



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOO
EESTI MEREAKADEEMIA
Merenduskeskus

Doris Martinen

**KUIDAS MÕJUTAVAD KRIISID MAJANDUST, SADAMAID JA
LAEVANDUST EESTIS?**

Lõputöö

Juhendaja: M.Sc Tõnis Hunt

Tallinn 2021

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Doris Martinen

.....

Üliõpilase kood: 178497VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: doris.martinen@gmail.com

Juhendaja M.Sc Tõnis Hunt:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees Marko Jürjoja:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord

Jooniste loetelu	4
Annotatsioon	5
Sissejuhatus	6
1 Majandustsükkel ja nende faasid.....	8
1.1 Laevandustsükkel	12
1.2 Majanduskriis.....	13
1.3 Majanduskriisi põhjused	15
2 Eesti majandusülevaade 2009. aastal.....	18
2.1 Väliskaubandus	18
2.2 Turism.....	20
2.3 Transport	21
2.4 Eesti sadamate 2009. aasta majandusülevaade	23
3 COVID-19 ehk koroonaviirus ja tema mõju.....	29
3.1 Pandeemia ülevaade Eesti majandusele	30
3.1.1 Väliskaubandus	33
3.1.2 Turism	35
3.1.3 Transport.....	36
3.2 Pandeemia ülevaade Eesti sadamatele.....	37
3.3 Pandeemia ülevaade Eestis rahvusvahelist liinireisijatevedu osutavatele laevafirmadele ..	42
4 Metoodika.....	47
5 Esitatud küsimustele saadud vastuste analüüs	50
Kokkuvõte	52
Võõrkeelne lühikokkuvõte	54
Viidatud allikad	56
Lisad.....	62

Jooniste loetelu

Joonis 1 Faaside graafik	10
Joonis 2 Laevandustsükli peamised tunnused	12
Joonis 3 Eesti eksport 2007. -2010. aastal	19
Joonis 4 Eesti import 2007.- 2010. aastal	19
Joonis 5 Eesti majutus -ja turismiteenused 2007. -2010. aastal	21
Joonis 6 Rahvusvaheline reisiliiklus sadamate kaudu I-IV kvartal	22
Joonis 7 Laevade külustus põhisadamates 2006.-2010. aastal	25
Joonis 8 Laevade külustus põhisadamates 2006.-2010. aastal	25
Joonis 9 Eesti majanduse kindlustunne	31
Joonis 10 Eesti eksport 2017.-2020. aastal	33
Joonis 11 Eesti väliskaubanduse import 2017.-2020. aasta.....	34
Joonis 12 Majutus -ja turismiteenuste müügitabel 2017.-2020. aasta.....	35
Joonis 13 Rahvusvaheline reisiliiklus sadamate kaudu 2017.-2020. aastal	36
Joonis 14 Läänemere idakalda suuremate sadamate turuosa.....	39
Joonis 15 Eesti sadamate turuosa	40

Annotatsioon

Käesoleva lõputöö teema on „Kuidas kriisid on mõjutanud majandust, sadamaid ja laevandust?“. Saab väita et täna on meil majanduskriis, kuid antud majanduskriis ei ole tingitud tavapärasest põhjusest. Lõputöös käsitletakse 2008.-2010. aasta majandussurutist ning on võrreldud tolelaegset kriisi tänapäeva koroonapandeemiaga.

Lõputöö eesmärgiks oli aru saada, mis põhjusel tekib üldsegi majandussurutis, mis on majandussurutise põhitõed ning kuidas on seotud koroonapandeemia majandussurutisega. Töö tulemusena on autor püstitanud hüpoteesid ning võrrelnud kahe kriisi tulemusi nii majanduse, sadama ja laevanduse seisukohal. Eesmärgi saavutamiseks on autor läbiviinud küsitlused Eesti sadamate ja laevafirmadega.

Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ning sisaldab tekstis 61 leheküljel, 5 peatükki, 15 joonist.

Sissejuhatus

Kriis on saanud osaks meie elust. Juba aasta aega oleme kriisi küüsis ning selle lõppu hetkel ei näe nii pea veel tulemas. Kriis, mis tabas viimati kogu maailma oli majandussurutis aastatel 2008.-2010. Võrreldes seda tänase kriisiga, siis hetkel on tegemist pandeemiakriisiga, mida saab nimetada ka uut sorti majandussurutiseks. Majandustsüklil on kindlad faasid, kuid antud olukorras ei saa koroonapandeemiat nimetada faasiks. Mõlemad kriisid on mõjutanud suurel määral Eesti majandust, sadamaid ja laevandust. Sadamate kaubamahud vähenevad, mistõttu väheneb ka ületarbimine. Koroonakriisiga on kehtestatud uut laadi piirangud, mis mõjutavad turismindust, mis omakorda mõjub sadamale sedapuhku kehvasti, et kruisilaevad ei ole sadamatesse lubatud. 2020. aastal ei ilmunud sadamatesse kruisiperioodidel mitte ühtegi kruisilaeva, mis tähendab, et sellist olukorda ei ole tekkinud Eesti sadamates mitte kunagi. Samuti on toimunud muudatused ka laevaliikluses, kus on ümber suunatud laevad teistesse sihtkohtadesse. Sadamad ja laevandus on teenindussektor ehk tugeva löögi sai sadamates ja laevanduses just teenindussektor.

Majandussurutisest on räägitud juba aastaid, et maailma tabab uuesti majanduskriis ning trendid viitavad sellele, kuid õiget majandussurutist ei olnud tulemas vaid aset leidis hoopis pandeemiakriis. Pandeemiakriis on kujunenud edasi teist laadi majanduslanguseks. Maailma on tabanud majanduslanguse mõjud, kus ettevõtted teenivad kahjumit ning inimesed kaotavad järjest tööd.

Käesoleva lõputöö teemaks on, kuidas on kriisid mõjutanud majandust, sadamaid ja laevandust Eestis. Töö eesmärgiks on välja selgitada, kuidas on mõjutanud majandussurutis 2008.-2010. aasta majandust, sadamaid ja laevandust ning võrrelda seda täna toimuvaga koroonapandeemiaga. COVID-19 kriis tabas maailma 2020. aasta alguses ning kestab veel tänini. Teema on täna küllaltki aktuaalne, sest me elame hetkel teadmatuses, mis saab edasi. Uurides majandustsüklit on selgelt näha, kuidas tekib majandussurutis ning mis on selle head ja vead, kuid antud pandeemia on tulnud meieni vägagi järsku ja tabanud meid raskelt.

Töö eesmärgi saavutamiseks kasutab autor kvantitatiivset uurimismeetodit. Taustainfo kogumiseks analüüsis autor teadusartikleid, teemakohaseid raamatuid ning aktuaalseid artikleid. Samuti lisainformatsiooni saamiseks viis läbi autor ka küsitluse ettevõtete seas.

Autor esitab järgmised hüpoteesid:

- 2009. aasta majandussurutise tekkepõhjused ja toimemehhanism oli vastupidine COVID-19st tulenev majandussurutisest;

- COVID-19-st alguse saanud majandussurutis läbi aastalõike ja tema mõjud majandusele;
- COVID-19 andis hoogu e-kaubanduse arendamisele ja elavdas sellega kauplemist.

Lõputöö on jagatud viieks peatükiks. Esimeses peatükis annab autor ülevaate majandustsüklitest ning nende põhitõdedest. Autor seletab, mis mõju on tsüklitel laevanduses ning mis on majanduskriisi põhjuseteks.

Töö teises osas annab autor ülevaate 2009. aasta Eesti majandusest, Eesti sadamatest ja Eestis rahvusvahelist liinireisijatevedu osutavatest laevafirmadest. Autor on uurinud, kuidas on majanduskriis mõjutanud Eesti sadamaid ja Eestis tegutsevatele rahvusvahelist liinireisijatevedu osutavatele laevafirmadele.

Töö kolmandas osas uurib autor, mis on COVID-19 ning kust see tulnud on. Samuti annab ülevaade selle mõjust Eesti majandusele, Eesti sadamatele ja Eestis rahvusvahelist liinireisijatevedu osutavatele laevafirmadele.

Töö neljandas osa toob autor välja töö metoodika, kuidas töö on ülesehitatud ning mida töö endas hõlmab ning, mida on autor lõputöö saavutamiseks teinud.

Lõputöö viimane osa hõlmab endas ettevõtetele saadetud küsimuste vastuste analüüsi ning samuti teeb autor antud peatükis ka järeldused tööle, tuues välja olulisemad detailid, mida ta töö käigus teada sai.

1 Majandustsükkel ja nende faasid

Majandustsükli all mõistetakse tavaliselt majandusaktiivsust väljendavate näitajate ajas korduvaid perioodilisi kõikumisi. Selleks kestuseks loetakse ajavahemikku, mille jooksul läbib majandusaktiivsus tõusu- ja langusfaasi. Tsükli uurimisega tehti algust 18. sajandi lõpul ja 19. sajandi esimesel poolel, mil majandusteaduse klassikalise koolkonna esindajad pöörasid tähelepanu kapitalistliku majandussüsteemi võimele iseeneslikult saavutada nõudluse ja pakkumise tasakaal ning seda säilitada. Teadlased on uurinud tsüklite kordumist ajas, nende kestust, tsüklite põhjusi ning milline peaks olema majanduspoliitika tsükkel erinevates faasides. Tsüklite uurimine on tänaseni väga aktuaalne. Teoreetilises kirjanduses eristatakse majandustsükleid kõige sagedamini nende pikkuse ning neid esile kutsuvate algpõhjuste järgi, kuid aja jooksul on majandustsüklite klassifikatsioon pidevalt muutunud. Üldiselt sõltuvad need tsüklite uurimiseks kasutatavast meetodist ja uurimise eesmärkidest. Lähtuvalt sellest, kas majandustsükkel on lühi -või pikaajaline, muutub tsükli jooksul potentsiaalne majanduskasv, kas antud riigis või piirkonnas. Pikaajaline majandustsükkel võib kesta kümneid aastaid. Lühiajalised tsüklid on seotud ajutise ja lühiajalise välis -ja/või sisemaise nõudluse muutumisega antud riigi toodangu järel. See tähendab, et lühiajalise majandustsükli läbimisel ei toimu sellist tootmissisendite ümberpaiknemist, lisandumist või vähenemist, mis põhjustaksid antud riigi või piirkonna potentsiaalse kasvutaseme muutumist. 1990. aasta alguses, kui raudne eesriie langes, läbisid kõik endised plaanimajandusega riigid siirdelanguse. See oli seotud nende riikide majandussüsteemi korrastamisega ning ümberorienteerimisega turumajanduslikele põhimõtetele. Kaasnes pidev ressursside ümberpaigutamine ja kasvupotentsiaali muutmine, mistõttu oli ka nendes riikides majandustsüklite uurimine ja hindamine kuni 90. aastate teise pooleni väga keeruline. Esile hakkas tõusma riikide majandustsüklite temaatika seoses edukate ühinemisläbirääkimistega Euroopa Liiduga ning hinnangu andmisega nende riikide majandusele sobivuse kohta liituda euroalaga. (Talma, 2003)

Majandustsükli tuntakse kui äritsükli ja see on turupõhise majanduse kõikuv olek. Majandus on mõiste, mis kirjeldab tootmise ja tarbimise tegevuste kogumit, mis määrab ressursside jaotamise viisi. Tänapäeva maailmas on praktiliselt iga majandus turupõhine majandus, kus pakkumise ja nõudluse seadused määravad kauba või toote hinna.

Pakkumise ja nõudluse surve mõjutab majandust erinevate muutujate kaudu ning nendeks on:

- Globaalsed majandustingimused
- Kaubandusbilansid
- Tootlikkus
- Inflatsioonimäär
- Intressimäärad
- Vahetuskursid
- Tööhõive määr

Majandustsükkel on SKP* üles- ja allapoole liikumise trend, mis lõppkokkuvõttes määrab majanduse üldise pikaajalise kasvu. SKP mõõdab kaupade ja teenuste koguväärtust ning seda kasutatakse majanduse üldise rikkuse kujutamiseks. Suurem SKP on tavaliselt korrelatsioonis rohkem varustatud kodanikega. (Corporate Finance Society, N.D.)

Majandustsükkel läbib neli etappi:

- Kasvufaas
- Kahanemisfaas
- Langusfaas
- Taastumisfaas

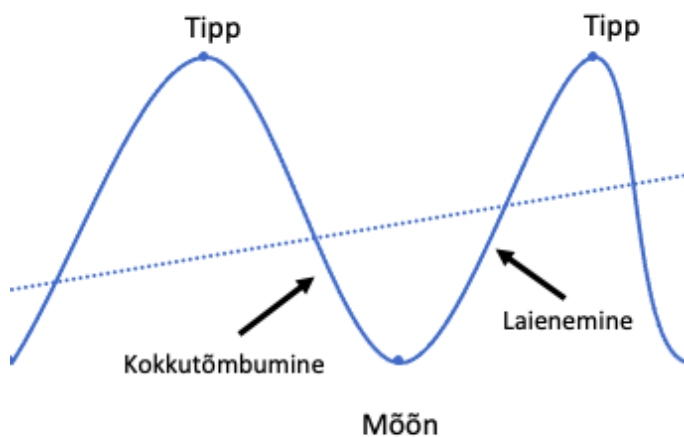
Kasvufaasis toimub ettevõtete toodangute ja teenuste mahu kasv, mis tähendab, et kasvavad ka sissetulekud ja tarbimise vajadused. Kuna kasvab tarbimisvajadus, siis kasvab ka tarbijapoolne nõudlus. Samuti on tõusnud intressimäärad, inflatsioon ja laenumahud. SKP kasvab tänu suurenenud investeeringutele, kõrgele tööjõukasutamise määrale ning ettevõtete teenuste ja tootmise suurenemisele.

Kahanemisfaas ehk kui kasvufaasis enamus kasvab, siis kahanemises enamus langeb. Langeb majandusaktiivsus, tarbijate nõudlus, mis tekitab üle pakkumist. Tänu nõudluse kasvu aeglustamisele hakkavad ettevõtjad vähem tootma ja teenuseid pakkuma ning vähenevad tuleviku investeeringud. Vähenevad ettevõtjate tulud ja kasumid, mis põhjustavad palkade languse ja koondamise, see aga vähendab eraisikute sissetulekuid, tarbimist, nõudlust kaupade ja teenuste järgi. Eraisikute sissetulekute vähenemine põhjustab laenude tagasimakse raskusi ning pangad karmistavad laenutingimusi tänu suurenenud laenukahjumitele.

SKP* - Sisemajanduse koguprodukt

Langusefaasis vähenevad ettevõtjate müügitulud ja kasumid ning eraisikute sissetulekud. Selle tulemusena alaneb inimeste elatustase. Langusefaasis väheneb toodete ja teenuste pakkumine samuti suureneb selle tõttu ka tööpuuduse määr. Eraisikute nõudlus ja ettevõtjate pakkumine väheneb oluliselt. Toimub intressimäärade alanemine keskpankade poolt ning vähenevad ka pankade laenupakkumised. SKP langeb tänu vähenenud investeeringute, kõrge töötuse määra ning ettevõtete teenuste ja tootmise vähenemisele.

Taastumisfaasi alguseks saavutatakse majanduses madalpunkt ning tehnoloogia areng ja erinevad stiimulmeetmed hakkavad tasapisi majandust elavdama. Ettevõtete toodangute ja teenuste maht stabiliseerub ning see näitab kasvu märke. Samuti sissetulekud ja tarbimine hakkavad kasvama tänu tarbijapoolse nõudluse kasvule. Töötuse määr hakkab stabiliseeruma ning stabiliseeruvad ka intressimäärad. (Tallinn, 2019)



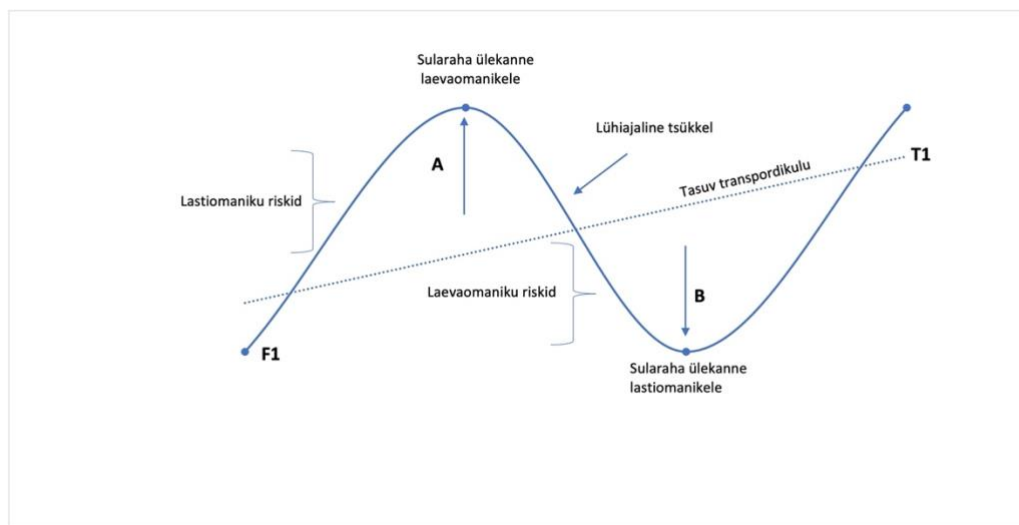
Joonis 1. Faaside graafik

Allikas: What is the Economic Cycle? Corporate Finance Society

Kui majandus on laienemas, saavad ettevõtted kasumit, mis toob kaasa suurema hulga töötajate palkamise, rohkem kasutatavaid tulusid ja kulutusi. See omakorda toob ettevõtetele rohkem kasumit ja jätkub heaolu tsüklil. Kui majanduses on kokkutõmbumine, kaotavad ettevõtted kasumit, mis toob kaasa töötajate vähendamise ja koondamise. Kui töötajad kaotavad töö vähenevad ka kasutatavad sissetulekud ja väheneb tarbijate kulutus, mis toob kaasa veelgi väiksema ärikasumi. Majandus peaks olema pidevas laienemises ehk inflatsiooni tuleks vaos hoida. Majanduse ülekuumenemise tagamiseks on siiski vaja kokku hoida. Üle paisutatud majandus on majandus, mille majanduskasv on kestnud pikka aega, kuid on hakanud saavutama kõrget inflatsiooni. Liiga kõrge inflatsioon põhjustab turupõhises majanduses ebaefektiivsust. (Corporate Finance Society, N.D.)

