks lähtepunktiks olla firma tegevuse neutraalne või positiivne mõju keskkonnale. Jätkusuutlik väärtuspakkumine on lubadus pakkuda kliendile ja ühiskonnale ökonoomseid, keskkonda puutuvaid ja sotsiaalseid eeliseid (Vladimirova 2019, 1-8). Kasvav keskkonnateadlikkus on mõjutanud rahvusvahelisi konventsioone ja nendesse lisanduvaid piiranguid. Näiteks IMO sätestas 2020. aasta algusega laevakütustes sisalduva väevli piirmääraks 0,5%, et vähendada merendussektori põhjustatavat keskkonnareostust. Peale laevanduse on ka sadamatel keskkonnalaseid eesmärgi nagu kliimanetraalsuse saavutamine. Taolised põhimõtted annavad sadamatele tunnustust ja aitavad luua head mainet merendusettevõtete seas ning võita

võimalike koostööpartnerite poolehoidu. Seega on ettevõtte jätkusuutlikkus tugevaks konkurentsieeliseks ehk osa pakutavatest väärtustest.

Kokkuvõtvalt võib järjestada tugeva väärtuspakkumise lähtepunktid järgnevalt:

- toote või teenuse kaardistatud sihtrühm;
- ettevõtte peamised pakutavad eelised;
- toodet või teenust konkurentidest eristavate aspektide leidmine;
- lihtne ja konkreetne kirjeldus;
- näited;
- parima hinna – kvaliteedi suhte tagamine;
- jätkusuutlik väärtuspakkumine.

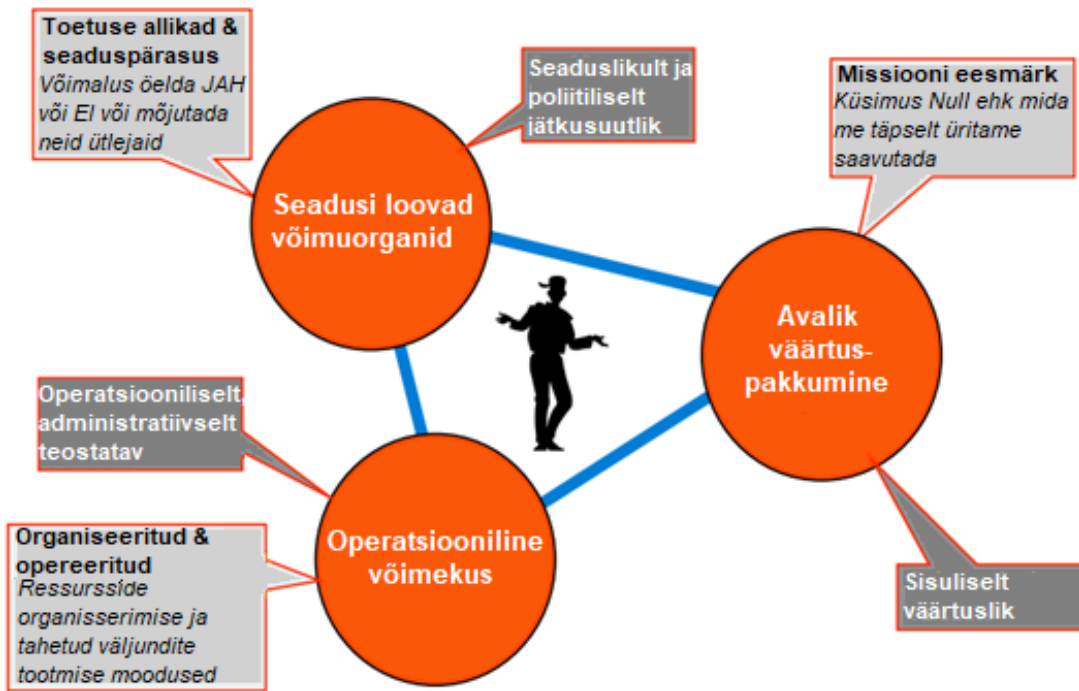
### **5.3 Väärtuspakkumine avalikus sektoris võrreldes erasektoriga**

Riiklikul tasandil ja eraettevõtluses erinevad väärtused üksteisest eesmärkide poolest, kuna riik peab arvestama terve rahvuse heaoluga ja üksik ettevõtja peamiselt omanike huvidega. Erasektoris on tüüpiline luua enda ettevõttele väärtuspakkumine, mille põhjal tehakse starteegilisi otsuseid. Nii on väärtuspakkumise paikapanek äristrateegiaks. Samas omavad ka avaliku sektori organisatsioonid missioone ja visioone, milleni jõudmiseks tuleb tegutseda konkurentsivõimeliselt sarnanedes äriandlikest vaatepunktidest lähtuvaga. Sageli on erasektori ettevõtetel paindlikumaid võimalusi rahaliste vahendite leidmiseks, kuna nende kapital pärineb vabatahtlikelt investoritelt. Avaliku sektori ressursid on riigi eelarvega piiratud ja vajalikud kõikides riigi majandust puudutavates valdkondades. Sellest tulenevalt peab avalik sektor mõtlema väärtuse loomisele laiemalt kui ainult finantsiliselt. Oluline on selgitada riigi tugevusi erinevatel aladel ning seeläbi luua endale konkurentsivõime. (Shayne 2014) Arvestades siiski avaliku sektori ja erasektori sarnasusi, võib avalik sektor väärtuspakkumise loomisel tugineda ligilähedastele küsimustele võrreldes erasektoriga.

#### **5.3.1 Professor Mark H. Moore'i avaliku väärtuspakkumise strateegiakolmnurk**

*Harvard Kennedy School of Government*’i professor Mark H. Moore on kirjutanud raamatu „Avaliku väärtuse loomine. Strateegiline juhimine valitsuses.“ Moore’i teos seletab avaliku sektori mooduseid väärtuspakkumise kirjeldamiseks ning aspekte, millest sõltub riiklikult pakutavad teenused nagu lipuriigi teenused. Professori sõnul ei ole avalikud juhid niivõrd piiratud kui

erasektori juhid, sest avalik sektor sätestab peamiselt kohustusi, mitte ei paku teenuseid. Kuna väärtuspakkumine on osa äristrateegiast, siis on professor koostanud strateegiakolmnurga. Toetudes professor Mark H. Moore'i avaliku väärtuse loomise definitsioonile, võib seda seletada tema loodud strateegiakolmnurga abil alloleval joonisel (Joonis 2). (Turbitt 2013)



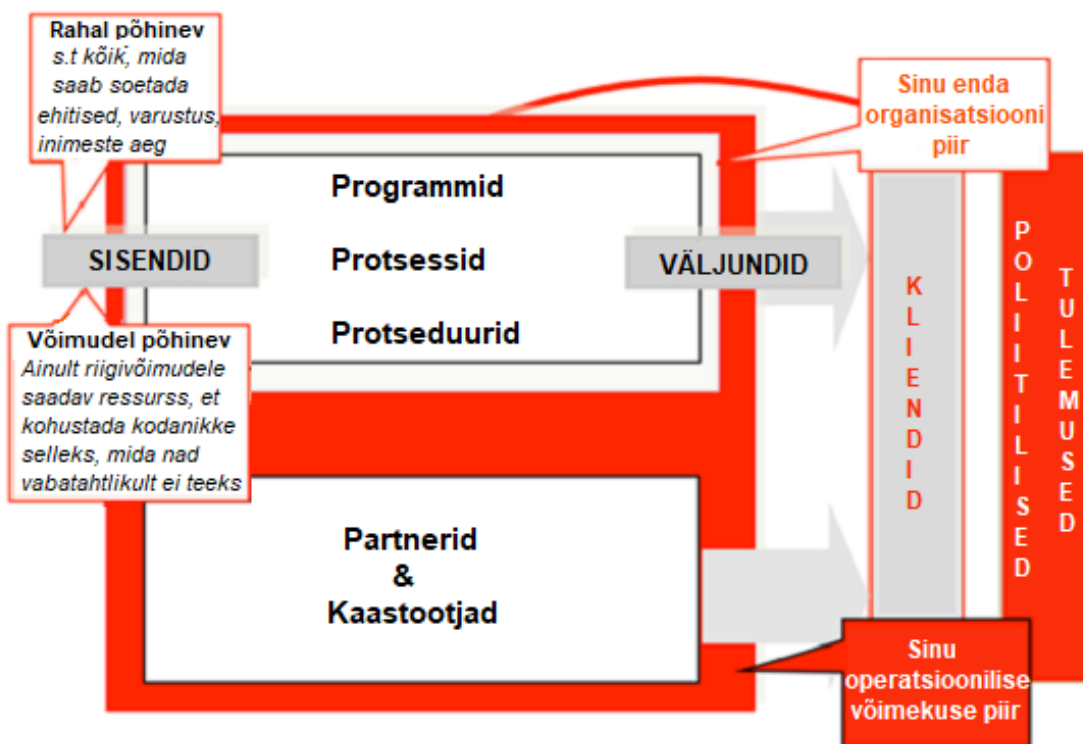
Joonis 2. Moore'i strateegiakolmnurk

Allikas: (Turbitt 2013)

Moore'i seletuse järgi on sümbioosis avalik väärtuspakkumine, operatsiooniline võimekus ning seadusi loovad võimuorganid. Viimane tähendab, et pakutav teenus peab olema valitsuse poolt seaduslik alates selle teenuse loomise sisenditest. Seadusi loovad võimuorganid hõlmavad ametnikke, kellel on vabadus väärtuspakkumine heaks kiita või keelata, ning inimesi valitsuses, kellel on võimalus neid ametnikke oma vaadetega mõjutada. Avalikul sektoril on vabadus rakendada lisaks rahal põhinevale sisendile ka õiguslikke meetmeid. (Organisatieadviesbureau Berenschot B.V. 2019)

Teine kolmnurga tipp on operatsiooniline võimekus, mis näitab riigi administratiivse ja materiaalse ressursi olemasolu. Nende ressurssidena kasutatakse nii rahalisi allikaid kui ka valitsuse loodud jurisdiktsiooni, mille abil toodetakse tahetud väljundeid. Rahaliste sisendite hulka kuulub see, mida saab raha eest soetada nagu infrastruktuur ja teenused. (Organisatieadviesbureau Berenschot B.V. 2019) Kuna võimuorganitel on unikaalne võimalus pakkuda ressursi seaduste

näol, siis toimib seadusandlus raha asemel. Valitsuse määratud reeglite järgi on inimesed kohustatud maksma makse. Taoliste sisendite abil kehtestatakse seaduseid, pakutakse teenuseid ja tooteid läbi protseduuride, protsesside ja programmide. Selles faasis toimub ideede realiseerimine, mis on väljunditeni jõudmiseks kõige olulisem etapp. Operatsioonilise võimekuse väljundiks on poliitilised missioonid, milleni jõutakse läbi klientide või ümber nende. Operatsioonilise võimekuse väärtusahel on kokkuvõtvalt esitatud alljärgneval skeemil (Joonis 3). (Turbitt 2013)



Joonis 3. Operatsioonilise võimekuse väärtusahel

Allikas: (Turbitt 2013)

Kui erafirma sunnib individuaale tegema justkui annetusi oma ettevõttele, siis võib seda nimetada väljapressimiseks, kuigi samal ajal kutsutakse seda avalikus sektoris maksustamiseks. Erasektor saab investoreid meelitada oma ettevõtte missioone ja edukust reklaamides ning teatud määral kehtib sama avaliku sektori kohta. Riigi puhul on väärtuspakkumise rahalised sisendid tagatud kodanike maksustamisega, lisaks võidakse saada toetusi rahvusvahelistelt ühendustelt. Järelikult toetavad riiki erafirmade investorite asemel maksumaksjad. (Turbitt 2013)

Kuigi mõlemal sektoril on sisendiks otseselt rahalised ressursid, siis väljundid on väärtustena erinevad. Eraettevõtete edukust mõõdetakse teenitud tulu järgi ehk rahal põhinevate sisendite ja rahal põhinevate väljundite vahet kalkuleerides. Avalik sektor aga ei saa mõõta väljundeid vaid kapitalil põhineval väärtusel, kuna seal mängivad tähtsat rolli sotsiaalsed kasud. Seega näitab

avaliku sektori edukust organisatsioonide missioonide täitmisevõime. Kokkuvõttes soovib Moore avaliku väärtuspakkumise loomiseks vastata kolmele järgmisele küsimusele:

- 1) kas sinu avalik väärtuspakkumine on üldsusele väärtuslik?
- 2) kas sinu avalik väärtuspakkumine on poliitiliselt ja legaalselt teostatav?
- 3) kas sinu avalik väärtuspakkumine on administratiivselt ja operatsiooniliselt võimalik? (Turbitt 2013)

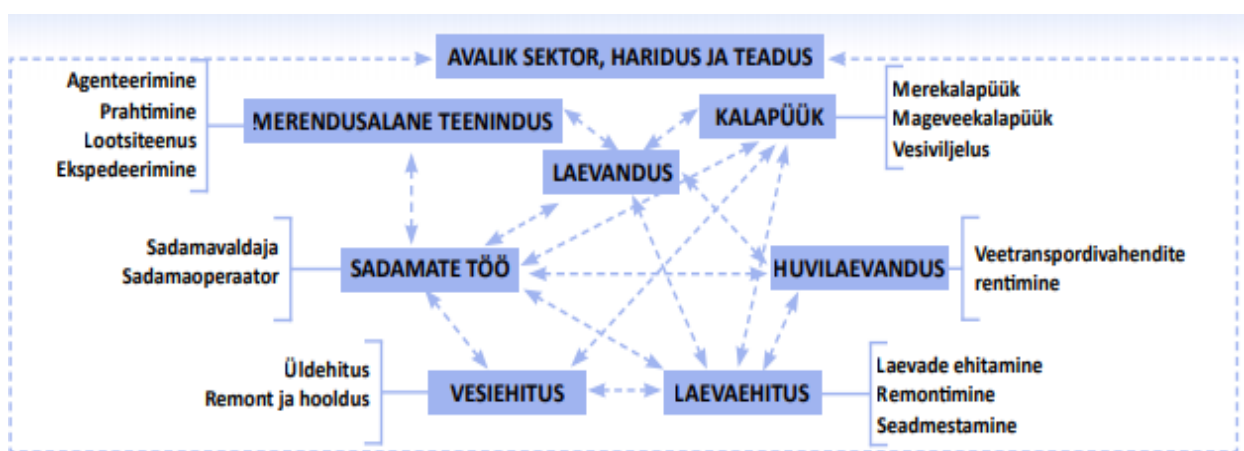
Kuigi avaliku sektori ja erasektori väärtuste sisendid võivad ühtida, tuleb lipuriigi väärtuspakkumise loomisel lähtuda avaliku sektori finantsilistest ja sotsiaalsetest eesmärkidest. Professor Mark H. Moore'i sõnul on avaliku sektori ülesanne seada kohustusi enne teenuste pakkumist, mis tähendab, et riik saab läbi viia muudatusi eksisteerivates seadustes enne teenuste pakkumisesse investeerimist. Professori koostatud väärtuspakkumise strateegiakolmnurga näitab avaliku väärtuspakkumise, operatsioonilise võimekuse ja seadusi loovate võimuorganite vahelist seost. Avaliku sektori väärtuste sisenditeks on nii rahalised vahendid kui ka õiguslikud meetmed ehk seadusandlus. Operatsioonilise võimekusega realiseeritakse lubatud väärtused ehk kasutatakse lipuriigi administratiivseid ja materiaalseid ressursse. Lisaks on investorite asemel avaliku sektori finantsallikateks maksumaksjad ja rahvusvahelised ühendused. Erasektorist erinevalt on avaliku sektori väljundiks lisaks rahale sotsiaalsed kasud ning edukuse näitajaks on organisatsioonide missioonide täitmisevõime. Kahe sektori erinevusena peab avaliku sektori väärtuspakkumine kujundama terve rahvuse heaolu.

#### **5.4 Näiteid erasektori ja avaliku sektori koostööst Eesti merenduse heaks**

Kuna lipuriigi väärtuspakkumine on oluline nii avalikule sektorile kui ka erasektorile, siis nendevaheline koostöö loob tugevamad väärtused mõlemale. Väärtuspakkumine sõltub laevandusseaduse puhul avalikust sektorist, kuid sihtrühmaks on erasektor.

Sujuv koostöö avalikus sektoris aitaks tõhusamalt laevu Eesti lipu alla tuua. Näiteks ametkondlikud lepingud oleksid kasulikud Veeteede Ametile kui registripidajale, et saada informatsiooni teistelt ametitelt, nagu Maksu- ja Tolliamet, eesmärgiga tuvastada maksuraskustes ettevõtjaid, kes võivad Eesti merendusele negatiivselt mõjuda. Teine näide on MKM-ist ja TalTech Eesti Mereakadeemiast, kellelt on esimene tellinud uuringu merendussektori majandusmõjust. Uuringust selgub samuti, et avaliku sektori ja erasektori koostöö on merenduse arenguks vajalik. Innovatiivsete lahenduste loomine saab toimuda ainult teadusasutuste ja erasektori koostöös.

Tugevad seosed merendusklasteri alamklasterite vahel aitavad jõuda kompetentsete merenduspetsialistideni, kes peavad saama kiirelt areneva merenduse innovatiivsusega kooskõlas oleva praktilise hariduse. Näiteks oleks oluliseks panuseks kaasata merendussektoris edu saavutanud tippjuhte või valdkondliku kogemusega noori inspireerivaid inimesi, kes oleksid valmis andma tudengitele külalisloenguid. Nii oleks tudengitel lihtsam mõista reaalseid probleeme ja võimalusi merenduses. Sel viisil saab panustada koostöös merendusklasteris tegutsevate organisatsioonidega merehariduse edendamisesse riiklikul tasandil. Allolev joonis (Joonis 4) näitab avaliku sektori ja teiste alamklasterite omavaheliseid seoseid Eesti merendusklasteris. (Hunt, Kasepõld, Kopti 2016)



Joonis 4. Eesti merendusklasteri alamklasterite seosed

Allikas: (Hunt, Kasepõld, Kopti 2016, 16)

Jaano Martin Otsa artiklis Postimehe veebilehel selgitab Veeteede Ameti peadirektor Rene Arikas, et riik saab seda paremini luua sõltumatuid transpordikoridore ja tarneahelaid, mida rohkem laevandusettevõtteid meil on. Kaubavedude toimimiseks kriisi ajal toetab Tallinki laevaliini Paldiski-Sassnitz vahel Eesti riik, kuid näiteks Tallinna-Helsingi ja Helsingi-Stockholmi vahel sõitvaid Tallinki laevu abistab rahaga Soome Tarnekindluse Amet. Tallinki personali- ja arendusdirektor Vahur Ausmees ütles, et avalikul sektoril on sellises olukorras mõistlikum ja kuluefektiivsem teha koostööd hädavajalikkude kaubalaevastikku omava erasektoriga. (Ots 2020)

Merenduse arendamise ja ärielistel eesmärkidel läks 2018. aastal Aktsiaselts Tallinna Sadam (edaspidi AS Tallinna Sadam) börsile ning sellega algas järjekordne koostöö erasektori ja aktsionäriks saanud riigi vahel. Riigil on võimalus osaleda AS-i Tallinna Sadama strateegilistes otsustes ning AS-i läbipaistvus areneb. Lisaks saavad tulu teenida paljud väikeinvestorid. Erasektor saab abi riigi kui ettevõtte aktsionäri investeeringutest ning avalik sektor teenib kasumit

aktsionärina. Lisaks läheb AS-i Tallinna Sadama aktsiate müügist saadav raha riigi likviidsusreservi. Seega on erasektori ja avaliku sektori koostöö kasulik mõlemale osapooltele. (Pealinn 2018)

Järelikult on Eesti merenduse ja lipuriigi konkurentsivõimekuse loomiseks oluline arendada koostööd ministeeriumite, riiklike organisatsioonide, teadusasustuste ning eraettevõtjate vahel. Teadmiste ja probleemide jagamine aitab kiirelt jõuda innovaatiliste lahendusteni.



## **6 Eesti kui lipuriigi väärtuspakkumise koostamise alused**

Eesti kui lipuriigi strateegilistest valikutest oleneb mereriigi maine. Kogu lipuriigi väärtuspakkumise paikapanekuga saab alustada mereriigi ja lipuriigi konkurentsivõime rajamist. Töös eelnevalt selgitatud väärtuste pakkuja avalik sektor loob avalikku väärtust ehk väärtust ühiskonnale, mistõttu peavad laevanduse edendamisel olema positiivsed sotsiaalsed mõjud lisaks otsestele majanduslikele mõjudele. Lipuriigi teenuste väärtused sõltuvad sihtrühmadest, mis tuleb esmajoonel kaardistada. Eesti kui mere- ja lipuriigi konkurentsivõime loomist alustatakse lähitulevikus eeskätt laevade Eesti lipu alla toomise jaoks rahvusvahelise turunduse väärtuspakkumise koostamisega. Käesolevas peatükis tuuakse välja mereriik Eesti olemasolevad tugevused ja uue laevandusseaduse turundamiseks planeeritud võimalikud faktorid, millest omakorda koostab autor Eesti kui lipuriigi väärtuspakkumise.

### **6.1 Lipuriik Eesti laevanduse seaduspaketi sihtgrupp**

Eesti laevanduse seaduspakett puudutab mitmeid sihtrühmasid, kuid loodud laevaregistri teenused omavad otsest sihtgruppi. Teades, keda seadusemuudatused mõjutavad, saab välja tuua seadusest otseselt kasusaajad ehk sihtsegmenti, kellele pakutakse või osutatakse teenuseid. Mõju sihtrühmad on need, kes teenust ise ei kasuta, kuid on sellest osaliselt mõjutatud. Näiteks Eesti riik on mõju sihtrühm, kuna seadusega kehtestatud maksud laekuvad riigi eelarvesse.

Eesti kui lipuriigi ja mereriigi sihtrühmaks ehk teenuste klientideks on kohalikul ja globaalsel turul tegutsevad laevaomanikud ja laevapereta laevade prahtijad, laevade haldajad ning meremehed. Laevaomanikud on uue registrisüsteemi kliendid, kuna laevaregistri näol pakutakse neile teenuseid ning meremehed saavad kasu läbi uute maksusüsteemide. Sihtgrupi mõistmine aitab pakkuda nõudlusele vastavat teenust ja hoiduda ebavajalikest kuludest. Väärtuspakkumise koostamisel on tõhus lähtuda sihtgrupi vajadustest.

### **6.2 Lipuriik Eesti turundatavad aspektid**

Eesti soovib olla üks paljudest lipuriikidest, kuid sellena soovitud tulu teenimiseks peab riigi merendusvõimekus teiste seast välja paistma. Väikesel Eestil on mitmeid eeliseid, mida saab nii kohalikele kui ka välismaistele laevaomanikele turundada, et neil tekiks soov enda laevad Eesti lipu alla tuua. Eestlastest laevaomanike vähesuse tõttu peavad lipuriigi väärtused olema suunatud ka

rahvusvahelisele turule ja arvestama sellega kaasnevate nõuete ja soovidega võimalike klientide poolt.

### **6.2.1 Tööjõud merel ja kaldasektoris**

Teadaolevalt on Eestil ligi 10 000 aktiivset ja kvalifitseeritud meremeest (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018). Noored mehed ja naised on omandanud kõrghariduse Eestis vabariigi ja Euroopa Liidu toetusega. TalTech Eesti Mereakadeemia õppeprogrammid põhinevad Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelisel konventsioonil, mis annab koolilõpetajatele üleilmselt kvalifitseeritud meremehe tunnistuse. Samamoodi on suur osa Eesti vanemas eas meremeestest saanud kõrghariduse Peterburist, kust on kaasa toodud tugev vene keele oskus.

Laevanduse kaldasektori ettevõtetes on vajadus praktilise meresõidukogemusega inimeste järele ning selles osas on Eestil potentsiaali konkurentsivõimeka mereriigi loomiseks (Naaber 2020). Kuna suur osa meremeestest ei kavatse terve elu laevadel töötada, siis huvitavad neid kaldasektori töövõimalused ja nende maise elukoha ühiskonna heaolu. Eesti majanduse ja ühiskonna parendamisesse saavad meremehed Eestist väljaspool töötades panustada oma maksude laekumisega riigi ja kohalike omavalitsuste eelarvetesse, kui nad töötavad Eesti laevaregistrisse kantud laeval või kui nende tööandja asub Eestis, kuigi laev sõidab mõne muu Euroopa Majanduspiirkonna, Euroopa Liidu või kolmanda riigi lipu all. Pärast merel teenitud aega on paljud valmis võimaluse korral asuma tööle kaldasektoris, olgu põhjuseks pere, tervis või soov laevaelule vaheldust leida. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Laevanduse seaduspaketiga kaasneb eeliseid meremeestele, kellele kättesaadav pensionikindlustus suurendab samas laevaomanike võimalusi hoida häid meremehi enda juures (Naaber 2020). Positiivse aspektina tekib laevade Eesti lipu alla tulemisel Eesti meremeestele võimalus töötada Eesti jurisdiktsiooni alusel ja saada seeläbi juurdepääs kodumaa pensionikindlustusele. Välismaiste ja kohalike laevaomanike pikaajalisemaks eeliseks on veel Eesti kui lipuriigi poolt makstav pension kolmanda riigi meremehele, kui ta on Eesti lipu all sõitval laeval omandanud 15 aastat pensionikindlustusstaazi. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Lipuriigi väärtusena on Eestis kvalifitseeritud tööjõud, kes oleks valmis töötama Eesti lipu all sõitvatel laevadel, et panustada enda maksudega kodumaa arengusse. Eesti lipu alla laevade tulek oleks meremeeste tuleviku jaoks väärtuslik põhjusel, et neil tekiks rohkem võimalusi töötada ühel

päeval kaldasektoris. Lisaks luuakse Eesti meremeestele ligipääs kodumaa pensionikindlustusele ja vabatahtlikule ravikindlustusele. Järelkult loob avalik sektor nii sotsiaalseid väärtuseid kui ka finantsilist kasu riigile.

