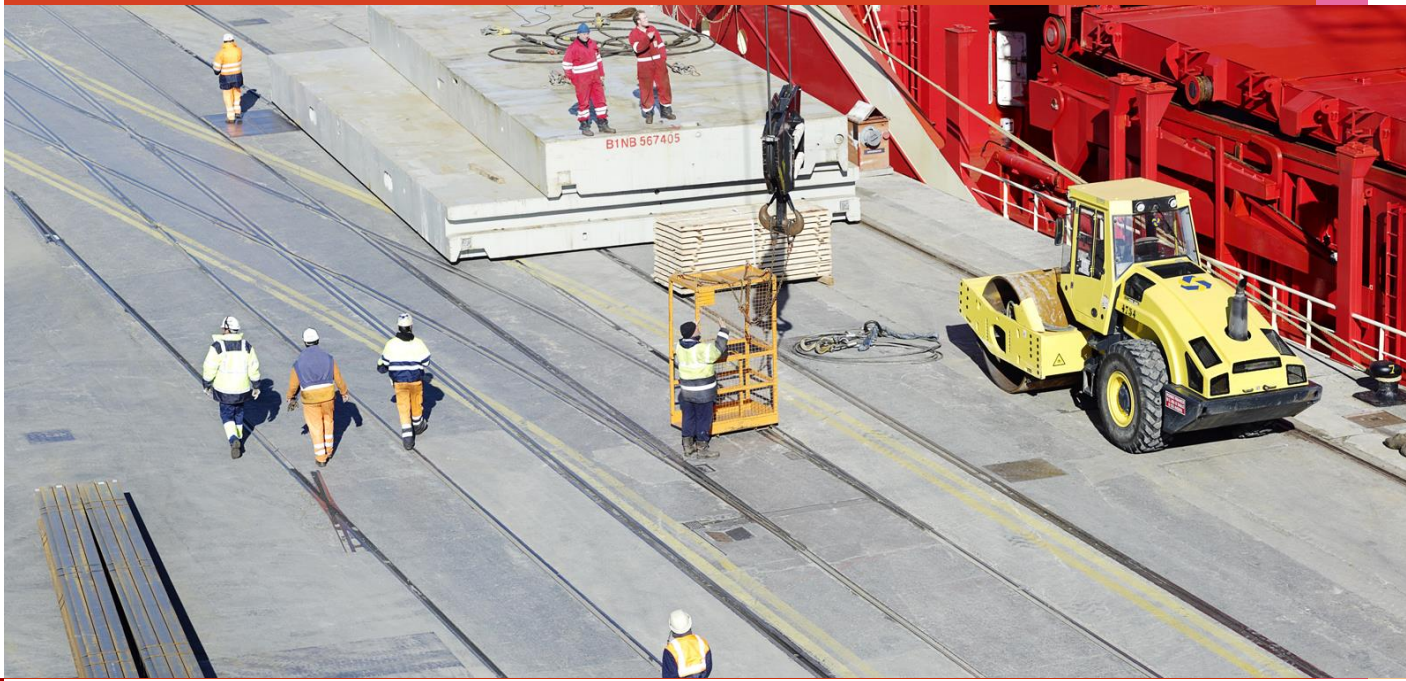


Advisory

Eesti Logistikasektor

Majandusmõjude ja rahvusvahelise
konkurentsivõime analüüs

2016
Raport



Sisukord

Eesmärk	3
Lühikokkuvõte	4
Logistikasektori mahud	5
Rahvusvaheline perspektiiv ja transiidikoridori konkurentsivõime	15
Majandusmõjud	38
Mõisted	56

Uuringu ülesandeks on analüüsida Eesti logistikasektori konkurentsivõimet ja selgitada välja logistikasektori mõjuulatus Eesti majanduses

Uuringu ülesandeks on analüüsida Eesti logistikasektori konkurentsivõimet ja selgitada välja logistikasektori mõjuulatus Eesti majanduses.

Uuringu eesmärgiks on:

- Anda ülevaade logistikasektori mahtudest, hõlmates kõik transpordiliigid (mere-, raudtee-, maantee- ning õhustransport, sealhulgas reisijatevedu);
- Anda ülevaade Eesti lähiriikide raudteeinfrastruktuuridest, nende kasutamisest ja hinnastamisest;
- Kirjeldada riikide raudteeinfrastruktuuride ja raudtee üldise korralduse vahelisi eripärasid;
- Teostada metaanalüüs raudtee kasutustasude seadmise põhimõtetest, struktuurist, arvestamise meetoodika lähtekohtadest ja tasude suurusel lähiriikides;
- Selgitada välja logistikasektori otsene mõju Eesti majandusele, andes koondülevaate loodavast lisandväärtusest, töökohtade arvust ja nende panusest riigi tuludesse;
- Selgitada välja logistikasektori kaudne mõjuulatus Eesti majanduses, mis avaldub tänu teiste tegevusalade kaupade ja teenuste kasutamisele, tuues seejuures võimalusel välja nii esmase (s.t logistikasektori poolt vahetult erinevate kaupade ja teenuste kasutamisest tingitud) kui vahendatud (s.t logistikasektori poolt teiste tegevusalade vahendusel kaudselt kaupade ja teenuste kasutamisest tingitud) kaudmõju.

Käesoleva uuringu puhul on tegemist „Raudteeinfrastruktuuri kasutustasude analüüs“ (2014) ja „Logistikasektori mõjuulatus Eesti majanduses“ (2013) raportite osalise uuendamisega.

Uuringu läbiviimisel jälgisime järgnevaid põhimõtteid:

- Uuring tuleb läbi viia ainult usaldusväärsetele allikatele tuginedes. Kõik kasutatud allikad peavad olema viidatud;
- Uuringu meetoodika peab minimeerima subjektiivsuse ning andma võimalikult objektiivsed järeldused;
- Uuringu meetoodika peab olema kirjeldatud niivõrd selgelt, et sama meetoodikat kasutades oleks võimalik uuringu tulemusi kontrollida.

Lähiriikidena käsitletakse Eestit, Lätit, Leedut ja Soomet.

Lühikokkuvõte

Majandusmõjude analüüsi kohaselt, mis põhineb 2012. aasta andmetel, oli Eesti logistikasektori panus Eesti SKT-sse 18% (3,45 miljardit eurot). Kuna Eesti kaubaveod on 2012. aastaga võrreldes oluliselt vähenenud, siis võib eeldada, et sektori panus majandusse on samuti vähenenud. Muuhulgas on Eesti transiidikoridori konkurentsivõime tulenevalt kõrgetest hindadest nõrk.

Logistikasektori mahud

2015. aastal langesid nii Eesti sadamate, raudteede kui ka lennujaamade kaubaveod.

Üle poole kaubaveo mahust liikus läbi sadamate ning ligi veerand raudteede kaudu.

Reisiliiklus suurenes 2015. aastal nii sadamates kui ka raudteedel. Sadamate reisiliikluses oli Eesti 2015. aastal Baltikumis liidrikojal.

Erinevalt Lätist ja Leedust, kes on perioodil 2004-2014 merevedusid kasvatanud, on Eestis mereveod sellel perioodil langenud.

Läänemere idakalda riikide sadamate koondkaubamaht 2015. aastal on püsinud eelmise aastaga samal tasemel, kuid Eesti sadamate kaubamaht on oluliselt vähenenud.

Veosekäive raudteedel on perioodil 2008-2014 langenud kõigis lähiriikides.

Sõitjakäive raudteedel on samal perioodil vähenenud Lätis ja Soomes, kuid kasvanud Eestis ja Leedus.

Rahvusvaheline perspektiiv ja transiidikoridori konkurentsivõime

Eestis, Lätis ja Leedus maksavad kaubaveo-ettevõtted oluliselt kõrgemaid tasusid kui reisijateveo-ettevõtted ja toetavad seeläbi reisiliiklust.

Kuna Leedu kaubavedu on suures osas Valgevene ja Kaliningradi transiit, millel ei ole muud alternatiivi, ei ole Leedu Eesti transiidikoridoriga otseselt võrreldav.

Eesti kaubaveo-ettevõtete maksekoormus võrreldes lähiriikide, Läti ja Soomega on oluliselt suurem ning mõjub Eesti konkurentsivõimele pärssivalt.

Hoolimata Eesti kaubaveo-ettevõtete kõrgetest raudtee kasutustasudest on nende ettevõtete jaoks teatud lõikudel läbilaskevõime piiratud.

Võrreldes veetranspordiga seotud kulusid koos raudtee kasutamise kuluga on teekonnal riigi piirist sadamasse 1 tonni kulu kõige suurem Eestis.

Transiidikoridori kulud Eestis ja Soomes on mõõdukalt kasvanud samal ajal kui Läti koridori kulud on jäänud samale tasemele.

Majandusmõjud

Tulenevalt andmete kättesaadavusest põhineb logistikasektori panus ning sektoritevaheline struktuur 2012. aasta andmetel ning seetõttu ei kajasta see viimaseid arenguid.

Tuginedes Statistikaameti andmetele panustab logistikasektor Eesti SKT-sse ligikaudu 18%. Otsene panus on 7,1%, vahetult kasutatavad tooted ja teenused annavad ca 7,1% ning kaubad ja teenused, mida kasutatakse omakorda logistikasektori poolt kasutatavate kaupade ja teenuste tootmiseks, annavad ca 3,9% Eesti SKT-st.

Logistikasektor genereerib otseselt ja kaudselt Eestis tööd ca 92 tuhandele inimesele (35 tuhat otseselt ning 57 tuhat kaudselt), kelle aastased tarbimiskulutused kokku on ligikaudu 1,9 miljardit eurot.

Riigieelarvesse panustab logistikasektor erinevate maksude ning dividendide näol ligikaudu 1,045 miljardit eurot aastas (2014.a väärtuses).

Logistikasektori mahud

Lühikokkuvõte – logistikasektori mahud

Kaubavedu Eestis

2015. aastal langesid nii Eesti sadamate, raudteede kui ka lennujaamade kaubaveod. Sadamate kaubaveod vähenesid **19,8%**, **35 miljoni tonnini**. Raudteede veod langesid **20%**, **15,4 miljoni tonnini**. Lennujaamade kaubavedude langus oli **20,7%**, kukkudes **14,4 tuhande tonnini**.

2015. aastal moodustasid kogu kaubaveost rahvusvahelised kaubaveod **99,7%** sadamates, **83,6%** raudteedel ja **99,9%** lennujaamades. Tulenevalt andmete kättesaadavusest pole 2015. aasta kogu kaubaveos kajastatud kaubavedu maanteedel.

Statistikaameti andmetel langesid 2014. aastal kaubaveod Eestis **90,2 miljoni tonnini**, mis on **8,4% vähem** kui 2013. aastal. Rahvusvahelised kaubaveod **vähenesid** samal perioodil **5,8%**, langedes **65,2 miljoni tonnini**.

Rahvusvahelisest kaubaveost 2014. aastal **67%** liikus sadamate kaudu, **24%** raudteede kaudu, **9%** maanteede kaudu ning **0,03%** lennujaamade kaudu.

Veosekäive Eesti raudteedel ulatus 2015. aastal **2,8 miljardi tonnkilomeetrini**.

Reisiliiklus Eestis

2015. aastal läbis Eesti sadamaid **12,4 miljonit reisijat**, mis on **2,2% rohkem** kui 2014. aastal. Eesti sadamaid läbivast reisiliiklusest **81,7%** moodustas rahvusvaheline reisiliiklus. Rahvusvaheline reisiliiklus sadamates suurenes 2015. aastal **2,1%**, ulatudes **10,1 miljoni reisijani**.

Reisiliiklus kasvas Eesti raudteedel 2015. aastal **12,7%**, ulatudes **6,7 miljoni inimeseni**.

Sõitjakäive Eesti raudteedel ulatus 2014. aastal **280 miljoni reisijakilomeetrini**, mis märkis eelnevad 5 aastat kestnud langustrendi lõppu.

Kaubavedu Baltikumis ja teistes Läänemere idakalda riikides

Erinevalt Lätist ja Leedust, kes on merevedusid kasvatanud perioodil 2004-2014 vastavalt **31%** ja **59%**, on Eestis mereveod langenud **3%**. Reisiliikluse osas on Tallinna sadam Baltikumis liidrikojal.

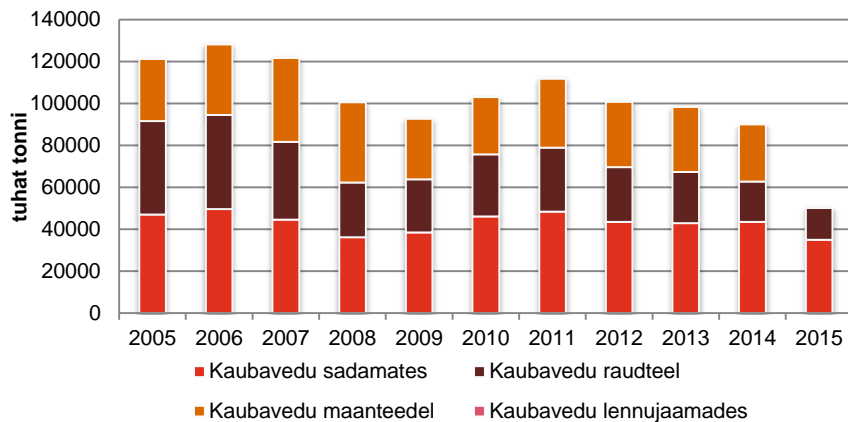
Läänemere idakalda riikide sadamate kauba kogumaht oli 2015. aastal **461 miljonit tonni**, mis on **0,1%** võrra suurem 2014. aasta mahust. Kuigi kogumahud Läänemere idakalda sadamates veidi kasvasid, siis **nii Sillamäe kui Tallinna sadama mahud langesid 2015. aastal oluliselt** – Sillamäe sadama kaubamaht vähenes **28%**, 5,3 miljoni tonnini ning Tallinna sadama kaubamaht vähenes **21%**, 22,4 miljoni tonnini.

Sõitjakäive raudteedel on perioodil 2008-2014 langenud Lätis ja Soomes, kuid kasvanud Eestis ja Leedus. Reisijate arv on kasvanud ainult Eestis.

Veosekäive raudteedel on perioodil 2008-2014 langenud kõigis lähiriikides, kuid **Eestis oli langus kõige suurem. Kaubaveo mahud on Eestis kõige väiksemad ning langesid 2015. aastal 20%**, samas kui nii Läti kui ka Leedu mahud langesid ligikaudu **2%**.

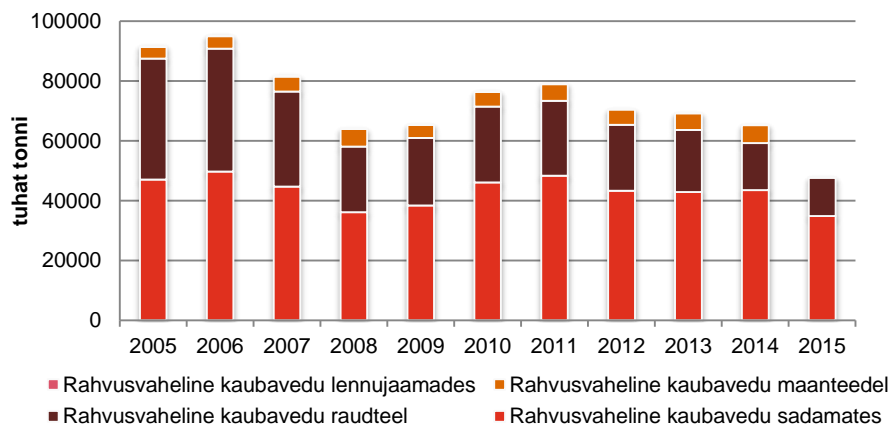
Eesti sadamate, raudteede ja lennujaamade kaubaveod vähenesid 2015. aastal vastavalt 19,8%, 20,0% ja 20,7%.