1.1 Laevandustsükkel

Laevandustsüklid toetuvad saatmisriskidele, mis tähendab, et tehniliselt võib laevandusriski määratleda kui mõõdetavat vastutust, mis tahes-tahtmata tekitab rahalise kahju, mis tuleneb meretranspordi pakkumise ja nõudluse ettenägematuse järgi. Samuti tuntakse muret, kes kannab finantskoormat, kui laevade pakkumine ei vasta täpselt nõudlusele ja sellest tulenevatele kahjumitele. Näiteks, kui ehitatakse liiga vähe laevu ja naftaettevõtted ei saa oma rafineerimistehaste tooteid tarnida, terasetehastes väheneb rauamaak ja toodetud eksport jääb sadamasse, siis tekibki küsimus, kes nende eest maksab. Samas kui ehitatakse liialt palju laevu ja paljud ei teeni oma mitme miljoni dollari suuruse kapitaliinvesteeringuga midagi, siis tekib sama küsimus, kes on kohustatud nende eest maksma. Vastus sellele on, et esmased riskivõtjad on laevaomanikud ja lastiomanikud, kes nende vahel teostavad tasakaalustavat toimet pakkumise ja nõudluse kohandamiseks. Nad asuvad saatmisriskide jaotamises vastas pooltel ning kui pakkumine ja nõudlus on tasakaalust väljas, kaotab üks või teine raha. (Stopford, 2009)



Joonis 2. Laevandustsükli peamised tunnused

Allikas: Stopford M. Maritime Economics – Shipping Market Cycles

Joonisel 2 on näidatud, kuidas toimub kaubaveo tariifide liikumine ning, kes maksab. Transpordi tasuvuskulusid näitab joon T1 – täiuslikul turul peaks see peegeldama opereerivate laevade pikaajalist kulukõverat ning kui pakkumine ja nõudlus oleksid alati täpselt tasakaalus, järgiksid kaubaveohinnad seda joont. Kuid praktikas on pakkumine ja nõudlus harva täpselt tasakaalus seega veohinnad kõiguvad T1 ümber nagu näitab lühiajaline tsükkel F1. Kui lastiomanikud mõistavad valesti ja neil on liiga palju autosid tähendab see seda, et hinnad

tõusevad üle trendikulude, mis kannab raha laevaomanikele, kes hakkavad sellepeale ka tegelema rohkemate laevade tellimisega (kajastatud joonisel tähega A). Samuti kui vaadatakse asja vastupidises suunas, siis omanikud eksivad, mis tähendab, et laevu on liiga palju ja trendil on hinnad madalad. Laevaomanikud leiavad end toetamast lastiomanikke ja vähendavad selle võrra investeringuid. Nii avalduvad tsüklid finantssurve olukorras parandamaks ennast ning viies trendi intressimäärade juurde. Lõpuks, kui äri jätkub, peaks kaubaveo rahavoog keskmiselt ületama kasumlikku transpordikulud nii et kogu turu laevanduse risk seisneb peamiselt laekumiste ajastamises. Küll aga ei kehti see üksikute ettevõtete laevanduriski kohta. Kontsernina seisavad lastiomanikud ja laevaomanikud silmitsi peegelpildi riskijaotustega, mistõttu tsüklite kõikumus võimaldab üksikutel ettevõtetel tsükliga mängida ja varieerida nii oma riskiprofiili. Kui lastiomanikud ja laevaomanikud kohandavad oma laevanduriski, saavad nad kindlaks teha, kes tegelikult kontrollib turutsükli. Kui lastiomanikud tunnevad end tulevaste kaubavoogude suhtes väga kindlalt ja soovivad laevandust kontrollida, võivad nad otsustada esimese variandi kasuks, mis hõlmab endale laevade ostmist ning nendega ise opereerimist. Seda tehes lõikaksid nad laevaomaniku sellest välja ja võtaksid üle laevanduriski. Kui kõik lastiomanikud seda teevad, kaob kiirturu fenomen ning väheneb sõltumatute laevaomanike roll. Kui nad on tulevaste kaubamahtude osas üsna kindlad, kuid tunnevad, et sõltumatud laevaomanikud saavad seda tööd teha odavamalt, võivad nad eelistada ka teist võimalust, milleks on pikaajaliste prahtide hõlmamine sõltumatutelt omanikelt. Nad maksavad kokkulepitud päevamäära, olenemata sellest, kas laeva on vaja, jättes kulude haldamise ja jääkriski laevaomanikule. Kolmanda võimalusena on lastiomanikel võimalik kogu laevanduse riski laevaomanikele üle anda, kasutades selle jaoks kiirturgu. Selleks nad rendivad vajalikke laevu lasti baaside jaoks, nii et kui mingitel põhjustel lasti pole, kannab laevaomanik kõik kulud, mis laevaga kaasnevad sealhulgas ka töölised. Kuid kõigil on oma hind ja kui laevadest on puudus peavad lastiomanikud, millel ei ole katet, maksma lisatasu. (Stopford, 2009)

1.2 Majanduskriis

Majanduses esinevate probleemide temaatika on erinevates uuringutes ja kirjutistes pälvinud laialdast tähelepanu kuna teatud aja möödudes tuleb maailma eri piirkondades nimetatud sündmustega ikka ja jälle kokku puutuda. Majanduslangus hõlmab majanduse aktiivsuse olulist langust, mis on levinud kogu majanduses ja kestab rohkem kui paar kuud. Antud definitsiooni

järgi käsitletakse tänapäevases tõlgenduses kolme kriteeriumi, milleks on sügavus, levik ja kestus. Iga kriteeriumile tuleb individuaalselt vastata, sest mingil määral võivad ühe kriteeriumiga ilmned äärmuslikud tingimused. (National Bureau of Economic Research, N.D.) Rääkides majanduskriisidest on oluline ära tuua erinevate mõistete selgitused, sest majanduskriisi all on võimalik mõista vägagi erinevaid sündmusi, neil aga omakorda võib olla vägagi erinevaid põhjusi, tulemusi, lahendusvõimalusi ja palju muud. Nii erialases kirjanduses kui ka ajakirjanduses kohtub ka muid termineid nagu majanduslangus, majanduskrahh, majandusseisak, mulli lõhkemine. Kõigil neil sündmustel on majanduskriisidega üsnagi otsene seos kuigi oma tähenduselt tuleks nende all sageli mõnevõrra erinevaid asjaolusid näha. (Lukason, 2008, lk 2)

Majanduskriis sai alguse 1929. aastal ning kestis II maailmasõja puhkemiseni. Pärast 1929. aasta katastroofi otsustasid majandusteadlased ja poliitikud, et seda ei tohi enam kunagi korduda. Paraku seisti silmitsi uue majandussurutisega aastal 1937-1938. Majanduskriis või siis teisisõnu majanduslanguse põhjust ei ole tegelikult leitud, miks selline asi meil toimub. Erinevad majandusteadlased on üritanud mõista, miks toimub majanduskriis ja -surutise ajal ettevõtluse kummaline kokku kukkumine. Turumajanduses on ärimehe kõigi aegade kõige tähtsam ülesanne olla ettevõtja, inimene, kes investeerib tootmismeetoditesse, ostab seadmeid ja värbab tööjõudu, et toota midagi, mis võib, kuid ei pruugi talle kasumit tuua. Lühidalt öeldes peab ettevõtja analüüsima nii praegusi ja tulevaseid kulusid kui ka tulevase müügitulusid ning seeläbi analüüsima, kas ja kui palju kasumit ta investeringu pealt teenib. Kui ta ennustab hästi ja oma ärikonkurentidest märksa täpsemini, lõikab ta oma investeringu pealt kasumit. Mida täpsem on tema ennustus, seda suuremat kasumit ta teenib. Teisalt aga, kui ettevõtja on kehv ennustaja ja ülehindab oma toote nõudlust, kannatab ta kahju ning on sunnitud oma äri varsti lõpetama. Kasumit teeninud ja oskuslikult kahjumeid vältinud ettevõtjad leiavad peaaegu kõik ennast äkki oma kohkumuseks tõsiseid ning seletamatuid kahjumeid kannatamas. Niisugusest seletusest nagu alatarbimine, mis on piisav üldises tarbimises, ei piisa esiteks juba sellepärast, et seletamist vajab asjaolu, miks varemaste igasuguste majanduslike muutuste ja arengute puhul õigesti ennustanud ärimehed ei suuda äkki üldse mitte mingil moel seda eeldatavat tarbimisnõudluse langust ette näha. (LewRockwell, 1969)

Oluline on vahet teha situatsioonidel, kus:

- Majandus pöörduv aeglaselt langusele ning kõik majandussubjektid jõuvad sellele rahulikult reageerida või sellega kohaneda – sellist situatsiooni me tavapäraselt tähele ei pane, sest see ei leia ka olulist meediakajastust.
- Majandus pöörduv järsult ning tekivad lühemad- või pikemaajalised majandusmuutused, mida suur hulk elanikkonnast vahetult tunnetab – selline situatsioon leiab alati väga suurt meediakajastust. (Lukason, 2008, lk 3)

Adekvaatne majandussurutiste teooria peab seletama majanduse kalduvust liikuda läbi järjestikuste buumide ja krahhide, ilmutama sealjuures mitte mingisugust märki sellest, et liikumine muutub ühtlaseks või tasapisi progresseeruvaks, tasakaaluolukorrale lähenevaks. Majandussurutise teooria peab seletama iseäranis seda meeletut vigade hulka, mis tehakse kiiresti ja äkki just majanduskriisi hetkel, ning mis jätkuvad kogu surutise perioodil kuni majandus toibub. Buumid ja krahhid on alati intensiivsemad ja tõsisemad mitte tarbekaupade, vaid just kapitalikaupade sektoris, kus toodetakse seadmeid, varustust ning tööstuslikke toormaterjale või rajatakse tööstushooneid. Järgmise faktina võib väita, et tarbijad ei kuluta tarbekaupadele piisavalt, see tähendab, et süüdi on ebapiisav tarbimine, siis, kuidas on võimalik, et jaemüüjad langevad surutisse kõige viimasena ja kõige leebemalt, kõige tõsisemalt tabab aga surutis niisuguseid majandussektoreid, mis toodavad tööpinke, kapitalikaupu, ehituskonstruksioonide elemente ja toormaterjale. Seevastu äriotsuseid inflatsioonilistel buumietappidel edenevad väga hästi just viimati nimetatud majandussektorid ja mitte need, mis teenindavad tarbijat. (LewRockwell, 1969)

Languse määramisel tuleb tähelepanu pöörata sellele, milliste minevikuandmetega me majandusindikaatorite hetkeväärtusi võrdleme. Kui tavapäraselt majanduskriisidele eelneb järsk erivaldkondlik kasv, siis selline kasv väljub ilmselt tavapärase majanduskasvu tingimustest ning anomaaliast taastumine normaalsesse arengukoridori saabki põhimõtteliselt olla järsk. Kukkumine mõõdetuna võrdluses mingi kaugema mineviku baasaasta suhtes näitab tavapäraselt märkimisväärselt väiksemat muutust kui eelmise perioodiga võrdlus. (Lukason, 2008, lk 3)

1.3 Majanduskriisi põhjused

Majanduskriisi põhjuseks võib tuua välja erinevaid perspektiive. Panganduskriis, rahvusvaheline finantskriis, väärtpaberiturgude kriis – need on võimalikud majandusest

tulenevad kriisid, mille mõjud kandub üle majandusruumi. Inflatsioon üle- või alatootmine, sõjad, rahutused, poliitilised ebastabiilsused ja liiga kiire majanduskasv võib samuti viidata majanduskriisile. Majanduskriis ei saa kindlasti kunagi absolutiseerida ühele kindlale põhjusele. Nendeks võivad olla:

Inflatsioon – kui toodete ja teenuste hinnakasv on tavapärase majanduskriisi põhjustaja. Inflatsiooni korral suureneb raha pakkumine ehk majanduskeskkonnas liigub rohkem raha, mida soovitakse vahetada kauba vastu. Raha pakkumist on võimalik oluliselt mõjutada intressmääradega ehk kui intressimäärade tase on madal, siis on raha kättesaadav rohkemate isikute jaoks kui kõrge intressi korral (Lukason, 2008. lk 8).

Üle- või alapakkumine – üks olulisemaid majanduskriisi allikaid, mida võib ka teisipidi nimetada üle- või alatarbimine. Tuues näiteks, kui kaupa toodetakse vähem, siis väheneb ka kättesaadavus, mis omakorda viib selleni, et kaupmees on sunnitud ka hinda tõstma, mis võib tekitada suure inflatsiooni. Situatsioonis, kus nõudlus ületab pakkumist, hakkavad hinnad kiiremini kasvama, aidates kaasa inflatsiooni tekkele, kuid samas võib situatsioon järsult pöörduda ning pakkumise hüppeline suurenemine, mis toob kaasa deflatsiooni (Lukason, 2008. lk 9).

Finantskriis – tegemist on varahindades järsu väärtuse langusega järsk väärtuse langus, mis tähendab, et ettevõtted ja tarbijad ei suuda oma võlgasid maksta ning finantsasutused kogeavad likviidsuspuudust. Finantskriis on sageli seotud panga juhtimisega, mille käigus investorid müüvad vara maha või võtavad raha hoiukontodelt välja kuna kardavad, et nende varade väärtus finantsasutusse jäädes hakkab langema. Finantskriis jaguneb omakorda pangandus-, väärtpaberiturgude, -ja rahvusvaheliseks kriisiks. Tekke põhjuseks võib olla mitu varianti, kuid üldiselt võib kriis tekkida juhul, kui asutused või varad on üle hinnatud ja seda võib süvendada ebaratsionaalne investorite käitumine (Lukason, 2008. lk 2-3).

Sõjad, rahutused, poliitiline ebastabiilsus – tavapärased majanduskriisi põhjustajad, olles samaaegselt ka muude ühiskondlike probleemide allikateks. Näitena saab tuua Eestis toimunud Pronksiöö sündmuse, mille järgselt Eesti ja Venemaa vahelised suhted oluliselt halvenesid ning mõjud kandusid edasi ka osadesse majandusvaldkondadesse (Lukason, 2008. lk 8).

Pandeemiatest põhjustatud kriis – kriis, mis ei ole tingitud tavapärastest majanduskriisi teguritest vaid kriis, mis on tekkinud haiguste levikust ning mis ohustab inimeste elu ja tervist. Peale selle ohustab see tervisehoiusteemi toimepidevust ning seeläbi ka kogu ühiskonna ja riigi toimimist (Sotsiaalministeerium, 2020.)

Majanduskriisi on võimalik ette ennustada põhinedes majanduskriisi indikaatoritele. Paljude majanduskriiside eelselt on nii erinevate riikide uurimisasutused, Rahvusvaheline Valuutafond, Maailmapank ja väga paljud teised institutsioonid probleemide võimalikkusele tähelepanu juhtinud, kuid see ei ole kriisi teket takistanud. Probleemiks võib siinkohal olla see, et turule püsivate signaalide andmine võib hoopis tingida ootamatu paanika tekkimise ning kriisi vallandamise. Teatud mõttes on tegemist kinnise ringiga, kus võimaliku kriisi tekkest ette teatakse, kuid ollakse võimetud selle vältimiseks suuri jõupingutusi tegema. Kasvu tingimustes eiratakse hoiutus signaale, püüdes koos teiste turuosalistega rikastuda, languse tingimustes ollakse isegi vaatamata majandusprobleemide lahenemisele ettevaatlikud, sest möödunud järsk langus on tekitanud suured kahjumid või negatiivsed emotsioonid. Võideldes majanduskriisi vastu, võivad need meetmed olla küllaltki erinevad, tulenedes sellest, milline on kriisi iseloom, ning, kus see kriis parasjagu aset leiab. Kriisisituatsioonis on võimalik rakendada paanika leevendamist, mis tähendab, et kui inimestel tekib kriisiga paanika, siis hakatakse ka paaniliselt varasid müüma, paaniliselt säästma ning paaniliselt riigist raha välja viima. Kriisisituatsioonis tuleb hakata tegelema hoopis teavitustööga, mis tekitab objektiivse ettekujutuse tekkinud olukorrast. Samuti tavapärase situatsiooni kriisis on riiklik või rahvusvaheline rahaline abi. See tähendab, et peab olema kindel plaan, mis on ära kaalutletud. Näiteks tuues, kui hättasattunud finantsasutuste ost on valitsuse kontrolli all, siis tuleb kindlasti tähelepanu pöörata sellele, millised on finantsasutuste varad ja kohustused. Idee poolest oleks mõistlikum mõningatel juhtudel kasutada hoiuste tagamise süsteemi kaudu hoiustajatele deposiitide väljamaksmist või omandada finantsasutuselt osa varast. Sellises olukorras ei ole mõistlik aidata konkurentsivõimetut tööstusharu vaid sellisel juhul on kriis hoopis abivahendiks suuremate ja süstemaatilistele ümberkorraldustele tegemiseks. Maksude vähendamine taaselustab vähenenud tarbimist, mis tähendab, et see säilitab inimeste ostujõu keskmist taset. Teisest küljest võib see vähendada ka riigieelarve tulusid, mis pärsib planeeritud avalike funktsioonide täitmist. Määravaks tähtsuseks on ka krediidasutuste poolne reaktsioon, sest krediidi kättesaadavuse järsk halvenemine paisutab kriisi veel suuremaks. Variant võib olla, et krediidasutused väljastavad inimestele laenusid, mis on mõeldud pigem vanade probleemide lahendamiseks kui see, et ettevõtte hakkaks uut kasvu esile kutsuma (Lukason, 2008. lk 8-9; 15; 16).

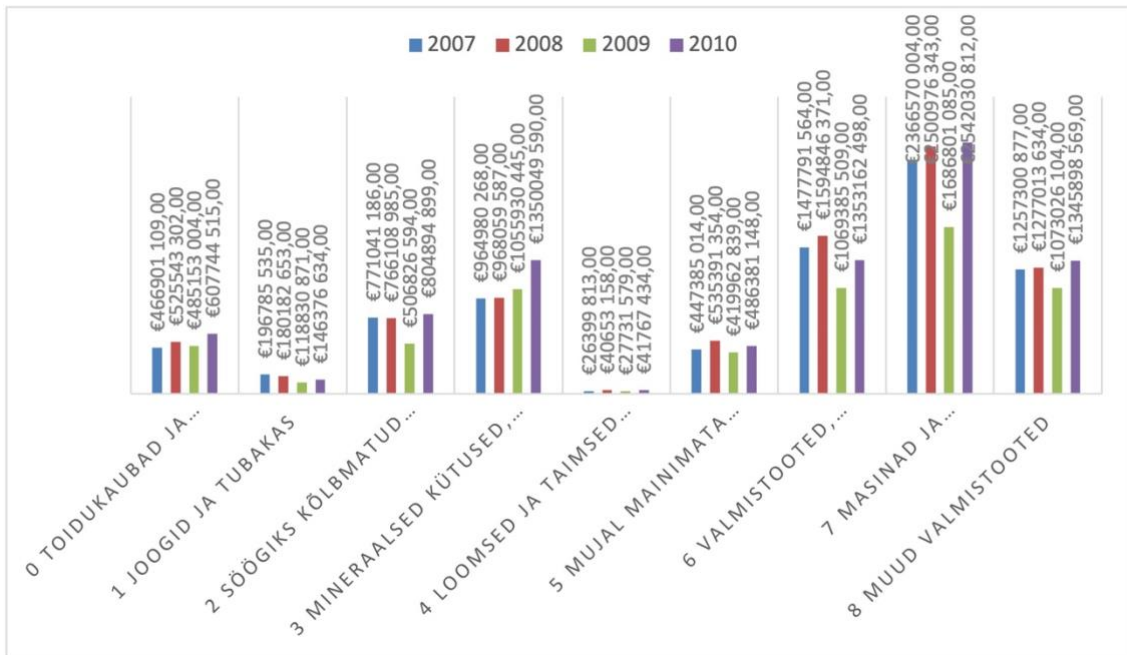
2 Eesti majandusülevaade 2009. aastal

Antud peatükis on autor kasutanud 2009. aasta Eesti majandusülevaadet. Kuna majandussurutis algas 2008. aastal ja lõppes 2010. aastal, siis pidas autor õigeks kasutamast 2009. aasta majandusnäitajaid kuna mõju hakkas avalduma 2009. aastal.

Ülevaadena toob autor välja, milline oli mõju 2009. aastal väliskaubandusele, turismile ja transpordile. Samuti uurib autor, millist mõju avaldas majandussurutis Eesti sadamatele ning just nendele laevafirmadele, kes osutavad rahvusvahelist liinireisijate vedu, kelleks on Tallink Grupp AS, Viking Line ja Eckerö Line.