### **6.2.2 E-residentsuse programm**

Eesti on saavutanud tuntust e-residentsuse programmiga, mida saab taas kasutada mereriigi tugevusena ja olulise erisusena, kuna e-residentsuse teenusega on Eesti ainukene omataoline riik. Programmi edukust tõestavad praeguste e-residentide loodud ettevõtete arv, mida on üle kuue tuhande. E-residentsus on iga riigi elanikule kättesaadav isiku staatus, mille abil saab teise riigi kodanik turvaliselt kasutada nii Eesti avaliku kui ka erasektori e-teenuseid. Võimalus hakata e-residendiks on kasulik kaugettevõtjatele nagu teistes riikides elavatele laevade operaatorfirmadele, kelle tegevus on asukohast sõltumatu ning kellel on vaja ligipääsu Euroopa Liidu turule või kelle koduriigis on ettevõtte loomine ja juhtimine keeruline. Teenus pakub ligipääsu digitaalsele ärikeskkonnale ja näiteks võimalusele allkirjastada firma juhtimiseks vajalikke dokumente digitaalselt märkimisväärse ajakokkuhoiduga võrreldes käsitsi allkirjastamise protsessiga. (E-residentsus n.d.) Uue laevandusseaduse seletuskirja järgi tehakse täpsustus laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadusesse, et laevaomanik võib notariaalselt kinnitatud avalduse asemel esitada selle digitaalallkirjastatuna ja sellega hoida kokku notaritasudelt (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018).

Nii laevandusel kui ka e-residentsusel on samad eesmärgid nagu kasvatada Eesti ettevõtlust ja majanduskasu välismaiste e-residentide abil. Laevandusettevõtete e-residendiks saamiseks on uue laevandusseadusega loodud vastav seadusandlik baas. Kuna Eestis pakutava digitaalse isiku staatuse teenus on ettevõtjates tekitanud suurt huvi, siis on võimalik kokku siduda välismaalaste soov hakata Eesti e-residendiks ja registreerida laev Eesti laevaregistrisse. (Naaber 2020)

Eesti kui lipuriigi unikaalsel e-residentsuse programmil puuduvad rahvustel põhinevad piirangud. Pikalt teenuse kasutajaid kogunud turvaline ja digitaalne ärikeskkond on kulukokkuhoidu pakkuv ja mugav võimalus nii Eestis elavatele ettevõtjatele kui ka kaugettevõtjatele. Digitaalne isiku staatuse teenus on tänapäeva olukorras parim variant kaugtööst huvitatud laevandusettevõtjatele.

### **6.2.3 Efektiivne klienditeenindus**

Peale e-residentsuse teenuse on Eesti pikalt kogunud tuntust tubli e-riigina, pakkudes digitaliseeritud lahendusi nii erasektori kui ka avaliku sektori tasandil. Teenuste organiseerimine

internetipõhiseks on lipuriikide seas levinud ning Eesti tugeva kogemusega infotehnoloogia valdkonnas on riigil perspektiivikas kasutada sellealaseid teadmiseid. Lipuriigi ülesandeid täites peab Eesti säilitama enda digiriigi kuvandi ning pakkuma parimatele võimalustele vastavat klienditeenindust.

Laevandusseadusega kaasnevad muudatused lubavad digitaliseerida laeva registreerimise protseduuriks vajalikke dokumente, mille eesmärgiks on vähendada bürokraatiat, et hoida kokku tööjõudu ning pakkuda klientidele nii finantsilist kui ka ajalist kokkuhoidu. Arvutipõhiste süsteemide abil saab näiteks vähendada inimtegevusest põhjustatud vigade tekkimist, mis tähendab väiksema tööjõu vajadust ja järjekordset kulukokkuhoidu nii laevandusettevõtetele ja laevaoperaatoritele kui ka teenusepakkujale.

Uue BB registrisüsteemi parema klienditeeninduse jaoks plaanib Veeteede Amet luua veebipõhise ööpäevaringselt kasutatava ühtse kontaktpunkti ja teha koostööd teiste asutustega, et olla suuteline vastama klientide küsimustele võimalikult täpselt. Sellise kliendikontakti loomine nõuab pädevate asutustega kokkulepete sõlmimist ning parimate lahenduste ühist väljatöötamist. Ühtne kontaktpunkt on kõige mugavam välismaisele kliendile, kes pole veel ühtegi laeva Eesti laevaregistrisse toonud ning soovib kiirelt saada informatsiooni uue riigi, vajalike asutuste kontaktide ning protseduuride kohta. Laeva registreerimise keerulisuse tõttu võivad laevaomanikud plaanist kiirelt loobuda ning ebavajaliku materjaliga infoallikad võivad kliendi jaoks tekitada tüdimust ja viia kerge otsuseni mõne teise lipuriigi kasuks. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Nagu mitmed lipuriigid on teinud, kavatsetakse Eestiski luua veebipõhised kalkulaatorid laevaregistrite maksustsenaariumitele (Naaber 2020). Taolised kalkulaatorid lihtsustavad reederite kulude arvestamist ning eelarvete koostamist. Veeteede Amet plaanib avaldada enda kodulehel kokkuvõtva tabeli, milles on kirjeldatud kõik registritasusid sisalduvad ja mittesisalduvad teenused. Lisaks on plaanis luua e-munsterrolli teenus ja automatiseerida laevade järelevalve. Maailmas ainulaadne e-munsterroll oleks vajalik tööandja jaoks, kes saab seda kasutada sobiva teenistuja palkamiseks tema meresõidu staaži põhjal. E-munsterrolli teenus võimaldaks avaldada digitaalselt ligipääsetavat informatsiooni meremeeste kohta. Tööd otsivate meremeeste kvalifikatsiooni tõendavaid andmeid saavad laevaomanikud võrrelda oma laevas vajatud kompetentsinõuetega, et välja selgitada, millised dokumendid on tööotsijal puuduvad. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Eesti merendussektoris ja sellega seotud valdkondades on tänu rahvusvahelistele nõuetele vastavale haridustasemele kompetentne tööjõud, kes on võimeline vastutama teenuse kvaliteedi eest. Üldjoones on riigis levinud hea inglise keele tase, mis on merenduses töötamiseks enamasti hädavajalik. Eestlastele omane läänelik suhtumine ja töökus aitavad samuti tagada professionaalse klienditeeninduse. Uue laevapereta prahitud laevade registrisüsteemiga kaasneb merenduse puhul vajalik ööpäevaringse teenuse pakkumine, mis võimaldab tegeleda erinevates maailma paikades viibivate klientide muredega igal hetkel, et säästa laevaomanike aega ning kulusid. Kvaliteetse laevaregistri eelduseks on kaasaegne ja tõhus klienditeenindus, mis aitab luua lipuriigi konkurentsivõimekust.

Tõhusa klienditeeninduse ja registrisüsteemi sujuvaks toimimiseks luuakse veebipõhine kontaktpunkt, kust laevaomanikud saavad ööpäevaringselt kiirelt vastuseid oma küsimustele lipuriiki Eesti teenuste osas. Eesti kompetentne tööjõud tagab efektiivse klienditeeninduse digitaliseeritud dokumentatsiooniga, pakkudes aja- ja finantskulude kokkuhoidu. Lisaks tugevdatakse Eesti konkurentsivõimekust lipuriikide seas veebipõhiste kalkulaatoritega laevaregistrite maksustsenaariumitele ja e-munsterrolli teenusega.

Automatiseerimise ja digitaliseerimise aktuaalsust näitavad ka viimaste aastate merendusega seotud arutelude teemad. Näiteks on töö autor osalenud neljal merendusettevõtteid ja tudengeid ühendaval projektil Intelligence Hunt, mille teemadeks on olnud värgvõrk (inglise keeles *Internet of Things*) ja säästev laevandus, tarneahela juhtimine, sinine majandus- merendus ja vastutustundlik areng, merenduse teadmiste ja oskusteabe tulevik. Neli projekti on olnud osad rahvusvahelistest meremessidest ning Intelligence Hunt'i käigus leitud lahenduste, sõnavõttude ja arutelude läbivaks teemaks on tehnoloogiad ja digitaliseerimine. See näitab, et tänapäeval saab olulist osa merenduses esinevatest probleemidest lahendada digitaliseerimise ja tehnoloogiate abil, mida saab kasutada ka näiteks keskkonda puudutavates küsimutes. Keskkonnateadlikkus on teine enamlevinud teema globaalses merenduses.

#### **6.2.4 Keskkonnasõbralikkus**

Eestis vastutab merekeskkonna hoiu eest Keskkonnaministeerium (Portsmouth jt, 2011). Eesti laevanduses on looduskeskkonna nimel panustatud energiatõhusate laevade kasutamisesse. Näiteks opereerib Tallinn-Helsingi liinil veeldatud maagaasi jõul sõitev reisiparvlaev „Megastar“ ning 2022. aastal valmib teine sarnane laev. Lisaks näevad ette Tallinna Vanasadama 2023. aastani koostatud arendusprojektid laevade kaldaelektriga varustamiseks vajalike seadmete paigaldamist

viiele kaile, et tagada kõigile üle 6 tunni kai ääres seisvatele liinilaevadele kaldaelektriga varustamise võimalus (Tallinna Sadam n.d.). Kaldavool võimaldab laevadel sadamas seistes vähendada nii kütusekulu kui ka hoida keskkonnareostuse taset madalamal kui näiteks seisuajal diiselkütust kasutades.

Lisaks eelnevale on Eesti taganud laevanduses keskkonnahoidlikkust rahvusvaheliste ja piirkondlike konventsioonide ratifitseerimisega, mis on järgnevalt väljatoodud:

- 1973. aasta rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (MARPOL – inglise keeles *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) koos muudatustega;
- ohtlikest ja kahjulikest ainetest põhjustatud reostusjuhtumiteks valmisoleku ning nendele reageerimise ja koostöö 2000. aasta protokoll;
- muude ainetega kui nafta reostuse korral avamerel sekkumise 1973. aasta protokoll, protokollilisa muudatused;
- Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioon koos muudatustega (Veeteede Amet 2017).

Uue laevandusseadusega on kehtestatud regulatsioon, mis sõltuvalt laevade vanusest määrab maksusoodustusi eesmärgiga eelistada uuemaid ja keskkonnasõbralikumaid laevu (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018).

Eesti laevanduses väljendub ökoloogilise jalajälje vähenemine eelkõige reisilaevanduses, kuid kaubalaevadki peavad järgima Eestis ratifitseeritud keskkonnaalaseid ja piirkondlikke konventsioone. Uue laevanduse seaduspaketiga meelitatakse Eesti lipu alla keskkonnasõbralikke laevu maksusoodustuste abil uuematele laevadele.

### **6.2.5 Logistiliselt soodne geograafiline asukoht**

Mereäärne Eesti asub suuresti merekaubandusest sõltuvas Euroopas. Skandinaaviast liigub transiitkaupasad Eestisse ja siit maismaa kaudu edasi Kesk- ja Lõuna- Euroopasse. Parasjagu on ehitamisel kauba kiiremat transporti soodustav Rail Baltica ehk Baltimaid ühendav ja Poolani ulatuv raudtee. Poolast edasi saab samuti teostada kaubavedusid mööda raudteid.

Ida- ja läänesuunalisel kaubateel on omakorda oluline roll, kuna Läänemerelt tulevad fiiderlaevad ja teised väiksemad kaubalaevad lossitakse sageli Eestis asuva Muuga või Sillamäe sadama

vabatsoonis, kust saab kaupa toimetada Venemaale mööda raudteed või maanteed tollimaksu tasumist vältides. Vabatsoonid pakuvad kaubaomanikele kulukokkuhoidu. Peale Sillamäe on Eestis veel kaks vabatsooni – Paldiski Põhjasadamas ja Muuga sadamas. Lisaks kavatsevad hiinlased rajada Venemaad läbiva raudtee, et suunata kaubavood Aasiast Euroopasse. Sellise raudtee alguseks võib saada Eesti, mis tähendaks tihedama kaubaliikumise nõudlust Soome lahes ja mujal Läänemere piirkonnas, näiteks Rootsi sadamatest Eestisse.

Eesti ei asu kaugel olulistest merenduskeskustest nagu Rotterdam, Hamburg ja London. Lisaks on rajanud oma harukontorid Eestisse tuntud mereveondusega tegelevad firmad nagu Mediterranean Shipping Company, Maersk ja CMA CGM. Veel on Eesti riigil pikk merepiir ning suure arengupotentsiaaliga ja territooriumitega sadamad ning kaubandust soodustavad vabatsoonid.

Eesti logistiliselt soodne asukoht väljendub suuresti riigi atraktiivses tagamaas, milleks on elava majandusega ja arenenud Euroopa. Transiitkaubanduses on oluline kaubale lisandväärtuse loomine ja selleks on riigil võimalus jaotuskeskustel baseeruva äri edendamiseks Eesti territooriumil. Sadamatest alustades ja sisemaal suhteliselt kaugel efektiivselt tegutsevad jaotuskeskused võivad olla argumendiks sadamatesse täiendavate kaubakoguste saatmiseks ning laevaliikluse elavdamiseks. (Portsmouth jt, 2011)

Eestisse võib meritsi kaubavedu meelitada ehitatav Rail Baltica ning elava majandusega Euroopa tagamaana. Lisaks on Eestis kolm vabatsooniga sadamat, mille arengupotentsiaaliga suurtel territooriumitel saab edendada jaotuskeskustel baseeruvat äri. Seega tagab Eesti logistiliselt soodne asukoht ja siinsed sadamad häid ärivõimalusi, kuna enamus meretranspordi lisandväärtustest luuakse kaldal. Siinkohal on Eestil samuti eelis, olles osa Euroopa Liidust.

### **6.2.6 Eesti kui Euroopa Liidu liikmesriigi lipp**

Euroopa Liidu tugev maine pakub konkurentsi globaalses merendussektoris. EL-i väliskaubandusest 76% toimub meritsi ning kogu maailma laevastikust 40% on Euroopa laevaomanike alluvuses. Eesti asukoha eelis Euroopas on oluline aspekt, kuna enamus meretranspordi lisandväärtusest luuakse kaldal. Liidus kehtivad nõuded, regulatsioonid ja soodustused kehtivad samuti Eesti merenduses. EL-i meretranspordi riigiabi suunised ja heakskiidu saanud meetmed riiklike tonnažimaksude süsteemide loomiseks ja meremeeste maksustamiseks on aidanud saavutada konkurentsivõimekust tema liikmesriikidel. (European Community Shipowners' Associations 2019a) Eestilegi on antud Euroopa Komisjonilt luba

riigiabiks ehk maksusoodustuste kehtestamiseks. Näiteks tonnaažikorra regulatsiooniga kehtestatakse kuni kümneaastastele laevadele soodsam tulumaks, et soodustada automaatse järelevalve abil tehniliselt korras olevate uute laevade tulekut Eesti lipu alla (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018). Lisaks on EL oma toetusfondidega panustanud riigi mereharidusesse, et tulevased meremehed saaksid kompetentselt erudeeritud. Näiteks planeerivad TalTech Eesti Mereakadeemia ja küberjulgeoleku keskus üha enam tähelepanu nõudva valdkonnaga seoses merenduse küberturbekeskuse rajamist tänu Euroopa Liidult saadud toetusele.

Suur osa Euroopa kaubandusest toimub meritsi maailmajao sadamate vahel. Laevaomanikele pakub kulukokkuhoidu enda laevade registreerimine Euroopasse, kui nende laevad sõidavad sama piirkonna sadamate vahel. See tähendab, et EL-i liikmesriikide lippude all sõitvatele laevadele kohalduvad madalamad sadamatasud. Ainuke mitte-EL-i liikmesriik, kelle sadamates rakenduvad samad soodustused, on Libeeria, kuid temalgi kehtib vaid tähtajaline kolmeaastane soodustus, mis aegub 2022. aastal. Peale selle nõutakse tavakorras Euroopa Liidu liikmesriigi lippu laeva prahtija poolt, et ta saaks teostada kabotaažvedusid EL-i liikmesriikides. Lisaks nõuavad mitmed laevaehituseks laenu andvad pangad, et ehitatav laev hakkaks sõitma Euroopa Liidu liikmesriigi lipu all. Seetõttu on Eesti laevaregister üks võimalikest variantidest uutele laevadele väheste Euroopa lipuriikide seas. (Naaber 2020)

Üldpildis on Eestil innovatiivses Euroopa Liidus tagatud arengumaadega konkureeriv maine. Siinne äridust stimuleeriv usaldusväärne seadusandlik baas omab positiivset mõju iga valdkonna arengule. Seega valitakse sageli EL-i liikmesriigi lipp, kuna siit regioonist ei tule äkilisi seadusemuudatusi, nagu on tehtud viimasel ajal näiteks Ameerika Ühendriikides. Libeeria ja Marshalli saared on sisuliselt Ameerika Ühendriikide registrid, sest seal baseeruvad nende juhtimiskeskused. Tänu globaalsele merenduse arengule on tõenäoline, et Euroopa Liit peab kavandama lisameetmeid konkurentsivõimekuse arendamiseks ning sealsed muudatused kannavad vilja liikmesriikide merendussektori parendamisel, mis tähendab, et Eestigi peab arenguga kaasas käima ning ideaalis saama osa Euroopa toetusest läbi tema fiskaalpoliitika. (Naaber 2020)

Euroopa Liidu liikmesriigiks olemine loob Eestilegi teatud tasemel hea mereriigi maine, kuna Euroopas on lihtsaks äriduseks usaldusväärne seadusandlik baas. Euroopa on tuntud kui tugevalt arenenud majandusega piirkond. Lisaks võib EL-i liikmesriigi lipu kandmine olla laevale kohustuslik erinevatel põhjustel ja seetõttu võiksid mitmed laevaomanikud valida lipuriigiks Euroopa Liitu kuuluva Eesti. Veel kehtivad EL-i lippu kandvatele laevadele maksusoodustused



näiteks Euroopa sadamatasudelt. Kabotaažvedude kasvu tõttu on seega laevaomanikele soodne variant registreerida enda laevad Eesti kui EL-i liikmesriigi lipu alla.

### **6.2.7 Paris MoU valge nimekiri**

Eesti on kantud Pariisi vastastikuse mõistmise memorandumini ehk Paris MoU valgesse nimekirja. Kuuluvus valgesse nimekirja vähendab laevade inspeksioonide sagedust ning tunnistab mereriigi kvaliteeti, heal tasemel merendusteenuseid ning mitmetele rahvusvahelistele merendussektori regulatsioonidele vastavust. Tunnustus kujundab mereriigile parema maine nii kodumaiste kui ka välismaiste merendusettevõtjate jaoks, tekitades neile usaldusväärse mulje muidu tundmatust riigist, millega seoses neil varasemad kogemused puuduvad. Hallis või mustas nimekirjas oleva lipuriigi laev võib vajada sadamates aeganõudvaid lisakontrolle, mis võivad reederitele või prahtijatele kulukaks osutada. Valge nimekirja lipuriigina on sellised kulud merendusettevõtjatele suurel määral välistatud. Vähem kontrolle vähendab ka laevapere liikmete stressi ning aitab luua pingevabama töökeskkonna. Seega võib lipuriigi staatus mõjutada meremeeste või kaldasektoris töötavate inimeste töökoha valikut. (Naaber 2020)

Paris MoU valgesse nimekirja kuulumine on lipuriigi väärtuseks, kuna see aitab laevadel hoiduda rohketest inspeksioonidest, luua pingevamat töökeskkonda ja lõpuks pakkuda laevaomanikele kokkuhoidu. Tunnustus loob samuti Eestile kui lipuriigile hea maine ning loob usaldust laevandusettevõtjate seas.

### **6.2.8 Väikese ja paindliku riigi eelised**

Paljude populaarsemate lipuriikide laevaregistrid on juba täna liiga suured laevadele piisavalt kvaliteetsete teenuste osutamiseks (Naaber 2020). Areneva laevaregistri eeliseks on väike laevade arv, kuna sel juhul on parem võimalus pakkuda väga heal tasemel teenust ning vigade esinemisel on madalam tõenäosus. Väikesel riigil nagu Eestil on võrreldes suurte riikidega vabadus paindlikumale poliitika korraldamisele igas valdkonnas. Vähearvulise rahvuse üks eelistest on läbipaistvus, mille tõttu on riigis probleemide identifitseerimine ja diagnoosimine tõhusam. Lisaks on riigi juhtimise ja igasuguse äritegevuse aluseks kiire informatsiooni liikumine ja hästi toimiv kommunikatsioon, mis on tavaliselt heal tasemel väikeriikides. Väikese rahvuse hulgas on individuaalidel oluliselt suurem mõjuvõim kui seda on suurriikides. (Bray n.d.)

Kuna eestlased on sageli sunnitud olema avatud välismaalaste ja välismaalt saadavate kogemuste ning näiteks oma väheräägitud keele tõttu võõrkeelte õppimise osas, siis on eestlased avatud

mõtteviisiga kõige uue suhtes võrreldes mõne suurema rahvusega. Väikese riigi võimalused nii hariduse omandamiseks kui ka töökoha leidmiseks on sageli piiratud ja see sunnib piiridest kaugemale mõtlema. Seega on ka Eesti merenduses konkurentsi arendamise nimel valmis vastu võtma välismaiseid merendustööstuse spetsialiste ja ettevõtjaid. Nagu Eesti noored töötajad on võimelised leidma tööd piiri tagant, saab ka riik oma majanduse elavdamist toetada välismaalaste abiga ning lõigata kasu oma tutvustest.

Väikese Eesti tugevuseks on vabadus paindliku poliitika korraldamisele ning läbipaistva ärikeskkonna pakkumisele. Väikeses riigis liigub enamasti informatsioon kiiresti ning kommunikatsioon toimib hästi. Laevaomanikele annab see kindlust, et nende probleemide lahendamine pole üleliia aeganõudev ning neil võib olla võimalus avaldada enda mõjuvat arvamust eesmärgiga muuta lipuriiki paremaks. Lisaks on eestlased avatud mõtteviisiga ja ei pelga koostööd erinevate rahvustega.

## **6.2.9 Väheesinev korrupsioon ja rahapesu**

Eesti riigi kuritegevuse statistika kinnitab, et 2016. aastast alates on korrupsioonikuritegude arv drastiliselt langenud. Näiteks eelmisel, 2019. aastal, kahanes registreeritud kuritegude arv 81%. Samuti registreeriti 2019. aastal Eestis 379 majanduskuritegu, mis on võrreldes eelneva aastaga 26% vähem. (Kriminaalpoliitika n.d.)

Karmistuv rahvusvaheline rahapesuvastane võitlus ja vajalikkus rahapesu vältida on laevaomanikel tekitamas motivatsioon viia kogu oma äri, sealhulgas laevad, laevade haldamine ja laevade omamine, ühe jurisdiktsiooni alla. See tähendab, et eelistatakse oma laevastiku kandmist ühe riigi lipu alla, et kaitsta enda tegevust majanduskuritegude eest. Järelikult on laevaomanikele motivatsiooni pärast ühe laeva registreerimist Eesti laevaregistrisse kanda siia veel enda teised laevad. Järgmiste laevade registreerimist lihtsustab samuti laevaomaniku eelnev kogemus. (Naaber 2020)

Eesti kui lipuriigi üheks eeliseks on sinne väheesinev korrupsioon ja rahapesu. Laevandusettevõtjad soovivad hoiduda kuritegelikest keskkondadest, et end taolistest muredest säästa. Teadmine, et Eestis pole korrupsiooniga olulisi probleeme, tekitab laevaomanikes usaldusväärset Eesti kui lipuriigi suhtes.

