

TTÜ Eesti Mereakadeemia
Merenduskeskus
Meretranspordi lektoraat

Kätlin Sander

**BEKKERI, KUNDA, PÄRNU JA SILLAMÄE SADAMATE
SADAMATASUDE VÕRDLUS**

Lõputöö

Juhendaja: Andres Tolli

Tallinn 2016

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Kätlin Sander

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 141496VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: katlin.sander20@mail.com

Juhendaja: Andres Tolli

Töö vastab magistritööle/bakalaureusetööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

SISUKORD	2
ABSTRAKT	4
SISSEJUHATUS	5
1. SADAM.....	7
1.1 Bekkeri sadam.....	8
1.2 Kunda sadam.....	9
1.3 Pärnu sadam.....	10
1.4 Sillamäe sadam	12
1.5 Laeva valik.....	13
2. SADAMATASUD	15
2.1 Veeteetasu.....	16
2.2 Lootsitasu.....	17
2.3 Sadamatasud Bekkeri sadamas	18
2.4 Sadamatasud Kunda sadamas	20
2.5 Pärnu sadama sadamatasud.....	22
2.6 Sillamäe sadama sadamatasud	24
3. METOODILINE OSA.....	26

4.	TULEMUSED	28
4.1	Sadamatasude analüüs	29
4.2	Sadamate üldandmete analüüs	30
4.3	Sadamate kaubamahud	34
4.4	Laevade arv sadamas	35
4.5	Intervjuude analüüs	36
4.5.1	Kokkuvõte intervjuudest	37
4.6	Analüüs kokkuvõtvalt	38
	KOKKUVÕTE	40
	SUMMARY	43
	KASUTATUD KIRJANDUS	45
	LISAD	47
	Lisa 1. Sadamate asukohad Eesti kaardil	47
	Lisa 2. AS Eesti Loots hinnakiri	48
	Lisa 3. Sadamatasude võrdlev tabel	49
	Lisa 4. Intervjuude küsimused	50
	Lisa 5. Bekkeri ja Meeruse sadama kaid	51
	Lisa 6. Pärnu sadama kaid	52

ABSTRAKT

Töö teemaks on „Bekkeri, Kunda, Pärnu ja Sillamäe sadamate sadamatasude võrdlus“. Sadamad ja sadamatega seonduv on Eesti majandusele oluline ja aktuaalne teema. Sadamaid võrreldakse peamiselt kaubamahtude poolest, kuid on veel palju vaatenurki, millest lähtuvalt sadamaid võrrelda.

Sadamatasud hakkasid levima juba sajandeid tagasi, mil kasutati neid sadamarajatiste kulude katmiseks. Tänapäeval kasutavad erasadamad sadamatasusid peamiselt taristu korrashoiuks ja ehitamiseks. Sadamatasude ametlik ja ühtne liigitus puudub.

Tuginedes 01.07.2013 jõustunud meresõiduohutuse seadusemuudatusele, mille käigus muudeti tuletornitasu ja navigatsioonitasu ühtseks veeteetasuks, on uuritud sadamatasude muutusi 2013-2015 aastatel. Arvesse on võetud nii sadamatasud kui ka veeteetasu ja lootsitasu. Samuti tutvustas töö sadamate üldandmeid ning aastatel 2013-2015 sadamaid läbinud kaubamahtusid, laevade külastusi ja laevade kogumahutavusi. Töös on kasutatud järgnevate sadamate andmeid: Bekkeri, Kunda, Pärnu, Sillamäe. Sadamatasude võrdlemiseks kasutati üldkauba laeva Feed Trondheim.

Antud lõputöö eesmärgiks on selgitada välja nii sadamatasude kui ka lootsitasu ja veeteetasu suuruste muutused ning seeläbi luua võrdlus sadamate üldises edukuses.

Antud töö uurimusküsimusteks on:

- Kas 2013. aastal jõustunud MSOS § 50¹ veeteetasu on 2015. aasta seisuga muutnud sadamatasusid?
- Mille poolest erinevad sadamatasud valitud sadamates?
- Kas sadamatasude suurus omab rolli sadama konkurentsivõimes?

Olulisim, mida töö käigus selgitada sooviti, oli sadamatasude muutumine ja nende mõju konkurentsivõimele. Käesoleva töö autor selgitas välja, et sadamatasud olid perioodil 2013-2015 muutumatud, nende hulgas ka veeteetasu ja lootsitasu mis on püsinud samad. Sadamatasudest ei olene oluliselt erasadamate konkurentsivõime, selgus et kaubamahud ja laevade külastuste arvud kõikisid olenemata muutumatutest sadamatasudest ebahühtlaselt. Võtmesõnad: sadam, sadamatasud, veeteetasu, lootsitasu, kaubamaht

SISSEJUHATUS

Käesoleva lõputöö teema on „Bekkeri, Kunda, Pärnu ja Sillamäe sadamate sadamatasude võrdlus“. Teema valik on tehtud selle atraktiivsuse tõttu. Samuti on teema valik põhjendatud autori isiklikust huvist ning toetavast seisukohast kõigi antud lõputöös käsitletud sadamate poolt.

Sadamatasud on tasud, mida sadam küsib laevadelt sadamasse sisenemisel. Tasude suurus on iga sadama poolt määratud sadamaeeskirjas. Lisaks sadamatasudele kehtivad sadamasse saabuvatele laevadele veel lootsitasu ja veeteetasu. Antud töö eesmärk on võrrelda aastatel 2013-2015 kehtinud sadamatasusid Bekkeri, Kunda, Pärnu ja Sillamäe sadamates. Võrdluse ajendiks on meresõiduohutuse seaduses (MSOS) § 50¹ vastu võetud muudatus seni kehtinud tuletorni- ja navigatsioonitasu muutmine ühtseks veeteetasuks, mis jõustus 01.07.2013. Töös toodud võrdlustes ja arvutustes on kasutatud sadamate poolt koostatud sadamaeeskirju, mis sisaldavad sadamatasusid. Samuti on sadamatasude juurde arvatud nii veeteetasud kui ka lootsitasud. Sadamatasude võrdluseks on üldkaupu vedav laev. Samuti on autor sidunud sadamatasud ka laevade külastatavuse ja kaubamahtudega antud ajaperioodil. Uuritava teema kinnituseks on töös kajastatud ka sadamate sügavused, kai pikkused, kaubagrupid ja sadamate lisandväärtused.

Antud töö uurimusküsimusteks on:

- Kas 2013. aastal jõustunud MSOS § 50¹ veeteetasu on 2015. aasta seisuga muutnud sadamatasusid?
- Mille poolest erinevad sadamatasud valitud sadamates?
- Kas sadamatasude suurus omab rolli sadama konkurentsivõimes?

Antud töö eesmärk on selgitada välja nii sadamatasude kui ka lootsitasu ja veeteetasu suuruste muutused ning seeläbi luua võrdlus sadamate üldises edukuses. Autor leiab lõpptulemusena, kas sadamatasud koos lootsi- ja veeteetasuga on muutnud sadamate kaubamahte ja külastatavust. Samuti loob autor ühtse võrdluse kõigi valitud sadamate vahel.

Eesmärgi saavutamiseks tutvustab autor Bekkeri, Kunda, Pärnu ja Sillamäe sadamate sadamatasusid, samuti kõik loetletud sadamaid ka veidi põhjalikumalt. Samuti näitab autor

2013-2015 aastatel sadamaid läbinud laevade arvu ja toob välja ka kaubamahud ja sadamate üldised andmed.

Lõputöö ülesehitus:

Esimene peatükk. Esimeses osas tutvustab autor sadamaid, laevade külastuse arve ja sadamaid külastavate laevade kogumahutavusi ning laeva valikut. Töö esimene peatükk on tutvustav ja teoreetiline. Kasutatud on sadamaeeskirju ja sadamate kodulehekülgedel olevat informatsiooni.

Teine peatükk. Teises osas tutvustab autor sadamatasusid igas konkreetses sadamas. Samuti selgitab autor lootsitasusid ja veeteetasu jõustumise põhjuse. Autor tutvustab millised sadamatasude koostisosad on igas sadamas.

Kolmas peatükk. Kolmandas peatükis tutvustab autor töö metoodikat. Autor kirjeldab, milliste osadena töö on teostatud. On põhjendatud, kuidas on informatsioon kogutud ning analüüs teostatud.

Neljas peatükk. Neljandas peatükis analüüsib autor sadamatasusid, sadamate andmeid, kaide pikkust sadamas, kaide arvu sadamas, sügavust sadamas, kaubagruppe, maa-ala suurust ja laohoonete suurust. Autor tutvustab tagamaad. Samuti analüüsib autor sadamate kaubamahte ja nende muutust ning laevade külastatavust ja laevade kogumahutavuste muutusi. Autor teeb kokkuvõtte tehtud intervjuudele. Samuti koostatakse neljandas peatükis kokkuvõtlik tulemus kõikidele analüüsitud temadele.

Viies peatükk. Viiendas töö osas võtab autor kokku kogu tutvustatud ja analüüsitud info. Autor annab vastused püstitatud uurimusküsimustele ning põhjendab tulemuse. Samuti selgitab autor kas töö eesmärk sai täidetud .

Autor soovib tänada mitmekülgse abi eest OÜ Tallinna Bekkeri sadama sadamateenuste juhti Janis Kaubi`t, sadamakapten Gunnar Kellamov`i ja AS Kunda Nordic Tsement Sadama direktor Aleksander Nikolajev`t, kes suunasid ja aitasid kaasa lõputöö valmimisel.

1. SADAM

Eestis on sadama ja selle koostisosade juriidilised mõisted kõikide sadamate jaoks, sõltumata neis osutavatest teenustest sätestatud Sadamaseadusega. Sadam – veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veeala ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised. (Sadamaseadus)

Sadam on riikliku transpordiinfrastruktuuri üks olulisemaid komponente. (Eidast, 2012)

Sadama funktsioonid: (ICS, 2015)

- Traditsioonilised: sadam on oluliseks lüliks transpordis. Teiseks pakub sadam võimalust kaupade ladustamiseks. Kolmandaks on sadamad alternatiivseteks tööstusparkideks.
- Transpordi: sadam on koht, kus jaotatakse suured lastid paljudeks väikesteks.
- Tööstuslikud : ümberlaadimisega kaasnevad käitlemise kulud. On vaja laevu, veeteid, kaisid, kanaleid, teid, raudteid, ladustamisala ja tööstuslikud maad. Tuleb teha suured investeeringud, mis määrab pika-ajalises perspektiivis füüsilise ja majandusliku jätku valitud piirkonnas.
- Ühenduse : kauba jaotuskeskus, geograafilise tähtsusega.

Sadama piirkonna valikul lähtutakse: (IAPH, 2001)

- vee sügavusest
- maa-alast
- ladustamisest ja käitlemisviisidest, mis on vajalikud igale lastitüübile
- tuute suunast
- turvalisusest
- sisemaa transpordi ligipääsust: maantee-, raudtee-, siseveetranspordi olemasolust
- navigatsioonitingimustest
- aluspinnase tingimustest
- pinnavormidest

- sotsiaalvaldkonnast
- keskondlikest kaalutlustest
- riiklikutest ja rahvusvahelistest konventsioonides, seadustest ja reeglitest.

(Merendussõnastik)

Mereviki kohaselt on sadam veetranspordivahendite väljumis- ja saabumiskoht, mis hõlmab nii laevade peatumiseks kohandatud veeala (akvatooriumi) kui ka selle juures oleva maa-ala. Tavaliselt on sadam lainetuse eest kaitstud, et võimaldada seal olevaid laevu lastida ja lossida ning varustada neid vee, toiduainete, kütuse ja muu vajalikuga. Sadamaid liigitatakse otstarbe (sõja-, kauba-, reisi-, kala-, varju-, remondi- ja talvesadam), asukoha (suudme-, kanali- või laguuni-, ranna-, saare-, loodete- ja siseveesadam) ja kasutuse eripära järgi (lõpp-, eel-, transiit-, kiir- ja reisisadam). Sadam koosneb sadama territooriumist (maa-ala), sadamabasseinist ja reidist (varjulise sadamaeelsest alast laevadeankurdamiseks). Sadamabasseinis on laevade sildumiseks kaid, kaidel ja muulidel kaubalaod, raudteed ja kraanad ning reidilt sadamasse pääsuks muulidevahelised nn väravad; suure tõusu ja mõõnaga sadamates on sadamaväravas lüüsid. Sadama territooriumil on sadamatalitused sadamakapteni, lootsiteenistuse, tolli- ja politseiteenistusega, arstiabihooned, signalisatsioonitorn, elevaatorid, külmhooned, remonditöökojad ja kuivdokid. Sadamat iseloomustavad läbilaskevõime, kauba- ja reisijatekäive, kaide kogupikkus, basseini sügavus, tööde mehhaniseerituse aste ning töökodade ja ladude olemasolu. Omandisuhete järgi on riigi-, munitsipaal- ja erasadamaid. (Mereviki)

1.1 Bekkeri sadam

OÜ Tallinna Bekkeri Sadam on erakapitalil põhinev merekaubasadam kõikide kaubagruppide käsitlemiseks. Eelnevalt nimetatud sadam on Bekkeri ja Meeruse kaksiksadama operaator. OÜ Tallinna Bekkeri Sadam kasutuses on nii Bekkeri kui ka Meeruse sadam. Autor märgib, et edaspidi on töös kasutatud Bekkeri ja Meeruse sadama asemele nimetust Bekkeri sadam. Bekkeri sadam asub Tallinnas Kopli lahe idakaldal (lisa 1). Sadamasse sisenetakse kanali kaudu, mille sügavus on 8,5 meetrit. Sadamal on kokku 15 kaid, millest sügavaim on 8,5 m. Kaide kogupikkus on 1410 meetrit. Kogu territooriumi moodustavad kinnised laopinnad, mida on 36 473 m² ja avatud laopinnad, mida on 72 000 m². Kokku on sadama territoorium 30 hektarit. Olemas on raudteeplatvorm ja kaks raudteeharu

kogupikkusega ca 1,5 km. Bekkeri sadama pikim ja sügavaim kai on 183 meetrit pikk ning 8,5 meetrit sügav.