2.1 Väliskaubandus

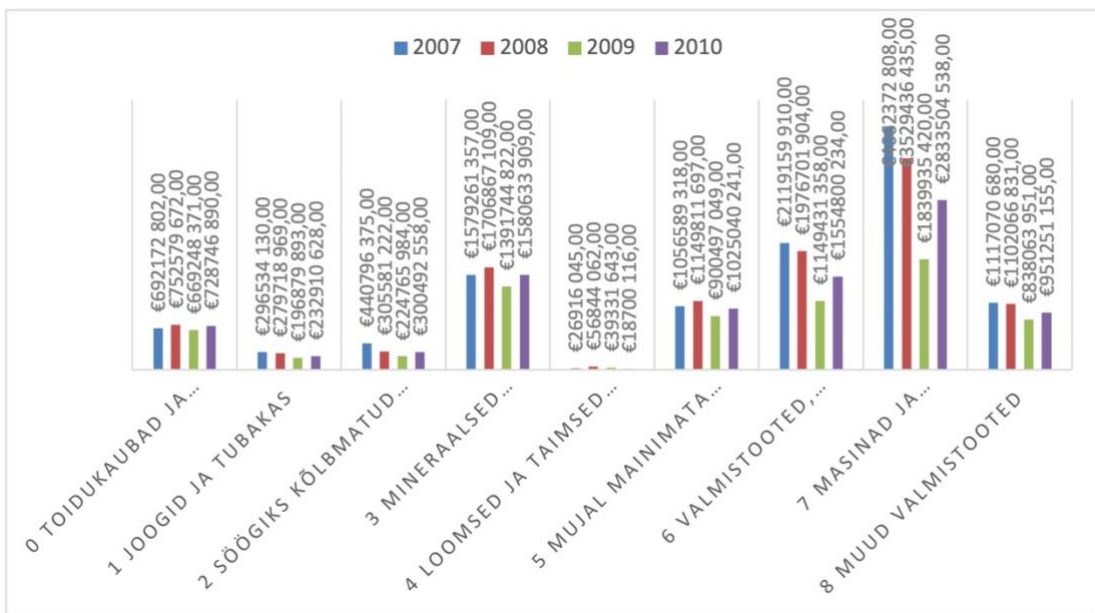
2009. aastal süvenes kaubavahetuse langus jõudsalt. Ekspordi ja impordi mahud jäid kogu aasta jooksul väga madalale tasemele. Kiirem kukkumine oli just siseturul, võrreldes välisnõudlusega, tõi see endaga kaasa pigem positiivseid muutusi just väliskaubanduse bilansis. Puudujääk kaubavahetuses vähenes aastaga ligi kolm korda ning 2009. aasta esimesel poolel püsis maailmamajandus sügavas kriisis. Aasta teisel poolel oli näha oodatust kiiremat majandusaktiivset tõusu. Majandus hakkas elavnema varem just Aasia arenguriikides ja Ameerika Ühendriikides. Kolmandas kvartalis näitas USA majandus kvartaalset võrdlust ning neljandas kvartalis pöördus aastakasv ka plusspoolele ning Euroopa Liidu majanduses võis aasta teisel poolel samuti näha paranemise märke. Tähtsaimad kaubanduspartnerid Soome ja Rootsi majandusindeks tõusis igakuiselt, mis paraku ei suurendanud nõudlust Eesti kaupade järele välisturgudel. Ekspordi maht jäi aasta kokkuvõttes ligi veerandi võrra väiksemaks kui 2008. aastal ning 2009. aastal oli kaubavahetuse käive 12,9 miljonit eurot, kahanedes aastaga 29%. Ekspordi maht oli 6 miljonit eurot ning import maht oli 6,8 miljonit eurot. Osatähtsus ekspordil kaubavahetuses tõusis kogu käibest 47%-ni, mis oli taas kolme protsendi võrra kõrgem kui 2008. aastal. 2009. aasta teisel poolel kaubavahetuse puudujäägi bilanss oli suurem kui I poolaastal kuna IV kvartalis hakkas ekspordinõudlus välisturgudel kosuma, kasvatades ka ekspordikaupade tootmist sisseveetavate pooltoodete ja materjali mahtusid. Aasta kokkuvõttes ulatus väliskaubanduse defitsiit 7,5 miljonit euroni, olles kolm korda väiksem kui 2008. aastal. Nii madal oli kaubavahetuse puudujääk viimati 1996. aastal (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2009.).



Joonis 3. Eesti eksport 2007. -2010. aastal

Allikas: Eesti statistikaamet, Andmebaas, Väliskaubandus eksport

Kui analüüsida väliskaubanduse eksporti 4 aasta lõikes on märgata, et järsk langus toimus just 2009. aastal. Kõige järsum langus oli just masinad ja transpordivahendid, kus langus oli 2008. aastaga võrreldes ligi 35%. Toidukaubad ja elusloomade valdkond on olnud 4 aasta lõikes üsnagi stabiilne ning sama võib ka väita loomsete ja taimsete õlide ning rasvade ja vahade kohta.



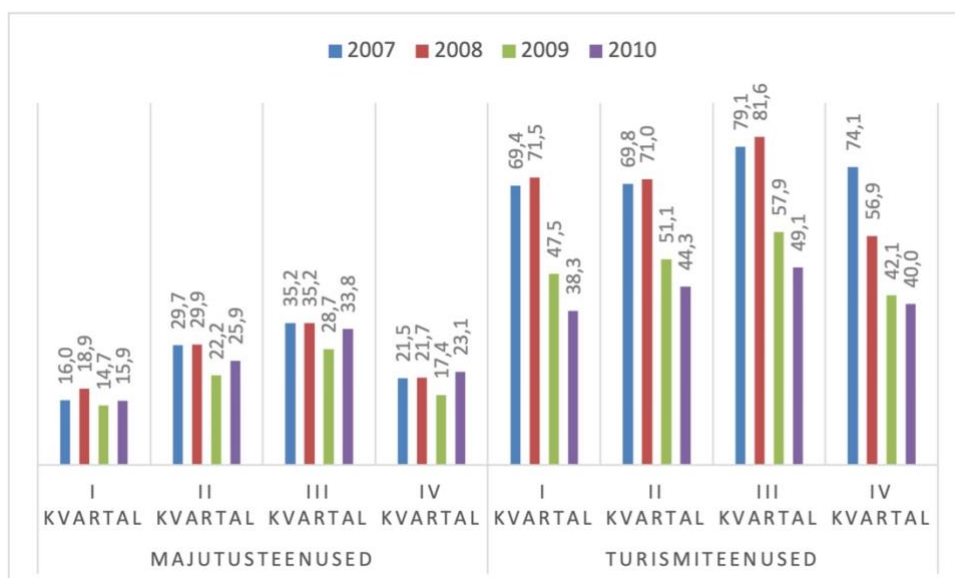
Joonis 4. Eesti import 2007.- 2010. aastal

Allikas: Eesti statistikaamet, Andmebaas, Väliskaubandus import

Impordi 4 aasta lõikes saab sama järeldada nagu ekspordis, kus suurem langus toimus 2009. aastal. Nii mujal mainimata keemiatooted ja nendega seotud tooted ning mineraalsed kütused, õlid, nendega seotud materjalide langust oli näha ka veidi enne 2008. aasta finantskriisi. Samuti tabas impordis suurema languse just masinad ja transpordivahendite valdkonnas. Stabiilseimaks jäi taaskord toidukaupade ja elusloomade sektor.

2.2 Turism

Väga suure osa moodustavad Eesti külastajatest soomlased, kes on ühepäevkülastajad, kuid aegamööda on sõltuvus Soome turust vähenenud. 2009. aastal vähenes reisimine peaaegu, et kogu Euroopas kaasaarvatud ka Eestis. Suur langus iseloomustas siseturismi, välituristide osas, kus nõudlus vähenes tagasihoidlikumalt ning halvenemisel oli ka turismiettevõtete majandusnäitajad, kuid aasta teisel poolel võis täheldada olukorra mõningast paranemist. Probleeme valmistas ööbimiste arvu vähenemine, kus üle pakkumise tõttu langesid hinnad ja majutuskohatade tulud. Turismiteenuste eksport vähenes aastaga alla 10% ning impordi langus oli aga kaks korda suurem. Piiriloenduse põhjal tegid välismaalased Eestisse 2009. aastal enam kui 4 miljonit külastust ehk sama palju kui aasta varem ning reisimise kasvu võis täheldada just suveperioodil, kus võib oletada, et inimesed puhkavad ja reisivad suvel rohkem kui mõnel teisel aasta ajal. Soomest külastas aastaga 5% ja Venemaalt 14%, mis on kolmandiku võrra vähem kui oli aga Rootsist tulevaid külastusi ning Leedust tuli kümnendiku võrra vähem külastajaid. Rootsi krooni nõrgenemine vähendas kindlasti Rootsi elanike reisimist ka teistesse lähiriikidesse. Eesti reisifirmade teenuste väliskülastajate kasutajate arv kukkus 2008. aastal poole võrra ning 2009. aastal ulatus langus kuni 6%-ni. Välituriste teenindati ööbimistega viiendiku võrra vähem kui aasta tagasi, kuid põhiosa klientuurist moodustasid ühepäevakülastajad, kus külastajate arv vähenes aastaga mõne protsendi võrra. Täiendavat tööd majutuskohatadele andsid just Venemaa turistid. Ühepäevakülastajaid oli näha rohkem Saksamaalt, Suurbritanniast, Hispaaniast ja Itaaliast, mis lisaks USA-le on olulisemad Tallinna külastavate kruisireisijate sihtgrupid. 2009. aastal oli kruisireisijate osa Eesti jaoks läbiaegade parim. Kokku külastas Eestit 415 000 reisijat, mis teeb kümnendiku võrra rohkem kui aasta varem (Majandus -ja kommunikatsiooniministerium, 2009).



Joonis 5. Eesti majutus -ja turismiteenused 2007. -2010. aastal

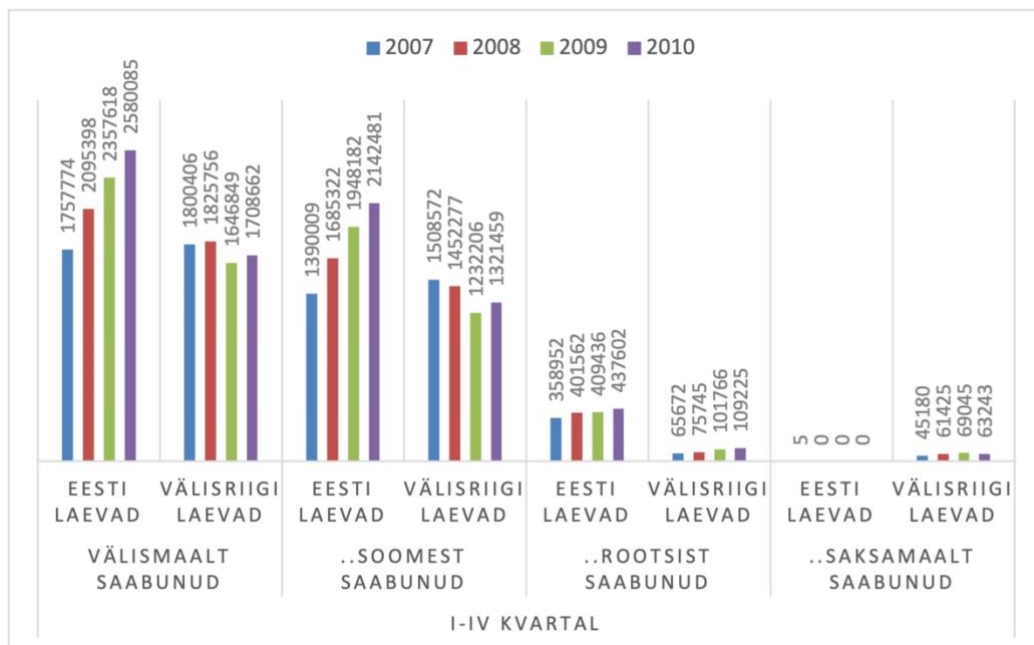
Allikas: Eesti statistikaamet, Turism 2007. -2010. aasta

I ja IV kvartalis oli reise tunduvalt vähem kui aasta varem, kus 60% külastajatest moodustasid puhkusereisijad. Niinimetatud ostureisil oli iga kümnes välismaalane ning sellest veidi enam oli tööga seotud reise. Majutusteenused jäid 4 aasta lõikes üsnagi stabiilsele kujule. Suurim langus toimuski 2009. aastal, kuid 2010. aastal oli näha juba majutusteenuste tõusu. Turismiteenustest alguse saanud langus algas 2009. aastal ning langus jätkus ka 2010. aastal.

2.3 Transport

Veomahud ja tulud hakkasid transpordiettevõtetes vähenema ning juba 2007. aastal vähenes transiidimaht, jätkates langustrendi, mis mõjutas nii mere- kui ka raudteetransporti. Võrreldes 2008. aastal sadamasse saabuvate laevadega, siis 2009. aastal oli saabunute arv langenud 15%, siis saab väita, et laevaliiklus vähenes 2009. aasta jooksul jätkuvalt. Eesti laevade sisenemine sadamatesse tõusis 10% ning nende osatähtsus tõusis 40%-le kõigist sadamate külastustest. Sadamatesse saabunud laevade arv vähenes enim reisilaevade osas, kus osakaal kukkus ligi 20%. Puistlasti laevade arv langes oluliselt, kuid tõusis aga vedellastilaevad. 2009. aastal kasvas laevareisijate arv mõõdukalt 7,48 miljonilt reisijalt 7,62 miljoni reisijani, kus saabunud reisijatest saabunud reisijaid oli endiselt ülekaalukalt suurim osa Soome turistide, milleks oli 3 180 388 inimest ning Rootsist saabus 511 202 reisijat. Kruiisituristidena külastas Eestit 416 605 inimest, kasvades 10% võrra ja Eesti laevadega saabus 4 707 438 reisijat, mis moodustab ca 62% reisijate koguarvust. Eesti saartega ühendusel reisijate arv langes

mõnevõrra, kus Saaremaa liin teenindas 2009. aastal 1 319 miljonit reisijat ja Hiiumaa liinil 472 000 reisijat. 2008. aastal toimus kaubavahetuses oluline vähenemine ning Eesti sadamates käideldi 36,2 miljonit tonni veoseid, mis tähendab, et 2009. aastal mahud mõnevõrra taastusid ning käideldi 38,5 miljonit tonni. I kvartali jooksul toimus mõningane langus, kuid edaspidi liikusid kaubavood aastases võrdluses kasvutrendil, kus olulisema kaubagrupi moodustasid jätkuvalt rafineeritud naftatooted, mille osatähtsus oli ligikaudu 65%. Transiitkauba veomaht suurenes ca 16% võrra, mis teeb 24,6 miljonilt tonnilt 28,5 miljoni tonnini. Sadamatesse sisse tulev transiit kasvas koguni 38%, mis on transiidikauba osatähtsuseks ligi 85%. Konteinerite vedu langes 28% ning kokku veeti 131 278 TEUd, seal hulgas välja veeti 55 000 ja sisse veeti 45 000 TEUd ning transiitveod moodustasid 31 000 TEUd. Kaupade lastimine kasvas aastaga 5% ja lossimine 10% võrra ja detsembriks oli mõlema kasvuks 25% (Majandus -ja kommunikatsiooniministeerium, 2009).



Joonis 6. Rahvusvaheline reisiliiklus sadamate kaudu I-IV kvartal

Allikas: Eesti statistikaamet. Andmebaas. Veetransport 2007. -2010. aastal

Välismaalt saabunud Eesti laevad olid 4 aasta lõikes kasvavas trendis, kus langust oli näha 2007. aastal ning järgnevad aastad kasvas reisiliiklus sadamates. Samuti sai samasugust tulemust näha Soomest saabunud Eesti laevade kohta, kus trend oli samasuguses kasvus. Stabiilseimat trendi oli näha Rootsist saabunud Eesti laevade kohta, kus finantskriisi 2009. aastal ei lasknud end mõjutada. Samas sai väita ka Rootsist saabunud välisriigi laevade kohta, kus trend oli väikses tõusus. Saksamaalt saabunud Eesti laevade maht oli peaaegu et olematu. 2007. aastal oli näha, et Eesti laevu külastas Saksamaalt saabudes ainult 5 laeva ning järgnevad aastad

oli trend nullis, kuid sama ei saa väita välisriigi laevade kohta, kus oli samuti näha, et trend on tõusu suunas.

2.4 Eesti sadamate 2009. aasta majandusülevaade

Sadamad püsisid 30 aastat rekordkõrgustes, kui äkitselt asendus see kiire majanduslangusega 2008. aastal ning langus peatus alles 2009. aasta teisel poolaastal. Majanduslangus peatus erakordselt mahuka sekkumisega valitsuste ja institutsioonide koordineerimisel ning see aitas taastada usaldust nii finantssektoris kui ka reaalmajanduses. Väljumise märkideks peeti algseisundeid, välismõjusid ja tarvitusele võetud meetmeid. Ebakindlust taastumisargengus peetakse aga domineerivaks riskiks edasiste väljavaadete suhtes ilma riikliku toeta. (AS Tallinna Sadam, 2009)

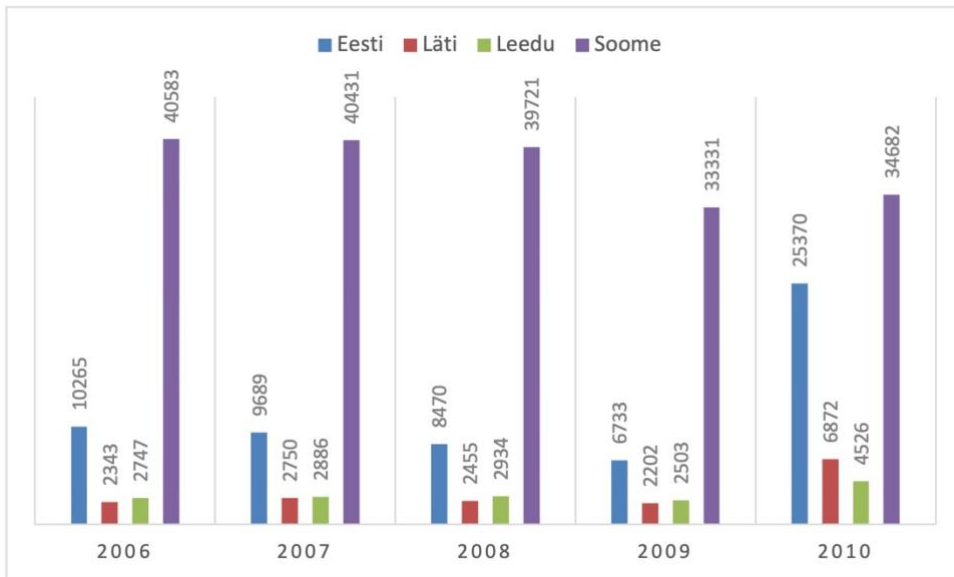
2009. aastal oli aktsiaselts Tallinna Sadam globaalselt raskes majanduskeskkonnas edukas. Tallinna Sadam teenis rekordilise 7,6 miljonilise eurose tulu juures 24,5 miljonit eurot kasumit. Kokku kasvas 2009. aastal ASi Tallinna Sadama koosseisu kuuluvaid sadamaid läbinud kaubamaht 2,5 miljonit tonni ehk 9%. Suurimaid muutused leidsid aset taas vedel- ja puistlasti mahtudes, mis erinevalt vähenemisest 2008. aastal kasvasid. Puistlastist kasvas peamiselt kivisöe ja väetiste, vedellastist aga naftatoodete osakaal. Kasvavaks trendiks ASi Tallinna Sadama puhul on kujunemas laev-terminal-laev skeemil teenindatava kauba kasvav maht, mis 2009. aastal moodustas kogu kaubamahust ligi 22%. Ülemaailmse majanduslanguse mõjul langenud tarbimisnõudluse tõttu vähenesid veerem- ja konteinerkaup ning segalast. 2009. aastal ASi Tallinna Sadama koosseisu kuuluvaid sadamaid läbinud reisijate arv veidi kasvas ning jõudis rekordilise 7,26 miljoni reisijani. Kruiisireisijate arv kasvas 39 tuhande võrra küündides 417 tuhande reisijani. 2009. aastal investeeris kontsern uutesse kaidesse ja teistesse infrastruktuuri objektidesse kokku 51,1 miljonit eurot ehk 17,5 miljonit eurot enam kui 2008. aastal. Suurimaks objektiks oli konteinerkaupade terminali kai ja tagala rajamine Muuga sadamas. Samuti oli 2009. aasta ka rekordiline kruiisiaasta Tallinna Sadamale. 2009. aastal läbis Tallinna Sadamat läbi aegade rekordilised 417 000 kruiisireisijat, mis on üle 10% enam kui 2008. aastal. Kokku võeti 2009. aastal Tallinna Sadamas vastu 310 kruiisilaeva. (AS Tallinna Sadam, 2010)

Tallinna Sadama sadamaid külastas 2009. aastal 44 kruiisifirmat ja 70 erinevat kruiisilaeva. Kokku teenindati Tallinnas ja Saaremaal 417 000 kruiisireisijat 150-st erinevast riigist. Kõige aktiivsem kuu külastuste osas oli juuli, mil Tallinna Sadamat külastas 80 kruiisilaeva 114 537 reisijaga, korruga kõige enam sadamas sees kuus laeva ja seda 19. juulil. Ühe laevaga tuli kõige

enam reisijaid Tallinnasse 11. juulil 2009. aastal, kui M/L Emerald Princess pardal saabus 3298 reisijat. Suurem osa kruisireisijatest oli pärit USA-st, Suurbritanniast, Saksamaalt ja Hispaaniast. (AS Tallinna Sadam, 2009)

Pärnu sadamat läbivad kaubamahud vähenesid perioodil 2007-2009 aasta 30 000 tonni võrra ehk 2,2%. Eesti sadamaid läbivad kaubavood kahanesid samal perioodil 13,9%. Võrreldes 2007. ja 2009. aastat tuleb Pärnu Sadamal välja, et kaubavood vähenesid absoluutväärtuses 137 831 euro võrra ehk 4,3%, samas müügitulu kahanes 1,5 miljoni euro võrra ehk 22%. Perioodil 2007-2009 kahanesid Pärnu Sadam ärikulud ilma põhivara amortisatsiooni arvestamata 1,4 miljoni euro võrra ehk 36,8%. AS Pärnu Sadam tegevus kriisisituatsioonis oli üsnagi edukas. Tegutsevate ettevõtete äritegevuse koondamine AS-i Pärnu Sadam lõi eeldused teenuste omahinna languseks. Tänu kasvanud efektiivsusele alandas 2009. aastal AS Pärnu Sadam osutavate teenuste hindasid. Kui 2007. aastal teenis sadam ühe tonni kauba käitlemiselt koos sildumis- ja kanalitasudega keskmiselt 5,15 eurot, siis 2009. aastal moodustasid käitlemistasud 4,10 eurot ühe tonni kauba kohta. Käitlemistasude alanemine tõstis Pärnu Sadama konkurentsivõimet, tasandas olulisel määral majandussurutise negatiivset mõju ning pani aluse kaubavoo hüppelisele kasvule 2010. aastal. (Liivapuu, 2014)

