

TRANSPORT JA LOGISTIKA

SISUKORD

- 2 Maismaaveondus suurim keskkonnamaksude tasuja
- 3 Veokimüük kasvas oodatust enam
- 4 Muudatused kullerteenuste turul
- 5 Tarbesõidukite müük septembris 2016
- 6–15 Eesti ja lähiriikide transpordistatistika
- 16 Tulekul logistika aastakonverents
- 17–19 Debatt: Raivo Uukivi ja Hannes Luts Rail Balticust
- 19 Intervjuu Elroni juhi Andrus Ossipiga
- 20–21 Kuidas käituda, kui saate kahjustunud kauba
- 22–24 Transpordi- ja logistikaemade kajastus meedias

Miks riik omab Elronit?

Juba mitu aastat sõidavad mööda Eestit porgandikarva uued rongid. Tänu sellele on varem pigem nõukaaega meenu- tanud transpordiliik taas au sisse tõusnud, mida näitab ka Elroni kasvav reisijatemaht. Viimasele avaldab ilmselt olulist mõju ka tallinlastele kehtiv tasuta sõit pealinna piires.

2013. aastal kuulutati uute rongide tulek aasta logistikateoks. 1. jaanuaril 2014 võttis Elron seniselt eraomanikult Edelaraudteelt üle kõik nende teenindada olnud siseriiklikud liinid. Miks aga peab raudteefirma omanikuks olema riik?

Majandus- ja taristuminister Kristen Michal on tihti rääkinud mitme seni riigile kuuluva ettevõtte erastamisest – näiteks on toodud Eesti Teed, Omniva ja EVR Cargo –, ning pidanud tähtajana silmas 2017. ning 2018. aastat. Kuna 2013. aastal riigiga sõlmitud lepingu kohaselt on Elronil 2018. aastani ainuõigus raudteel reisi- jaid vedada, on peagi viimane aeg arutada, kas seejärel peaks reisi- veo erakätesse andma või jätkama samamoodi.

Elroni juht Andrus Ossip ütleb siin väljaandes, et kuna “Elron on saavutanud kolme aastaga märki-

KOMMENTAAR Indrek Kald



► Infolehe peatoimetaja

misväärse hüppe rongisõidu kvaliteedis, kaasa arvatud rongireisijate arvus, on riigil selge siht sõl- mida järgneva perioodiks uus leping Elroniga. Elroni erasta- mine ei ole päevakorras ja arves- tades kõiki aspekte, ei ole see ka mõistlik”.

Selge see, et uued, puhtad ja kor- ralikud rongid kasvatavad sõitjate arvu, nagu ka mainitud tasuta sõit tallinlastele. Miks aga riik peab ses äris uuenduste järel edasi osa- lema? Riigi roll olgu turgu regu- leerida ning vajadusel valvata do- tatsioonide kasutamist.

Kas riik on teatud tingimustel eraomanikust parem peremees, võib olla ka usu või maailmavaate küsimus. Mina usun põhimõtteli- selt, et erakätes ettevõtte töötab riigifirmast paremini.

Toimetaja: Indrek Kald
e-post: infoleht@aripaev.ee
tel: (372) 6670208

Väljaandja: AS Äripäev
aadress: Pärnu mnt 105, 19094 Tallinn
telefon: (372) 667 0195 <http://www.aripaev.ee>
Tellimine ja levi: e-post: tellimiskeskus@aripaev.ee tel: (372) 667 0099
<http://www.logistikauudised.ee/> e-post: infoleht@aripaev.ee
ISSN 1736-2067

STATISTIKA

MAKSUD

Enim tasub keskkonnamakse maismaaveondus

Suurim keskkonnamaksude maksja oli 2014. aastal maismaaveonduse tegevusala.

Keskkonnamaksude laekumine on viimase kahe kümnendi jooksul kasvanud ja statistikaameti andmeil ulatusid mullu keskkonnamaksud 558 miljoni euron, millest suurima osa moodustasid energiamaksud.

Alates 2009. aastast on keskkonnamaksude osatähtsus Eesti SKPst langenud ja 2015. aastal moodustasid keskkonnamaksud SKPst 2,75%, jäädes siiski Euroopa Liidu keskmisest (2,5%) kõrgemaks. Lisaks energia-, saaste-, ressursi- ja transpordimaksudele maksid ettevõtted ka maavara kaevandamisõiguse tasu, mida rahvamajanduse arvepidamise reeglite järgi ei käsitleta maksuna, vaid rendina ning see jääb maksulaekumise arvestusest välja.

Keskendudes keskkonnamaksude ja -tasude jaotusele tegevusalati, näeme, et 2014. aastal edestas maismaaveondus varasemat suurimat keskkonnamaksude maksjat – kodumajapidamisi.

Enim on keskkonnamaksud ja -tasud kasvanud hoopis suuruselt kolmandal keskkonnamaksude maksjal, mäetööstuse ja energeetika alal. Võrreldes 2011. aastaga on 2014. aastaks keskkonnamaksud ja -tasud kasvanud 34 miljoni euro võrra, ulatudes 2014. aastal 113 miljonini. Seda juhul, kui hõlmata maavara kaevandamisõiguse tasu, mida keskkonnamaksuks ei liigitata, kuid tihti keskkonnatasuna käsitletakse.

Keskkonnamaksude koormus, kui seda väljendada keskkonnamaksude

ning tegevuse ülejäägi (lisandväärtus miinus töötajate palk, sotsiaalmaks, muud (kaudsed) tootmismaksud ja põhivara kulum) suhte kaudu, on suures osas jäänud samaks, kuna kõrvuti keskkonnamaksude kasvuga on enamikul tegevusaladel suurenenud ka tegevuse ülejääk.

Nii ületab mäetööstuse ja energeetika tegevusalade grupis tegevuse ülejääk 2014. aastal keskkonnamaksude ja -tasudena makstavat summat neli korda nagu ka varasematel aastatel.

Maismaaveonduses on keskkonnamaksude ja -tasude summa läbi aastate ületanud tegevuse ülejääki. Siiski on tegevuse ülejääk maismaaveonduses kasvanud kiiremini kui perioodil 2011–14 makstud keskkonnamaksud. Enamikul tegevusaladel on aga keskkonnamaksud ja -tasud tegevuse ülejäägi kõrval siiski väikesed.

Keskkonnamaksude laekumise kasvu on enim kujundanud kütuseaktsiisi maksumäära tõstmine ning vähemal määral ka kütuste suurem tarbimine. Kui küsida, milline on olnud kütuseaktsiisi mõju aktsiisibaasile ehk fossiilsete heitgaaside rikka kütuse kasutusele, siis peame nentima, et kuni 2015. aastani ei ole kütuseaktsiis kütuste tarbimist absoluutväärtustes vähendanud.

Kaia Oras,
statistikaameti majandus- ja keskkonnastatistika osakonna juhataja asetäitja
Kaia Aher,
statistikaameti juhtivstatistik

Suurimad keskkonnamaksude maksjad Eestis

► 2014. aastal makstud keskkonnamaksud kokku, miljonites eurodes

Maismaaveondus	147
Kodumajapidamised	134
Mäetööstus; koksi ja puhastatud naftatoodete tootmine; elektrienergia, gaasi ja auruga varustamine	81
Hulgi- ja jaekaubandus ning mootorsõidukite ja mootorrattaste remont	27
Ehitus	24
Põllumajandus, metsamajandus ja kalapüük	23
Avalik haldus ja riigikaitse, haridus, tervishoid ja sotsiaalhoolekanne	16
Veevarustus, kanalisatsioon, jäätme- ja saastekäitlus	11
Teised teenindavad tegevusalad	8
Puidu- ja paberitööstus, trükindus	8
Finants- ja kindlustustegevus; kinnisvaraala tegevus	7
Laondus ja veondust abistavad tegevusalad; posti- ja kulleriteenistus	6

Allikas: statistikaamet

VEOAUTODE MÜÜK

Uute veokite

Kui aasta alguses arvasid veoautode müüjad, et uute veokite müük kasvab tänava vaid paar protsenti, siis tegelikult on kasv olnud 22%. Miks?

Scania Eesti ASI juhatuse liige, müügi- ja turundusjuht Alar Prääm näeb olulist turu kasvu. „Turuprognosisid põhinevad paljuski üldmajanduslikul taustinfole ja eelmise aasta lõpus oli negatiivset fooni enam kui praegu. Seega jäadi prognoosides konservatiivseks,“ selgitab ta.

Präämi sõnul oleme jõudnud suhteliselt stabiilsesse faasi. Viimaste aastate kogumüük on kõikunud 700–800 ühiku juures ja vaevalt lähiaastatel stabiilset kiiret kasvu oodatakse, mis jõuaks näiteks üle 1000 ühiku, märgib ta.

„Usun, et turg kõigub lähiaastatel selle suurusjärgu juures, mis tähendab, et ka müügiettevõtetele tuleb sellega arvestada ja optimistlikke kasve mitte prognoosida,“ sõnab Prääm.

Tema sõnul osa vedajaid laiendab veokiparki, kuid valdav on siiski vahetamine. „Nagu paljud on öelnud, kui saaksime veokiga hea juhi kaasa anda, ostaks kohe veokeid juurde,“ märgib ta.

ASI Silberauto juhatuse liige, tarbesõidukite osakonna juhataja Margus Juhkam toob ühe müügikasvu selgituseks välja Eesti raskeveokite turu tagasihoidliku mahu. „Selleks, et tekiks 20% turu kasv, on vaja vaid umbes sadat ja natuke rohkemat autot, mitte tuhandeid,“ kinnitab ta.

Juhkami sõnul oli raskeveokite müüginumber viimased paar aastat languses, jõudes praegu uuesti tagasi n-ö ootuspäraselt mõistlikule Eesti turu tasemele. „Segmentide lõikes on kasv toimunud igal pool, ei ole põhjust rääkida ainult ühte kindlat tüüpi veokite müügikasvust,“ lisab ta.

ASI Navaka Transport juhatuse liikme Janek Minkovski sõnul on vanu autosid vahetatud välja arvatust rohkem, samuti on Euroopa pool kaubavedusid rohkem ja otsitakse uusi vedajaid. „Kuivõrd ettevõtted on viimastel aastatel suutnud pisut kapitali koguda, pidi see raha kuhugi minema, siis kas osteti autod välja või vahetati neid uute vastu,“ lisab ta.

Samas märgib Minkovski, et suurt laienemist uutele turgudele pole toimunud ja mahud ei ole oluliselt kas-

TARBESÕIDUKID

müügikasv ületas ootusi

Eestis registreeritud uued veoautod

► 2016. aasta, klasside lõikes

	≤3,5 t	3,5–6,0 t	6,0–16 t	sadul >16 t	muu >16 t	kokku
Volvo	0	0	3	180	58	241
Scania	0	0	0	138	68	206
Mercedes-Benz	0	1	1	65	17	84
Man	0	0	0	50	17	67
Daf	0	0	1	61	3	65
Renault	16	2	0	15	0	33
Iveco	2	0	5	10	1	18
Citroen	10	0	0	0	0	10
Gaz	8	0	0	0	0	8
Mitsubishi	0	0	4	0	0	4
Volkswagen	3	1	0	0	0	4
Bucher	0	0	2	0	0	2
Nissan	1	0	0	0	0	1
Kokku	40	4	16	519	164	743

vanud. „Pigem on olnud hüplikud, et-tearvamatud aastad, kus muidu vaikesuved on olnud tööd täis ja aastalõpp eelmisel aastal üllatavalt rahulik. Pikemalt tagasi vaadates on küll olnud pisikeses tõusus kogu aeg,“ räägib ta.

OÜ Windline juhatuse liikme Jaanus Benjamini sõnul käib vedukite vahetus ettevõtetes tihti ka sõltuvalt liisingperioodi pikkusest kolme- kuni kuueaastase intervalliga. „2008-2012 oli samas uute vedukite ost madalseisus, autopark vedajatel on vananenud ja müügi kasv tingitud ka sellest,“ viitab ta veel ühele võimalikule mõjutegurile.

Benjamin usub, et vedajate hulgas ollakse uute projektide või laienemise osas ettevaatlikumad. „Arvan, et investeerimisjulgus on pigem kahanev võrreldes näiteks 2004-2007 aastatega,“ sõnab ta.

Minkovski arvab vastupidiselt, et julgust on juurde tulnud. „Paljud investeerivad kinnisvarasse. Ostetakse maad, ehitatakse oma vajadustele vastavaid kontoreid, laopindasid, arvestades kindlasti võimaliku arenguga. Kes ei ole seda teed läinud, uuendab ilmselt autoparki või ootab ja kogub võimalusel, tegemaks suuremaid investeringuid neile õigemal ajal,“ selgitab ta.

Uute ostetud veoautode hulka vaadates tundub OÜ VEA juhatuse liikmele Eino Ruusile, et investeerimisjulgus

Miks eelistada kallimat uut veokit odavamale kasutatule?

- Remont ja hooldus. 20 aastaga on teenuse tunnihind tõusnud umbes neli korda, uute veokite hinnad aga vaid 1,2–1,3 korda.
- Kütusekulu. Uued autod on vaieldamatult säästlikumad vanadest.
- Ökoloogiline faktor. Kajasub mitmetes riikides kehtestatud teemaksu määraades. Nt Saksamaal on viieteljelise EURO-3 (heitgaasi emissiooni standard) autorongi kilomeetri maksumäär 19,8 eurosent, samas EURO-6-l on see 13,5 eurosent. Hinnavahe on 46% vanema EURO-3 kahjuks. Tendents on pigem hinnakäärde suurenemise suunas uuemate EURO-6 autode kasuks.

Allikas: Eino Ruus, OÜ VEA

se vähesuse üle autotranspordi vallas kurta ei saa. „Kuna liisinguintressid on täna madalamad kui kunagi varem aegadel, soetatatakse uut tehnikat liigagi julgesti,“ lisab ta samas.

„Seejuures arvestamata asjaolu, et autovedude üldine maht on viimastel aastatel vähenenud. Seda eelkõige Venemaa-suunal toimuvate vedude osas. Ka Eesti põllumajanduse probleemid avaldavad kaudselt negatiivset mõju veondusele,“ märgib ta.

22%

on veokimüük tänava kasvanud võrreldes mulluse sama ajaga.

KOMMENTAAR

Vahetatakse välja vananenud masinaparki

Veoautode müügi arvatust suurema kasvu taga on suhteliselt kasin võrdlusbaas aastast 2015 – toona registreeriti suurusjärgus 700 uut raskeveokit. 2015. aasta müügimaht on võrreldav aastatega 2005 ja 2011. Tänapäevane majanduskeskkond, soodsad finantseerimistingimused ning vananev masinapark on kõik sisendiks selle aasta 20protsendisele tõusule. Mõningast kasvu võis eeldada, täpset ajastust oli raske ette näha, kuid selge oli, et lõputult pole võimalik masinapargi uuendamist edasi lükata. Samas ei näita tänane kasv buumiaegseid ilminguid – 2007. aastal registreeriti üle 1600 uue raskeveoki. Meie hinnangul on normaalne müügimaht Eestis kuni 1000 uut raskeveokit.

On näha, et üldiselt soetatatakse uusi veokeid eeskätt vanade asemel. Veetavate kaupade mahtude kasv turul pole olnud, 2015. a vedasid maanteetranspordi ettevõtted kaupu statistikaameti andmetel 3% (tonnaž) vähem kui sellele eelneval aastal.

Autovedajate sektoris on peamiseks väljakutseks tööjõud ja tööjõuga kaasnevate kulude kasv. Kui ettevõtjal tekibki vajadus autoparki mõne ühiku võrra suurendada, siis on täiendavatele autodele keeruline leida kvalifitseeritud lojaalset autojuhti. 2017. aastast hakkab mõju avaldama kütuseaktsiisi hinnatõus. Endiselt jääb püsima tihe konkurents/hinnasurve veoteenuste osutamisel. Samuti ei ole Venemaa suunal olukorra paranemist näha.

Renaldo Rannala,

Swedbanki maanteetranspordi sektori juht

KULLERTEENUSED

FedEx ostis TNT, ent Eestis jätkatakse esialgu veel eraldi

Kuigi USA kullerigigant FedEx ja konkureeriv TNT ühinevad, jätkub mõlema firma Eesti harudes äritegevus tavapäraselt ja ettevõtted toimivad veel eraldi. FedEx teatas juuni alguses, et tema pakkumine Hollandi transpordifirma TNT Express ülevõtmiseks 4,4 miljardi euro eest oli edukas.