Kaubaveod kokku



Allikas: Statistikaamet, Eesti Raudtee AS, Edelaraudtee AS, Tallinna Lennujaam AS

Rahvusvaheline kaubavedu kokku

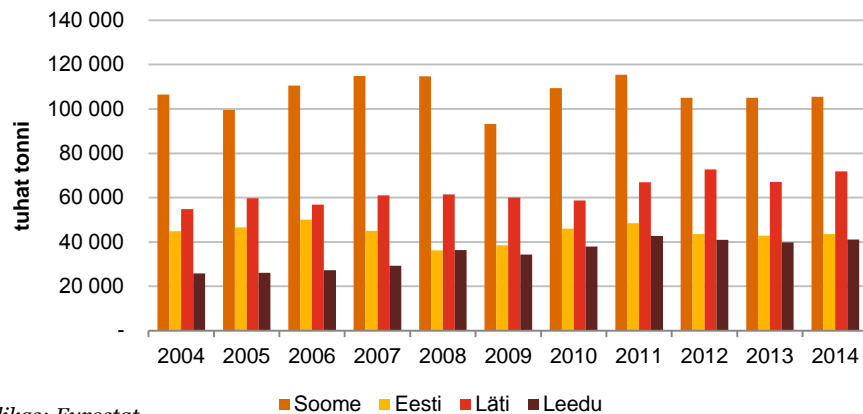


Allikas: Statistikaamet, Eesti Raudtee AS, Edelaraudtee AS, Tallinna Lennujaam AS

- 2015. aastal langesid nii Eesti sadamate, raudteede kui ka lennujaamade kaubaveod. Sadamate kaubaveod vähenesid 19,8%, 35 miljoni tonnini. Raudteede veod langesid 20%, 15,4 miljoni tonnini. Lennujaamade kaubavedude langus oli 20,7%, kukkudes 14,4 tuhande tonnini.
- 2015. aastal moodustasid kogu kaubaveost rahvusvahelised kaubaveod 99,7% sadamates, 83,6% raudteedel ja 99,9% lennujaamades.
- Tulenevalt andmete kättesaadavusest pole 2015. aasta kogu kaubaveos kajastatud kaubavedu maanteedel.
- Kaubaveod Eestis langesid 2014. aastal 90,2 miljoni tonnini, mis on 8,4% vähem kui 2013. aastal.
- Rahvusvahelised kaubaveod Eestis vähenesid samal perioodil 5,8%, langedes 65,2 miljoni tonnini.
- Suurim osa 2014.aasta rahvusvahelistest vedudest ehk 67% liikus sadamate kaudu, 24% raudteede kaudu, 9% maanteedel kaudu ning 0,03% lennujaamade kaudu.
- Statistikaameti andmetel ulatus 2014. aasta Eesti logistikaettevõtete veosekäive 10,6 miljardi tonnikilomeetrini. Eesti logistikaettevõtete kaubaveo maht tonnikilomeetrites kahanes 2014. aastal 2013. aastaga võrreldes 14,5%, ning seda mõjutas enim rahvusvahelise raudteetranspordi veosekäibe kahanemine 34% võrra.
- Rahvusvahelised veod moodustasid 2014. aastal 79% Eesti logistikaettevõtete veosekäibest, mis on 4% vähem kui 2013. aastal.

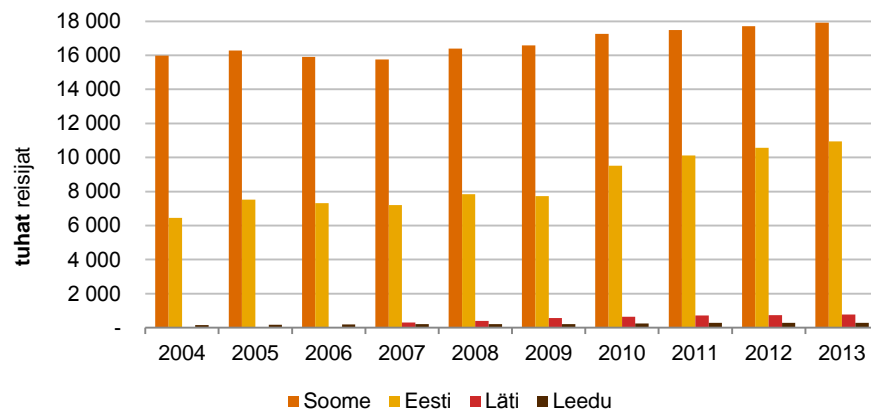
Kaubavedu Eesti sadamates oli 2015. aastal 35 miljonit tonni ning reisiliiklus ulatus samal perioodil 12,4 miljoni reisijani.

Kaubavedu lähiriikide sadamates



Allikas: Eurostat

Reisiliiklus lähiriikide sadamates



Allikas: Eurostat

Kauba ja reisijate vedude mahud Eesti sadamates

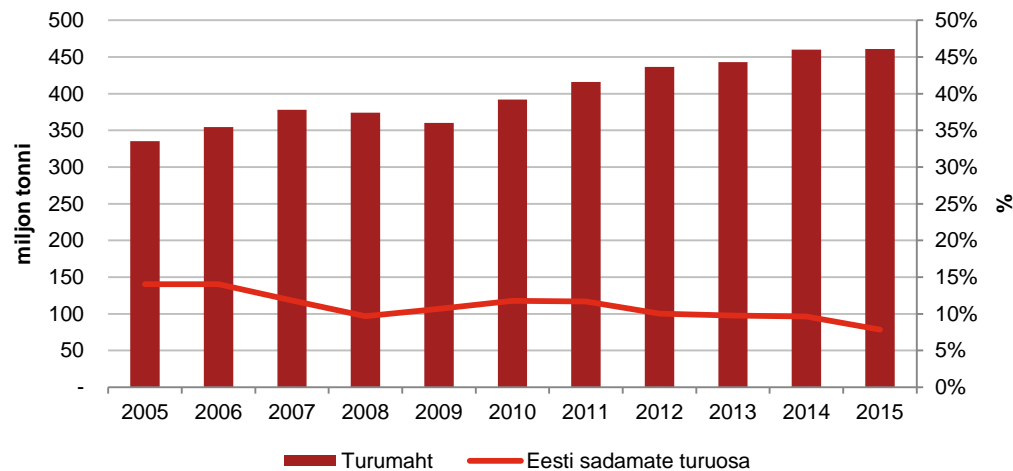
- Statistikaameti andmetel oli Eesti sadamate kaubaveo mahuks 2015. aastal 35 miljonit tonni.
- Kogu kaubaveost 99,7% moodustas rahvusvaheline kaubavedu, mille maht Eesti sadamates 2015. aastal oli 34,9 miljonit tonni, mis on 19,8% vähem kui 2014. aastal. Langus tuleneb eelkõige naftatoodete veo vähenemisest (35%).
- Tallinna sadamat 2014. aastal läbinud kauba päritoluriikide struktuuri suurim muutus oli Venemaalt lähtunud kaubamahu osakaalu vähenemine viimase tosina aasta madalaimale tasemele 2013. aasta 50%-lt 43%-le. Venemaalt pärit kauba kaubamahust moodustasid 87% vedellast ning 12% väetised.
- Statistikaameti andmetel ulatus 2015. aastal Eesti sadamaid läbinud reisijate arv 12,4 miljoni reisijani, mis on 2,2% rohkem kui 2014. aastal. Rahvusvaheline reisiliiklus sadamates tõusis samal perioodil 2,1%, 10,1 miljoni inimeseni.

Merevedude võrdlus lähiriikides

- Kui Läti ja Leedu on kumbki Eurostati andmetel 10 aastaga kaubavedusid merel kasvatanud vastavalt 31% ja 59%, siis Eestis on kaubaveod merel langenud 3%.
- Reisiliikluse osas olid Eesti sadamad 2013. aastal Baltikumis ca 11 miljoni reisijaga liidrikohal, jäädes siiski Soomele 7 miljoni reisijaga alla.

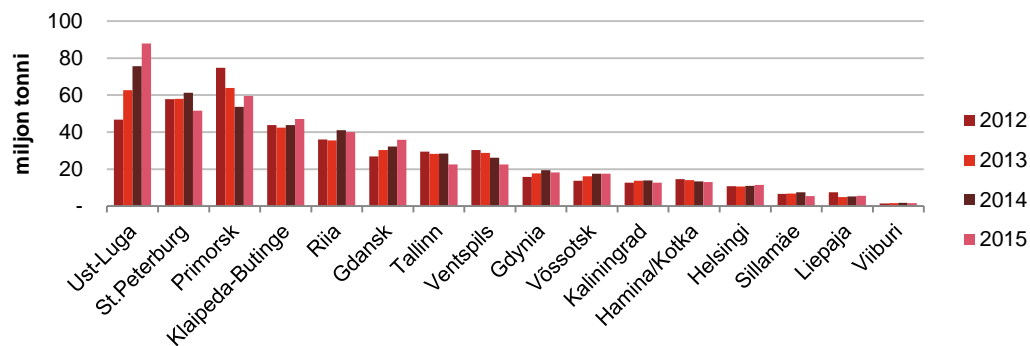
Läänemere idakalda riikide sadamate kaubakäive oli 2015. aastal 461 miljonit tonni ehk 0,1% rohkem kui aasta varem.

Läänemere idakalda riikide sadamate kaubaveo turumaht



Allikas: AS Tallinna Sadam

Läänemere idakalda riikide sadamate kaubamahud

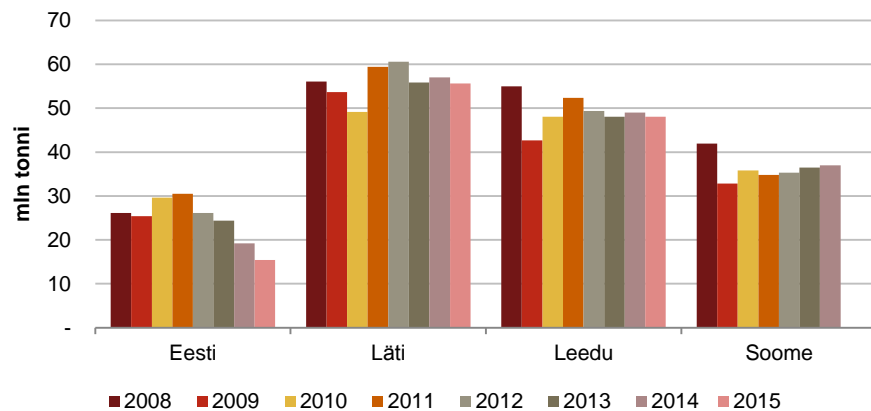


Allikas: AS Tallinna Sadam

- Läänemere idakalda riikide (Baltikum, Poola, Soome, Venemaa) suurimaid sadamaid iseloomustab pidev kaubamahu kasv. Alates 2005. aastast on turumaht 1,4-kordistunud, jõudes 2015. aastal 461 miljonit tonnini. Võrreldes 2014. aastaga suurenesid kaubaveo mahud sadamates 0,1%.
- Ust-Luga, mis käitles 2015. aastal 87,9 miljonit tonni ehk 16% rohkem kui eelneval aastal, oli teist aastat järjest Läänemere idakalda suurim sadam. Oluliselt kasvatas mahtu ka Primorsk'i sadam (11%), jäädes siiski 15 miljoni tonni võrra madalamale kaubaveo tasemele kui 2012. aastal.
- Suurim langus 2015. aastal oli Sillamäe sadamal, mille kaubamaht vähenes 28%, 5,3 miljoni tonnini. Samuti langes Tallinna sadama kaubamaht, 21%, kukkudes 22,4 miljoni tonnini.
- AS Tallinna Sadam aastaaruandele tuginedes on suurim risk Tallinna sadama kaubamahule seotud Ust-Luga konteineriterminali ning nafta ja naftatoodete terminali kasutamata võimsuste edasise kasutuselevõtmisega ning uute terminalide rajamisega. Ust-Luga kaubamahu prognoos aastaks 2025 on 180 miljonit tonni.

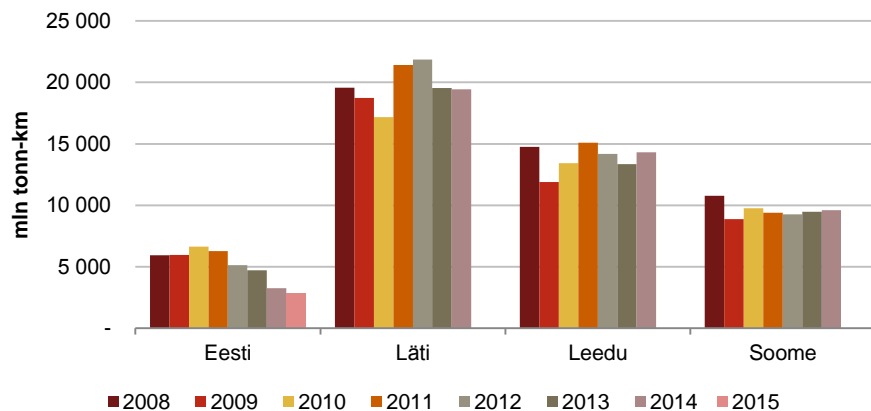
Kaubaveod raudteedel on perioodil 2008-2014 langenud kõigis Eesti lähiriikides, kuid kõige enam Eestis (41%). Samuti on veosekäive samal perioodil Eestis langenud oluliselt rohkem kui lähiriikides.

Kaubavedu võrdlusriikide raudteedel



Allikas: Eesti Raudtee AS, Eurostat

Veosekäive võrdlusriikide raudteedel



Allikas: Eurostat, 2015. aasta andmed Eesti Raudtee AS

Kaubavedu

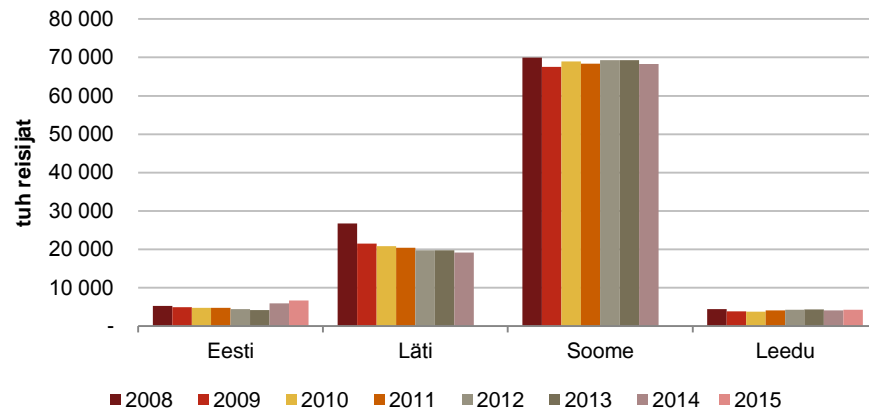
- Eestis on raudteel toimuv kaubavedu oluliselt väiksema mahuga kui lähiriikides. Kui Eesti kaubamahud ulatusid 2015. aastal 15,4 miljoni tonnini (83,6% sellest rahvusvaheline), siis Läti raudteel ulatus vastav näitaja 56 miljoni, Leedu raudteel 48 miljoni ja Soome raudteel 2014. aastal 37 miljoni tonnini.
- Tonnide arvestuses on kaubavedu Eesti raudteedel 2015. aastal langenud 20%, vaatlusperioodil aga koguni 41%. Vaatlusperioodil on Läti kaubaveo mahud langenud 1% ja Leedul 13%. 2015. aastal võrrelduna 2014. aastaga langesid kaubaveod mõlemal ca. 2%. Soome kaubaveo mahud on perioodil 2008-2014 langenud 13%.