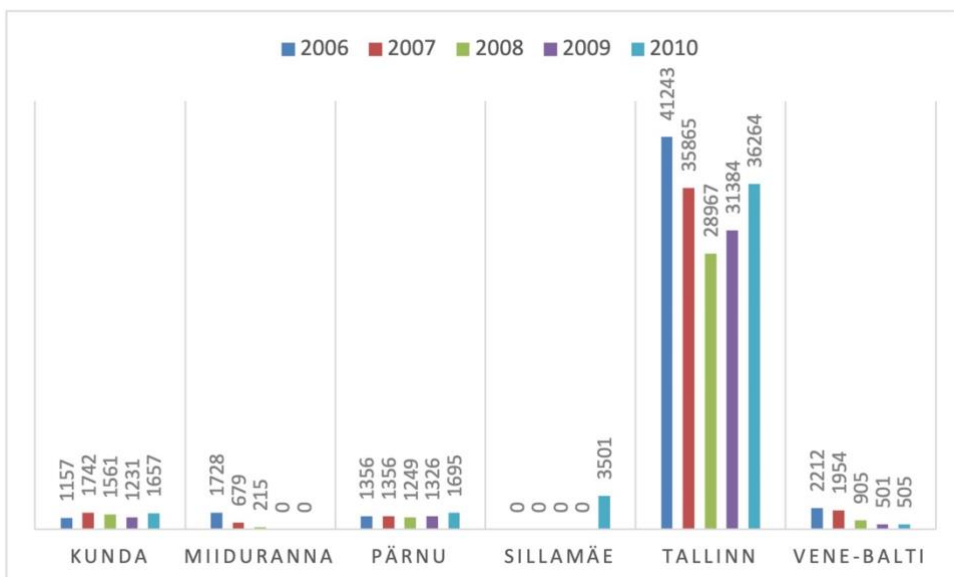
Sadamate lõikes oli suurimaks muutuseks Peterburi sadama kaubamaht, mis vähenes ligi 16% võrra ja peamiselt konteinerkaupade, kuid ka muude segalasti kaupade ja väetiste osas. Kuna tarbimisnõudlus vähenes, avaldas see suuremat mõju ka Kotka sadamale Soomes, mille kaubamaht vähenes 35% võrra. Ust-Luga sadamas kasvas kaubamaht ligi 50% just kivisöe ja veeremkauba osas. (AS Tallinna Sadam, 2010)



Joonis 7. Laevade külastus põhisadamates 2006.-2010. aastal

Allikas: Eurostat, laevade külastused põhisadamates.

Kui analüüsida 2006.-2010. aasta laevade külastust põhisadamatest, siis saab väita, et 2007. aastal jõudis majanduslangus Eestisse. Soome majandusele avaldus mõju alles 2009. aastal, kus laevade külastus langes ligi 16%, kuid juba 2010. aastaks oli külastuste arv tõusnud ligi 4%. Lätile ja Leedule hakkas mõju avalduma samuti 2009. aastal, kus laevade külastuse arv langes ligi 12%. Kui Läti oli Leedu näitajatest maas 2006.-2009. aastal, siis 2010. aastal tõusis Läti ette Leedust ning laevade külastus kasvas 2009. aastaga võrreldes ligi 68%.



Joonis 8. Laevade kaubamaht 2006.-2010. aastal sadamates (tonnides)

Allikas: Eurostat, kaubamaht 2006.-2010. aasta Eesti sadamates.

Ajavahemikus 2006.-2010. aastani oli AS Tallinna Sadamal kõige suuremad kaubamahud võrreldes teiste Eesti sadamatega. Kõige suurem kaubamaht oli 2006. aastal, kus kaubamahuks oli 41 tuhat tonni, kuid samas kõige stabiilsemad näitajad olid Pärnu sadamal, kus majanduslanguse ajal maht võrreldes Tallinna Sadamaga väga palju ei langenud. Üsnagi stabiilne kaubamaht oli Kunda ja Pärnu sadamal. Kunda sadam on üks seitsmest üle miljoni tonni kaupu aastas käitlevast Eesti sadamast (Kunda sadam, 2021). Miiduranna sadam lõpetas suuremas osas oma tegevuse 2009. aastal. Eurostatist on andmed Sillamäe sadamale alates 2010. aastal, kuid Sadam ise alustas oma tegevust 2005. aastal. Sillamäe sadama kaubamaht on aastatega kasvanud positiivses suunas ning tänaseks on Sillamäe Eesti teine suurim kaubasadam, mis on ka Euroopa Liidu kõige Idapoolsem sadam Läänemeres (Sillamäe sadam, 2021).

Eestis rahvusvahelist liinireisijatevedu osutavate laevafirmade 2009. aasta majandusülevaade 2009. aastal tõi AS Tallink Grupp liinile laevastiku kruiisilaev Baltic Queen. 2008/2009 majandusaastal veeti Kontserni laevadega üle kaheksa miljoni reisija, mis on 14,9% rohkem kui eelmisel majandusaastal. Müügitulu kasvas 0,8% võrra 12 389 miljoni kroonini. Tallinki tegevust mõjutas globaalne majanduskriis. Seetõttu vähenesid märkimisväärselt kaubavedude mahud ja müügitulu reisija kohta oli väiksem. Tänu oluliselt kasvanud reisijate arvule suurenesid üldkokkuvõttes reisijateveoga soetud tulud, kompenseerides negatiivsete tegurite mõju. Müügitulu kasvas enim ehk 33% Kontserni uusimal, Riia-Stockholmi liinil, ulatudes 725,9 miljoni kroonini (46,4 miljoni euroni). Müük paranes Soome-Eesti ja Soome-Rootsi liinidel, maismaal ning muus segmendis. Soome-Saksamaa liinil vähenes müügitulu madalamate kaubaveomahtude ja laevade arvu vähendamise tõttu enam kui 49% 567,4 miljoni kroonini (36,3 miljoni euroni). Tänu reisijate arvu kasvule suurenes ärisegmentide lõikes 2008/2009 majandusaastal enim, 601,3 miljoni krooni (38,4 miljoni euro) ehk kümne protsendi võrra restoranide ja poodide müük. Ligikaudu pool restoranide ja poodide müügitulu kasvust leidis aset reisijateveo tipphooajal neljandas kvartalis. Piletitulud kasvasid 95,6 miljoni krooni (6,1 miljoni euro) võrra. Kontserni kaubaveotulud vähenesid 814,9 miljoni krooni (52,1 miljoni euro) võrra peamiselt globaalse majanduslanguse tõttu. (AS Tallink Grupp, 2009)

Tallink Grupi augustiga lõppenud majandusaasta auditeerimata müügitulu oli 12,4 miljardit krooni ehk 0,8 protsenti rohkem kui mullu, sama perioodi auditeerimata kahjum oli kasvanud amortisatsiooni- ja finantskuludest tingituna 128 miljonit krooni. Kontserni kasumile avaldasid mõju majandusaasta lõpus tehtud ühekordsed provisjonid ja allahindlused kokku 53 miljoni krooni ulatuses, mis kajastuvad müüdüd kaupade ja teenuste kulude ning üldhalduskulude all. Neljandas kvartalis ehk juunist augustini suurenes Tallinki müügitulu 291 miljoni krooni ehk 8

protsendi võrra. Müügitulude tõusu tagas suurenenud reisijate arv ja kuna neljas kvartal on kõrghooaeg, mil reisijateveo osakaal on oluliselt kõrgem, siis ei saanud kaubaveotulude langus domineerivaks. Mitmetes sektorites on näha paranemist, lisab nõrk majanduskeskkond jätkuvalt ettenägematuid riske kontserni äritegevusele, ettevõttes on kõrgendatud tähelepanu kulude kokkuhoiule ning prioriteetsed on vanade laevade müük või rendile andmine. Ettevõtte 2008/2009 majandusaasta 12 kuu finantskulude, maksude ja kulueelne kasum oli 2,1 miljardit krooni, mis on 6 protsenti suurem võrreldes möödunud majandusaasta sama perioodiga. Neljandas kvartalis ulatus kasum enne intresse, makse ja kulumit 1,2 miljardi kroonini, mis on 389 miljonit krooni ehk 51 protsenti suurem kui eelmise majandusaasta neljandas kvartalis. Positiivset mõju kasumile enne intresse, makse ja kulumi kasvule neljandas kvartalisa valdas eelmisest aastast madalam kütusehind ja seeläbi 282 miljoni krooni võrra väiksemad kütusekulud, aga ka erinevad kulude kokkuhoiu meetmed, mida kontsern möödunud 12 kuu jooksul algatas. Tänu reisijate arvu kasvule suurenes ettevõtte reisijate veost tulenev majandusaasta müügitulu 806 miljoni krooni võrra, 12 kuu suurim müügitulude suurenemine oli Riia-Stockholmi liinil, kus müügitulu kasvas 29 protsenti võrreldes möödunud majandusaastaga ning ulatus 707 miljoni kroonini. Suurem osa müügitulude kasvust kõikides segmentides leidis aset majandusaasta neljandas kvartalis. Soome-Saksamaa liinil jätkus madalamatest kaubaveomahtudest ja laevade arvu vähendamisest põhjustatuna müügitulude langus. Kaubaveomahtude languse tulemusena vähenesid kaubaveotulud 2007/2008 majandusaastaga võrreldes 815 miljoni krooni võrra. (Meister, 2009)

Ekcerö Line aruandeperioodil oli muul 214,1 eurot ning võrreldes 2008. aastaga oli müük 220,8 miljonit eurot. Ärikasum moodustas 18,8 miljonit eurot, mis moodustas müügist omakorda 8,8%. Kasum enne assigneeringuid ja makseid oli 10 miljonit eurot ning lõppkokkuvõttes oli ettevõtte kasum sellel perioodil 7 miljonit eurot. Intressikulud on madalamate intressimäärade ja vähenenud võlgade tõttu langenud. Kontserni netoinvesteeringud oli 9,9 miljonit eurot ning suurem investeering oli suunatud Birka Line'i vähemuse aktsiate lunastamisele, reisiterminalide ja kontorite ümberehitamisele ning laevade ümberehitamisele. Eckerö Line pikaajalised laenud olid aasta lõpuks 130,1 miljonit eurot ning lühiajaliste laenude maht oli 15 miljonit eurot, mis tähendab, et intressikandvad kohustused vähenesid aastaga 27,5 miljonit eurot. Erinevad ärivaldkonnad toimivad majanduslikus olukorras, kus nõudlus ja konkurents on suur. Eeldati, et Rootsi kroon oli 2010. aastal võrreldes 2009. aastaga tugevam, mis oli ettevõttele kasulik, kuid samas seisis ettevõtte silmitsi majandusolukorra tugevdamisega (Eckerö Line, 2009).

2009. aastal kasvas Viking Line Eesti-Soome laevaliinidel reisijate arv. Eesti-Soome liinil sõitis 2009. aastal Viking Line laevadega kokku 1 583 506 inimest. Võrreldes Eckerö Linega oli Viking Line küllastajate hulk tunduvalt suurem. Eckerö Line küllastajate hulk oli 2009. aasta lõpus 902 918. Kvartalite lõikes oli Viking Line küllastajate hulk I kvartalil madalam kui II kvartalil (Viking Line poolt saadetud PowerPoint esitus). Viking Line'i konsolideeritud müük oli 2009. aastal 470,74 miljonit eurot ning opereeriv sissetulek oli 17,34 miljonit eurot. Enne makse oli sissetulek 14,43 miljonit eurot ning peale maksude maksmist oli sissetulek 10,56 miljonit eurot. Arvestades sellega, et selle perioodil oli suur reisijate arv, siis toimus siiski ka langus selles valdkonnas, milleks oli 1%. Kokku teenindas Viking Line 2009. aastal 6,3 miljonit reisijat, mis oli võrreldes 2008. aastaga 3,5% kõrgem (Viking Line, 2010).

3 COVID-19 ehk koroonaviirus ja tema mõju

2019. aasta lõpus tabas maailma haigus nimega COVID-19 ehk koroonaviirus, mis on kestnud tänaseni. Hiinas Wuhan Hubei provintsis leidis aset 2019. aastal COVID-19 ehk koroonaviiruse nakatumine, millest algas majanduslangus ja ülemaailmne pandeemia. 1. jaanuaril 2020. aastal reageeris Maailma Terviseorganisatsioon kiirelt ning lõi organisatsioonile kolm tasandit, et hädaolukorras toime tulla. Esimene COVID-19 juhtum väljastpoolt Hiinat ilmus 13. jaanuar 2020. aastal Tais. 2020. aasta jaanuari lõpuks oli teinud Maailma Terviseorganisatsioon raporti, kus kirjutati, et üle maailma on 7818 koroonajuhtumit, mis suurem osa küll oli Hiinas, kuid 82 juhtumit olid kajastatud 18 riigis. (World Health Organization, 2020)

Eestis leidis aset esimene koroonaviiruse juhtum 2020. aasta veebruaris. Tegemist oli Eestis alalise elanikuga, kes oli Iraanist tulnud kodanik (Tanel Kiik: Eestis tuvastati esimene koroonaviiruse juhtum). Euroopa liidrid hääletasid 2020. aasta märtsis, et vähemalt 26 riiki peaksid end lukku panema, et vähendada küllastajate arvu vähemalt 30 päevaks. Eesti kuulutas välja 12. märtsil 2020. aastal esimest korda taasiseseisvunud Eestis eriolukorra. See tähendas seda, et kuni 1. maini oli keelatud kõik avalikud kogunemised. Rahvale jäid suletuks teatrid, muuseumid ja kinod ning ära jäid spordi- ja liikumisüritused. Sulgema pidid end ka kõik üldhariduskoolid, kutseõppeasutused, kõrgkoolid, noortekeskused ja huvikoolid. Samuti pidid end sulgema kaubanduskeskused, kus avatuks tohtisid jääda ainult toidu-, looma-, prillipoed ja apteegid (Valitsus kinnitas eriolukorra meetmed. Kriis). Austriast sai Euroopa Liidus esimene riik, kes avas end peale suurt riigi lukustamist. Peale seda hakkasid Itaalia ja Hispaania leevendama oma lukustuse piiranguid (Think Global Health, 2021).

Eestis sai taas nautida väliüritusi ja korraldada rahvakogunemisi 2020. aasta suvel. Samuti olid paljud riigid end taasavanud ning reisimine oli muutunud taas kord populaarseks. Nakatumisarv suvel ei olnud niivõrd kõrge võrreldes märtsi- ja aprillikuuga, millest võib järeldada, et inimeste koduspüsimine aitas pandeemia peatamisele mingil määral kaasa. Sellega lootsid kõik, et sellist olukorda enam ei kordu ning kõik jätkub vanaviisi. 2020. aasta sügisel oli taas kord märgata arvude tõusu. Igapäevaselt tõusid nakatunute arvud ning riik üritas üha rohkem kehtestada uusi piiranguid tuues Eestisse maski kandmise range soovitus. Kaubanduses hakkasid samuti poed propageerima maski kandmist ning väga paljud ettevõtted nägid võimalust luua enda ettevõtte nimega maski. Maski kandmine muutus kohustuslikuks 23. novembril 2020. aastal. See tähendas, et avalikes siseruumides viibijad pidid kandma kaitsemaski või katma suu ja nina. (Vabariigi Valitsuse 19. augusti 2020. a korralduse nr 282 „COVID-19 haiguse leviku

tõkestamiseks vajalikud liikumisvabaduse ning avalike koosolekute pidamine ja avalike ürituste korraldamise piirangud“ muutmise).

Alates 2021. aasta jaanuarist on nakatunute arv kõikunud kõvasti ohustades riigi taas lukustamist. Sellega seoses oli valitsus kehtestanud taaskord uued piirangud. Jaanuari lõpus tegi Soome otsuse, et karmistavad reisipiiranguid, mis tähendas, et riiki lubatakse siseneda vaid riigi toimimiseks hädavajalike ametite esindajatel, et jõuaks testida piiril kõiki sisenejaid. Plaan oli Soome tulijate arvu lennuliikluses ja Soome-Eesti vahelises laevaliikluses 75 protsenti vähendada. Riiki oli lubatud tulla tervishoiu- ja päästetöötajatel ning eakate hoolduses töötajatel, samuti olid lubatud rahvusvahelised kaubaveod. (Äripäev, 2020.)

Jõudes 2021. aasta veebruari lõppu otsustas valitsus, et kaubanduskeskused peavad end sulgema nädalavahetustel välja arvatud toidupoeid, apteegid, loomapoed ja prillipoed. Kuna nende piirangutega antud olukorras nakatumise arvu langemist ei olnud näha otsustas valitsus 11. märtsil 2021. aastal riigi lukku panna.

3.1 Pandeemia ülevaade Eesti majandusele

Koroonaviiruse pandeemia on põhjustanud globaalse kriisi, millel on mõju kõikidele majandussektoritele. Riigid on kehtestanud üha enam karmimaid piiranguid, et peatada viiruse levik. Majanduslik kahju on üsnagi ilmne ja kujutab endast suurimat majanduslikku šokki, mida maailm on aastakümnete jooksul kogenud. Baasprognoosi kohaselt on globaalne SKP vähenenud 2020. aastal 5,2 protsenti kasutades turu vahetuskurssi. Pikemas perspektiivis peaks pandeemiast põhjustatud majanduslangus jätma sügavad armid väiksematele investeeringutele, inimkapitalile, kes on kaotanud töö ja koolihariduse ning ülemaailmsele kaubandusele ja tarnete sidemete killustatusele. Kriis toob esile vajaduse kiirete meetmete järele, et leevendada pandeemia tervise- ja majanduslikke tagajärgi, kaitsta haavatavaid elanikkonnarühmi ja seada alus püsivaks taastumiseks. Arenevate turgude ja arengumaade jaoks, milles paljud puutuvad kokku hirmutava haavatavusega, on kriitilise tähtsusega tugevdada rahvatervise süsteeme, tegeleda mitteametlikkuse põhjustatud probleemidega ja viia ellu reforme, mis toetavad tugevat ja jätkusuutlikku kasvu pärast tervisekriisi vaibumist. (The World Bank, 2020)

Koroonaviirus tõttu uude kriisi sattunud maailm, kannatavad enim selles just vaesemad riigid. Antud kriis on olnud saja aasta kõige laastavam kriis ning kõik märgid näitavad, et erilise rikkusega mitte hiilgavad arenevad riigid nagu Venemaa, India ja Mehhiko saavad kriisis rikastest heoluriikidest rohkem räsida. Suurem osa riike oli selleks kriisiks paremini valmis kui eelmiseks, kuid mitte kõik riigid ei suutnud oma majandust ümber korraldada.