Küsimustele vastab TNT Express Worldwide Eesti ASI operatsioonide juht Taavi Tali.

Kuidas on muudatus omanikeringis mõjutanud seni TNT tegevust Eestis?

Nüüd kui FedEx on omandanud TNT, saame analüüsida asjakohaseid andmeid ühtse meeskonnana ja kasutada oma maailmatasemel plaanimis- ja arendusvõimalusi selleks, et kujundada iga turu jaoks parimad tegevuste integreerimise kavad.

Oluline on mõista, et FedExi ja TNT liitumine loob maailma suurima õhuvõrgustiku ja konkurentsituks suurima Euroopa teedevõrgustiku, mis pakub klientidele suuremat ja paremat juurdepääsu turgudele kui kunagi varem. Praegu tähendab see Eesti jaoks aga tavapärase äritegevuse jätkumist. Nii TNT kui ka FedEx teenindavad Eesti turgu samamoodi nagu enne.

Mida tähendab FedExi ja TNT ühinemine TNT Eesti töötajale?

Ootame kiiremat äri edenemist ja sellega seoses usume, et mõlema ettevõtte meeskonnaliikmetel on edaspidi rohkem võimalusi, kui vaid FedEx või TNT eraldi oleks suutnud pakkuda. Pingutame selle nimel, et ühendatud ettevõtteks oleks piisavalt töötajaid.

Agaga teie senistele klientidele?

Praegu ja lähitulevikus ei muutu klientide jaoks midagi. Meie eesmärk on säilitada klientidele pakutava teeninduse kvaliteet, viies samas koos töötades lõpule oma ühinemispiaandid.

Kas äritegevused ühendatakse Eestis täielikult või kuidas töö edasi läheb?

Tegevuste ühildamine määratakse ük-

FedEx ja TNT ühinevad

- Juunis teatas USA kullerigigant FedEx, et tema pakkumine Hollandi transpordifirma TNT Express ülevõtmiseks 4,4 miljardi euro eest oli edukas ja selle tulemusena kuulub FedExile 98,45% TNT Expressist. Ülejäänud aktsiate väljaost jäi kolmandasse kvartalisse.
- Jaanuaris oli plaanitava tehingu heaks kiitnud Euroopa Liidu konkurentsiamet, leides, et konkurents kulleriteenuste valdkonnas on piisav. Ostutehingu kohta algatati uurimine eelmise aasta suvel, kuna oli oht, et tehing moonutab konkurentsiga ja viib kõrgemate hindadeni.

- FedExi juhatuse esimees Fred Smith rõhutas tehingu ajastust, sest globaalne e-kaubandus on kasvamas rohkem kui 10% aastas.
- Ühisvalduses ütlesid mõlema ettevõtte juhid, et tehinguga on loodud Euroopasse uus teedevõrgustik ja kujundatakse ümber globaalne transpordi- ja logistikasektor.
- FedExil on rohkem kui 400 000 töötajat enam kui 220 riigis, TNTs 50 000 inimest enam kui 200 riigis.
- FedExi aastakäive enne TNT omandamist oli 49 miljardit USA dollarit (44 miljardit eurot). TNT aastakäive oli 6,9 miljardit eurot.

8,46 mln
eurot müügitulu teenis TNT kontserni Eesti tütarfirma eelmisel aastal, käive kasvas aasta varemaga võrreldes 7,8 protsenti. Äriksuunit teinuti 314 619 eurot, seda oli 4,5 korda vähem, kui aasta varem. Tööd antakse Eestis 51 inimesele.

sikasjalikult kindlaks integreerimise käigus. Senikaua jätkub äritegevus tavapäraselt ja mõlemad ettevõtted toimivad eraldi.

Millised uued suunad/võimalused avanesid tänu omanikevahetusele TNT Eestile?

TNT omandamine lisab märkimisväärtust väärtust FedExi aktsionäridele, meeskonnaliikmetele ja klientidele üle maailma. See annab FedExile või

maluse kiiresti laiendada rahvusvahelise transpordi lahenduste valikut ja ära kasutada turutrende – eriti e-kaubanduse jätkuvat kasvu – ning valmistas FedExi ette suuremaks ja pikaajalisemaks kasumit teenivat kasvuks.

Mis saab TNT kaubamärk?

TNT kaubamärk on üldtuntud ja me kasutame selle kaubamärgi säilitamiseks ja kaitsmiseks vajalikke meetmeid. Lõplik kaubamärk määratakse ühinemisprotsessi käigus.

Kuidas olete selle aasta tulemustega senise seisuga rahul?

TNT kontserni tulu oli 2015. aasta majandusaastal 6,9 miljardit eurot ja tänavu esimeses kvartalis 1,6 miljardit eurot. Edaspidi esitatakse ettevõtete finantstulemused juba FedExi tulude osana.

Milliseid plaane teete järgmiseks aastaks, sh mis muudatusi või kasvu näete?

Esmajärjekorras lähtume klientide ja meeskonnaliikmete praegustest vajadustest. See tähendab, et keskendume jätkuvalt TNT ärieesmärkide täitmisele ja igale kliendile suurepärase kogemuse pakkumisele.

TARBESÕIDUKID

Tarbesõidukite müük Eestis september 2016

Automark	september 2016										Kokku 2016
	Väikekaubik, täismass kuni 2,79 t	Kaubikud täismassiga üle 2,79 t	Bussid	Veoa autod täismassiga kuni 3,5 tonni	Veoa autod täismassiga üle 3,5 t–6 t	Veoa autod täismassiga üle 6 t–16 t	Veoa autod üle 16 t	Pole klassi fikseeritud	Kokku	Eksport	
Peugeot	43	19	0	0	0	0	0	0	62	0	632
Renault	8	47	1	0	0	0	1	0	57	0	436
Citroen	35	7	0	1	0	0	0	0	43	0	418
Volkswagen	10	21	1	0	0	0	0	0	32	0	360
koda	47	0	0	0	0	0	0	0	47	0	297
Mercedes-Benz	2	15	2	0	0	0	20	0	39	0	266
Ford	4	18	0	0	0	0	0	0	22	0	249
Scania	0	0	0	0	0	0	36	0	36	0	218
Volvo	0	0	0	0	0	2	21	0	23	0	213
Toyota	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	108
Fiat	8	8	0	0	0	0	0	0	16	0	106
Opel	4	7	0	0	0	0	0	0	11	0	94
Iveco	0	4	3	0	0	1	4	0	12	0	89
MAN	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0	84
DAF	0	0	0	0	0	0	6	0	6	2	65
Dacia	5	0	0	0	0	0	0	0	5	0	55
Isuzu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
Kia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
GAZ	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	8
Hyundai	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Nissan	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	6
Porsche	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Temsa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Mitsubishi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
BMW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
SOR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Bucher	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Setra	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
Yutong	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Kokku	166	150	8	3	0	3	94	0	424	4	3903
2015 september	241	121	23	2	3	1	81	0	472		
Muutus %, sept. 2016/2015	-31%	30%	-65%	50%	-100%	200%	16%	0	-10%		

Eesti ettevõtjad hindavad enim Prantsuse autosid

Selle aasta üheksast kuust on kolmel tarbesõidukite müük jäänud varasema aasta sama kuu tulemusele alla: jaanuaris -3,4%, juulis -2,1% ja septembris lausa -10,2%.

Aasta on üldse olnud heitlik, sest näiteks veebruaris ja juunis müüdi eelmise aasta samast kuust viiendiku võrra enam tarbesõidukeid, mais kolmandiku võrra rohkem ning augustis oli kasv suisa 41%. Septembri lõpu seisuga edestab kogumüük eelmise aasta sama aja tulemust enam kui kümne protsendiga. Veidi enamgi – üle 11 protsendi – on Autode Müügi- ja Teenindusettevõtte

tete Eesti Liidu (AMTEL) andmeil kasvavad sel perioodil sõiduautode müük. Kui mullu müüdi Eestis kokku 4574 tarbesõidukit, siis sama kasvutempo jätkudes jõuame detsembri lõpus enam kui 5200 ostetud uue tarbesõidukini.

Markide arvestuses juhib praegu edetabelit Peugeot 632 müüdud tarbesõidukiga, neist 409 olid Partneri väikekaubikud. Järgnevad eelmised kaks aastat võitnud Citroen 529 ja Renault 436 autoga. Veokitest on enim müüdud Volvo FHsid – üheksa kuuga 223. Ja kui sõiduautode müügitabelis on Škoda Octavia 849 autoga esiko-

hal, siis jaanuarist septembrini on ostetud sama mudelit 116 korda ka tarbesõidukiks. Sellega hoiab Octavia tarbesõidukite mudelite TOPis üheksa kuu järel 10. kohta.

Tarbesõidukite müük öeldakse peegeldavat ettevõtete perspektiivitaju ning investeerimisjulgust. Samamoodi võib suurenev sõiduautode ostmise näidata eraisikute kasvavat kindlust tuleviku suhtes. Muidugi eelmisesse kümnendisse jäänud buumiaastate tasemeni on veel pikk maa minna. Ja esialgu poleks see ka jätkusuutlik eesmärk.

RAUDTEETRANSPORT

SEPTEMBER

Venemaa raudteel kaubamahud tõusvas joones

Pärast miinusesse jäänud jaanuari olid pea viimase ajani Venemaa raudteel kaubaveod iga kuu suuremad kui aasta varem samal perioodil. Ent ka septembris toimus väike tagasilöökk. Kokkuvõttes edestatakse eelmise aasta

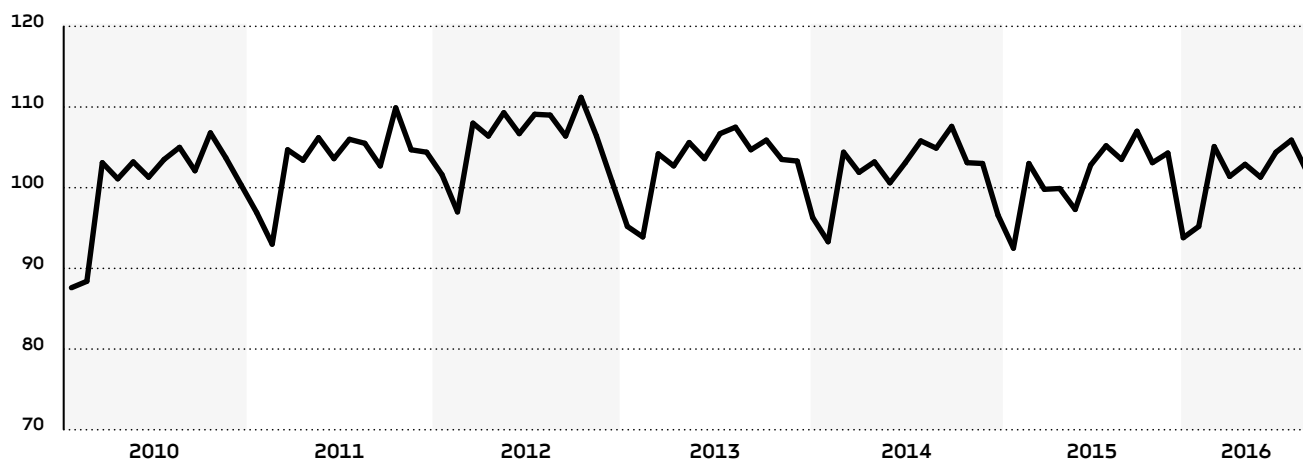
kaubamahte siiski 1,3%ga. Jaanuaris-veebruaries on Venemaal viimastel aastatel alati veetud alla saja miljoni tonni kaupa, mullu erandlikult ka aprillis, mais ja juunis. Tänavu pole sellist langust toimunud. Alates märtsist

on iga kuu veetud üle saja miljoni tonni kaupa. Kui vaadata kaubavedu veelgi pikemal ajaperioodil, torkab silma, et sel kümnendil pole idanaabri juures nii kehva septembrit olnudki kui tänavu, mil veeti 102 miljonit tonni kaupa.

Venemaa Raudtee kaubaveod, miljonit tonni

Aasta	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	august	sept	okt	nov	dets	Kokku	Muutus, %
2014	96,3	93,3	104,4	101,9	103,2	100,6	103,1	105,8	104,9	107,6	103,1	103,0	1227,2	-0,8
2015	96,6	92,5	103,0	99,8	99,9	97,3	102,8	105,2	103,5	107,0	103,1	104,3	1215,0	-1,0
2016	93,8	95,2	105,1	101,4	102,9	101,3	104,4	105,9	102				911,6	1,3

Venemaa Raudtee kaubaveod 2010–2016 a., miljonit tonni



SEPTEMBER

Venemaa raudteeevedu väikeses plussis

Venemaa raudteeevedude kogumaht on väikeses kasvus: kui 2014. aasta lõpetati 0,8protsendise miinusega ning mullu jäädigi aasta varasemale alla ühe protsendiga, siis tänavu septembri lõpu seisuga ollakse eelmise aasta sama kuuga võrreldes 1,3%ga plussis.

Aasta kokkuvõttes on idanaabri raudteel liikunud 911,6 miljonit tonni kaupa. Viimati veeti perioodil jaanuar-september Vene raudteel alla 900 miljoni tonni kaupa 2010. aastal, mil septembri lõpu tulemus oli 895,3 miljonit tonni. Vahepealne rekordiaasta oli 2012, mil 12 kuuga veeti Venemaal raudteel 1,272 miljardit tonni kaupa.

Enim on Venemaal tänavu üheksa kuuga kahanenud nafta ja naftatoodete vedu, -7,4%. Võrreldes esimese poolaasta -8,2%ga on kaotust veidi vähendatud. Samas on nafta ja naftatooted kogumahult kivisöe järel suuruselt teine kaubagrupp ehk mõjutab üldpilti päris palju.

Suurima kasvuga on ehitusmaterjalide vedu (+14,6%), mis on Vene raudteel mahult kolmas kaubagrupp. Esimese poolaasta järel oli ehitusmaterjalide vedu lausa 20,9%ga plussis.

Suurim kaubagrupp kivisüsi on septembri lõpu seisuga plussis 2,7%ga, samas esimese poolaasta lõpus oldi varasemast aastast ees 4,2%.