## **6.3 Lipuriik Eesti – eestlastest laevaomanike arvamuste analüüs**

Autor koostas Eesti laevanduse teemal küsimusi ja palus nendele vastata võimalikel uue laevaregistri süsteemi klientidel (Lisa 1). Küsimustele vastasid kolme Eesti laevandusfirma esindajad. Käsitletud teemad hõlmasid Eesti merendust ja planeeritava laevanduse seaduspaketi teemasid. Küsimuste esitamise eesmärk oli mõista laevanduse seaduspaketi peamise sihtgrupi ehk laevaomanike nõudmisi lipuriigile ning hinnangut laevanduse seaduspaketile ja Eesti merenduse konkurentsivõimekuse seisukorrale. Intervjueeritav 1 vastas autori küsimustele läbi veebi tehtud videokõnega intervjuu, Intervjueeritav 2 ja Intervjueeritav 3 vastasid küsimustele kirjalikul teel meiliga (Lisa 2). Käesolevas peatükis lahkab autor laevaomanike hinnanguid ja otsib võimalikke ettepanekuid lipuriigi väärtuspakkumise arendamiseks.

### **6.3.1 Eesti potentsiaalne kaubalaevastik**

Esimese laevandusfirma esindaja, Intervjueeritav 1, märkis, et nende ettevõtte haldab 28 üle 500 kogumahutavusega (edaspidi GT – inglise keeles *gross tonnage*) kaubalaeva, millest enamus sõidab Malta lipu all (Intervjueeritav 1 2020). Intervjueeritava 2 esindatav firma opereerib vaid kolme kaubalaeva (Intervjueeritav 2 2020). Intervjueeritav 3 ettevõtte haldab kaheksat kaubalaeva kogumahutavuse summaga 50 281 (Intervjueeritav 3 2020). Laevade Eesti lipu alla toomine oleks tõenäolisem Intervjueeritav 1 esindatavast ettevõttest, kuna seal on suurim arv sobivaid laevu ning seetõttu oleks enam põhjust tegeleda lipuvahetuse protseduuridega. Intervjueeritav 1 kaubalaevastik omaks enam mõju Eesti kaubalaevastiku kasvule, kuid ka teiste firmade vähese laevade arvu lisandumine Eesti lipu alla oleks alustavale registrisüsteemile oluline.

### **6.3.2 Eesti kaubalaevastiku maine ja riigi mereharidussüsteem**

Töö autor palus vastajatel anda hinnanguid kümnepalli skaalal. Kaks vastajat nõustusid täielikult vajadusega tuua laevu Eesti lipu alla, andes selle projekti tähtsuse hinnanguks kümme. Intervjueeritav 3 võttis reederi seisukoha ja tõdes, et ta ei näe olulist vajadust muuta laevade lipuriike, kuid lisas: „Näen siin võimalikku positiivset sisendit seoses äriliste struktuuride lihtsustamise, meretöö selgema maksustamise ja sellega seonduva parema sotsiaalse kaitsega laevapere liikmetele, millega kaasneb ka püsivam töösuhe. (Intervjueeritav 3 2020)“ Eesti kaubalaevastik mõjuks positiivselt riigi majandusele ning lipuriigi maine taastamisele. Laevandusfirmade esindajate arvamus annab kinnitust, et Eesti kui lipuriigi väärtuspakkumise tugevdamine on oluline. Samamoodi olid vastajad ühel arvamusel, et Eesti kui lipuriik peab olema Paris MoU valges nimekirjas. See tähendab, et näiteks liigselt kerge te regulatsioonide

kehtestamise nimel ei saa riskida Eesti nimetamisega mugavuslipumaaks, kuna see mõjuks kehvasti lipuriigi mainele ja kaudselt ka eestlastest laevaomanike mainele.

Kõrge hinnang anti samuti Eesti mereharidussüsteemile, mis koolitab erialaspetsialiste, kes võiksid töötada Eesti lipu all sõitvatel laevadel või tegeleda laevade haldamisega. Haridussüsteemi hinnaguks anti iga vastaja poolt kümnepalli skaalal kaheksa. Intervjueeritav 1 ja Intervjueeritav 3 tõid välja, et Eesti Mereakadeemia ühinemine Tallinna Tehnikaülikooliga oli tugev panus haridussüsteemi kvaliteedi tõstmiseks. Eesti mereharidus on heal tasemel, kuid puudused võivad seisneda näiteks merenduses laialdaselt räägitavate keelte õpingutes või erasektori kaasamises õppetöösse.

### **6.3.3 Eesti laevandusettevõtete maksude laekumine Eestisse**

Järgmisena küsis autor merendussektori esindajate hinnangut Eesti riigile laevandusettevõtete maksude laekumise olulisuse kohta. Intervjueeritav 2 pidas oma ettevõtte maksude laekumist kodumaale väga oluliseks (Intervjueeritav 2 2020). Autor võib eeldada, et põhjuseks on koduriigi eelarve toetamine, kuna hiljem saadakse tasutud maksudelt kasu. Maksude laekumine kodumaale võib omada emotsionaalset kasu laevaomanike jaoks. Välismaale lähevad maksud ei omaks praktilist positiivset mõju eestlasest laevaomanikule. Intervjueeritav 1 pidas maksude laekumist kodumaale vähem tähtsaks, vastates kümnepalli skaalal 7 (Intervjueeritav 1 2020). Tema arvates ei ole probleemi oma ettevõtte maksude maksmisel teistesse riikidesse. Andes Eestisse maksude laekumise olulisusele vastanute seas madalaima hinnangu ehk kahe, lausus Intervjueeritav 3: „Äriliselt ei ole oluline, millisele lipuriigile laekuvad maksed, kui see just ei ole seotud riiklike, näiteks probleem Türgi ja Küprose vahel, või korporatiivsete, näiteks riiklike tellimuste hanketingimused, diskrimineerivate tingimustega – kliendi poolt tasutavat veohinda laeva lipp või meeskonna rahvus reeglina ei mõjuta. (Intervjueeritav 3 2020)“ Laevaomanikud tegutsevad siiski eelkõige ärielistel eesmärkidel ning nende jaoks on oluline maksud ära maksta, hoolimata selle raha edaspidisest käitlemisest mistahes riigi poolt.

### **6.3.4 Laevade Eesti lipu alla toomise takistused**

Autor uuris, kas Eesti laevaomanikud on planeerinud oma laevade toomist Eesti lipu alla ning mis on olnud nende plaanide ajendiks või mis on saanud takistuseks. Üks peamiseid probleeme laevaomanike jaoks on Eesti pangandus, mis ei tee erandeid laevandusettevõtjatele. Intervjueeritav 1 selgitab kohaliku panganduse probleemi Eesti laevaomanike jaoks: “Täna me tegeleme sellega, et välismaale pangakontot teha, sellepärast et Eesti suuremad pangad ei luba meil kütust osta otse

kütusetootjate käest. Rootsi vahendajate kaudu pole probleemi. (Intervjueeritav 1 2020)” Vahendaja kaudu kütuse ostmine on kulukam ning see innustab laevaomanikke looma välismaist pangakontot. Laevaomanike tegutsemine näitab, et Eesti pangad pole piisavalt paindlikud merendusvaldkonna ettevõtjate jaoks.

Teiseks oli mure laeva meeskonna minimaalse suuruse nõude osas, mida väljendasid nii Intervjueeritav 1 kui ka Intervjueeritav 3. Intervjueeritav 1 esindatava firma laevad sõidavad enamjaolt Malta lipu all, mis nõuab, et meeskonnas oleks kümme inimest. Intervjueeritava 1 sõnul kaaluks ta laevade toomist Eesti lipu alla, kui seadus nõuaks vähem kui kümneliikmelist meeskonda: “Kui igalt laevalt saaks üks kuni kaks meest vähemaks, siis oleks kindlasti mõtet.” Vastaja pidas silmas, et mõtekas oleks oma ettevõtte laevad tuua Eesti lipu alla, kui seadus kehtestaks meeskonnaliikmete minimaalseks arvuks näiteks kaheksa. (Intervjueeritav 1 2020)

Intervjueeritav 2 kinnitas, et laevaomanikke tõmbavad ligi lipuriigid, kus tema ettevõtte kulud on võimalikult madalad ka meremeeste palkamise osas: „Siiani on suurimaks takistuseks olnud meremeeste palkamisega kaasnev kõrge kulubaas, mis on laevaomanikud pannud negatiivselt reageerima, kui oleme neile pakkunud laevu eesti lipu alla registreerida.“ Siiski ütles Intervjueeritav 2, et võimalusel on laevade toomine Eesti lipu alla ka nende huvissfääris ning seda võimalust nad enda laevaomanikele pakuksid. (Intervjueeritav 2 2020)

Intervjueeritav 3 lausus: „Oluline on seotud valdkondade nagu Veeteede Ameti, registrite, kohtude, sotsiaalteenuste osutajate, ametiühingute ja teiste soov näha laevaomanikes partnerit ja mõista ettevõtte spetsiifikat konkurentsitingimustes. (Intervjueeritav 3 2020)“ Vastaja tõi taaskord välja koostöö olulisuse ka laevaomanike ja riiklike asutuste vahel, mis aitaks Eestil lipuriigina ja teenusepakkujana vastata nõudmisele ning luua usaldusväärne suhe merenduses avaliku sektori ja erasektori vahel. Samuti peavad erinevate valdkondade esindajad mõistma enda rolli mereriigi konkurentsivõimekuse arendamises ning seisu võrreldes konkurentidega, et neist mitte maha jääda.

Laevaomanike murekohti arvestades, on Intervjueeritav 1 jaoks oluliseim finantsiline kokkuhoid, mida saab tagada tarbides välismaiste pankade teenuseid või töötasu vajavate inimeste arvult säästes. Samas kaaluks Intervjueeritav 1 oma laevade lipuvahetust Eesti kasuks, kui Eesti pangad pakuksid meretranspordi ettevõtjatele vajalikke lahendusi või kui oleks võimalik teha seadusemuudatus kohustusliku minimaalse meeskonnaliikmete arvu vähendamiseks. Järelikult on vajadus analüüsida ka töölepingu seadust ning seda täiendada. Samuti pidasid Intervjueeritav 2 ja

Intervjueeritav 3 äranduses maksimaalse tulu teenimist prioriteediks ja rõhutasid vajadust finantsilise kokkuhoiu järele. Lipuriik Eesti konkurendid on võimelised pakkuma mõjuvaid maksusoodustusi suuremal määral kui Eesti. Eesti kui lipuriigi teenusepakkujaid saab kõrgemate soodustuste tagamisel abistada merendusesse investeerimise vastu huvi tundev valitsus üleilmselt edukate lipuriikide eeskujul, kes panustavad suuresti enda merendussektorisse.

### **6.3.5 Meeskonnaliikmete tingimused**

Autor küsis hinnangut meeskonnaliikmete elutingimuste rahvusvahelistele ja riiklikele nõuetele laevades. Intervjueeritav 1 avaldast arvamust, et oluline on järgida rahvusvahelisi nõudeid ning Eesti riigi poolt kehtestatud karmimad regulatsioonid ei oleks vajalikud. Intervjueeritav 3 hindas samuti rahvusvahelisi meeskonnaliikmete elutingimuste nõudeid laeval peamiseks. Seevastu tähtsustas Intervjueeritav 2 riiklike nõuete kehtestamist võrdselt rahvusvaheliste nõuete kehtestamisega. Seega võib olulisemaks pidada esmalt rahvusvaheliste regulatsioonide järgimist ning järeldada, et meremehed ei ole elutingimuste osas ülearu nõudlikud.

Autor uuris, kui kõrgelt hindavad laevaomanike arvates tööle asuvad meeskonnaliikmed tööandja poolt pakutavaid sotsiaalseid hüvesid võrreldes palgatingimustega. Intervjueeritav 2 märkis, et nii sotsiaalseid hüvesid kui ka palgatingimusi hinnatakse võrdselt. Seetõttu on oluline, et laevapere liikmetele oleks võimaldatud head elutingimused laevas. Samas huvitab meremehi tööandja ja lipuriigi sotsiaalsed hüved nagu ligipääs ravi- ja pensionikindlustusele.

Intervjueeritav 1 oli veendunud, et meremehed ei tähtsusta töökoha poolt pakutavaid sotsiaalseid hüvesid, vaid neid huvitab pakutav palk. Vastaja sõnas, et meremeestele pensionifondi loomine ei oma olulist tähtsust, kuna meremehed teenivad piisavalt hästi, et ise ennast kindlustada. Intervjueeritav 1 arvas: “Eesti meremehed on suhteliselt noored, tugevad ja terved, ma arvan, et nad pensionikindlustuse peale absoluutselt ei mõtle,” ning lisas ravikindlustuse osas, “tal ei ole vaja ravikindlustust, saab selle ise ka osta.” Intervjueeritav 1 võttis seejärel kokku tema jaoks laevanduse seaduspaketi oluliseima probleemi: “Üks miinus on see, et sa pead kolmandate riikide meremeeste pealt sotsiaalmaksud ära maksma.” (Intervjueeritav 1 2020) Intervjueeritav 3 lisas, et meremeeste jaoks on töökoha valikul kõige mõjuvam palga suurus, kuid tänapäeval hinnatakse ka näiteks püsiva interneti olemasolu laeval (Intervjueeritav 3 2020).

Seega kalduvad laevaomanike arvamused lahku, kuid ei saa välistada, et meremehed tunnevad huvi sotsiaalsete hüvede vastu. Uue laevanduse seaduspaketiga on kehtestatud meremeestele varasematest soodsamad võimalused nii ravi- kui ka pensionikindlustuse ligipääsule.

Lisaks uuris autor, kas laevaomanikud on rahul Eesti Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna tööga laevade ohutuse tagamisel. Intervjueeritav 2 märkis, et Eestis teostatav järelevalve on asjakohane, mitte ülepingutatud. Sel teemal puudus kogemus Intervjueeritaval 1 ja Intervjueeritaval 3, kuna nende ettevõtete laevadele pole Eesti Veeteede Amet järelevalvet teostanud.

### **6.3.6 Järeldused laevaomanike hinnangutest**

Eestis on vähe kaubalaevade omanikke ning laevanduse seaduspaketi eesmärkide saavutamiseks on vaja arvestada olulisel määral välismaiste klientidega. Tähtis informatsioon oli autori jaoks laevandusettevõtete esindajate kinnitus, et Eesti kaubalaevastik tuleb taastada ning sellele tuleb luua rahvusvaheliselt tunnustatud maine. Laevanduse seaduspaketis nähakse positiivset sisendit seoses äritegevuse lihtsustamise, selgema maksustamise ja parema sotsiaalse kaitsega laevapere liikmetele, mis omakorda aitavad luua püsivamat töösuhet.

Lisaks järeldas autor, et kohalik mereharidussüsteem on hea, kuid sellesse tasub veel panustada. Merehariduse kvaliteeti peab kõrgel hoidma selle järjepideva kaasajastamisega ning avaliku sektori ja erasektori vahelise koostöö arendamisega. Avalik sektor võiks suhtuda laevaomanikesse kui partneritesse, kuna see aitaks Eestil lipuriigina ja teenusepakkujana vastata nõudmisele ning luua usaldusväärne suhe avaliku sektori ja erasektori vahel.

Järgmise positiivse järeldusena võib öelda, et eestlastest laevaomanikud tunnevad huvi laevade Eesti lipu alla toomise vastu, kuna sel juhul panustaksid nad Eesti riigi majandusesse. Samas on laevaomanikelgi soov hoida kulusid madalal ning Eesti lipu all oma laevu hoides oleks see praegusel juhul keerulisem kui mõne muu lipuriigi puhul. Laevandusettevõtete kaks esindajat nägid murekohta laeva meeskonna minimaalse suuruse nõude osas, selle parandamiseks pakuti varianti teha seadusemuudatus kohustusliku minimaalse meeskonnaliikmete arvu vähendamiseks. Lisaks takistab laevade Eesti lipu alla toomist Eesti pangandus, mida võiks meelitada spetsialiseeruma merendusele, põhjendades seda merendusvaldkonnast tuleva märkimisväärse kasumiga. Meremeeste elutingimuste ja palkade nõudmiste osas olid laevaomanikud eri meelt, kuid ei saa välistada, et meremehed tunnevad huvi sotsiaalsete hüvede vastu. Siiski on meremehele palk oluline, kuna tema töö on lepingupõhine ja iga meremees peab elama selle palgaga pikalt tööl käimata.

Kokkuvõttes peavad laevaomanikud oma äristrateegiate tõttu finantskulude pealt kokkuhoidu kõige suuremaks küsimuseks laevale lipuriiki valides. Vastanute põhjal on eestlastest

laevandusettevõtjad seadusemuudatuste poolt ning tunnevad Eesti kui lipuriigi konkurentsivõimekuse loomise vajadust. Samas on tehtud soovitusi laevanduse seaduspaketi muutmiseks ning neid saab kasutada lipuriigi väärtuspakkumise tugevdamiseks, kui laevanduse seaduspaketti veel täiendatakse. Üldpildis ollakse Eesti merendusest heal arvamusel, kuid kinnitatakse, et Eestit kui mereriiki saab jõudsalt arendada tänu olemasolevatele ja planeeritavatele lipuriigi väärtustele.



## **7 Lipuriikide Hongkongi ja Portugali (Madeira) võrdlusanalüüs Eestiga**

Autor analüüsis kahte edukat lipuriiki – Hongkongi (Lisa 4) ja Portugali (Lisa 5). Esimeseks valituks osutus Hongkong, kuna tema laevaregister on maailmas suuruselt esiviies ning see linnriik on tuntud vabakaubanduse ja läbipaistva ärikeskkonna poolest. Lisaks koostas autor küsimustiku Hongkongi merendusspetsialistile, et uurida eduka mereriigi tagamaid ja võrrelda neid Eestiga. Teine lipuriik on Portugal, millele kuulub Madeira saar oma tugeva laevaregistriga. Madeira sai valituks Eestile sarnanemise tõttu, kuna tegemist on väikese Euroopa Liidu saarega. Madeira laevaregister pole veel olnud pikalt populaarne, kuid ta on kiirelt hakanud pakkuma tugevat konkurentsi. Lisaks on Madeira laevaregistri oluliseks väärtuseks digitaliseeritud teenused, mis on samamoodi Eestis plaanide järgi olulisel kohal.

Autor koostas kolme riigi merendust võrdleva tabeli, et tuua välja lipuriigi konkurentsivõimekust mõjutavad aspektid (Lisa 8). Võrdlevale tabelile eelnevad lisad 4 ja 5, milles autor uurib Hongkongi ja Madeira laevaregistreid mõjutavaid väärtuseid. Võrdlusanalüüsi tulemusena on näha Eesti kui lipuriigi kitsaskohti ning võimalusi arenguks Madeira ja Hongkongi eeskujul.

Üleilmselt on laevaomanikel võimalus valida suure hulga lippude seast. Laial laevandusturul on mitmeid jõukaid tegijaid ning kiirelt arenevaid lipuriike, kellest eeskuju võtta. Ühe riigi konkurentsivõimekuse tõstmiseks merenduses tuleb seada eesmärke mitmetes valdkondades, mida kõike meretransport hõlmab. Järgnevas tabelis on väljatoodud peamised väärtused, millesse panustamisest saab Eesti võtta eeskuju (Tabel 1). Tabel on jaotatud töös varasemalt käsitletud Monitor Deloitte'i koostatud uuringus väljatoodud Euroopa Liidu merenduse konkurentsivõimekust mõjutavate faktorite põhjal, siinkohal lipuriikide Hongkongi ja Portugali, täpsemalt Madeira laevaregistri, näitel. Mainitud uuring on võetud aluseks, et läheneda edukate lipuriikide tugevustele Eesti kui EL-i liikmesriigi euroopalikust vaatenurgast.

Tabel 1. Lipuriikide Hongkongi ja Portugali väärtused, mis vajavad Eestis arendamist

<b>Faktorid/lipuriigid</b>	<b>Hongkong</b>	<b>Portugal (Madeira)</b>
<b>Maksustamine ja maksusoodustused</b>	Laevandusettevõtete vabastamine tulumaksust; ennustatav maksusüsteem; piirkondlikud soodustused	Topeltmaksustamise välistamise lepingud
<b>Regulatiivsed, majanduslikud ja poliitilised faktorid</b>	Riiklike piirangute kehtestamisest hoidumine	Avaliku sektori kõrgema taseme arusaam merendusesse investeerimise vajalikkusest
<b>Professionaalsete teenuste kättesaadavus</b>	Üleilmselt asustatud laevanduse tugipunktid	Ööpäevaringne laevaregistri teenus
<b>Oskused</b>	Inglise keele räägitavus; tööjõu kvalifitseeritus	Inspekterimisfirma RightShip kõrge hinnang
<b>Lipu atraktiivsus</b>	Valitsuse turundustöö; madal laevade kinnipidamise määr	Tokyo MoU valgesse nimekirja kuuluvus
<b>Äritegevuste võimaluste lihtsus</b>	Laevade registreerimise lihtsus; läbipaistvus	Digitaliseeritud dokumentatsioon; kiire laevade registreerimine; eeldatava lipuvahetuse ajakulu kalkuleerimine
<b>Rahastuse kättesaadavus</b>	Merendusele spetsialiseerunud pangandus	Riiklik ja piirkondlik toetus; merenduse toetus Euroopa Liidult
<b>Laevade eksploatatsiooni õiguslik raamistik</b>	Rahvusest tingitud piirangute puudumine meremeestele ja registreeritavatele laevadele	Madeira tehniline komisjon määrab laeva sobivuse registrisse laeva vanust arvestamata

Allikas: (Autori koostatud)

Lipuriikide Hongkongi ja Portugali merendussektori tugevusi on Eestiga võrreldud järgnevas kahes alapeatükis. Nimetatud väärtused viitavad valdkondadele, mille arendamine on vajalik lipuriigi konkurentsivõimekuse loomiseks.

## 7.1 Hongkongi kui lipuriigi väärtused

Senine sõltumatus Hiinast on Hongkongi erihalduspiirkonnale andud võimaluse enda põhiseadusele ning iseseisvale õigus-, administratiiv- ja kohtusüsteemile, mis on laevade lipuriigi oluliseks eeliseks (Kenton 2019). Merenduse konkurentsivõimekuse säilitamiseks teevad Hongkongis koostööd avalik sektor ja erasektor ehk valitsuse Merendusosakond ja merendusettevõtted. Laevapereta laevade prahtimise kasvu toetab praegune Hongkongi valitsuse

turundustöö laevade prahtimise edendamiseks (Yam 2020). Nii on linnriigi valitsus pühendunud merenduse arendamisele, võttes merendussektorisse investeerimist riikliku arengustrateegiana. Hongkongi erihalduspiirkonna riigiteenistus on selge, tõhus ja ärisõbralik (Yam 2020). See väljendub merenduses välismaalastele piirangute puudumises ning üldiselt läbipaistvas vabakaubanduses. Siinkohal on Hongkong Eestile heaks näiteks, et merenduse arendamine saab alguse kõrgemalt riiklikult tasandilt ja see nõuab valitsuses merenduse perspektiivikuse mõistmist.

Hongkong on silma paistnud oma ennustatava ja lihtsa maksusüsteemiga. Linnriik on kehtestanud maksusoodustusi enda lipu all sõitvatele laevadele mitmel rindel. Näiteks nii Hongkong kui ka Madeira on koostanud topeltmaksustamise vältimise lepinguid, mida oleks samuti võimalik teha Eestil kui lipuriigil. Lepingute sõlmimine poleks niivõrd kulukas, kuid laevaomanikud saaksid sel juhul märkimisväärselt kokku hoida. Veel kehtib Hongkongi lipu all sõitvatele laevadele Hiina sadamate tasudelt 30%-line soodus. Taas oleks Eestil võimalik sõlmida näiteks Läänemere piirkonna sadamatega lepinguid ja seeläbi pakkuda laevaomanikele sadamatasudelt soodustusi. Edasised soodustused, näiteks laevandusettevõtete vabastamine tulumaksust, oleksid Eestis võimalikud suurtemate investeeringute abil. (Lisa 4)

Hongkongis on heal tasemel professionaalsete teenuste kättesaadavus, kuna sealne tööjõud nii kaldasektoris kui ka laevanduses on kõrgelt kvalifitseeritud. Merendusteeninduse kvaliteeti näitab uuring, mille kohaselt aastal 2019 oli Hongkongi sadamas laevade seisuaeg või kinnipidamise määr 0,82%, mis on tunduvalt madalam võrreldes maailma keskmise 2,8%-ga (Grinter 2019). Eestlased on kompetentse ja rahvusvaheliselt kvalifitseeritud hariduse omandanud enamjaolt TalTech Eesti Mereakadeemias. Hongkongis räägitakse merenduses vajalikku inglise keelt ametliku riigikeelena. Eestlaste seas on samuti inglise keel heal tasemel ja lisaks on Eestis laialdaselt räägitav keel vene keel, mille oskus tuleb siinses merenduses suuresti kasuks. Veel panustatakse linnriigis merendusspetsialistide järelkasvu läbi valitsuse poolt loodud fondi eesmärgiga toetada merenduse tudengeid stipendiumitega (Grinter 2019). Hongkongi laevaregistrisse kantud laevade prahtijad või omanikud võivad probleemide korral pöörduda Hiina Rahvavabariigi saatkondadesse ja konsulaatidesse või laevandusettevõtete harukontoritesse üle kogu maailma (Grinter 2017). Näiteks viimased harukontorid asustati Singapuris, Shanghais ja Londonis, et pakkuda laevaomanikele kiiret abi (Yam 2020).