Koroonaviiruse tõttu on vaesemad riigid sattunud nii nimetatud ideaalsesse tormi. Brasiilia ja Ukraina tervishoid on erakorraliseks olukorraks vähem valmis kui lääneriikide haiglad. Majanduslikult on need riigid nõrgemad ning samal ajal kui rikkad riigid peavad lihtsalt harjumuspärasest mugavusest loobuma, tuleb teistel ellujäämise eest võidelda. Arenevates riikides elab kaks kolmandikku planeedi rahvastikust. Koroonakriis annab neile pretsedenditu hoobi. Pandeemia lööklaine puudutas arenevaid majandusi tugevamalt kui 2008. aasta finantskriis. Põhjuseks asjaolu, et rahuajal toimub suurema osa vaesemate riikide jaoks areng läbi arenenud riikide või Hiina. Toorainetuludest sõltuvad riikide sissetulekud vähenevad nafta ning metallide nõudluse languse tõttu. Riigikassa tulud vähenevad, kuid elanike ning ettevõtete ja tervishoiusüsteemi ülalpidamiskulud ning laenude teenindamise kulud aga kasvavad. Kokkuvõttes areng peatub, mis aga tähendab ka tulevikus maha jäämist ning naasmist ebavõrduksesse. Maailma ajaloo poole sajandi võrra tagasi pöördumise takistamine maksab ÜRO arvutuste kohaselt 2,5 triljonit dollarit. ÜRO kutsus arenevate riikide jaoks looma kriisivastast paketti ja näitama sellega, et rahvusvaheline solidaarsus ei väljendu pelgalt sõnades vaid tegudes. Vaesemad riigid ei saa viiruse ning selle sotsiaalsete ja majanduslike tagajärgedega hakkama, mis tähendab arenenud maailmale mitte ainult pandeemia teist lainet vaid ka uut põgenike lainet, mis on põhjustatud vaesuse levimisest ja ebastabiilsuse suurenemisest. Lisaks toob see endaga kaasa kaubanduse vähenemise ning toorainete juurdepääsu vähenemise. (Koovit, 2020)



Joonis 9. Eesti majanduse kindlustunne

Allikas: Koroonaviirus on viinud Eesti majanduse kindlustunde järsult langusesse. Kukkur Swedbanki blogi

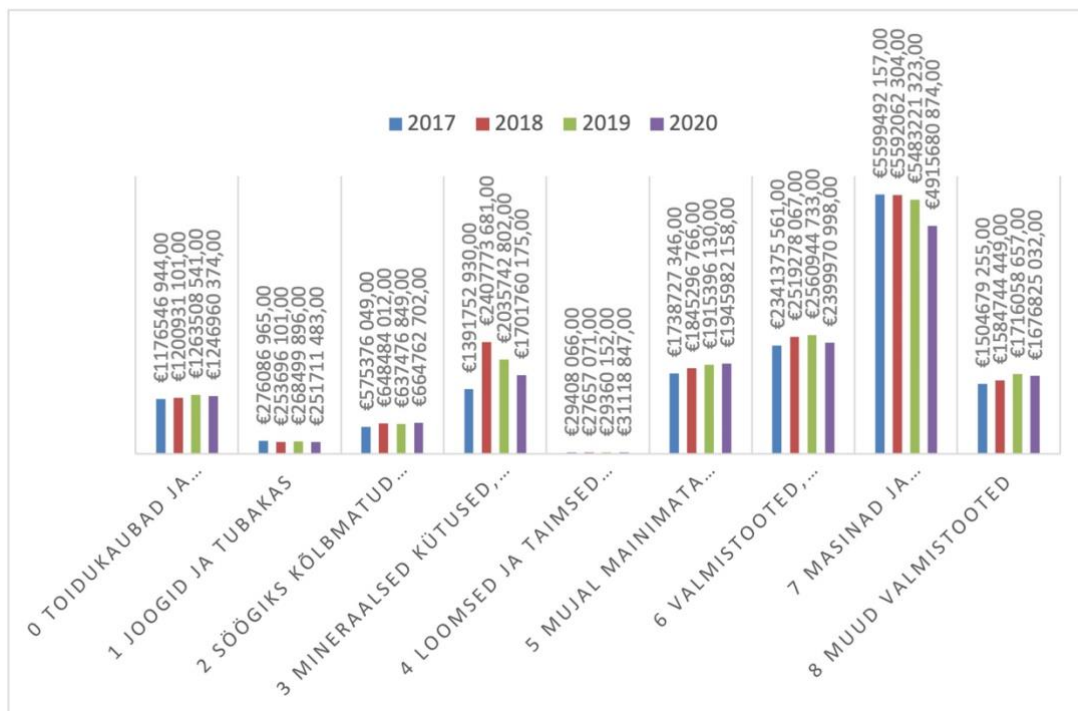
Eesti majandus oli halvenemas juba enne koroonaviiruse kriisi, kuid pandeemiaga võitlemiseks on majandus pandud ennenägematule pausile ning selle mõjud on avaldunud majanduses erakordselt kiiresti. Tööstussektor nõrgenes järk-järgult juba 2019. aastal, mille põhjustas välisnõudluse halvenemine ning sellest tingitud ekspordivõimaluste ja tootmismahude langus. Kui 2008. aasta majanduskriisi ajal langes tarbijate kindlustunne järk-järgult, siis 2020. aasta aprillis oli kukkumine järsk. Kuna riigis on kehtestatud liikumiskiirangud tähendab, et majapidamised on jäänud paiksemaks ning kulutavad enamasti vaid hädavajalikule. Selle tulemuseks oli paljudes sektorites järsk nõudluse langus ning erinevalt 2008. aastaga finantskriisiga oli majandus läinud sügavasse langusesse. 2020. aasta alguses tekkis tööstusettevõtetele kindlustunne, kuid optimism ei kestnud kaua ning aprillis langes tööstussektor tasemele, mida nähti viimati eelmise majanduskriisi ajal. Koroonaviirus on vähendanud tööstustoodangu nõudlust ning suurendanud kindlasti tööstusettevõtete tarneaahelatega seotud riske. Kõige suurem pessimism on tabatud just teenuste sektorit, mis tähendab, et isolatsioonimeetmete rakendamine ja majapidamiste suurenenud ettevaatlikkus on nõudnud kindlustunde sügavaimat langust teenuste ja kaubanduse sektoris. Hetkelises kriisis on kõige suurema löögi saanud majutusasutused, transport, restoranid, rõivakauplused, reisi ja vaba ajaga seotud tegevusalad. Kui kaubandusettevõtete hinnang langes 2020. aasta järgneva kolme kuu müügile aprillis eelmise kriisi tasemele, siis teenindusettevõtete hinnang järgnevale kolme kuu nõudlusele oli aegade kõige madalaimal tasemel. Põhjuseks oli alternatiivide puudumine ning võrreldes kaubandusettevõtetega, kus piirangute tõttu oli nõudlus toidukaupade järgi tõusnud ning paljudele kauplustele oli alternatiiviks saanud ka e-kaubandus, mis nõudis teenuste osutamist enamasti inimkontaktina. 2020. aasta aprillis oli majapidamiste hinnang oma tulevasele finantsolukorrale langenud eelmise finantskriisi tasemele. See mõjutas otseselt majapidamiste kindlustunnet osta või ehitada lähiajal eluase, mis oli järk-järgult allapoole tulnud juba 2017. aastast. Kinnisvaraturul oli tehinguaktiivsuse langus avaldunud kiiresti. Töötute arvu jätkuv kasv tähendas aga majapidamiste sissetulekute langust ning nende kindlustunde jätkuvat nõrgenemist. See omakorda mõjutas negatiivselt majapidamise sääste, mis vähendas omakorda tarbimist ning toob jätkuvalt kaasa eluaseme ostu edasilükkamist. (Rõbinskaja, 2020).

Võib väita, et iga kriisiga võib keegi saada ka võitjaks, kuid paraku ei saa väita, et Tallinna Sadam ja Linnahall on selles kriisis need võitjad. Tallinna Sadam on jäänud reisijateta ning Linnahall peab jääma ootama paremaid aegu, et plaanitud renoveerimist teostada. Kriis tõi endaga kaasa korraliku segaduse. Ajal, kui majandusprognoose oli väga vaja, oli nende koostamine muutunud täiesti mõttetuks. Teenindajad hotellides, restoranides ja kinodes

kaotasid oma töö seoses liikumispiirangutega ja asutuste sulgemistega, mis tähendas, et eeskätt jäid just nemad ja madala palga saajad ning noored kaotajateks. Suur osa turismi- ja teenindusettevõtetest pidid oma tegevuse sisuliselt pausile panema. Samas aga teisest küljest vaadates, uuringute põhiselt oli põllumeestele aasta 2020 väga hea saagi aasta. Samuti ei saanud kurta puidutööstus ega ka elektroonikatööstus. Desinfitseerimis vahendeid tootva Chemi-Pharmi käive kerkis tänavu kolm korda. Müüa oleks saanud rohkemgi, kuid lihtsalt ei olnud võimalik. Analüüsid selgub, et inimesed siiski naasevad oma sisseharjunud juurte juurde tagasi, mis tähendab, et suvel, kui kaubandus taaskord avati, läks e-kommerts tagasi sinna, kus on 10-20 protsenti kasvu, mis on olnud küllaltki tavapärase. (Kahu, 2020)

3.1.1 Väliskaubandus

Järgnevas analüüsis on kasutatud statistikaameti poolt koostatud eksporttabelit.

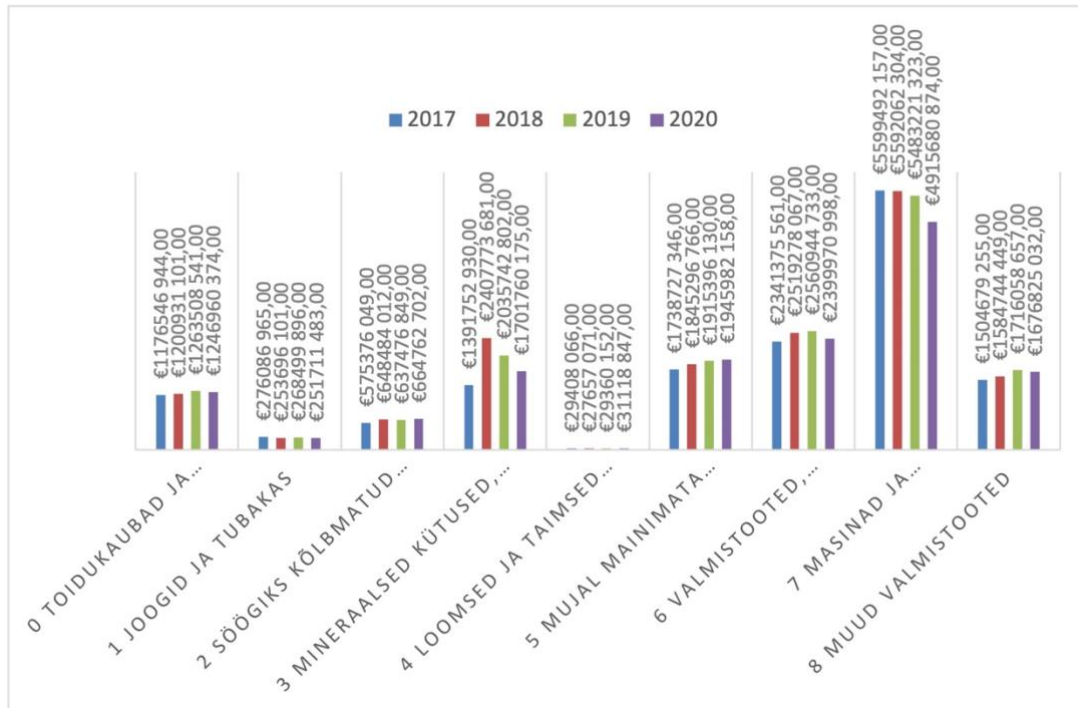


Joonis 10. Eesti eksport 2017.-2020. aastal

Allikas: Statistika andmebaas, Eesti väliskaubandus, 2017.-2020. aasta

2020. aastal oli ekspordi kaubakogus 14,3 miljardit. Kolme aasta lõikes on eksport kahanenud. Võrreldes 2019. aastaga on ekspordi kaubakogus vähenenud 81 miljonit. Enim eksporditakse masinaid ja transpordivahendeid, mille kaubakoguseks on 4,5 miljonit. Kõige vähem eksporditakse loomseid ja taimseid õlisid, rasvasid ja vahasid ning nende kaubakoguseks 2020. aastal oli 71,9 miljonit. Samuti kui võrrelda seda 2019. aastaga, siis mainitud kaubal on

toimunud kaubakoguse kasv, milleks on 20%. Kasvanud oli mujal klassifitseerimata kaubad ja tehingud – aastal 2019 oli eksport kaubakoguseks 174 miljonit ning 2020. aastaks oli see kasvanud ligi 40%. Kokkuvõttena saab väita, et kaubamaht 4 aasta lõikes ei ole langenud ega tõusnud suuremal määral. Suurimat tõusu on näha 2018. aastal ainult ühes valdkonnas ning selleks oli mineraalsed kütused, õlid ning nendega seotud materjalid, kus tõus võrreldes 2017. aastaga oli ligi 40%. Stabiilseimateks valdkondadeks saab nimetada, joogid ja tubakad, mujal mainimata keemia tooted ja nendega seotud tooted.



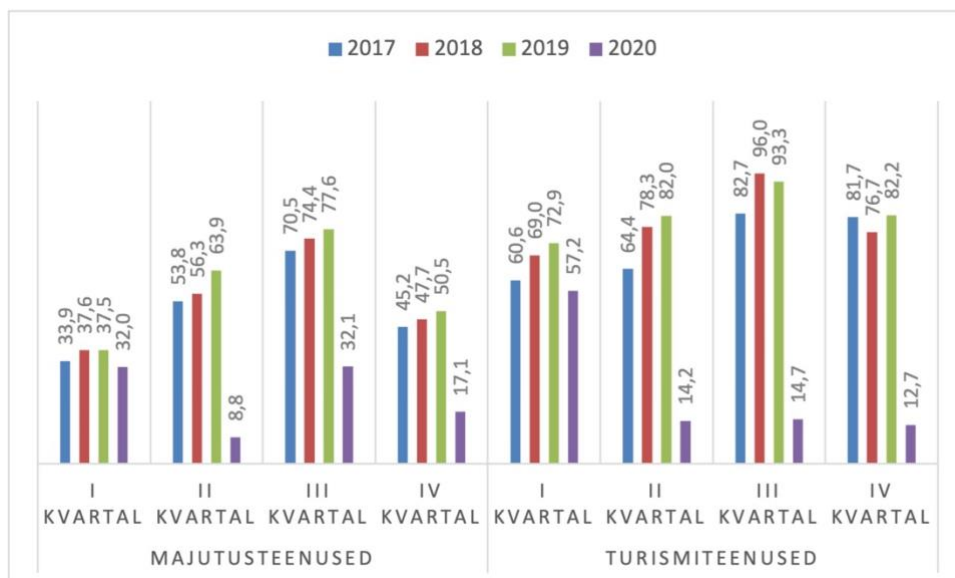
Joonis 11. Eesti väliskaubanduse import 2017.-2020. aasta

Allikas: Statistika andmebaas, Eesti väliskaubandus, 2017.-2020. aasta

2020. aasta impordi kaubakogus on langenud võrreldes 2019. aastaga 6,3%. Suurimaks impordiks on masinad ja transpordivahendid, millel on toimunud samuti 11,5% langus. Tõusnud on söögiks kõlbmatud toormaterjalid, loomsed ja taimsed õlid, rasvad ja vahad, mujal mainimata keemiatooted ja nendega seotud tooted ning mujal klassifitseerimata kaubad ja tehingud. Stabiilseimaks sektoriteks saab öelda, et oli just toidukaubad, joogid ja tubakas ning söögiks kõlbmatud toormaterjalid. Ebastabiilne seisund on olnud just mineraalsetel kütustel, mille kõikumine on olnud suur. 2018. aastal oli näha mineraalsete kütuste, õlide ja nendega seotud materjalide sektorit, kus tõus oli võrreldes 2017. aastaga ligi 43%. Enim vähem imporditavaks kaubaks on loomsed ja taimsed õlid, rasvad ning vahad ja sellele valdkonnale

järgneb koheselt joogid ja tubakas ning seejärel söögiks kõlbmatud toorained, välja arvatud kütused.

3.1.2 Turism

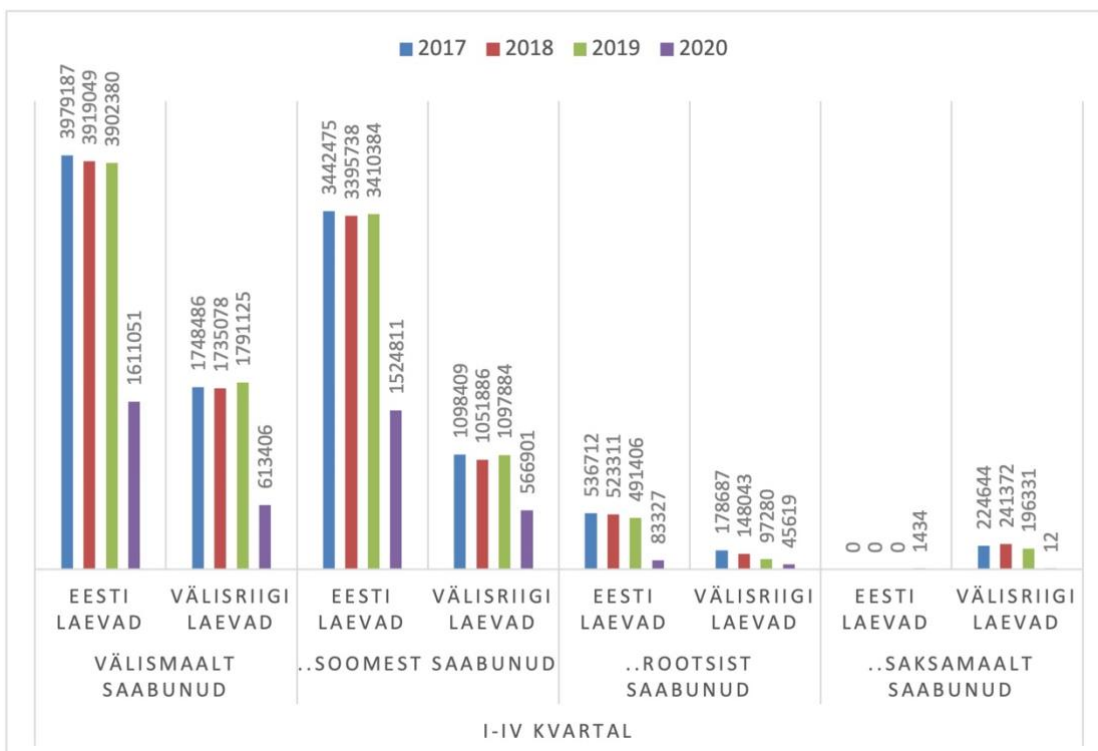


Joonis 12. Majutus -ja turismiteenuste müügitabel 2017.-2020. aasta

Allikas: Statistika andmebaas, Majutus - ja turismiteenuste müük, 2017.-2020. aasta

Pandeemia tõttu on kõige rohkem mõjutada saanud turismindus. Riikides kehtestatud piirangute tõttu ei ole võimalik inimestel enam nii vabalt reisida, mistõttu on paljud majutus- ja turismiteenuste ettevõtted kahjumeid kannatama või üldsegi sulgema oma ärid. 2019. aastat võib lugeda üsnagi edukaks turisminduse valdkonnas. Majutusteenus on 2019. aastal kõrgeim just II ja III kvartalis, mis tähendab, et enim pakuti majutusteenuseid just kevadel ja suvel. Võrrelda seda 2020. aastaga on toimunud drastiline langus. I kvartalis oli majutusteenuseid pakutud 2019. aastaga võrreldes 14,6% vähem, mis ei ole niivõrd suur langus. I ja II kvartali langus toimus seoses sellega, et 2020. aasta kevadel kehtestasid riigid karmid piirangud ning sulgesid end turistide jaoks. Langus oli lausa 72,5% ning kui võrrelda seda 2019. aasta seisuga on II kvartali langus olnud 86%. Majutusteenused tõusid III kvartalis ligi 73%. Kuna 2020. aasta suvel taastati osaline reisimine, siis avanes ka turistidel võimalus taaskord külastada Eestit.

3.1.3 Transport



Joonis 13. Rahvusvaheline reisiliiklus sadamate kaudu 2017.-2020. aastal

Allikas: Statistika andmebaas, Rahvusvaheline reisiliiklus sadamate kaudu, 2017.-2020. aasta

2020. aastal on näha reisiliikluses suurt langust. Languseks võib lugeda ligi 60% võrreldes 2019. aasta nelja kvartaliga. Kõige enam langes 2020. aastal Tallinn-Stockholm reisiliiklus, milleks oli 78%. Tallinn-Helsingi reisiliiklus langes 53,6%. Kõige paremaks reisiliikluse aastaks saab lugeda aga 2017. aastat, kus välismaalt saabunud Eesti laevu oli rohkem kui 2018. ja 2019. aastal. Graafikust on näha, et alates 2017. aastast hakkas Eesti laevade protsent langema. Kõige suurem langus toimuski 2020. aastal ning seda ka kõikides teistes segmentides. Kõige kõrgemad näitajad ongi olnud välismaalt ja Soomest saabunud Eesti laevad. Kõige madalamad näitajad on Rootsist ja Saksamaalt saabunud Eesti ja välismaariigi laevad.