Sadamas osutatavate põhiteenuste alla kuuluvad: laevade laadimine ja lossimine, kaupade ümberlaadimine eri tüüpi transpordiliikide vahel, kaupade ladustamine nii kinnistel laopindadel kui ka avatud laoplatsidel. Samuti pakub sadam ka kaubaülevaatust, kauba sorteerimise- ja markeerimise teenust, kauba kaalumist, kauba proovide võtmist, kauba ümberlaadimist, tolli- ning transporditeenuseid.

Võrreldes teiste Eesti sadamatega on Bekkeril lühim lootsimise aeg. Asukohapõhilisele eelisele tuginedes on Bekkeri sadamal lisaks maanteevõrgustikule ka raudteeharu, pikkusega 1,5 kilomeetrit, mis asub Bekkeri ja Kopli kaubajaama vahel.

Sadama kaubagruppideks on: graanul, saematerjal, vili, raps, klaas, soja, killustik, sool, väetis. (Bekkeri sadam) Aastal 2013 läbis sadamat 650 436 tonni kaupa, 2014. aastal 661 506 tonni kaupa ning 2015. aastal 953 735 tonni kaupa. Bekkeri sadamat külastanud laevad ja nende suurused kajastuvad tabelis 1.

Tabel 1. Bekkeri sadamat külastanud laevade arv ja GT suurused

Aasta	Laevade arv	Laevade GT suurus kokku
2013	264	546782
2014	250	539103
2015	296	761204

Allikas: Bekkeri sadam, autori koostatud

1.2 Kunda sadam

Kunda sadam on aktiivne regionaalne erakaubasadam Soome lahes, Toolse neeme ja Ulluneeme vahel paikneva Kunda lahe lõunarannikul (lisa 1). Sadama pidajaks on AS Kunda Nordic Tsement. Sadamas on neli kaikohta. Sadamasse sisenemiseks on süvendatud kanal, mille pikkus on 1,2 meremiili, sügavus 10,5 meetrit ja laius 70 meetrit. Vee sügavus sadama basseinis on sõltuvalt kaist kuni 9,3 meetrit. Sadamas on võimalik töödelda kuni 12 000 - tonnise kandevõimega aluseid, mille maksimaalsed mõõtmed on järgmised: pikkus 150 meetrit, laius 30 meetrit ja süvis 8,5 meetrit. Sadama territooriumi alla kuuluvad kaks

laohoonet, milles 12 000 m² laopinda, vedelkeemia terminalis 52 000 m³, samuti mahutipark ja kõvakattega lahtised laoplatsid. Kokku on sadama maa-ala pindala 13,6 hektarit. Kunda sadamal on 4 kaid, kogupikkusega 344 meetrit.

Sadamas pakutavateks teenusteks on kaupade laadimisteenused, ladustamisteenused, käitlemisteenused. Samuti kasutab sadama pidaja AS Kunda Nordic Tsement sadamat oma tehase toodangu eksportimiseks ning tsemendi tootmiseks vajaliku kipsi ja tahkekütuse importimiseks.

Sadamas käideldavateks kaupadeks on paberipuu, hakkepuit, saepurugraanul, turvas, agrokaubad ning impordiartiklid killustik ja saepalk. (Kunda sadam) Kaubamahud sadamas aastal 2013 olid 1 719 592 tonni, aastal 2014 - 1 604 705 tonni ning aastal 2015 - 1 419 105 tonni. Kunda sadamat külastanud laevade arv ja nende kogumahutavused aastatel 2013-2015 on toodud tabelis 2.

Sadama peamised kliendid on eksportijad sadama piirkonnast, kes on leidnud väljundi läbi kohaliku merevärava. Näiteks AS Kunda Nordic Tsement.

Tabel 2. Kunda sadamat külastanud laevade arv ja GT suurused

Aasta	Laevade arv	Laevade GT suurus kokku
2013	510	1 695 111
2014	471	1 564 296
2015	401	1 411 930

Allikas: Kunda sadam, autori koostatud.

1.3 Pärnu sadam

AS Pärnu Sadam on sadama valdaja Sadamaseaduse mõttes, olles peamiste sadama infrastruktuuride omanik. AS Pärnu Sadam korraldab sadamas laevaliiklust, osutab stividorteenuseid ning haldab sadama territooriumil olevaid laohalle ja -platse. Sadam asub Liivi lahte suubuva Pärnu jõe suudmealal (lisa 1). Sadamal on kokku 24 kaid, millest peamiselt kolme kasutavad kaubalaevad. Üldkaupade kai 1 mõõtudega 210 meetrit pikkust ja 6,5 meetrit sügavust; üldkaupade kai 2, mille pikkus 187 meetrit ja sügavus 6,5 m; turbakai

pikkusega 78 meetrit ja sügavusega 6,5 meetrit; üldkaupade kai number 7 pikkusega 55 m, sügavusega 6,5 m, üldkaupade kai 10 ,mille pikkus 84 m, sügavus 6,0 m. Lisaks 2 Jannseni kaid, sügavustega 6,0 meetrit ja pikkustega 90 ja 100 meetrit. Pärnu sadamas tegutsevad järgmised kaiomanikud: AS Pärnu Sadam, OÜ Pärnu Stividorid, AS Pärnu Laevatehas, AS Japs, AS Transcom Vara, MTÜ Pärnu Jahtklubi.

Sadamas suurima vastuvõetava laeva pikkus on 140 m ja laius 45 m. Laeva maksimaalne süvis sadama akvatooriumil oleneb momendi veetasemest ja määratakse igakordselt sadamakapteni poolt. Sadama süvendatud laevatee (kanali) üldpikkus on 6200 m, kanali deklareeritud sügavus veetaseme 0-seisu korral on 6,0 m ja vähim laius 45 m.

Sadamal on lahtine laopind suurusega 100 000 m² ja kinnised laod, turba ja puidugraanuli jaoks üldpinnaga 25 000 m².

Sadamas osutatavate teenuste alla kuuluvad: laevade laadimine ja lossimine, kaupade ümberlaadimine, kaupade ladustamine.

Sadama põhilisteks kaubagruppideks on : puit, hake, graanul, turvas, killustik, teravili ja veidi muud kaupa. Aastal 2013 läbis sadamat 1 908 000 tonni kaupa, 2014. aastal - 1 738 000 tonni ning aastal 2015 läbis sadamat 1 800 000 tonni kaupa. Sadamat läbinud laevad ning nende suurused kogumahutavuses (GT) on toodud tabelis 3.

Tabel 3. Pärnu sadamat külastanud laevade arv ja GT suurused

Aasta	Laevade arv	Laevade GT suurus kokku
2013	523	1 754 380
2014	516	1 776 964
2015	499	1 764 203

Allikas: Pärnu sadam, autori koostatud

Sadama peamised kliendid on: Metsaforest OÜ, Stora Enso OÜ, Södra Eesti AS, AS Graanul Invest, Tootsi turvas AS, AS Nurme turvas, Graniidikeskus OÜ, Ruu Kivi OÜ, Rudus AS, Baltic Agro OÜ ja nii edasi. (Pärnu sadam)

1.4 Sillamäe sadam

AS Sillamäe Sadam on Euroopa Liidu kõige idapoolsem sadam, mis on laevatatav aastaringselt. Samuti on tegemist eraomandis sadamaga. Sillamäe sadam on multifunktsionaalne sadam, omades infra- ja superstruktuure võimaldamaks kaubagruppide käsitlemist alates nafta- ja puistekaupadest kuni konteinerkaupadeni. Sadam asub Narva lahe lõunakaldal (lisa 1). Sillamäe sadamas on kaide ääres süvis kuni 16.5 meetrit, mis võimaldab teenindada kõiki laevu, mis sisenevad Läänemerre läbi Taani väinade. Sillamäe ja Ust-Luga vahel on avatud regulaarne parvlaevaühendus. 2014.aastal avati 4 uut kaid konteiner- ja üldkaupade käitlemiseks kogupikkusega 850 meetrit.

Sillamäe sadama eeliseks on olemasolev raudtee. Sillamäe sadam on laevadele olenemata jääoludest avatud aastaringselt. Veesügavus on sadamas alates 13 meetrist vedelkeemiakaupade kai ääres kuni 15,5 meetrini konteiner- ja üldkaupade kai ääres ja 16,5 meetrini naftasaaduste käsitlemiseks mõeldud süvakai ääres. See võimaldab igal ajal sadamasse vastu võtta suurimaid tankereid ja kuivlastilaevu. Merekanal on süvendatud ning omab garanteeritud sügavust 16,5 m. Sillamäe sadama territooriumi pindala on 750 ha. Kaide hulka kuuluvad: 2 kaid naftasaadustele sügavusega 16,5 m; 3 kaid vedelkeemiakaupadele sügavusega 13 m ja 2 x 12 m; 3 kaid üldkaupadele sügavusega 2 x 12 m ja 9 m; 3 ro-ro rampi sügavusega 2 x 12 m ja 9 m; 4 kaid konteineri- ja üldkaupadele sügavusega 12,5 m ja 15,5 m. Sadamas on 13 kaid üldpikkusega 2626 meetrit. Laopindala on 40 000 m² ja 82 ha raudteeühendusega laopinda puiste- ja üldkaupade mahutamiseks ning 30 ha laopinda ro-ro kauba ja 15 000 sõiduki mahutamiseks.

Sadama infrastruktuur koosneb kaidest, raudteejaamast, raudteedest, samuti maanteedest, mis ühendavad sadamat Tallinn-Peterburi maanteega, ladudest ja laoplatsidest ning valvatavast parklast, mis mahutab 450 veokit.

Kõiki konkreetseid kauba- ja reisijateveoga seotud teenuseid (stividoriteenused; laevadel, vagunites ja treileritel transporditavate puiste- ja üldkaupade, veerevtehnik ja konteinerite laadimine ja lossimine; kaupade ladustamine; tolli- ja saatedokumentide vormistamine; ekspedeerimisteenused; kaupade pakkimine, sorteerimine, komplekteerimine, markeerimine jm. lisateenused) osutab sadamas multifunktsionaalne terminal Silsteve. (Sillamäe sadam)


Sillamäe Sadama infrastruktuur võimaldab käidelda: üldkaupu - puit, (vana)metall, paber jne; ülegabariidilisi ja poolvalmis kaupu; ro-ro (*roll-on/roll-off-veeremilaev*); konteinereid; vedelkaupu - naftasaadused, vedelkeemia, veeldatud gaas ja puistekaupu. Konteinerterminal valmis 2014 aastal, omades 850 m kaisid, sügavust kuni 15,5 m, pindala 40 ha, raudtee- ja veokite laadimise tehnikat, 3 konteiner- ja 2 universaalkraanat. Sadama kaubamahud olid: 2013. aastal 6 749 000 tonni, 2014. aastal 7 462 000 tonni ja 2015. aastal 5 260 000 tonni.

1.5 Laeva valik

Sadamatasude analüüsiks on valitud laev, millega töö autor tutvus praktilisel viibimise ajal nii Bekkeri kui ka Pärnu sadamas. Samuti sobib valitud laev oma mõõtmetelt nii Kunda kui ka Sillamäe sadamasse sisenemiseks. Valitud on laev, millega veetav kaup, antud töös – puit, on sobilik kõikides valitud sadamates, see tähendab, et kõikides töös käsitletud sadamatel on olemas sobilikud kaid ning tõstevahendid. Laeval on olemas sobilikud navigatsioonitingimused sisenemiseks sadamatesse igal ajal. Laev omab jääklassi 1A. Lähtudes sadamate jäätmete vastuvõtu kogusest, annab laev ära 6 m³ jäätmepuud. Laeva pikkuseks on 99,91 meetrit, mis tähendab et kõigis valitud sadamates on laeva laadimis-, lossimisoperatsioonid võimalikud ilma laeva ümbersildumise või manööverdamiseta. Samuti ei teki üheski valitud sadamas probleeme laeva süvisega, milleks on 5,2 meetrit.

Töö jaoks on valitud üldkaupu vedav laev Feed Trondheim. Laeva omanikuks on Halten AS, mille näol on tegemist Norra ettevõttega. Laeva operaatorfirmaks on Strand Shipping AS, mis asub samuti Norra riigis. Laev on ehitatud aastal 2002. Laev sõidab Antiqua ja Barbuda riigi lipu all. Laev on mõeldud üldkaupade (general cargo) veoks. (Feed Trondheim) Laeva parameetrid on toodud tabelis 4.