Veosekäive

- Raudtee kaubamahtu mõõtev veosekäive oli 2015. aastal Eestis 2,8 miljardit tonnkilomeetrit, 2014. aastal Lätis 19,4 miljardit, Leedus 14,3 miljardit ja Soomes 9,6 miljardit tonnkilomeetrit.
- Vaatlusperioodi alguses (2008-2010) liikus Eesti veosekäive pigem kasvavas trendis, ulatudes 2010. aastal 6,6 miljardi tonnkilomeetrini. Alates 2010. aastast on aga Eesti veosekäive järsult langenud. Perioodil 2010-2015 langes veosekäive 57%.
- Läti veosekäive on 2014. aastal pea samal tasemel kui 2008. aastal, vaatlusperioodi jooksul on veosekäive langenud 1%. Ka Leedu veosekäive ei ole perioodil 2008-2014 oluliselt langenud, kogu perioodi ulatuses on veosekäive kahanenud 3%.
- Soome veosekäive on vaatlusperioodil langenud 12%. Seejuures toimus suurem osa langusest 2009. aastal, järgnevatel aastatel on veosekäive jäänud pigem samale tasemele.

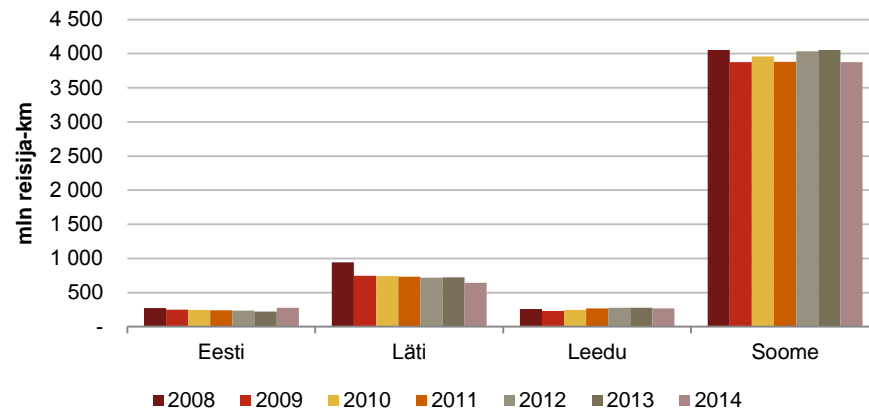
Reisijate arv Eesti raudteedel on perioodil 2008-2014 kasvanud 26%, Lätis, Leedus ja Soomes aga vähenenud. Sõitjakäive on samal perioodil Eestis ja Leedus tõusnud vastavalt 2% ja 5%, Lätis ja Soomes kahanenud 32% ja 4%.

Reisijatevedu võrdlusriikide raudteedel



Allikas: Eurostat, 2015. aasta andmed Eesti Raudtee AS

Sõitjakäive võrdlusriikide raudteedel



Allikas: Eurostat

Reisijatevedu

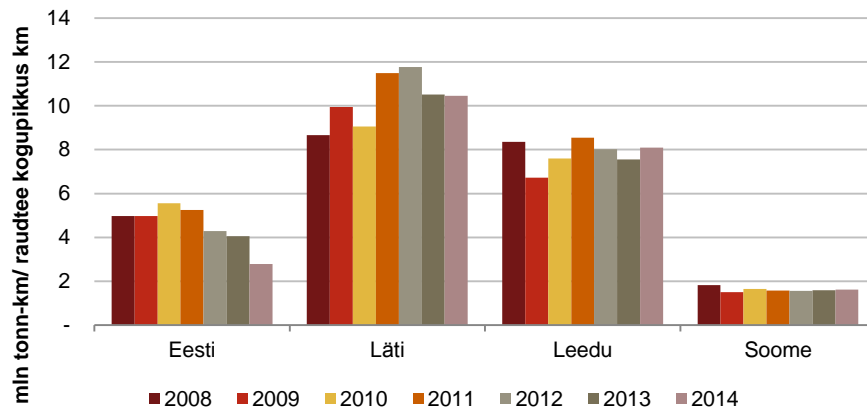
- Eestis on reisijate arv vaatlusperioodil kasvanud 26%, ning võrreldes 2014. aastaga 12,7%, jõudes 2015. aastal 6,7 miljoni reisijani. Kasv on peamiselt seotud uute modernsete reisirongide kasutuselevõetuga.
- Kõigis lähiriikides on reisijate arv vaatlusperioodil vähenenud. Seejuures oli kõige suurem langus reisijate arvus Lätis, ulatudes 28%-ni. Soomes langes reisijate arv 2% ja Leedus 2015. aasta põhjal 5%.
- Rahvusvaheliste sõitjate arv Eesti raudteedel oli 2015. aastal 48 tuhat, mis on 50,3% vähem kui 2014. aastal.

Sõitjakäive

- Eesti sõitjakäive ulatus 2014. aastal 280 miljoni reisijakilomeetrini, mis märgib perioodil 2008-2013 kestnud langustrendi lõppu ning on samas suurusjärgus 2008. aasta mahuga.
- Lätis on sõitjakäive vaatlusperioodil oluliselt vähenenud. 2014. aastal langes sõitjakäive Lätis võrreldes 2013. aastaga 11%, perioodil 2008-2014 langes sõitjakäive kokku koguni 32%.
- Leedus on sõitjakäive 2014. aastal jäänud pigem stabiilseks, langedes aastases võrdluses 3%. Võrreldes 2008. aastaga on Leedu sõitjakäive kasvanud 5%.
- Soomes on sõitjakäive aastate lõikes küll üles-alla kõikunud, kuid kogu vaatlusperioodi langus on olnud vaid 4%.

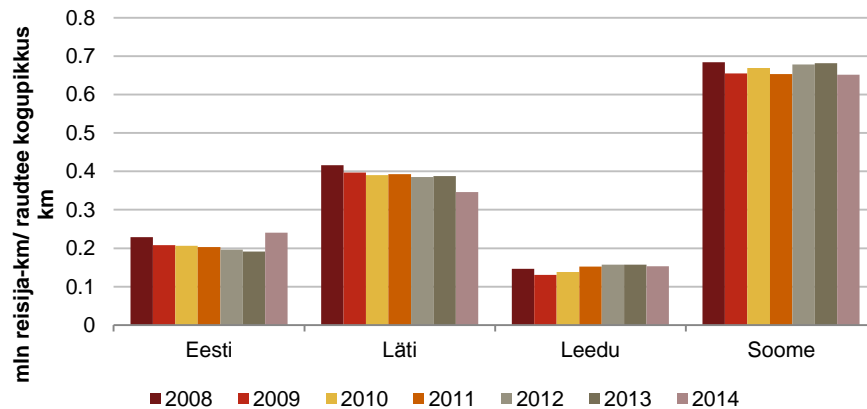
Kaubaveo intensiivsus on Baltikumi raudteedel oluliselt kõrgem ja reisijateveo intensiivsus oluliselt madalam kui Soomes.

Kaubaveo intensiivsus võrdlusgrupi riikides



Allikas: Eurostat, PwC arvutused

Reisijateveo intensiivsus võrdlusgrupi riikides



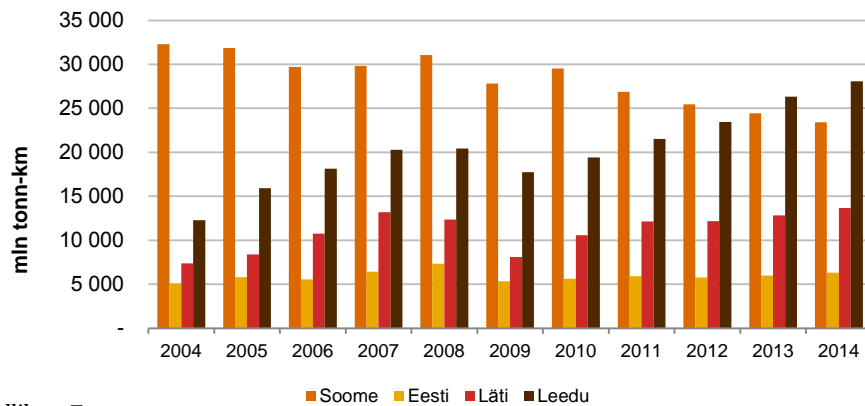
Allikas: Eurostat, PwC arvutused

Kauba- ja reisijateveo intensiivsus raudteedel

- Kauba- ja reisijateveo intensiivsused demonstreerivad, kui efektiivselt on raudteefrastruktuuri vastavate vedude teenindamisel kasutatud.
- Intensiivsuse näitajad on funktsioon tonnkilomeetritest või reisijakilomeetritest ja raudtee kogupikkusest. Arvestades, et raudteede kogupikkus on perioodil püsinud pigem stabiilsena, on muutused intensiivsuse näitajates põhjustatud peamiselt muutustest kauba- ja reisijateveo mahtudes.
- Kaubaveo intensiivsus on lähiriikidest kõige kõrgem Lätis. Soomes on kaubaveo intensiivsus oluliselt madalam kui Balti riikides. Kaubaveo intensiivsus on Eestis vaatlusperioodil märgatavalt kahanenud, samas kui Lätis on näitaja kasvanud. Leedus ja Soomes on kaubaveo intensiivsuse näitaja 2014. aastal sarnane 2008. aasta vastava näitajaga.
- Reisijateveo intensiivsus on Lätis märgatavalt kõrgem kui Eestis ja Leedus, kuid Soomes on näitaja ülejäänud lähiriikidest oluliselt kõrgem. Eestis on reisijateveo intensiivsus vaatlusperioodil kasvanud tulenevalt reisijateveo mahu kasvust 2014. aastal. Lätis on reisijateveo intensiivsus vaatlusperioodil stabiilselt kahanenud, Leedu ja Soome vastavad näitajad ei ole vaadeldaval perioodil oluliselt muutunud.

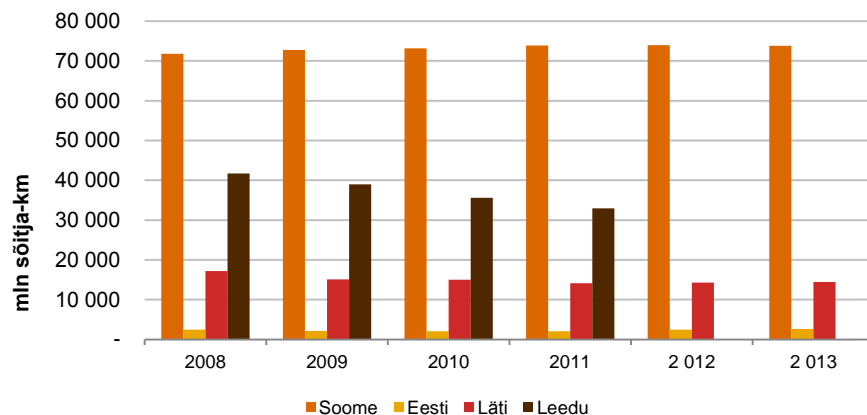
Viimased 10 aastat on kaubavedu Balti riikide maanteedel liikunud enamjaolt kasvavas trendis, kaubavedu Soome maanteedel on samal perioodil langenud.

Kaubavedu lähiriikide maanteedel



Allikas: Eurostat

Reisiliiklus lähiriikide maanteedel



Allikas: Eurostat

Kaubavedude maht Eesti maanteedel

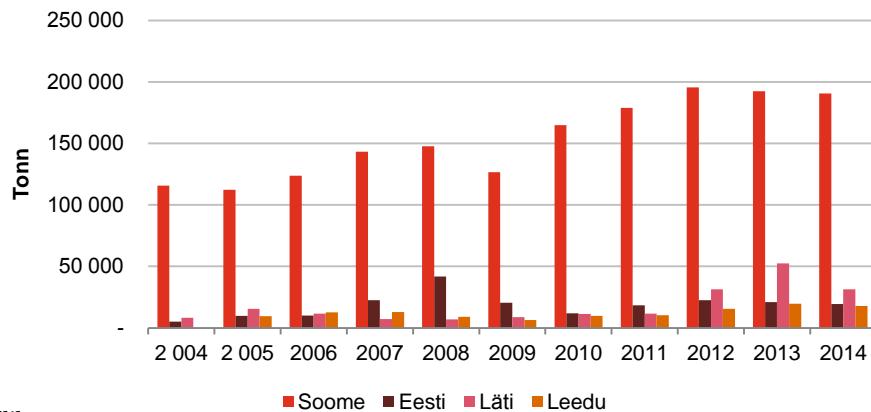
- Statistikaameti andmeil oli 2014. aasta kaubavedude maht maanteedel 27,3 miljonit tonni, mis on 12% vähem kui aasta varem.
- Rahvusvaheliste kaubavedude maht 2014. aastal oli 5,9 miljonit tonni, moodustades 22% kogu maanteede kaubaveost.

Maanteevedude võrdlus lähiriikides

- Eurostati andmeil on kaubavedude maht Balti riikide maanteedel viimasel 10 aastal peamiselt kasvanud, (v.a majanduslanguse periood).
- Kaubavedude maht Soome maanteedel on aga graafikul kajastatud vahemikus (2004-2014) kahanenud.
- Eurostati viimaste andmete kohaselt on reisiliiklus perioodil 2011-2013 Baltikumis kasvanud ning Soomes püsinud samal tasemel.

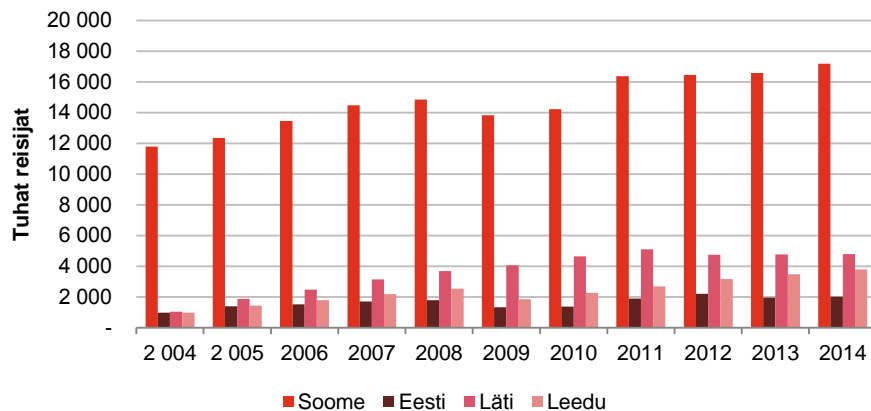
Eesti lennujaamade kaubavedu oli 2015. aastal 14,4 tuhat tonni, mis oli 20,7% vähem kui 2014. aastal.

Kaubavedu lähiriikide lennujaamades



Allikas: Eurostat

Reisiliiklus lähiriikide lennujaamades



Allikas: Eurostat

Kaubavedude maht Eesti lennujaamades

- Statistikaameti andmetel oli Eesti lennujaamade kaubavedu 2015. aastal 14,4 tuhat tonni, mis on 20,7% vähem kui 2014. aastal.
- Rahvusvaheline kaubavedu moodustas 99,9% kogu lennujaamade kaubaveost.

Õhuvedude võrdlus lähiriikides

- Lähiriikide õhuveod kokku on 259 tuhat tonni, sellest 73% Soomes, 12% Lätis, 7% Eestis ning 7% Leedus.
- Vaatlusperioodil on õhuveod lähiriikides kasvanud ligikaudu 1,2 korda.
- Võrreldes eelneva aastaga on lähiriikide 2014. aasta õhuveod vähenenud 4%.
- Reisijatevedu lähiriikides kokku oli 2014. aastal Eurostati andmetel 27 miljonit reisijat, Soome osa sellest oli 62%, Läti 17%, Leedu 14% ning Eesti 7%.
- Reisiliikluse maht lähiriikides on pidevalt suurenenud, kasvades vaatlusperioodi jooksul keskmiselt 7% aastas.

Rahvusvaheline perspektiiv ja transiidikoridori konkurentsivõime

Lühikokkuvõte- rahvusvaheline perspektiiv ja transiidikoridori konkurentsivõime

Kasutustasude meetodika

Balti riigid, erinevalt ülejäänud Euroopast, on seadnud eesmärgiks katta kasutustasudega kõik raudteeinfrastruktuuriga seotud kulud, kaasa arvatud investeeringud. See on seniajani olnud võimalik tänu suurele transiidi osakaalule.