Üks edukaimaid maailma merenduskeskuseid on Hongkong, kes haldab kõrgelt arenenud laevandus- ja kaldasektorit. Mereakadeemia finantseerimise lektor ja ettevõtlikonsultant Riina Palu on enda artiklis “Mida on Eestil õppida Hongkongi merendusest?” välja toonud tegevusalad,

mille arendamine on vajalik konkurentsivõimelise mereriigi jaoks. Palu sõnul peab tugev lipuriik pöörama tähelepanu järgmistele tegevussfääridele: merendusõigus, laevaomanike õiguste kaitse, kindlustus, laevade finantseerimine, laevaregister, klassifikatsiooniühingud, laevaremont, laevavarustus, agenteerimine, laevade haldamine, laevade prahtimine ning vahendus. Samuti ei toetu Hongkongi majandus vaid merendusele või logistikale, vaid sealne tase on saavutatud tänu merendusega tihedalt seotud tippasemel finantssektorile ning õigussüsteemile. (Ots 2019) Erinevate valdkondade paljususe tõttu peavad toimuma muudatused kõrgemal tasandil, et kõik kaasatud tegevussfääride juhid mõistaksid vajadust muudatuste järgi.

Lisaks on Hongkongi tegevjuht Carrie Lam rõhutanud 2019. aasta Aasia Kindlustusfoorumil enda peetud kõnes vajadust toetada kõrge lisandväärtusega ja mitmekesise majanduse parendamist riikliku arengustrateegiaga (Lam 2019). Seega peab avalik sektor kasutama oma võimu, et laevanduse potentsiaali riigi majanduse heaks sihtotstarbeliselt ära kasutada. Nii ongi mereriigi konkurentsivõimekus paljuski sõltuv valitsusest ning väikese riigi puhul võivad valitsuse poolt lauale toodud ideed olla kõige mõjuvamad rahva usu tugevdamiseks merendusesse.

Kokkuvõtvalt on merendusvaldkonnas Hongkongi peamisteks väärtusteks soodne ja ennustatav maksusüsteem ning rahvustest tingitud ja riiklike piirangute puudumine. Lisaks on Hongkongi lipuriigis lihtne registreerida enda laeva ja tegutseda läbipaistvas ärikeskkonnas, näiteks tänu merendusele spetsialiseerunud finantssektorile. Hongkong pakub laevaregistri teenuseid kvalifitseeritud tööjõu abil üleilmselt, omades harukontoreid, mis võimaldavad kiirelt Hongkongi lipu all sõitvaid laevu abistada. Hongkongi tugev majandus on saavutatud riikliku strateegiaga, mille idee on teha merendusesse pikaajalisi investeeringuid. Pika lipuriigi kogemusega Hongkongilt on Eestil võimalik õppida mitmetest merendusklasteri alamklasteritest.

## **7.2 Portugali kui lipuriigi ja Madeira laevaregistri väärtused**

Suurtele merenduskeskustele lisaks saab Eesti toetuda endale sarnasemate lipuriikide arengukäikudele. Portugalile kuuluv Madeira on saavutanud tugeva konkurentsivõimekuse, säilitades kõrge Euroopa Liidu laevaregistri kvaliteeditaseme ja ohutuse kultuuri (Efficient Consulting Corporation n.d.). Euroopa Liidu liikmesriigina on Eestil samaväärne perspektiiv. Portugali lipu alla laeva viimine on tehtud lihtsaks kiire ja efektiivse registreerimise protseduuriga, mis on tagatud ööpäevaringse ja üha enam digitaliseeritud teenustega (Efficient Consulting Corporation n.d.). Madeira laevaregistri (edaspidi MAR – inglise keeles *The International Shipping Register of Madeira*) puhul on leitud, et lipuvahetuse ettevalmistamiseks on soovitatav

arvestada 6-8 nädalat, mille möödudes on laeva registreerimine ametlikult täide viidud (Euromar n.d.b). Laevaomanikele kulukokkuhoiu pakkumiseks saab Eesti laevaregistri teenuseosutaja sarnaselt Madeirale kalkuleerida eeldatav lipuvahetuse ajakulu, millega laevaomanikel oleks mugav arvestada. (Lisa 5)

Laevaregistri kvaliteedist hoolides kinnitab laeva registreerimiseks sobivuse Madeira tehniline komisjon, kes olenemata laeva vanusest lähtub tema tehnilisest olukorrast (International Business Centre of Madeira n.d.). Lipuriigi kõrgeid standardeid näitab ka tugev positiivne hinnang inspekteerimisfirma RightShip poolt (Hellenic Shipping News 2019). Kuna taolised tunnustused tekitavad laevaomanikes usaldust, siis tasub Eestilgi kandideerida tunnustavatele tiitlitele ja lasta hinnata enda teenuste kvaliteeti. Portugal on loonud hea lipuriigi maine kuuludes nii Pariisi kui ka Tokyo vastastikuse mõistmise memorandumi (edaspidi Tokyo MoU – inglise keeles *The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region*) valgesse nimekirja ning samuti peaks olema Eestil siht jõuda Tokyo MoU valgesse nimekirja. Lisaks on olemas *United States Coast Guard* 21. sajandi kvaliteetse laevanduse nimekiri, kuhu kuulumine annaks Eestile konkurentsieelise. (Eero 2020)

Uuritud Madeira ja Hongkongi laevaregistrite üheks olulisemaks eeliseks on registreerimisprotseduuride lihtsus, mille nimel peaks Eestigi vaeva nägema. Laevaomanikud on sageli tavainimesed, kes tunnevad äridust, kuid mitte niivõrd näiteks juurat. Seetõttu on atraktiivne lihtsalt mõistetavaid regulatsioone kehtestanud ja suure piirangute hulgata lipuriik. Kahe eduka lipuriigi maksusüsteemides on samuti nüansse, millest Eesti saab võtta eeskju ilma suurte investeeringuteta. Näiteks aitaksid topeltmaksustamise välistamise lepingud pakkuda laevaomanikele kulukokkuhoiu. Samas ei ole Eestil maailma soodsaimatele maksusüsteemidele kerge konkurentsi osutada ja seepärast peab tuginema enda digiriigi kuvandi säilitamisele ja teenuste kvaliteedi kõrgel hoidmisele.

Nii Hongkongi kui ka Madeira edukaid laevaregistreid toetavad kohalikud valitsused, kes investeerivad otse laevandusesse ja tervesse merendussektorisse, teades, et mereriikide jõukas majandus sõltub suurel määral laevandusest. Madeira saab abi Euroopa Liidult, milleks on Eestil võrdväärne võimalus. Siiski on laevanduse võimekus sõltuv riigis kehtestatud seadustest ja ratifitseeritud konventsioonidest ning nende parimast kooskõlastatud versioonist, mis saab toimida vaid avaliku sektori kõrgema tasandi mõistmisel laevanduse võimalikust positiivsest mõjust riigi majandusele.

## 8 Lipuriik Eesti väärtuspakkumine

Lipuriik Eesti väärtuspakkumise koostamisel tugineb autor mitmetele vaatenurkadele, et luua parim võimalik analüüsidel, uurimistel ja hinnangutel põhinev väärtuspakkumise versioon laevanduse seaduspaketi kui strateegia võimendamiseks.

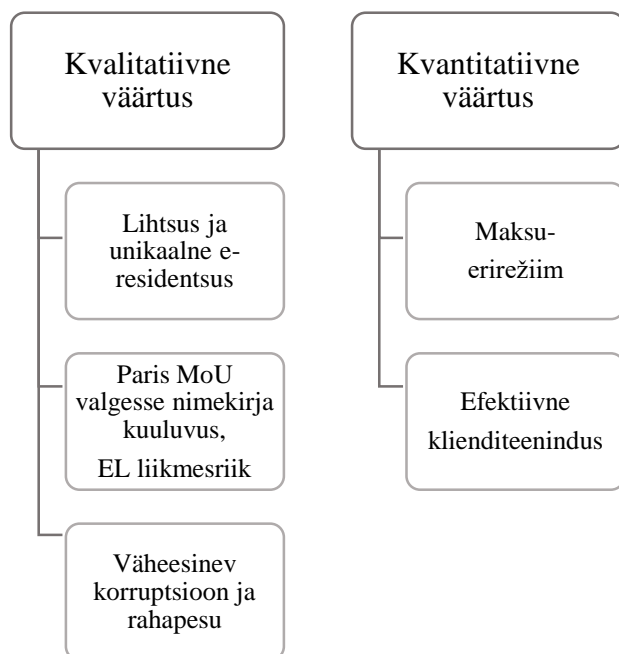
### 8.1 Autori lähtepunktid lipuriigi väärtuspakkumise koostamisel

Autor kasutab tugeva väärtuspakkumise loomise lähtepunkte ja *Harvard Kennedy School of Government*'i professori Mark H. Moore'i soovitusel avaliku väärtuspakkumise loomiseks kolmele väärtuspakkumist hindavale küsimusele vastamist. Lisaks on autor võtnud aluseks laeva lipuriigi esmaolulise rolli tagada ohutu meresõit nii meremeestele kui ka laevaomanike vara ja keskkonna huvides. Väärtuspakkumist aitab veel koostada laevaomanike jaoks lipuriigi valikut mõjutavad aspektid ehk laevanduse seaduspaketi sihtrühma jaoks olulised väärtused.

Kuna Eesti kuulub Euroopa Liitu, siis lähtub autor Euroopa Liidu laevanduspoliitikast, mis rõhutab ökoloogilise jalajäljega võitlemist ja jätkusuutlikkuse arendamiseks avaliku sektori ja erasektori koostöösse panustamist. Väärtuste nimetamisel on osaliselt aluseks Monitor Deloitte'i koostatud uuring Euroopa Liidu konkurentsivõimekuse kohta merenduses. Lisaks dokumentide ja uuringute analüüsidele toetub autor eestlastest laevaomanike arvamustele ning tugevate lipuriikide Hongkongi ja Portugali, sealjuures Madeira laevaregistreid puudutavate faktorite, võrdlusanalüüsile Eestiga. Võrdlusanalüüsile lisaks on autor tutvunud viie populaarse lipuriigi väärtustega, mis näitavad, et edukate lipuriikide peamised väärtused ühtivad sageli. Seekaudu võib leida, milliseid paralleele saab tõmmata edukate lipuriikide eeliste ja Eesti kui lipuriigi olemasolevate väärtuste vahel.

Alustades avaliku väärtuspakkumise olemuse uurimise tulemustest, luuakse lipuriigi teenuse väärtuspakkumisega nii kohalike kui ka välismaiste laevaomanike vajadustele vastavad väärtused, milles selguse saamiseks võib neid jagada erinevatesse alagruppidesse. David Aaker'i väärtuspakkumise jaotumise teooria järgi võib laeva lipuriigi puhul emotsionaalseks omaduseks pidada lipuriigi loodud mainet ja lojaalsust ning funktsionaalseks omaduseks tema praktilisi teenuseid. Samuti võib loodud väärtusi jagada emotsionaalsete ja funktsionaalsete omaduste järgi teistpidi kahte gruppi, milleks on kvalitatiivne ja kvantitatiivne väärtus. (Brauer, Laidre n.d.) Alloleval skeemil on näidatud Eesti puhul kahe väärtusgrupi jagunemine kvalitatiivseteks ja

kvantitatiivseteks väärtusteks, mis sisuliselt võrduvad lipuriigi emotsionaalsete ja funktsionaalsete omadustega (Joonis 5).



Joonis 5. Lipuriik Eesti väärtuspakkumise jaotumise võimalus

Allikas: (Autori koostatud; Brauer, Laidre n.d.)

Järelikult on Eestil lipuriigina esindatud nii kvalitatiivsed väärtused kui ka kvantitatiivsed väärtused. Positiivse aspektina on praeguses olukorras enam kvalitatiivseid väärtuseid, mis aitavad noorel lipuriigil luua usaldusväärset ja atraktiivset mereriigi mainet. Järgnevas alapeatükis on kokkuvõtvalt seletatud Eesti kui lipuriigi väärtuste osatähtsust.

## 8.2 Eesti kui lipuriigi väärtuste valikute põhjendused

Lipuriigi teenuste ja laevanduse seaduspaketi sihtrühmaks on kohalikul ja globaalsel turul tegutsevad laevaomanikud, laevapereta laevade prahtijad, laevade haldajad ja meremehed. Eesti puhul tagatakse parim hinna – kvaliteedi suhe efektiivse klienditeenindusega ning laevandussektori tulumaksu ja tööjõumakse puudutava maksu-erirežiimi kehtestamisega. Laevanduse seaduspaketi eelnõu kohaselt hakkab kehtima 0%-line tulumaksumäär meremeeste töötasudele ning Eestis asuvad laevandusettevõtjad saavad võimaluse rakendada tonnažimaksu erirežiimi oma laeva puhasmahutavuse alusel. Kuigi Eesti suudab pakkuda maksusoodustusi, on sellel alal lipuriikide seas tugevaid konkurente, kellele Eesti jääb alla. Siiski hakkab riik pakkuma avalikku väärtust meremeeste sotsiaalse kaitse näol, kuna Eesti lipu all sõitvatele meremeestele

saab kättesaadavaks pensionikindlustus ja vabatahtlik ravikindlustusleping Eesti Haigekassaga. Lisaks pakub Eesti lipuriigina kahte unikaalset teenust - e-residentsus ja e-munsterrolli teenus.

Lipuriigi peamiste tugevustena konkurentide ees saab Eesti puhul välja tuua järgmiselt põhjendatud aspektid:

- E-residentsuse programm – kuigi digitaliseeritud teenused on tänapäeval elementaarsed, on e-residentsuse teenus siiski ainulaadne. Programmil puuduvad rahvustel põhinevad piirangud ning sellele teenusele on pika aja jooksul kogunenud palju rahulolevaid kliente. E-residentsus pakub turvalist ja digitaalset ärikeskkonda nii Eestis paiknevatele inimestele kui ka kaugettevõtjatele. Seejuures on Eestil võimalik pakkuda äriandust soodustavat läbipaistvat keskkonda, kuna väikesel riigil on vabadus paindliku poliitika korraldamisele. Läbipaistev ärikeskkond unikaalse teenusega on atraktiivne ning annab laevandusettevõtjatele rohkem võimalusi.
- Lihtsad registreerimisprotseduurid – äritegevuse teeb Eestis lihtsaks laevanduse seaduspaketiga planeeritav digitaliseeritud dokumentatsioon, pakkudes finantsilist ja ajalist kokkuhoidu vastupidiselt bürokraatiarohketele protsessidele.
- Professionaalsete teenuste kättesaadavus – planeeritav veebipõhine ööpäevaringselt kasutatav ühtne infopunkt on mugav eelkõige esmakordselt registreerijatele. Luuakse veebipõhised kalkulaatorid laevaregistrite maksustenaariumitele ja unikaalne e-munsterrolli teenus, et pakkuda klientidele järjekordset kulude kokkuhoidu. Eestis on kvalifitseeritud ja kompetente töötajad hea inglise keele ja vene keele oskusega. Professionaalsete teenuste üks eesmärkidest on viia laevade seisuage sadamates võimaliku miinimumini.
- Kuuluvus Paris MoU valgesse nimekirja – tunnustuse näitamine aitab luua laevandusettevõtjatele sageli tundmatust Eestist usaldusväärse mereriigi maine. Laevad hoiduvad rohketest inspeksioonidest ja loovad pingevabama töökeskkonna.
- Logistiliselt soodne asukoht – Eesti asub usaldusväärse ärianduskeskkonna mainega Euroopas. Ehitamisel on Rail Baltica ja lipuriigi tagamaaks on elava majandusega Euroopa. Eestis on mugavalt ligipääsetavad ja looduslikult kaitstud sadamad, sealhulgas kolm vabatsooniga sadamat, mille arengupotentsiaaliga suurtel territooriumitel saab edendada jaotuskeskustel baseeruvat äri. Meretranspordi lisandväärtused luuakse kaldal, kus Eesti suudab pakkuda efektiivseid teenuseid. Klient võib lähtuda lipuriigi geograafilisest asukohast ja kultuurilisest sarnasusest (Xie 2018).
- Euroopa Liidu liikmesriik – Euroopa Liidu liikmesriigi lipu kandmine võib olla laevale kohustuslik erinevatel põhjustel. Euroopa riigi lippu kandvatele laevadele kehtivad



maksusoodustused näiteks Euroopa sadamatasudelt ning kabotaažvedude kasvu tõttu on laevaomanikel otstarbekas registreerida laevad Eesti kui EL-i liikmesriigi lipu alla.

- Heal tasemel tööjõud merele ja kaldale – Eestis on rahvusvaheliselt kvalifitseeritud tööjõud ligi 10 000 aktiivse meremehega ja lisaks kaldasektori personaliga. Tunnustatud tööjõud tekitab lipuriigi teenuste klientides kindlust ning annab võimaluse palgata merendussektoris kogemustega ja pädevaid eestlaseid.
- Väheesinev korrupsioon ja rahapesu – Eestis esineb korrupsiooni ja rahapesu vähesel määral ja sellekohaselt laevaomanike teadvustamine tekitab neis Eesti kui lipuriigi suhtes usaldusväärset. Sageli on rahvusvahelistel ettevõtjatel eelaimdus, et endises Nõukogude Liidu riigis ja Ida-Euroopa Balti riigis Eestis on levinud korrupsiooni või muu äriandust puudutav kuritegevus.
- Pensionikindlustus - laevanduse seaduspaketiga tekib Eesti meremeestele võimalus juurdepääsule kodumaa pensionikindlustusele. Lisaks kehtib Eesti kui lipuriigi poolt makstav pension kolmanda riigi meremeestele, kui nad on Eesti lipu all sõitvatel laevadel omandanud 15 aastat pensionikindlustusstaazi. Pensionikindlustuse lubamisega tekib laevaomanikel võimalusi hoida häid meremehi enda juures.

### **8.3 Eesti kui lipuriigi võimalik väärtuspakkumine**

Võttes kokku Eesti kui lipuriigi tugevused, koostab autor lipuriik Eesti väärtuspakkumise väärtuste tähtsuse kahanemise järjekorras.

- E-residentsus – unikaalne ja turvaline digitaalne isiku staatus igäihele.  
E-residentsusega kaasneb äriandust soodustav läbipaistev ärikeskkond, mille taga on väike ja paindlik Eesti. Pikaajaliselt rakendatud e-residentsuse programm võimaldab rahvusl põhinevate piiranguteta kaugettevõtjale optimaalseid lahendusi ja võimalust alustada enda tegevust Eestis distantsilt.
- Efektiivne klienditeenindus – digitaliseeritus ja ainulaadne e-munsterrolli teenus.  
Kliendi küsimustele vastatakse 24/7 ning laevaregistrite kohta saab mugavalt ja kiirelt täpset informatsiooni registripidaja interneti kodulehelt. Lihtsalt on leitavad kalkulaatorid laevaregistrite maksustsenaariumitele ja e-munsterrolli teenus, mis annab digitaalselt ligipääsetavat informatsiooni meremeeste kohta. Rahvusvaheliselt kvalifitseeritud tööjõud on pädev inglise ja vene keeles ning töötab sadamates laevade seisuaaja minimaliseerimise nimel.
- Eesti kuulub Paris MoU valgesse nimekirja.

Eesti lipu alla registreeritud laevad hoiduvad rohketest inspeksioonidest, mis tagab sadamates lühikese seisuaja.

- Eesti asukoht usaldusväärse ärimajanduskonnaga Euroopas.

Eesti kui lipuriigi sadamate tagamaaks on elava majandusega Euroopa, millega peagi ühendab Baltimaid Rail Baltica. Eestis on tõhusalt ligipääsetavad ja looduslikult kaitstud sadamad, sealhulgas kolm vabatsooniga sadamat, mille arengupotentsiaaliga suurtel territooriumitel saab edendada jaotuskeskustel baseeruvat äri. Meretranspordi lisandväärtused luuakse kaldal, kus Eesti pakub kõrgekvaliteedilisi teenuseid.

- Turvaline merendus.

Eestis esineb vähe korruptsiooni ja rahapesu. Lisaks toimib Eestis koostöö avaliku sektori ja erasektori vahel ning planeeritakse merenduse küberturbekeskuse rajamist.

- Eesti on Euroopa Liidu liikmesriik, kus kehtib valuutana euro.

Eesti lippu kandvatele laevadele kehtivad maksusoodustusi võimaldava Euroopa Komisjoni riigiabi suunised ning need laevad saavad osa kogu Euroopa merenduse arengust.

- Eestis on professionaalne tööjõud nii merele kui ka kaldale.

Eestis on rahvusvaheliselt tunnustatud merendussektori tööjõud ligi 10 000 aktiivse meremehega ning merendusspetsialistidega, kes on kompetentsed nii laevadel kui ka kaldasektoris.

Järelikult saab laevanduse seaduspaketi jõustamise järel vastata Moore avaliku väärtuspakkumise loomiseks vajalikule kolmele järgmisele küsimusele jaatavalt:

- 1) kas sinu avalik väärtuspakkumine on üldsusele väärtuslik?
- 2) kas sinu avalik väärtuspakkumine on poliitiliselt ja legaalselt teostatav?
- 3) kas sinu avalik väärtuspakkumine on administratiivselt ja operatsiooniliselt võimalik?

Antud juhul vajab väärtuspakkumine täiustamist üldsusele loodavate väärtuste osas. Näiteks meremehed saavad küll ligipääsu pensionikindlustusele, kuid see kehtib esmajoones eestlaste suhtes. Järelikult tuleb analüüsida lisavõimalusi meremeestele kui sihtgrupile kasu loomiseks. Lipuriigi teenuste puhul on avalik väärtuspakkumine poliitiliselt ja legaalselt teostatav ning planeeritavate muudatuste järel administratiivselt ja operatsiooniliselt võimalik. Kuna planeeritud laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus ei ole veel jõustunud ning muudatused pole ellu viidud, siis tuleb lipuriigi väärtuspakkumist kohandada vastavalt olukorrale põhjusel, et autori koostatud versioon ei pruugi olla reaalsusega kooskõlas. Pakutavad väärtused on lubadused, mida peab lipuriik olema suuteline teenusepakkujana täitma, mitte vaid turundama.

## 8.4 Ettepanekud Eesti kui lipuriigi väärtuspakkumise ja konkurentsivõimekuse tugevdamiseks

Väärtuspakkumise koostamise järel on oluline selle presenteerimine. Lipuriik Eesti väärtuspakkumist on autori soovitusel kõige efektiivsem esitada videona, kuna see äratav rohkem tähelepanu kui tekstina esitatud versioon. Lisaks autori nimetatud väärtustele saab Eesti kui lipuriigi konkurentsivõimekuse loomiseks arendada ja seejärel turundada järgmisi aspekte:

- Keskkonnateadlikkus - Eestis on ratifitseeritud rahvusvahelisi ja piirkondlikke keskkonnaalaseid konventsioone nagu 1973. aasta rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon ehk MARPOL koos muudatustega. Lisaks meelitatakse laevanduse seaduspaketiga uuematele laevadele kehtestatud maksusoodustuste abil Eesti lipu alla keskkonnasõbralikke laevu. Siiski peaks lipuriik põhjalikumalt analüüsima võimalusi ökoloogilise jalajälje vähendamiseks seoses oma pakutavate teenustega. Näiteks võiks kaubalaevastiku suurendamiseks kaaluda ideed, kas sarnaselt reisiterminalidele oleks Eestis mõttekas pakkuda kaldavoolu võimalusi ka kaubalaevade terminalides? Antud valdkonda rohkem panustamine on hea võimalus konkurentidest erinemiseks ning keskkonnast hooliv lipuriik näitaks kaasaegset suhtumist.
- Automatiseeritus sadamates - lisaks digilahendustele on Eesti tehnoloogiliselt tugevas arengujärgus. Tehnoloogilisi lahendusi saab kasutada ka sadamate ja laevade inspeksioonide korraldamisel. Üks võimalus oleks kasutada droone nagu seda juba tehakse raskesti ligipääsetavate keskkondade, näiteks laevade tankide, ülevaatusteks. Näiteks käesoleva aasta 4. märtsil viis Bureau Veritas läbi esimese laeva inspekteerimise drooni abil. Droonid saavad teostada visuaalseid vaatluseid või mõõta ultraheli abil laevakere paksust, mis on oluline selgitamiseks, kas laev vajab hooldust ning kas laev on üleüldse merekõlblik. Droonide eeliseks on aja- ja kulukokkuvõid. Sürveioritele on droonide kasutamine ohutum, kuna see võimaldab neil töötada distantsilt ja vältida laevades keeruliselt ligipääsetavaid kohti. Veel on droonide kasutamisel parem võimalus kvaliteetse teenuse pakkumiseks laevakere seisukorra hindamisel, mis muuhulgas võimaldab laevaomanikul optimeerida hoolduskulusid. (Bureau Veritas 2020)
- Laevanduse ohutus ja turvalisus – proaktiivne koostöö Eestis avaliku sektori ja erasektori vahel nagu teadusasustuste ning eraettevõtjate vahel arendab innovaatiliste lahenduste leidmist merenduses. TalTech Eesti Mereakadeemia ja küberjulgeoleku keskus planeerivad merenduse küberturbekeskuse rajamist, mis äratav tulevikus laevandusettevõtjate seas huvi. Lipuriigil on roll tagada ohutu meresõit ning mainitud koostööga panustab Eesti kui lipuriik merenduse ohutusse ja turvalisusse. Ohutuse ja turvalisuse aitaks uues registrisüsteemis tagada ka laevade varasemate

inspekterimiste tulemuste jälgimine. Veel tuleks kaaluda vajadust määrata uutele laevaregistritele kõrgem turbeaste. Praegu on planeeritud madalaim turbeaste, kuna laevaregistris puuduvad isiklikud andmed.