Tabel 4. Feed Trondheim parameetrid

<p>IMO number: 9226798</p>	
<p>Lipuriik</p>	<p>Antigua Barbuda (AG)</p>
<p>Laeva tüüp</p>	<p>Üldkaup</p>
<p>Kogumahutavus (GT-gross tonnage)</p>	<p>3925</p>
<p>Kandevõime (t)</p>	<p>4633</p>
<p>Pikkus x Laius (m)</p>	<p>99,91 x 16,2</p>
<p>Ehitusaasta</p>	<p>2002</p>
<p>Süvis (m)</p>	<p>5,2</p>
<p>Jääklass</p>	<p>1A</p>

Autori koostatud. Allikas: Laevafirma Halten AS (Laeva parameetrid)

2. SADAMATASUD

Sadamatasud hakkasid levima juba 18. sajandi algusest, mil ainsaks eesmärgiks oli sadamarajatiste ehitamise ja korrashoiu kulude katmine. Kulude all mõeldakse ka sadamate juurdesõiduteede ja meresõiduohutuse tagamisega (tuletornid, navigatsioonimärgistus jne.) seotud kulusid. Sadamatasude koostisosade nimetused ja kasutamise eesmärgid sõltuvad konkreetsetest riikidest. Mitmes riigis on ette nähtud ka lootsi-, jäämurde- ja laevaliikluse korraldamise teenistuste ülalpidamiskulude katmine sadamatasude arvelt. (Eidast, Hunt 2005)

Eestis ei ole sadamatasud kehtestatud seadusega. Ainus nõue on, et sadamatasude kohta käiv info peab olema huvitatud isikutele kättesaadav, neis sadamates, mis teenindavad ka välisriigi laevu, peab sadamatasude kohta käiv informatsioon olema tõlgitud inglise keelde. (Sadamatasu) Tasude kehtestamise ja laekumise järgi jagatakse sadamatasud riiklikeks ja sadama valdajale kuuluvateks tasudeks. Riiklikud tasud kehtestab sellekohane riigiorgan ja tasud laekuvad riigieelarvesse. Sadamale kuuluvad tasud kehtestab ettenähtud korras sadama valdaja. (Eidast, Hunt 2005) Eestis on riiklikuks tasuks veeteetasu, sellega arveldab Veeteede Amet ning mille tulud laekuvad riigieelarvesse.

On öeldud, et sadamatasude ametlik ja ühtne nii siseriiklik kui ka rahvusvaheline liigitus puudub. Tasude struktuuri, tasumise korra ja tasumäärade osas rakendatakse eri riikides ja isegi ühe ning sama riigi eri sadamates erinevaid sadamatasude süsteeme. Need sõltuvad sadama asukohast, kaubavoogudest, laevatüüpidest ja sadama arengukavast jne. (Ibid.) Antud töös on samuti näha, et sadamas kehtestatud sadamatasud sõltuvad näiteks sellest, kas sadamasse sisenemisel on vaja läbida kanal, kui jah, on sadamatasude hulgas kanalitasu.

Sadamatasude hinnad määrab, kas riik või omavalitsus. Sadamatasud määrab sadam ise, kui tegemist on erasadamaga. Riik või omavalitsus määrab tasud, et vältida konkurentsi sadamate vahel. (Alderton, 2008) Käesolevas töös on tegemist erasadamatega, seega kehtib valitud sadamate vahel tihe konkurents.

Sadamatasud jagunevad kohustuslikeks ja teenustasudeks. Kohustuslike tasude alla kuuluvad tasud, mis ei ole seotud laevadele konkreetsete teenuste osutamisega. Nende alla

kuuluvad: laeva-, doki-, sadama-, tonnaaži-, tuletorni-, kai-, kanalitasu jne. Teenustasusid võetakse laevadele osutatavate teenuste eest. Nendeks on: lootsi-, puksiiri-, sildumis- jne tasud. (Ibid.)

Sadamatasude roll logistikaprotsessis on väga oluline. Kaubaomanikud jälgivad kaupade liigutamisel kõiki erinevaid aspekte, kui kiiresti kaup kohale toimetatakse, kas valitud viis on turvaline ning püütakse leida soodsaim veoviis, mille puhul jälgitakse kõiki hindasid. Hindade kujunemisel mängivad sadamatasud, kui merevedude hinnakujuunduse üks olulisemaid tegureid, väga suurt rolli. (Kiisler 2011)

Sadamatasud on peamiseks osaks, millest sadamapidajad katavad oma kulusid või teenivad ülejääki või kasumit. (Song, Panayides 2015)

2.1 Veeteetasu

Veeteetasu on üldkasutataval veeteel navigatsioonilise korraldamise, jäämurde- ja informatsiooniteenuse ning sellele veetele meresõiduohutuse tagamiseks paigaldatud infrastruktuuri kasutamise eest võetav tasu. (Meresõiduohutuse seadus) Laeva Eesti sadamasse või sadama reidile sisenemise eest peab maksma veeteetasu. Veeteetasu peab maksma kõigi laevade eest sõltumata laeva lipuriigist. Alates 01.07.2013 kehtestatud määrade järgi on tänaseni veeteetasu suuruste arvestus laeva kogumahutavuse (GT) järgi. Kogumahutavus korrutatakse laeva kogumahutavuse ühikuhinnaga, mis on jagatud vastavalt merematkelaeva tasule või laeva jääklassile. Merematkelaeva puhul on ühe ühiku hinnaks 0,12 eurot. Muudel laevadel jääklass järgi (Veeteede Amet):

- 1A Super või sellele vastav jääklass – 0,28 eurot;
- 1A või sellele vastav jääklass – 0,30 eurot;
- muu jääklass või ilma jääklassita – 0,35 eurot.

Seadusemuudatuse aluseks oli kaasajastada olemasolev tasude arvestamise süsteem. Samuti sooviti seeläbi muuta tasude arvutamine oma üleshituselt sarnaseks naaberriikidega: Soome, Rootsi, Läti. Seeläbi on tulevikus hinnataset võimalik võrrelda naaberriikidega. Teise aspektina sooviti veeteetasu muuta, kuna saadud tulu ei katnud enam navigatsiooniga seotud kulusid. Võib põhjendada, et enne 2013 aastat kehtinud tasudest laekus ligikaudu 10 miljonit eurot, kuigi tegelikud kulud ulatuvad 18 miljoni euroni. (Tõnisson, Seletuskiri)

Veeteetasu arvestatakse laeva kogumahutavuse (GT) järgi, korrutades laeva kogumahutavuse ühikuhinnaga.

2.2 Lootsitasu

Lootsimine on ette nähtud sisemeres ning sadama lähistel ja akvatooriumil ning sadamate vahel toimuv laeva ohutu meresõidu tagamiseks pakutav teenus. Lootsiteenust osutab riigi poolt moodustatud äriühing. Sadama akvatooriumil võib lootsiteenust osutada sadama pidaja laeva ümberhaalamiseks või dokkimiseks. Laevaagent ja sadamakapten on kohustatud teavitama laeva kaptenit lootsi tellimise vajalikkusest kohustuslikus lootsimise piirkonnas.

Lootsimise eest võetav tasu peab olema avalik. Tasu elemendid peavad olema selgelt eristatavad ja kulude arvutamise meetodika avalikkusele kättesaadav. Kohustusliku lootsimise piirkonnas lootsimise eest maksab reeder lootsitasu. Lootsitasu määrad ja maksmise korra kehtestab käesoleva seaduses nimetatud lootsiteenuse osutaja. Antud juhul on teenuse osutajaks AS Eesti Loots. Lootsitasude määrad Eestis on toodud lisa 2. Laevade lootsimise miilid on näidatud tabelis 5. (Lootsitasu)

Tabel 5. Laevade lootsimise miilid

Sadam	Meremiilid (nm-nautical mile)
Bekkeri	4-5,5
Kunda	6
Pärnu	3,3
Sillamäe	4

Autori koostatud. Allikas: Bekkeri ja Meeruse sadamate kapten Gunnar Kellamov.

2.3 Sadamatasud Bekkeri sadamas

Sadamatasude alla Bekkeri sadamas kuuluvad: tonnaažitasu, kaitasu, sildumistasu, tuletornitasu, lootsitasu, navigatsioonitasu ja jäätmetasu. Autor märgib ülesse, et samuti kuulub sadamatasude hulka kanalitasu, mida esialgses loetelus pole sadamaeeskirjas ülesse loetletud. Tonnaaži-, kai-, sildumis-, jäätme- ja lootsitasu sadamasisese lootsimise eest, kui laeva lootsimist teostab sadama loots, k.a. muud tasud võtab OÜ Tallinna Bekkeri Sadam. Lootsitasu võtab AS Eesti Loots laeva sadamasse toomise ja sealt väljumise eest. Tuletorni- ja navigatsioonitasu võtab Eesti Veeteede Amet. Autor teeb märkuse, et alates 01.07.2013 kehtib Eestis tuletorni- ja navigatsioonitasude asemel ühtne veeteetasu. Edaspidi kasutab autor veeteetasu. (Bekkeri sadama sadamatasud)

Bekkeri sadamas on sadamatasud püsinud samad 2014. aastast. Tasu suurustes ei ole tänaseni muutusi toimunud. Ainsa muudatusena lisandus 2014. aastal sadamatasudele kanalitasu. Seega aastal 2013 kuulusid sadamatasude alla: tonnaažitasu, kaitasu, sildumistasu ja jäätmetasu. Samuti lootsitasu ja veeteetasu.

Kohustuslikke sadamatasusi ei pea maksma: hospidallaevad või Punase Risti egiidi all sõitvad laevad; laevad, mis on tulnud sadamasse üksnes haigete, laevaõnnetuses kannatanute või surnute maaletoiemamiseks, juhul kui nende seisuaeg sadamas ei ületa 24 tundi; sadama ehituse ja rekonstrueerimise käigus kasutatavad laevad. (Ibid.)

Sadamatasud seisuga 18.01.2016. Sadamatasude arvestamisel loetakse üheks külastuseks laeva saabumist OÜ Tallinna Bekkeri Sadama poolt opereeritavasse sadamasse, s.o. Bekkeri või Meeruse sadamasse. Tonnaažitasu võetakse laeva kogumahutavuse (*GT-gross tonnage*) järgi iga külastuse eest eraldi 0,6 €/GT. Kui laev ühe külastusega laadib ja lossib kaupa, siis võetakse laevalt tonnaažitasu kogumahutavuse eest – 0,9 €/GT. Kaitasu võetakse laadimis- ja/või lossimisoperatsioonideks sadamat külastavatelt laevadelt kogumahutavuse (GT) järgi iga külastuse eest eraldi - 0,2 €/GT. Kui laev ühe külastusega laadib ja lossib kaupa, siis võetakse laevalt kaitasu kogumahutavuse eest – 0,3 €/GT. Praamkaravanide kaitasu arvestatakse summaarse GT alusel. Sildumistasu võetakse laeva kogumahutavuse (GT) järgi iga sildumisoperatsiooni eest eraldi vastavalt sildumistasu määradele. Sildumisoperatsiooniks loetakse: laeva sadamasse sissesõitu; laeva sadamast väljasõitu; laeva übersildumist või –haalamist; laeva übersildumist, kui see on seotud laadimis – lossimistöõde või laeva teenindamisega erinevates sadamates ja / või erinevate

kaide ääres. Sildumistasude suurused on toodud tabelis 6. Laevadele kehtib täiendav sildumistasu 25% (koefitsent 1,25) ajavahemikus kella 22:00 – 06:00 – ni lisaks kehtivale sildumistasule. Täiendav sildumistasu rakendub laeva saabumisel sildumisoperatsiooni lõpphetkel ja laeva lahkumisel sildumisoperatsiooni algushetkel. Laevadele kehtib täiendav sildumistasu 50% (koefitsent 1,50) nädalavahetustel ja Eesti Vabariigis seadusega ettenähtud riiklikel pühadel. Kala-, punkri-, sõja-, purje- ja jahtlaevad või laevad pikkusega kuni 24,0 m ei pea maksma sildumistasu juhul, kui sildumine teostatakse laeva oma jõududega ja sadama valdaja ei ole nõudnud, et sildumisteenuste osutamine peab toimuma sadama valdaja poolt. Jäätmetasu võetakse laeva kogumahutavuse (GT) järgi igal sadama külastusel olenemata sellest, kas jäätmeid anti ära või mitte ja vastavalt jäätmetasu määrale: 0,020 €/GT. Jäätmetasu tariif katab kuni 6 m³ laeva masinaruumi pilsivee või õlijäätmete(setete) vastuvõtu ühe sadamakülastuse kohta. Kanalitasu võetakse laeva kogumahutavuse (GT) järgi igal sadama külastusel, kanalitasu määrale: 0,10 €/GT. Muude teenuste ja tasude alla kuuluvad kaldaelektrienergia kasutamine, laeva lülitamine kalda elektrivõrku, tehnilise veega laeva varustamine kaldasüsteemide kaudu. (Ibid.)

Tabel 6. Sildumistasud Bekkeri sadamas.

GT vahemik	Sildumistasu (€)
Kuni 2500	100
2501-5000	135
5001-7500	170
7501-10000	210
10001-12500	250
12501-15000	300
Üle 15000	350

Allikas: Bekkeri sadama sadamatasud

2.4 Sadamatasud Kunda sadamas

Kunda sadama kohustuslikeks sadamatasudeks laevadele on: tonnaažitasu, kaitasu, kanalitasu, sildumistasu, jäätmetasu, lootsitasu, veeteetasu, reiditasu, puksiiritasu ja muud tasud (elektrienergia, internet).

Kunda sadamas on sadamatasudest vabastatud: laevad, mis on tulnud sadamasse üksnes haigete, laevaõnnetuses kannatanute või surnute maaletoomiseks, kui nende seisuaeg sadamas ei ületa 24 tundi; Eesti Vabariigi laevad ja ujuvvahendid, mis kuuluvad Kaitseministeeriumile, Piirivalveametile, Veeteede Ametile või Keskkonna–inspektsioonile, kui nad täidavad õigusaktidest tulenevaid kohustusi; sadama ehitusel ja rekonstrueerimisel kasutatavad laevad; õppe ja rahvusvahelise koostöö programmides osalevad uurimislaevad (sadama administratsiooni otsustamisel).