SEPTEMBER

Venemaa Raudtee kaubamahud kaubagrupiti

Kaup	2016 jaanuar-sept, miljonit tonni	Muutus %, 2016 vs 2015
Kivisüsi	240,5	2,7
Koks	8,7	2,7
Nafta ja naftatooted	174,8	-7,4
Raua ja mangaanimaagid	82,6	1,5
Mustmetallid	52,8	-1,9
Vanametall	11	-3,7
Väetised	39,4	3,2
Tsement	21,4	-5,4
Metsamaterjalid	32,2	7,6
Teravili ja tangained	13	4,3
Ehitusmaterjalid	111,1	14,6
Kemikaalid	18,9	2,3
Muu	42,0	

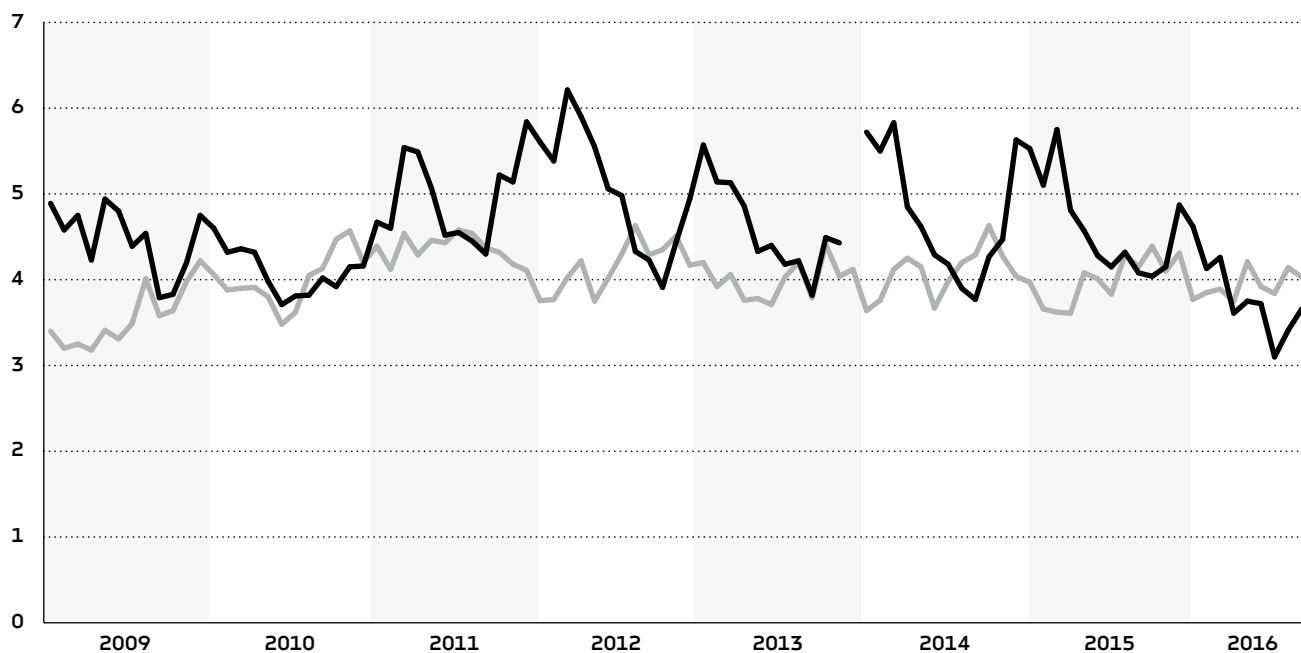
RAUDTEETRANSPORT

Läti raudteefirma Latvijas Dzelzceļš kaubaveod, miljonit tonni

Aasta	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	august	sept	okt	nov	dets	Kokku	Muutus, %
2014	5,72	5,50	5,83	4,85	4,62	4,29	4,18	3,90	3,77	4,27	4,47	5,63	57,03	2,2
2015	5,53	5,10	5,75	4,81	4,57	4,28	4,15	4,32	4,08	4,04	4,15	4,87	55,65	-2,4
2016	4,62	4,13	4,26	3,61	3,75	3,72	3,10	3,41	3,66				34,26	-19,6

— Läti raudteefirma Latvijas Dzelzceļš kaubaveod 2009–2016 a., miljonit tonni

— Leedu raudteefirma Lietuvos Geležinkeliai kaubaveod 2009–2016 a., miljonit tonni



Leedu raudteefirma Lietuvos Geležinkeliai kaubaveod, miljonit tonni

Aasta	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	august	sept	okt	nov	dets	Kokku	Muutus, %
2014	3,64	3,76	4,12	4,25	4,15	3,67	3,98	4,20	4,29	4,63	4,28	4,04	49,00	2,02
2015	3,97	3,66	3,62	3,61	4,08	4,01	3,83	4,29	4,15	4,39	4,10	4,31	48,05	-1,93
2016	3,77	3,85	3,89	3,75	4,21	3,92	3,84	4,14	4,03				35,38	0,45

Leedu raudteefirma Lietuvos Geležinkeliai kaubamahud kaubagrupiti

Kaup	2016 jaanuar-mai tuhat tonni	Muutus %, 2016 vs 2015
Toit ja loomasööt	2 187,1	20,2
Mineraalkaubad	1 568,2	16,8
Rasked mineraalõlid	1 052,2	38,9
Nafta ja naftasaadused	6 771,7	13,5
Keemiakaubad	336,9	4,9
Väetised	5 378,3	-16,9
Puit, paber	436,0	14,8
Metall	1 346,8	-7,4
Muu	383,4	-8,7

Kaup	2016 jaanuar-sept, tuhat tonni	Muutus %, 2016 vs 2015
Toit ja loomasööt	4 108,0	10,8
Mineraalkaubad	3 412,0	21,2
Rasked mineraalõlid	1 885,2	17,6
Nafta ja naftasaadused	11 287,3	8,2
Keemiakaubad	583,0	1,0
Väetised	10 206,0	-14,9
Puit, paber	795,1	24,7
Metall	2 370,0	-14,4
Muu	736,6	0,8

RAUDTEETRANSPORT

Raudtee veosekäibes augustis väike hüpe

Statistikaameti andmeil on tänavu veosekäibe Eesti raudteetaristul langenud tasemele, mida 1991. aastasse ulatuvast statistikast varem ei leia.

Kui juunis oli veosekäibe Eesti raudteel 147 miljonit tonn-kilomeetrit, mis on selle aasta kõige väiksem tulemus, siis septembrikuu 155 miljonit tonn-kilomeetrit on selles arvestuses teisel kohal. Vaid augustis oli väike hüpe. Pärast esimest kvartalit on kõigil kuudel olnud kaubavedo maht Eesti raudteel alla 200 miljoni tonn-kilomeetri. Meenutame, et raudteevõrde buumiajal, 2004.-2005. aastal ulatusid kuised veosekäibed 800-900 miljoni ja mõnel kuul ka üle miljardi tonn-kilomeetrit, ehk praegusest pea seitse korda enam.

EVR Cargo juht Raul Toomsalu kommenteeris septembri keskel, et ettevõtte on tugevalt positiivse rahavoo ning kasvupotentsiaaliga. Ta lisas, et tihenevas konkurentsits otsitakse Baltimaades kaubaveoks uusi variante. EVR Cargo on tema sõnul teinud tööd Hiina, Kasahstani ja Valgevene kauba siia meelitamiseks.

Samas suunas liiguvad mõtted aga ka Läti raudteefirmas, sest Venemaa on lõpetamas oma nafta vedu läbi Baltimaade sadamate, mis mõjub ka raudteefirmadele.

Nukker seis ka Lätis

Sarnaselt Eestile on nukker seis ka Lätis sealsel riiklikul raudteefirmal Latvijas Dzelzceļš. Varasemate aastatega kõrvutades on kaubamahu langus tuntav: mais kaotati aasta kokkuvõttes eelmise aasta samale perioodile 21%, juunis 19,8%, juulis ja augustis 20,5% ning septembris 19,6%. Ainsana on üheksa kuu kokkuvõttes aasta varasemaga võrreldes veidi kasvanud riigisisene kaubavedu, kuid selle osakaal kogumahust on vaid 3,35%, nii et üldpilti see muuta ei suuda.

Baltimaade riigiraudteedest sel aastal ainsana enam-vähem head seisu nautinud Leedu raudteefirma Lietuvos Geležinkeliai sattus juunis samuti langusesse. Siis jäi neil sarnaselt jaanuarile kaubamaht alla eelmise aasta samale kuule. Leedu raudteekaubaveos näitab tänavu protsentuaalselt suurimat langust väetiste transport.

Kaubavedu Eesti raudteel, veosekäibe, tonn-kilomeeter

	2014	2015	2016
jaanuar	405 912,1	354 995,8	324 987,7
veebruar	313 709,9	309 346,7	230 204,3
märts	353 870,7	276 463,7	249 870,1
aprill	257 431,5	252 482,3	176 526,7
mai	222 402,4	294 489,8	169 595,0
juuni	214 247,7	256 295,1	146 720,0
juuli	216 619,8	239 499,6	160 913,0
august	203 018,5	216 882,3	178 918,0
september	207 565,3	197 426,9	154 772,0
oktoober	235 640,4	207 446,7	
november	271 797,6	252 307,3	
detsember	353 626,9	256 429,9	
kokku	3 255 842,8	3 114 066,1	1 792 506,8
muutus aastaga, %		-4,6	-25,2

Allikas: Statistikaamet

Nafta ja naftasaaduste järel on see riigi raudteel suuruselt teine kaubagrupp. Kui juuni lõpuks oli Leedu raudteel võrreldes eelmise aasta sama perioodiga veetud väetisi vähem 19,3%, siis septembri lõpuks oli miinus kahtunud 14,9%-le.

Aasta kokkuvõttes on Leedu raudtee kaubamahu kasvust võrreldes märtsi lõpu 7,5%ga septembri lõpuks jäänud järele vaid 0,45%.

LENNUTRANSPORT

Kaubaveod Tallinna lennujaamas, tonni

Aasta	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	august	sept	okt	nov	dets	Kokku	Muutus, %
2014	1254	1317	1577	1627	1691	1341	1346	2274	2387	2243	1698	1105	19 860	-5,2
2015	850	841	1034	1212	1456	1468	1093	1583	1651	2235	1730	1003	16 156	-18,7
2016	651	766	1149	1287	1472	1039	1017	1019	1105				9 505	-15,04

Allikas: Tallinna lennujaam

Kaubaveod Riia lennujaamas, tonni

Aasta	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	august	sept	okt	nov	dets	Kokku	Muutus, %
2014	1853	2661	3016	2549	3709	3336	3315	3083	3275	2194	1924	2069	32 984	-38,4
2015	1293	1510	1568	1646	1433	1514	1537	1376	1364	1805	1881	1936	18 863	-42,8
2016	1553	1567	1797	1692	1577	1700	1490	1748	1575				14 711	11,1

Allikas: Riga International Airport

LENNUTRANSPORT

Kaubaveod Vilniuse lennujaamas, tonni

Aasta	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	august	sept	okt	nov	dets	Kokku	Muutus, %
2014	625	619	639	613	654	600	634	545	658	869	791	776	8023	2,7
2015	608	587	714	693	664	669	651	627	676	706	766	829	8188	2,1
2106	637	692	751	723	716	824	720	698	752				6513	10,6

Allikas: Vilnius Airport

Kaubaveod Kaunase lennujaamas, tonni

Aasta	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	august	sept	okt	nov	dets	Kokku	Muutus, %
2014	143	162	161	163	171	157	175	157	192	239	178	163	2060	-2,40
2015	144	160	193	219	339	496	405	983	887	472	165	217	4679	128,29
2016	141	177	188	194	188	173	159	202					1422	-51,70

Allikas: Kaunas Airport

Reisijate vedu Tallinna lennujaamas

Aasta	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	august	sept	okt	nov	dets	Kokku	Muutus, %
2014	119 911	113 157	148 745	158 758	185 567	200 507	211 920	208 537	195 301	189 084	148 372	137 356	2 017 371	2,99
2015	128 089	122 462	162 797	174 527	201 530	217 812	231 251	234 237	207 426	207 276	145 679	133 577	2 166 663	7,40
2016	127 472	128 120	158 052	180 314	201 104	224 760	227 920	228 175	214 649				1 690 700	0,63

Allikas: Tallinna lennujaam

Reisijate vedu Riia lennujaamas

Aasta	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	august	sept	okt	nov	dets	Kokku	Muutus, %
2014	309 021	276 099	332 418	398 118	426 325	488 851	515 058	508 820	449 613	419 413	346 207	344 355	4 814 073	0,4
2015	320 977	295 057	371 104	408 275	465 782	516 308	553 952	548 112	470 355	448 376	382 236	381 615	5 162 149	7,2
2016	354 027	335 526	415 357	422 155	476 600	522 584	556 303	559 711	494 729				4 136 992	4,7

Allikas: Riga International Airport

Reisijate vedu Vilniuse lennujaamas

Aasta	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	august	sept	okt	nov	dets	Kokku	Muutus, %
2014	177 031	163 371	196 938	230 692	282 568	298 630	301 537	301 593	282 063	277 839	221 253	209 111	2 942 670	10,55
2015	203 549	192 634	229 493	263 158	320 739	326 332	325 257	332 001	327 669	325 706	250 855	238 691	3 336 084	13,37
2016	237 376	225 390	266 949	297 781	361 230	374 932	375 726	382 830	371 192				2 893 405	14,78

Allikas: Vilnius Airport

Reisijate vedu Kaunase lennujaamas

Aasta	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	august	sept	okt	nov	dets	Kokku	Muutus, %
2014	34 234	29 727	33 413	73 316	80 269	79 625	83 345	82 769	71 928	69 900	43 118	42 671	724 315	4,00
2015	44 115	39 415	44 966	65 591	67 055	69 298	77 254	85 253	74 477	77 311	51 582	50 967	747 284	3,17
2016	52 209	48 551	51 056	61 920	67 205	69 928	70 169	71 102					492 140	-0,16

Allikas: Kaunas Airport

Riia lennujaamas on Balti riikidest suurim kaubaveo maht ja kasvuprotsent

Kui kevadkuud lubasid loota, et kaubavedu Tallinna lennujaama on taas pöördunud tõusule, siis tegelikult on märts, aprill ja mai jäänud sel aastal ainsaks positiivse tulemusega kuudeks.

Juba juuni tõi kaasa Tallinna lennujaama kaubavedudes 29,2 protsendi languse, mis aga pole jäänud suurmaks kukkumiseks. Veelgi suurem allajäämine eelmise aasta sama kuu kaubaveole oli augustis (-35,7%) ja sep-

tembris (-33,1%). Kokku ollakse üheksa kuuga aasta varasemast maas 15,1%. Jaanuarist septembrini on Tallinna lennujaama kaudu veetud 9504 tonni kaupa, sellest 8194 tonni moodustas lennukaup ja 1309 tonni post.

Parimat tulemust on Baltimaade arvestuses näidanud lõunanaabrid lätlased. Riia lennujaam on olnud – juuli väikest miinust kõrvale jättes – suure osa aastast kaubaveo arvestuses plus-

sis. Kokku on veetud sealtkaudu üheksa kuuga 14 711 tonni kaupa, kasv aasta varasemaga võrreldes 11,1%. Muidugi, rekordaastatele jääda veel kõvasti alla. Nii oli 2014. aastal kaubaveo maht Riias 32 984 tonni ja 2013. aastal lausa 53 540 tonni.

Vilniuse lennujaam on suurendanud kaubavedu 10,6 protsendi võrra, 6512 tonnile. Tonnažilt jääda alla nii Riiale kui ka Tallinnale.

Tallinna Lennujaam ei suuda Vilniuse ja Riiga sammu pidada

Riia ja Vilniuse lennujaamad on üheksa kuuga tublisti reisijate hulka suurendanud, samas Tallinna lennujaam on vaid pisikeses kasvus.

Vilniuse lennujaam teenindas aasta esimese üheksa kuuga 2,89 miljonit reisijat, mis tähendab eelmise aastaga võrreldes 14,8 protsendist kasvu. Riia lennujaama läbis jaanuarist septembrini 4,13 miljonit reisijat, mis on 4,7 protsenti rohkem kui aasta tagasi.

Kui poole aasta lõikes kasvas Tallin-

na lennujaama reisijate arv ühe protsendi, 1,02 miljoni reisijani, siis üheksa kuu kokkuvõttes on kasv vähenenud 0,6 protsendile. Septembri lõpu seisuga oli Tallinna lennujaama kaudu lennanud 1,68 miljonit inimest, neist riigisestel lendudel 11 938.

Aasta on olnud Tallinna lennujaamale heitlik. Kui juulis ja augustis näidati aasta varasemaga võrreldes miinust, siis ülejäänud kuudel on pluss ja miinus kogu aeg vahetunud.

Loe lisa:

www.logistikauudised.ee

Omniva ühisfirma hiinlastega püüdleb saja miljoni euro suuruse käibe poole

Omniva sidusettevõtte Post11 astub pikki samme nii ida- kui läänekaarel. Käpp on pandud Hiina e-kaubanduse 760 miljardilise käibega meepotti. Vana maailmas on endine Eesti Post liiksaks Suurbritanniale kanda kinnitamas ka Saksamaal.

Koostöös Hiina kuller- ja kaubandushiiu S.F. Expressiga sündinud Post11 teele pandud saadetiste arv on aastaga viiekordistunud. Algselt 500 ruutmeetrit on Tallinnas kolitud 2600 peale. “Ka siin hakkab kitsaks jääma,” tõdes Omniva juhatuse esimees Aavo Kärmas. “Aastas tehakse kümme miljonit saadetist. Iga nädal lendab kolm tšarterlendu Tallinna lennujaamast Hiina. Vastu tuleb vähemalt üks, kui mitte kaks lennukit päevas,” kirjeldas ta veomahte.

Viimased neli aastat on globaalne turg kasvanud keskmiselt veerandi

võrra aastas. Eelmisel aastal ostles veebis 1,4 miljardit klienti ja sektori käive ulatus 2,27 triljonile dollarile.