3.2 Pandeemia ülevaade Eesti sadamatele

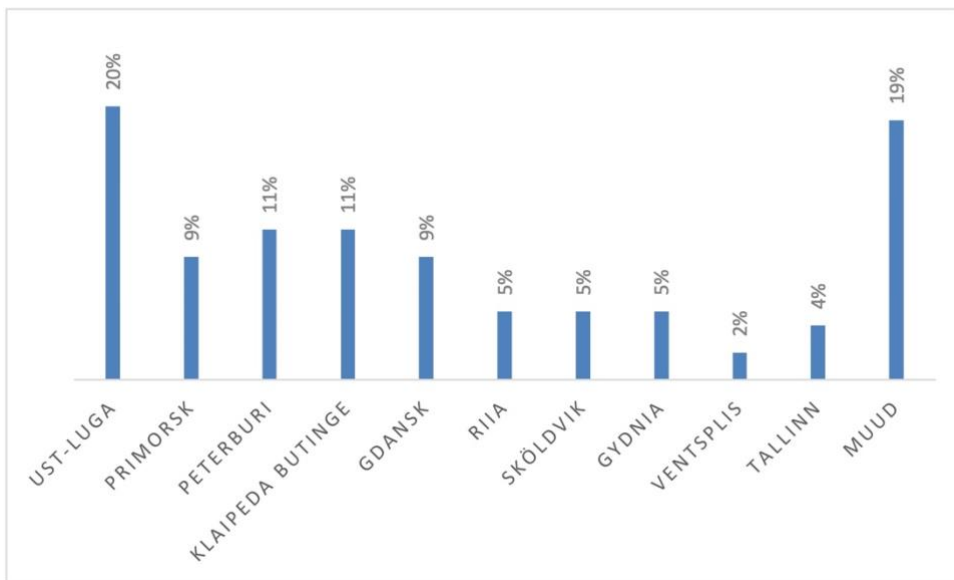
2020. aastal kehtestati Euroopa riikide poolt liikumispiirangud, mistõttu langes 2020. aastal reisijate arv erakordselt madalale tasemele. Läänemerel peatus märtsi keskpaigas liinireisijate liiklus ning suvekuudel see mingil määral taastus, kuid mitte märgatavalt. Sügisel puhkes taaskord maailmas teine laine ning sellevõrra langes uuesti liinireisijate arv kuna uuesti hakati karmistama liikumispiiranguid. Seoses piirangute kehtestamisega, peatus krusiisiturism ning seda ka Läänemere sadamates, kus kruiisihooajaks oli planeeritud hulganisti kruiisilaevu. 2020. aastal jäi piirkonnas traditsiooniliste kruiisireisijate külastuste arvuks pea 0, võrreldes 2019. aastal külastusega, milleks oli 5,4 miljonit kruiisireisijat. Sadamate lõikes jäid suurimad sadamad endiselt suurimateks ning Tallinna Sadam tõusis edetabelis kolmandalt kohalt teisele kohale, seda sellepärast, et Rootsiga seotud reisijate liiklus vähenes suuremas pildis. Suurimaks sadamaks reisijate mahu poolest jäi Helsingi sadam, kus käis läbi 4,8 miljonit reisijat edestades Tallinna Sadamat 4,3 miljoni reisijaga ning Stockholm 3,6 miljoni reisijaga sadamaid. Kokkuvõtlikult langes Läänemere idaosa suuremate sadamate reisijate arv 2020. aastal 66%, mis on 44,1 miljonit reisijalt 15,1 miljoni reisijani. (AS Tallinna Sadama, 2020)

Tallinna sadam tõdeb, et viiruse tõttu on kasumlikkuse langus vältimatu, seda iseäranis reisisadamate segmendis. Riikide poolt COVID-19 viiruse tõkestamiseks rakendatavad meetmed täienevad ja muutuvad pidevalt ning olukord muutub igapäevaselt. Juhatuse hinnangul saab COVID-19 pandeemia mõju Tallinn Sadamale olema oluline seoses reisilaevaliikluse tõrgetega ning viiruse tõkestamisele suure tõenäosusega järgneva üldise majanduslangusega, kuid hetkel ei ole selle mõju ulatust ja kestust võimalik objektiivselt hinnata. Tulude vähenemise kompenseerimiseks vaatab sadam muutunud oludes kriitiliselt üle kõik kontserni kulud, kuid püsikulude suure osakaalu tõttu on kontserni kasumlikkuse langus iseäranis reisisadamate segmendis vältimatu. Ettevõtte rahavoo parandamiseks vaadati üle ja vajadusel hinnati ümber ka kõik planeeritud investeeringud ning võimalusel lükati need edasi. Pooleliolevate investeeringute peatamist kontsern esialgu ei ole planeerinud. Saab väita, et aastal 2020 on sadamates laevade külastus oluliselt vähenenud. Juhatuse hinnangul piirangutest tulenevad muudatused olulist mõju Tallinna Sadama reisiparvlaevade segmendile ei avalda kuna üleveoteenuse lepingus sätestatud reiside arvust sõltumatu püsitasu katab kõik laevade ja nende opereerimise püsikulud ning tagab segmendi planeeritud kasumlikkuse. Samuti Tallinna Sadama teine tütarettevõtte TS Shipping jätkas tavapäraselt jäämurdeteenuse osutamist Eesti Veeteede Ametile. Tallinna Sadam rakendab vajalikke meetmeid ja teeb igakülgset koostööd ametkondadega ülemaailmse ühise eesmärgi nimel takistada viiruse levikut ning kaitsta

inimeste elu ja tervist. Nad on teinud teenuse jätkumise kindlustamiseks mitmeid muudatusi töökorralduses. Kontoritöötajad töötavad viiruse leviku perioodil kodukontoris. Operatiivtöötajate töö on ümber korraldatud nii, et oleks võimalikult vähe kontakte omavahel ja kõrvaliste isikutega. Kõikidele eesliinil toimetavatele töötajatele on tagatud isikukaitsevahendid (Vogelberg, 2020).

Märtsi teisest poolest hakkas COVID-19 mõjutama reisijate vedu. Küll aga kaubamaht ei lasknud end sellest nii palju mõjutada ja kaubavedu toimub täies mahus. Tööstuses võib majanduslangus tuua languse ka kaubaveole. 2020. aasta märtsis Eestis kehtestatud eriolukord kestis 17. maini ning välisriikide kodanikele kehtis nii Eestis kui Soomes üldine sisenemiskeeld. Eesti ja Soome vaheline tööränne taastus mai keskel. Alates 1. juunist avati Eesti piir enamusele Euroopa riikidest saabujatele, Soome avas piirid kõigile Eestist saabuvatele reisijatele 15. juunil. 2020. aastal tühistasid kruisifirmad kruisilaevade ja küllastuste broneeringuid, mis tähendas, et Eestit ei küllastanud mitte ühtegi kruisilaeva. 28. septembril kehtestas Soome uuesti piiranguid Eestist saabujatele ja Soome pääseb ilma karantiini nõudeta vaid tööränneks, transiidiks või muul olulisel põhjusel. Piirangutest tuleneva nõudluse languse tõttu tegid rahvusvaheliste reisilaevade operaatorid mitmeid ümberkorraldusi laevade sõidugraafikutes ja liinidel sõitvate laevade osas. Kaubavedudele riikide vahelisi piiranguid ei seatud ja kaubamaht kasvas vedellasti ja ka RO-RO kauba mõjul. AS'i Tallinna Sadam tütarettevõtte OÜ TS Laevad poolt opereeritavad Saaremaa ja Hiiumaa siseriiklikud reisiparvlaevaliinid jätkasid eriolukorra ajal liiklust hõredama graafiku alusel. Alates 8. maist kaotati liikumispiirangud mandri ja suursaarte vahel ning tavapärase reisijate liiklus on taastunud, reisijate veol järgitakse viiruse levikut tõkestavaid meetmeid. Piirangutest tulenevad muudatused ei avaldunud olulist mõju reisiparvlaevade segmendile. Läänemere idaosas sõidab hinnanguliselt aastas tavapäraselt kokku üle 40 miljoni reisija, mistõttu on see kõige tihedama rahvusvahelise reisilaevaliiklusega ala Läänemeres. Üheks suurema reisijate arvuga sadamaks on Tallinna Sadam, mis on Helsingi järel teisel kohal. Viimastel aastatel on Läänemere idakalda suuremad sadamad näidanud pidevat kasvu, mis tähendab, et 2020. aastal seoses koroonaviiruse ülemaailmse kriisiga on kaubamahud vähenenud. 2020. aasta summaarne kaubakäive oli ligi 511 miljonit tonni, mis tähendas 42 miljonit tonni ehk ligi 8% langust. Tallinna Sadama ja konkurentide kaubaveomaht oli 2020. aastal 518,9 miljonit tonni ehk 42,8 miljonit tonni vähem kui 2019. aastal. Lastiliikidest langes 2020. aastal enim vedellasti turumaht, kahanedes 27,5 miljonit tonni, peamiselt toornafta mahu vähenemise mõjul Venemaa ja Leedu sadamates. Konteinerite maht vähenes 4 miljonit tonni Venemaa, Leedu ja Poola sadamate mõjul. Puistlasti maht langes 6 miljonit tonni peamiselt kivisöe languse mõjul Läti sadamates. Puistlasti langust

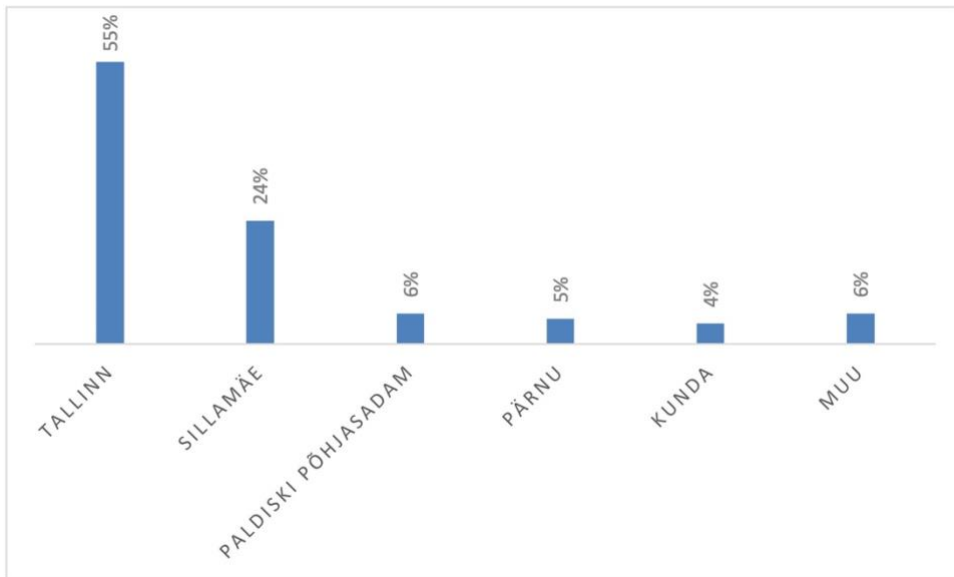
aitas vähesel määral kompenseerida teravilja mahu ligi 5 miljoni tonnine tõus, peamiselt Poola ja Leedu sadamates. RO-RO kaupade maht püsis 2019. aasta tasemel. Segalasti maht vähenes 5 miljonit tonni, mida mõjutas enim segalasti vähenemine Soome sadamates. Sadamate lõikes olid suurimateks kaubamahu kasvatajateks Tallinna Sadam ja Gdynia sadamad, kus kasv oli 1,4 miljonit tonni ehk 7%, peamiselt vedellasti tõttu ning 0,6 miljonit tonni ehk 2,7%, peamiselt puistlasti tõttu. Kaubamaht vähenes enim Primorski ning Riia ja Ventspils sadamates vastavalt -9,1 miljonit tonni ja -7,6 miljonit tonni (AS Tallinna Sadam, 2020).



Joonis 14. Läänemere idakalda suuremate sadamate turuosa

Allikas: Tallinna Sadam, Aastaaruanne 2020

Läänemere idakalda suurimad sadamad olid Ust-Luga, kus turuosa oli 20% ehk 103 miljonit tonni, Peterburi, kus turuosa oli 11% ehk 60 miljonit tonni ning Klaipeda, kus turuosa oli 11% ehk 56 miljonit tonni. Tallinna Sadama turuosa moodustas 4% olles üheksandal kohal ning võrreldes 2019. aastaga oli turuosa kasv 0,6%.



Joonis 15. Eesti sadamate turuosa

Allikas: Tallinna Sadam, Aastaaruanne 2020

Eesti sadamate kaubamaht püsis 2020. aastal 39 miljoni tonni tasemel, millest Tallinna Sadama turuosa suurima sadamana moodustas 55% ning võrreldes seda 2019. aastaga on turuosa kasvanud 4%. Kõige väiksem kaubamaht oli just Kunda sadamas, milleks oli 4%.

Üle kümne aasta stabiilselt kasvanud reisijate arv Eesti sadamates langes 2020. aastal rekordiliselt 10,64 miljonit reisija tasemelt 4,33 miljoni reisijale, mis tähendas langust 6,3 miljoni reisija ehk 59% võrra. Kuigi langus oli järsk, toimus see ühekordse mõjuga välisteguri tõttu, mis senise põhjal ei ohusta reisijate arvu pideva kasvu aluseks olnud Eesti ja Soome vahelist tihenevat seotust nii turismi kui ka majandustegevuse alal. Arvuliselt suurim langus oli suurimal liinil ehk Tallinn-Helsingi liinil 4,8 miljoni reisija võrra, mis oli ligi 55%. Tallinn-Stockholm liini reisijate arvu languseks kujunes 0,8 miljonit reisijat ehk 85% ning traditsiooniliste kruisireisijate arv langes 0,7 miljonit reisijat. Traditsiooniliste kruisilaevade külastusi 2020. aastal ei toiminud, kuid vaatamata sellele reisijate arvu suurusele langusele reisioperaatorid sõidugraafikuid aga vastaval määral ei olnud vähendanud kuna jätkati peamiselt RO-RO kauba vedaja rollis, mida majandusliku olulisuse tõttu toetati riikide poolt abimeetmetega. Seoses reisijate arvu langusega peamistel liinidel otsisid reisilaevade operaatorid suvekuudel lisavõimalusi reisijate veoks teistel ja uutel marsruutidel, millega seotud külastuste arv jäi siiski väikeseks. Kokkuvõttes langes 2020. aastal liinireisilaevade külastuste arv 5,5%. Kaubamaht 2020. aastal kasvas Eesti sadamates 1,4 miljonit tonni ehk 7% ja oli kokku 21,3 miljonit tonni, mis tähendas viimase viie aasta kõrgeimat taset. Lastiliikide

lõikes tuli kasv peamiselt vedellastist, kuid ka RO-RO kaubast, mille kasvu mõju vähendas vähene langus teistes lastiliikides. Vedellasti maht liikus 2020. aastal kvartalite lõikes taas üsna ebahühtlaselt tulenevalt selle kauba projektipõhisest iseloomust ja vastavalt erinevate vedellasti kaupade hinnamuutustele maailmaturul ning sadamas asuvate terminalide või nende klientide poolt leitud ärivõimalustele. RO-RO kauba maht kasvas läbi aasta küllalt ühtlaselt ning jõudis kokkuvõttes rekordilise tasemini 5,6 miljonit tonni. Enamik RO-RO kaubast liikus põhja-lõunasuunaliselt Tallinna-Helsingi ja ka Muuga-Vuosaari liinidel, mis väljendab tihedaid kaubandussuhteid lähiriikide vahel ja nende kaudu, millel ei avaldunud suurt mõju ka koroonaviirusest tingitud kriis. Kuna enamus RO-RO kaubast liigub Vanasadama kaudu Tallinna-Helsingi liini reisilaevadega, kajastub sellega seotud tulu reisisadamate segmendis. Lastiliikidest vähenes segalasti maht 0,19 miljonit tonni ehk 31%, peamiselt paberipuu väljaveo vähenemise tõttu ja 2019. aastal kajastunud ühekordse projektina Baltic Connector gaasitrassi ehitusmaterjalide tõttu. Teiste lastiliikide lõikes moodustasid kaubamahust põhiosa vedellast 43%, veerem 26%, puistlast 21% ja konteinerid 9%. Veosuundade lõikes moodustas kaubamahust 52% transiit, 26% eksport ja 21% import. 2020. aasta konsolideeritud müügitulu Tallinna Sadamas oli 107,4 miljonit eurot, mis tähendab, et võrreldes seda 2019. aastaga vähenes tulu 23,2 miljonit eurot ehk ligi 18%. Müügitulu liikide lõikes vähenes tulu kõikides tululiikides ning enim reisijatasude tulus, milleks oli 10 miljonit eurot. Suurem langus toimus ka laevatasude tulus, mis vähenes 9,1 miljoni euro võrra. Langus tulenes peamiselt kruisilaevade ära jäänud hooajast, kuid ka reisilaevade hõredamast graafikust ning mõneti vähenenud kaubamahust segalasti, puistlasti ja konteinerite osas. Muud tulud kasvasid 2020. aastal 2 miljoni euro võrra 3 miljoni euroni. Peamiselt tulenes kasv sadamapidamisega seotud varade müügikasumist Paljassaare sadamas ja vähem ka maa müügist Muuga sadama tööstuspargis tagalaterminali tegevuse laiendamiseks. Põhitegevusega seotud kulud olid 74,4 miljonit eurot, vähenedes aastaga 5,1 miljonit eurot ehk 6,4%. Kasumi kujunemist mõjutasid lisaks nii finantstulud -ja kulud, samuti ka dividendide tulumaks. Kontserni 2020. aasta kasumiks kujunes 28,5 miljonit eurot ehk vähenedes 15,9 miljoni euro võrra. Võrreldes tulumaksueelse kasumiga oli langus väiksem kuna dividendide tulumaksukulu kujunes ligi 0,9 miljonit eurot väiksemaks, tulenevalt väiksemast dividendisummast võrreldes 2019. aasta summaga. Segmentideks on reisisadamad, kaubasadamad, reisiparvlaevad ja muud. Segmentide lõikes vähenes tulu lõivuosa reisisadamate segmendis ja vähesel määral ka teistes segmentides. Reisiparvlaevades vähenes -3,6% mis teeb -1,1 miljonit eurot ning kaubasadamates -1,1% ehk -0,4 miljonit eurot. Reisisadamate segmendi müügitulu langes koroonaviirusest tulenedes piirangutest tingitud reisijate arvu languse tõttu, mis tingis ka

reisilaevade graafiku hõrenemise ning kruiisihooaja ära jäämise. Kaubasadamate segmendi müügitulu vähenes vaid vähesel määral kuna kaubamaht kasvas vaatamata kriisile. Tuludest kasvas laevatasude tulu, millele avaldas vähendavat mõju Muuga-Vuosaari liini ajutine ümbersuunamine Vanasadamasse. Reisiparvlaevade segmendi müügitulu vähenes peamiselt suveperioodiks riigi kui teenuse tellija poolt lisareiside tellimisest väiksemas mahu ning ilma lisalaevata, kasutades lisareisideks olemasolevat asenduslaeva. Muu segmendi müügitulu vähenes kuna jäämurdja Botnica suvine rendiperiood kujunes võrreldes eelneva aastaga mõnevõrra lühemaks, seoses Kanada tellija tootmistegevust takistanud koroonaviiruse levikuga seotud piirangutega. (AS Tallinna Sadam, 2020)

Tululiikidest vähenes enim reisijatasude (-12%) ja laevatasude tulud (-76%), kuid tulud kasvasid elektrienergia müügist 29% ja kaubatasust 4%. Reisijate äri langust aitas katta pidev kaubamahu kasv ning stabiilne seis laevanduses. Puistlasti ja RO-RO kasvas ligi 15% ning just kaubavedu on kompenseerinud reisijate mahu langemist. Tallinna Sadama struktuurne plaan on väljatöötatud nii, et neil õnnestub kasumis püsida ka juhul, kui reisijatevedu lähimal ajal ei taastu. Laevakülastuste arv on kasvanud 6%, millest on kasvanud ka tulud, et katta ära reisijateveo kulud. (Pärli, 2021).

Kaua oodatud uue kruiisilaeva terminali ehitamine sai aga tänu koroonapandeemiale positiivse mõju. Kuna reisipiirangute tõttu on ära jäänud kruiisikülastused edeneb hoogsalt Tallinna Sadama Vanasadamasse kruiisiterminali rajatav ehitus. Terminal peaks plaani päraselt valmima 2021. aasta maikuu alguses. Algses plaanis pidi Tallinna Sadam valmistuma ette keeruliseks väljakutseks, milleks oli vastu võtta ligikaudu 300 laeva ning samal ajal jätkama ka kruiisiterminali ehitust. Koroonaviiruse reisipiirangute tõttu jäid laevakruiisid nii Eestis kui ka mujal Euroopas ära. See tähendas vaid üht, et ehitajad said rahus tegeleda terminali ehitusega ning sadam pole pidanud ümber korraldama kruiisilaevade teenindamise võimalusi (Oja, 2020).