Kunda sadamas ei ole toimunud sadamatasudes muutusi. Seega 2013-2015. aastatel kehtinud sadamatasud on samad. Sadamatasud ja sadamatariifid seisuga 1.juuli 2015. Tonnaažitasu võetakse kõikidelt laevadelt sadamakülastuse eest laeva kogumahutavuse järgi 0,36 €/GT. Kui laev nii lastib kui ka lossib kaupa ühe külastuse ajal, lisandub tonnažitasu määrale 25%. Kaitasu võetakse sadamakülastuse ajal laeva kai ääres seismise aja ja laeva kogumahutavuse järgi 0,26 € x GT/ööpäevas. Kui laev ei ole vaatamata valmisoleku teatisele (Notice Of Readiness) valmis lastimistödeks või need on laeva süül peatatud, lisatakse antud tariifile lastimis-lossimitehnika tühiseisu, sadama kai hõivatuse ja ooteaja eest tasu 25,55 €/h. Kui laev jääb pärast lastimis-lossimisoperatsioonide lõpetamist kai äärde, takistades sellega sadama tööd, rakendatakse tasu 12 € laeva pikkuse ühe jooksva meeteri eest/ööpäevas. Laeva kapteni poolt tellitud vaba kai kasutamise eest, mis ei ole seotud lastimis-lossimisoperatsioonidega tuleb tasuda 0,13€ x GT/ööpäevas. Ühepõhjalistele tankeritele, mis on saabunud sadamasse vedellasti ümbrlaadimiseks suureneb kaitasu 12 % võrra. Kanalitasu arvestatakse laeva kogumahutavuse järgi, selle suuruseks on 0,32 €/GT. Sildumistasu võetakse laeva kogumahutavuse (GT) järgi, sildumisoperatsiooni eest. Sildumisoperatsiooniks loetakse: laeva haalamist kai äärde sildumisel ja kai äärest ärasildumisel; laeva ümbersildumist ühe kai äärest teise kai äärde ja laeva väljaviimist reidile, hilisema kai äärde toomisega. Sildumistasu määrad on toodud tabelis nr 7. Kui sildumisoperatsiooni ajal vähemalt üks laeva haalamine toimub puhkepäeval (laupäev, pühapäev, 24h) või tööpäeval (esmaspäev-reede) ajavahemikus kella 20:00-08:00 lisandub sildumistasu määradele 25 %.

Kui sildumisoperatsiooni ajal vähemalt üks laeva haalamine toimub rahvus- või riigipühal lisandub sildumistasu määradele 50%.

Tabel 7. Kunda sadama sildumistasu

Laeva kogumahutavus (GT)	Sildumistasu (€)
1-100	15,34
101-300	25,56
301-500	40,90
501-800	51,13
801-1000	92,03
1001-1500	102,26
1501-2000	112,48
2001-2500	122,71
2501-3000	127,82
3001-3500	135,49
3501-4000	140,61
4001-5000	143,16
5001-6000	153,39
6001-8000	204,52
8001-10000	255,65
10001-12000	306,78
12001-15000	383,47
15001-20000	460,16

Allikas: Kunda sadama sadamaeeskiri, Lisa 1. (Kunda sadama sadamatasud)

Jäätmetasu on kohustatud tasuma kõik sadamat külastavad laevad, olenemata kas jäätmed antakse sadamas ära või mitte. Jäätmetasu arvestatakse 0,05 €/GT. Toodud jäätmetasu tariif katab kuni 12 m³ laeva masinaruumi pilsivee või õlijäätmete(setete) vastuvõtu ühe sadamakülastuse kohta. Kunda sadama eeskirjas on toodud välja ka lootsitasu ja veeteetasu määrad ja kord. Autor ei too neid eraldi välja, kuna käesolevas töös on kumbki tasu eraldi lõiguna lahti seletatud. Reiditasu võetakse laevadelt, mille lastimis- lossimisoperatsioonid või reisijate maha- ja peale minek toimub reidil. Tasu suuruseks on

0,10 €/GT/ööpäevas. Puksiiritasu võetakse puksiiri kasutamise teenuse eest ajafaktori järgi. Puksiiritasu arvestatakse: suvetingimustes (01.05.- 30.11.) 255,65 EUR/h; talvetingimustes (01.12.- 30.04.) 319,56 EUR/h. Puksiiritasude eritingimused on välja toodud sadamatasude dokumendis. Autor jätab need lahti selgitamata, kuna käesolevas töös ei ole puksiiritasu eraldi välja toodud ega arvatud. Muudeks tasudeks on elektrienergiatasu ja internetitasu, milles suurused pole antud sadamaeeskirja lisas 1 antud. (Kunda sadama sadamatasud)

2.5 Pärnu sadama sadamatasud

Pärnu sadamas on sadamatasud olnud muutumatuna aastaid. Kuna käesolev töö käsitleb 2013-2015 aastate sadamatasusid, siis sel ajaperioodil on Pärnu sadama sadamatasud olnud muutumatud. Järgnevad sadamatasud on uuendatud küll 8.mail 2015. aastal, kuid tasude suurused on samad võrreldes aastaga 2013.

Kohustuslike sadamatasude maksmisest on vabastatud laevad, mis on sadamasse sisenenud üksnes ja ainult eesmärgiga tuua maale haigeid, laevaõnnetuse läbinud isikuid või surnuid, juhul kui nende seisuaeg sadamas ei ületa 24 tundi. Kanalitasu maksmisest Pärnu sadamas on vabastatud: Eesti Vabariigile kuuluvad haldusülesandeid täitvad laevad; Eesti Vabariigi sõjalaevad; ujuvhospitalid, õppelaevad ning Eestis teadusuuringuid tegevad laevad; Eestit hõlmavates rahvusvahelistes mitteärilikes koostööprogrammides osalevad laevad; riiklikule visiidile saabunud välisriikide laevad; avariilised ja tormivarju saabuvad laevad; jäämurdjad ja päästelaevad tööülesannete täitmisel Pärnu sadamas; tehnilise laevastiku laevad tööülesannete täitmisel Pärnu sadamas; remonti saabuvad laadungita laevad, kui neid remondib AS Pärnu Laevatehas ning nad ei teosta pärast remondi lõppu laadimistöid; väikelaevad kogupikkusega alla 24 meetri, mida ei kasutata majandustegevuse eesmärgil ning mis ei vea üle 12 reisija.

Järgnevalt on toodud Pärnu Sadamas kehtivad sadamatasud. Pärnu sadamas kehtivad sadamatasud on: kanalitasu, külastustasu, sildumistasu, reisijatasa, puksiiritasu, laevade seisuaaja tasu, jäätmetasu, tasud viivituste eest ja muud tasud. Samuti lisandub lootistasu ja veeteetasu. Kõikidele sadamatasudele lisandub käibemaks vastavalt kehtivatele õigusaktidele.

Kanalitasu arvestatakse laeva kogumahutuvuse järgi. Kanalitasu on sadama akvatooriumisse sisenemise ja väljumise eest ühekordselt summas 0,52 €/GT. Kruiisilaevadel

0,19 €/GT. Laevad, mis on alla 500 GT võetakse akvatooriumisse sisenemise ja väljumise eest ühekordne kanalitasu summas 220 €/ kord. Külastustasu arvestatakse samuti kogumahutavuse järgi Pärnu sadama kaide igakordse kasutamise eest, kaasaarvatud ühe külastuse jooksul kai vahetamise eest summas 0,52€/GT. Kruiisilaevadelt 0,19€/GT. Sildumistasu võetakse laevalt iga sildumisoperatsiooni eest eraldi. Üheks sildumisoperatsiooniks loetakse laeva sildumist kai äärde, ümberhaalamist ühe ja sama kai ääres või laeva lahkumist kai äärest. Laeva ümbersildumine ühe kai äärest teise äärde on kaks eraldi sildumisoperatsiooni. Sildumistasu võetakse valemi $B \times L = C$ alusel, milles B on laeva laius ja L laeva pikkus. Sildumistasu suurus on toodud tabelis 8.

Tabel 8. Sildumistasud Pärnu sadamas

B x L = C	Tasu €
Alla 500,	15.98
801-1200	51,13
1201-1500	63.90
1501-2000	76.70
Üle 2001	95.87

Allikas: Pärnu sadama sadamatasud (Pärnu sadama sadamatasud)

Reisijtasu võetakse kruiisilaevadelt nii saabumisel kui ka lahkumisel iga kruiisilaeval viibiva reisija eest 1 €. Alla 12-aastased reisijad on reisijatsust vabastatud. Puksiiritasu võetakse puksiiri kasutamise teenuste eest kulunud aja järgi, normaaltingimustes 287 €/h ja jääoludes 322 €/h. Laevade seisuaja tasu võetakse laeva pikkuse jooksva meetri järgi. Kui laev ei ole laadimiseks või lossimiseks valmis laadimis- ja lossimisoperatsioonide alguseks, siis on tasu 100€/h. Kui puudub kaup laadimis-, lossimisoperatsioonide alguseks või nende ajal, siis 100 €/h. Väljaspool laadimis-, lossimisoperatsioonide kui laev takistab sadama pidaja tööd või akvatooriumi kasutamist 1 €/h x laeva jooksevmeeter. Seisuaja tasu arvestatakse 0,2 €/h x jooksevmeeter, kui laev ei takista sadama pidaja tööd ega akvatooriumi kasutamist. Jäätmetasu võetakse laeva kogumahutavuse järgi summas 0,03 €/GT laeva iga sadamakülastuse eest. Toodud jäätmetasu tariif katab kuni 8 m³ laeva masinaruumi pilsivee või õlijäätmete(setete) vastuvõtu ühe sadamakülastuse kohta. Täiendavate tasude alla viivituste eest loetakse laeva mittesaabumist lubatud ajal. Selle suuruseks on 100 €/h. Muude

tasude alla kuuluvad veel erinevad tasud teenuste eest, kuid nende suurusjärke pole sadamatasude dokumendis avaldatud. Seetõttu ei kajastata neid ka antud töös. (Pärnu sadama sadamatasud)

2.6 Sillamäe sadama sadamatasud

Sillamäe sadama sadamatasud alates 01.10.2010. Sadamatasude alla Sillamäe sadamas kuuluvad: tonnaažitasu, jäätmetasu, sildumistasu ja lootsitasu ning tuletornitasu ja navigatsioonitasu. Autor toob märkusena välja, et alates 01.07.2013 kehtib Eestis tuletorni- ja navigatsioonitasude asemel ühtne veeteetasu. Edaspidi on arvutus tehtud veeteetasu määrade järgi.

Sillamäe sadamas on sadamatasude maksmisest vabastatud : laevad, mis on tulnud sadamasse üksnes haigete, laevaõnnetuses kannatanute või surnute maaletoomiseks, juhul kui seisuaeg sadamas ei ületa 24 tundi; sadama ehituse ning rekonstrueerimise käigus kasutatavad laevad.

Tonnaažitasu võetakse laeva kogumahutavuse (GT) järgi, selle suuruseks on 2,10 €/GT tankeritelt, 0,215 €/GT matke- (kruuisi-), jaht- ja purjelaevad; 0,45 €/GT ro-ro laevad; 0,225 €/GT muud laevad (GT kuni 10 000); 0,820 €/GT muud laevad (GT 10 001 kuni 20 000) ning 0,820€/GT muud laevad (GT alates 20 001). Sadamatasu alla kuulub ka jäätmetasu, mida võetakse laeva kogumahutavuse (GT) järgi laeva iga külastuse eest kõikidelt laevadelt v.a. ro-ro laevad 0,05 EUR/GT ühikult ja ro-ro laevad. 0,017 EUR/GT ühikult. Autor märkas, et kogust, mida jäätmetasude suurus katab, ei ole sadamaeeskirjas välja toodud. Sildumistasu võetakse Sillamäe sadamas iga sildumisoperatsiooni eest eraldi järgmistel juhtudel: laeva sadamasse sissesõidul; laeva sadamast väljumisel; laeva ümbersildumisel laeva kapteni ja/või agendi soovil ning põhjustel, mis ei ole seotud lastimis-lossimistöödega ja ei tulene ilmastikuoludest; laeva ümbersildumisel, kui see on seotud lastimis-lossimistööde teostamisega erinevate operaatorite poolt. Sildumistasu suurused on toodud tabelis 9. Sildumistasu võetakse laeva kogumahutavuse (GT) järgi iga sildumisoperatsiooni eest eraldi vastavalt sildumistasu määradele.

Tabel 9. Sildumistasu määrad Sillamäe sadamas

GT vahemik	Kaubalaevad (EUR)	Reisi-, matke-, jaht- ja purjelaevad (EUR)
0-2000	110	50
2001-6000	180	83
6001-20000	240	108
20001-50000	310	140
Alates 50 001	360	165

Allikas: Sillamäe sadama sadamaeeskiri. (Sillamäe sadama sadamatasud)

Samuti võetakse Sillamäe sadamas reisiratasu. Reisiratasu kuulub tasumisele sõltumata sellest, kas reisirajad väljusid laevast või mitte. Iga reisiraja eest võetakse nii saabumisel kui lahkumisel tasu 1,28 EUR. Reisiraja eest, kes on sadamasse saabunud matkelaeval (kruisilaeval) ja jätkab reisi samal laeval, võetakse ühekordset tasu 1,02 EUR. Reisirajasust on vabastatud need liinilaeval reisirajad, kes ei välju Sillamäe sadamas laevast, kuna nende sihtpunkt on kolmandas riigis. Alla 12-aastased reisirajad on reisirajasust vabastatud. Muude tasudena lisandub elektrienergia tasu, mis on määratud sadams kehiva tasu alusel. Samuti veega varustamine autodelt, mille hind on vastavalt teenuse osutaja tariifile ja lastijätmete eemaldamine laevadelt, mille hind on vastavalt teenuse osutaja tariifile. (Sillamäe sadama sadamatasud)

3. METOODILINE OSA

Autor on tutvunud põhjalikult taustainformatsiooniga, ettevõtete majandusaastaaruannetega, ettevõtete käekäiguga, samuti MSOS § 50¹ veeteetasu kehtestamise põhjustega.