“Tahame ka kaubavoost osa saada,” ütles Kärmas, ja seetõttu otsustati toiduahelas kõrgemale trügida. Uue ettevõtte ärist enamiku moodustab Hiina e-poodidest tellitud kauba edastamine. Peamised sihtturud on lähedal – Balti, Skandinaavia ja Ida-Euroopa riigid, lisaks Venemaa. Kauba Eestist edasi liigutamiseks kasutatakse maa- kui ka lennutransporti. Osa kaubast jääb ka Eestisse.

Kärmas sõnul on neil suur ambitsioon hakata korraldama otselende Hiina ja Saksamaa vahel. Järgmisel aastal tahavad nad jala maha panna ka teispoole Atlandi ookeani. “Kokku oleme sel aastal pakke viinud 82 riiki,” iseloomustas Kärmas äri ulatust.

Koostööni 400 000 töötaja ja seits-

me miljardi euro suuruse aastakäibega S.F. Expressiga jõuti Kärmas sõnul tänu ühistele huvidele. “Nad olid üks meie kliente. Meie tahtsime laieneda Hiina, nemad tahtsid tulla Euroopa turule.”

Post11 nimi sündis Kärmas sõnul läbirääkimiste käigus. “Ütlesin, et kui kaks edukat ettevõtet panevad leivad ühte kappi, peab kokku tulema vähemalt kolm. “Ei,” ütlesid hiinlased, peab tulema üks ja üks ehk üksteist,” meenutas ta.

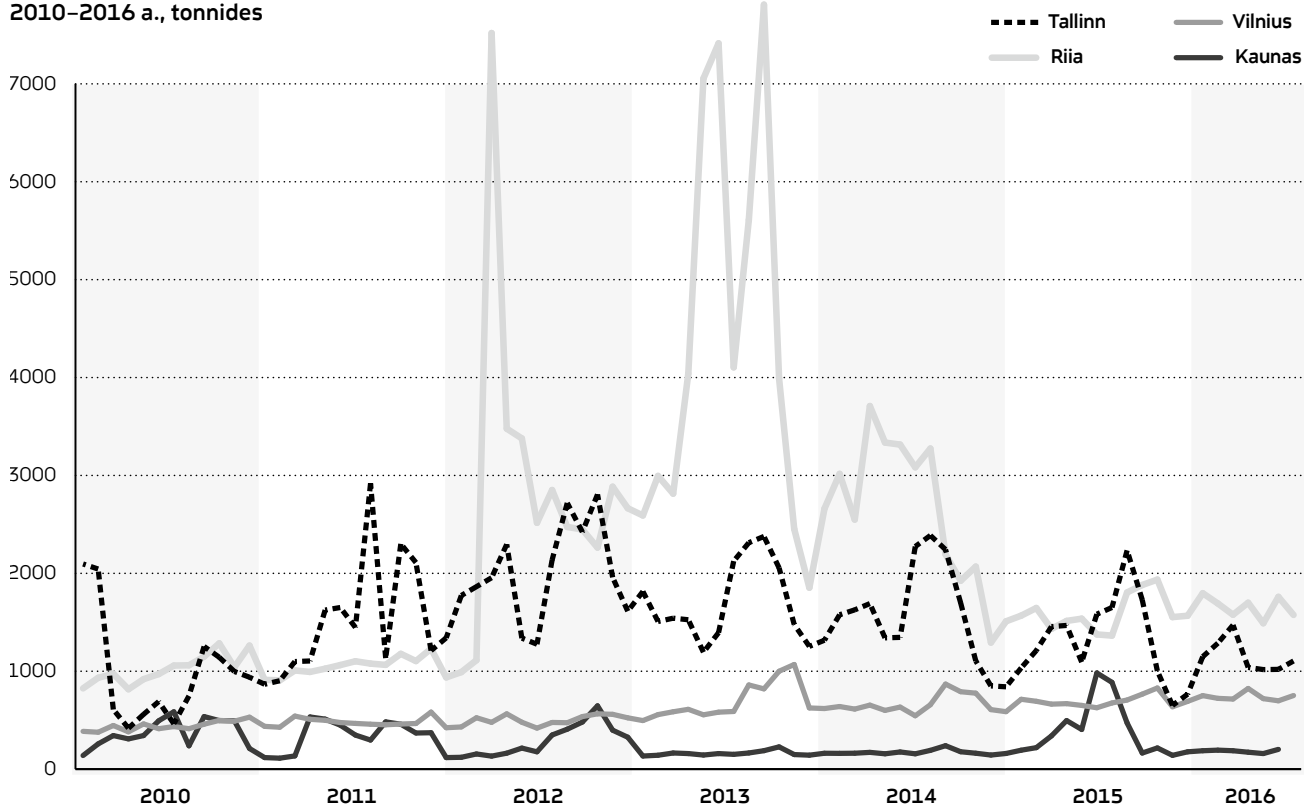
Post11 lähieesmäärke avades Kärmas väga üksikasjalikuks ei läinud. “Kindlasti räägime kümnetest, võib-olla saja miljoni eurosest käibest,” sõnas ta. “Kuid tegu on äriaga, kus väga palju plaane ei ole mõtet teha – see areneb niivõrd kiiresti ning turg on meeltult suur.”

aripaev.ee

LENNUTRANSPORT

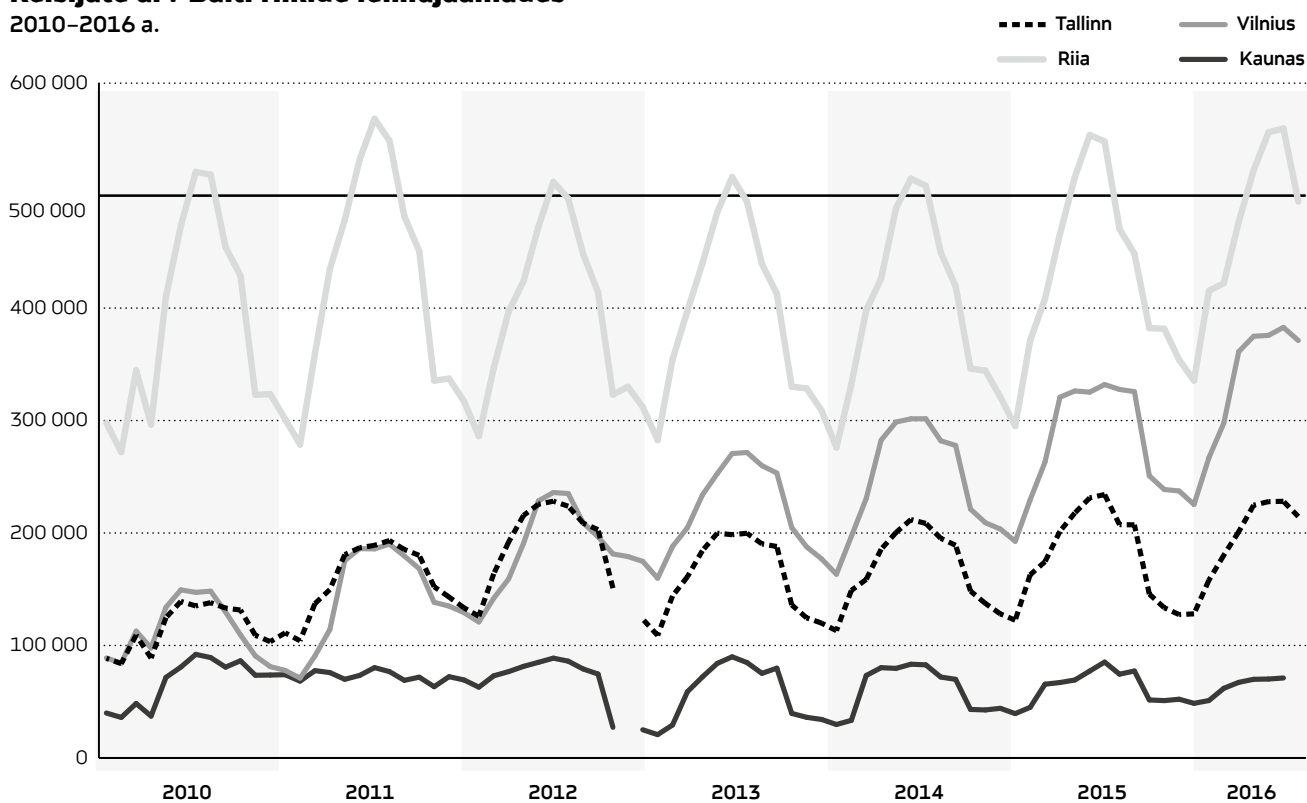
Kaubavedu Balti riikide lennujaamades

2010–2016 a., tonnides



Reisijate arv Balti riikide lennujaamades

2010–2016 a.



9 kuud Läänemere sadamates

Leedu jätkab plussis, Eesti-Läti ikka miinuses

Käesoleva aasta üheksa kuu möödudes on Eesti ja Läti suuremate sadamate kaubaveomaht mullu sama perioodiga võrreldes miinuses, Leedus erandlikult aga plussis.

Tallinna sadama kaubakäive langus ajavahemikus jaanuarist septembrini 7,9 protsenti, Ventspilsil 20,5%, Riia sadamal 10,5% ning Liepaja sadamal 2,3%. Seevastu Klaipeda sadam on 3,4%ga plussis.

Siiski pole kaubaveo vähenemine mainitud miinusemäärga sadamail üheksa kuu kokkuvõttes nii suur, kui oli veel poolaastastatistikas. Nii oli juunikuu järel Tallinna sadam kaotanud aasta varasemaga võrreldes kaubamahust 11,4%, Riia sadam 11,5% ja Ventspils 25,1%, Leedu Klaipeda oli aga 5,7 protsendiga plussis.

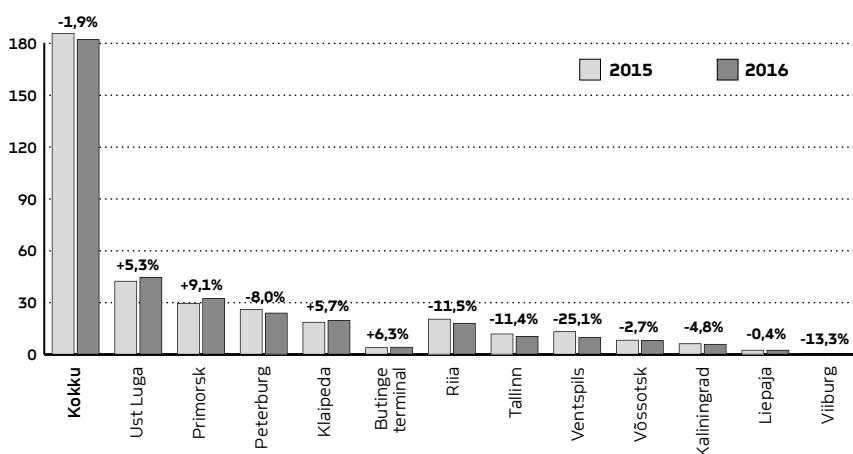
Suuremalt jaolt naftasadamana tegutsev Ventspils on juba selle aasta algusest saadik näinud mitmekümneprotsendilist kaubamahtude vähenemist. Ka Tallinnas on naftavedu vähe-

nenud, ent kokkuvõttes on Tallinna sadamat läbiv kaup mitmekesisem ja ühe kaubagrupi langus ei oma nii suurt tähendust. Varem Ventspilsile mahult alla jäänud Tallinna sadam on nüüd üha kiiremini eest ära minemas.

Ainsana mullusega võrreldes plus-

sis püsiv Klaipeda Leedus on siiski terve selle aasta olnud languses. Esimese kvartali järel oli nende kaubamaht eelmise aasta sama ajaga võrreldes 10,8% suurem, teise kvartali järel 5,7% ning kolmanda kvartali järel vaid 3,4% plussis.

Läänemere idakalda sadamate kaubamahud, miljonit tonni



Konteinerkaubandus võtab hoogu üles

Selle aasta esimese üheksa kuuga on Läänemere idakalda sadamate konteineravedude maht kasvanud mullusega võrreldes 2,3 protsenti. Veel esimese poolaasta järel oli kasv vaid 0,8%.

Meenutame, et eelmisel aastal vähenesid konteinerveo mahud siinse regiooni sadamates lausa 24,7%. Mahulangust vedasid majandussanktsioonide tõttu raskustesse sattunud Venemaa sadamad (Kaliningrad -45%, Peterburi -28%, Ust-Luga -16%). Ent langus ei jättnud puudutamata ka Baltimaade sadamaid (Tallinn -20%, Klaipeda -13%, Riia -8%).

Suurematest sadamatest ongi vaid Tallinn ja Ust-Luga selle aasta septembri lõpu seisuga ikka miinuses, teised on hakanud aasta varasemast juba rohkem konteinereid vastu võtma ja teele saatma. Tallinna sadamal oli kuue kuu järel konteinerikaubandus 4,5%ga miinuses, üheksa kuu möödudes on miinus kärisenud 6,6%-le.

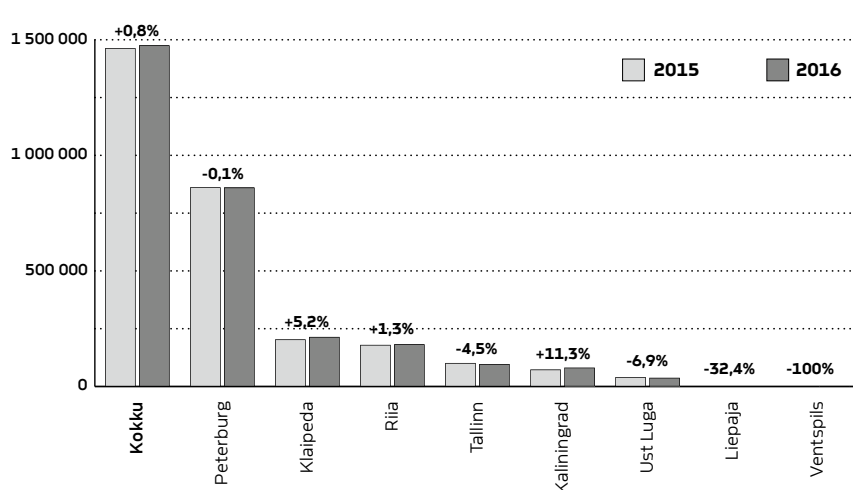
Eriti suure hoo on sisse saanud Klaipeda ja Kaliningradi sadamad, kel kasvu üle kümne protsenti.

Läänemere idakalda suuremate sadamate poolt tagasivõidetud konteineritest on 60% läinud Klaipeda arvestusse.

Kui näiteks Kaliningradi sadam kaotas eelmise aastaga konteineravedude

käibest 145 811 TEUd, siis tänava on üheksa kuuga tagasi võidetud vaid 14 368 TEUd. Poolaasta seisuga võrreldes (+8295 TEUd) on siiski kolmandas kvartalis näidanud nad päris head tulemust.

Läänemere idakalda sadamate konteinerveod, TEU



MERETRANSPORT**Sadamate kaubamahud, miljonit tonni****Läänemere idakalda sadamad**

Sadam	Kaubamaht jaan-sept 2015	Kaubamaht jaan-sept 2016	Muutus 2016 vs 2015, %	Muutus 2016 vs 2015, mln tonni
Kokku	274,97	271,57	-1,2	-3,39
Ust Luga	65,10	68,54	5,3	3,44
Primorsk	43,76	48,34	10,5	4,57
Peterburi	38,90	35,92	-7,7	-2,98
Klaipeda	28,91	29,90	3,4	0,98
Butinge terminal	6,39	6,80	6,5	0,41
Riia	30,03	26,87	-10,5	-3,15
Tallinn	17,02	15,68	-7,9	-1,34
Ventspils	17,65	14,04	-20,5	-3,62
Võssotsk	13,16	12,48	-5,2	-0,68
Kaliningrad	9,53	8,68	-8,9	-0,85
Liepaja	3,96	3,87	-2,3	-0,09
Viiburi	1,12	0,96	-14,8	-0,17

Paldiski sadamal rekord

Tallinna Sadama sadamais käideldi septembris 1,71 miljonit tonni kaupa, mis oli aasta varasemast 5% võrra väiksem tulemus. Paldiski Lõunasadamais käideldi septembris aga rekordarv kaupa ehk 478 000 tonni.