Eelnevatele faktoritele lisaks saab lipuriik Eesti õppida Euroopa merendusstrateegiast. Monitor Deloitte'i koostatud uuring Euroopa Liidu konkurentsivõimekuse kohta merenduses on andnud liidule soovitusi konkurentsivõimekuse tugevdamiseks. Uuringu põhjal saab järeldada, et terve mereriigi konkurentsivõimekuses on oluline roll lipuriigi poolt pakutavatel teenustel. EL-i soovitude täheldamine annaks võimaluse olla konkurentidest ühe sammu võrra eespool. Uuringus väljatoodud oluline etapp on turundada näiteks meeskonnaliikmetele kehtivate regulatsioonide vähendamist. Teine etapp oleks EL-i puhul piirduda IMO ja ILO konventsioonides sätestatud reeglitega ning mitte luua rangemaid lisanõudeid. Seega ei ole Eestilgi otstarbekas rakendada riiklikke ja EL-i omadest karmimaid direktiive, kuna laevaomanikele tähendaksid kergemad nõudmised ja sellistele direktiividele mittevastamine kulukokkuvõtteid. (Monitor Deloitte 2017) Samat meelt olid ka autori poolt küsitletud lavandusettevõtete esindajad.

Eestlastest laevaomanike hinnangute põhjal on laevaomanikud seadusemuudatuste poolt ja soovivad Eesti kaubalaevastiku taastamist. Nende jaoks omavad enim tähtsust finantskulude pealt kokkuvõtte võimalused ning neid vaevavad merendusele osaliselt spetsialiseerunud panganduse puudus. Samas on tehtud soovitusi laevanduse seaduspaketi muutmiseks ning neid saab kasutada lipuriigi väärtuspakkumise tugevdamiseks. Seejuures võiks ühe vastaja arvates laevapere liikmete arvu nõue jääda alla kümne isiku. Kaks vastajat kolmest tõid välja, et nende jaoks takistab laevade Eesti lipu alla toomist nõue laevapere liikmete arvule. Siinkohal on Riigikogu Majanduskomisjoni pressiteates öelnud järgmist Sven Sester: „Näiteks seab takistusi tööõigusega seonduv. Eesti lipu all sõitval laeval on piiratud tähtajaliste meretöölepingute kasutamine ja võrreldes teiste euroliidu riikidega on meil ka lubatud töötundide arv väike. (Pesur 2020)“ Seega eeldab Eesti kui lipuriigi konkurentsivõimekuse loomine ka töölepingu seadusesse muudatuste sisseviimist.

Sihtrühma vaatest on tõenäoline, et Eestisse rajavad enda harukontorid laevandusettevõtteid, mille koduriigi laevandusturg ei ole väga suur. Sageli ei ole tugeva laevandusturuga riikide ettevõtjatel vajadust minna välismaale ja seevastu on väikese kohaliku turuga ettevõtjatel motivatsiooni laieneda teistesse riikidesse. See tähendab, et Eesti kui lipuriigi potentsiaalne sihtrühm võib peituda väikeriikides või ka riikides, mis ei oma merepiiri. Välismaise klientuuriga arvestades peab Eesti oma turule sisenemise piiranguid hoidma madalal, kuid mõistlikul tasemel. (Xie 2018) Lisaks on klientuuri kasvul oluline otstarbekas andmete kogumine ning statistikate koostamine.

Autor toob välja olulise ettepaneku merendusstatistika kogumiseks varasemast uuringust merendussektori majandusmõju alal. Eesti Majanduse Tegevusalade Klassifikaatori (edaspidi EMTAK) abil määratakse ettevõtete tegevusalad, mis on aluseks valdkonnastatistika koostamisel, mida saab omakorda kasutada valdkonna võrdlemiseks rahvusvahelisel tasandil (Registrite ja Infosüsteemide Keskus n.d.). EMTAK klassifikatoorid on samamoodi vajalikud merendusala statistika kogumiseks. TalTech Eesti Mereakadeemia merendussektori majandusmõju uuringus tuuakse välja, et Eesti ettevõtted, mille üks tegevusaladest on seotud merendusega, ei määratle alati ennast kui merendusega tegelev ettevõtte (Hunt, Kasepõld, Kopti 2016). Selle tulemusena on Eesti merendusstatistika ebatäpne ning puudulik statistika võib mereriigi konkurentsivõimekusele mõjuda negatiivselt. Merendussektori majandusmõju uuringu autorite sõnul tuleks leida riigi ja erasektori omavaheline lahendus merendusettevõtete EMTAK põhi- ja kõrvaltegevusalade määratlemiseks (Hunt, Kasepõld, Kopti 2016).

Järelikult on Eesti kui mereriigi ja lipuriigi konkurentsivõimekuse arendamiseks vajalik teha koostööd nii rahvusvahelisel tasandil kui ka riigisisesele. Samuti peitub näiteks Hongkongi lipuriigi konkurentsivõimekus tugevas turundustöös, mis eeldab põhjalikult läbimõeldud lipuriigi väärtuspakkumise kasutamist. Turundusega peaks tooma tähelepanu keskkonnasõbraliku lipuriigi tegevustele, mis annaks Eestile võimaluse konkurentidest eristuda niigi tulevikus üha aktuaalsemaks muutuva teema kohaselt. Veel saab Eesti parandada enda laevaregistri maksusüsteemi progressiivse maksude vähendamise, kuid seegi nõuab kannatust. Võimalus oleks laevaomanikele kulukokkuhoiu pakkumiseks sõlmida lepinguid topeltnmaksustamise vältimiseks ning kalkuleerida eeldatav lipuvahetuse ajakulu, millega oleks laevaomanikel mugav arvestada. Eesti saab õppida edukatelt konkurentidelt ning säilitada enda digiriigi kuvand, mõistes merenduse potentsiaalset positiivset mõju Eesti riigile ja ühiskonnale.

Lipuriigi väärtuspakkumise tugevdamiseks tuleb seda täiustada näiteks üldsusele väärtusliku keskkonna teemal ning laevanduse turvalisuse ja ohutuse teemal, kuna viimane on iga lipuriigi põhikohustus. Eesti lipuriigile tugeva konkurentsivõimekuse loomiseks on oluline laevaregistri protseduuride järjepidev lihtsustamine ja laiemalt ärikeskkonna läbipaistvuse edendamine. Olulise sammuna tuleks hoiduda üleliigsete piirangute ja regulatsioonide kehtestamisest, et laevaomanikes tekiks huvi oma laevade Eesti lipu alla toomiseks. Laevadele efektiivsema teenuse pakkujana saaksid Eesti sadamad kasutada järelevalvete ja inspeksioonide teostamiseks näiteks droone. Eesti avalik sektor ja poliitikud riigikogus peaksid mõistma pikaajaliste investeeringute tõhusust, mida näitavad ka tugevate lipuriikide edulood.

## Kokkuvõte

Eesti konkurentsivõimekus lipuriigina on kaubalaevastiku puudumise tõttu madal, kuid arvestades olemasolevat merendusklasrit ning Eesti edukust mitmetes valdkondades, on riigil suur potentsiaal saada taas tugevaks mereriigiks. Eesti tulevik lipuriigina sõltub kogu maailma merenduse arengust ning teades, et meretranspordis kaubavood üha suurenevad, siis on mereriikidel perspektiivikas tulevik, kui vaid riik suudaks meremajandust strateegiliselt juhtida. Tihe konkurents turul ei võimalda enam lähtuda soovist hoida kulusid võimalikult madalal, kuna see ei viita kvaliteetsetele teenustele ja kapitalinõudliku konkurentsivõimekuse loomisele. Mereriigi areng saab alguse Riigikogu kätes olevast seadusloomest ja lisaks kuuluvad mitmed asutused ja ettevõtted riigi omandisse, mis näitab avaliku sektori rolli merenduse tugevdamisel. Autori küsimustikule vastaja Brian Yam, Invest Hongkong'i merendusklasri kõrgema astme juht, ütles järgmist: „Laevaregistri edukus on selle nimel valitsuse sihikindla tegutsemise tulemus. (Yam 2020)“ Seega on konkurendiks mereriik, kelle eesotsas on merenduse suhtes avatult mõtestatud ja pühendunud valitsus.

Koroonaviiruse levikuga kaasnenud eriolukord näitab, et merendusvõimekus on riigile sotsiaal-majanduslikult vajalik, kuna merendus loob riigile sõltumatuse. Ajaloo kordumisel võivad tänapäeva kriisi tagajärjed mõjuda positiivselt laevaomanikele, kellel võib tekkida võimalus soodsalt suurendada enda laevastikku. Lisaks võib regionaalne kaubavedu populariseeruda ja kasvatada nõudlust meritsi kaubaveo järele. Eriolukord annab aimu lipuriigi e-teenuste ja automatiseerituse olulisusest, millele on tähelepanu pööratud ka uue laevanduse seaduspaketiga.

Tänaseks on laevanduse seaduspaketiga loodud baas Eesti kui mereriigi konkurentsivõimekuse taastamiseks, kuid kõrgemal tasemel võib merenduse arendamise vastu huvi tekkimist takistada laevanduse seaduspaketi eelnõu keerulisus. Loodud on varasemast selgem maksustamine ja tugevam sotsiaalne meremeeste kaitse, mis aitab teenistujate ja laevaomanike vahel luua püsivamaid töösuhteid. Eesti Veeteede Amet on võtnud eesmärgiks rakendada kahte eraldiseisvat BB registrit, et tuua Eestisse merendusettevõtjaid ja luua töökohti kaldasektorisse. BB registri vajadus seisneb selle populariseerumises, kuna laevapereta laevade prahtimine võib anda inimestele tööd või laevale võimaluse olla sõidus, kui ta seda oma tavaolukorras teha ei saa. Samuti sunnib laevade prahtimine arendama rahvusvahelist koostööd, kus mitmed osapooled saavad kasu ning võivad seeläbi luua lahendusi, milleks üksi ei olda võimelised. Eesti uue registrisüsteemi teenused peavad olema suunatud eelkõige välismaalastest laevaomanikele, kuna eestlastest

laevaomanikke on vähe. Mereriigi konkurentsivõimekust võimendab kõrgel tasemel lipuriigi poolt pakutav bürokraatiavähene teenus. Siiski ei saa olla digitaliseeritud teenused Eesti kui lipuriigi peamine väärtus, sest tänapäeval on digitaliseerimine paljude lipuriikide seas levinuna elementaarne.

Diplomitöö praktilise väljundina koostas autor järgmise Eesti kui lipuriigi väärtuspakkumise olemasolevate ja laevanduse seaduspaketiga lisanduvate väärtuste alusel:

- E-residentsus – unikaalne ja turvaline digitaalne isiku staatus igäihele.  
E-residentsusega kaasneb äriandust soodustav läbipaistev ärikeskkond, mille taga on väike ja paindlik Eesti. Pikaajaliselt rakendatud e-residentsuse programm võimaldab rahvusl põhinevate piiranguteta kaugettevõtjale optimaalseid lahendusi ja võimalust alustada enda tegevust Eestis distantsilt.
- Efektiivne klienditeenindus – digitaliseeritus ja ainulaadne e-munsterrolli teenus.  
Kliendi küsimustele vastatakse 24/7 ning laevaregistrite kohta saab mugavalt ja kiirelt täpset informatsiooni registripidaja interneti kodulehelt. Lihtsalt on leitavad kalkulaatorid laevaregistrite maksustsenaariumitele ja e-munsterrolli teenus, mis annab digitaalselt ligipääsetavat informatsiooni meremeeste kohta. Rahvusvaheliselt kvalifitseeritud tööjõud on pädev inglise ja vene keeles ning töötab sadamates laevade seisuaja minimaliseerimise nimel.
- Eesti kuulub Paris MoU valgesse nimekirja.  
Eesti lipu alla registreeritud laevad hoiuvad rohketest inspeksioonidest, mis tagab sadamates lühikese seisuaja.
- Eesti asukoht usaldusväärse ärianduskeskkonnaga Euroopas.  
Eesti kui lipuriigi sadamate tagamaaks on elava majandusega Euroopa, millega peagi ühendab Baltimaid Rail Baltica. Eestis on tõhusalt ligipääsetavad ja looduslikult kaitstud sadamad, sealhulgas kolm vabatsooniga sadamat, mille arengupotentsiaaliga suurtel territooriumitel saab edendada jaotuskeskustel baseeruvat äri. Meretranspordi lisandväärtused luuakse kaldal, kus Eesti pakub kõrgkvaliteedilisi teenuseid.
- Turvaline merendus.  
Eestis esineb vähe korrupsiooni ja rahapesu. Lisaks toimib Eestis koostöö avaliku sektori ja erasektori vahel ning planeeritakse merenduse küberturbekeskuse rajamist.
- Eesti on Euroopa Liidu liikmesriik, kus kehtib valuutana euro.  
Eesti lippu kandvatele laevadele kehtivad maksusoodustusi võimaldava Euroopa Komisjoni riigiabi suunised ning need laevad saavad osa kogu Euroopa merenduse arengust.

- Eestis on professionaalne tööjõud nii merele kui ka kaldale.

Eestis on rahvusvaheliselt tunnustatud merendussektori tööjõud ligi 10 000 aktiivse meremehega ning merendusspetsialistiga, kes on kompetentsed nii laevadel kui ka kaldasektoris.

Mainitud väärtustele lisaks tuleb eestlastest klientidele meelde tuletada kodumaise pensionikindlustuse võimalust. Koostatud väärtuspakkumise põhjal saab järeldada, et laevanduse seaduspaketti veelgi muudatusi lisades, näiteks töölepingu seaduse osas, saab väärtuspakkumise puudusi parandada. Lisaks saab lipuriigi konkurentsivõimekust üles ehitada koostöö abil ja tugeva turundustööga. Koostöö aitab saavutada eesmärke, olgu need riigisisese avaliku sektori ja erasektori vahel või rahvusvahelised näiteks piirkondlikul tasandil ehk teiste Euroopa riikidega. Euroliidu liikmesriigina ning suuresti Euroopa merendusest sõltuv Eesti peab arvestama EL-i merenduse konkurentsivõimekuse arendamise etappide ja muudatustega. Strateegiad, mis sobivad Euroopa merenduse arendamiseks, sobivad osaliselt ka Eestis merenduse konkurentsivõimekuse loomiseks.

Laevandusettevõtjaid meelitavad ligi meresadamatega lipuriigid, mis on nende jaoks hea asukohaga nagu Eesti Euroopas, heal tasemel teenuste kättesaadavusega ning teiste konkurentide seast positiivselt eristuvad. Teatud lipu all sõitvate laevade ja lipuriigi otseseks kontaktpunktiks on sadamad, kust laevaomanikud saavad tuge ning seetõttu võivad sadamad oma teenuste tasemega kallutada laevaomanike lipuriigi valikut. Kui sadamates toimuvad muutused eelkõige kapitali olemasolul, siis lipuriikide puhul ja selleks, et seaduseid muuta, on vaja esmalt teha riiklikul tasandil poliitilisi muudatusi, mis annaksid merenduse arengule võimaluse.

On selge, et lipuriigi võimekus sõltub olulisel määral riigi valitsusest ja riigi tahtest toetada merendust. Laevandusettevõtete kui äriühingute jaoks on finantskulude pealt kokkuhoiu võimalused kõige suuremaks küsimuseks laevale lipuriiki valides ning Eesti kui lipuriigi pakkumine ei ole praegu piisav suurel määral kohalikes laevaomanikes huvi tekitamiseks. Eesti nõrkuseks on fiskaalpoliitika kujundamine ja sellest vähe osa saav merendus. Eduka fiskaalpoliitika alusteks on mereriigi ressurside kasutamise võimalustest arusaamine, selle põhjal strateegiate arendamine ja innoveeritud meetmete rakendamine. Laevade registrisüsteemi parandamine annab Eestile võimaluse näidata taaskord end tugeva digiriigina ja säilitada seda kuvandit maailmas, kus digitaliseeritus areneb rapiidselt. Kokkuvõttes on iga lipuriigi potentsiaal piiramatult ning laevanduse seaduspaketi rakendamine saab riigi majandusele tuua ainult kasu. Eesti lipp on konkurentsivõimeline, kui rakendatakse laevanduse seaduspaketti mõningate täiendustega ja Eesti registripidaja pakub kvaliteetseid teenuseid.



## **Võõrkeelne lühikokkuvõte / Short Summary in English**

Value Proposition of Estonia as a Flag-state – The Shipping Draft Act Impact on Competitiveness of Flag-state Estonia

Annabel Keerd

Key words: value proposition, flag-state, competitiveness, competitive advantage, ship register, shipowner, the shipping draft act, maritime sector.

This applied higher education diploma thesis is written in Estonian and consists of 59 pages in main part, 5 drawings, 1 table and 8 appendixes. Author used 80 reference sources.

The diploma thesis's actuality stands primarily in fact that it is written on the basis of the shipping draft act which is planned to become into force on the 1st of July 2020. Implementation of the aims of the shipping draft act should benefit from this diploma thesis. The competitive advantages of flag-state Estonia in light of new law have not been described in earlier studies and research works.

The matter of research is following – which are the values of flag-state Estonia and its shipping draft act that could be used in order to create the competitiveness of maritime country? The aim of the diploma thesis is to study possibilities and offer solutions for strengthening the shipping draft act as a strategy with help of the value proposition. Author has raised the following research tasks to reach the aim:

- 1) to compose the generally understandable overview of the shipping draft act;
- 2) to investigate the background of success of Hong Kong and Madeira ship registers and form comparison analysis with Estonia;
- 3) to compose the value proposition of flag-state Estonia that is based on the description of the flag-state's marketable aspects and the target group of the shipping draft act.

Competitiveness of Estonia as a flag-state is low due to scarce of merchant fleet. Considering the existing maritime cluster and country's success in various fields, Estonia has a great potential to become again a strong maritime country if the maritime economy is led strategically. Tight competition on the market does not allow keeping the expenses low because this does not lead to high-quality service and creation of capital demanding competitiveness. Development of maritime country arises from legislation by the Parliament. In addition, many institutions and enterprises

belong to the state and that shows the important role of public sector in enhancing the maritime industry.

By now, there has been created a base for restoring the competitiveness of Estonia as a flag-state in the form of the shipping draft act, although its complexity may be an issue for higher governmental levels when generating interest in developing maritime industry. Estonian Maritime Administration has set a goal of implementing two separate BB registries to bring maritime entrepreneurs to Estonia and establish new job positions in the maritime shore sector. Foremost, new services must be targeted at foreign shipowners because there are not many Estonian shipowners. Competitiveness of the maritime country is based on the high quality and low bureaucracy services. Still, digitalized services cannot be the main value of Estonia as a flag-state because nowadays digitalization is elementary in many flag-states.

The outcome of the diploma thesis is the value proposition of flag-state Estonia. Estonia's values are unique e-residency, effective customer service, being a member of Paris MoU white list, geographical location in Europe with trustworthy business environment and being a member of European Union, safe maritime industry and professional labour at sea and ashore. Author concludes from the created value proposition that the shipping draft act needs supplements, for instance regarding employment act, in order to remedy the shortcomings of the value proposition. Furthermore, the competitiveness of the flag-state can be built within the help of collaboration and strong marketing campaigns.

Shipping companies as businesses prioritize the most savings on financial expenses when deciding on flag-state for their ships. Flag-state Estonia's value proposition is not enough for generating interest in local shipowners. The weakness of Estonia is its fiscal policy and the fact that the maritime industry does not gain much from it. Improvement of the ships' registry system gives Estonia a new chance to be seen as a strong e-country and maintain this status in the world where digitalization is skyrocketing. Every flag-state's potential is unlimited and implementing the shipping draft act can be only beneficial to country's economy. Estonian flag is competitive in case the shipping draft act is implemented and the registrar offers high quality services.

## Viidatud allikad

Argüello, G. (2011). Bareboat Charter Registration: A Practice in the Maritime World That Is Aimed to Stay. – *Academia*.

[https://www.academia.edu/29798909/Bareboat\\_charter\\_registration\\_A\\_practice\\_in\\_the\\_maritime\\_world\\_that\\_is\\_aimed\\_to\\_stay](https://www.academia.edu/29798909/Bareboat_charter_registration_A_practice_in_the_maritime_world_that_is_aimed_to_stay) (28.02.2020)

Brauer, M., Laidre, A. (n.d.). Äriideest kasumini. – *Tallinna Ettevõtlusamet*.

[https://www.netekspert.com/download/arimudeli\\_tootuba.pdf](https://www.netekspert.com/download/arimudeli_tootuba.pdf) (24.02.2020)

Bray, M. (n.d.). Small Nations. – *Education Encyclopedia – StateUniversity.com*.

<https://education.stateuniversity.com/pages/2423/Small-Nations.html> (07.04.2020)

Bureau Veritas. (2020). Seeing Remotely – in Safety : Bureau Veritas Performs First Survey by Drone. – *Marine – Offshore, Bureau Veritas*, 4. märts.

<https://marine-offshore.bureauveritas.com/newsroom/seeing-remotely-safety-bureau-veritas-performs-first-survey-drone> (17.04.2020)

Chopra, K. (2019). What are Flag States in the Shipping Industry And What's Their Role? – *Marine Insight*, 13. oktoober.

<https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-are-flag-states-in-the-shipping-industry-2/> (26.02.2020)

Efficient Consulting Corporation. (n.d.). Ship & Yacht Registration in Madeira – MAR. – *Efficient Consulting Corporation*.

<https://www.efficientconsulting-co.com/madeira-ship-and-yacht-register> (01.04.2020)

Riigikogu. (2020a). Laeva lipuõiguse ja laevaregistririte seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus 722 SE. (Vastu võetud 13.02.2019, muudetud, täiendatud). Seletuskiri laeva lipuõiguse ja laevaregistririte seaduse ja tulumaksuseaduse ning nendega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu juurde. Seletuskirja lisa 3 – mudel. – *Riigikogu*.

<https://m.riigikogu.ee/download/86fdf9df-de5b-42ec-afa9-492b791cdcc9> (17.02.2020)

E-resident. (n.d.). E-residentsus. – *E- residency, Republic of Estonia*.

<https://e-resident.gov.ee/eesti/> (07.04.2020)

- Euromar. (n.d.a). The Need for an EU Flag. – *Euromar*.  
<https://www.eu-registry.com/theneedforeuflag> (02.04.2020)
- Euromar. (n.d.b). Vessel Registration FAQ. – *Euromar*.  
<https://www.eu-registry.com/vesselregistrationfaq> (02.04.2020)
- Euromar. (n.d.c). Why Portugal? – *Euromar*.  
<https://www.eu-registry.com/whyeuromar> (02.04.2020)
- European Commission. (2019). State Aid SA. 53469 (2019/N) – Estonia State aid in favour of maritime transport. – *Veeteede Ameti arendusosakonna juhi Eero Naaberi andmed*, 16. detsember. (20.02.2020)
- European Community Shipowners' Associations. (2019a). An EU Maritime Growth Plan for Sustainable Maritime Jobs, Growth and Competitiveness. – *Library, European Community Shipowners' Associations*, 28. oktoober.  
<https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/ECSA%20-%20EU%20Maritime%20Growth%20Plan%20-%20WEB%20VERSION%20-%20final.pdf>  
(06.04.2020)
- European Community Shipowners' Associations. (2019b). Sailing ahead European shipping sets ambitious goals for its next chapter – Strategic priorities for EU shipping policy 2019 – 2024. – *European Community Shipowners' Associations*, 17. oktoober.  
<https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/2019%20ECSA%20Strategic%20Priorities%202019-2024.pdf> (08.04.2020)
- Febin, A.K. (2007). Evolution of Flags of Convenience. – *Shipping Law Notes*, 4. detsember.  
<http://shippinglawtimes.blogspot.com/2007/12/evolution-of-flags-of-convenience.html>  
(31.03.2020)
- FxexchangeRate. (n.d.). Hong Kong Dollar (HKD) To Euro (EUR). – *FxexchangeRate*.  
<https://hkd.fxexchangerate.com/eur/15000-currency-rates.html> (26.03.2020)
- Grinter, M. (2017). Hong Kong's Big Attraction for Shipowners. – *The Hong Kong Maritime Hub*, 19. november.  
<http://www.hongkongmaritimehub.com/hong-kongs-big-attraction-shipowners/> (26.03.2020)

Grinter, M. (2019). Hong Kong Shipping Registry Forges Ahead With Global Network Plan. – *The Hong Kong Maritime Hub*, 4. mai.