Kasutustasude seadmise põhimõtted, struktuur ja meetodika pole kõikides lähiriikides ühesugused.

Läti raudtee kasutustasude meetodikas leitakse veoliikide kogukulud, mille kaudu arvutatakse igale veoliigile rakendatav kasutustasu tariif rong-km kohta.

Leedus on kasutustasude arvestamine mitmetasemeline ning arvestuse aluseks on rong-km ja bruto- või netotonn-km.

Soomes seatakse kasutustasud majanduslikult optimaalsele tasemele, millele lisatakse täiendav tasu katmaks osaliselt ka investeeringuvajadusi.

Võrreldes varasema uuringuga ei ole Läti ja Soome kasutustasude kehtestamise meetodika muutunud, samas kui Leedu meetodika on oluliselt muutunud.

Raudtee kasutustasud lähiriikides

Sarnaselt Eestile maksavad Lätis ja Leedus kaubaveo-ettevõtted oluliselt kõrgemaid tasusid kui reisijateveo-ettevõtted ja toetavad seeläbi reisiliiklust. Soomes on kasutustasude tariif reisija- ja kaubaveole sarnasem.

Reisijateveo-ettevõtete poolt tasutud raudtee kasutustasud reisija-km kohta on kõrgeimad Lätis ning madalaimad Eestis. Reisija kohta on tasud kõrgeimad Leedus ja madalaimad Eestis.

Hoolimata Eesti kaubaveo-ettevõtete kõrgetest raudtee kasutustasudest on kaubaveo-ettevõtete jaoks teatud lõikudel läbilaskevõime piiratud. See tuleneb reisijateveo-ettevõtete eelisõigusest raudteeinfrastruktuuri kasutamisel ning intensiivsest reisijateveo liiklusest vastavatel lõikudel.

Kaubaveo-ettevõtete tasutud raudtee kasutustasud tonn-km kohta on kõrgeimad Eestis, Leedus on tasud veidi madalamad ja Lätis oluliselt madalamad. Seejuures on oluline märkida, et kogutud raudtee kasutustasud Leedus ei pruugi kajastada tegelikku olukorda kuna võivad olla kohaliku infrastruktuuri-ettevõtte poolt moonutatud. Soomes on kogutud kasutustasud väiksemad, kuna riikliku toetuse osa on suur.

Eesti transiidikoridori konkurentsivõime

Eestit läbiva transiidi peamiseks lähtekohaks on Venemaa ning suurimad konkurendid alternatiivsete transiidikoridoride näol on Läti ja Soome. Kuna Leedu kaubavedu on suures osas Valgevene ja Kaliningradi transiit, millel ei ole muud alternatiivi ja lisaks ei pruugi raudtee kasutustasud kajastada tegelikku olukorda, ei ole Leedu Eesti transiidikoridoriga otseselt võrreldav.

Eesti kaubaveo-ettevõtete maksekoormus on võrreldes lähiriikidega oluliselt suurem ning mõjub Eesti konkurentsivõimele pärssivalt.

Võrreldes raudtee kasutamise kulukust 1 tonni vedellasti kohta 210 km pikkusel raudteelõigul on kasutustasu Eestis oluliselt kõrgem kui Lätis ja Soomes, mis on Eesti transiidikoridori põhikonkurendid. Võrreldes varasema uuringuga on Eesti kulud suurenenud, kuid Läti omad jäänud samasse suurusjärku.

Võrreldes veetranspordiga seotud kulusid koos raudtee kasutamise kuluga on teekonnal riigi piirist sadamasse 1 tonni kulu kõige suurem Eestis ning kõige madalam Soomes.

Raudteeveo rahvusvaheline perspektiiv

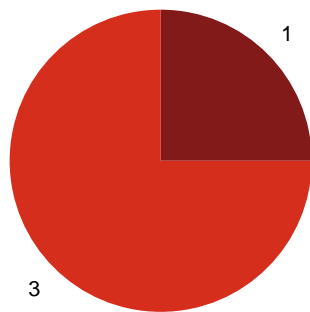
Raudtee kasutustasude seadmise rahvusvaheline vaade

- Järgnevalt käsitleme raudtee kasutustasude seadmise põhimõtteid lähiriikides.
- Eesti, Läti ja Leedu erinevad Soomest ja teistest Euroopa riikidest selle poolest, et nendes riikides on seatud eesmärgiks katta raudtee kasutustasudega kõik raudteeinfrastruktuuriga seotud kulud, kaasa arvatud investeeringud (v.a EL toetustega rahastatud investeeringud).
- Eelkirjeldatud olukord on seniajani olnud võimalik kuna Baltikumis on transiidi osakaal kogu raudteetranspordist olnud oluliselt kõrgem kui teistes Euroopa riikides. See on tingitud Baltikumi unikaalsest positsioonist Venemaa ja Lääne-Euroopa vahel. Kaubaveo suur osatähtsus on võimaldanud Balti riikide infrastruktuuri-ettevõtetel küsida kaubaveolt kõrgemaid raudtee kasutustasusid kui reisijateveolt ja seeläbi reisijatevedu ristsubsideerida.
- Võrreldes Baltikumiga on Soomes raudtee kasutustasud reisijate- ja kaubaveole sarnasemad. Samas on oluline riiklik toetus infrastruktuuri arendamiseks ja haldamiseks.
- Kasutustasude seadmise põhimõtted, struktuur ja meetodika pole kõikides käesolevas töös käsitletud riikides ühesugused.
- Igal riigil on raudteeinfrastruktuuri rahastamise tagamiseks tarvilik teha üldine metodoloogiline valik kasutustasude seadmise suhtes, mis lihtsustatud kujul on alljärgnev:
 - MC (*Marginal Cost*) meetod – kasutustasud seatakse piirkulu järgi. Piirkulu on kulu, mis kaasneb infrastruktuuri haldajale täiendava rongi opereerimisega. Kõik ülejäänud raudteega seotud kulud kaetakse riiklike toetustega;
 - MC Plus meetod – lisaks piirkulule arvestatakse kasutustasudesse täiendavalt osa tehtud ja planeeritavate investeeringute kulust. Ülejäänud raudteega seotud kulud kaetakse riiklike toetustega;
 - FC (*Full Cost*) meetod – kasutustasud seatakse nii, et nad kataksid ära kõik raudteeinfrastruktuuriga seotud kulud.
- Üldine metodoloogiline valik määrab selle, kui suur osa infrastruktuuri kogukuludest kaetakse raudteeveo-ettevõtetelt küsitavate kasutustasudega ja kui suures mahus peab riik raudteed vastavas piirkonnas toetama.
- Järgmistel lehekülgedel anname ülevaate raudteevõrgu üldisest organiseeritusest, kasutustasude seadmise põhimõtetest ja kehtivatest tasumääradest lähiriikide lõikes eraldi.

Läti raudteefrastruktuur



Raudteevadajate struktuur



■ Reisijateveo ettevõtted
■ Kaubaveo ettevõtted

- Lätis domineerib raudteesektoris riigile kuuluv ettevõtte “Latvijas Dzelzceļš” ehk LDz (Läti Raudtee), mis haldab avalikus kasutuses olevat raudteefrastruktuuri. LDz-i tütarettevõtted on järgmised:
 - LDz Cargo tegeleb kaubaveo ja rahvusvahelise reisijateveoga, olles nii Läti kui ka Baltikumi suurim kaubaveo-ettevõtte;
 - LDz Ritoša Sastava Serviss tegeleb raudteeveeremi tehnilise hoolduse ja parendusega seotud küsimustega;
 - LDz Infrastruktuura Ltd haldab ja arendab raudteefrastruktuuri;
 - LDZ Apsardze pakub turvateenuseid grupi ettevõtetele;
 - JSC LatRailNet sätestab raudtee infrastruktuuri kasutustasud ning korraldab läbilaskevõime jaotamist.
- Kaubaveos on lisaks LDz-i domineerivale tütarettevõttele aktiivsed ka paar väiksemat ettevõtet: A/S Baltijas Ekspressis, A/S Baltics Tranzita Service.
- Reisijateveo valdkonnas omab riigiettevõtte A/S Pasažieru Vilciens Läti raudteel monopolset seisundit.
- Vastavalt raudteeseadusele teostab Raudtee Administratsioon järelevalvet vedaja ja infrastruktuuri haldaja üle.
- Vastavalt LDz aruandele on Läti raudtee kogupikkus 1 859 km, millest elektrifitseeritud on 257 km. Vastavalt Raudtee Tehnilise Opereerimise Reguleerimisele on avalikul raudteel maksimaalne lubatud kiirus kaubarongidele 80 km/h ja reisirongidele 120 km/h.
- Piiriületus Venemaale on kaubarongidel läbi Kārsava, Rēzekne Preču ja Zilupe piiripunkti ja Valgevenesse läbi Indra ja Daugavpils Preču piiripunkti.

Läti raudteeinfrastruktuuri kasutustasu

- Läti raudtee kasutustasud on planeeritud ära katma kõik raudteega seonduvad kulud ja investeeringud (v.a. EL toetusega finantseeritud investeeringud). Raudteega seotud kogukulude hulka kuulub raudteeinfrastruktuuri hooldus ja säilitamine, selle arendamine ja juhtimine ning rongiliikluse organiseerimine. Rakendatud on FC (*Full Cost*) meetoodika.
- Leitakse veoliikide kogukulud, mille kaudu arvutatakse igale veoliigile rakendatav kasutustasu tariif rong-km kohta.
- Kogu kaubaveole on rakendatud üks tariif, kuid reisijatevedu on omakorda jagatud neljaks veoliigiks. Kõige kõrgemad on kasutustasud elektrirongidele, järgnevad kahanevas järjekorras reisijatevedu diislrongiga, reisijatevedu eraldi veduriga ja reisijatevedu kitsarööpmelisel raudteel.
- Vastavalt Raudteeseadusele peab arvestama läbilaskevõime jaotamisel veoliikide vahelise võrdsusega ning optimaalseima infrastruktuuri kasutamise. Eelised on riiklikel ja rahvusvahelistel vedudel, millel on sõlmitud läbilaskevõime tellimise leping. Lisaks võetakse arvesse ka vedaja varasemat koostööd infrastruktuuri haldajaga, regulaarsust, intensiivsust ja planeeritud infrastruktuuri kasutamise kestvust.
- Liiklusgraafiku koostamisel on eelistuste järjekord vedajate lõikes järgmine: rahvusvahelised reisirongid, rahvusvahelised kiired kaubarongid, kohalikud reisirongid, kaubarongid suletud liinidel, kogumis- ja lahutusrongid ja muud rongid.

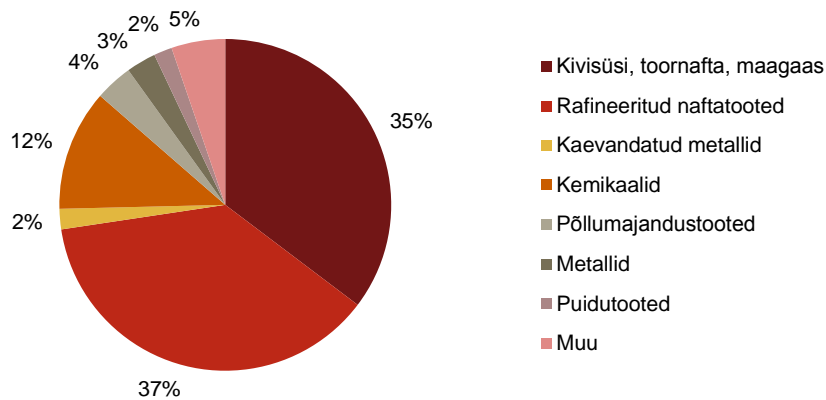
Alates 01.01.2015	EUR/rong-km
Kaubavedu	10,35
Reisijatevedu (elekter)	6,90
Reisijatevedu (diiseli)	6,26
Reisijatevedu (eraldi vedur)	5,47
Reisijatevedu (kitsarööpmeline)	2,43

Allikas: Läti raudtee võrgustiku aruanne

- Raudtee kasutustasu eest saadav põhiteenus koosneb järgnevatest komponentidest:
 - läbilaskevõime taotluse läbivaatamine;
 - õigus kasutada jaotatud läbilaskevõimet;
 - raudtee rööbaste ja pöörangute kasutamine;
 - rongiliikluse korraldamine (sh liikluse koordineerimine, signalisatsioonisüsteem, rongiliikluse infovahetus);
 - teabe jagamine, mis on vajalik vedajatel teenuse pakkumiseks.
- Lisateenuste seas on muuhulgas esialgse teabe edastamine kauba saabumise kohta.

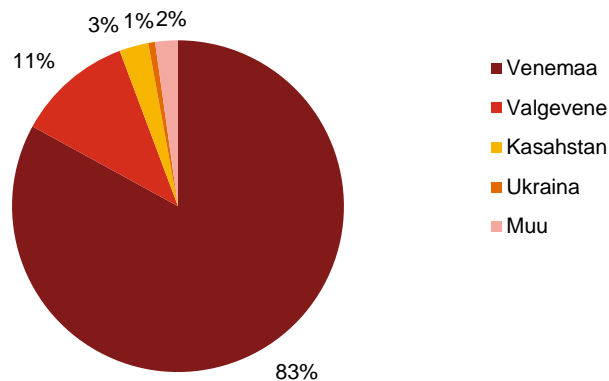
94% Läti raudtee kaubaveost on rahvusvaheline transport. Kõige olulisemad kaubagrupid on rafineeritud naftatooted ja süsi.

Kaubagrupid Läti raudteel 2014. aastal



Allikas: Eurostat

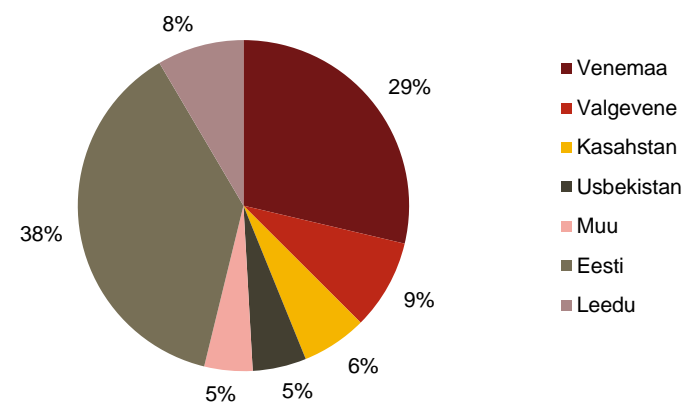
Läti kaubaveo lähteriigid 2014. aastal



Allikas: Eurostat

- Läti raudtee kaubaveost on suurima osakaaluga rahvusvaheline transport, mis 2014. aastal moodustas ligikaudu 94% raudteevadudest. Suur osa kaubaveost toimub sadamate kaudu.
- Läti raudteel on olulisemateks kaubagruppideks rafineeritud naftatooted (21,3 mln t) ja süsi (20,1 mln t), mis 2014. aastal moodustasid vastavalt 37% ja 35% kogu kaubaveost. Olulised kaubagrupid on ka kemikaalid (12%) ja põllumajandustooted (4%).
- Rahvusvahelise kauba peamisteks lähteriikideks 2014. aastal olid Venemaa (83%), Valgevene (11%) ja Kasahstan (3%). Rahvusvahelise kauba peamisteks sihtriikideks olid Eesti (38%), Venemaa (29%) ja Valgevene (9%).
- Rahvusvaheliste reisijate arv Läti raudteel 2014. aastal oli ligikaudu 250 tuhat, mis moodustab kogu reisijate arvust ligikaudu 1.5%.