Septembri kaubamaht vähenes peamiselt Muugal käideldud vedellasti arvelt, samas kasvas 59% sadamaid läbinud segalasti kogus. Paldiskit läbis septembris aga rekordkogus kaupa, seda peamiselt vedellasti arvelt, mida veeti läbi sadama 33,5% enam kui mullu ja mis oli läbi aegade suurim septembris sadamas käideldud kaubamaht.

Üheksa kuu kokkuvõttes moodustas Tallinna Sadama kaubamaht 15,68 miljonit tonni, mida oli eelmise aasta sama perioodiga võrreldes 7,9% vähem. Vähenemine toimus põhiliselt vedellasti languse mõjul, samas puistlasti ja veeremi mahud kasvasid.

Läänemere idakalda sadamate konteinerveod

Sadam	Konteinerid jaan-sept 2015, TEU	Konteinerid jaan-sept 2016, TEU	Muutus 2016 vs 2015, %	Muutus 2016 vs 2015, TEU
Kokku	2 255 283	2 204 246	2,3	51 037
Peterburg	1 293 419	1 302 835	0,7	9416
Klaipeda	292 030	323 301	10,7	31 271
Riia	265 378	276 860	4,3	11 482
Tallinn	159 288	148 805	-6,6	-10 483
Kaliningrad	125 979	140 347	11,4	14 368
Ust Luga	65 487	61 783	-5,7	-3 704
Liepaja	2 473	1 578	-36,2	-895
Ventspils	505	0	-100,0	-504

Loe infotehte ka veebist:

**[www.logistikauudised.ee/
transport-ja-logistika](http://www.logistikauudised.ee/transport-ja-logistika)**

Ust-Luga

Kaubagrupp	aprill	mai	juuni	Kokku jaan-sept	Muutus 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	7,81	7,52	7,19	68,5	5,3
Süsi ja koks	1,99	1,79	1,74	16,1	0,9
Toornafta	2,50	2,20	2,51	21,7	8,6
Naftatooted	2,34	2,59	2,26	23	2,0
Vedelgaas	0,14	0,09		1,3	-
Ro-ro kaup	0,08			1	-39,1
Väetised	0,35	0,32	0,21	2,3	84,6
Metall	0,10	0,05		0,4	-

Kaliningrad

Kaubagrupp	aprill	mai	juuni	Kokku jaan-sept	Muutus 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	1,00	1,12	0,88	8,67	-8,9
Naftatooted	0,07	0,14	0,07	0,84	-36,8
Metall	0,09	0,09	0,06	0,77	-6,0
Ro-ro kaubad	0,06	0,09	0,08	0,91	-36,1
Konteinerkaup	0,06	0,09	0,07	0,73	7,5
Vili	0,09	0,13	0,08	0,72	18,3

MERETRANSPORT

St. Peterburg

Kauba-grupp	aprill	mai	juuni	Kokku jaanuar- september	Muutus 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	3,83	4,22	4,20	35,92	7,7
Väetised	0,44	0,59	0,58	4,88	-18,8
Nafta tooted	0,33	0,51	0,54	4,69	-34,5
Metall	0,60	0,57	0,66	5,06	7,2
Konteiner- kaup	1,75	1,77	1,75	15,24	1,9

Võssotsk

Kauba-grupp	aprill	mai	juuni	Kokku jaanuar-sept	Muutus 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	1,47	1,34	1,57	12,5	-5,2
Nafta tooted	0,93	0,81	1,04	8,0	-12,8
Süsi	0,54	0,51	0,55	4,5	12,2

Tallinn

Kauba-grupp	jaanuar	veebruar	märts	Kokku jaanuar- september	Muutus 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	2,23	1,47	1,56	15,7	-7,8
Nafta tooted	1,47	0,77	0,62	7,8	-21,2
Väetised	0,16	0,09	0,16	1,3	9,6
Konteiner- kaup	0,14	0,13	0,15	1,3	-1,4
Ro-ro	0,32	0,35	0,39	3,4	4,6

Klaipeda

Kauba-grupp	jaanuar	veebruar	märts	Kokku jaan-sept	Muutus 2016 vs 2015, %
Klaipeda sadam	3,16	3,33	3,53	29,6	3,4
Vedellast	1,12	0,94	1,16	8,6	12,6
Kuivlast	1,20	1,18	1,38	12	-6,1
Üldkaup	0,85	1,04	1,16	9,2	9,4
Bütingé terminal	0,80	0,80	0,70	6,8	6,5

Primorsk

Kauba-grupp	aprill	mai	juuni	Kokku jaanuar- sept	Muutus 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	5,90	6,06	5,07	48,3	10,5
Toornafta	4,69	4,81	3,90	37,80	14,4
Nafta tooted	1,21	1,22	1,20	10,60	-1,7

Viiburi

Kauba-grupp	aprill	mai	juuni	Kokku jaanuar- sept	Muutus 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	0,07	0,16	0,13	0,96	-14,8
Puistlast	0,05	0,13	0,13	-	-
sh süsi	0,02	0,07	0,08	0,4	-
sh mine- raalväeti- sed	0,03	0,06	0,00	0,4	-
Üldkaup	0,006	0,009	0,005	---	-
Vedelkaup	0,009	0,004	0,000	---	-

Riia

Kauba-grupp	aprill	mai	juuni	Kokku jaanuar- sept	Muutus 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	3,15	3,24	2,76	26,87	-10,5
Süsi	1,08	0,98	0,95	9,1	-17,1
Nafta tooted	0,82	0,80	0,69	6,50	-20,4
Väetised	0,19	0,26	0,23	2,15	6,9
Puit				1,99	-
Konteiner- kaup	0,32	0,34	0,29	2,90	1,3

Gdansk

Kauba-grupp	jaanuar	veebruar	märts	Kokku jaan-sept	Muutus märts 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	3,01	3,03	2,76	27,9	6,2
Vedelkaup	1,04	1,04	0,63	9,6	-22,2
Üldkaup	0,99	1,27	1,22	2,9	18,7
Süsi	0,49	0,30	0,46	3,8	kasv 1,7 korda
Teravili	0,13	0,09	0,13	0,8	-18,9
Kuivkaup	0,37	0,30	0,33	10,8	kasv 1,4 korda

Loe uudised: www.logistikauudised.ee

MERETRANSPORT

Liepaja

Kaubagrupp	jaanuar	veebruar	märts	Kokku jaan-sept	Muutus 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	0,48	0,52	0,44	3,87	-2,3
Teravili	0,26	0,30	0,20	1,86	-0,5
Puit	0,04	0,04	0,08	0,43	-4,9
Ehitus- materjalid	0,05	0,04	0,03	-	-
Toornafta	0,01	0,00	0,01	-	-
Naftatooted	0,03	0,01	0,02	-	-
Ro-ro				0,35	-29,1

Hamina/Kotka

Kauba- grupp	juuli	august	september	Kokku jaanuar- august	Muutus 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	1,10	1,26	-	8,87	5,1
Eksport	0,80	0,62	-	6,44	7,3
Paber	0,21	0,24	-	1,88	-9,3
Tselluloos	0,10	0,19	-	1,09	9,2
Vedelkaup	0,19	0,16	-	1,43	-4,6
Kuivkaup	0,14	0,09	-	0,64	67,7
Puit	0,12		-	1,17	
Import	0,30	0,28	-	2,4	-0,9
Vedelkaup	0,11	0,06	-	0,81	-7,0
Konteinerid (TEU)	48 790	67 675	-	420 237	14,9

Ventspils

Kauba- grupp	aprill	mai	juuni	Kokku jaan-sept	Muutus 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	1,47	1,41	1,07	14,04	-20,5
Nafta- tooted	0,68	0,79	0,58	8,25	-25,2
Süsi	0,25	0,15	0,06	1,83	-49,5
Ro-ro	0,17	0,18	0,17	1,50	12,4

Helsingi

Kauba- grupp	juuli	august	Kokku jaanuar- august	Muutus jaan-august 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	0,91	0,90	7,52	2,3
Konteinerid (TEU)	38 082	36 624	304 879	5,5

Hanko

Kauba- grupp	juuli	august	Kokku jaanuar- august	Muutus jaan-august 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	0,38	0,37	3,13	12,9
Konteinerid (TEU)	5327	4776	41 318	7,0

Turu

Kauba- grupp	juuli	august	Kokku jaanuar- august	Muutus jaan-august 2016 vs 2015, %
Kõik kokku	0,12	0,16	1,42	0,3
Konteinerid (TEU)	218	250	1626	78,2



**Logistika ja
ekspordi käsiraamat**

www.kasiraamat.ee

TULEKUL

Kaubaveo hetkeseis aastakonverentsi fookuses

17. novembril toimuva logistika aasta-konverentsi fookuses on tänavu Eesti kaubaveo hetkeseis ja tulevikutrendid – seda nii raudteel, merel kui ka õhus.

Esmalt esineb Eesti Tuleviku-uuringute Instituudi direktor Erik Terk, kes pakub neli kaubavedude arengutsenaariumi Eesti jaoks. Ettekandes pöörab ta tähelepanu sellistele teguritele nagu rahvusvaheliste – sealhulgas transkontinentaalsete – kaubavedude perspektiivid, Ida ja Lääne suhted ning Rail Balticu projektiga seonduv.

Rail Balticu kui kaubatee kõrval arutatakse ka võimaliku Tallinn-Helsingi tunneli roll kaubaveos ning kahe projekti koostööd. Diskussioonis osalevad majandus- ja kommunikatsiooniminister Kristen Michal, Harju maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna nõunik Kaarel Kose, transpordianalüütik Hannes Luts ja Transiidikeskuse juhataja esimees Erik Laidvee. Aruteluringi teemaks ongi, kas Rail Baltic hakkab tööle ootuspäraselt, sealhulgas kas Rail Baltic muudab raudteeveo mereveoga konkurentsivõimelisemaks.

Lisaks räägib Luts, millised peaksid Soome-tunnel ja Rail Baltic olema, et koos suurimat kasu luua. Kui hästi sobiks Rail Balticu tänane variant kokku tunneliga, milline võiks olla Rail Baltic, et võimalikult hästi arvestada nii Eesti enda kui ka transiitvedude vajadusi lähemas ja kaugemas tulevikus – on mõned tema ettekande alateemad.

Tallinna Lennujaama turundusdirektor Eero Pärnmäe räägib lennukaubanduse laienemise võimalustest ja potentsiaalsetest turgudest. „Mil-

Logistika Aastakonverents 2016

- Toimub 17. novembril Tallinnas RRK Liiva Keskuse uues laos Kalmistu tee 26E.
- Teemaks Eesti kaubavedude arengutsenaariumid, Rail Baltic ja Helsingi-Tallinna tunnel, lennukaubanduse laienemise võimalused, Eesti kui kauba sihtpunkt ja vahepeatatus, Eesti sadamate võimekus ja arenguperspektiivid ning mereveo arengud ja trendid.
- Esinevad Tallinna Ülikool, strateegia ja strateegilise juhtimise professor Erik Terk, majandus- ja taristuminister Kristen Michal, Harju Maavalitsus, arengu- ja planeeringuosakonna nõunik Kaarel Kose, Locosmarti omanik ja konsultant-analüütik Hannes Luts, Transiidikeskuse ASI juhatuse esimees Erik Laidvee, Tallinna Lennujaama turundusdirektor Eero Pärnmäe, DHL Global Forwarding Balti riikide lennuvedude juht Tarmo Künnapuu, Pärnu Sadama nõukogu liige Kaspar Kokk, Eesti Sadamate Liidu tegevjuht Viktor Palmet, DFDS Seaways OÜ juhataja liige Peeter Ojasaar ning Prologi juhataja liige Tõnis Hintsov
- Aasta Logistikategu 2016 finalistide tutvustus ja võitja väljakuulutamine
- Huvilistel võimalus tutvuda RRK Logistikapargid uue laohoonega.
- Ajakava ja registreerimine pood.aripaev.ee/logistika-aastakonverents-2016

lised on Eesti eelised lennukaubavedajate silmis? Mida saame meie teha, mida teised? Tallinna Lennujaam tegelebki praegu lennukaubaveo temaatika kaardistamisega, et leida nendele küsimustele vastused. Lennujaamal on hetkel käsil viimaste aastakümnete kõige mahukamad arendusprojektid, mis kätkevad endas ka potentsiaali uute jaotuskeskuste loomiseks,“ tutvustab Pärnmäe enda esinemist. Seejärel analüüsib DHLi Balti riikide lennuvedude juht Tarmo Künnapuu Eesti kui kauba sihtpunkti ja vahepeatust.

Ka on üheks suureks teemaks Eesti sadamate võimekus ja kaubamahude analüüs, millest räägib sadamate liidu juht Viktor Palmet. Eesti mereveo arenguid ja trende tutvustab Peeter Ojasaar DFDS Seaways OÜst, samuti esineb Pärnu Sadama nõukogu liige Kaspar Kokk.

Väljakujunenud traditsiooni kohaselt valitakse igal sügisel aasta parim logistikasaavutus. Tänavu juba 15. korda toimuva konkursi Aasta Logistikategu eesmärgiks on tunnustada oma tööle pühendunud logistikajuhtide poolt saavutatud edu organisatsioonile püstitatud eesmärkideni jõudmisel. Lühikese ülevaate konkursi ajaloost ja 2016. aasta kandidaatidest annab ProLogi juhataja liige Tõnis Hintsov. Lisaks autastatakse võitjaid.

Aastakonverents, seekord arvult juba 18., on logistikamaastiku iga-aastane tippündmus, mis toob Riigiressurside Keskuse Liiva pealaos kokku sektori otsustajad ja praktikud.

logistikauudised.ee



Logistika ja ekspordi käsiraamat

Äripäeva käsiraamat

www.kasiraamat.ee

RAUDTEETRANSPORT

DEBATT

Kas Rail Baltic vajab uut taristut

Uukivi: kas tahame osa Euroopa ühtsest raudteearhitektuurist?

Raigo Uukivi
Tehnilise Järelevalve Ameti peadirektor



Erineva rööpmelaiusega raudteesüsteemide ühendamise on oluliselt keerukam kui esmapilgul näib ja teatud juhtudel võib see osutuda sootuks võimatuks ülesandeks.

Üleeuroopaline transpordisüsteem parandaks oluliselt kaupade liikumist, avardaks inimeste liikumisvabadust ja avaldaks sellega positiivset mõju majanduslikule ja sotsiaalsele sidususele liidus.

Tänaseks on jõutud kokkuleppele tehniliste parameetrite osas, mille alusel edasine areng Euroopa raudteedel põhineb ühetaolisel standardil. Eesti ei kuulu nende riikide hulka, kelle raudtee vastaks täna sellele standardile. Meie rongid sõidavad siiani ajaloolistel põhjustel laiarööpmelisel ehk mittestandardisel rööpa-paaril.

See on üks oluline põhjus, miks meil on tarvis Rail Balticu raudteed. On väidetud, et ühtset standardit asendaks ka erilahendusega veermiku kasutamine, mis sobinduks eri rööpmelaiustega rööbasteedele. See väide ei päde, sest liikmesriikide vahel raudteeühenduseks ei piisa ainult veermiku muutmisest.

Ühtlustada tuleb rohkem kui ainult rööpad

Ühtse raudteevõrgu toimimise saavutamiseks kahe erineva rööpmelaiusega raudtee vahel, nagu Euroopa Liidu standard ja Eesti tänane raudteesüsteem, tuleb arvesse võtta kogu süsteemi tervikuna. Lisaks veermi tehnilistele nõuetele, side- ja turvaseadmetele, rööbasteele ehitamise ja hooldamise nõuetele, on vaja ühtlustada ka rongijuhtide koolitamine, samuti raudtee-ettevõtja ohutustunnistuste väljaandmine.

Enamgi veel. Lisaks raudtee-ettevõtjatele kehtestatud nõuetele on Euroopa Liidu ühtse raudteesüsteemi lahutamatu osa ka kauba- ja reisiveo-ettevõtjatele pakutavad teenused alates ühisest piletisüsteemist ja reisijate teavitusest ning lõpetades kaubaron-gide reaalajas jälgimisega.

Lisaks on vaja ühildada ka rööbastee energiasüsteemide tehnilised lahendused. Näiteks Eesti elektrirongides kasutatav elektrisüsteem töötab oluliselt väiksema pingega kui Euroopa Liidus levinud süsteem. Seetõttu tuleb kogu Eesti raudteetaristul ka kogu elektriskeem moderniseerida.