3.3 Pandeemia ülevaade Eestis rahvusvahelist liinireisijatevedu osutavatele laevafirmadele

Viiruse tõttu on peatunud tootmine ning vähenenud ka kaubaveod, mistõttu on tööta jäänud hulk kaubalaevu ja tankereid. Kuna Hiina toodab komponente kogu maailma tööstustele, kaasa arvatud ka tehnoloogiafirmadele, oli selge, et sealne karantiin ja tehaste töö peatamine avaldab kindlat mõju. Sama ilmne oli, et väheneb Hiina tarbekaupade väljavedu ja muu maailma kaupade Hiinasse eksportimine, mis tähendas laevaomanikele suurt kahju. Rahvusvahelise kaubalaevanduse käive oli langenud rekordiliselt madalale. Löögi alla olid sattunud kõik

laevandussektori harud kütusetankeritest konteinerlaevadeni. Kehtestatud piirangute tõttu oli Hiinas kütusetarbimine vähenenud kuni 25 protsenti ning Hiinasse kütust vedanud supertankerid on 2020. aasta algusega kaotanud kolmveerandi igakuisest toornafta transpordist. Eesti suurima laevaomaniku Hansa Shippingu juht Ants Ratas kinnitas, et hiinlastest meeskonnaliikmeid nende laevadel ei ole ning koroonaviirus oli firmat mõjutanud ainult niivõrd, kui oli vähenenud ettevõtte kliendiks olevate suurte Skandinaavia tootmisettevõtete kaubamahud. Tallinki liinidel tühistati ligikaudu 11 000 Hiina reisijate broneeringut, mis oli umbkaudu 0,1 protsenti reisijate aastasest koguarvust (Ots, 2020).

Tänase seisuga toimuvad igapäevased reisid Tallinn-Helsingi liinil, mida teenindavad Tallinki laev m/l Megastar, Viking Line XPRS ja Eckerö Line'i laev m/l Finlandia. Võrreldes pandeemia eelse ajaga on liinil keskmiselt viis laevakülastust päevas vähem. Liinilt on eemaldatud hetkel laevad m/l Silja Europa, mis tegi eelnevalt ühe külastuse päevas ja m/l Star, mis tegi eelnevalt kolm külastust päevas. Viking Line'i laev m/l Viking XPRS on vähendanud külastuste arvu kahelt külastuselt päevas ühele. Lisaks laevakülastuste arvu olulisele vähenemisele oli märtsis ligi poole võrra vähenenud ka Tallinn-Helsingi liini reisijate arv. Tallinn-Stockholmi laevaliin oli samuti suletud, mistõttu jäi ära üks laevakülastus päevas. Liini kaubavedu oli suunatud Paldiski-Kapellskär liinile, mida teenindas Tallinki laev m/l Regal Star. Eesti Vabariigi Valituse kehtestatud krusiisilaevade vastuvõtu keeld puudutas otseselt nelja planeeritud kuriisilaeva külastuse ära jäämist 2020. aastal. Krusiisilaevade vastuvõtu keeld puudutas ka liinil Peterburi-Helsingi-Tallinn-Stockholm-Helsingi-Peterburi sõitvat Moby SPL laeva m/l Princess Anastasia, mis algselt pidi alustama liiklust 2020.aasta aprilli alguses ja tegema Tallinna Vanasadamas ühe külastuse nädalas. Reisijate arvu vähenemine vähendas reisisadamate segmendi müügitulu reisijatasudest ja laevakülastuste arvu vähenemine müügitulu laevatasudest. Tallinna Sadama tüürettevõtte TS Laevad poolt opereeritavad Saaremaa ja Hiiumaa siseriiklikud reisiparvlaevaliinid jätkavad liiklust hõredama graafiku alusel, et tagada saarte elanike koju naasmine ja kaubaveo jätkumine. Juhatuse hinnangul piirangutest tulenevad muudatused olulist mõju Tallinna Sadama reisiparvlaevade segmendile ei avalda kuna üleveoteenuse lepingus sätestatud reise arvust sõltumatu püsitasu katab kõik laevade ja nende opereerimise püsikulud ning tagab segmendi planeeritud kasumlikkuse (Vogelberg, 2020).

Alates märtsi keskpaigast suleti Tallinn-Stockholmi ja Tallinna-Peterburi liinid, samas lisandus uusi ajutisi liine nagu eriolukorra ajal Paldiski-Sassnitz ja alates juunist Tallinn-Maarianhamina ning juulist Tallinn-Turu, mis olid aga väiksema mõjuga. Eesti ja Soome vahel sõitsid juuni lõpus rekordarv laevu ja laevaihendused olid tihedamad kui kunagi varem. Samas jäi reisijate

koguarv siiski aasta varasemast ligemale poole väiksemaks ning aasta lõpupoole hakkas taas vähenema (AS Tallinna Sadam, 2020).

Tallink Grupp AS ning tema tütarettevõtted teenindasid 2020. aastal kokku 3 732 102 reisijat, mida oli 62% võrra vähem kui 2019. aastal ning kaubaveoühikute arv langes 5,2%. Konsolideeritud müügitulu oli 442,9 miljonit eurot ja auditeerimata puhaskahjum oli 108,3 miljonit eurot. Aasta jooksul suunati laevu paindlikult teistele liinidele:

- **Kruisilaev Victoria I** – ajutiselt suunatud Tallinn-Helsingi liinile ning 2020. aasta sügisel tegi kruisilaev edasi-tagasi reise Tallinn-Stockholm-Riia liinil.
- **Kruisilaev Baltic Queen** – 2020. aasta suvehooajal kuni septembri lõpuni tegi kruisilaev erikruise Tallinnast Marienhamni ja Tallinnast Turusse.
- **Kruisilaev Romantika** – laev tegi 2020. aasta kevadel erakorralisi edasi-tagasi reise Riia-Stockholmi liinil kaubavedude liikumise tagamiseks ning suvehooajal kuni septembri lõpuni tegi laev erikruise Riist Mariehamni ja Riist Helsingisse.
- **Kruisilaev Isabelle** – kruisilaev teenindas 2020. aasta suvehooaja jooksul Helsingi-Riia liinil.
- **Kruisilaev Silja Serenade** – kruisilaev teenindas 2020. aasta suvehooajal Helsingi-Riia liini.
- **Kruisilaev Silja Symphony** – alates 2020. aasta juunist kuni oktoobri lõpuni tegi kruisilaev erikruise Stockholmist Visbyse ja Stockholmist Härnösandi.
- **Shuttle-laev Star** – laev oli suunatud ajutiselt Paldiski-Sassnitz liinile.

Shuttle-laev Megastar, kaubalaev Seawind, kaubalaev Regal Star, kruisilaevad Baltic Princess ja Galaxy – laevad, mis jätkasid oma tavapärasel liinidel. Soome ja Rootsi tarbijate kindlustunde stabiliseerumiseks püsis nõudlus reisimisele, kuid erinevate takistavate tegurite tõttu oli kindlustunne madal. IV kvartalis läks kaubaveoturul reisijate ärist märksa paremini ning seda toetas ettevõtete kindlustunde taastumine kõigil koduturgudel. Peamised riskid lähitulevikus on seotud eelkõige COVID-19 globaalsete ja piirkondlike arengutega. Sellega on seotud reisimise ja muu majandusliku tegevuse piirangutega, majandusliku kahju ning negatiivse mõju ulatusega kohalikule rahvusvahelisele kaubandusele (AS Tallink Grupp, 2020). Eckerö Line teenindas 2019. aastal 3,5 miljonit reisijat, mis oli 48 00 võrra rohkem, kui 2018. aastal. Transporditud kaubaveoühikute arv kahel oma liinil oli 100 000, mis oli 9% rohkem kui 2018. aastal. Esimeseks laevainvesteeringuks oli m/s Finbo Cargo, mis peale hooldust ja

ümberehitust viidi juuni lõpus Helsingi-Tallinna liinile ning teiseks laevainvesteeringuks oli m/v Transporter, mis osteti 2019. aasta kevadel ja võeti kasutusele aprillis, kus prahtijaks oli DFDS. Kontserni müük oli aruandeperioodil 238,6 miljonit eurot ning kasv tulenes peamiselt suurenenud liiklusest Soome lahel seega muud tegevuskulud oli 0,5 miljonit eurot. Samuti saab väita, et Eckerö Linele oli 2019. aasta üsnagi edukas aasta (Eckerö Line. (2020). Aastaaruanne 2019). 2020. aasta alguses oli reisijate kui ka kaubamahtude osa väga positiivne, kuid juba märtsis hakkas mõjuma COVID-19 kriis, mis mõjutas Eckerö Line töömahtu. Alates 15. märtsist 2020. aastal peatati liiklus m/s Eckerö kui ka m/s Birka Stockholmiga, kuid juba 26. juunist võeti taas kasutusele m/s Eckerö. Kontserni reisijate koguarv ulatus 1,5 miljonini, mis oli 2 miljonit vähem kui aastal 2019. Kahel oma liinil veetud kaubaveoühikute arv ulatus 131 tuhandeni, mis on 31% rohkem kui aastal 2019. Aruandeperioodil oli müük 119,8 miljonit eurot ning muude põhitegevuse tulud olid 10,4 miljonit eurot, mis koosnes peamiselt kõigist olemasolevatest riiklikest toetusmeetmetest. Eckerö Line kasum enne makseid oli -37,8 miljonit eurot ning majandusaasta kasum pärast maksusid oli -33,8 miljonit eurot. Samuti mõjutab COVID-19 pandeemia jätkuvalt kontserni tegevust. Reisipiirangute ja toetuste osas tehtud poliitilised otsused on väga suure mõju all. Kui negatiivne areng jätkub ja m/s Birka Stockholm müüki ei toimu, võib see põhjustada kontserni finantseerimislepingu rikkumist. Laevad m/s Finlandia ja m/s Eckerö pidid oma laevaliikluse 2020. aasta jaanuarist kuni märtsini ümber korraldama ning said selle eest ametiasutus Traficom Soome riigilt hüvitist (Eckerö Line, 2021).

Pandeemia avaldas olulist mõju ka Viking Line'i tuludele ja likviidsusele 2020. aastal ning sellel oli ka edaspidiselt negatiivne mõju. Ebakindlus regulatiivsete nõuete, riigiabi, vaktsineerimisprogrammide ja seonduvate piirangute mõju osas reisijate liiklusele ning turunõudlusele mõjutas Viking Line'i tegevust, tulusid ja finantsseisundit. Viking Line'i konsolideeritud müük oli ajavahemikus 1. jaanuar -31. detsember 2020. aastal kokku 188,8 miljonit eurot. Muud äritulud olid 26,9 miljonit eurot ning põhitegevuse tulud olid -49,3 miljonit eurot. Netofinantskirjed oli -3,6 miljonit eurot ja konsolideeritud tulu enne makseid oli -52,9 miljonit eurot ja peale makseid oli -42,3 miljonit eurot. Reisijatega seotud tulud moodustasid 148,2 miljonit eurot, lastitulud aga 38,8 miljonit eurot. Neljandas kvartalis vähenesid reisijatega seotud tulud 75,9% ehk 25 miljonile eurole. Müügitulu oli 137,9 miljonit eurot. Tegevuskulud vähenesid 41,1% võrre 189,4 miljoni euroni. Neljandas kvartalis ulatus müügitulu 34,6 miljoni euroni ja äritegevuse tulu oli -14,1 miljonit eurot ning lastitulu vähenes 9,1 miljonit eurot (Viking Line, 2021).

Pandeemia on ka meeldetuletuseks, et meeskonnad on laevanduse keskmes. Ükskõik, milline on kellegi seisukoht laevanduse digitaliseerimise osas, on aasta 2020 kevad dramaatilised sündmused rõhutanud meremeere olulist rolli. Koroonaviiruse pandeemia on meeskondi märkimisväärselt muutnud, paljud seisavad silmitsi sellega, et peavad pikema perioodi merel olema ega pääse kaldale või lepinguperioodi lõpus ei saa lennata nad koju perede ega sõprade juurde. Meeskonnavahetuse kriis on tohtu. Mõne näitaja põhjal viibib 150 000 meremeest hiline misega ning ei lähe pikalt, kui antud arv on kasvanud 200 000ni, kui kodumaale tagasitoomise tempo ei parane. Moodi on läinud merenduses keskenduda tehnoloogiale. Digitaalsed lahendused on vastus kõigile meie probleemidele. Vajame rohkem süvenemist andmetesse, paremat ühenduvust, uudset inseneritööd. Koroonaviiruse pandeemia on sundinud ümber hindama, mis on oluline laevanduses (Clayton, 2020).

4 Metoodika

Antud lõputöö uurivaks osaks on majandussurutise ülevaade Eesti majandusele, sadamatele ja laevafirmadele, kes osutavad rahvusvahelist liinireisijatevedu Eestis ning võrreldakse ülevaate põhjal saadud tulemusi koroonapandeemiaga samade valdkondade kohta. Teema on hetkel väga päevakohane ning autoril tekkis ka huvi, kuidas üks või teine kriis üksteisest erineb ja kuidas sarnaneb.

Uurimisviisiks on valitud kvalitatiivne meetod. Uurimiseks saadud andmeteks kasutas autor arhiivis olevaid artikleid ning teemakohaseid raamatuid. Artiklite otsimine toimus nii Eesti andmebaasidest kui ka välismaa omadest. Samuti esines teadusartiklite otsimist, mida teostati näiteks Llyod's Listist ja Google Scholarist. Kasuks tulid ka erinevate ettevõtete koduleheküljed, kus oli välja toodud asjakohaseid jooniseid ja graafikuid. Samuti tõlkis ning koostas autor vajadusel eestikeelsed joonised ja graafikud kuna originaaljoonis või -graafik oli võõrkeelne. Täiendavate vastuste saamiseks ning andmete kinnistamiseks viis autor läbi ettevõtete seas intervjuud.

Käesoleva töö eesmärgiks oli analüüsida, kuidas on mõjutanud majandussurutis 2008.-2010. aasta majandust, sadamaid ja laevandust ning võrrelda seda täna toimuvaga koroonapandeemiaga. COVID-19 kriis tabas maailma 2020. aasta alguses ning kestab veel tänini, seega põhjalikke järeldusi teha ei saa. Antud eesmärgi saavutamist toetavad teoreetiline osa ning metoodilise osa küsimuste vastuste analüüs. Intervjuu eesmärgiks oli küsitleda laevafirmasid ja sadamaid.

Valimi koostamisel osutusid valituks ettevõtted, kes on antud lõputöö teemaga rohkem kooskõlas. Ettevõtted kellele küsimused esitati on järgmised:

- Tallinna Sadam AS
- Kunda Sadam
- Pärnu Sadam
- Paldiski Põhjasadam
- Tallink Grupp AS
- Viking Line
- Eckerö Line
- Saarte Liinid AS

Esitatud küsimused ettevõtetele majandussurutise kohta on järgmised:

1. Mille järgi oli äratuntav, et majanduskriis saabus?
2. Millised kaubagrupid/ärisegmentid said esimesena löögi?
3. Milline oli kriisi mõju erinevate kaubagruppide ja ärisegmentide lõikes?
4. Kas tegite majandussurutisega mingisuguse plaani ka n-ö A ja B plaan, et kui midagi nihu läheb, et siis on võtta n-ö see B plaan?
5. Kas riik toetas teid kuidagi mingite toetustega või teil seda abi vaja ei läinud too kord?
6. Millised olid järelmõjud teile? Kui pikk oli see järelmõju ja kas on mõnda järelmõju ka siiani tunda?
7. Mis oli majandussurutises need positiivsed küljed ja mis olid negatiivsed küljed?
8. Kas eelmisest kriisist tulenes midagi, mida praeguses koroonakriisis kasulikult ära kasutada sai/saaks?

Esitatud küsimuse ettevõtetele koroonapandeemia kohta on järgmised:

1. Mis olid esimesed sammud, mis oli vaja eriolukorra tõttu koheselt teha?
2. Kui kiiresti mõtlesite välja A ja B plaani, kuidas edasi tegutseda eriolukorras?
3. Kas saite mingeid paralleele tõmmata ka majandussurutisega, mis toimus 2008.-2010. aasta?
4. Kuidas hindate olukorda majandussurutise ajal ning kuidas praegu koroonapandeemia ajal?
5. Kas majandussurutisest tulenes midagi, mida praeguses koroonakriisis kasulikult ära kasutada sai/saaks?
6. Mis on koroonakriisis just need positiivsed ja negatiivsed küljed?
7. Mida õppisite antud pandeemiaga ja eriolukorraga?
8. Kui järgmine kord sarnane situatsioon tekib, kas on teil tehtud plaan, kuidas järgmine kord hakkama saada sellises olukorras?

Küsimused saadeti välja ajavahemik oli 23.04.-19.05.2021 ning küsimused saadeti töötajatele e-kirjaga töömeiliaadressile. Plaanilisest struktuuris oli ajaliseks piiranguks oli määratud aprilli lõpp 2021. aasta, kuid täiendavate vastuste saamiseks venis ajaline piirang 19.05.2021. Esitatud küsimustele autor kõikidelt ettevõtetelt vastuseid ei saanud, kuid oli ettevõtteid, kes vastasid esitatud küsimustele meelsasti.

5 Esitatud küsimustele saadud vastuste analüüs

Autor esitas Eesti sadamatele ning Eestis rahvusvahelist liinireisijatevedu osutavatele laevafirmadele küsimused majandussurutise kohta, mis leidis aset 2008.-2010. aastal ning koroonapandeemia ja eriolukorra kohta, mis leidis aset 2020. aastal. Saadud vastuste põhjal tegi autor kokkuvõtliku analüüsi, kuidas on ettevõtted tegutsenud nende kriiside ajal, ning mis on nende kriiside tulemus. Ettevõtteid oli kokku 8 ning vastuseid sai autor 5 ettevõttelt. Vastuseid oli mitmes variandis, oli ettevõtted, kes vastasid pikemalt ja süvitsi, kuid tuli ka ette ettevõtteid, kes ei osanud küsimustele vastata ega tagasisidet anda ning oli raske meenutada olukorda finantskriisi ajal.

Saadud tulemuste põhjal saab kinnitada, et ettevõtted teenisid kasumit 2008.-2010. aastal rohkem reisijate arvu pealt. Kuna antud perioodil oli turismindus rohkem tõusvas trendis kui kaubamahud, siis tuli suurem tulu reisijatelt. Kaubasadamatel oli langust näha alates 2008. aastal kuni 2010. aastani. Kunda sadamale osutus 2010. aasta hoopis edukaks, kus kauba maht tõusis 2010. aasta keskel vägagi kiiresti. Kuna Kunda sadam ei sõltunud Ida-Lääne transiidist, siis oli probleemiks, et suuremad Eesti sadamad hakkavad Kunda sadama kliente enda alla meelitama. Kunda sadam vaatles sel hetkel nii ekspordi kui ka impordi trende ning suurimateks ja tähtsaimateks kaubagruppideks osutusid:

- Ümarpuit ja puiduhakke eksport;
- Ehitusmaterjalide eksport ja graniitkillustiku import;
- Agrokaupade eksport;
- Pelleti eksport;
- Turba eksport.

Import langes kaks aastat järjest ehk 2008. aastal oli trend -51% ning 2009. aastal -27%. Ekspordi suuremat langust sai näha ainult 2009. aasta milleks oli -18%. Kunda sadama ärimudel oli väga efektiivseks arendatud. Sadam suutis genereerida kasumit ka raskematel aastatel. Üldiselt normaalseks peeti aastane kaubamaht 1,5 miljonit tonni. Kunda sadamal oli tehtud kriisi ajaks plaanid. Esimene plaan, mille eesmärgiks oli püsida 1,0-2,0 miljonit tonni aastas ning teiseks plaaniks langus alla 1,0 miljoni ning nii öelda null tase milleks oli 0,7 miljonit tonni. Kuid Kunda sadama õnneks ei läinud teine plaan käiku ning kaubamahu esimene eesmärk leidis aset. Kuna kriisid on erinevad, siis alati ei saa kasutada seda taktikat, et nüüd järgmise kriisiga toimib just see plaan, mis kriisideks valmistamiseks tehtud on. Iga kriisile tuleb

lõppkokkuvõttes läheneda individuaalselt. Oluline on kriiside puhul meeles pidada, et koostöö klientidega ja partneritega oleks efektiivne. Samuti peetakse ka väga oluliseks kommunikatsiooni, et ettevõtted ja kliendid üksteisega kontakti peaksid ning kriisi olukordades koos hakkama saada. Kui kõikidele on kehtestatud ühtsed reeglid, siis saab seda pidada kui õnnevalemiks sellistele olukordadele.