Läti kaubaveo sihtriigid 2014. aastal

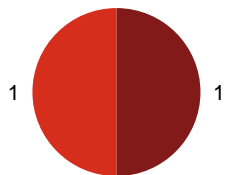


Allikas: Eurostat

Leedu raudteeinfrastruktuur



Raudteevadajate struktuur



- Reisijateveo ettevõtted
- Kaubaveo ettevõtted

- Leedu raudteevaldkond on täielikult „Lietuvos Geležinkeliai AB“ ehk LG („Leedu Raudtee“) kontrolli all, kes haldab avalikus kasutuses olevat raudteeinfrastruktuuri. LG on organiseeritud 3 erineva direktoraadina, kelle tegevused on jagatud järgnevalt:
 - raudteeinfrastruktuuri haldamine;
 - reisijatevedu;
 - kaubavedu.
- Raudtee kasutustasud määrab Leedu Raudtee, kuid Raudteeinspeksioon (mis allub Transpordi- ja Kommunikatsiooni-ministeeriumile) kehtestab määratud kasutustasud ja jaotab läbilaskevõimet.
- Vastavalt LG aruandele on Leedu raudtee kogupikkus 1 768 km, millest elektrifitseeritud on 122 km.
- Kaubarongide keskmine kiirus raudteel oli 2014. aastal ligikaudu 46km/h. Leedu Raudtee tegeleb aktiivselt reisirongide maksimaalse kiiruse tõstmisega raudtee renoveerimiste käigus. Teatud liinidel on maksimaalseks kiiruseks isegi 160 km/h.
- Piiriületus Venemaale toimub läbi Pagėgiai ja Kybartai jaamade ning Valgevenesse läbi Kena ja Stasylose jaamade.

Leedu raudtee kasutustasu

- Leedu raudtee kasutustasud on planeeritud katma kõik raudteega seonduvad kulud (v.a. EL toetusega finantseeritud investeeringud), mis on seotud minimaalse juurdepääsupaketiga ja juurdepääsuga infrastruktuuri rajatistele.
- Raudteega seotud kogukulud hõlmavad muuhulgas otseseid raudteefrastruktuuri töös hoidmise, hoolduse ja parandusega seotud kulusid ning kulusid, mis on seotud rongiliikluse korraldamise, rongide kokkupanemise, vastuvõtmise ja vabastamisega. Seega on rakendatud FC (*Full Cost*) meetodika. Kulude jaotumine teenuste lõikes on üle vaadatud vähemalt kord iga viie aasta jooksul.
- Alates liiklusperioodist 2014/2015 muutus Leedu raudtee kasutustasude arvestamise meetodika. Varasemalt rakendati raudtee kasutustasud reisijate- ja kaubaveole kahes kategoorias – rong-km ja brutotonn-km alusel, kuid uue meetodika kohaselt on kasutustasude arvestamine mitmetasemeline ning arvestuse aluseks on rong-km ja brutotonn-km või netotonn-km.
- Rong-km põhjal tasutakse läbilaskevõime tellimise ja kontaktvõrgu kasutamise eest. Läbilaskevõime tasu eesmärk on katta ligikaudu 30% otsekuludest.
- Brutotonn-km põhjal tasutakse rongiliikluse tasu ja reisijateveo tasu. Rongiliikluse tasu eesmärk on katta 70% otsekuludest.
- Netotonn-km põhjal arvestatakse kaubaveo tasu. Eraldi on transiitkaubaveo tasu, mis on kaubaveo tasudest kõige suurem. Kaubaveo tasu küsitakse ka ohtlike kaupade ja muude kaupade eest, kuid konteineritele ja treileritele ning väheväärtuslikele kaupadele kaubaveo tasu ei rakendata.

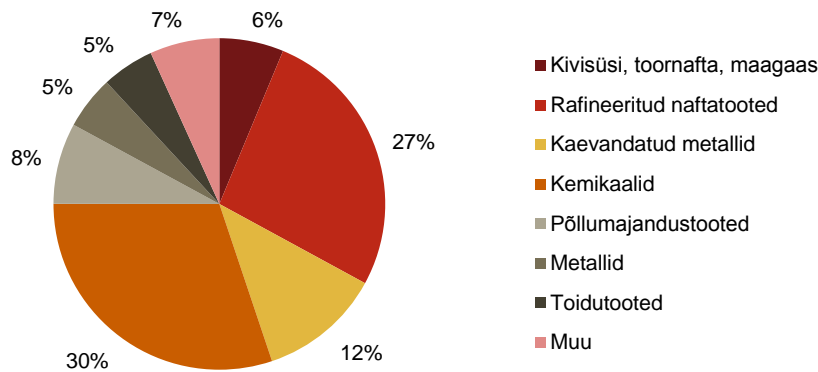
Alates 31.05.2015	EUR	Ühik
Läbilaskevõime tasu	1,486	EUR/rong-km
Rongiliikluse tasu	0,002	EUR/brutotonn-km
Reisijaveo tasu	0,008	EUR/brutotonn-km
Transiitkaubaveo tasu	0,014	EUR/netotonn-km
Kaubaveo tasu:		
Konteinerid ja treilerid	-	EUR/netotonn-km
Ohtlikud kaubad	0,010	EUR/netotonn-km
Väheväärtuslikud kaubad	-	EUR/netotonn-km
Muud kaubad	0,002	EUR/netotonn-km
Kontaktvõrgu kasutamise tasu	0,511	EUR/rong-km

Allikas: Leedu raudtee võrgustiku aruanne

- Raudtee kasutustasu eest saadav minimaalne juurdepääsupakett koosneb järgnevatest komponentidest:
 - läbilaskevõime taotluse läbivaatamine;
 - õigus kasutada jaotatud läbilaskevõimet;
 - raudtee rööbaste, pöörangute ja sortimisjaamade kasutamine;
 - rongiliikluse kontroll, sh signalisatsioonisüsteemi ja rongiliikluse korraldamine;
 - rongiliikluse kohta teabe jagamine ja edastamine;
 - elektri ülekandeliinide kasutamise tagamine;
 - muu teabe jagamine, mis on vajalik vedajatele teenuse pakkumiseks.
- Kõik teenused, mis ei kuulu minimaalse juurdepääsupaketi hulka on hinnastatud eraldiseisvalt.

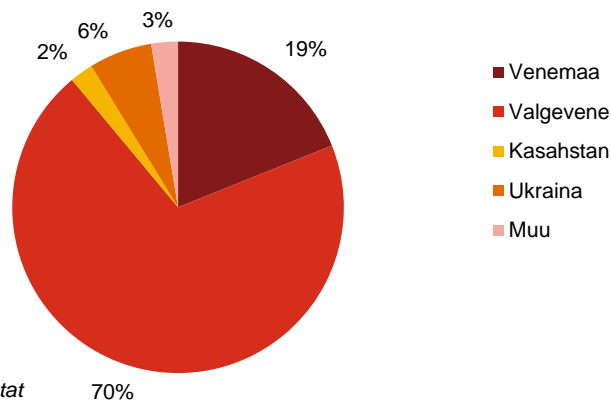
70% Leedu raudtee kaubaveost on rahvusvaheline transport. Kõige olulisemad kaubagrupid on kemikaalid ja rafineeritud naftatooted.

Kaubagrupid Leedu raudteel 2014. aastal



Allikas: Eurostat

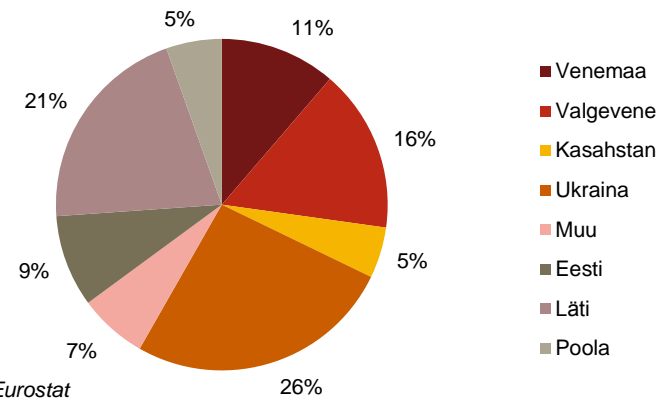
Leedu kaubaveo lähteriigid 2014. aastal



Allikas: Eurostat

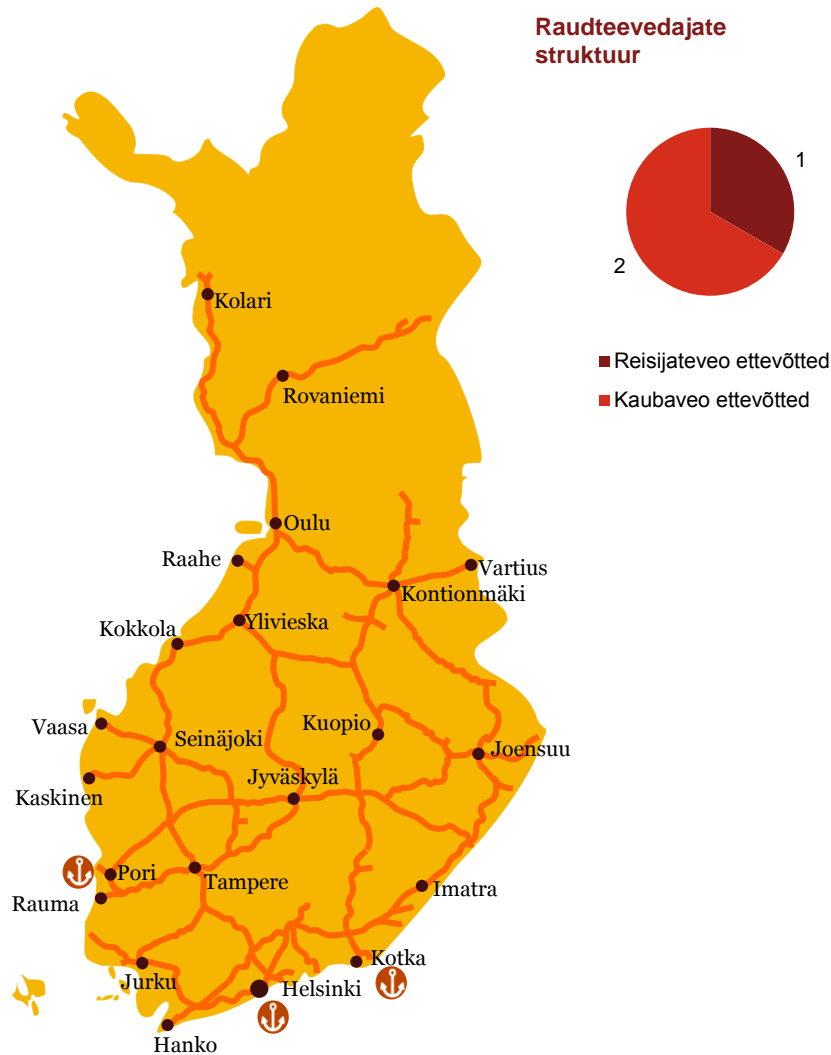
- Leedu raudtee kaubaveost on suurima osakaaluga rahvusvaheline transport, mis moodustas 2014. aastal ligikaudu 70% raudtee kaubaveost (34,5 mln t). Erinevalt teistest Balti riikidest on rahvusvahelise transpordi osakaal raudtee kaubaveost Leedus väiksem. Leedus moodustab 30% kaubaveost siseriiklik vedu.
- Leedu raudteel on peamisteks kaubagruppideks kemikaalid (14,8 mln t) ja rafineeritud naftatooted (13 mln t), mis 2014. aastal moodustasid vastavalt 30% ja 27% kaubaveost raudteel. Järgnesid kaevandatud metallid (12%) ja põllumajandustooted (8%).
- Rahvusvahelise kauba peamisteks lähteriikideks 2014. aastal olid Valgevene (70%), Venemaa (19%) ja Ukraina (6%). Rahvusvahelise kauba peamisteks sihtriikideks olid Ukraina (26%), Läti (21%) ja Valgevene (16%).
- Rahvusvaheliste reisijate arv Leedu raudteel 2014. aastal oli ligikaudu 1 miljon, mis moodustab ligikaudu 20% kogu reisijateveost.

Leedu kaubaveo sihtriigid 2014. aastal



Allikas: Eurostat

Soome raudteeinfrastruktuur



- Soome Transpordiamet vastutab Soome raudteevõrgustiku juhtimise, arendamise ja hooldamise eest. Transpordiameti eesmärk on säilitada töökorras raudteevõrgustik ja tagada selle ohutu ning tõhus kasutus. Lisaks kehtestab Transpordiamet raudtee kasutustasud.
- Raudteeveo-ettevõtete seas on domineeriv VR Group. VR Grupi tegevused on organiseeritud järgmiselt:
 - reisijatevedu;
 - kaubavedu;
 - infrastruktuuri ehitamine.
- Kuni 2007. aastani oli VR Grupil reisijate- ja kaubaveos monopolne seisund, kuid siis avanes Soome raudteeveo turg konkurentsile. Senini on Soome Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeerium andnud raudteel opereerimiseks vajaliku litsentsi vaid ühele kohaliku kaubaveoga tegelevale ettevõttele (Ratarahiti OY).
- VR Grupp on Soomes endiselt ainus reisijateveo-ettevõtte, kuid Helsingi – Peterburi liinil tehakse koostööd Venemaa rahvusliku raudteeveo-ettevõttega.
- Vastavalt Soome Transpordiameti informatsioonile on Soome raudtee kogupikkus ligikaudu 6 000 km, millest elektrifitseeritud on ligikaudu 3 300 km. Maksimaalne lubatud kiirus kaubarongidele on 120 km/h ja reisirongidele 220 km/h.

Soome raudtee kasutustasu

- Soome raudtee kasutustasud ei ole planeeritud ära katma kõiki raudteega seotud kulusid ja investeeringuid. Seega on rakendatud MC+ meetodikat.
- Raudtee kasutamise baastariif on reisijate- ja kaubaveole samas suurusjärgus ning tasu arvestuse aluseks on brutotonn-km.
- Lisaks baastariifile peavad raudteeveo-ettevõtted tasuma infrastruktuuri maksu, mis on planeeritud suurendama raudteeinfrastruktuuriga seotud kulude katmise määra. Kaubaveole on kehtestatud kõrgem infrastruktuurimaks kui reisijateveole, sealjuures kehtib kõrgem tasu kaupa vedavatele diiselrongidele kui kaupa vedavatele elektrirongidele.
- Liinil Kerava-Lahti lisandub täiendav investeerimismaks kuni aastani 2021, mis aitab katta sellel liinil tehtud suuri investeeringuid. Maks on võrdne nii reisijate- kui ka kaubaveole.
- Liinidel, kus läbilaskevõime taotlusi on rohkem kui jaotatavat läbilaskevõimet, toimub läbilaskevõime jaotus järgmises eelisjärjekorras:
 1. regulaarne reisiliiklus;
 2. ekspressrongiliiklus (sh rahvusvaheline);
 3. transport sadamasse või töötleva tööstuse jaoks;
 4. kohalik ja muu reisiliiklus;
 5. muu regulaarne kaubaliiklus;
 6. kaubaliiklus, mis ei vaja kindlat aega;
 7. muu liiklus.