Erinev taristu kulukam ja riskantsem

Iseenesest on Euroopas selliseid paralleelselt töötavaid tehnilisi erilahendusi varasemalt loodud: veerem varustatakse mitme erineva pardaseadmega, mis võimaldavad erinevate turvanguseadmetega varustatud raudteedel ohutult sõita; seadmed, mis võimaldavad eri (energia) süsteemides liigelda, reguleeritavate eritellgedega veerem jne. On tõestatud, et see kõik on aga tavalisest kulukam, keerulisem ning kõrgema riskiga.

Kõigi nimetatud põhjuste tõttu on majanduslikult ja tehniliselt oluliselt mõttekam uue trassi ehitamine. Kuiigi on olemas mitmesuguseid tehnilisi erilahendusi, mis on loodud, et vähendada erinevate raudteevõrgustike ühilduvusprobleeme, on oluline märkida, et neid on kasutatud vaid siis, kui muud alternatiivsed lahendused on olnud mingil põhjusel ebamõistlikud või puudusid üldse.

Et kaks erinevat raudteesüsteemi (1435 mm ja 1520 mm) omavahel toimiks, ei saa mõelda pelgalt üksikutele tehnilistele aspektidele. Erineva rööpmelaiusega raudteesüsteemide ühendamise on oluliselt keerukam kui esmapilgul näib ja teatud juhtudel võib see osutuda sootuks võimatuks ülesandeks.

Euroopa Liidu ühtsesse raudteevõrgustikku kuulumise ja tõhusama põhja-lõunasuunalise infrastruktuuri nimel on Eestisse uue trassi rajamine meile kindlasti mõistlikum.

Luts: ühtset standardit Euroopa raudteedel pole olemas

Hannes Luts
transpordianalüütik



Uue rööpmelaiuse kasutuselevõtul puuduvad võimalused otseühenduseks olemasolevate liinidega, mistõttu on raudtee ehitamine kallim (nt raudteesõlmede läbimisel) ning tõmbepiirkond väiksem.

Töötan igapäevaselt koostöös mitme Euroopa juhtiva raudtee-kaubaveoettevõttega ning puutun kehtivate standarditega sageli kokku. Kahjuks tuleb nentida, et paljud Raigo Uukkivi artiklis esile toodud väited ei vasta tõele. Ükski ELi riik ei saa öelda, et tema raudtee vastaks ühetaolisele euroliidu tehnilisele standardile. Need eksisteerivad vaid teoorias TSI (Technical Specifications for Interoperability) dokumentides. Praktikas on normid väga erinevad. Ka TSI on tegelikult nii liberaalne, et sageli ei kohusta see mitte kedagi omi norme muutma. Paljudel TSI normatiividel pole antud juhul üldse mingit tähtsust, kuna need ei mõjuta veere-mi koostalitlusvõimet.

Järgnevalt toon välja koostalitlust puudutavad aspektid ning selgitan, milline on tegelik olukord.

Rööpmelaius

Selle erinevus on peamiseks tõkkeks koostalitlusel. Probleemi saab lahendada eriveermikuga. Tegemist on ainukesest tõesti kuluka komponendiga koostalitluse tagamisel, mida praegu plaanitava Rail Balticu korral veokilt või laevalt ümberlaetavate vedude jaoks vaja ei läheks.

Haakeseadmed

Võimalik on kasutada koostalitlusvõimelist sidurit C-AKv, mis muuhulgas hoiaks ära täna Lääne-Euroopas standardse 19. sajandi tehnoloogia – kruvisiduri – kasutamise Eestis. Viimane on tömahukas, põhjustab puhvrisurve tõttu kurvides täiendavat rööbastest ja rattapaaride kulumist ning kätkeb endas olulisi riske tööohutusele: haakimiseks tuleb töötajal minna vaguni puhvrite vahele. C-AKv puhul ühendatakse pidurimagistraal automaatselt.

Turvangusüsteem

Kuigi ELis on tõesti kokku lepitud ühtse turvangusüsteemi ETCS kasutuselevõtt, on see veel väga vähe levinud tehnoloogia (parimal juhul mõni protsent ELi raudteedest) ning tähtaegu selle täielikuks elluviimiseks liimesriikide raudteevõrkudes pole. Euroopa raudteede signaalisatsioonisüsteemid on killustunud, mistõttu oleks Rail Baltic nii kui nii Poolas ses mõttes isoleeritud. ETCS pole kasutusel ka Varssavi–Bialys-

tok–Suwalki liinil, mis Rail Balticuga ühenduma peaks. Ei saa aru, miks leiab Tehnilise Järelevalve Amet, et ETCSi rakendamine 1520 mm raudteel on võimatu. Soomes peetakse seda võimalikuks.

Kontaktvõrgu ping

Ka siin on Euroopa standardid väga erinevad. Rail Balticu 25 kV 50 Hz juures seisame Poolas silmitsi tõsiasjaga, et seal kasutatakse 3 kV alalisvoolu süsteemi ning Saksamaal näiteks 15 kV 16 2/3 Hz. Pealegi ei ole ELis mingeid plaane riikide vahel seda ühtlustada – mitmesüsteemse veeremi kasutamine või vedurite vahetamine jääb Euroopas paratamatuks, mida Rail Baltic lahendada ei suuda. Seega on Poolas niigi tarvis meetmeid rakendada. 25 kV on kindlasti parim tehnoloogia praegusel hetkel. Isegi meil saaks seda 1520 mm võrgul põhimõtteliselt rakendada, kuna Aegviidu-suunalise raudtee kontaktvõrk vajab peagi väljavahetamist. Lätis juba on plaanid elektriraudtee ping 25 kV peale viia, sealgi vajab kontaktvõrk uuendamist. Leedus kasutatakse juba täna 25 kV pinget.

Ohutustunnistused

Mis piirab nende ühtlustamist 1520 mm raudteedega eeldusel, et Euroopa-suunaline veeremipark ei pea ilmingimata Venemaal lubatud olema?

Keelenõuded

Täna kehtivad Euroopas ikka veel natsionalistlikud reeglid, mistõttu peab igas riigis vedurijuht rääkima riigikeelt. Tegelikult on Baltikum erandiks, kus igas riigis saab hakkama ka vene keelega. Seega pole keelenõuete kehtestamine meie 1520 mm võrgul sugugi keerulisem kui mujal Euroopas.

Ühtne piletisüsteem

Täna seda pole ning see ei sõltu rööpmelaiusest.

Rongijuhtide koolitamine

ELi ülest rongijuhtitunnistust, mis lubaks piiranguteta raudteeveeremit juhtida, pole olemas ega saa ka kunagi olema, sest raudteevõrgud on liiga spetsiifilised. Seega on rahvusvaheliste vedurijuhtide koolitamisel vaja nii kui nii erinevate riikide nor-

RAUDTEETRANSPORT

me tunda. Rail Baltic võib seda küll Baltikumis vältida, kuid Poolast alates oleme ikkagi vanade probleemide juures tagasi. Seejuures on Baltikumi 1520 mm võrgu reeglid üsna sarnased, kuna baseeruvad endise NSVLi standarditel.

Rööbasteede ehitamise nõuded

Selle mõju veeremile, mis tegelikult koostalitluseks võimeline olema peab, on väga piiratud. Toon näite ühest detailist, mis võiks potentsiaalselt mõju omada: rööbaste kalle tee keskmepoole on näiteks Saksamaal 1:40, Prantsusmaal (ja ka Eestis) 1:20, Rootsis 1:30. Ideaalis peaks sellest lähtuma ka rattapaaride profiil. Samas toimib nende riikide vahel koostalitlusvõimeline rongiliiklus ning keegi ei kavatse neid norme muuta. Ka TSI lubab kõiki neid väärtusi.

Reisijate teavitussüsteem

See ei sõltu rööpmelaiusest.

Kaubarongide reaalarajas jälgimine

Kehtivad küll TAF TSI andmevahetuse nõuded, kuid normid ei sätesta, mis ajaks need ellu viia. Pealegi on mitmed aspektid dokumentatsioonis ebaselged, praegusel kujul pole TAF TSI elluviidav. Ma ei tea ühtegi rongioperaatorit, kes suudaks need normid lähiaastail kasutusele võtta. Pealegi pole ka siin sõltuvust rööpmelaiusest.

Lõpetuseks

Tuleb rõhutada, et mitmed tehnilised sõlmed, nagu turvangusüsteem, vajavad väljavahetamist ka 1520 mm võrgul, mistõttu ei vabasta meid Rail Baltic neist kohustustest. Antud väide ei vastaks tõele juhul, kui valitsusel oleks plaan olemasolev 1520 mm raudteevõrk sulgeda. Pigem viitab selline artikkel kas Eesti või ELi ametkondlikule lodevusele, kuna keegi ei viitsi tegeleda 1435 ja 1520 mm raudteel koostalitluseks vajalike meetmete analüüsiga. Loomulikult toob mõlemal rööpmelaiusel toimiva veeremi kasutamine kaasa lisakulu, kuid sama moodi toob lisakulu ka 1435 mm rööpmelaiuse toomine riikidesse, kus 1520 mm on standardiks. Uue rööpmelaiuse kasutuselevõtul puuduvad võimalused otseühenduseks olemasolevate liinidega, mistõttu on raudtee ehitamine kallim ning tõmbepiirkond väiksem.

REISIRONGID

Andrus Ossip: teeremont ei luba suurt reisijate arvu kasvu

Eesti Raudtee ja Edelaraudtee infrastruktuuril planeeritavad remonttööd ei võimalda Elronil plaanida järgmiseks aastaks suurt reisijate arvu kasvu, ütles Elroni juht Andrus Ossip.

Tuleva aasta eeldatav 6,4 miljonit rongireisi lubab teenida Elronil piletimüügilt 12,3 miljonit eurot, lisas ta.

Kui palju reise on Elron teinud tänava üheksa kuuga?

Sõltuvalt perioodist on Elronil umbes 200 väljumist päevas. Üheksa kuuga oleme reisijaid teenindanud 3,86 mln km, sealhulgas elektrirongidega 1,37 mln km (3% enam kui 2015) ja diislerongidega 2,49 mln km (+9%).

Millised on sel ajal olnud muutused piletitulul ja reisijate arvus?

Üheksa kuuga tegid Elroni kliendid 5 080 000 reisi, s.o 3% rohkem kui 2015 samal perioodil. Suurim sõitude arvu kasv on olnud läänasuunal (Paldiski, Keila, Riisipere) – pea 10%. Teistel suundadel on reisijate arvu mõjutanud kevadest sügiseni kestnud raudtee remonttööd, kus rongiliiklus on häiritud ja suures osas bussidega asendatud. Piletitulu kasv oli üheksa kuuga 2% võrreldes 2015. a sama perioodiga.

Mis liinid on olnud esimese kolme kvartaliga kõige populaarsemad?

Arvestades linnalähirongide (elektrirongide) väljumiste tihedust, tehakse kõige rohkem sõite elektrirongidega, selles osas on populaarseimad olnud Tallinn-Paldiski, Tallinn-Riisipere ning Tallinn-Aegviidu. Paldiski-liinil on tehtud üheksa kuuga kokku 958 000 sõitu. Kaugliinidest on populaarseim Tallinn-Tartu, kus tehti 697 000 sõitu. Tunneme heameelt ka Tallinn-Narva reisijate arvu populaarsuse üle, seal on kasv olnud võrreldes eelmise aastaga pea 30%.

Kui palju näete arenguruumi kliendi arvu tõstmisel?

Meie üks eesmärk on olnud reisijate arvu kasvatamine. Vastavalt uuringule on rongikasutajate arv (eestimaalased, kes on sõitnud aasta jooksul rongiga vähemalt korra) kasvanud 32%-lt 2014. aastal 55%-le 2016. aastal.

Vastavalt Foster Raili uuringule „Regional and suburban railways“ teevad eurooplased keskmiselt 17 reisi aas-

tas. Eestis on see näitaja 5, transpordi arengukavas nähakse ette, et 2020 tehakse 7,7 reisi aastas inimese kohta.

Mis järgus on tööd piletisüsteemi uuendamisega, kas olete graafikus?

Uus piletimüügisüsteem hangitakse viieks aastaks. Süsteemi renditasu 25 000 eurot kuus sisaldab nii riistvara kui tarkvaralahendust. Tööd arenduste osas on käimas ning graafikus, uus piletimüügisüsteem võetakse kasutusele 2017. aasta teises pooles.

Millea arvestate 2017. a plaane tehes?

Planeeritakse remonttööd Eesti Raudtee infrastruktuuril ida- ja läänasuunal ning ka Edelaraudtee infrastruktuuril. Tulenevalt väga intensiivse kasutusega läänasuuna remontidest ei näe me tuleviku suurt reisijate arvu kasvu.

Üks suurem kulukomponent Elroni jaoks on diiselkütus, aastas tarbime pea viis miljonit liitrit. Tulenevalt järgmise aasta alguses toimuvast kütuseaktsiisi hinnatõusust, suurenevad meie kulud kütusele umbes 300 000 euro võrra.

Töötajate arv põhimõtteliselt ei suurene, küll aga on meil selle aasta lõpul kaheksa rongijuhi õpilast koolitust lõpetamas ja uuest aastast täisväärtuslike rongijuhtidena tööd alustamas.

Milline on Elroni eesmärk 2017. aastaks?

Eesmärk nr 1 on edukas piletimüügisüsteemi juurutamine. Üks suuremaid rõhke ongi infotehnoloogiliste lahenduste uuendamisel. Soovime uuendada rongiliikluse halduse programmi (kus toimub rongijuhtide tööaja planeerimine). Soovime ka parandada wifi kvaliteeti rongides, milleks plaanime täiendavaid investeeringuid elektrirongidel.

2013 sõlmitud Elroni leping riigiga näeb ette, et 2018. aasta alguseni on teil ainuõigus raudteel reisijaid vedada. Mis saab pärast seda?

Tulenevalt sellest, et Elron on saavutanud kolme aastaga märkimisväärse hüppe rongisõidu kvaliteedis, kaasa arvatud rongireisijate arvus, on riigil selge siht sõlmida järgneva perioodiks uus leping Elroniga. Elroni erastamine ei ole päevakorras ja arvestades kõiki aspekte, ei ole see ka mõistlik.

VASTUTUS

Mida teha kaubakahju korral?

Kui kaup on teel kahjustunud või kadunud, tekib hulgaliselt küsimusi alates vedaja vastutusest ja lõpetades kahjusumma maksustamisega.

Vahel juhtub, et tarnitav kaup on transpordiahelas kahju saanud, kas siis vigastatud pakendi näol või on hävinud osaliselt või täielikult kaup ise. Ka siis, kui kliendi poolt vedamiseks usaldatud kaup oli kinnitatud nii, et selle transport oleks ohutu nii kaubale enesele kui ka kaasliiklejatele.

Loomulikult on sellisel juhul pettumus suur, sest oodatud sai ju reeglina kliendile juba lubatud kaupa ning võimalusega, et see kohale ei jõua või ei sarnane kataloogide värvilistel reklaampildidel näidatule, meist keegi eriti arvestada ei taha. Kuidas siis käituda?

Allikas: Arco Transport

1. Kui kaup on kahjustunud või esineb puudujääk, mida esmaselt teha?

Emotsioone tagaplaanile jättes informeerida vedajat kohe sellest kahjustunud kaubast, esitades talle kahjuavalduse (ei pea olema fikseeritud täpseid koguseid) ning koosta kohapeal akt, märkides tulemuste ka saatelehte. Aktil peaks olema kahepoolne või siis sõltumatu ekspertiisi tulemus.

Nõue vedaja vastu kauba varjatud kahjustuste kohta tuleb esitada kirjalikult hiljemalt seitsme päeva jooksul alates kaupade vastuvõtmise päevast. Akti alusel koosta vedajale pretensioon.

Üldjuhul alles pärast kahjuexpertiisi (akti) saab klient esitada vedaja vastu ametliku kahjunõude, milles peavad olema märgitud või lisatud: vedaja vastutuse tekkimise alused (veotellimus), kauba saatedokumendid, ekspertiisakt, vedaja poolt maksmisele kuuluva hüvitise kalkulatsioon.

2. Millal vedaja vastutab kauba hävinemise eest?

Üldjuhul vastutab vedaja kauba säilimise eest saatjalt vastuvõtmise hetkest kuni saajale üleandmiseni. Kauba vigastamine peab olema aset leidnud vedamise käigus ja vedaja süül.