<http://www.hongkongmaritimehub.com/hong-kong-shipping-registry-forges-ahead-with-global-network-plan/> (26.03.2020)

Guide to Ship Registries. (n.d.). Madeira. – *Official Guide to Ship & Yacht Registries*.

<https://www.guidetoshipregistries.com/shipregistries-country/madeira> (01.04.2020)

Hellenic Shipping News. (2019). Portugal's International Shipping Register of Madeira – MAR : One of The First Flags to Fully Introduce Electronic Documents. – *Hellenic Shipping News*, 29. oktober.

<https://www.hellenicshippingnews.com/portugals-international-shipping-register-of-madeira-mar-one-of-the-first-flags-to-fully-introduce-electronic-documents/> (01.04.2020)

Hong Kong Maritime and Port Board. (n.d.a). Competitive Tax Regime. – *Hong Kong Maritime and Port Board*.

<https://www.hkmpb.gov.hk/publications/05.pdf> (27.03.2020)

Hong Kong Maritime and Port Board. (n.d.b). Excellent Maritime Legal and Dispute Resolution Centre. - *Hong Kong Maritime and Port Board*.

<https://www.hkmpb.gov.hk/publications/07.pdf> (27.03.2020)

Hong Kong Maritime and Port Board. (n.d.c). Hong Kong: Your Global Super-connector. – *Hong Kong Maritime and Port Board*.

<https://www.hkmpb.gov.hk/publications/02.pdf> (29.01.2020)

Hong Kong Maritime and Port Board. (n.d.d). Maritime Hong Kong at a Glance. – *Hong Kong Maritime and Port Board*.

<https://www.investhk.gov.hk/sites/default/files/2017-maritime-leaflet-en.pdf> (31.01.2020)

Hong Kong Maritime and Port Board. (n.d.e). Reputable Shipping Register. – *Hong Kong Maritime and Port Board*.

<https://www.hkmpb.gov.hk/publications/04.pdf> (31.01.2020)

Hong Kong Shipowners Association. (n.d.). Why Hong Kong? – *Hong Kong Shipowners Association*.

<http://www.hksoa.org/whyhongkong.html> (26.03.2020)

Hunt, T., Kasepõld, K., Kopti, M. (2016). Merendussektori majandusmõju uuring: I etapp Eesti laevanduse sajand. – *DIGAR*. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool Eesti Mereakadeemia. [https://www.mkm.ee/sites/default/files/merendussektori\\_majandusmoju\\_uuring\\_2016.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/merendussektori_majandusmoju_uuring_2016.pdf) (16.04.2020)

International Business Centre of Madeira. (n.d.). MAR – Madeira's International Shipping Register. – *International Business Centre of Madeira*. <https://www.ibc-madeira.com/en/ship-registration/ship-register-and-shipping-companies.html> (01.04.2020)

Kenton, W. (2019). Special Administrative Region (SAR). – *Investopedia*, 8. aprill. <https://www.investopedia.com/terms/s/special-administrative-region.asp> (26.03.2020)

Kreem, E. (2016). Merendusnõukoda. – *Mereviki*, 21. oktoober. <http://mereviki.vta.ee/mediawiki/index.php/Merendusn%C3%B5ukoda> (04.03.2020)

Kreem, E. (2018). Eesti laevanduse sajand. – *Eesti Laevanduse Aastaraamat 2018*, 9-10. Tallinn: Sekstant. (25.02.2020)

Kriminaalpoliitika. (n.d.). Korruptsioon ja majanduskuriteod. – *Kuritegevus Eestis 2019*. <https://www.kriminaalpoliitika.ee/kuritegevuse-statistika/korruptsioon.html> (07.04.2020)

Laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus 722 SE. (Vastu võetud 13.02.2019, muudetud, täiendatud). Seletuskiri laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seaduse ja tulumaksuseaduse ning nendega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu juurde. (2018). – *Riigikogu*. <https://m.riigikogu.ee/download/f0c8d320-730a-4772-9c87-3baf5e96bb7> (17.02.2020)

Lam, C. (2019). Speech by CE at Asian Insurance Forum 2019 Opening Ceremony. – *The Government of the Hong Kong Special Administrative Region, Press Releases*, 10. detsember. <https://www.info.gov.hk/gia/general/201912/10/P2019121000404.htm> (29.01.2020)

Martins, G. (2018). Madeira: Why The Madeira International Shipping Register (MAR) Is So Attractive And The Advantages Of Registering A Vessel In Madeira. – *Transport, Mondaq*, 2. oktoober.

<https://www.mondaq.com/Transport/741390/Why-The-Madeira-International-Shipping-Register-MAR-Is-So-Attractive-And-The-Advantages-Of-Registering-A-Vessel-In-Madeira>  
(01.04.2020)

Monitor Deloitte. (2017). EU Shipping Competitiveness Study. – *Monitor Deloitte*, 23. veebruar.  
<https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/2017-02-23-Deloitte-Benchmark-Study-FULL---FINAL.pdf> (06.04.2020)

MTMM (HONG KONG) LTD. (n.d.). Hong Kong Ship Registry. – *MTMM (HONG KONG) LTD.*  
[https://www.mtmm.com.hk/index.php?option=com\\_content&view=article&id=34&Itemid=209](https://www.mtmm.com.hk/index.php?option=com_content&view=article&id=34&Itemid=209)  
(26.03.2020)

Naaber, E. (2020). Eesti laevanduse arendamise taktikaline plaan 2020. – *Veeteede Ameti arendusosakonna juhi Eero Naabri andmed*, 25. jaanuar. (20.02.2020)

Nestor, E. (2019). Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus 722 SE. (Vastu võetud 13.02.2019, muudetud, täiendatud). – *Riigikogu*.

<https://m.riigikogu.ee/download/d36dd859-a6e6-4785-b0ca-cecca8e73bd4> (13.03.2020)

Newton – Tapia, D. (2007). Cantonese (Hong Kong). – *Portland State University, Multicultural Topics in Communications Sciences & Disorders*.

<https://www.pdx.edu/multicultural-topics-communication-sciences-disorders/cantonese-hong-kong-0> (27.03.2020)

Okk, K. (2018). Tööandja brändi väärtuspakkumine ning tööandja atraktiivsuse tõstmine Swissotel Tallinna näitel / Employer Brand Value Proposition and Increasing Employer Attractiveness on Example of Swissotel Tallinn: magistritöö. Tallinna Tehnikaülikool: Tallinn.- *TalTech Digikogu*.  
<https://digikogu.taltech.ee/et/Item/d10e7286-c243-46cb-91d4-27b24db3a3d2> (20.02.2020)

Optimizely. (n.d.). Value Proposition.- *Optimizely*.

<https://www.optimizely.com/optimization-glossary/value-proposition/> (20.02.2020)

Organisatieadviesbureau Berenschot B.V. (2019). Minicollege Mark Moore bij Berenschot (#1) - Creating Public Value. – *Youtube*, 17. juuli.

<https://www.youtube.com/watch?v=J0MLqSotyK4> (16.03.2020)

Ots, J. M. (2019). Mida on Eestil õppida Hong Kongi merendusest. – *Merendus, Majandus, Postimees*, 27. veebruar.

<https://majandus24.postimees.ee/6533054/mida-on-eestil-oppida-hong-kongi-merendusest>  
(29.01.2020)

Ots, J. M. (2020). Merendusvõimekus on kriisiajal strateegiliselt tähtis. – *Merendus, Majandus, Postimees*, 28. märts.

[https://leht.postimees.ee/6935460/merendusvoimekus-on-kriisiajal-strateegiliselt-tahtis?utm\\_campaign=20200328&utm\\_content=7-2-title&utm\\_medium=email&utm\\_source=www.postimees.ee](https://leht.postimees.ee/6935460/merendusvoimekus-on-kriisiajal-strateegiliselt-tahtis?utm_campaign=20200328&utm_content=7-2-title&utm_medium=email&utm_source=www.postimees.ee) (30.03.2020)

Paavo, R. (1997). Mugavuslipu oht pole möödas. – *Arhiiv, Postimees*, 23. detsember.

<https://www.postimees.ee/2530993/mugavuslipu-oht-pole-moodas> (31.03.2020)

Paris MoU. (n.d.). White, Grey and Black List. – *Paris MoU*.

<https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list> (19.03.2020)

Pealinn. (2018). Kadri Simson: Tallinna Sadama börsile minek toob Eesti aktsiaturule rahvusvahelist tähelepanu. – *Pealinn*, 8. mai.

<http://www.pealinn.ee/tagid/koik/kadri-simson-tallinna-sadama-borsile-minek-toob-eesti-aktsiaturule-n220640> (25.04.2020)

Pesur, V. (2020). Majanduskomisjon: esimesed merenduspaketi viljad on juba näha. – *Riigikogu pressiteenistus*, 19. mai.

<https://www.riigikogu.ee/pressiteated/majanduskomisjon-et-et/majanduskomisjon-esimesed-merenduspaketi-viljad-juba-naha/> (20.05.2020)

Portsmouth, R., Hunt, T., Terk, E., Nõmmela, K., Hartikainen, A. (2011). Merenduse klasteruuring, Eesti Mereakadeemia toimetised nr 12. – *Eesti Teadusinfosüsteem*.

[https://www.ttu.ee/public/m/mereakadeemia/dokumendid/ematak/Merenduse\\_klasteruuring.pdf](https://www.ttu.ee/public/m/mereakadeemia/dokumendid/ematak/Merenduse_klasteruuring.pdf)  
(14.04.2020)

Postimees. (1932). Viidendik maailma kaubalaevastikust ei tööta. – *Postimees*, 6. juuli, 3.

<https://dea.digar.ee/cgi-bin/dea?a=d&d=postimeesew19320706&e=-----et-25--1--txt-txIN%7ctxTI%7ctxAU%7ctxTA-----> (04.03.2020)

Postimees. (2014). Viimane suur kaubalaev lahkus Eesti lipu alt. – *Majandus, ERR*, 30. aprill.



<https://www.err.ee/512174/viimane-suur-kaubalaev-lahkus-estli-lipu-alt> (18.02.2020)

Põiklik, P. (2017). Laevad taas Eesti lipu alla. On see võimalik? – *Eesti Laevanduse Aastaraamat 2017*, 22-25. Tallinn: Sekstant. (25.02.2020)

Registrite ja Infosüsteemide Keskus. (n.d.). EMTAK tegevusalad. – *Registrite ja Infosüsteemide Keskus*.

<https://www.rik.ee/et/e-ariregister/emtak-tegevusalad> (20.04.2020)

Rogers, R. (2010). Ship registration: a critical analysis: A dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfillment of the requirements for the award of the degree of Masters of Science in Maritime Affairs (33, 43). World Maritime University: Malmö, Sweden. - *World Maritime University Dissertations*.

[https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1446&context=all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1446&context=all_dissertations)  
(19.03.2020)

Saar, T. (2016). *Eesti Laevanduse Aastaraamat 2016*. Tallinn: Sekstant. (25.02.2020)

Saar, T. (2017). Sõjaliselt otsustava tähtsusega tööala. Laevauhing J. Telliskivi & A. Saarna tegevus 1942-1944. – *Tuna*, 2, 37-53.

<http://www.ra.ee/tuna/sojaliselt-otsustava-tahtsusega-tooala-laevauhing-j-telliskivi-a-saarna-tegevus-1942-1944/> (04.03.2020)

Saarinen, Y. (2019). *Ajaprahingud*, loengu materjal, meretranspordi kommertsekspluatatsioon VMS0680, TalTech Eesti Mereakadeemia. (18.03.2020)

Al Jazeera English. (2019). Watch: Why do ships choose flags of convenience? – *Safety 4 Sea*, 24. juuli.

<https://safety4sea.com/watch-why-do-ships-choose-flags-of-convenience/> (27.02.2020)

Shayne, K. (2014). Defining and Creating Value for the Public. - *Government Finance Review*.

<https://www.gfoa.org/sites/default/files/GFROct1457.pdf> (16.03.2020)

Lind – Amundsen, K., Vablum, J. (2018). Shipowners' Choice of Vessel Flag. – *Simonsen Vogtwiig*, 22. oktoober.

<https://svw.no/en/news/news/2018/october/shipowners-choice-of-vessel-flag/> (26.02.2020)

Sokk, S. (2009). Probleemid ja põhjused laevade lahkumisel Eesti lipu alt / Problems and Reasons Associated with Ships Leaving the Estonian Register: magistr töö. Eesti Mereakadeemia: Tallinn. – *Eesti Mereakadeemia raamatukogu* (12.03.2020)

Tallinna Sadam. (n.d.). Vanasadama arendamisel lähtutakse eesmärgist rajada terviklik multifunktsionaalne linnaosa aktiivselt toimiva reisisadama piirkonda. – *Tallinna Sadam*. <https://www.ts.ee/vanasadama-arendus/> (21.04.2020)

The Duomo Initiative. (2019). The Hong Kong Economy (Economic Fact Files). – *Youtube*, 3. mai. <https://www.youtube.com/watch?v=GOxX5DWcyu8> (27.03.2020)

Threlkeld, B. (2015). Finding Value in the Value Proposition. – *Digital PR Threlkeld Communications*. <https://threlkeldcomm.com/finding-value-in-the-value-proposition/> (20.02.2020)

Tjan, A. K. (2009). Value Propositions That Work. – *Harvard Business Review*. <https://hbr.org/2009/09/value-propositions-that-work.html> (20.02.2020)

Tooming, U. (1997). Eesti mugavuslipumaaks kuulutamine on kasulik konkurentidele. – *Arhiiv, Postimees*, 4. oktoober. <https://www.postimees.ee/2521619/eesti-mugavuslipumaaks-kuulutamine-on-kasulik-konkurentidel> (31.03.2020)

Travel on Spot. (n.d.). Hongkong. – *Travel on Spot*. [https://www.travelonspot.com/et\\_EE/artikkel/sihtkohad/hongkong](https://www.travelonspot.com/et_EE/artikkel/sihtkohad/hongkong) (26.03.2020)

Turbitt, I. (2013). Creating Public Value. – *Kafka Brigade UK*. <http://www.knowledge.scot.nhs.uk/media/7413716/public%20value%20reading%20kbuk%20may%2013.pdf> (16.03.2020)

UN. Secretary-General. IMO. Secretary-General. (2006). Transmitting report of the Ad Hoc Consultative Meeting of senior representatives of international organizations convened by IMO on the subject of "genuine link". – *United Nations Digital Library*. <https://digitallibrary.un.org/record/585799> (26.02.2020)

- UNCTAD. (2019). Building, ownership, registration and scrapping of ships, 2018. – *UNCTAD*.  
[https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html#ref\\_Unctad\\_2019a](https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html#ref_Unctad_2019a)  
(17.04.2020)
- Veeteede Amet. (2017). Eesti Vabariik on ühinenud järgmiste konventsioonidega. – *Veeteede Amet*, 16. november.  
<https://veeteedeamet.ee/et/ametist-ja-kontaktid/menuupunktid-ohus/rahvusvahelised-merenduskonventsioonid> (21.04.2020)
- Veeteede Amet. (2018). Eesti laevanduse areng – põhjused ja ajajoon. – *Veeteede Amet*, 11. oktoober.  
<https://veeteedeamet.ee/et/uudised/eesti-laevanduse-areng-pohjused-ja-ajajoon> (18.02.2020)
- Veeteede Amet. (2020). Veeteetasud. – *Veeteede Amet*, 7. mai.  
<https://veeteedeamet.ee/et/sadamad-laevad-reederid/veeteetasud> (09.05.2020)
- Vladimirova, D. (2019). Building Sustainable Value Propositions for Multiple Stakeholders: A Practical Tool, 7 (1), 1-8. Apollo. – *University of Cambridge Repository*.  
[https://www.researchgate.net/publication/332111850\\_Building\\_Sustainable\\_Value\\_Propositions\\_for\\_Multiple\\_Stakeholders\\_A\\_Practical\\_Tool](https://www.researchgate.net/publication/332111850_Building_Sustainable_Value_Propositions_for_Multiple_Stakeholders_A_Practical_Tool) (25.02.2020)
- Xie, C. (2018). *Foreign Market Entries*, loengu materjal, International Strategy ØKB3128, Western Norway University of Applied Sciences. (19.05.2020)
- Intervjueeritav 1. (2020). Autori intervjuu: küsimused Eesti laevaomanikele. Aktsiaselts Hansa Shipping esindaja vastused (03.04.2020)
- Intervjueeritav 2. (2020). Autori küsimustik: küsimused Eesti laevaomanikele. Aktsiaselts Tschudi Ship Management esindaja vastused (14.04.2020)
- Intervjueeritav 3. (2020). Autori küsimustik: küsimused Eesti laevaomanikele. Aktsiaselts Amisco esindaja vastused (20.05.2020)
- Yam, B. (2020). Autori küsimustik: Hong Kong Shipping Register. Invest Hong Kong'i merendusklatri kõrgema astme juhi vastused (20.04.2020)

## Lisa 1 Intervjuu: küsimused Eesti laevaomanikele

- 1) Kui suur on Teie kaubalaevastik kogutonnažilt, arvestades ainult üle 500 GT kaubalaevu?
- 2) Kui kõrgelt hindate vajadust tuua laevu Eesti lipu alla? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt.
- 3) Kui kõrgelt hindate Eesti olemasolevat (mere-) haridussüsteemi, mis koolitab erialaspetsialiste, kes võiksid sõita Eesti lipu all olevatel laevadel? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt.
- 4) Kui oluliseks peate oma laevandusettevõtte maksude laekumist Eesti riigile? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt.
- 5) Kas olete mõelnud enda laevade toomisele Eesti lipu alla, mis on olnud ajendiks või mis on saanud takistuseks?
- 6) Kui oluliseks peate seda, et Eesti kui lipuriik oleks nn valges nimekirjas? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt.
- 7) Kuidas hindate Eesti Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna tööd laevade ohutuse tagamisel? Määratlege skaalal 1-10, kas see on ebapiisav (1), täpselt asjakohane (5) või ülepingutatud (10).
- 8) Kas laevaomanikuna peate piisavaks rahvusvahelisi meeskonnaliikmete elutingimuste nõudeid laeval või eelistaksite Eesti riigi poolt esitatud rangemaid nõudeid? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on rahvusvahelised nõuded ja 10 on riigi nõuded.
- 9) Kui kõrgelt hindavad Teie arvates tööle asuvad meeskonnaliikmed töökoha poolt pakutavaid sotsiaalseid hüvesid võrreldes palgatingimustega? Palun vastata skaalal 1-10, kas ei hinda (1), hindavad võrdselt (5) või hindavad kõrgelt (10).
- 10) Kas sooviksite omalt poolt midagi lisada või kommenteerida loomisel oleva laevanduse seaduspaketi osas?

## Lisa 2 Vastused Eesti laevaomanikele esitatud küsimustele

### Intervjueeritav 1 vastused

- 1) Kui suur on Teie kaubalaevastik kogutonnažilt, arvestades ainult üle 500 GT kaubalaevu? 28 laeva.
- 2) Kui kõrgelt hindate vajadust tuua laevu Eesti lipu alla? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt. 10
- 3) Kui kõrgelt hindate Eesti olemasolevat (mere-) haridussüsteemi, mis koolitab erialaspetsialiste, kes võiksid sõita Eesti lipu all olevatel laevadel? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt. 8
- 4) Kui oluliseks peate oma laevandusettevõtte maksude laekumist Eesti riigile? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt. 7 “Et Eesti riik peaks tulevikus vene meremeestele hakkama pensioni maksma ja sotsiaalmaksu koguma, on täiesti vale lähenemine, sisuliselt Eesti riik on muutunud praegu nagu pensionifondiks meremeestele selle seadusega. Meil ei ole mingit motivatsiooni laevu eesti lipu alla tuua, sest meil on laevad, kuhu ilmselt ka tulevikus jäävad kolmandate riikide meremehed. Maltal me ei maksa vene meremeeste pealt sotsiaalmaksu, Eestis hakkame maksma. Eesti riik tahab oluliselt rohkem aruandlust saada, maksuametile peame hakkama deklareerima sotsiaalmaksu. Kui me kõik tooks siia eesti lipu alla, peaksime ühe raamatupidaja kindlasti tööle võtma.”
- 5) Kui oluliseks peate seda, et Eesti kui lipuriik oleks nn valges nimekirjas? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt. 10
- 6) Kuidas hindate Eesti Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna tööd laevade ohutuse tagamisel? Määratlege skaalal 1-10, kas see on ebapiisav (1), täpselt asjakohane (5) või ülepingsutatud (10). Kogemus puudub.
- 7) Kas laevaomanikuna peate piisavaks rahvusvahelisi meeskonnaliikmete elutingimuste nõudeid laeval või eelistaksite Eesti riigi poolt esitatud rangemaid nõudeid? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on rahvusvahelised nõuded ja 10 on riigi nõuded. 1,5
- 8) Kui kõrgelt hindavad Teie arvates tööle asuvad meeskonnaliikmed töökoha poolt pakutavaid sotsiaalseid hüvesid võrreldes palgatingimustega? Palun vastata skaalal 1-10, kas ei hinda (1), hindavad võrdselt (5) või hindavad kõrgelt (10). 1 “Palk on ikkagi number üks, elutingimused on peale seda. Sõltub sellest ka, kes meeskonnaliikmed on, et sama kultuuri elutingimused oleks koos.”

## Intervjueeritav 2 vastused

- 1) Kui suur on Teie kaubalaevastik kogutonnaažilt, arvestades ainult üle 500 GT kaubalaevu? 75 826 GRT, kolm kaubalaeva.
- 2) Kui kõrgelt hindate vajadust tuua laevu Eesti lipu alla? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt. 10
- 3) Kui kõrgelt hindate Eesti olemasolevat (mere-) haridussüsteemi, mis koolitab erialaspetsialiste, kes võiksid sõita Eesti lipu all olevatel laevadel? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt. 8
- 4) Kui oluliseks peate oma laevandusettevõtte maksude laekumist Eesti riigile? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt. 10
- 5) Kas olete mõelnud enda laevade toomisele Eesti lipu alla, mis on olnud ajendiks või mis on saanud takistuseks? Tschudi Ship Management AS-i puhul on oluline mõista, et meie näol ei ole tegemist traditsioonilise laevaomanikuga vaid et meie opereerime laevu laevaomanike nimel ja tegelikult ei oma ühtegi laeva. Hoolimata sellest on ka meie huvides tuua võimalusel laevu Eesti lipu alla ja seda võimalust me ka laevaomanikele pakume. Siiani on suurimaks takistuseks olnud meremeeste palkamisega kaasnev kõrge kulubaas, mis on laevaomanikud pannud negatiivselt reageerima, kui oleme neile pakkunud laevu eesti lipu alla registreerida.
- 6) Kui oluliseks peate seda, et Eesti kui lipuriik oleks nn valges nimekirjas? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt. 10
- 7) Kuidas hindate Eesti Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna tööd laevade ohutuse tagamisel? Määratlege skaalal 1-10, kas see on ebapiisav (1), täpselt asjakohane (5) või ülepingutatud (10). 7
- 8) Kas laevaomanikuna peate piisavaks rahvusvahelisi meeskonnaliikmete elutingimuste nõudeid laeval või eelistaksite Eesti riigi poolt esitatud rangemaid nõudeid? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on rahvusvahelised nõuded ja 10 on riigi nõuded. 5
- 9) Kui kõrgelt hindavad Teie arvates tööle asuvad meeskonnaliikmed töökoha poolt pakutavaid sotsiaalseid hüvesid võrreldes palgatingimustega? Palun vastata skaalal 1-10, kas ei hinda (1), hindavad võrdselt (5) või hindavad kõrgelt (10). 5

### Intervjueeritav 3 vastused

- 1) Kui suur on Teie kaubalaevastik kogutonnaažilt, arvestades ainult üle 500 GT kaubalaevu? 50281 GT, kaheksa kaubalaeva.
- 2) Kui kõrgelt hindate vajadust tuua laevu Eesti lipu alla? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt. Vajadust, kui sellist, reederi seisukohast tegelikult ei ole, näen siin võimalikku positiivset sisendit seoses äriliste struktuuride lihtsustamise, meretöö selgema maksustamise ja sellega seonduva parema sotsiaalse kaitsega laevapere liikmetele, millega kaasneb ka püsivam töösuhe. Eeldan, et ülaltooduga kaasnevad siiski kõrgemad kulud ja suurenev bürokraatia, mistõttu paneks hinnanguks praegu 3.
- 3) Kui kõrgelt hindate Eesti olemasolevat (mere-) haridussüsteemi, mis koolitab erialaspetsialiste, kes võiksid sõita Eesti lipu all olevatel laevadel? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt. Hindan kõrgelt, pean suurepäraseks arenguks Mereakadeemia liitumist Tallinna Tehnikaülikooliga ja sellega seonduvat sünergiat nii õppetöö kvaliteedi kui merega seotud erialade populariseerimise osas, hindan 8.
- 4) Kui oluliseks peate oma laevandusettevõtte maksude laekumist Eesti riigile? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt. See on kompleksne küsimus ja seonduv p.2 küsituga. Äriliselt ei ole oluline, millisele lipuriigile laekuvad maksed, kui see just ei ole seotud riiklike, näiteks probleem Türgi ja Küprose vahel, või korporatiivsete, näiteks riiklike tellimuste hanketingimused, diskrimineerivate tingimustega – kliendi poolt tasutavat veohinda laeva lipp või meeskonna rahvus reeglina ei mõjuta. Hinnangu andmisel ettevõtjana pakuks vastuseks 2.
- 5) Kas olete mõelnud enda laevade toomisele Eesti lipu alla, mis on olnud ajendiks või mis on saanud takistuseks? Oleme mõelnud, takistuseks on siiani olnud nii meremeeste kui laevaomaniku maksustamine (mis on muutumas nüüd laevanduspaketiga, samas siiski mõningane ebaselgus sotsiaalmaksu osas) kui ka tehnilised küsimused (näiteks nõutav meeskonnaliikmete arv ). Oluline on seotud valdkondade nagu Veeteede Ameti, registrite, kohtude, sotsiaalteenuste osutajate, ametiühingute ja teiste soov näha laevaomanikes partnerit ja mõista ettevõtte spetsiifikat konkurentsitingimustes.
- 6) Kui oluliseks peate seda, et Eesti kui lipuriik oleks nn valges nimekirjas? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on vähesel määral ja 10 on kõrgelt. Hindan kõrgelt, 9.
- 7) Kuidas hindate Eesti Veeteede Ameti laevade järelvalve osakonna tööd laevade ohutuse tagamisel? Määratlege skaalal 1-10, kas see on ebapiisav (1), täpselt asjakohane (5) või ülepingsutatud (10). Puudub kogemus hinnangu andmiseks.