Antud lõputöö uuritavaks teemaks on sadamatasude suurused neljas valitud sadamas. Sadamatasude võrdlusesse on võetud 2013-2015 aastatel kehtinud sadamatasud. Samuti luuakse antud töös võrdlused valitud sadamate teiste näitajate põhjal. Kõik andmed sadamatasude kohta on võetud iga sadama ametlikust dokumendist-sadamaeeskirjast või selle lisast, kus on kajastatud sadamatasud.

Töö käigus on uuritud Bekkeri, Kunda, Pärnu ja Sillamäe sadamaid. Iga sadama kohta on kokkuvõtlik sadama iseloomustus, mille käigus tutvustatakse sadama näitajaid ja eripärasid. Materjalid sadamate kohta on saadud elektroonilisel teel, kasutades sadamate kodulehekülgesid ja sadamate eeskirjasid ning nende lisasid. Kogutud materjalidest on eraldi välja toodud sadamatasud, mis on käesoleva töö peamiseks uurimisobjektiks. Sadamatasude põhjal on koostatud võrdlev tabel, milles on välja toodud iga sadama sadamatasude suurused. Autor on valinud sadamatasude paremaks ülevaateks laeva, millele on arvatud iga sadama külastuse hind. Samuti on välja toodud sadamate kaubamahud, laevade külastused ja ja nende kogumahutavuse muutused aastatel 2013-2015. Lisaks on autor loonud võrdlused kailiini pikkuste, kaide arvu, maksimaalse sügavuse ja sadamate kaubagruppide vahel.

Töö esimese osana oli teema valik. Teema valikul tuli lähtuda õpitavast erialast. Samuti peaks teema olema aktuaalne. Valitud teemaga põhjalikumaks tutvumiseks, on arukas kasutada erialast praktikat, mille käigus töö autoril on võimalik teemat näha laiemalt. Pärast teema valikut, on oluline leida juhendaja, kes omab teadmisi ja oskusi töös käsitletud valdkonnaga tegelemisel.

Töö teise osana on vajalik koostada lõputöö kava. Autor koostab kava, mille järgi ehitatakse üles lõputöö. Püstitatakse eesmärgid, uurimisküsimused, töö hüpotees ja kavandatakse, millisel teel saavad püstitatud eesmärgid ja küsimused lahendatud. Kava koostamisel tutvub autor ka erialase kirjandusega, et saada ülevaade, kui palju on valitud

teema kohta kirjandust ja allikaid. Erialase kirjanduse jaoks on parim viis kasutada TTÜ Eesti Mereakadeemia raamatukogu ja elektronkataloogi RIKSWEB. Antud kataloogist saab piisava ülevaate raamatukogus olevast kirjandusest. Samuti on autor tutvunud ScienceDirect veebileheküljel olevate artiklitega ning erineva kirjandusega veebilehekülgedelt.

Töö kolmanda osana tutvustab autor uuritavaid objekte. Autor koostab sadamatasu arvutuse ja sadamaid võrdlevad tabelid, et luua parem ülevaade võrreldavatest sadamatest ja nende andmetest. Samuti lõi autor selles töö osas kontakti kõigi valitud sadamatega. Autor panustas tihedale kontaktile, et saada luba andmete kasutamiseks, koguda informatsiooni põhalikumalt ning faktide ja analüüsimisele minevate andmete kontrollimiseks. Samuti koostas autor küsimustiku, mida kasutas sadamate esindajaid intervjuerides.

Neljanda osana tööst analüüsib autor saadud tulemused. Samuti on autor intervjuerinud töös käsitletud sadamates töötavaid spetsialiste. Autor analüüsib intervjuude käigus saadud teadmisi ja loob võrdluse enda koostatud tööga. Selles töö osas saavutatakse püstitatud eesmärgid ja vastused töös esitataud uurimusküsimustele.

Viienda osana tööst vormistab autor töö TTÜ Majandusteaduskonna metoodilise juhendi järgi.

Viimasena valmistab autor lõputöö ette kaitsmiseks kaitsmiskomisjoni ees.

Lõputöö eesmärk on siduda omandatud erialased teadmised praktilisel teel. Samuti on eesmärk näidata, et töö autor oskab käsitleda erialaseid väljendeid ja teadmisi valitud valdkonnas. Lõputöö eesmärgina oskab autor andmeid analüüsida ja nende põhjal järeldusi teha.

4. TULEMUSED

Käesolevas töös on arvatud sadamatasud valitud laevale, ei ole arvestatud seisujatasu. Samuti on arvutused tehtud nädala sees tööpäeval, mis tähendab et ei ole lisatud täiendavaid tasusid ega tasusid viivituste eest. Kuna tegemist on kaubalaevaga, ei ole arvatud reisijatasusid. Samuti ei ole kasutatud puksiiri ega jäämurdjat. Laev teostab vajalikud toimingud kai ääres, seega pole arvatud ka reiditasusid.

Bekkeri sadamas kuuluvad sadamatasude hulka tonnaažitasu, kanalitasu, kaitasu, sildumistasu ja jäätmetasu. Kunda sadamas on kohustuslikeks sadamatasudeks laevadele: tonnaažitasu, kaitasu, kanalitasu, sildumistasu, jäätmetasu. Pärnu sadamas loetakse sadamatasude alla: kanalitasu, külastustasu, sildumistasu, jäätmetasu. Sillamäe sadamas on kohustuslikeks sadamatasudeks laevadele: tonnaažitasu, jäätmetasu. Samuti on kõikides sadamates lootsitasu ja veeteetasu.

Valitud laevale on arvatud sadamasse sisenedes sadamatasud, mis on detailsemalt toodud lisas 3. Autori poolsed arvutused näitasid, et sadamatasud Bekkeri sadamas aastatel 2013 ja 2014 on 5111 €. Ilma veeteetasuta 3740,5 €. Sadamatasud 2015. Aastal koos veeteetasu ja lootsitasuga on Bekkeri sadamas 5503,5 eurot. Teistes sadamates on sadamatasud 201-2015 aastatel järgnevad. Kunda sadamas 6228,11 eurot, Pärnu sadamas 6036,5 eurot ja Sillamäe sadamas 5352,25 eurot. Ilma veeteetasu ja lootsitasuta on laeva külastustasu järgnev: Bekkeri 2013-2014 (koos lootsitasuga sadama akvatooriumil)- 3740,5 eurot; Bekkeri sadam 2015. aastal-4133 eurot; Kunda- 4379,61 eurot; Pärnu- 4279,45 eurot ning Sillamäe- 3594,75 eurot. Aastatel 2013-2015 on Eesti Lootsi tasud püsinud samad. Arvatud numbritest selgub, et veeteetasu koos lootsitasuga omab laeva külastusel suurt rolli. Kuna tegemist on 1A jääklassi omava laevaga, on kõikidesse sadamasse sisenemisel laeva veeteetasuks 1177,5 eurot.

4.1 Sadamatasude analüüs

Kõikides sadamates v.a Pärnus on sadamatasude koostisosaks tonnaažitasu. Antud tasu võetakse sadama akvatooriumi ja infrastruktuuri kasutamise eest. Ei ole kindlat sellekohast selgitust, mille järgi tasu määratakse, kuid võib välja tuua, et kõrgeim tasu võetakse Sillamäel, kus ühe GT hinnaks on 0,82 €. Bekkeris on 0,6 € ja Kundas väiksem 0,36 €. On selge, et tasu suurus on iga sadama poolt määratud vastavalt sadama enda poolt määratud kulutustele.

Kanalitasu võetakse kõigis sadamates v.a Sillamäel, kus on selge, et sadamasse sisenemine toimub kanalita otse Narva lahest. Kuna Pärnu sadam on valitud sadamatest ainsana jõesadam, on selge, miks kanalitasu on suurim – 0,52 €/GT. Pärnu sadama kanali mõõtmed on: üldpikkus, 6200 m, vähim laius 45 m ja deklareeritud sügavus veetaseme 0-seisu korral on 7,2. Bekkeri sadamasse sisenetakse Koplil lahest kanali kaudu, mille pikkus on 500 m, laius 85 m ja sügavus süvis Kroonlinna 0-taseme juures on 8,2 m. Bekkeri sadama kanalitasuks on 0,1 €/GT. Kanalitasu ei võetud Bekkeri sadamas aastatel 2013 ja 2014, see lisandus 2015. aastal. Kunda sadamal on kanalitasuks 0,32 €/GT. Sadama sissesõiduteeks on merekanal Kunda lahes, mille pikkus on 2225 meetrit, laius 70 m ja minimaalne sügavus 10 m. Toodud pikkustele tuginedes saab selgitada, miks on Pärnu tasu kõrgeim ja Bekkeri oma madalaim.

Küllastustasu sisaldab ainsana Pärnu sadama sadamatasu. Küllastustasu võetakse kaide kasutamise eest. Tasu suuruseks on 0,52 €/GT. Samaväärse tasuna on teistes sadamates kehtestatud kaitasu. Bekkeris 0,2 €/GT. Kunda sadamas 0,26 €/GT. Sillamäe sadama sadamatasu ei sisalda ei külustus-, ega kaitasu. Kuna kaitasu võetakse kai kasutamise eest laadimis/lossimisoperatsioonideks, saab järeldada, et iga sadama enda otsus on, millises suuruses see sadamatasude hulka lisada.

Sildumistasu on valitud laevale Bekkeri sadamas 135 €, Kundas 140,61 €, Pärnus 79,7 € ja Sillamäel 196,25 €. Sildumistasu arvestatakse kõigis sadamates laeva kogumahutavuse järgi. Samuti kehtivad sildumistasule operatsioonipõhised hinnad. See tähendab, et siin välja toodud hind, kehtib ühe sildumisoperatsiooni puhul.

Jäätmetasu on Bekkeri sadamal väikseim 0,02 €/GT. Pärnus 0,03 €, Kundas ja Sillamäel 0,05 €. Autor toob hindade järelalusena asukohta. On selge, et suuremates linnades on rohkem spetsiifilisi jäätmekäitlejaid ja võimalusi kui väiksemates.

Lootsitasude võtmise korra kehtestab AS Eesti Loots ning neid tasusid põhjalikumalt on käesolevas töös juba selgitatud. Küll aga saab tuua välja Bekkeri sadama, mille sadamakapten on lisaks ka loots, mille tõttu kuulub tasu sadama akvatooriumil lootsimise eest OÜ Tallinna Bekkeri Sadamale.

Veeteetasu kord on samuti antud lõputöös varem kirjeldatud. Veeteetasu suurus kõikides sadamates on vastavalt jääklassile 1A suuruses 1177, 5 €.

4.2 Sadamate üldandmete analüüs

Järgnev analüüs põhineb tabelis 10 näidatule. Sadamate kaide arvu ja nende kogupikkuse põhjal ei ole võimalik sadamaid võrrelda. Pärnu sadamal on kaide kogupikkus Kundast ja Bekkerist suurem, kuid suure osa kaide kogupikkusest moodustavad teistele omanikele kuuluvad kaid. 78-210 meetristele kaubalaevadele mõeldud kaisid on 3, mille kogupikkus on 475 meetrit. Kaide arv on toodud lisas 4. Samuti on Bekkeri sadamal kokku 15 kaid, kuid kaubalaevadele sobilike kaisid, mille sügavus võimaldaks kai äärde silduda laadimis- ja lossimistöodeks on 3. Samuti on Kunda sadamal laadimiskaisid kokku 3. Sillamäe sadamal kokku 12 laadimiskaid. Ülejäänud kaid on sadamates lühemad ja väiksema sügavusega, mis võimaldavad näiteks abilaevastiku seismist või on mõeldud väiksematele reisilaevadele. Kaide pikkuse järgi on asub kõige pikem kai Sillamäe sadamas. Autor märgib, kuna Sillamäe sadam teenindab kõige suuremaid laevu ja omab vahendeid nii ro-ro, konteinerikaupade kui ka naftasaaduste ja vedelkeemia kaupadele, valib autor võrdluseks üldkaupadele mõeldud kai pikkuse. Siinjuures ei tohi aga unustada võimalust teenindamiseks laeva talle mitte ettenähtud kai peal, kui laadimis/lossimisvahendid võimaldavad liigutamist. Suurim sügavus kai ääres on samuti Sillamäe sadamal, 9-12 m. Bekkeri ja Kunda sadamates on suurimaks sügavuseks 8,5 meetrit ning Pärnu kuni 6,3 meetrit.

Käsitletud andmetest tulenevalt võib öelda, et kai mõõtmete järgi on Sillamäe sadamal võimalik vastu võtta suurim laev. Pikkusega kuni 200 m ja sügavusega 12 meetrit. Järgneb Bekkeri, kuni 183 meetri pikkusega ja 8,5 m sügavusega. Seejärel Kunda, suurima laeva

pikkusega 150 meetrit ja sügavusega 8,5 meetrit ning Pärnu sadam, laeva pikkusega 140 meetrit ja sügavusega 6,3 meetrit.