Eeldatakse, et vedaja on süüdi kauba kahjustamises, kui a) kaup on transpordiks sobivas pakendis, b) vedaja ise juhendas laadimist või kinnitas kauba iseseisvalt, c) pole tuvastatud kolmandat osapoolt, kes oleks tõendatavalt süüdi kaubakahju tekitamises.

On oluline teada, et vedaja ei vastuta kauba kahjustumise eest juhul, kui selle laadis ja kinnitas kauba saatja ilma autojuhi osaluseta, samuti kui kauba pakend on ilmselt ebapiisav tema kahjustusteta transpordiks sihtkohta, arvestades füüsikareegleid ning teea ilmastikuolusid.

Kui kaubad saavad transportimise ajal kahjustatud ebapiisava pakendamise tõttu, siis kipuvad kauba saatjad või vastuvõtjad sageli väitma, et vedaja peaks kaupade vastuvõtmisel hindama pakendi sobilikkust transportimiseks.

Selline väide on alusetu, kuna vedaja peab üksnes kontrollima pakendi välist seisukorda ja mitte hindama pakendi sobilikkust.

Kui pakend või kaubad on vedamiseks vastuvõtmisel vigastatud, teeb vedaja märkuse saatelehele koos viitega vigastuse olemuse kohta. Vedaja poolt põhjustatud liiklusõnnetuses kahjustu-

nud kauba eest vastutab vedaja. Kuid kui näiteks kaup kahjustus liiklusõnnetuse tagajärjel, milles on tuvastatud süüdlaseks avariis osalenud teine osapool, on kahju põhjustanud süüdlane teada ning vedaja vabaneb vastutusest kauba omaniku ees.

Kui vedaja on kaupa vigastanud tahtlikult, pole tema vastutuse piirmäärad CMR-konventsiooni järgi limateeritud.

3. Millal vedaja vabaneb vastutusest hüvitada kliendile kahjustunud kaubad?

Vedaja vabaneb vastutusest, kui kaupade kaotsimine, vigastamine või kohaletoimetamisega viivitamine oli põhjustatud nõude esitaja enda ebaõige tegevuse või hooletuse tõttu. Samuti, kui põhjuseks olid nõude esitaja enda antud juhised. Vedaja vastutust ei kohaldata ka siis, kui kahjustumise põhjuseks on kaubale omane defekt.

Samuti vabastavad vedaja vastutusest asjaolud, millest ta ei võinud hoiduda ja mille tagajärgi ta ei olnud võimeline vältima. Et see nii oli, peab tõestama vedaja.

Seetõttu vabaneb vedaja vastutusest, kui kauba vigastamine, hävimine või kohaletoimetamisega viivitamine tulenes liiklusavariist, mille põhjustas vedajale teine isik. Eeldatakse, et antud olukorras ei olnud mõistlikult ettevaatlikul juhil võimalik liiklusõnnetust ja kahju vältida. Sellisel juhul tuleb kauba omanikul nõue edastada kahju tekitajale või tema kindlustusandjale.

Ka vabaneb vedaja vastutusest, kui kauba kaotsimine või vigastamine on erilise riski tagajärg, mis on lahutamatu seotud ühe või enamaga järgmistest asjaoludest: a) kaubakahju tulenes pakendamise puudulikkusest (pakendi puudumine või defektid juhtudel, kui pakendita või nõuetekohase pakendita

Kui kaubakahju põhjuseks on nõude esitaja instruksioonide täitmine, siis ei pea vedaja tõestama nende ebaõigsust. Piisab sellest, kui vedaja tõendab, et kahju tulenes esitatud juhiste järgimisest.

KAUBAVEDU

veetavad kaubad võivad oma loomulike omaduste tõttu rikneda või saada vigastatud) või b) saatja poolt kaupade pealelaadimisest, paigaldamisest, kinnitamisest või mahalaadimisest.

Kui kaubakahju põhjuseks on nõude esitaja instruksioonide täitmine, ei pea vedaja tõestama nende ebaõigsust. Piisab sellest, kui vedaja tõendab, et kahju tulenes esitatud juhiste järgimisest.

Samuti vabaneb vedaja vastutusest, kui kahju on seotud mõnda liiki kauba loomulike omadustega, mille tagajärjel nad võivad täielikult või osaliselt kaotsi minna või viga saada, eriti purunemise, korrosiooni, mädanemise, kokkukuivamise, lekkimise, normaalse kao või parasiitide mõjul.

Kui vedaja tõendab, et kujunenud asjaoludel kauba kaotsimineku või vigastamine võis olla eelnevalt nimetatud ühe või mitme erilise riski tagajärg, siis eeldatakse, et need toimusid sel tagajärjel. Kahjunõude esitajal on kohustus tõendada, et vigastamine või kaotsimineku ei ole täielikult või osaliselt ühegi sellise riski tagajärg.

Siit selgub, et kui kauba saatja laadis ning kinnitas kauba iseseisvalt või tehti seda tema otseste juhtnõude järgi, siis eeldatakse, et juhul kui koorem koost laguneb, on süüdi saatja, mitte vedaja.

Samuti on raske süüdistada vedajat purunenud kauba korral siis, kui kauba pakend on terve või vastupidi – ilmselgelt koost lagunenu. Järelikult pole selline pakend kauba transportimiseks piisav.

Kaupade kinnitamise eesmärk on kaitsta kaupu vigastuste eest, mis võivad aset leida nende transportimise ajal veoki loomuliku vibratsiooni või rippumise tagajärjel. Koorma kinnitus peab olema piisav, et võimaldada autovedajal vajadusel pidurdada, ilma et kaubad sõidukis liiguksid.

Rusikareegel võiks olla selline: kui kauba kinnitab vedaja, siis vastutab tema selle kvaliteetsuse eest; kui kinnitab saatja, siis lasub viimasel ka vastutus, et kaup koos püsib.

4. Kui suures osas vedaja vastutab kahjustunud või kadunud kauba eest?

Kõik rahvusvahelised maanteetranspordi veod alluvad CMR-konventsioonile ning veo tellija ja kauba vedaja vastastikused õigused ja kohustused, samuti vastutuse piirid on seal paika pandud.

Kõige olulisem on teada, et vedaja

vastutus on piiratud rahaliselt pakendiga kauba kaalu kohta ning on 8,33 SDRi (Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühik) brutokilogrammi kohta ehk ligikaudu $8,33 \times 1,25 = 10,43$ eurot (12. oktoobri seisuga, kurss on kõikum) iga kahjustunud kauba kilogrammi eest. Lihtsustatult tähendab see seda, et vedajal ei ole mingit kohustust hüvitada kahjustunud või hävinud kauba kogu maksumust juhul, kui see kaup oli sellest ülempiirist kallim ning kliendil ei ole õiguslikku alust seda vedajalt ka nõuda.

Suhteliselt kergekaaluliste ja kõrge maksumusega kaupade kahjustumise korral ei ole kaubaomanikul võimalik saada vedajalt 100% hüvitust kaotsiläinud või kahjustunud kaupade eest. Arco Transport soovitab: võimalike kahjude vältimiseks kindlustage alati tellitav kaup kaubakindlustusega, mis ei ole võimalikke kahjusid arvestades reeglina sugugi kallis.

5. Kas ja kuidas vastutab vedaja kaupade kohaletoomisega hiline mis eest?

Kaupade kohaletoomisega on viivitatud siis, kui ületatakse kokkulepitud tähtaega või kui ületatakse aega, mis peaks olema arvatavalt piisav sellise veo sooritamiseks. Viivitamise korral limiteerib vedaja vastutust reegel, mille kohaselt pole nõude esitajal õigust saada hiline mis eest hüvitist suuremas ulatuses kui vedajale makstav veotasu. Igal juhul peab nõude esitama 21 päeva jooksul ning alati suutma tõestada endale hiline misega tekitatud kahju suurust.

6. Millal võib lugeda kauba transpordil täielikult kaotsi läinuks?

Igal juhul loetakse kaup kadunuks siis, kui seda pole sihtkohta jõudnud 30 päeva jooksul alates kokkulepitud tarnetähtaja möödumisest või 60 päeva jooksul kaupade vedamiseks vastuvõtmise päevast alates.

7. Kas vedaja peab ostma kliendilt kahjustunud kauba?

Kliendile hüvitatakse tegelik ehk reaalne kahju kauba hävimisest kauba saatelehtede alusel ning kahju suuruse peab tõendama kauba saaja/tellija, mitte aga vedaja. Kaupade osalise kaotsimineku või kahjustumise korral arvestatakse vedaja vastutuse ülempiiri proportsionaalselt. Vedaja vastu

Vedajal ei ole mingit kohustust hüvitada kahjustunud või hävinud kauba kogu maksumust juhul, kui see kaup oli vedaja vastutuse rahalisest ülempiirist kallim ning kliendil ei ole õiguslikku alust seda vedajalt ka nõuda.

tab kaotsiläinud või kahjustunud kaupade eest samas proportsioonis, nagu kahjustunud kaubaosa brutokaal suhtub kogu kauba brutokaalu.

Tegelikkuses tähendab see seda, et kahju korral hüvitatakse kulu, mis tekib näiteks kahjustunud detaili või materjali asendamisest uuega, millest on lahutatud kahjustunud materjalide võimalik jääkväärtus, arvestades 10,43 eurot kilogrammi eest. Väär on arvata, et vedaja on sunnitud ostma kliendilt endale veol vigastatud kauba igal juhul. Üldjuhul ei ole.

8. Kas kahjusumma kuulub maksustamisele?

Kui vedaja on kohustatud CMR-konventsiooni alusel kliendile kahjustatud kauba hüvitama, hüvitab ta selle väärtuse vähenemise. Tegemist ei ole ostu-müügi tehinguga maksuseaduse mõistes ning hüvitata-vale väärtusele ei tule lisada kehtivat käibemaksu.

Tõepoolest: vaevalt et transpordifirma huvitatud poolena ostaks näiteks pool koormat kildudeks purunenud veini või täielikult kasutuskõlbmatu riidekapi esitatud arve alusel ning võtaks selle siis raamatupidamises arvele. Kuna kaupade hävimisel väärtust ei lisata, siis esitatud pretensiooni realisatsiooni all ei näidata ning käivet loomulikult ei teki.

Laekunud hüvitis on muu äritulu nagu näiteks kindlustushüvitiski. Kuna käibemaks on oma olemuselt lisandunud väärtuse maks ning kauba omaniku raamatupidamisarvestuses kajastub tema klientide käest müügist saadud ja tema ostudelt tasutud käibemaksu vahe, mida kord kuus deklareeritakse ja riigile edasi kantakse, siis ei kannu klient kaupade mahakandmisega mingit lisanduvat kulu. Tema maksukoormus on null eurot.

Transpordi- ja logistikateemade kajastus meedias

3.10

Maanteeamet jääb igasse maakonda

Maanteeameti teenindusbürood jätkavad tööd maakonnakeskustes, kuid kohalolek väheneb paratamatult. Otsus sündis pärast läbirääkimisi omavalitsusjuhtide, ettevõtjate, automüüjate ning teiste huvirühmadega. Vähendatud mahus jätkub töö Haapsalu, Kärdla, Kuressaare, Rapla, Jõgeva, Paide, Valga ja Põlva esinduses.

arvamus.postimees.ee

TS laevade juht: laevaliikluse ülevõtmine sujus ladusalt

Mandri ja suursaarte vahelise laevaliikluse käitamise üle võtnud Tallinna Sadama tütarfirma TS Laevad juhi Kaiado Padari sõnul reede öösel vastu laupäeva kõik sujus. Vjatšeslav Leedo Saaremaa Laevakompanii tegi Padari kinnitusel TS Laevadega head koostööd, kui oli valmis jätkama töötamist ka mitu tundi pärast südaööd, sest tormi tõttu olid tekkinud pikad järjekorrad.

pluss.postimees.ee

4.10

Soometeadlane kritiseerib Eesti haritlaste ühiskirja Rail Balticu vastu

Kümnete Eesti avaliku elu tegelaste ühispoordumine Rail Balticu vastu on Eestis elava Soome keeleteadlase Santeri Junnila sõnul vastuoluline. On uskumatu, et 21. sajandi Euroopa haritlased kirjutavad alla sõnadele "Berliini keegi rongiga sõitma ei hakka" või "kaubavedude maht põhja-lõuna suunal pole märkimisväärt", sõnas ta.

arvamus.postimees.ee

Elektritakso juht: poliitikute ja MTA ühisprojekt Uberiga läbi kukkumas

Elektritakso juhi Ermo Kontsoni sõnul on poliitikute ja maksuameti ühisprojekt Uberiga läbi kukkumas, kuigi Eesti promob seda maailmale kui imelist maksude kogumise viisi. "On imelik näha iga päev veebis vilkumas Taxify üleskutset "Tule teeni nädalavahetustega 1000 eurot" ja võrrelda seda tegelikult deklareeritud 90 euroga kuus," lisas Kontson.

digileht.epl.delfi.ee

5.10

Tehnoulevaatusel käimise kord muutub

Seaduseelnõu järgi muudetakse tehnoulevaatus korda paindlikumaks. Praegu tohib tehnoulevaatus mitteläbinud sõidukiga sõita vaid remondi- või par-

kimiskohta või ülevaatuspunkti, muudatusega antakse sõiduki remontimiseks kaks kuud ning sõite võib jätkata, välja arvatud kommertsvedusid.

pluss.postimees.ee

Riigikogu lükkas Mercedesed liigse saaste tõttu hankelt kõrvale

Riigikogu kantselei otsis parlamendi juhatusele neljaks aastaks sõidukeid, ent lükkas tagasi Mercedeseid importiva Silberauto pakkumise. Nimelt ei vastanud need hanke lisatingimusele, mille kohaselt pidid autod paiskama õhku vähem kui 170 grammi süsihappegaasi kilomeetri kohta, ent Mercedesite vastav tehase näitaja oli 173 g/km.

ekspress.delfi.ee

6.10

Leedu venitamine ohustab Rail Balticut

Üleeile Rail Balticu hangete kokkulepet tutvustama pidanud Leedu raudteefirma jättis dokumendi allkirjastamata, õhustades ettevõtmise usaldusväärsust ennekõike peainvestori Euroopa Liidu silmis. Majandus- ja taristuminister Kristen Michal pidas võimatuks, et Leedu riigile kuuluv raudteefirma saaks kokkuleppe nurjata.

pluss.postimees.ee

Lennujaam arvutab pommiähvarduse kahjusid

Tallinna lennujaam esitab tõenäoliselt kahjunõude inimesele, kes ähvardas suvel Saksa lende pommiga. 25. juuli öösel helistas nii lennujaama kui ka kaitsepolitseisse mees, kes nimetas end terroriorganisatsioon Daeshi liikmeks ja ütles inglise keeles, et tahab selle nädala jooksul õhkida Tallinnast Saksa maale suunduva lennuki. Politsei viis lennujaama lisajõud, kõrgendatud valve püsis seal terve nädala.

ohtuleht.ee

7.10

Maailma parimate brändide seas on tehnoloogia- ja autofirmad

Maailma saja parima brändi TOPi tipus on tehnoloogia- ja autotööstus, nende kahe valdkonna esindajaid mahutus edetabelisse 29. Maailma kõige väärtuslikumad autobrandid on Toyota (53,6 mld dollarit), Mercedes-Benz (43,5 mld dollarit), BMW (41,5 mld dollarit), Honda (22,1 mld dollarit), Ford (13 mld dollarit) ja Hyundai (12,6 mld dollarit).

pluss.postimees.ee

Korruptsioon tehnoulevaatusel: vahele jäid 150 autoomanikku ja 12 ülevaatajat

Süüdistuse altkäemaksu võtmises ning dokumentide ja andmete võltsimises on saanud kümme tehnoulevaatajat, kellest kaks on ka süüdi mõistetud. Sõidukite ülevaatus nõuetekohasust tagava maanteeameti juht Priit Sauk tõdes, et vahelejäädud ei saa tööd jätkata ning kaalutakse ka nende ülevaatuspunktidega lepingute lõpetamist.