Alates 13.12.2015

Baastariif	EUR/brutotonn-km
Kaubavedu	0,001350
Reisijatevedu	0,001308

Infrastruktuuri maks

	EUR/brutotonn-km
Kaubavedu	
Elektrirong	0,000500
Diiselrong	0,001000
Reisijatevedu	0,000100

Investeeringute maks

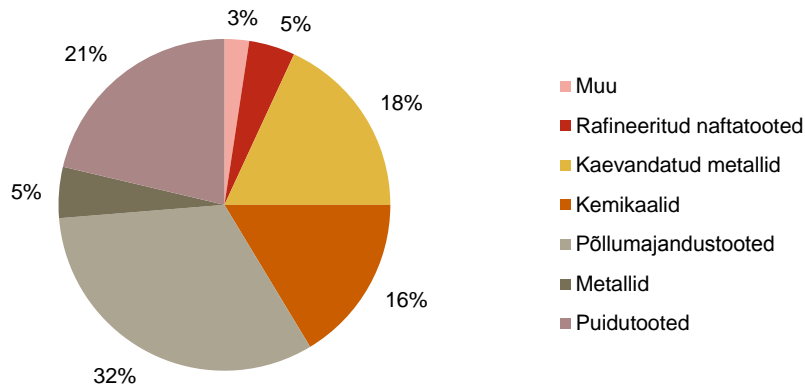
	EUR/brutotonn-km
Kaubavedu	0,005000
Reisijatevedu	0,005000

Allikas: Soome raudtee võrgustiku aruanne

- Raudtee kasutustasu eest saadav minimaalne juurdepääsupakett koosneb järgnevatest komponentidest:
 - raudteeinfrastruktuuri kasutamine vastavalt eraldatud läbilaskevõimele;
 - raudtee sortimisjaamade kasutamine;
 - ladustamise manöövrirööpmete kasutamine;
 - laadimise ja muude rööpmete kasutamine;
 - reisijate ooteplatvormide kasutamine;
 - rongiliikluse korraldamine;
 - reisijate teabe edastamine;
 - valjuhääldisüsteemide kasutamine jaamades.

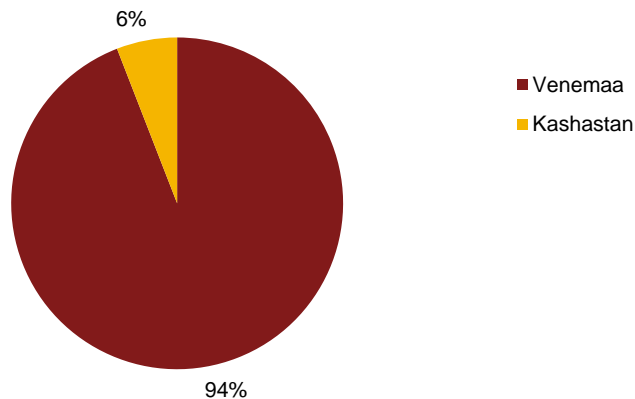
39% Soome raudtee kaubaveost on rahvusvaheline transport. Kõige olulisemad kaubagrupid on põllumajandustooted ja puidutooted.

Kaubagrupid Soome raudteel 2014. aastal



Allikas: Eurostat

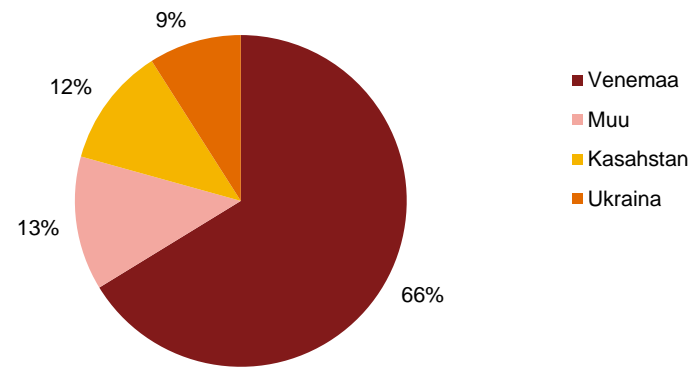
Soome kaubaveo lähteriigid 2014. aastal



Allikas: Eurostat

- Soome raudtee kaubaveo struktuurist moodustas rahvusvaheline kaubavedu 2014. aastal 39% ja ulatus 14,3 miljoni tonnini.
- Soome raudteel on olulisemateks kaubagruppideks põllumajandustooted (12 mln t) ja puidutooted (7,8 mln t), mis moodustasid 2014. aastal vastavalt 32% ja 21% kogu kaubaveost. Järgnesid kaevandatud metallid (18%) ja kemikaalid (16%).
- Rahvusvahelise kauba peamiseks lähteriigiks oli 2014. aastal Venemaa, mis moodustas 94% impordist. Rahvusvahelise kauba peamiseks sihtriikideks olid Venemaa (66%), Kasahstan (12%) ja Ukraina (9%).
- Rahvusvaheliste reisijate arv Soome raudteel oli 2014. aastal ligikaudu 500 tuhat, mis moodustab 0,8% kogu reisijate arvust raudteel.

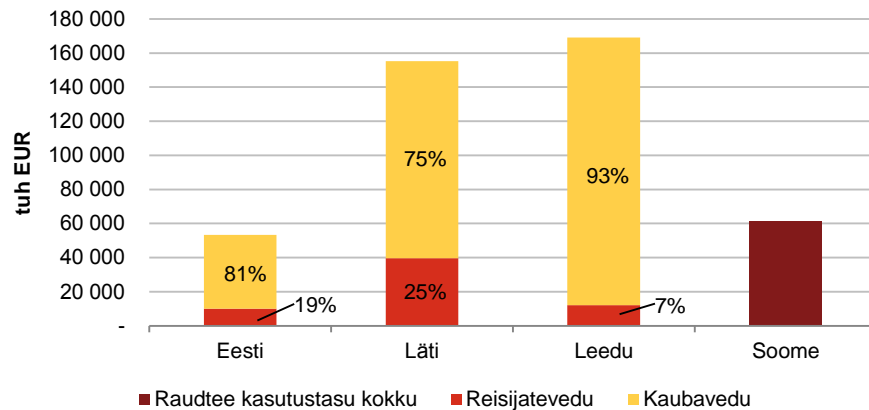
Soome kaubaveo sihtriigid 2014. aastal



Allikas: Eurostat

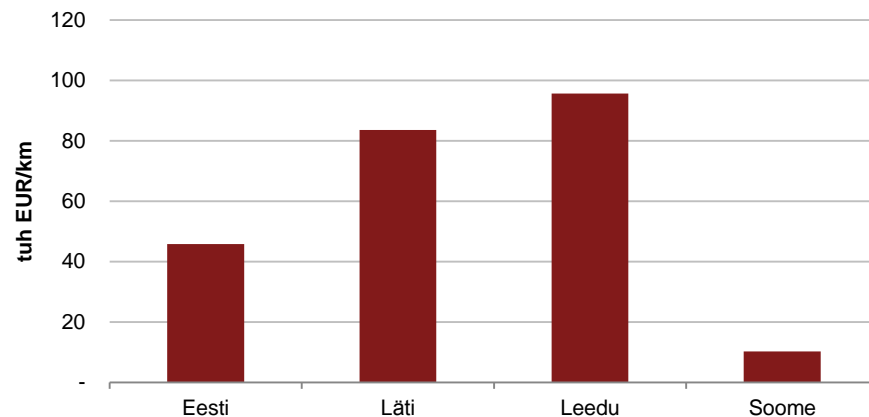
Võrreldes varasema uuringuga on Eestis ja Leedus kogutud raudtee kasutustasud langenud, Lätis kasvanud ning Soomes jäänud samale tasemele. Eesti kasutustasude langus tuleneb veomahtude langusest.

Lähiriikides kogutud raudtee kasutustasud 2014. aastal



Allikas: PwC analüüs

Kogutud raudtee kasutustasu raudtee pikkuse kohta

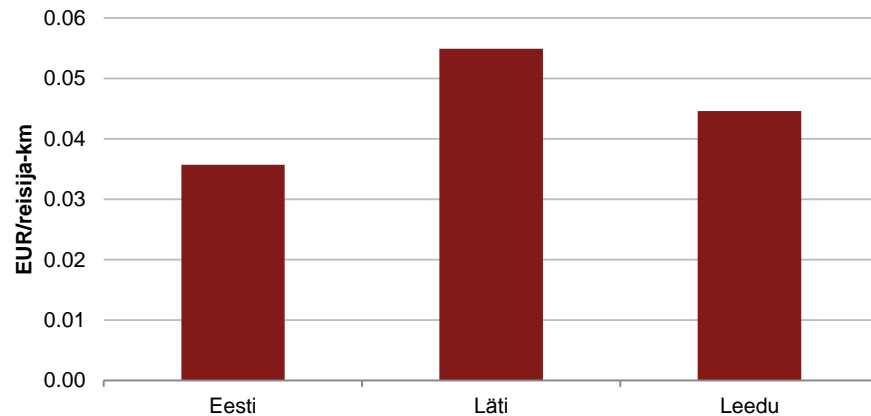


Allikas: PwC analüüs

- Kogutud raudtee kasutustasud on suurimad Leedus, ulatudes 2014. aastal 169 miljoni euroni. Reisijateveo-ettevõtete poolt tasutud tasud moodustasid sellest 7% ehk 12 miljonit eurot. Lätis kogutud raudtee kasutustasud on samas suurusjärgus Leeduga, ulatudes 155 miljoni euroni, kuid reisijatevedu moodustab sellest 25% ehk 40 miljonit eurot. Soomes kogutud raudtee kasutustasud on suurusjärgus 61 miljonit eurot, kuid jagunemine reisijate- ja kaubaveo vahel ei ole avalikest allikatest kättesaadav.
- Eestis kogutud kasutustasud ulatusid 2014. aastal 53 miljoni euroni, millest reisijatevedu moodustas 19% ehk 10 miljonit eurot. Sealjuures AS Eesti Raudtee infrastruktuurile ulatusid kogutud kasutustasud 47 miljoni euroni, millest reisijatevedu moodustas ligikaudu 8%.
- Võrreldes varasema uuringuga on Eestis ja Leedus kogutud raudtee kasutustasud langenud, Lätis kasvanud ning Soomes jäänud samale tasemele.
- Leedus oli 2014. aastal raudtee kasutustasu 96 tuhat eurot raudtee kilomeetri kohta, kuid Soomes 10 tuhat eurot kilomeetri kohta. Eestis oli tasu 46 tuhat eurot ja Lätis 84 tuhat eurot kilomeetri kohta.
- Võrreldes varasema uuringuga on kogutud raudtee kasutustasud raudtee pikkuse kohta langenud Eestis, kuid kasvanud ülejäänud lähiriikides. Eestis on kogutud kasutustasude kogusumma langenud tulenevalt veomahtude langusest.
- Kogutud raudtee kasutustasud Leedus ei pruugi kajastada tegelikku olukorda ning võivad olla kohaliku infrastruktuuri-ettevõtte poolt moonutatud. Sealsed vedajate poolt tegelikkuses makstud kasutustasud võivad olla oluliselt madalamad, kuna nii veoseid kui infrastruktuuri haldab täielikult riigile kuuluv ettevõtte Lietuvos Geležinkeliai AB.

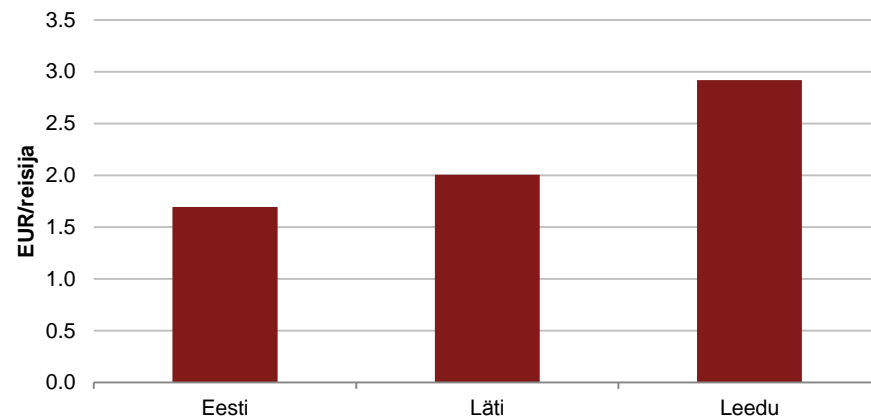
Reisijateveo-ettevõtete poolt tasutud raudtee kasutustasu reisija-km kohta on kõrgeim Lätis ja madalaim Eestis. Raudtee kasutustasu reisija kohta on kõrgeim Leedus, kuid madalaim jällegi Eestis.

Kogutud raudtee kasutustasu reisija-km kohta



Allikas: PwC analüüs

Kogutud raudtee kasutustasu reisija kohta

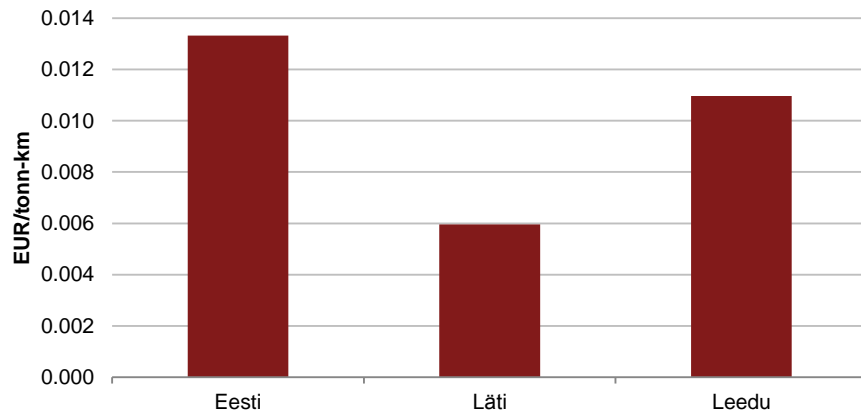


Allikas: PwC analüüs

- Reisijateveo-ettevõtete poolt tasutud raudtee kasutustasud reisija-km kohta on kõrgeimad Lätis, ulatudes 0,05 euronit reisija-km kohta. Võrreldes varasema uuringuga on Läti raudtee kasutustasu reisija-km kohta jäänud samaks, kuid langenud Leedus ja kasvanud Eestis. Leedus on raudtee kasutustasu reisija-km kohta 0,045 eurot ning Eestis 0,036 eurot.
- Reisijateveo-ettevõtete poolt tasutud raudtee kasutustasud reisija kohta on kõrgeimad Leedus, ulatudes 2,9 euronit reisija kohta. Võrreldes varasema uuringuga on vastav näitaja Leedus oluliselt langenud. Lätis on raudtee kasutustasu reisija kohta 2 eurot ning Eestis 1,7 eurot. Võrreldes varasema uuringuga on Eesti raudtee kasutustasu reisija kohta jäänud samaks, kuid Lätis veidi kasvanud. Pöörame tähelepanu asjaolule, et kasutustasu reisija kohta sõltub keskmisest vahemaa pikkusest, mis võib aja jooksul oluliselt muutuda.

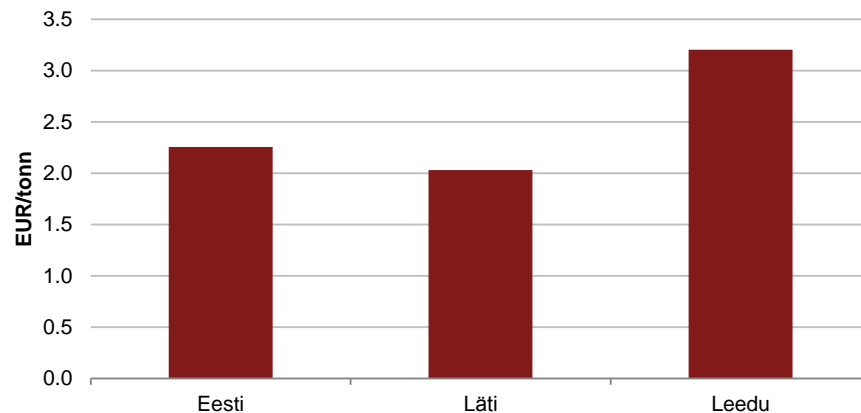
Kaubaveo-ettevõtete poolt tasutud raudtee kasutustasud tonn-km kohta on kõrgeimad Eestis ja madalaimad Lätis. Raudtee kasutustasu tonni kohta on kõrgeim Leedus ja madalaim Lätis.