Sadama maa-alade võrdlusest võime näha, et suurimat ala omab Sillamäe sadam, ligikaudu 750 ha. Järgneb Pärnu- ligikaudu 40 ha, Bekkeri- ligikaudu 30 ha ja Kunda- 13,6 ha. Oma kaubagruppide ja rohkete kaubakaidega omab Sillamäe enim maa-ala. Kui Sillamäe sadamal poleks piisavalt maa-alasid, ei oleks võimalik töödelda suuri koguseid kaupsid, ega vastu võtta laevu. Kõik on omavahel seoses. Pärnu sadama maa-ala on piisav, et rahuldada praegune kaubamaht, kuid intervjuust Pärnu sadama vanemstividoriga tuli välja ka, et sadamal pole võimalik rohkem laiendada. (lisa 3) Bekkeri sadama maa-ala on 30 ha ning intervjuu käigus selugus, et hetkel veel jagub ruumi sadama laiendamiseks. Kunda sadama maa-ala on väiksem 13,6 ha. Kinniseid ladusid on Sillamäel 40 000 m² , Bekkeril 36 473 m², Pärnul 25 000 m², ning Kundal 12 000 m². Tabelis ei ole märgitud vedelkeemia terminalid või mahutipargid, kuna käesolevas töös on analüüsitud vaid puiste- ja üldkaupadele mõeldud andmeid. Mida rohkem kinniseid laopindasid sadamal on, seda suurem on võimalus pakkuda klientidele kaubagruppe, mis vajavad kaitset ilmastikuolude eest. Avatud laoplatsid on samuti tabelis toodud, kuid nende võrdlemine ei ole võimalik, sest puuduvad andmed kõigi sadamate kohta.

Üleüldiselt on välja toodud sadamas käideldavad kaubagrupid. Bekkeri sadamas on võimalik käidelda graanulit, saematerjali, vilja, rapsi, soja, klaasi, killustiku, soola ja väetist. Kunda sadamas on peamisteks kaubagruppideks paberipuu, hakkepuu, saepurugraanul, turvas, agrokaubad, killustik ja saepalk. Pärnu sadamas käideldakse puitu, haket, graanulit, turvast, killustikku, tervilja ja väiksemas mahus ka muid kaupu. Sillamäe sadamat läbivateks kaubagruppideks on: puit, (vana)metall, paber, ülegabariidilised ja poolvalmis tooted, ro-ro, konteinerid, vedelkeemia, veeldatud gaas ja puisetekaubad. Kaubagruppe ei ole otstarbekas võrrelda, kuna paljuski sõltub kaup, mis sadamasse tuuakse või välja veetakse sellest, kus sadam asub.

Asukoha põhiselt vaadatakse lisaks sadamatasudele ja sadama maksimaalsetele lubatud mõõtmetele ka sadama tagamaad. Tagamaa on sadamat ümbritsev maa-ala, mille import on jaotatud läbi sadama ja mille eksport kogutakse sadamas. On leitud, et sadamate tagamaad on üldiselt ebaselged ja kattuvad märgatavalt üksteisega. Üldjuhul peetakse sadama valikul määravaks maismaatranspordi hinda, reisi aega ja teenuse kvaliteeti. (Tagamaa) Autor põhjendab tuginedes intervjuudele ja erialastele teadmistele, et juhul kui kauba toimetamine

jääb kahest sadamast ligikaudu võrdsele kaugusele, võrreldakse hindasid. Kui transpordi hind maismaal on samuti sarnane, vaadatakse sadamatasusid. Võib juhtuda, et sadam, mida esialgu ei plaanitud kasutada, on sadamatasude ja teenustasude poolest soodsam, kui esimene valik.

Lisaväärtusena on toodud välja kahe sadama puhul raudtee olemasolu. Bekkeri sadamal 1,5 km pikkune raudteelõik. Sillamäe sadama puhul on tegemist pika raudteeliiniga, millel on võimalik vedelkaupu ja ka muud sadamasse sisse vedada ning sealt välja vedada.

Tabel 10. Bekkeri, Kunda, Pärnu ja Sillamäe sadamate andmed.

Näitaja	Bekker	Kunda	Pärnu	Sillamäe
Kaide arv	15	4	24	13
Kaide kogupikkus (m)	410	344	1826	2626
Pikim kai (m)	183	150	140	200
Suurim sügavus kai ääres (m)	8,5	8,5	6-6,3	16,5 (üldkaupade kai 9-12)
Kinnised laopinnad (m²)	36 473	12 000	25 000	40 000
Avatud laoplatsid (m²)	24 200	ei ole antud	100 000	22 ha + terminalid
Maa-ala kokku (ha)	~30	~13,16	~40	~750
Peamised kaubad	graanul, saematerjal, vili, raps, klaas, soja, killustik, sool, väetis	paberipuu, hakkepuu, saepurugraanul, turvas, agrokaubad, killustik, saepalk	puu, hake, graanul, turvas, killustik, teravili	Puu, (vana)metall, paber, ülegabariidilised kaubad, poolvalmis kaubad, ro-ro, konteinerid, naftasaadused, vedelkeemia, veeldatud gaas, puistekaubad
Raudtee (km)	1,5	puudub	puudub	4,6

Autori koostatud. Allikas: Sadamate koduleheküljed, sadamaeeskirjad ja nende lisad.

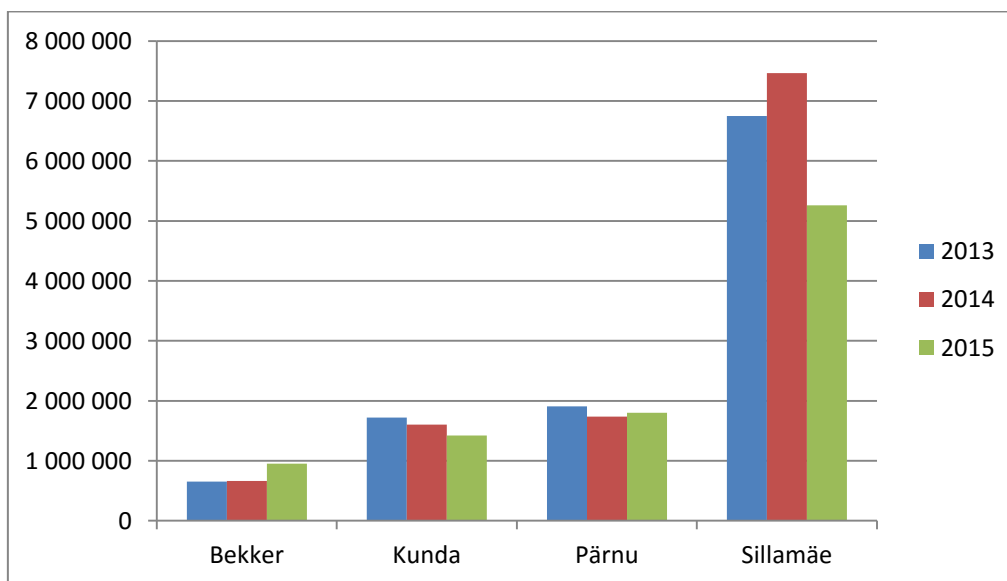
4.3 Sadamate kaubamahud

Sadamate kaubamahud aastatel 2013-2015 on toodud tabelis 11. Sadamate kaubamahud on Bekkeris väikseimad. Kundal ja Pärnul sarnased ning Sillamäe suurimad. Bekkeri sadama kaubamaht aastal 2015 oli võrreldes eelnevate aastatega suurim. Kaubamahu tõus on põhjendatud suurenenud killustiku mahuga (Bekkeri sadamateenuste juht). Kunda ja Pärnu Sadamate puhul on tegemist tugevate konkurentidega, seda just kaubamahtude põhjal. Joonisel 1 on näha, et Kunda kaubamahud on vähenenud, samal ajal kui Pärnu kaubamahud on tõusnud. Sillamäe sadama kaubamahud langesid oluliselt aastal 2015. Statistikaameti andmetel kahanes kaubamaht 2015. aastal sesoses raudteevedude kaubamahu kahanemisega. (Kaubamahtude langus)

Tabel 11. Bekkeri, Kunda, Pärnu ja Sillamäe sadamate kaubamahud 2013-2015

	2013	2014	2015
Bekkeri sadam	650 000	662 000	950 000
Kunda sadam	1 720 000	1 605 000	1 420 000
Pärnu sadam	1 908 000	1 738 000	1 800 000
Sillamäe sadam	6 749 000	7 462 000	5 260 000

Autori koostatud. Allikas: Eesti Sadamate Liit.

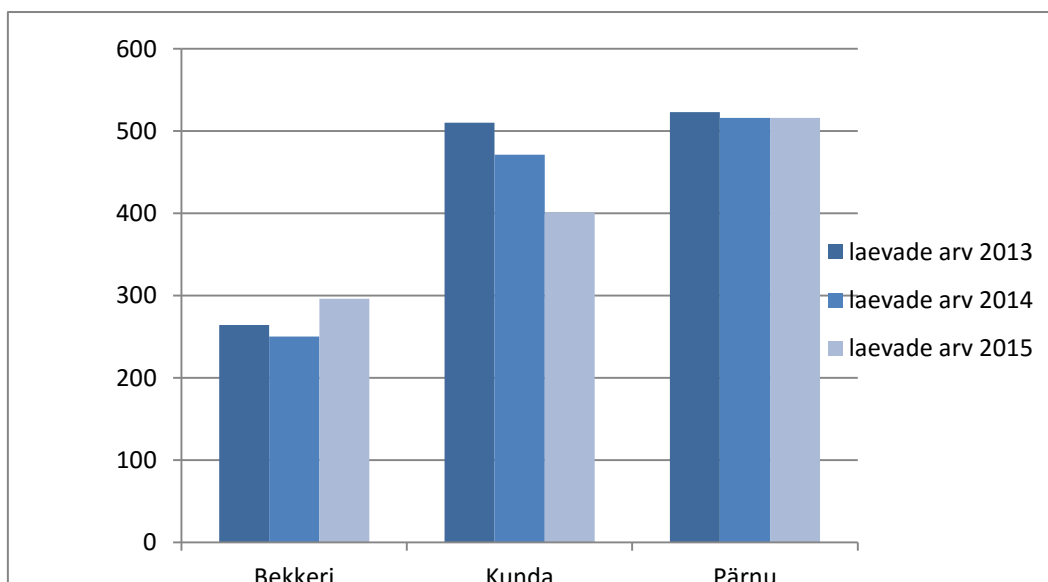


Joonis 1. Sadamate kaubamahud 2013, 2014 ja 2015 aastal. Allikas: Eesti Sadamate Liit

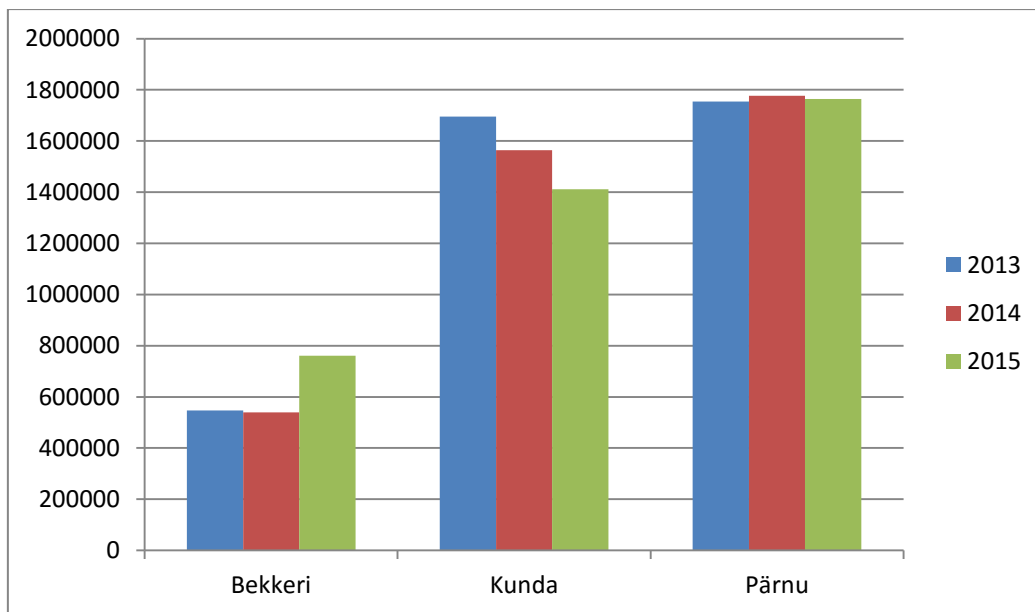
4.4 Laevade arv sadamas

Laevade arvu näitamiseks on koostatud joonis 2. Laevade arv sadamates on aastast 2013 pigem vähenenud. Numbriline vähenemine tuleneb sellest, et laevad, mis sadamaid külastavad on muutunud suuremaks. Kogumahutavused on näidatud joonisel 3. Puuduvad andmed Sillamäe sadama laevade arvu ja kogumahutavuse muutuste kohta. Bekkeri sadamas on laevade arv olnud ebahühtlane. Kõige kõrgem aastal 2013, 2014 madalaim, samas vaadates kolme aasta tulemusi oli 2015. aasta Bekkeri sadama laevade külastuste arvu poolest edukaim. Samuti on joonisel 8 selgesti näha, et laevade kogumahutavus on 2015. aastal Bekkeri sadamas suurenenud. Kunda sadamas on laevade arv alates 2013. aastast langenud, sama on toimunud ka laevade kogumahutavusega. Pärnu sadamas on laevade külastused viimasel kolmel aastal olnud stabiilsed. Joonisel 9 on näha, et võrreldes 2013. aastaga on laevade kogumahutavus kasvanud.

Andmetest saab teha kaks järeldust. Bekkeri sadam on edukaim laevade arvu ning nende suuruste põhjal. Samuti Pärnu sadama külastatavus on suurenenud. Kunda sadama on ainus uuritud sadamatest, mille külastatavus on langenud. Teise järeldusena analüüsib autor sadamat külastanud laevade arvu. Nende põhjal on edukaim Pärnu sadam, millele järgneb Kunda sadam ning seejärel Bekkeri sadam.