- 8) Kas laevaomanikuna peate piisavaks rahvusvahelisi meeskonnaliikmete elutingimuste nõudeid laeval või eelistaksite Eesti riigi poolt esitatud rangemaid nõudeid? Palun vastata skaalal 1-10, kus 1 on rahvusvahelised nõuded ja 10 on riigi nõuded. Pean piisavaks rahvusvahelisi nõudeid – 1.
- 9) Kui kõrgelt hindavad Teie arvates tööle asuvad meeskonnaliikmed töökoha poolt pakutavaid sotsiaalseid hüvesid võrreldes palgatingimustega? Palun vastata skaalal 1-10, kas ei hinda (1), hindavad võrdselt (5) või hindavad kõrgelt (10). Enim hinnatakse palga suurust, kuid siin on ajaga muutused, näiteks hinnatakse püsiva interneti olemasolu laeval ja muud taolist – 4.



### **Lisa 3 Vastustega küsimustik Invest Hong Kong'ile**

1) What does it mean in Hong Kong's shipping to have "no restrictions to foreigners" compared to local shipping businesses?

Hong Kong is an international city and welcomes everyone to set up their business in Hong Kong. For Hong Kong ship register, there is no any nationality restriction, and a Hong Kong flagged ship has no restriction on crew nationality.

2) Could you explain the benefits for shipowners of the transparency of your economy?

Hong Kong boasts for high degree of economic freedom, efficient government, zero tolerance for corruption, and a high degree of transparency. It benefits every business which leverage Hong Kong to grow their business.

3) Does Hong Kong's ship registry meet further standardization to meet international requirements and make shipowner's lives more convenient in the future? In what manner? (For instance ratifying maritime conventions or as your mortgages are acceptable to all international ship finance banks) Hong Kong is a member of IMO and Hong Kong is implementing all the necessary responsibility thereof. To bring convenience to shipowners, Hong Kong Ship Register has set up regional desks in Singapore, Shanghai and London since last year to render immediate support to shipowners.

4) Regarding bareboat charter ship registry, how do you see its perspective in Hong Kong?

Considering the promotion of ship leasing in Hong Kong by the government, we do foresee the growth in demise charter registration.

5) What do shipowners appreciate in Hong Kong's bareboat charter registry?

As much as full registration. Such as no profits tax levied on overseas trade, double taxation relief arrangement with major trading partners, a clean, efficient and business friendly civil service.

6) What are the areas that need developing in order to have more ships sailing under Hong Kong's flag?

Support to shipowners. Reasonable charges. Good reputation with low retention rate.

7) If a ship doesn't need to visit the port of Hong Kong and sails elsewhere in the world, which are her benefits of sailing under Hong Kong's flag in addition to getting support from your regional desks?

In reality, majority of Hong Kong flagged ships do not call Hong Kong port, mostly dry bulk and tankers. No profits tax levied on overseas trade, and independent, well-established common law system would be favourable to shipowners.

8) When it comes to the geographical location, Hong Kong's well-located port has a huge impact on the successful registry, however would you believe that a small country with a small hinterland like Estonia could become a successful flag-state?

Yes. The success of ship registry is a result of the determination of the government in pushing it. It is not a matter of size and geographical location. Panama, Liberian and Marshall Island are small countries, but they have many regional offices which launch good marketing campaigns.

## **Lisa 4 Hongkongi laevaregister**

Hiina Rahvavabariigi Hongkongi erihalduspiirkonna laevaregister on maailmas suuruselt neljas register (Hong Kong Shipowners Association n.d.). Aastatel 1842 kuni 1997 oli Hongkong Suurbritannia koloonia ning aastal 1984 sõlmis Hiina Suurbritanniaga kokkuleppe, et Hongkong säilitab oma sõltumatuse Hiina Rahvavabariigist veel 50 aastat ehk kuni aastani 2047, mil ta territoorium ühendatakse täielikult Hiinaga (Travel on Spot n.d.). Siiski on praegune linnriik suveräänne vaid osaliselt. Seejuures peavad Hiina Rahvavabariigile alluva Hongkongi juhid olema valitud eelnevalt Hiina poolt heaks kiidetud kandidaatide seast. Senine sõltumatus Hiinast on erihalduspiirkonnale andud võimaluse enda põhiseadusele ning iseseisvatele õigus-, administratiiv- ja kohtusüsteemile, mis on laevade lipuriigi oluliseks eeliseks. (Kenton 2019)

### **Hongkongi tugevused lipuriigina**

Hongkongi merendussektori edukuse aluseks on suuresti baastegurid nagu geograafiline asukoht, kuid ka arengutegurid nagu pidevalt rikastuv infrastruktuur ja kvalifitseeritud tööjõud.

#### **Geograafiline asukoht**

Hongkongi erihalduspiirkonna üheks olulisemaks eeliseks võib pidada tema geograafilist asukohta Aasia südames Lõuna-Hiina mere ääres ja Pärlijõe deltas. Linnriigi juures voolav Pärlijõgi on laevadele ligipääsuks tagamaale, tänu millele saab kaupa toimetada sihtpunktideni ilma oluliselt transpordiliiki muutmata. Tagamaa suurust tõestab fakt, et ligi pool maailma elanikkonnast paikneb Hongkongist umbes viie tunni kaugusel (Hong Kong Maritime and Port Board n.d.c). Seega on Hongkongil üle Aasia suur tagamaa, mistõttu on laevaomanikel otstarbekas suunata oma kaubavood läbi selle piirkonna ning registreerida enda laev Hongkongi lipu alla.

Lisaks on linnriigil hea ühendus maailma eri paikadega läbi arenenud kommunikatsioonivõrgustike ja harukontorite mitmetes regioonides üle ilma (Hong Kong Maritime and Port Board n.d.c). Harukontorid teevad laevaomanike elu muretumaks, teades, et lipuriik toetab nende laevasid paljudest sadamalinnadest. Erinevates maailmanurkades majandavad kontorid saavad organiseerida laeva inspekteerimise ja registreerimisega seotud protseduure vastavalt Hongkongi lipu all sõitva laeva asukohale maailmas (Grinter 2019). Näiteks viimased harukontorid asustati Singapuris, Shanghais ja Londonis, et pakkuda laevaomanikele

kiiret abi (Yam 2020). Aasia südames paikneva lipuriigi konkurentsivõimekust toetavad tema tööjõu tegevuskohad üleilmselt ning samuti Hongkongi atraktiivne tagamaa.

### **Tööjõud ja suhtluskeel**

Hongkongi kaldasektoris ja laevanduses on palgatud kvalifitseeritud tööjõud, kelle eesmärk on laevadel läbi viia efektiivseid kontrole, et nende seisuaega oleks võimalikult lühike. Merendusteeninduse kvaliteeti näitab uuring, mille kohaselt oli aastal 2019 Hongkongi sadamas laevade seisuaeg või kinnipidamise määr 0,82%, mis on tunduvalt madalam võrreldes maailma keskmise 2,8%-ga (Grinter 2019). Laevaomanikele on see oluline tegur, kuna teenuse kvaliteeti näitav lühike seisuaeg lubab suurendada kaubaveomahtusid. Rahvusvahelisesse merendusvaldkonda on heal tasemel teenuse osutamiseks kaasatud bilinguaalsed spetsialistid (Hong Kong Maritime and Port Board n.d.d). Mis puutub laevapere liikmetesse, siis mehitamisel puuduvad teenistuja rahvusel põhinevad piirangud (Grinter 2017). Autori küsimustikule vastaja Brian Yam, Invest Hong Kong'i merendusklatri kõrgema astme juht, kinnitas, et Hongkongi laevaregistris puuduvad rahvusest tingitud piirangud ning Hongkongi lipu all sõitvate laevade meeskondadesse võivad kuuluda iga rahvuse esindajad (Yam 2020).

Lisaks kohtuvad Hongkongis ida ja lääne kultuur, mis teeb temast multikultuurse linna kahe ametliku riigikeelega (Newton-Tapia 2007). Hongkongi eristab ülejäänud Hiinast inglise keele levinud kasutamine, misjuures on näiteks linna tänavatel sildid kahes linnriigi ametlikus keeles - nii kantonis kui ka inglise keeles. Laevaomanike ja meremeeste võimalus suhelda sadamas või tegeleda äriäri Hongkongis on lihtsustatud, kui suhtluses puudub keelebarjäär. Kahekeelne keskkond on eeliseks ametliku merendusvaldkonna töökeele, inglise keele, kasutajatele ja seega merenduse arengule Hongkongis.

Hongkongi merendussektoris tegutseb kõrgelt haritud tööjõud, mis väljendub näiteks klienditeeninduse efektiivsuses laevade madala kinnipidamismäära kaudu. Lipuriigi tööjõud osutab teenuseid kogu maailmas tänu rohketele harukontoritele. Hongkongis puuduvad meremeeste rahvusest tingitud piirangud, mis võimaldab vabalt mehitada Hongkongi lipu all sõitvaid laevu. Lisaks on linnriigis kaks ametlikku riigikeelt, millest üks on merenduses rahvusvaheliselt kasutatav inglise keel.

## **Vabakaubandus**

Hongkongi linnriik on Hiinast erinev enda iseseisva õigus- ja kohtusüsteem, mis on linnale andnud võimaluse unikaalse vabakaubanduse saavutamiseks (Hong Kong Maritime and Port Board n.d.b). Hongkongil on suveräänne tavaõigussüsteem, mis põhineb Suurbritannia seadustel. Neil on kõikehõlmav ja korralikult järgitav vahekohtuseadus, millele kohaldatakse Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Rahvusvahelise Kaubandusõiguse Komisjoni (inglise keeles *The United Nations Commission on International Trade Law*) mudelseadust rahvusvaheliste laevanduse vaidluste suhtes. Lisaks asuvad linnriigis mitmed juhtivad mereõigusbürood. (Hong Kong Shipowners Association n.d.)

Hongkongi ärikeskkonda iseloomustab läbipaistvus, mis tähendab, et äriandmes on palju andmeid ja informatsiooni kõikidele kättesaadav. Hongkongi erihalduspiirkonna turul pole probleeme korruptsiooniga ning seal puuduvad suuresti piirangud välismaalastele. Samuti ei pea laevaomanikud maksma tulumaksu või kauba sisseveo eest tariife. (The Duomo Initiative 2019)

Hongkongi iseseisvus on linnriigile andnud võimaluse luua merendust soodustav vabakaubanduse ärikeskkond. Läbipaistev ja lihtne ärikeskkond on mugavalt ligipääsetav kõikide riikide kodanikele, mis meelitabki ettevõtjaid Hongkongi. Linnriigi vabakaubandus väljendub märkimisväärselt Hongkongi maksusüsteemis.

## **Maksusüsteem**

Hongkongi laevaregister on paistnud silma enda kergelt arusaadava ja ennustatava maksusüsteemiga, mis lihtsustab laevandusettevõtjate elu näiteks iga-aastase eelarve koostamisel (Hong Kong Maritime and Port Board n.d.a). Hongkong on vältinud oma registrisse kantud laevade topeltnmaksustamist kahepoolse leppega 44 erineva kaubaliininga (Hong Kong Maritime and Port Board n.d.a). Sellised lepped annavad Hongkongi lipu all sõitvatele laevadele kindluse, et nad ei tasuks ühte ja samat maksu kahekordselt. Linnriigi maksusüsteemi erisuseks on näiteks Hongkongi lipu all sõitvate laevade õigus saada Hiina sadamate tasudelt 30%-list soodust (Grinter 2017). Nii võivad Hiinas transkontinentaalseid vedusid korraldavad laevad maksta alati vaid 70% sadamatasudest, mis on suureks eeliseks kohalikele kaubavedajatele ja reisilaevadele.

Lisaks on Hongkongi erihalduspiirkonna lippu kandvate laevade nagu rahvusvaheliste kaubaveolaevade ja tšarterite kasum vabastatud tulumaksust (Hong Kong Maritime and Port Board n.d.a). Võrreldes mitmete lipuriikidega on Hongkongi laevaregistrisse laeva kandmise tasu madal.

Laeva kogumahutavusel põhinev esmane registreerimise tasu on üle 500 GT laevale 15 000 Hongkongi dollarit ehk 1768,52 eurot (FxexchangeRate n.d.; MTMM (HONG KONG) LTD. n.d.). Samuti kehtib Hongkongi lipuga laevadele tonnažimaks, mis arvestatakse terve aasta kohta korra (Monitor Deloitte 2017). Üldjuhul puuduvad Hongkongi importkaupadel tariifid, mistõttu on laevaomanikele selle piirkonnaga ühendus eelistatud valik (The Duomo Initiative 2019).

Kokkuvõttes on Hongkongi maksusüsteem eelistatud lihtsuse ja ennustatavuse tõttu. Hongkongi laevaregistris kehtivad aastane tonnažimaks ja madalad registreerimistasud. Lisaks muudele maksusoodustustele puuduvad Hongkongis üldjuhul tariifid importkaupadele. Veel pakub lipuriik laevaomanikele kokkuhoidu topeltnmaksustamise vältimise lepete abil ning kaubaveolaevade kasumi vabastamisega tulumaksust. Kuna tänapäevalgi peavad merendussektoris majandavad ärimehed oluliseks rahalist kokkuhoidu, siis on neist paljud otsustanud oma laevade ahtris lehitada soodsaid võimalusi pakkuvat Hongkongi lippu.

### **Standardsus**

Veel üheks Hongkongi kui lipuriigi tugevuseks on rahvusvahelistele standarditele vastamine. Hongkong on IMO liige ning Hongkongi konventsioon sisaldab kõik IMO olulisi regulatsioone (Yam 2020). Reeglite ühtlustamiseks pakub ka Hongkongi erihalduspiirkond rahvusvahelisi arbitratsiooniteenuseid ning esmaklassilisi finantsteenuseid ja merekindlustust (Hong Kong Maritime and Port Board n.d.d). Muuhulgas on Hongkongi lippu kandvate laevade laevahüpoteedid vastuvõetavad kõigile rahvusvahelistele laevandust rahastatavatele pankadele (Hong Kong Shipowners Association n.d.).

Lisaks on Hongkong koduks üheksale volitatud ja laialdaselt tuntud klassifikatsiooniühingule. Kaubalaevade kohustuslikud ülevaatused delegeeritakse nendele tunnustatud klassifikatsiooniühingutele, mille võimed peavad olema vastavuses Hongkongi poolt seatud rangete nõuetega. Nõuetele vastavust kontrollitakse klassifikatsiooniühingute inspekteerimise ja auditeerimisega. Peale selle hoiab Hongkongi Merendusosakond regulaarset sidet tema lipu all sõitvate laevadega, et tagada oma laevade nõuetekohane ja proaktiivne juhtimine. (Hong Kong Maritime and Port Board n.d.e)

Merenduse arendamiseks ja konkurentsivõimekuse säilitamiseks teeb Hongkongi puhul koostööd avalik ja erasektor ehk valistuse Merendusosakond ja erakätes olevad merendusettevõtted ning laevaomanikud. Hongkongi laevaregistrisse kantud laevaomanikud võivad probleemide korral pöörduda Hiina Rahvavabariigi konsulaatidesse kogu maailmas (Grinter 2017). Muuhulgas

panustatakse näiteks Hongkongis merendusspetsialistide järelkasvu läbi valitsuse poolt loodud fondi eesmärgiga toetada merenduse tudengeid stipendiumitega (Grinter 2019). Seejuures on Hongkongis, nagu Aasias üldiselt, tavaks tegutseda pikaajaliste eesmärkide nimel, tehes tuleviku tarbeks investeeringuid.

Merenduse rahvusvahelisuse tõttu on Hongkong püüdnud enda standardeid ühtlustada üleilmsete standarditega. Linnriigis järgitakse Hongkongi konventsiooni rahvusvahelistele nõuetele vastamist. Siiski on Hongkong kehtestanud karmimaid nõudeid klassifikatsiooniühingutele, kelle tegevust ka inspekteeritakse, et kontrollida kohalikele reeglitele vastavust. Lisaks on Hongkongis loodud finantssüsteem, millest saavad osad iga rahvuse esindajatest laevaomanikud. Samuti pakutakse rahvusvahelisi arbitratsiooniteenuseid ja merekindlustust. Hongkongis teevad rahvusvaheliste teenuste ja üleilmsetele standarditele vastamise eesmärgil koostööd avalik sektor ja erasektor.

## **Lisa 5 Portugalile kuuluva Madeira laevaregister**

Madeira rahvusvaheline laevaregister (edaspidi MAR – inglise keeles *The International Shipping Register of Madeira*) loodi 1989. aastal. Portugali autonoomne Madeira piirkond kuulub Euroopa Liitu ja nagu Portugalis, kehtib ka Madeiral euro ning seal räägitakse portugali keelt, mis on samuti merenduses laialt kasutusel. Madeira saare registrit loetakse teiseks Portugali registriks, sinna kantud laevad sõidavad Portugali lipu all. Madeira vabatsioon koos tema Finantsteenuste ja Rahvusvaheliste Teenuste Keskusega on tuntud Madeira Rahvusvahelise Ärikeskusena (edaspidi IBC – inglise keeles *Madeira's International Business Centre*), mille juures on ka MAR loodud. (Guide to Ship Registries n.d.)

Portugali lipuriik on järginud rahvusvahelisi standardeid, kujundades seeläbi eduka mereriigi mainet. Kõik Portugali poolt ratifitseeritud rahvusvahelised konventsioonid on kohaldatud ka Madeira merendussektoris ning selle tulemusena pole kunagi Madeira saart peetud mugavuslipumaaks (International Business Centre of Madeira n.d.). Lisaks on MAR nii Pariisi kui ka Tokyo vastastikuse mõistmise memorandumis valges nimekirjas. Globaalselt tunnustatud Madeira rahvusvahelisele registrile lisaks saab laevaomanik kanda enda laeva ajutiselt Madeira laevapereta prahitud laevade registrisse. (Martins 2018)

### **Madeira tugevused laevanduses**

Madeira pakub registripidajana konkurentsi ja on usaldusväärne kõrge Euroopa Liidu laevaregistri kvaliteedi taseme ja ohutuse kultuuriga (Efficient Consulting Corporation n.d.). Lipuriik on edukalt kaasas käinud areneva tehnoloogiaga ning loonud konkurentsivõimeka maksusüsteemi.

### **MAR-i üldised eelised**

Portugali lipu alla laeva viimine on tehtud lihtsaks kiire ja efektiivse registreemise protseduuriga, mille puhul on kulud registreerija jaoks madalad (Efficient Consulting Corporation n.d.). Laevaomaniku alaline elukoht või peakontor ei pea asuma Madeiral, kuna Portugali lipu all sõitmiseks piisab kohaliku seadusliku esindaja omamisest. (Martins 2018) Nii võib MAR-i kantud laeva haldamisega tegeleda välismaal baseeruv ettevõtte ilma kohustuseta asutada end Madeira IBC- sse (International Business Centre of Madeira n.d.).

Kvaliteetse registri puhul määrab hea taseme laevade tehniline korrashoid ning seda tagatakse näiteks laevadele kehtestatud vanusepiirangutega, kuid MAR-i laevadel puuduvad otsesed



vanusepiirangud, mis võimaldab suuremal hulgal laevaomanikel enda laevu Madeira registrisse kanda. Siiski hoolides kvaliteedist, kinnitab laeva registreerimiseks sobivuse sealne tehniline komisjon, kes olenemata laeva vanusest lähtub tema tehnilisest olukorrast. (International Business Centre of Madeira n.d.)

### **MAR-is kehtivad piirangud**

MAR on enda piiranguid vähendanud, kuid kvaliteedi säilitamiseks on loodud riiklikud reeglid reederitele ja nende laevadele. Madeira merendusamet piirab oma lipu alla sisenemist laevadele, mis ei vasta ohutuse ja turvalisuse nõuetele. Enne Madeira laevaregistrisse kandmise loa andmist vaadatakse üle laeva sõidupäevikud ning tema operaatorfirma. Lubatud pole näiteks ühekordse kerega tankerid. (Euromar n.d.c)

Madeira registrisse kantava laeva kapten ja 50% meeskonnast peavad olema eurooplased. Eurooplaste hulka võivad kuuluda rahvused nagu poolakad, samas võivad selle poole meeskonnast moodustada venelased, ukrainlased ning teiste portugali keelt kõnelevate riikide kodanikud. (Martins 2018) Seega kehtivad MAR-is küll kohalikud nõuded, kuid enne MAR-i saamist laevadele põhjalike kontrollide teostamine tagab laevaregistri kvaliteedi. Siiski võivad rahvusvaheliselt levinutest rangemad piirangud olla laevaomanikele tülikad ja kulukad järgida.

### **Madeira Euroopa Liidus**

Euroopas on mitmeid edukaid lipuriike, keda toetavad Euroopa Liit ning liikmesriigina kaasnev hea maine. Samuti on Euroopas asustatud mitmed ülemaailmselt tuntud meretranspordiga tegelevad firmad ning nende jaoks on loomulik registreerida enda laevad Euroopa Liidu liikmesriigi registrisse. Eurooplastele omane läänelik suhtumine ning tugeval järjel majandus annab laevaomanikele kindlustunnet lipuriigi valikul. Liidu liikmesriigid saavad osaleda merenduspoliitika kujundamisel, olles esindatud rahvusvahelistes merendusorganites. Vastavalt 2004. aasta Euroopa Komisjoni suunistele meretranspordile riigiabi kohta on laevaomanikel õigus saada riigiabi, kui vähemalt 60%-i nende laevade tonnažist hõlmavad Euroopa Liidu liikmesriigi lipu all sõitvad laevad (Euromar n.d.a). Järelkult saavad laevaomanikud toetust, kui enamus nende laevadest sõidab EL-i lippude all.

Madeiral kehtiva euro tõttu toimub saare registris olevate laevade kogu maksude arvestus eurodes, mis on eurooplastest laevaomanikele mugav variant. Samuti on Euroopa Liidu registrisse kantuna Portugali lipu all sõitvatel laevadel piiramatut võimalust navigeerida Euroopa Liidu vetes (Efficient

Consulting Corporation n.d.). Usaldusväärse EL-i liikmesriigi maine ja võimalus EL-i toetustele meelitab Euroopas asustatud tuntud meretranspordifirmasid registreerima laevu Portugali lipu alla.