Kogutud raudtee kasutustasu tonn-km kohta



Allikas: PwC analüüs

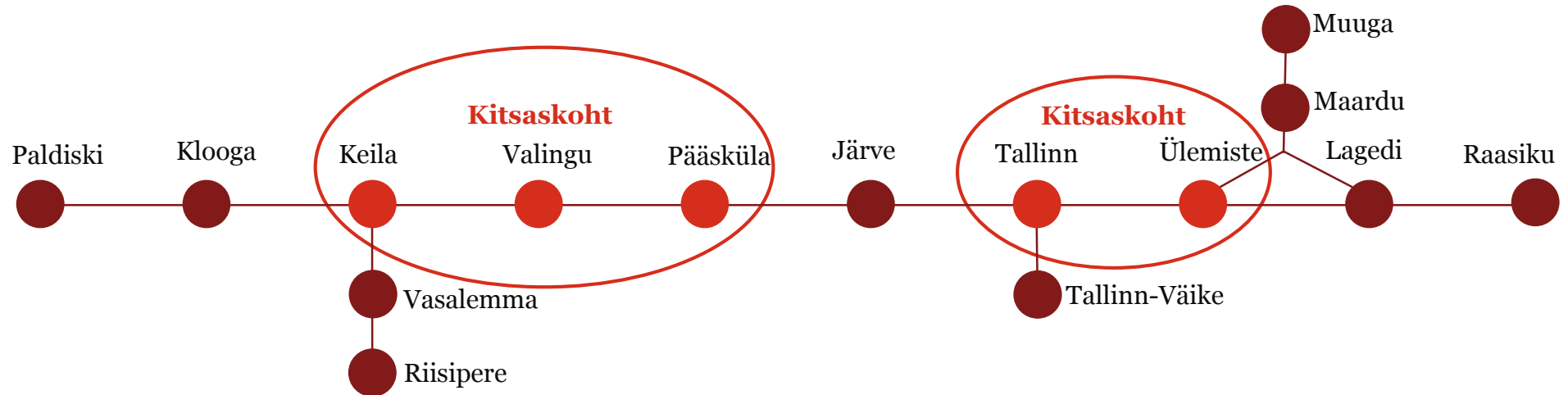
Kogutud raudtee kasutustasu tonni kohta



Allikas: PwC analüüs

- Kaubaveo-ettevõtete poolt tasutud raudtee kasutustasud tonn-km kohta on kõrgeimad Eestis, olles võrreldes varasema uuringuga veidi kasvanud. Leedus ei ole kasutustasud tonn-km kohta oluliselt muutunud. Eesti raudtee kasutustasu tonn-km kohta oli 2014. aastal 0,013 eurot, Lätis 0,006 eurot ja Leedus 0,011 eurot.
- Kaubaveo-ettevõtete poolt tasutud raudtee kasutustasud tonni kohta on kõrgeimad Leedus, ulatudes 3,2 euronit tonni kohta. Võrreldes varasema uuringuga on kasutustasu määr veidi vähenenud. Eestis on kasutustasu määr 2,3 eurot tonni kohta ning Lätis 2 eurot tonni kohta. Võrreldes varasema uuringuga on Eesti ja Läti kasutustasude määr veidi kasvanud. Siinkohal on oluline välja tuua, et kasutustasu tonni kohta sõltub keskmisest vahemaa pikkusest, mis võib aja jooksul oluliselt muutuda.
- Eestis on kaubaveo-ettevõtete tasutud kasutustasude kogusumma veidi langenud ning langenud on ka kaubaveo mahud. Lätis on suurenenud kaubaveo-ettevõtete poolt tasutud kasutustasude kogusumma.
- Pöörame tähelepanu asjaolule, et Leedus kogutud raudtee kasutustasud ei pruugi kajastada tegelikku olukorda ning võivad olla kohaliku infrastruktuuriettevõtte poolt moonutatud.

Hoolimata Eesti kaubaveo-ettevõtete kõrgetest raudtee kasutustasudest on kaubaveo-ettevõtete jaoks teatud lõikudel läbilaskevõime piiratud.



Allikas: Eesti Raudtee AS

- Hoolimata Eesti kaubaveo-ettevõtete oluliselt suurematest kasutustasudest ning suhteliselt madalast reisijate- ja kaubaveo intensiivsusest ja mahtude ülejäägist, on teatud lõikudel läbilaskevõimega probleeme.
- Ehkki ametlikult on jaotamata läbilaskevõimet kõikidel liinidel, siis reaalne läbilaskevõime on osadel lõikudel ammendunud. Tehnilise Järelevalve Ameti poolt kajastatav läbilaskevõime on teoreetiline ning reaalset liiklusgraafikusse sellist arvu kauba- ja reisirongipaare mahutada ei ole võimalik.
- Eriti kriitiline on olukord lõigul Keila-Valingu-Pääsküla ning lõigul Tallinn-Ülemiste, kus kaubavedu on sisuliselt halvatud. Nendel lõikudel on eelisõigus reisirongidel, mis toob kaasa liiklemispiirangud kaubavedudele.
- Hetkel kehtiv metodoloogia tingib olukorra, kus reisijateveo-ettevõtetal on teoreetiliselt võimalik broneerida rohkem läbilaskevõimet kui nad reaalset kasutavad ning läbilaskevõime ülebroneerimine ei ole rahaliselt demotiveeritud.
- Kaubavedajatele toob see aga kaasa täiendavaid kulusid nagu näiteks öösiti opereerimine ning varade ebaefektiivne kasutamine.

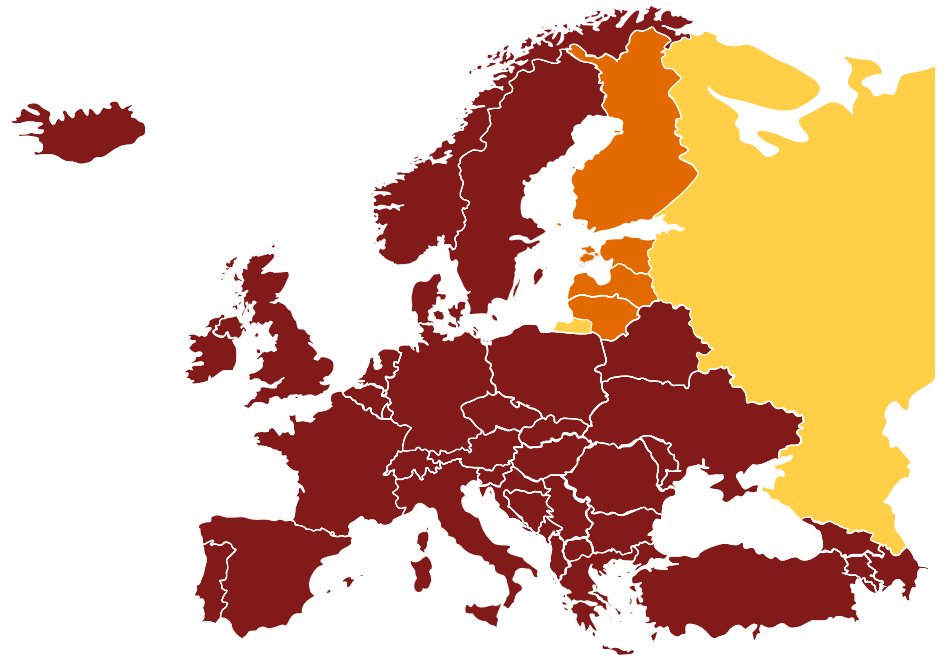
Eesti transiidikoridori konkurentsivõime

Eesti transpordinfrastruktuuriga konkureerivad transiidikoridorid on Lätis, Soomes ja Leedus, mis kõik on suures osas Venemaa transiidile orienteeritud.

- **Eestit** läbiva transiidi peamiseks lähtekohaks on Loode-Venemaa piirkond, laiemalt kogu Põhja-Venemaa. Eestit läbiva transiidi mõjupiirkonda kuulub ka osa Lõuna-Venemaast ja Kasahstan. Põhja-lõuna suunalise transiidi osatähtsus on pigem madal.
- Transpordiühendustest domineerib “raudtee-meri” ühendus. Suunal Venemaalt läände liigub kaup peamiselt raudteetranspordiga ning sellele järgneb kaubavedu laevaga. Vähesel määral veetakse kaupa ka autotranspordiga. Suunal läänest Venemaale toimib vastupidine transpordiskeem. Üha suurenev on ka „meri-meri“ ühendus.
- Valiku, kas transiit läbib Eestit, Lätit, Leedut või Soomet, teeb pigem kauba saatja kui kauba saaja.
- **Läti** transiidikoridori puhul saab eristada Venemaa transiidile orienteeritud ida-lääne suunda ja vähem olulist põhja-lõuna suunda (Via Baltica). Läti ida-lääne suunaline koridor kujutab kolme suure sadama (Riia, Ventspils ja Liepāja) maantee- ja raudteeühendust Venemaa ja Valgevenega.
- Läbi **Soome** liikuv kaubavedu toimub põhiliselt meretranspordi kaudu. Soome olulise transiidikoridori moodustavad Lõuna-Soome sadamad ning maanteevõrgustiku ja raudteevõrgustiku ühendused Venemaaga, kes on Soome suurim kaubanduspartner. Strateegiliselt oluline koht transiidivoogude teenindamiseks on Hamina sadam, mis on väga lähedal Venemaa piirile.
- **Leedu** transiidikoridori puhul saab eristada Venemaa transiidile orienteeritud Kaliningradi suunda ning Valgevene suunda. Klaipeda sadam on Leedu peamiseks mereväravaks, mis asub rahvusvahelise transpordikoridori ristumiskohas ja ühendab mere-, maantee- ja raudteeveo.

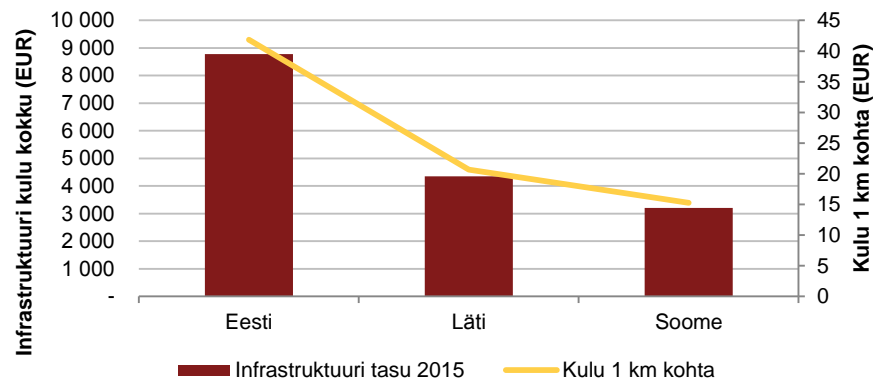
- Kuna Leedu transiidikoridori läbib peamiselt Valgevene suunalt tulev kaup või Venemaa kaup, mis liigub Kaliningradi, siis ei ole Leedu transpordikoridor teiste lähiriikidega võrreldav.
- Läänemere transiidikoridori muudeks alternatiivideks on laevaihendused Saksamaalt, Hollandist või Belgiast otse Saksamaa põhjapiirkonda ja Kaliningradi või otse Venemaa Läänemere sadamatesse.

Eestit mõjutavad peamised transiidiriigid



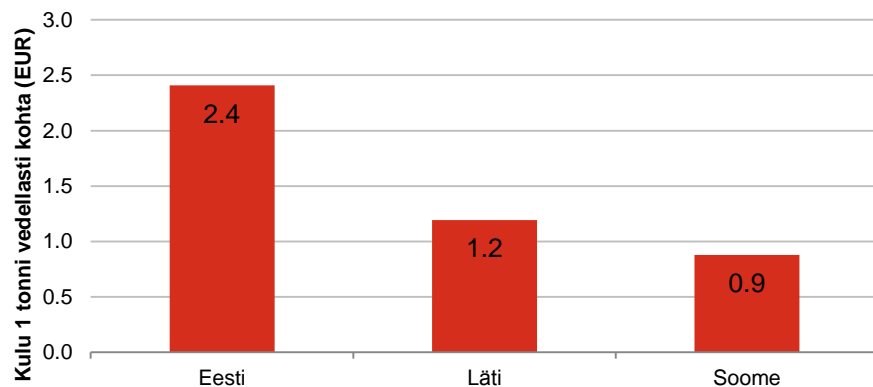
Raudteeinfrastruktuuri keskmine kulu 1 km kohta on Eestis 41,8 eurot, Lätis 20,7 eurot ja Soomes vaid 15,3 eurot km kohta. 1 tonni vedellasti kohta on keskmine kulu samuti kõrgeim Eestis, kus see ulatub 2,4 euroni.

Raudteeinfrastruktuuri kulukuse võrdlus 210 km pikkusel raudteelõigul



Allikas: PwC arvutused

Infrastruktuuri kulukuse võrdlus 1 tonni vedellasti kohta 210 km pikkusel raudteelõigul

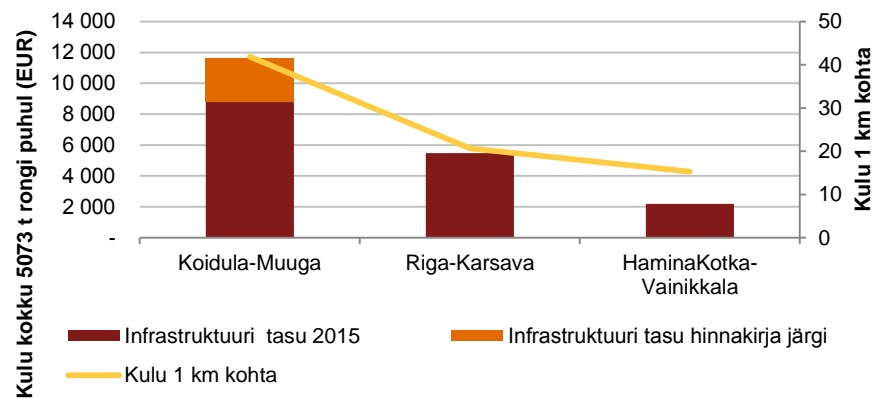


Allikas: PwC arvutused

- Raudteeinfrastruktuuri kulukuse võrdluseks oleme valinud kõikides riikides ühepikkuse teekonna, milleks on 210 km, mis illustreerib teekonna pikkust Narva piirilt Muuga sadamani.
- Keskmiseks rongi kaaluks oleme valinud keskmise vedellasti transportiva rongi kaalu, mis on 57 tingvaguniga rongi puhul ca 5 073 tonni, millest kauba kaal on ca 3 648 tonni. Täiendavalt oleme arvestanud ka tühja rongi kaaluga kui rong liigub Muugalt tagasi Narva piirini.
- Eestis on raudtee kasutustasu vedellasti transportimisel vastaval raudteelõigul 8 784 eurot, mis on lähiriikidega võrreldes oluliselt kallim. Lätis on raudtee kasutustasu 4 347 eurot ning Soomes 3 207 eurot.
- Raudteeinfrastruktuuri keskmine kulu 1 km kohta on Eestis 41,8 eurot, Lätis 20,7 eurot ja Soomes vaid 15,3 eurot km kohta.
- Samuti on raudteeinfrastruktuuri keskmine kulu 1 tonni vedellasti kohta kõige kõrgem Eestis, kus see on 2,4 eurot, Lätis 1,2 eurot ja Soomes vaid 0,9 eurot.
- Raudtee kasutustasude arvestamisel on kasutatud riikide pädevate organisatsioonide poolt avaldatud kasutustasusid käesolevaks perioodiks.