Joonis 2. Laevade külastuse arv sadamates aastatel 2013, 2014, 2015. Allikas: Sadamate andmed



Joonis 3. Laevade kogumahutavuse (GT) suuruste muutused aastatel 2013, 2014, 2015.
Allikas: Sadamate andmed

4.5 Intervjuude analüüs

Sadamatasude ja nende komponentide ning sadamate paremaks mõistmisel pidas autor käesolevas töös õigeks kasutada kvalitatiivset meetodit.

Kvalitatiivne uurimismeetod võimaldab:

- läbi intervjuude saada tihedam side tegelikkusega
- selguvad paremini sadamate endi arusaamad
- informatsioon on objektiivsem

Metoodilist aspekti silmas pidades on käesolevas töös kasutatud nii dokumentide analüüsi, sadamate üldandmeid ja intervjuusid. Sadamate tutvustus, andmete ja dokumentide analüüsi andis tööst üldise ülevaate. Intervjuud annavad võimaluse näha käsitletud teemat laiemalt ja iga sadama vaatenurgast.

Valim on koostatud tuginedes töös käsitletud sadamatele. Iga sadama poolt on valitud sadama esindaja, kelle näol on tegemist oma valdkonna tippspetsialistiga. Tulemused põhinevad küsimustele, mis on toodud lisa 3.

Tabel 11. Ettevõtete loetelu.

Jrk	Ettevõte	Intervjueeritav	Ametinimetus
1	OÜ Tallinna Bekkeri Sadam	J. Kaubi	sadamateenuste juht
2	AS Kunda Nordic Tsement	A. Nikolajev	sadama direktor
3	Pärnu Sadam AS	A. Väljari	vanemstividor
4	AS Sillamäe Sadam	M. Uriko	kommertsdirektor

Allikas: Autori koostatud

4.5.1 Kokkuvõte intervjuudest

- Arvamused jagunevad mitmeks. Selge on, et sadamad jälgivad konkurente. Sadamatasu peetakse lisaargumendiks. Sadamatasu suurust ei saa võrrelda sadama edukusega. Tegelik tulu laekub sadamale pigem kaupade, laadimis- ja lossimisoperatsioonidest ning stivideerimistasudega. Samuti ollakse seisukohal, et praegune aeg ei ole sobiv sadamatasude tõstmiseks, kuna räägitakse majandusraskustest.

- Tasud on püsinud samad, ei ole langetatud sadamatasusid, kuna konkurentsivõimelt leitakse, et veeteetasu kehtestamisel muutus olukord kõikide sadamate jaoks võrdselt. Erasadamad ei peaks peegeldama riigi käitumist, tõstes riigi eeskujul hindasid. Veeteetasu ei ole mingil määral vähendanud sadamate konkurentsivõimet. Usutakse, et riigi valguses ja tagantjärgi vaadates ei ole suurendatud veeteetasu suuri muudatusi toonud, see tõstis Eesti kaubasadamate külastuse kulusid väiksel määral. On arvamus, et pigem kaob veeteetasu muu tasu sisse ära ning laevaomanike jaoks on suurema tähtsusega näiteks kütusehinnad.

- Sadamatasude koha pealt usutakse konkurents olevat suur, et tasude tõstmine ei oleks arukas. Samas on Eesti siseselt tunda sadamatasude tõusu. Samuti on võetud vaatlusele sadamatasude struktuur ning selle lihtsustamine. Tulevikus on plaanis peamiselt süvendustööd, millega on seotud ka kogu ülejäänud sadama areng. Suurem sügavus võimaldab siseneda suurematel laevadel, mis omakorda nõuavad pikemaid kaisid, tehnikat ja ladusid. Sadamatel on eesmärk laieneda võimaluste piirides ja vastu võtta järjest suuremaid laevasid. Uute kaubagruppide koha pealt arvatakse olevat tänane Eesti tööstus paigas. Uute kaubagruppide tulekut seostatakse tööstusinvesteeringutega. Sellest tulenevalt on aga kõik

sadamad valmis uute kaupade transpordiks. Lisaks sellele vaatavad sadamad alati laiemalt ringi, et oleks võimalik hajutada riske erinevate kaubagruppidega.

- Sadamatasud moodustavad sadamate käibest keskmiselt 30 %. Üldiselt kasutatakse sadamatasusid, mida käesolevas töös on käsitletud, taristu arendamiseks. Investeeritakse navigatsioonimärkide, akvatooriumi ja kaide korrastamisele.

4.6 Analüüs kokkuvõtvalt

Sadamatasud on analüüsitud sadamates üsna sarnased. Argumendina võib tuua tiheda konkurentsi, mis Eesti erasadamate seas valitseb. Hindade tõstmist küll soovitakse ja samuti jälgitakse konkurentide hinnataset, kuid konkurentsieliste säilitamise nimel, hoitakse hindu stabiilsena.

Kaide arv ja nende pikkus ei ole võrreldav sadama teiste näitajatega. Pärnu sadamal on enim kaisid, kuid suuremate kaubalaevade laadimisoperatsioonideks on sobivaid kolm. Samuti on Bekkeri sadamaga, mille kaide koguarv on 15, kuid laadimisteks sobivaid on kolm. Kunda sadamal on laadimisteks kokku samuti kolm kaid. Sillamäe sadamal kokku 12 laadimiskaid. Sadamad on kaide arvu koha pealt võrdses seisus, kui välja jätta Sillamäe. Kuid laeva sildumisel kai äärde, tuleb jälgida sügavust kai ääres. Sillamäe sadamal on kuni 12-meetrine sügavus, tänu millele omab sadam eelist võtta vastu kõige suuremaid laevu. Sügavus on põhjendatud sellega, et Sillamäe erineb teistest sadamatest kaubagruppide poolest. Sillamäe on ainus sadam, mis saab vastu võtta ro-ro laevu, konteinerlaevasid ja vedelkaupu. Bekkeri ja Kunda sadam võimaldavad laevadele sügavust 8,5 meetrit. Pärnu, jõesadam omab sügavust 6,3 m. Meresadamad annavad võimaluse võtta vastu suuremaid laevu, kuna loomu poolest on lihtsam tagada sügavus meresadamas kui jõesadamas. Järeldub, et sügavaim sadam omab pikimat kaid.

Sadamate maa-alad on vajalikud kaupade hoiustamiseks, sellest järeldub, et enim terminale omav Sillamäe sadam, omab ka suurimat maa-ala. Pärnu ja Bekkeri territooriumid on 40 ja 30 ha suurusel. Sillamäe sadama territoorium on väga suur, mis annab neile suure eelise laienemiseks. Seevastu Pärnu ja Bekkeri sadamate puhul ei ole enam väga võimalik laieneda. Kunda sadam omab küll vähim maad, kuid arvestades sadama asukohta, on laienemine võimalik. Kaupadele, mis vajavad ilmastikukindlat hoiustamist, pakub enim kinniseid ladusid Sillamäe sadam, millel on 40 000 m² ladusid, Bekkeri sadamal 36 473 m²,

Pärnu sadamal 25 000 m² ning Kundal 12 000 m². Territooriumi suurusest ja kinnistest ladudest sõltuvad sadama kaubagrupid. Rohkem kinniseid laopindu annab võimaluse ladustada ilmastikust sõltuvaid kaupaid: graanul, teravili, sool, väetis, turvas. Sama põhimõtte kehtib ka kaupadele, mis ei vaja ladu: puit, killustik, vanametall, klaas, ülegabariidilised tooted, konteinerid, ro-ro kaubad, vedelkeemia.

Laevade arv sadamates on aastast 2013 pigem vähenenud, selle põhjustab sadamate võime võtta vastu suuremaid laevu, mis tähendab, et laevu siseneb küll vähem, kuid laev suudab võtta rohkem kaupa peale, kui seni sadamaid külastanud väiksemad laevad. Kaubamahud on seotud sadamat külastavate laevadega. Võrreldes 2013-2015 aastate kaubamahtusid, ei ole võimalik tuua välja kindlat mustrit. Selgub, et kaubamahud sõltuvad väga palju majanduslikust olukorrast, sadama asukohast ja parasjagu riigis vajaminevast kaubast.

Tuginedes erialaste teadmistega sadamate esindajatega tehtud intervjuudele, saab järeldada, et sadamatasu suurust ei saa võrrelda sadama edukusega. Sadamatasusid lähitulevikus tõsta ei kavatseta. Keskmiselt moodustavad sadamate esindajate andmete põhjal sadamatasud sadamate käibest 30%, mis on vaid üks kolmandik sadama tuludest. Võrdlusena riiklik Tallinna sadam, mis tuginedes 2014. aasta andmetele teenib sadamatasuna 60 % tulu. (Tallinna sadam). Sadamad teenivad tulu kaupadest, laadimis- ja lossimisoperatsioonidest ja stivideerimisteenustest. Praegustest sadamatasudest saadavatest tuludest on kavas süvendada, ehitada pikemaid kaisid. Samuti soovitakse osta juurde paremat tehnikat ja ehitada ladusid. Intervjuudest järeldades kasutatakse sadamatasusid pigem infrastruktuurile. Tehnika ja ladude jaoks vajaminev tulu teenitakse mujalt.

KOKKUVÕTE

Sadama iseloomustamiseks kasutatakse erinevaid näitajaid. Käesolevas töös on sadamate iseloomustamiseks kasutatud sadamatasusid ja üldiseid andmeid, nagu kaid, sügavus, maa-alad, laod, kaubagrupid, kaubamahud, laevade arv ja laevade kogumahutavus. Omandisuhete järgi on töös uuritud erasadamaid. Sadamatel on erinevad funktsioonid, millest antud töö keskendus tööstuslikule. Antud töö eesmärk, saada aru 2013-2015 kehtinud sadamatasude muutustest Bekkeri, Kunda, Pärnu ja Sillamäe sadamate näitel sai täidetud. Selgus, et sadamatasud ei ole valitud aastatel sadamates praktiliselt muutunud, ainsa erandina oli Bekkeri sadamale lisandunud kanalitasu aastal 2015. Samuti näitasid muutmutatud sadamatasud, et riigi poolt kehtestatud tasud, ei pane sadamaid hindu langetama. Sai selgeks, et veeteetasu tõstmine aastal 2013, ei toonud sadamatasudes muudatusi. Autor tundis huvi, kuidas on võimalik hoida sadamatasusid muutumatuna. Läbi viidud intervjuu sadamate esindajatele selgitas, et sadamatasud moodustavad sadama tuludest umbes 30%. Samal ajal kui riiklik Tallinna sadam kogub sadamatasudelt umbes 60% kogu tuludest. Tuginedes võrdlusele, selgus vastus autori küsimusele, erasadamad teenivad sadamatasudelt kaks korda vähem, kui riiklik Tallinna sadam. Seetõttu on neil võimalik hoida sadamatasusid muutumatutena.

Tööeesmärgi teise poole järelalusena, kus sadamatasude põhjal loodi võrdlus sadamate üldises edukuses, selgus, et sadamatasudest ei sõltu sadama edukus. Sadamatasud on püsinud samad, kui olenemata sellest on toimunud muutused kaubamahtudes ja laevade külastatavuse arvudes.

Autor kirjeldas sadamate üldandmeid ning selgitas, miks sadamad, mille kaide arv on suurem, ei pruugi olla tugevamad konkurendid. Nimelt ei ole kõik kaid sobilikud kaubalaevade sildumiseks ja laadimistöodeks. Autor selgitas välja suurima sügavuse. Saadud tulemuste põhjal on võimalik leida suurimad laevad, mis sadamatesse saaksid siseneda. Samuti tõi autor välja sadamate maa-alad koos avatud laoplatsidega ja ladude pindalad, mis näitavad, kui palju kaupa on võimalik kinnistes ladudes hoiustada. Töös on toodud ka kõik

kaubagrupid, mis sadamaid läbivad. Toodud on ka raudtee olemasolu. Saadud andmete põhjal on loodud ülevaade töös käsitletud sadamatest.

Käesolevas töös on näidatud ära kaubamahud ja laevade külastuste arvud. Kaubamahud ja külastuste arvud on toodud näitamaks, et sadamatasude suurus ei oma rolli laevade külastatavuses ning kaubamahtude kasvus/languses.

Antud töö alguses püstitatud uurimusküsimusteks olid:

- Kas 2013. aastal jõustunud MSOS § 50¹ veeteetasu on 2015. aasta seisuga muutnud sadamatasusid?
- Mille poolest erinevad sadamatasud valitud sadamates?
- Kas sadamatasude suurus omab rolli sadama konkurentsivõimes?

Käesoleva töö käigus on leitud küsimustele vastused.

- Meresõiduohutuse seaduse § 501 veeteetasu kehtestamine ei mõjutanud sadamatasusid perioodil 2013-2015. Sadamatasud antud perioodil olid muutumatud, välja arvatud Bekkeri sadamale lisandunud kanalitasu. Tasu määrad on Bekkeri, Kunda, Pärnu ja Sillamäe sadamates püsinud aastatel 2013-2015 samad.

- Sadamatasud erinevad valitud sadamates hindade ja koostisosade poolest. Kõik sadamad v.a Pärnu sadam võtavad laevade külastuselt tonnažitasu. Sillamäe sadamas on laeva GT hinnaks 0,82 €. Bekkeris 0,6 €/GT ja Kundas väiksem 0,36 €/GT. Kanalitasu võetakse kõigis sadamates v.a Sillamäel, kus on selge, et sadamasse sisenemine toimub kanalita otse Narva lahest. Kuna Pärnu sadam on valitud sadamatest ainsana jõesadam, on kanalitasu suurim – 0,52 €/GT. Bekkeri sadama kanalitasuks on 0,1 €/GT. Kanalitasu ei võetud Bekkeri sadamas aastatel 2013 ja 2014, see lisandus 2015. aastal. Kunda sadamal on kanalitasuks 0,32 €/GT. Külastustasu sisaldab ainsana Pärnu sadama sadamatasu suuruses 0,52 €/GT. Samaväärse tasuna on teistes sadamates kehtestatud kaitasu. Bekkeris 0,2 €/GT. Kunda sadamas 0,26 €/GT. Sillamäe sadama sadamatasu ei sisalda ei külustus-, ega kaitasu. Sildumistasu võetakse kõikides sadamates vastavalt laeva kogumahutavusele. Jäätmetasu on Bekkeri sadamal väikseim 0,02 €/GT. Pärnus 0,03 €, Kundas ja Sillamäel 0,05 €/GT.