### **Madeira digitaliseeritud teenused**

Madeira automatiseeritud ja digitaliseeritud lahendused võimaldavad lipuriigil teenindada oma kliente ööpäevaringselt (Euromar n.d.c). Siiski on lipuvahetuse ettevalmistamiseks soovitatav arvestada 6-8 nädalat, mille möödudes on laeva registreerimine ametlikult täide viidud (Euromar n.d.b). MAR on üks kiirelt arenenutest vähestest laevaregistrates, mis väljastab registreerimise protseduurideks elektroonilisi dokumente, sealhulgas e-formaadis laevapere sertifikaate ja elektroonilisi meremehe tõendeid. Sellised võimalused pakuvad laevaomanikele aja- ja kulukokkuvõidu. Lipuriik saab kokku hoida tööjõu pealt ehk vähendada halduskoormust ning viia inimtekkelised vead miinimumini. Digitaliseerimises on MAR saanud toetust oma saare ehk piirkonna valitsuselt ja Portugali riiklikult valitsuselt ja lisaks üksikisikult José Simão'lt, kes on kohalik loodusvarade, ohutuse ja merendusteenuste peadirektor. MAR pakub kõrgekvaliteedilisi digitaliseerivas maailmas nõutud teenuseid, mida kinnitab näiteks lipuriigi tugev positiivne hinnang inspekteerimisfirma RightShip poolt. Tunnustusega teenitud hea maine on laevaomanike seas tekitanud lipuriigi vastu usalduse. (Hellenic Shipping News 2019)

Madeira laevaregistri klienditeenindus on efektiivne oma digitaliseeritud 24/7 pakutavate teenuste tõttu. Elektrooniline dokumentatsioon pakub laevaomanikele kokkuvõidu, kuid siiski on MAR-i registreerimisprotsess üsna aeganõudev. Madeira digitaliseeritud teenuste taga on tugev toetus nii piirkondlikult kui ka Portugali valitsuselt.

### **Madeira laevanduse maksusüsteem**

Üks peamisi konkurentsivõimekuse näitajaid on kliendile võimalikult soodne maksusüsteem. Madeira laevaregistri puhul on laevaomanikel vaba valik sõlmida oma meeskonnaliikmetega palgakokkuleppeid, olgu need Portugali ametiühingutele vastuvõetavad või mitte (Rogers 2010, 43). Seega on Madeira Portugalist osati iseseisev. Madeira rahvusvahelisesse laevaregistrisse registreeritud laevandusettevõtetele kehtib 2027. aastani 5%- line tulumaks (Martins 2018).

Laevapere liikmete palgad on Portugali lippu kandvatel laevadel vabastatud sotsiaalkindlustusmaksetest ja kaubalaevade meeskonnaliikmed on vabastatud personaalsetest tulumaksudest (International Business Centre of Madeira n.d.). Veel on Madeira laevandusfirmad vabastatud maksudest dividendide väljamaksmisel, intressidel, honoraridel ja mitteresidentidele

makstavatel teenustel ning lisaks on neil maksuvabastus kapitali-, notari- ja registreerimistasudelt. Kuna Portugal on sõlminud topeltnmaksustamise vältimise lepinguid ja lepinguid investeringute kaitsmiseks, siis on laevandusettevõtetal kindlam ja kuluefektiivsem enda tegevuse asukohaks määrata Madeira saar. (Martins 2018)

Lisaks kehtib Madeiral paindlik hüpoteegisüsteem, mis lubab hüpoteegipidajal ja hüpoteegi omanikul kokkuleppe järgi valida konkreetse riigi õigussüsteemi, mis reguleerib hüpoteegi tingimusi (Efficient Consulting Corporation n.d.).

MAR-i kantava laeva registreerimistasu on fikseeritult 1800 eurot, millele lisandub varieeruv summa sõltuvalt laeva puhasmahutavusest. Näiteks kuni 250 puhasmahutavuse (edaspidi NT – inglise keeles *neto tonnage*) puhul lisandub fikseeritud summale 225 eurot või laeva, mille puhasmahutavus jääb vahemikku 250 kuni 2500 NT, lisatakse tasule 90 euro senti ühe NT kohta. Laevaregistri aastamaks on fikseeritult 1400 eurot, millele kalkuleeritakse samuti juurde summa olenevalt laeva puhasmahutavusest. Ülejäänud tasud rakenduvad dokumentide, deklaratsioonide ja sertifikaatide väljastamisel ning näiteks laeva inspekteerimisel. (International Business Centre of Madeira n.d.)

Kokkuvõttes võimaldab Madeira registrisüsteem laevaomanikele mitmeid maksusoodustusi. Madeira on sõlminud topeltnmaksustamise vältimise leppeid, et pakkuda oma klientidele finantsilist kokkuhoidu. Laevandusettevõtetele kehtivad madalad tulumaksud ning laevapere liikmed on vabastatud erinevatest maksudest. Lisaks on Madeiral rahvusvahelist äriandust soosiv paindlik hüpoteegisüsteem.

### **Madeira laevapereta prahitud laevade register**

Madeira rahvusvahelise laevaregistri juures on ajutine laevapereta prahitud laevade register. Ajutine registratsioon MAR-i on võimalik volitusega, mille on andnud laevaomanikud ja laeva alalise registratsiooni riigi kompetentsed ametivõimud. Kuigi Portugali seadused lubavad laevapereta prahitud laeva registreerida kuni viieks aastaks, siis MAR-i võib laeva kanda veel viieks ehk kuni kümneks aastaks juhul, kui osapooled on sõlminud vastava kokkuleppe. Avalduse vorm koos sinna märgitud prahtimisperiodiga saadetakse Madeira tehnilisele komisjonile. Kui prahtija ei ole registreerimistaotlust lepingu tähtaja lähenedes uuendanud, siis loeb MAR prahtimisperiodi lõpptähtaja möödumisel sellise registreerimise automaatselt kustutatuks. Samas, kui prahtimisperiod ei ole veel lõppenud ja osapooled soovivad registratsiooni kustutada, siis on see tehtav allkirjastades BB prahilepingu lisa, mis kinnitab mõlema osapoole tahet selline

registratsioon kustutada. Alaliselt MAR-i registreeritud laevad võivad samuti olla kantud ajutiselt teiste riikide registritesse. Sellises olukorras antakse MAR-i poolt luba ajutiselt laevapereta laeva välja prahtida. Laev kannab valitud lipuriigi lippu ning Portugali lipu lehvitamise õigus katkestatakse prahtimisperioodi lõpuni. Avalduse vorm ajutiselt teise riigi lipu alla laeva registreerimiseks tuleb esitada Madeira tehnilisele komisjonile. Madeira BB registrisse laeva kandmine on samuti võimalik elektroonilise protseduurina. (International Business Centre of Madeira n.d.) Madeira laevapereta prahtitud laevade register annab laevaomanikele võimaluse valida oma laevale ajutiselt Euroopa Liidu liikmesriigi Portugali lipp.

### **Madeira laevaregistri standardsus**

Rahvusvahelisi standardeid järgiv Madeira on ratifitseerinud kõik ILO ja IMO konventsioonid, mis käsitlevad ohutust, turvalisust ja elukvaliteeti pardal, sealhulgas 2006. aasta meretöö konventsioon (International Business Centre of Madeira n.d.).

Portugalis on kaheksa rahvusvaheliselt tunnustatud klassifikatsiooniühingut, millele MAR delegerib osaliselt enda ülesandeid (Martins 2018). Need iseseisvad majandusüksused on volitatud teostama ülevaatused ja inspeksioone MAR-i nimel ning vastutama teatud ülesannete eest. Kõigil MAR-i registreeritud laevadel peavad olema asjakohased kohustuslikud sertifikaadid, mille on välja andnud üks klassifikatsiooniühingutest. Sellistel klassifikatsiooniühingutel on Portugali tunnustatud organisatsioonidena õigus sertifikaatide väljastamiseks. Portugal tunnustab järgmiseid klassifikatsiooniühinguid: Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, American Bureau of Shipping, Rinave Portuguesa, Registro Italiano Navale, Germanischer Lloyd ja ClassNKK. (International Business Centre of Madeira n.d.) Seega järgivad Madeira laevaregistri teenused rahvusvahelisi nõudeid ning mitmed tunnustatud klassifikatsiooniühingud järgivad nende regulatsioonide täitmist.

## **Lisa 6 Eriolukorra positiivne mõju Eestile kui mereriigile**

Koroonaviiruse levikul on märgatav mõju kogu maailma meremajandusele. Viiruse negatiivsete külgede kõrval on siiski võimalik leida positiivseid vaatenurki. Negatiivne on mõju mereturismile, misjuures näiteks Eesti ühe suurima ettevõtte Tallinki sissetulekud on oluliselt vähenenud. Samuti on eriolukord takistanud näiteks lennundust ja seejuures kogu transpordilogistikat. Merenduse eelisenä teiste transpordiliikidega võrreldes on meritsi kaubavedude vähesed piirangud. Suuresti sõltumatu merekaubandus omab tarneahelas olulist rolli ja tõmbab endale tähelepanu eriti kriiside ajal.

Koroonaviiruse üldine positiivne mõju merendusele on tänu peamiselt merendussektorist laekuvale abile kogu ühiskonnale, mis toob merenduse teiste tööstuste seast esile. Laevu kasutatakse haiglatena ning merekonteinerid on saanud paljude meremeeste kodudeks. Laevanduses loodud lahendused leiavad meedias laialdast kõlapinda ja nii jääb inimestele merendusest üha positiivsem mulje kriisist tingitud eriolukorra tõttu.

Jaano Martin Otsa artikkel Postimehes selgitab, kuidas merenduse eelised teiste transpordiliikide ees on välja tulnud tänase eriolukorraga, mil koroonaviiruse levik on põhjustanud probleeme kauba transpordis eelkõige mööda maad. Võrreldes maanteedega annab laevateede paindlik kasutusvõimalus riigile sõltumatuse eriti praeguses eriolukorras, mis näitab selgelt, et Eesti merendusvõimekus on riigile sotsiaal-majanduslikult strateegiliselt tähtis. Arikase sõnul nõuab merendussektori toimimise tagamine riigilt teiste transpordivõrgustikega võrreldes väiksemat panust, olles samal ajal oluliseim sõltumatuse tagaja kriisiolukorras. Tarmo Kõuts lisas, et viiruse levikust tekkinud kriis viitab selgelt vajadusele senisest tõhusama merenduse juhtimise võimekuse järele. (Ots 2020) Järelikult on üleilmne viiruspuhang näitanud, et Eestil on põhjust oma merenduse konkurentsivõimekust arendada ning see võib valitsuses tekitada huvi edasise panustamise suhtes lipuriigi konkurentsivõimekuse loomisesse.

Põhjus, et tavapärane ärimine ei saa jätkuda, võib paljude tippjuhtide jaoks tähendada lisa-aega. Merendusfirmad saaksid juhust ära kasutada, kuna inimestel võib olla seatud piirangute tõttu praeguses olukorras rohkem aega. Mitmetel olulistel juhtidel on kergem võtta hetk, et suhelda koostööpartneritega ja vastata igapäevases elus kahe silma vahele jäävatele kirjadele, mis võiksid koostöö arendamiseks olla olulised. Taolist võimalust tuleb ära kasutada, kuna tõenäoliselt on kriisijärgne periood kõikide jaoks tavalisest tihedama ajakavaga eesmärgiga enda ettevõtteid

taaselustada. Seejuures arendab eriolukord elektroonilist kommunikatsiooni nii ettevõtete siseselt kui ka erinevate sektorite vahel.

Ajaloostki on kriiside tagajärgedest positiivseid näiteid. 1930ndate aastate Eesti laevade rohkuse üks põhjustest oli tolleaegne majanduskriis, mis viis hinnad maailmaturul väga madalale ja nii olid laevad paljudele kättesaadavad, kaasaarvatud eestlastele. Taoline kriisijärgne merenduse elavdumine võib samuti tabada tänapäeva Eestit, kui koroonaviirusest tingitud eriolukord on lõppenud. Eestlaste hulka võib lisanduda laevaomanikke ja samuti Eesti lipu alla laevu. Suletud maailm võib soodustada regionaalse kaubaveo populariseerumist näiteks Euroopa Liidu siseselt, kuna meritsi transportides peavad laevad ületama vaid kaks piiri, milleks on ühe riigi territoriaalmere piiridest väljumine ja teise riigi piiridesse sisenemine. Mööda maad on aga piire palju ning bürokraatiat ja inspekteerimisi tunduvalt rohkem. Seejuures soovitakse üha enam toetada kohalikku majandust ja eelistada koduriigis või vähemasti Euroopas toodetud kaupasad, mis omakorda elavdab piirkondlikku laevaliiklust.

Eestis on alustatud kriisiolukorrast väljumise strateegiliste meetmete rakendamisega. Veeteede Amet on riigi meremajanduse tugevdamiseks teinud meresõiduohutuse seaduses täiendusi. Nimelt kehtivad 1. aprillist 2020 kuni 31. märtsini 2021 muudatused veeteetaste arvestamisel kõikide Eestisse sisenevate laevade jaoks. Olenemata laeva riikkondsusest on ta sel perioodil vabastatud veeteetaste maksimisest. 2021. aasta lõpuni kehtib samuti soodustus, mis määrab, et laev peab maksma veeteetaste maksimaalselt kaheksa külastuse eest, kui ta ei ole reisilaev või merematkelaev. (Veeteede Amet 2020)

Järelikult toob koroonaviiruse levikuga kaasnenud eriolukord merendusele tähelepanu, näidates, et merendusvõimekus on riigile sotsiaal-majanduslikult strateegiliselt vajalik. Seejuures loovad merenduse mitmekülgsed võimalused sektorile positiivse maine ning riigile sõltumatuse. Kõikides valdkondades arenevad kommunikatsioonioskused ja –võimalused ning ettevõtjatel võib olla rohkem aega võimalike koostööpartneritega suhtlemiseks. Ajaloo kordumisel võivad kriisi tagajärjed mõjuda positiivselt laevaomanikele, kellel võib tekkida võimalus suurendada soodsalt enda laevastikku. Lisaks võib regionaalne kaubavedu populariseeruda ja kasvatada nõudlust meritsi kaubaveo järele. Lõpuks näitab antud eriolukord lipuriigi e-teenuste ja automatiseerituse olulisust, mis annab Eestile võimaluse väljendada end tugeva e-riigina, et hoida digiriigi kuvandit kõrgel tasemel.

## Lisa 7 Ülevaade laevanduse seaduspaketist

Plaanikohaselt 2020. aasta 1. juulil jõustuva laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadusega on kavas taastada Eesti kui mereriigi maine. Seaduste muudatuste projekti esimene etapp on laevade toomine Eesti lipu alla, mis on aluseks teisele etapile ehk riigi kaldasektori arendamisele. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018) Uue laevandusseaduse eelnõu seletuskirja põhjal on autor koostanud järgneva kokkuvõtte laevanduse seaduspaketist.

Projekti olulisemaid eesmärke on taastada Eesti lipu all rahvusvahelisi merevedusid teostav kaubalaevastik. Eesti lipu alla sõitvate laevade arvu suurenemine viib Eesti kui mereriigi konkurentsivõime taastamiseni. Koostatud mudelarvutuse “Merelaevanduse mudel” põhjal on plaanide täitumisel 2021. aasta lõpuks Eesti lipu alla lisandunud 36 laeva ja kaldasektorisse 51 töökohta (Riigikogu 2020a). Seejuures toetatakse riigi merendusklasteri arendamist ja Eesti meremeeste seisundi parendamist terves merendussektoris. Arengustrateegiaga soositakse investeerimist Eesti meremajandusse ja toetatakse innovatsiooni arengut. Tulevikus tähendaks Eesti majanduse kasv lisalaekumisi riigi eelarvesse antud seaduste muudatuste tagajärgedel. Lisaks seadusemuudatustele on oluline teha ümberkorraldusi olemasolevates infosüsteemides. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Olemasolevad infosüsteemid tuleb viia vastavusse Eesti kui digiriigi võimekusega, mis tähendab laevaregistrite süsteemi kasutajasõbralikumaks muutmist. Luuakse kaks digilahendusi pakkuvat laevapereta prahitud laevade (edaspidi BB – inglise keeles *bareboat charter*) registrit. Esimeses ehk rahvuslikus registris olev laev peab omama laeva haldamise ettevõtet ja vastutavat isikut Eestis. Sellesse registrisse kantud laevade pealt registritasusid ei nõuta ja võrreldes teise registriga on kogutasud esimeses soodsamad. Teises ehk rahvusvahelises registris oleva laeva vastutav isik ja laevahaldusettevõtte ei pea asuma Eestis ja kõikide olulisemate laevade järelevalvega seotud teenuste eest tasutakse kokku ja ühel korral aastas. Seega hakkaksid projektist tulenevad esialgsed tulud põhinema laevade registritasudel. Kokkuvõttes oleks peamiseks tuluallikaks riigi jaoks laevandusseaduse muudatuste järel rajatud kaldatöökohad. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Laevade Eesti lipu alla registreerimise eeldusteks on mõista sihtrühmade vajadusi ja pakkuda neile kulude kokkuhoidu või lisatulu. Kulukokkuvõtteid tagatakse suuresti Euroopa Komisjoni riigiabi rakendamise ja ehk läbi maksusoodustuste kehtestamise. Eesti tugevusi silmas pidades võimaldab klientide jaoks kulukokkuvõtteid efektiivsete ja automatiseeritud e-riigi teenuste pakkumine.

Teenuste pakkumise kvaliteeti ja Eesti lipu alla registreeritud planeeritava kaubalaevastiku tehnilise korrasoleku taset tuleb samuti hoida kõrgel. Eesti lipuriigi head mainet aitab muuhulgas luua rahvusvaheliste konventsioonidega liitumine. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Käsitletav seadus mõjutab erinevaid valdkondi, sealhulgas on positiivselt mõjutatud eelkõige Eesti majandus, kuna laevanduse seaduspaketiga arendatakse riigi ettevõtluskeskkonda. Merenduse olulisuse tõttu rahvusvahelisel tasandil nõuab laevade lipu alla toomise projekt läbirääkimisi multikultuursete merendusvaldkonna ettevõtjatega. See tähendab, et üha rohkemad riigid saavad aimu ja teadvustavad Eestit kui tublit mereriiki. Välissuhete laienedes kasvavad omakorda võimalused Eesti majanduse kasvule globaliseerivas maailmas. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Laevanduse seaduspaketiga tehakse mitmeid täiendusi Eesti õiguskorralduses. Projekti sisuliste muudatustega kaasnev laevandussektori tulumaksu ja töjõumakse puudutav maksuerirežiim kohaldub rahvusvahelist meretransporti teostavatele kauba- ja reisilaevadele, mille kogumahutavus on 500 või enam. Reisilaevade puhul kehtib lisatingimus, et vähemalt 50% kalendriaastas külastatavatest sadamatest peab asuma väljaspool Euroopa Majanduspiirkonda. Pukseerimis- ja süvendustöid teostavatele laevadele kehtivad soodustused juhul, kui vähemalt 50% nende tööajast ühe kalendrikuu jooksul sisustab merevedu. (Seletuskiri laeva lipuõigus ..., 2018, 69-70)

Tulumaksu erirežiimiga hakkab kehtima 0%-line tulumaksumäär meremeeste töötasudele. Erimaksurežiimi kehtib nõutele vastavate laevade teenistujate töötasule Eesti ja Euroopa Majanduspiirkonna liikmeseriikide lippude all. Viimase puhul peab tööandja asuma Eestis ning meremees olema Eesti kodanik. Laevapere liikmete tulu-, sotsiaal- ning töötuskindlustusmaksu hakatakse arvestama 750-eurooliselt maksubaasilt. Maksuerirežiimi jõustumiseks peab meremees või tööandja esitama deklaratsiooni. Lisaks saavad Eestis asuvad laevandusettevõtjad alternatiivina harilikule tulumaksule rakendada tonnaažimaksu erirežiimi oma laeva puhasmahutavuse alusel. Meremeeste sotsiaalne kaitse paraneb tänu Eesti lipu all sõitvatele meremeestele kättesaadavale pensionikindlustusele. Lisaks täiendatakse ravikindlustuse seadust, misjuures saavad Eesti residentidest meremehed võimaluse sõlmida vabatahtlik ravikindlustusleping Eesti Haigekassaga. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

Laevandusseaduse rakendamiseks on oluline riigipoolne rahastus. Vajatud rahastusest saadud osa kasutab näiteks Maksu- ja Tolliamet infosüsteemide arendamiseks ning lisalaekumiste abil



soovitakse ette valmistada ja läbi viia vajalikud turundustegevused. Suurim risk eesmärkide täitmise juures on riigi valitsuses huvi kaotamine või laevanduse arendamist takistavate seadusemuudatuste vastuvõtmine, mistõttu poleks kasu juba tehtud investeeringutest. (Seletuskiri laeva lipuõiguse..., 2018)

## Lisa 8 Lipuriikide võrdlus

Lipuriigid/faktorid	Maksustamine ja maksusoodustused	Regulatiivsed, majanduslikud ja poliitilised faktorid	Professionaalsete teenuste kättesaadavus	Oskused	Lipu atraktiivsus	Äritegevuse võimaluste lihtsus	Rahastuse kättesaadavus	Laevade eksploatatsiooni õiguslik raamistik
Eesti	Eurod; EL liikmesriikide lippude all sõitvatele laevadele kohalduvad madalamad sadamatasud; tonnaažikorra regulatsiooniga kehtestatakse kuni kümneaastastele laevadele soodsam tulumaks; Eesti meremeestele võimalus kodumaa pensionikindlustusele; välismaiste ja kohalike laevaomanike	6 klassifikatsiooniuühingut; EL regulatsioonid; usaldusväärne seadusandlik baas; paindlik riik; väheesinev korruptsioon; IMO ja ILO konventsioonid	Ööpäevaringne ühtne kontaktpunkt; digitaliseeritus	Kompetentne kohalik tööjõud maale ja kaldasektorisse; heal tasemel inglise keele oskus	EL usaldusväärne maine; ainulaadne e-residentsus	Digitaalne ärikeskkond; läbipaistvus	Euroopa Komisjonilt luba maksusoodustuste kehtestamiseks	ISM, teine BB register – vastutav isik ei pea asuma Eestis

	kolmanda riigi meremehele pension; sõltuvalt laevade vanusest maksusoodustused							
Hongkong	Dollarid; lihtne ja ennustatav süsteem; topeltmaksustamise lepingud; Hiina sadamate tasudelt 30%-line soodus; esmane registreerimise maksab u 1770 eurot; aastane tonnažimaks; üldjuhul importkaubad maksustamata; rahvusvaheliste kaubavedude eest teenitud kasumilt ei võeta tulumaksu; laevandusettevõtteid ei maksa	9 klassifikatsiooniuühingut; nulltolerants korruptsiooni suhtes; IMO-st lähtuv Hongkongi konventsioon; rahvusvahelised arbitraatsioonit eened ja merekindlustused; Hiinast iseseisev õigus- ja kohtusüsteem; multikultuurne keskkond	Automatiseeritus; bilinguaalsed spetsialistid; üleilmselt asustatud saatkonnad ja konsulaadid ja laevanduse harukontorid	Kvalifitseeritud töajõud; kaks riigikeelt; madal seisuaeg sadamas	Suur laevaregister; valitsuse toetus	Vabakaubandus; läbipaistvus	Valitsuse loodud fond merenduspeteerialistide järelkasvule; valitsuse turundustöö laevade prahtimise edendamiseks; piirangud välismaalastele puuduvad; laevahüpeteegid on vastuvõetavad kõigile rahvusvahelisele laevandust rahastatavatele pankadele	Rahvusl põhinevad piirangud puuduvad

	tulumaksu ega meremeeste personaalset tulumaksu							
Portugal – Madeira saar	Eurod; laevandusettevõtetele 5%-line tulumaks; laevandusettevõtetele vabastus kapitali-, notari ja registreerimist asudelt; tulumaksu ja sotsiaalkindlustusmaksude vabastus kaubalaevade meeskonnaliikmetel; topeltmaksustamise vältimise lepingud; lepingud investeeringute kaitseks; paindlik hüpoteegi süsteem; laeva esmane registreerimine maksab 1800 eurot	8 klassifikatsioonühingut; IMO ja ILO konventsioonid (ohutus, turvalisus, elukvaliteet pardal)	Ööpäevaringne; elektroonilised dokumendid	Kvalifitseeritud töäjõud; inspekteerimisfirma RightShip kõrge hinnang	EL maine; valitsuse toetus	Digitaalne dokumentatsioon	Euroopa Komisjoni suunised meretranspordile riigiabi kohta – laevaomanikel on õigus osa saada, kui vähemalt 60%-i nende laevade tonnažist hõlmavad Euroopa Liidu liikmesriigi lipu all sõitvad laevad; toetus Madeira valitsuselt ja Portugali riiklikult valisuselt; toetus kohalikult loodusvarade, ohutuse ja merendusteenuste peadirektorilt	Laeva kapten ja 50% meeskonnast peavad olema eurooplased (või poolakad/venelased/ukrainlased/teiste portugali keelt kõnelevate riikide kodanikud); laeva registreerimisel rahvusl põhinevad piirangud puuduvad; Madeira tehniline komisjon määrab igas vanuses laeva registrisse sobivuse laeva tehnilise seisukorra järgi; peakontor ei pea asuma Madeiral

	(lisandub summa laeva puhasmahutav use alusel); aastane tonnaažimaks puudub							
--	---	--	--	--	--	--	--	--