Kuna täna koroonapandeemias on riik aidanud ettevõtteid erinevate toetusmeetmetega, siis majandussurutise ajal sellist toetust ei rakendunud. Riik toetas see hetk pigem ehitussektoreid läbi taristu arendamise. Eesti Vabariigi valitsus ei pidanud õigeks aitamiseks merendussektorit kuna merendussektor on küllaltki paindlik ja jätkusuutlik iga riigikorra juures. Positiivsemast küljest said ettevõtted kindlasti sellises olukorras värskendada oma strateegiat ning uuendada arenguplaane ning mõned protsessid said veelgi optimeerivamaks kui eales varem.

Analüüsid koroonapandeemia aega oli ettevõtetele oluline koheselt tagada töötajate ohutus ning hajutada personali, et oleks vähem kokkupuudet teineteisega. Varuplaane väga ei tehtud vaid võeti ette esialgsed plaanid ning võeti päev korraga ja järgnevad tegevusplaanid tekkisid päevade jooksul. Tuues näiteks Tallinna Sadama, siis ettevõtte võrdles andmeid ka majandussurutisega, mis toimus 2008.-2010. aastal ning tegid analüüsi sellele, mis ei olnud hädavajalik, lükati tulevikku. Võrreldes majandussurutisega, siis kaasnes tänase kriisiga ka tervisekriis. Olenevalt kriisidest tuleb alati säilitada rahu ning ei ole vaja koheselt kõiksugune töö peatada. Oluline on korralik ettevalmistus eriolukordades hakkamasaamiseks. Ettevõtted on ka eriolukordade lahendamiseks plaanid koostanud ning pidevalt toimub ka erinevate kriisisituatsioonide lahendamiseks õppused nii sadamates kui ka koostööpartneritega, kui iga kriis võib olla erinev ning nendeks ei saa keegi olla 100% valmis. Nendes olukordades on siiski vajalik säilitada rahu ja kaine mõistus, sest iga kriis möödub varem või hiljem.

Kokkuvõte

Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli analüüsida ning ülevaade saada majandussurutisest ning kuidas mõjus majandussurutis 2008.-2009. aastal Eesti majandusele, Eesti sadamatele ja Eestis rahvusvahelisi liinireisijatevedu osutavatele ettevõtetele. Samuti on praeguseks hetkel meil käsil koroonapandeemia ning eesmärk oli ka sellest ülevaade saada, kuidas koroonapandeemia mõjutanud on. Kuna me elame iga päev muutuv maailmas, siis ei saa me kindlad olla, et täna tehtud plaanid ka järgmine päev vilja peavad. Paraku tuleb meil elada iga päev maailmas, kus iga hetk võib maailma tabada mingisugune kriis. Kui tavalist majanduskriisi saab osati ette ennustada, siis antud kriisi ei saanud keegi ette ennustada ning tegutseda tuli kiiresti ning plaane tuli teostada vastavalt olukorrale ning elada tuli päev ning minut korraga. Saadud tulemuste põhjal sai autor ka teha järeldused töö alguses esitatud hüpoteesidele. Uurimustulemusi analüüsides leidis autor tööle seatud hüpoteesidele ka järeldused:

1. COVID-19st tulenenud majandussurutise tekkepõhjused ja toimemehhanism olid erinevad 2009. aasta majandussurutisest.

Analüüsides 2009. aasta majanduslikke tulemusi saab järeldada, et 2009. aasta kaubamaht oli langevas trendis ning reisijate arv oli tõusvas trendis. Kui analüüsida COVID-19 pandeemiast tulevat majanduslikke tulemusi saab väita, et reisijate arv oli järsus langus trendis ning kohati olematu seoses valitsuse poolt kehtestatu liikumispiirangutega. Kuid analüüsides kaubamahu trende saab öelda, et kaubamaht ei langenud peaaegu, et üldse vaid kohati sai näha ka kaubamahu tõusu.

2. COVID-19-st alguse saanud majandussurutis läbi aasta lõike ja tema mõjud majandusele.

Saab väita, et COVID-19 pandeemiaga mitte ei kaasnenud tervislik kriis vaid kaasnes ka majandussurutis terves maailmas. Peale selle, et pandeemiaga haigestus hulk inimesi ning riigid kehtestasid liikumispiirangud langes ka majanduslik pool järsku langusesse. Kui majanduskriisi on võimalik ette ennustada, siis antud pandeemiat ei olnud võimalik ette ennustada ega ka arvestada sellega, et majandust tabab taaskord kriis. Ettevõtted võiksid plaane teha selliste ettearvamatute olukordade kohta. COVID-19 kriis näitas selgelt, et ettevõtted peavad olema valmis ootamatuteks kriisideks ja just kriisid, mis võivad osutada pikema aegseks kriisiks.

3. COVID-19 pandeemia andis hoogu e-kaubandusele ning elavdas sellega kauplemist.

COVID-19 pandeemiaga ei peatunud kaubandus täielikult. Kaubavedu toimus ka kriisi ajal ning ettevõtete analüüside tulemusel saab öelda, et nõudlus kaubale on suur. See tähendab, et kaupmehed said oma kaupa müüa ning nõudlus nende kaupade vastu oli suur, mis andis võimaluse arendada ka e-kaubandust, mis ei lasknud kaubamahul ka langeda. Erinevalt 2009. aastast on 2020. aastal arenenud e-kaubandus kiiresti ning tänu e-kaubandusele on ka püsinud kaubamaht. Kuna 2009. aastal ei olnud e-kaubandus niivõrd tugev saab oletada, et väiksema osa kaubamahu langusele oli süüdi just mitte arenenud kaubandus.

Uurimuse käigus sai ilmseks, et iga kriis on erinev ning iga kriis mõjub erinevalt. Oluline on säilitada iga kriisi ajal rahu ning läheneda uuele kriisile innovaatseliselt. Isegi kui ettevõtted valmistavad ette kriisi plaane ning teevad vastavaid õppuseid ei pruugi see iga kriisi puhul toimida ning kui olukord on käes, siis tuleb võtta kasutusele hoopis teistsugune meetod.

Võõrkeelne lühikokkuvõte

This Bachelor's thesis headline is „How the crises affects the economy, ports and shipping in Estonia?“. Author name is Doris Martinen. This Bachelor's thesis is written in Estonian language and involves an overview of the Estonian economy in 2008-2010 and an overview of COVID-19 and how it affects Estonian economy, ports and shipping.

In this Bachelor's thesis are five biggest chapters: in the first chapter is talked about the cycles of economy and phases, shipping cycles, economic crisis and the reason why economic crises are happening. In the second chapter is an overview of Estonian economy in 2009 and an overview of foreign trade, tourism and transport. Also there is an overview of Estonian ports economic review for 2009 and as well economic survey of companies providing international passenger transport in Estonia in 2009. In the third chapter is an overview of the COVID-19 pandemic and the affect to Estonia economy, ports and the companies who provides international passenger transport. The fourth chapter is the methodic, how my Bachelor's thesis is built up and the last fifth chapter analyzes the answers to the questions asked of the companies. In this Bachelor's thesis are fifty nine pages and fifteen figures.

COVID-19 is very current topic, because it affects every single country in the world and lives up with us as well today. Author got an interest to the crises and how it affects the economy, ports and shipping in Estonia. To compare this situation with another crises, author research for the financial crises which took place in 2008-2010. Author analyzes the situation in the financial crises and the COVID-19 pandemic and compares it how there are similar and different. At the begging of the Bachelor's thesis, author presented a hypotheses for the thesis. First hypotheses is the causes and mechanism of action of the COVID-19 recession were different from the 2009 financial crises, second hypotheses is the economic crises that began with COVID-19 throughout the year and it's effects on the economy and the third hypotheses is the COVID-19 pandemic boosted and stimulated e-commerce. The author also received conclusions about the presented hypotheses during the work. Analyzing the economic results of 2009, it can be concluded that the cargo volume in 2009 was on a declining trend and the number of passengers was on an upward trend. Analyzing the economic results of the COVID-19 pandemic, it can be said that the number of passengers was on a sharp downward trend and at times non-existent due to the movement restrictions imposed by the government. However, analyzing the trends in cargo volume, it can be said that the cargo volume did not decrease almost, that at all only an increases in cargo volume could be seen. It can also be argued that the COVID-19 pandemic was not only accompanied by a health crises but also by a global

recession. In addition to the fact that a number of people became ill with the pandemic and countries imposed restrictions on movement, the economic side also fell sharply. If the economic crises can be predicted, then it was not possible to predict the pandemic, nor to take into account that the economy will once again be hit by the crisis. With the COVID-19 pandemic, trade did not stop completely. Freight transport also took place during the crisis, and as a result of company analyzes, it can be said that the demand for goods is high. This means that merchants were able to sell their goods and the demand for these goods was high, which provided an opportunity to develop e-commerce, which did not allow the volume of goods to fall. Unlike in 2009, e-commerce has developed rapidly in 2020, and thanks to e-commerce was not so strong in 2009, it can be assumed that a smaller part of the decline in cargo volume was due to non-developed trade.

Viidatud allikad

AS Tallink Grupp (2021). AS'i Tallink Grupp 2020 majandusaasta auditeerimata konsolideeritud IV kvartali vahearuanne.

<https://view.news.eu.nasdaq.com/view?id=b71eed9e2f71efebb3dbf2731b747a4d8&lang=et>
(13.02.2021)

AS Tallink Grupp. (2009). Majandusaasta aruanne 2008/2009.

https://www.tallink.com/documents/10192/7870204/2008-2009_Tallink_Annual_Report_et.pdf/620886e5-b122-4cc1-8165-a6c14502967c (12.03.2021)

AS Tallinna Sadam. (2010). Majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts kinnitas 05. mail ASi Tallinna Sadama 2009. aasta majandusaruande.

<https://www.ts.ee/majandus-ja-kommunikatsiooniminister-juhan-parts-kinnitas-05-mail-asi-tallinna-sadam-2009-aasta-majandusaruande/> (08.03.2021)

AS Tallinna Sadam. (2009). Rekordiline kruiisiaasta Tallinna Sadamale.

<https://www.ts.ee/rekordiline-kruiisiaasta-tallinna-sadamale/> (08.03.2021)

AS Tallinna Sadam. (2020). Aastaruanne 2020

https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2021/04/Tallinna-Sadam_aastaruanne_2020-EST.pdf
(09.03.2021)

AS Tallinna Sadam. (2010). Aastaruanne 2009 (03.03.2021)

Ba. D Alice. (2013). Asian financial crisis. Britannica.

<https://www.britannica.com/event/Asian-financial-crisis> (08.03.2021)

BNS. (2020). Tanel Kiik: Eestis tuvastati esimene koroonaviiruse juhtum.

<https://www.postimees.ee/6909632/tanel-kiik-eestis-tuvastati-esimene-koroonaviiruse-juhtum>
(21.02.2021)

Clayton, R. (2020) Pandemic is a reminder that crews lie at heart of shipping. Lloyd's List.

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132879/Pandemic-is-a-reminder-that-crews-lie-at-heart-of-shipping> (06.02.2021)

Corporate Finance Society. (N.D.) What is the Economic Cycle?

<https://corporatefinanceinstitute.com/resources/knowledge/economics/economic-cycle/>

(06.02.2021)

Eckerö Line. (2010). Aastaaruanne 2009.

http://www.rederiabeckero.ax/files/19032010_eckerobokslutskommunike2009.pdf

(08.04.2021)

Eckerö Line. (2020). Aastaaruanne 2019.

http://www.rederiabeckero.ax/files/rederiaktiebolaget_eckeros_bokslutskommunike_for_2019.pdf (20.03.2021)

Eckerö Line. (2021). Aastaaruanne 2020.

http://www.rederiabeckero.ax/files/rederiaktiebolaget_eckeros_bokslutskommunike_for_2020.pdf (20.03.2021)

Eurostat. (2021). Vessels in main ports by type and size of vessels. [Andmebaas]

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MAR_TF_QM__custom_934224/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=d22072bd-7827-40d5-9111-2a68e0a02c29 (11.04.2021)

Eurostat. (2021). Gross weight of goods transported to/from main ports – Estonia [Andmebaas]

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MAR_GO_AM_EE__custom_934327/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=a4b65763-e464-4056-9731-ae4a6d692d52 (11.04.2021)

Investopedia. (N.D.). What Is a Financial Crises?

<https://www.investopedia.com/terms/f/financial-crisis.asp> (08.03.2021)

Kahu, O. (2020). AK uuris, kes olid koroonakriisi võitjad majanduses. Eesti Rahvusringhääling.

<https://www.err.ee/1221358/ak-uuris-kes-olid-koroonakriisi-voitjad-majanduses> (21.03.2021)

Kriis. (2020). Valitsuse kinnitas eriolukorra meetmed.

<https://www.kriis.ee/et/uudised/valitsus-kinnitas-eriolukorra-meetmed> (11.03.2021)

Koovit, K. (2020). Koroonaviirus lükkab maailma uude kriisi. Miks just vaesemad riigid teistest rohkem kannatavad? Ärileht.

<https://arileht.delfi.ee/artikkel/89769069/koroonaviirus-lukkab-maailma-uude-kriisi-miks-just-vaesemad-riigid-teistest-rohkem-kannatavad> (21.03.2021)

Kunda sadam. (2021). Tutvustus

<https://www.kundasadam.ee> (15.05.2021)

LewRockwell. (1969). What Causes an Economic Depression?

<https://www.lewrockwell.com/1970/01/murray-n-rothbard/what-causes-an-economic-depression/> (06.02.2021)

Liivapuu, K. (2014). AS Pärnu Sadama majandustegevus muutumas keskkonnas ja arenguperspektiivid. [Tallinna Tehnikaülikooli Tallinna Kolledž]. (15.03.2021)

Lukason, O. (2008). Majanduskriisid maailmas: liigid, põhjused, tulemused, näited. [TÜ majandusteaduskond]. (16.02.2021)

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. (2010). 2009. aasta majandusülevaade.

https://www.mkm.ee/sites/default/files/mkm_majandusulevaade_2009.pdf (08.03.2021)

Meister, U. (2009). Tallink jäi 128 miljoniga kahjumisse. Postimees.

<https://majandus24.postimees.ee/179930/tallink-jai-128-miljoniga-kahjumisse> (27.02.2021)

National Bureau of Economic Research. (N.D.). Business Cycle Dating.

<https://www.nber.org/research/business-cycle-dating> (13.03.2021)

Oja, B. (2020). Kruiisilaevade ära jäämine mõjus uue terminali ehitamisele positiivselt. Eesti Rahvusringhääling.

<https://www.err.ee/1146687/kruiisilaevade-ara-jaamine-mojus-uu-terminali-ehitamisele-positiivselt> (07.03.2021)

Ots, J. M. (2020). Hiina viirus muserdab maailma laevandust. Postimees.

<https://leht.postimees.ee/6906057/hiina-viirus-muserdab-maailma-laevandust> (20.03.2021)

Port of Tallinn. (2020). Investorseminar COVID-19 kriisi mõjudest Tallinna Sadamale. [Video]. YouTube.

<https://www.youtube.com/watch?v=TnQv3UPeS0U> (09.03.2021)

Rõbinskaja, M. (2020). Koroonaviirus on viinud Eesti majanduse kindlustunde järsult langusesse.

<https://kukkur.swedbank.ee/analusid/koroonaviirus-on-viinud-eesti-majanduse-kindlustunde-jarsult-langusesse> (11.03.2021)

Sillamäe sadam. (2021). Tutvustus.

<https://www.silport.ee> (15.05.2021)

Statistikaamet. (2021). Kaupade eksport ja import SITC kaubajaotise järgi. [Andmebaas]

https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus__valiskaubandus__valiskaubandus-alates-2004/VK01/table/tableViewLayout1 (06.03.2021)

Statistikaamet.(2021). Rahvusvaheline reisiliiklus sadamate kaudu. [Andmebaas]

https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus__transport__veetransport/TS161/table/tableViewLayout1 (14.03.2021)

Statistikaamet. (2021). Majutus-, toitlustus- ja turismiteenuste müük teenuse liigi järgi (kvartlaid) [Andmebaas].

https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus__turism-ja-majutus__turismi-ja-majutuse-majandusnaitajad/TU410/table/tableViewLayout1 (13.03.2021)

Stopford. M. (2009). Maritime Economics - Shipping Market Cycles.

https://logistics.nankai.edu.cn/_upload/article/50/93/1cf2097840e8af90af4b19979773/9ce547df-a3e1-493c-a4a3-0ebbf0669b9.pdf (13.03.2021)

Sotsiaalministeerium. (2020). Tervisesüsteemi plaan COVID-19 kriisi ületamiseks.

https://www.sm.ee/sites/default/files/news-related-files/tervisesusteemi_plaan_covid-19_kriisi_uletamiseks_22.12.2020_0.pdf (10.03.2021)

Sauer, M. L. (2020). What Is Coronavirus?

<https://www.hopkinsmedicine.org/health/conditions-and-diseases/coronavirus> (11.03.2021)

Talma, K. (2003). Majandustsüklid ja nende olemus siirderiikides.

<https://www.eestipank.ee/publikatsioon/kroon-ja-majandus/2003/nr-2-2003> (06.02.2021)

Tallinn. (2019). Kuidas majandustsüklid mõjutavad investeerimisotsuseid?

<https://www.tallinn.ee/est/ettevotjale/Uudis-Kuidas-majandustsuklid-mojutavad-investeerimisotsuseid-2> (07.02.2021)

Taylor, D.B. (2021). A Timeline of the Coronavirus Pandemic. The New York Times.

<https://www.nytimes.com/article/coronavirus-timeline.html> (21.02.2021)

Think Global Health. (2021). Updated: Timeline of the Coronavirus.

<https://www.thinkglobalhealth.org/article/updated-timeline-coronavirus> (11.03.2021)

Terviseamet. (N.D.). Mis on koroonaviiruse haigus COVID-19?

<https://www.terviseamet.ee/et/mis-covid-19> (12.03.2021)

Terviseamet. (N.D.). Kuidas, keda ja miks testitakse koroonaviiruse suhtes?

<https://www.terviseamet.ee/et/uuskoroonaviirus/testimine> (12.03.2021)

The World Bank. (2020). The global economic Outlook during the COVID-19 pandemic a changed world.

<https://www.worldbank.org/en/news/feature/2020/06/08/the-global-economic-outlook-during-the-covid-19-pandemic-a-changed-world> (12.03.2021)

Vabariigi Valitsuse 19. augusti 2020. a korralduse nr 282 „COVID-19 haiguse leviku tõkestamiseks vajalikud liikumisvabaduse ning avalike koosolekute pidamise ja avalike ürituste korraldamise piirangud“ muutmine. (2020). Punkt 8².

<https://www.riigiteataja.ee/akt/323112020001> (11.03.2021)

Viking Line. (2010). Aastaruanne 2009.

<https://www.yumpu.com/en/document/read/53383632/annual-report-2008-2009> (03.03.2021)

Viking Line. (2021). Aastaruanne 2020.

https://www.vikingline.com/globalassets/documents/market_specific/corporate/investors/financial-reports/pressrelease-210218-financial.pdf (21.03.2021)

Vogelberg, J. (2020). Tallinna Sadam lõi kriisi mõjud kokku. Äripäev.

<https://www.aripaev.ee/borsiuudised/2020/03/25/tallinna-sadam-loi-kriisi-mojud-kokku> (06.02.2021)

World Health Organization. (2020). Archived: WHO Timeline – COVID-19.
<https://www.who.int/news/item/27-04-2020-who-timeline---covid-19> (27.02.2021)

Äripäev. (2021). Soome läheb kolmapäevast jälle peaaegu lukku.
<https://www.aripaev.ee/uudised/2021/01/23/soome-laheb-kolmapaevast-jalle-peaaegu-lukku>
(12.03.2021)

Lisad

Lisa 1. Lihtlitsents

Lihtlitsents lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks ja reprodutseerimiseks

Mina Doris Martinen (06.10.1997)

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose lõputöö pealkiri, mille juhendaja on: Tõnis Hunt

1.1 reprodutseerimiseks säilitamise ja elektroonilise avaldamise eesmärgil, sealhulgas TTÜ raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

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

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

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta kolmandate isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ja teistest õigusaktidest tulenevaid õigusi.