digileht.epl.delfi.ee

Nokian Renkaat tüssas ostjaid

Soomerehvfirma Nokian Renkaat tüssas ostjaid, sest nende "Põhjamaade kliima ja teeolude tarvis" valmistatud rehvi eristas Kesk-Euroopas müüdavatest rehvidest ainult 30% kõrgem hind.

digileht.epl.delfi.ee

10.10

Parvlaevaprojekt on miljonitega miinuses

Okoobri algusest saarte ja mandri vahelise parvlaevaliikluse üle võtnud Tallinna Sadam on projektiga sügavas miinuses: augusti lõpus oli eelarves ette nähtud 124,5 miljonit ületatud 5,5 miljoniga, ent toona arvestas sadam teadmise, et oktoobriks on Eestis kohal kaks uut laeva, nüüd saame parimal juhul ühe novembriks.

pluss.postimees.ee

Poolakad lüpsid Tallinna Sadamat kümnete miljonitega

Tallinna Sadam maksis Poola Remontowa laevatehasel uusi parvlaevu tellides paarkümmend miljonit üle turuhinna. Väidetavalt rääkisid poolakad sellise hinna – 31,5 miljonit eurot laeva pealt – endale välja kergelt, sest esimesed kaks korda ütles Remontowa eestlastele lihtsalt ära, kuna neil oli tööd piisavalt.

www.postimees.ee

Tallinna targal tänaval kogutav info jääb meelelahutuseks

Tarkade tänavate süsteem aitaks Tallinnal raha kokku hoida, kuid praegu ei tehta saadud andmetega midagi. 54 autot tunnis, tänaval kõnnib 11 inimest, prügikastid on 40% ulatuses täis, teetemperatuur on kaheksa kraadi ja müra on kõrvadele ohutu 45 detsibelli – Tallinna ainukesel targa tänaval kontseptsioonil põhineval Kalaranna tänaval sensorite poolt kogutavad andmed

MEEDIAMONITOORING

kuvatakse tänava kodulehele, ent sellega nutika lahenduse kasutegur suuresti ka piirdub.

digileht.epl.delfi.ee

11.10**ABB avab Tallinnas kontsernile ka logistikatuge pakkuva keskuse**

Täna Tallinnas Ülemistel avatav ABB regionaalne äriteeninduskeskus hõlmab raamatupidamise ja nii personali- kui ka logistikateenuste ühtseks sidumist ning hakkab teenindama kontserni Põhjamaade turge.

digileht.epl.delfi.ee

Roolijoodikute karistused karmimaks

Seaduseelnõu järgi karmistatakse karistusi korduva joobes juhtimise eest, samuti kehavigastuse või surma põhjustamise eest. Korduva joobes sõiduki juhtimise eest määratakse edaspidi vähemalt osaliselt reaalne vangistus, lisaks võetakse ära juhiluba, alternatiivset karistust ei pakuta. Edaspidi nähakse ette kriminaalvastutus ka selle eest, kui sõidukijuht tarvitab pärast liiklusõnnetust alkoholi või põgeneb.

pluss.postimees.ee

12.10**Laevakaitsjaile Indias pääseteed ei paista**

14 Eesti laevakaitsjal täitub Indias kolm aastat, mille jooksul on nad vangelasse pandud, kautsjoni vastu vabastatud, kohtus õigeks mõistetud ja hiljem süüdi tunnistanud ning uuesti trellide taha saadetud. Praegugi ootavad nad türmis uut kohtuotsust.

pluss.postimees.ee

EAS kutsab Hiinast tagasi ainsa majandusesindaja

EAS teatas oma Hiina-välisesindajale Priit Martinsonile, et tema teeneid novembrist Hiinas ei vajata, mis ettevõtjate ja tippjuhtide hinnangul on tagurlik samm. Kuus aastat Aasia ärikeskusest tuntud Shanghai's erialadiplomaadina töötanud Martinsoni sõnul tuli otsus halval ajal, sest mitmel Eesti ettevõtte on just hakanud hiinlastega kontakte tekkima ja näha on esimesi koostöö vilju.

digileht.epl.delfi.ee

13.10**Tallinna ringtee uus lõik vajab juba remonti**

Tallinna ringtee Kurna–Luige lõigus tekkis juulis asfaltkattes auk, mille tõttu sõidusuund suleti, kuid nüüd selgus, et ehitaja vea tõttu läheb remont

garantii alla. Nimelt oli teelõigu ehitaja Lemminkäinen Eesti AS muldes kasutanud suuremõtmelisi betoonijäätmeid, mille oleks pidanud enne mulde valmishitamist eemaldama.

pluss.postimees.ee

Aivar Kokk: investeerime pensionifondide raha teedesse

Riigikogu sotsiaalkomisjoni esimehe ja neljarealise Tallinn-Tartu maantee ühenduse aseesimehe Aivar Koka sõnul tuleks riigil kasutada teise samba pensioniraha, et ehitada 25 aastaga peamised maanteed neljarealisteks, kiireks ja turvaliseks. Tema hinnangul tuleks igal aastal teedehitusse investeerida täiendavalt 150-200 miljonit eurot.

www.delfi.ee

Väinamere Liinid jätkab vaidlust Paloga

Tallinna ringkonnakohus teeb 16. novembriks otsuse OÜ Väinamere Liinid kaebuses parvlaevahanget korraldanud endise majandus- ja taristuministri, praeguse riigikogulase Urve Palo vastu, kus talle heideti ette meedias ebaõigete andmete esitamist. Palo väitis, et Väinamere Liinide pakkumus oli ühispakkujate omast 60 miljoni euro võrra kallim.

digileht.ohtuleht.ee

14.10**Rail Balticu juht: raha saamiseks võib aega olla vaid kuus kuud**

Kolmel Balti riigil on väga vähe aega tõestada, et meil on Rail Balticuga tõsi taga, ütles RB Rail ASi juht Baiba Rubesa. "Peame kiiresti looma tugeva organisatsiooni, mis hakkab kogu protsessi vedama," ütles Rubesa ja lisas, et see võtab mitu kuud aega. Rubesa sõnul on kõige suurem huvi Rail Balticu vastu Soomel.

digileht.epl.delfi.ee/arileht/

Autoga Ülemiste Citysse pääsemine muutub raskeks

Tallinnas Ülemiste linnaku ümbruse liikluses on oodata seisakuid, sest lennujaama viiva tramitee ehituse tõttu ootavad ees teesulgemised. Kui praegugi on tippunnil Lennujaama tee ja Lõotsa tänav umbes, siis nüüd suletakse Lennujaama tee kaheksaks kuuks.

pluss.postimees.ee

17.10**Eesti isesõitvate autode katseriigiks**

Riigikantselei otsib juhti projektile, mis tooks 2018. aastaks Eesti teedele esimesed isesõitvad sõidukid. Just sobiva katsekeskkonna loomine võiks olla

võimalus meelitada siia suuri tehnoloogia- ja autofirmasid: Eesti kasuks räägib tugev IT-struktuur ja eripalgelised teed, mis võimaldavad isesõitvaid autosid katsetada nii maanteedel kui ka metsaradadel, viimas, lumes ja päikselöösas.

digileht.epl.delfi.ee

18.10**Laevaliiklus on tegemas Läänemeres tõelise müramaastiku**

Neli aastat kestnud Läänemere inimekkelise müra uuring uuring näitab esmakordselt, milliseid müratasemeid tekitavad meie kodumeres konveieriliinina sõitvad kaubalaevad. Samamoodi nagu inimesi, häirib müra veeloomi, ainult et nende jaoks on heli märksa olulisem: sügaval vees elades on kuulmine nende kõige tähtsam meel, mille abil tajuda keskkonda, otsida süüa ja suhelda omavahel.

tehnika.postimees.ee

Reidi tee tehakse rekade rõõmuks ummikute hinnaga

Tallinna linnapea ülesandeid täitva Taavi Aasa sõnul hakkab Reidi tee hommikuste tippundide ajal linna suundujatele abiks olema, kuid õhtused tippunnid kujunevad veelgi hullemaks kui enne. "Reidi tee eesmärk saab olema eelkõige sadama teenindamine, sest sadamaliiklus kasvab endiselt ja raskeveokitel peab olema võimalus sadamasse liikuda nõnda, et nad kesklinna ei satu," ütles Aas.

digileht.epl.delfi.ee

19.10**Michal viiks börsile ka raudteeveod ja pakiäri**

Valitsus koostab riigiettevõtete erastamiskava, mille järgi võiks börsile jõuda ka mitu transpordi ja logistikaga seotud firmat. Esimene pääsuke on teehooldusettevõtte Eesti Teed, ütles majandus- ja taristuminister Kristen Michal. Mõtteid on veel pakiäri ja raudteevedude kohta, viitas ta ASidele Omniva ja EVR Cargo ja lisas, et kõne alla tuleks ka Tallinna Sadama vähemusosaluse börsile viimine.

pluss.postimees.ee

20.10**Kehv praamiühendus raskendab Hiiumaa kaubavedu**

Hiiumaa ettevõtjad seisavad silmitsi probleemiga – suured kaubaautod praamile ei mahu ning see pärsib ettevõtjate sõnul oluliselt maakonna majanduslikku võimekust.

MEEDIAMONITOORING

Algus lk 22

pluss.postimees.ee

Miks Nordica pole odavlennufirma?

Nordica asutamisest peale on arutletud, miks Eesti rahvuslik lennufirma ei võiks olla odavlennufirma nagu Ryanair või Easyjet. Arvestades eestlaste arvu, lendamistihedust ning -eelistusi on odavlennufirma edukas toimimine võrreldes traditsioonilise lennufirmaga veelgi keerulisem, ütles Nordica äriarendusjuht Sven Kukemelk.

arvamus.postimees.ee

Mürk-Dubout näeb Kuressaare lennujaamal potentsiaali

Kuressaare lennujaam on rajapikkuselt ja infrastruktuuri võimalustelt Eestis teisel kohal, seega on siin kindlasti potentsiaali, ütles Saaremaa ettevõtjatega kohtunud Tallinna lennujaama juht Piret Mürk-Dubout. Ta lisas, et peab oluliseks ka kaubaveeteenust, mida saartel praegu ei pakuta.

meieamaa.ee

21.10

Madalas merevees ei pruugi hakkama saada ka uued parvlaevad

Nädalane mõõnaperiood on tugevasti häirinud parvlaevaliiklust eelkõige Hiiumaa liinil, kus kohati on liikunud vaid üks väike laev, ent madalast vee seisust tingitud praamijärjekorrad ning laevaliikluse katkemine pole välistatud ka uute laevade korral.

pluss.postimees.ee

Eesti droonitootja võitis Kasahstani riigihankes Vene relvahiid

Droone ja mehitemata lennukite tootv Eesti ettevõtte Threed Systems võitis Kreeka, Küprose ja Kasahstani sisejulgeoleku riigihanked, alistades ka Venemaa suure relvatootja Kalashnikovi. Nende kolme hankega on noor ja väike firma end välisurule murdnud ja püüab edasi liikuda, võttes üheks suunaks Ukraina ning mõeldes sealt edasi Indoneesia peale.

digileht.epl.delfi.ee

24.10

Läti piirile tulevad autonumbrite tuvastamise kaamerad

Maksu- ja tolliamet tahab paigaldada kümnekonnale seni veel katmata piiriületuskohale autonumbrite automaatse tuvastamise kaamerad. Esmalt soovib amet olla valmis olukorraks, kus hinnaerinevuse kasvades hakkavad Eestisse tekkima odava Läti alkoholi edasimüügi võrgustikud, aga oluline on ka

salakütuse impordi, narkootikumide veo ja muude kuritegude tõkestamine.

pluss.postimees.ee

25.10

Talvik: Kaljurand ja Kiil tulnuks erikomisjoni tuua politsei saatel

Riigikogus Tallinna Sadama korrupsiooni uurinud erikomisjoniga kohtumist vältinud sadamajuhid Ain Kaljurand ja Allan Kiil tulnuks komisjoni juhi Artur Talviku sõnul kohale tuua politsei saatel. Tema sõnul on vaja luua õiguslik alus, et uurimisega oluliselt seotud inimesi, kes pole korduva kutse peale mõjuva põhjusega uurimiskomisjoni ette ilmunud, saaks sinna sundtoimetada.

digileht.epl.delfi.ee

Eestlased saavad esimese praami Türgis kätte 2-3 nädala jooksul

Türgis Sefine laevatehases ehitatud parvlaeval Leiger käivad viimased tööd ning laeva meeskond on valmis aluse lähema 2-3 nädala jooksul üle võtma. Laevatehase juhataja Süleyman Akın Tuzcuoglu sõnul on laevade valmimine mitmel põhjusel tähtjast edasi lükkunud, näiteks tekkis probleem ühe tarnijaga, kes ei täitnud tellimust tähtjaks, samuti segas tööd Türgis juulis toimunud riigipöördekatse.

pluss.postimees.ee

Vallbaum: riik peab loobuma kütuse- ja alkoholiaktsiisi tõusust

Rahvusvaheliste autovedajate assotsiatsiooni presidendi Einar Vallbaumi sõnul tuleb riigil tunnistada, et aktsiiside tõstmisest loodetud tulemuses ek-siti, ning loobuda kütuse- ja alkoholiaktsiisi edasisest tõusust.

digileht.epl.delfi.ee

26.10

Omniava valmistub Alibaba ostuhulluse päevaks

Maaailma suurima e-kaubanduskontserni Alibaba siinse regiooni logistika-partneri Omniava valmistub 11. novembri ostlemispäevaks, palgates lisatööjõudu ning täiendades IT-süsteeme. Omniava teenindab e-kaubandushiiu tellimusi: kui kaup jõuab näiteks Hongkongist lennukiga Tallinna, siis siin see komplekteeritakse ja saadetakse omakorda laiali Skandinaaviasse, Ida-Euroopasse, Venemaale.

digileht.epl.delfi.ee

Ebareaalsed tähtjad teevad tee-ehitajad murelikuks

Ehitusettevõtjad on mures ebareaal-

sete tähtaegade pärast, mida Tallinna linn tahab kehtestada lähema aja suurte tee-ehitusobjektide hangetel. Linnavalitsus tegi hiljuti teatavaks kolme tee-ehituse oodatavad valmimistähtajad – Gonsiori tänaval juunis 2017, Reidi teel ja Haabersti ristmikul oktoobris 2017. Samas ehitusettevõtjate liit pakub Gonsiori tänav ümberehituse lõpuks oktoobrit 2017 ning Reidi tee ja Haabersti ristmiku liikluse avamise tähtjaks 20. augustit 2018.

pluss.postimees.ee

27.10

Ühistranspordiuuring valmib kevadeks

Sel nädalal tutvustasid Tallinna Tehnikaülikooli teadlased linnavolikogus Tallinna ühistranspordi liinivõrgu optimeerimise uuringu vahearuanne, lõplik uuring peaks valmima järgmise aasta mais-juunis. TTÜ professori Dago Antovi sõnul pole Tallinna ühistranspordisüsteem praegu auto kasutamisele konkurent ega meelita auto-kasutajad ühissõidukitesse.

pluss.postimees.ee

28.10

Venemaa raudteejuht käis Tallinnas konverentsil

Vähem kui ööpäeva Tallinnas veetnud Venemaa Raudteede president Oleg Belozarov kinnitas koostöö jätkumist Eesti Raudteega, ent ei täpsustanud, kas ja millal varasemate aastatega võrreldes drastiliselt vähenenud transiitliiklus taas hoo sisse saab.

digileht.epl.delfi.ee

Abilinnapea: Tartu vajab kiiret rongiühendust Rail Balticuga Riias

Tartu vajab Rail Balticule ettevedu võimaldavat kiirliini Riiga, samuti maksimaalset kiiret ühendust Ülemiste lennujaama ja Tallinnaga, ütles Tartu abilinnapea Jarno Laur. Ta viitas leedukatele, kes saavutasid pisikese jonniga kompromissi: Vilniuse haruga ühendatakse Leedu pealinna piirkond Rail Balticu põhitrassiga.

pluss.postimees.ee

31.10

Saaremaal muudetakse sel nädalal postiteenuste osutamist

Täna on viimane päev, kui seitsmes Saaremaa Tarbijate Ühistu kaupluses osutatakse veel Omniava postiteenuseid, homsest saab makse maksta, lehti tellida, pakke saata ja vastu võtta sama piirkonna kuues raamatukogus ja ühes bensiinijaamas.

uudised.err.ee