- Sadamatasude suuruse mõju konkurentsivõimele ei omanud uuritud tasude ja kaubamahtude analüüsis rolli. Sadamatasud olid muutmatud aastatel 2013-2015, kuid kaubamahud erinesid oluliselt. Bekkeri sadama kaubamaht aastal 2015 oli võrreldes eelnevate aastatega suurim, olenemata sellest et sadamatasu oli tõusnud kanalitasu võrra. Kunda sadama kaubamahud on vähenenud, samal ajal kui Pärnu kaubamahud on tõusnud. Sillamäe sadama

kaubamaud langesid oluliselt aastal 2015. Vaadates kolme aasta tulemusi, oli 2015. aasta Bekkeri sadama laevade külastuste arvu poolest edukaim, samuti on kasvanud laevade suurused. Kunda sadamas on laevade arv alates 2013. aastast langenud, sama on toimunud ka laevade kogumahutavust silmas pidades. Pärnu sadamas on laevade külastused viimasel kolmel aastal olnud üsna stabiilsed. Sadamate asukoht, suurus ja võimekus, on need, mis määravad millises suuruses laevu ja kui tihedalt on neid võimalik vastu võtta. Seetõttu oleneb konkurents pigem viimastest parameetritest kui sadamatasudest.

SUMMARY

COMPARISON OF PORT CHARGES IN TALLINN BEKKER PORT, PORT OF KUNDA, PORT OF PÄRNU AND PORT OF SILLAMÄE

Kätlin Sander

Ports and their development have an important role for the Estonian economy, that is the reason why this is a topical theme. Ports are mainly compared by volume of goods, but there are still many different ways how to compare them. The aim of this work is to compare ports by different port dues.

On the base of Maritime Safety Act (01.07.2013) change in the law, where lighthouse and navigation dues were combined into one single waterway fee, is now studied if port dues changed during period 2013-2015. Account has been taken of both- the port and waterway charge fees and pilotage dues. In the study there is also used general data of ports, and in 2013-2015 the volume of goods passing through its ports, ships and ships of gross tonnage. Study uses data from the following ports: Bekker, Kunda, Pärnu and Sillamäe.

The aim of this work is to explain the changes in port dues including waterway and pilotage dues. Author wants to find out if the size of the port dues have role in the competitiveness of the port. In this work author found out that the port dues were unchanged during the period 2013-2015, including the waterway fees and pilotage fees which have remained the same. Port dues do not vary significantly with the competitiveness of private ports, since it turned out that the volume of goods and ship numbers fluctuated visits unchanging regardless of port dues unevenly. It turned out that the port dues represent revenues of approximately 30%, compared to 60 % of the national port. Author describes general data of ports in which it sets out the length of the berths and figures, and explains why the ports of berths number is higher- it may be harder than the competitors. It is not suitable for all aspiring merchant ships mooring and loading operations. Author explains the

maximum depth. Based on these results, it is possible to find the largest vessels that can enter the ports. Author also pointed out port areas with open storage yards and warehouses, areas that show how many items can be stored in warehouses. Work has been shown in all groups of goods that pass through the ports.

KASUTATUD KIRJANDUS

Alderton M.P. (2008) Port Management and Operations. 3rd edition London: British Library Cataloging in Publication Data

Bekkeri sadam. [WWW] <http://tallinnbekkerport.com/> (03.02.2016)

Bekkeri sadama sadamatasud. [WWW]
<http://www.tallinnbekkerport.com/docs/sadamaeeskiri.doc> (10.03.2016)

Eesti Sadamate Liit [WWW] <http://www.sadamateliit.ee/statistika/> (08.02.2016)

Eidast, A. (2012) Laevanduse töökorraldus ja ökonomika. Tallinn: Eesti Mereakadeemia

Eidast, A., Hunt, T., (2005). Eesti ja naaberriikide sadamate sadamatasude võrdlus. Tallinn: Eesti Mereakadeemia.

Feed Trondheim. [WWW]
http://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:364386/mmsi:305371000/imo:9226798/vessel:FEED_TRONDHEIM?cb=2687
<https://exchange.dnv.com/Exchange/Main.aspx?EXTool=Vessel&VesselID=32601>
(30.04.2016)

Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) Economics of Sea Transport and International Trade (2010/2011) Scotland: Witherby Seamanship International Ltd: Institute of Chartered Shipbrokers

International Association of Ports and Harbours (IAPH) (2001) IAPH guidelines for port planning and design. Tokyo: International Association of Ports and Harbours

Kaubamahtude langus. [WWW] <https://statistikaamet.wordpress.com/2016/01/29/sadamate-ja-raudtee-kaubamaht-oli-viimase-kumnendi-vaikseim/> (20.03.2016)

Kiisler, A. (2011). Logistika ja tarneahela juhtimine. Tallinn: TTÜ Kirjastus.

Kunda sadam. [WWW] <http://www.knc.ee/et/node/4787> (03.02.2016)

Kunda sadama sadamatasud. [WWW] <http://www.knc.ee/et/node/4471> (11.03.2016)

Laeva parameetrid. [WWW]
http://www.haltenas.no/bilder/vessels/feed_trondheim/Information_MV_Feed_Trondheim.pdf
f (01.03.2016)

Lootsitasu. [WWW] <http://www.loots.ee/> (10.03.2016)

Merendussõnastik. [WWW] <http://www.marineterms.com/terms-dictionary/sea-words/search.html?searchword=quay> (14.05.2016)

Meresõiduohutuse seadus- Riigi Teataja I, 2002, 1, 1

Mereviki. [WWW] <http://mereviki.vta.ee/mediawiki/index.php/Sadam> (12.05.2016)

Pärnu sadam. [WWW] <http://www.parnusadam.eu/> (06.02.2016)

Pärnu sadama sadamatasud.

[WWW].http://www.parnusadam.eu/sites/default/files/PS%20SADAMATASUD_08%2004%2015.pdf (10.03.2016)

Sadamaseadus- Riigi Teataja I, 12.07.2014, 128

Sadamatasu - Riigi Teataja I, 12.07.2014, 128

Sillamäe sadam [WWW] <http://www.silport.ee/> (17.02.2016)

Sillamäe sadama sadamatasud [WWW] http://www.silport.ee/silport_eeskirjad.pdf (11.03.2016)

Tagamaa. [WWW] ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE Hinterland Connections of Seaports. Geneva, 2009. Group of Experts on Hinterland Connections of Seaports. (01.04.2016)

Song, D-W., Panayides M P. Maritime logistics (2015) Great Britain and United States: Kogan Page Limited

Tallinna sadam. [WWW] <http://ts.ee/> (14.05.2016)

Tõnisson, H. Seletuskiri meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu juurde. [WWW] <http://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/d7d89c0b-ec51-448e-a0c1-859c110893f8/Meres%C3%B5iduohutuse%20seaduse%20muutmise%20seadus/> (16.02.2016)

Veeteetasu. [WWW] <http://www.vta.ee/tuletornitasu-ja-navigatsioonitasu/> (14.02.2016)

LISAD

Lisa 1. Sadamate asukohad Eesti kaardil



Lisa 2. AS Eesti Loots hinnakiri

GT	Lootsimine sadama akvatooriumil	Lootsimine väljaspool sadama akvatooriumi (miilides)				
		kuni 2,99	3 – 5,99	6 – 9,99	10 – 14,99	15 – 24,99
kuni 250	34	27	34	42	49	55
251 kuni 500	70	42	63	70	90	112
501 kuni 1000	139	55	90	111	133	153
1001 kuni 1500	202	66	114	148	202	241
1501 kuni 2000	269	80	140	187	269	335
2001 kuni 3000	335	94	168	255	322	402
3001 kuni 5000	387	102	193	284	361	452
5001 kuni 7500	478	115	225	322	412	515
7501 kuni 10000	581	141	258	361	464	593
10001 kuni 12500	617	160	303	383	494	642
12501 kuni 15000	742	197	357	469	617	742
15001 kuni 18000	865	247	420	581	742	865
18001 kuni 24000	989	321	481	693	890	1014
24001 kuni 30000	1174	396	550	822	1038	1162
30001 kuni 40000	1360	469	617	939	1235	1360
40001 kuni 60000	1545	543	705	1063	1421	1541
60001 kuni 80000	1854	617	927	1235	1607	1854
80001 kuni 100000	2192	721	1198	1352	1801	2096
100001 kuni 120000	2530	796	1467	1565	1993	2338
üle 120001	2869	870	1738	1778	2186	2579

Lisa 3. Sadamatasude võrdlev tabel

1.külastus	Bekker 2013-2014	Bekker 2015	Kunda 2013-2015	Pärnu 2013-2015	Sillamäe 2013-2015
Tonnaažitasu	2355	2355	1766,25	0	3218,5
Kanalitasu	0	392,5	1256	2041	0
Külastustasu	0	0	0	2041	0
Sildumistasu üks operatsioon	135	135	140,61	79,7	180
Jäätmetasu	78,5	78,5	196,25	117,75	196,25
Kaitasu	785	785	1020,5	0	0
Lootsitasu akvatooriumil	387	387	0	0	0
KOKKU EUR	3740,5	4133	4379,61	4279,45	3594,75
Veeteetasu	1177,5	1177,5	1177,5	1177,5	1177,5
Lootsitasu	193	193	671	580	580
KOKKU EUR	5111	5503,5	6228,11	6036,95	5352,25

Allikas: Autori koostatud

Lisa 4. Intervjuude küsimused

- Kas sadamatasude praegune suurus tagab Teie sadama edukuse? Põhjendus, tänu millele tagab või mille tõttu ei ole see tagatud.
- Kas olete muutnud (langetanud) sadamatasusid selle tõttu, et tuletornitasu ja navigatsioonitasu asemele kehtestati ühtne veeteetasu (jõustunud 01.07.2013)
- Millised ideed on Teil tulevikuks sadama arendamisel? Läbi mille need ideed ellu viiakse? – sadamatasud, süvendamine, laienemine, uued kaubagrupid jne.
- Kui suure osa moodustavad sadamatasud keskmiselt sadama tuludest/ sadama käibest?

Lisa 5. Bekkeri ja Meeruse sadama kaid

Bekkeri sadam

Kai nr	Pikkus (m)	Sügavus (m)
1	131	5,0
1a	67	2,5
2	150	3,0
3	109	3,4
4	183	8,5

Meeruse sadam

Kai nr	Pikkus (m)	Sügavus (m)
1	63,0	1,5 - 4,2
2	70,0	2,7 - 4,2
3	24,0	2,5 - 3,2
4	70,0	3,0
5	116,0	5,4
6	50,0	1,6 - 3,4
7	42,0	0,9 - 1,6
8	34,0	1,9
9	62,0	2,1
10	63,0	1,6
11	176,0	Vt. märkust

**Märkus: mere poolt 70 m ulatuses on garanteeritud sügavus 7,0 m, edasi 70 m ulatuses 4,6 m ning edasi 36 meetri ulatuses 3,8 m.*

Allikas: Bekkeri sadama sadamaeeskiri

Lisa 6. Pärnu sadama kaid

Lisa 7

Pärnu sadama tehnilised andmed kaiomanike lõikes

Omanik	Kai		Otstarve	Pikkus (m)	Sügavus (m)	Märkused
	Nr	Nimetus				
AS Pärnu Sadam	1	Uldkaupade kai	Umarpuit	210	6,5	
	2	Uldkaupade kai	Uldkaupad	187	6,5	
	3	Turbakai	Puistekaupad	78	6,5	
AS Pärnu Laevatehas	24	Peetri kai	Lootsikaater	20	2,5	
	4	Remondikai	Laevaremont	35	4,5	
	5	Remondikai	Laevaremont	30	4,5	
	6	Silpiftee		30	6,5	Silipi otsas
	7	Uldkaupade kai	Umarpuit	55	6,5	
	8	Kalalaevade kai	Kalalaevad	40	3,6	
OU Pärnu Siividorid	9	Kalalaevade kai	Kalalaevad	50	3,6	
	10	Uldkaupade kai	Umarpuit	84	6,0	
	11	abikai		20	4,0	
	12	Jannseni kai	Uldkaupad	90	6,0	
	13	Jannseni kai	Uldkaupad	100	6,0	
	14	Japsi kai	Kalapaadid	45	5,0	
	15	Japsi kai	Kalalaevad	15	1,5-4,0	
	16	Japsi kai	Kalalaevad	35	1,0-4,0	
	17	Japsi kai		10	5,0	
	22	Kesklinna kai	Seisukai ja tankla	70	3,0	Rentnik Alexela Oil
AS Transcom Vara	18	Kesklinna kai	Seisukai	120	5,8	
	19	Kesklinna kai	Seisukai	120	5,0	
	20	Kesklinna kai	Seisukai	25+75	5,5	Kihnu ja Ruhnu reisirajalaevad
MTU Pärnu Jahtklubi	23	Vaikelaevade kai (4 ujuvkaid)	Vaikelaevad	72, 72, 72, 72+24	1,5-3,5	Talveperioodil puudub

Allikas: Pärnu sadama sadama eekirja lisa 7.