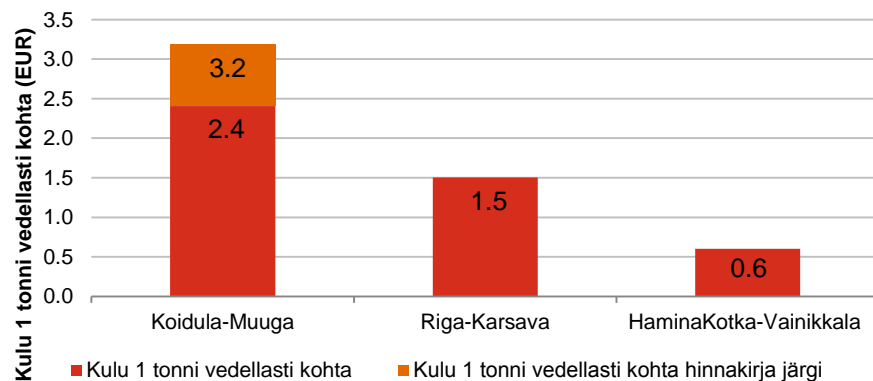
Raudtee kasutamise keskmine kulu 1 tonni vedellasti kohta on kalleim Eestis, kus see on hinnakirja järgi 3,2 eurot ja allahindlusega 2,4 eurot. Sama kulu on Lätis 1,5 eurot ja Soomes vaid 0,6 eurot tonni kohta

Raudteeinfrastruktuuri kulukuse võrdlus sadamast riigi piirini



Allikas: PwC arvutused

Raudteeinfrastruktuuri kulukuse võrdlus 1 tonni vedellasti kohta raudteelõigul sadamast riigi piirini



Allikas: PwC arvutused

- Raudteeinfrastruktuuri kulukuse võrdluseks oleme valinud ka teekonna iga lähiriigi suurimast sadamast riigi piirini arvestades konkreetse marsruudi pikkust.
- Vastavaks teekonnaks oleme Eestis valinud teekonna Koidula piiripunktist Muuga sadamani, Lätis Karsava piiripunktist Riia sadamani ja Soomes Vainikkala piiripunktist Hamina-Kotka sadamani.
- Kõige lühem on teekond Soomes, kus sadamast Vene piirini on ainult ca 144 km. Eestis on teekonna pikkuseks 278 km ja Lätis 265 km.
- Eestis rakenduvad teekonnal Koidulast Muugale kaubavedajatele allahindlused, mistõttu on hinnakirja järgne hind mõnevõrra kallim tegelikust hinnast.
- Tulenevalt teekonna pikkusest ja tasumäärade erinevusest on ka vedellasti kõige kallim sadamast riigi piirini transportida Eestis, millele järgnevad Läti ja Soome.
- Raudtee kasutamise keskmine kulu 1 tonni vedellasti kohta erineb lähiriikides oluliselt. Eesti on võrreldes lähiriikidega kõige kallim – allahindlusega tegelik kulu on 2,4 eurot, kuid hinnakirja järgi 3,2 eurot. Lätis on 1 tonni vedellasti kulu 1,5 eurot ja Soomes vaid 0,6 eurot tonni kohta.
- Ka lähiriikides võivad rakendada konkreetsetel liinidel allahindlused, kuid seda ei ole usaldusväärse informatsiooni puudumisel käesolevas töös arvesse võetud.

Raudtee-meri ühenduse kulutaseme hindamiseks võetakse arvesse raudtee- ja veetranspordiga seotud tasusid. Veetransporditasud koosnevad sadamatasust, lootsitasust ja veeteetasust.

- Järgnevalt on kirjeldatud raudtee-meri ühenduse kulutaseme kõigis lähiriikides, võttes arvesse raudtee- ja veetranspordiga seotud tasusid. Veetransporditasud koosnevad sadamatasust, lootsitasust ja veeteetasust. Eesti Muuga sadamat võrreldakse Läti Riia sadamaga ja Soome Hamina-Kotka sadamaga. Võrreldavaks kaubagrupiks on vedellast, mis on kõikides lähiriikides üks peamisi transiitkaupu.
- Veetransporditasude arvutamise aluseks oleme võtnud 2014. aastal kõige levinuma Muuga Sadamat külasthanud tankeri, mille vähendama GT on 26 548 tonni, vähendatud GT 20 052 tonni ja keskmine kauba mahutavus 34 013 tonni. Samuti eeldame, et laev kaalub 10 304 netotoni, omab 1A jääklassi ja lipusoodustust. Arvutatud tasud kajastavad ühe sadamakülastuse kogumaksumust ning võimalikke külastuskordade arvust tulenevaid soodustusi ei ole arvestatud.

Sadamatasud

- Laeva sisenemisel sadama akvatooriumisse tekivad kulud, mis on seotud sadama opereerimise ja ohutu navigatsiooni tagamisega. Valdavalt on kõikides Eesti sadamates sadamatasud kehtestatud sarnase struktuuriga.
- Peamised tasud, mida laev sadamat külastades tasuma peab on tonnaažitasu, jäätmetasu ja sildumistasu, kuid mõnes sadamas lisandub ka kaitasu, kanalitasu, reiditasu ja sissesõidutasu. Sadamatasude arvutamisel on aluseks võetud sadamate avalikustatud sadamatasud. Kaubatasuga ei ole sadamatasude arvutamisel arvestatud.
- AS Tallinna Sadama sadamatasud uuendatakse üldjuhul iga aasta alguses lähtudes tarbijahinnaindeksi prognoositavast muutusest. Konkurentsipüsimeks jälgivad teised Eesti sadamad sadamatasude seadmisel Tallinna Sadama määrasiid.

Lootsitasu

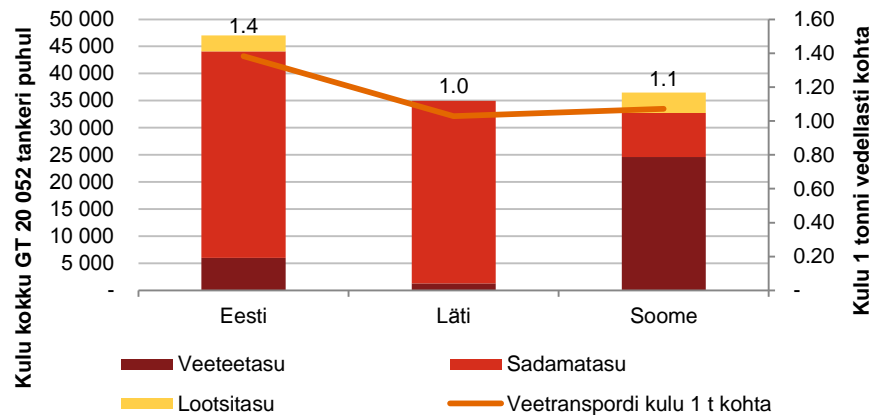
- Laeva ohutu meresõidu tagamiseks toimub sisemeres, sadama lähistel ja akvatooriumil ning sadamate vahel kohustuslik lootsimine. Lootsiteenust osutab riigi poolt moodustatud äriühing AS Eesti Loots, kes kehtestab ka lootsiteenuse määrad ja maksmise korra.
- Lootsitasude arvutamisel on lähtutud iga sadama soovituslikust lootsimisteedkonna pikkusest väljaspool sadama akvatooriumi, milleks Muuga sadamas on 4 miili ja Hamina-Kotka sadamas 15 miili. Riia sadamas sisalduvad lootsitasud tonnaažitasudes. Arvutustes ei ole arvestatud erinevate soodustustega.

Veeteetasu

- Veeteetasu on üldkasutataval veeteel navigatsiooni korraldamise, jäämurde- ja informatsiooniteenuse ning sellele veeteel meresõiduohutuse tagamiseks paigaldatud infrastruktuuri kasutamise eest võetav tasu. Veeteetasu laekub riigieelarvesse ja seda arvestab Veeteede Amet.
- Lisaks raudtee kasutustasule lisanduvad esitatud kulukomponentidele kaubatasu sadamale ja terminalile ning kaubatasu raudteeveo-ettevõttele, mida antud kulutaseme võrdluses ei ole arvestatud.

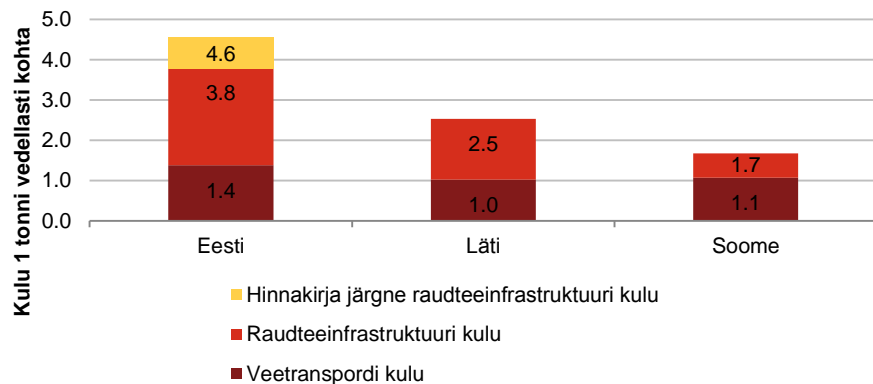
Eesti transiidikoridor on koos veetranspordiga seotud kuludega kõige kallim ning Soome transiidikoridor kõige odavam.

Veetranspordiga seotud kulude võrdlus



Allikas: PwC arvutused

Konkureerivate transiidikoridoride kulutaseme võrdlus raudtee-meri ühenduse puhul



Allikas: PwC arvutused

- Veetranspordiga seotud kulude võrdluses on Eesti transiidikoridor kõige kallim. Lätis ja Soomes on veetranspordiga seotud kulud kogusummalt sarnased, kuid erineb jagunemine sadama-, lootsi- ja veeteetasudeks.
- Eestis on veetranspordiga seotud kulud 1,4 eurot 1 tonni vedellasti kohta. Lätis on vastavad kulud 1,0 eurot tonni kohta ja Soomes 1,1 eurot tonni kohta.
- Raudtee kasutustasude võrdluses on Eesti transiidikoridor samuti kulukam kui Läti ja Soome.
- Vaadates veetranspordiga seotud kulusid koos raudtee kasutustasudega teekonnal sadamast riigi piirini on kõige suuremad kulud Eesti transiidikoridoril, kus 1 tonni vedellasti transportimise kulu on 3,8 eurot tonni kohta. Kuna Eestis rakenduvad teekonnal Koidulast Muugale kaubavedajatele allahindlused, on hinnakirja järgne tasu 4,6 eurot tonni kohta.
- Kõige odavam transiidikoridor on Soomes, kus veetranspordi ja raudtee kasutustasudega seotud kulud on kokku 1,7 eurot tonni kohta. Lätis on vastavad kulud 2,5 eurot tonni kohta.
- Võrreldes varasema uuringuga on kulud mõnevõrra kasvanud Eestis ja Soomes, kuid Lätis on kulud jäänud samale tasemele.
- Esitatud tasude võrdlus on illustreeriv ning ei pruugi näidata kogu transpordikoridori kulu arvestades võimalikke lisanduvaid sadama ja terminali kaubatasusid ning allahindluseid.

Majandusmõjud

Lühikokkuvõte - majandusmõjud

Logistikasektori mõju Eesti sisemajanduse kogutoodangule

Uuringust ilmneb, et logistikasektor panustab otsese ja kaudsete efektide koosmõjul Eesti SKT-sse ligikaudu **18%**. 2014. a väärtustesse korrigeerituna on logistikasektori rahaliseks panuseks Eesti SKT-sse ligikaudu **3,45 miljardit** eurot, millest 3,11 miljardit eurot on loodud lisandväärtuse vormis ning 0,34 miljardi euro suuruses netosummas on panustatud tootemaksude tasumisse. Juhime tähelepanu asjaolule, et tulenevalt andmete kättesaadavusest põhineb logistikasektori panus ning sektoritevaheline struktuur **2012. aasta andmetel ning seetõttu ei kajasta see viimaseid arenguid.**

Seejuures **otsene panus Eesti SKT-sse** on ligikaudu **7,1%**, mis tuleneb loodud lisandväärtusest, kuna logistikasektori panus tootemaksudesse on netosummas negatiivne, mis tähendab, et subsiidiumid ületavad tootemakse.

Lisaks otsesele panusele tuleb arvestada ka panusega, mida annab logistikasektori poolne kaupade ja teenuste hankimine. Logistikasektori **poolt vahetult kasutatavad tooted ja teenused annavad ca 7,1% Eesti SKT-st.** Need olulisemad kaubad ja teenused, mida

kasutatakse omakorda logistikasektori poolt kasutatavate toodete ja teenuste tootmiseks jne, annavad lisaks ca **3,9%** Eesti SKT-st.

Mõju töökohtadele ja eraisikute tarbimisele

Logistikasektoriga on hõivatud ca **35 tuhat töötajat**, kelle palkadelt laekub 2014.a väärtustesse korrigeerituna ca **180 miljonit eurot sotsiaalmakseid** ja **91 miljonit eurot tulumaksu** aastas.

Lisaks genereerib logistikasektor **kaudselt Eestis ligikaudu 57 tuhat töökohta**, millelt laekub 2014. a väärtustesse korrigeerituna ca **237 miljonit eurot sotsiaalmakseid** ja **115 miljonit eurot tulumaksu** aastas.

2014. a väärtustesse korrigeerituna oleks logistikasektori töötajate poolne **kogutarbimine ca 820 miljonit** eurot aastas. Lisaks tuleb arvestada tarbimisega nende isikute poolt, kes töötavad logistikasektori poolt kaudselt genereeritud töökohtadel – vastavaks kogusummaks on ligikaudu **1 075 miljonit** eurot (2014. a väärtustes). Seega genereerib logistikasektor aastas ligikaudu **1,9 miljardit eurot kodumajapidamiste lõpptarbimiskulutusi** (2014. a väärtustes).

Mõju riigisektori eelarvele

2014. a väärtustesse arvestatult panustab logistikasektor otseselt ja kaudselt Eesti riigisektori eelarvesse kokku ca **1,045 miljardit** eurot aastas.

- **Tootemaksud** nii logistikasektori enda tegevusest kui ka kaupadelt ja toodetelt, mida logistikasektor sisendina otseselt või vahendatult kasutab (kokku ca **340 miljonit** eurot aastas; 2014. a väärtustes);
- **Sotsiaalmaksud** logistikasektoris töötavate isikute palkadelt kui ka nende töökohtade kaudu, mida logistikasektor kaupade ja teenuste sisendina kasutamise kaudu kaudselt loonud on (kokku ca **417 miljonit** eurot aastas; 2014. a väärtustes);
- Üksikisiku **tulumaks** logistikasektori töötajate palkadelt kui ka kaudselt loodud töökohtade palkadelt (kokku ca **205 miljonit** eurot aastas; 2014. a väärtustes).
- Logistikasektori ettevõtete poolt tasutud **ettevõtte tulumaks** (kokku ca **32 miljonit** eurot aastas; 2014. a väärtustes).
- **Dividendid** riigi omanduses logistikasektori ettevõtetest (kokku ca **51 miljonit** eurot 2014. aastal).

Mõju uuringu metoodika

Mõjude uuringu metoodika väljatöötamisel oleme seadnud eesmärgiks anda võimalikult realistlik hinnang erinevatele mõjudele.

Mõjude uuringu metoodika väljatöötamisel oleme seadnud eesmärgiks anda võimalikult realistlik hinnang erinevatele mõjudele, mida logistikasektor Eesti majandusele avaldab. Seejuures on peamised lähtekohad olnud järgnevad:

- Nii uuringu sisendandmed kui tulemused peaksid olema võimalikult usaldusväärsed ja erapooletud;
- Uuringu metoodika peaks olema arusaadav, võimaldamaks erinevatel osapooltel soovi korral tulemusi kontrollida või sarnast metoodikat (nt uuemate või alternatiivsete andmete põhjal) rakendada;
- Uuring peaks andma ülevaate nii otsestest kui ka kaudsetest mõjudest, mida logistikasektori tegevus Eesti makromajandusele tekitab.

Oleme uuringu jaoks välja töötanud metoodika, mis eeltoodud aspekte võimalikult suures ulatuses täidaks, arvestades samas paratamatute piirangutega andmete kättesaadavuses.

Logistikasektori all käsitletakse Eesti riiklikus statistikas tegevusalade klassifikaatorite mõistes järgnevaid tegevusalasid:

- Maismaaveondus ja torustransport;
- Veetransport;
- Õhutransport;
- Laondus ja veondust abistavad tegevusalad.

Majanduslike mõjudena oleme uuringus käsitlenud logistikasektori tegevuse järgnevaid aspekte:

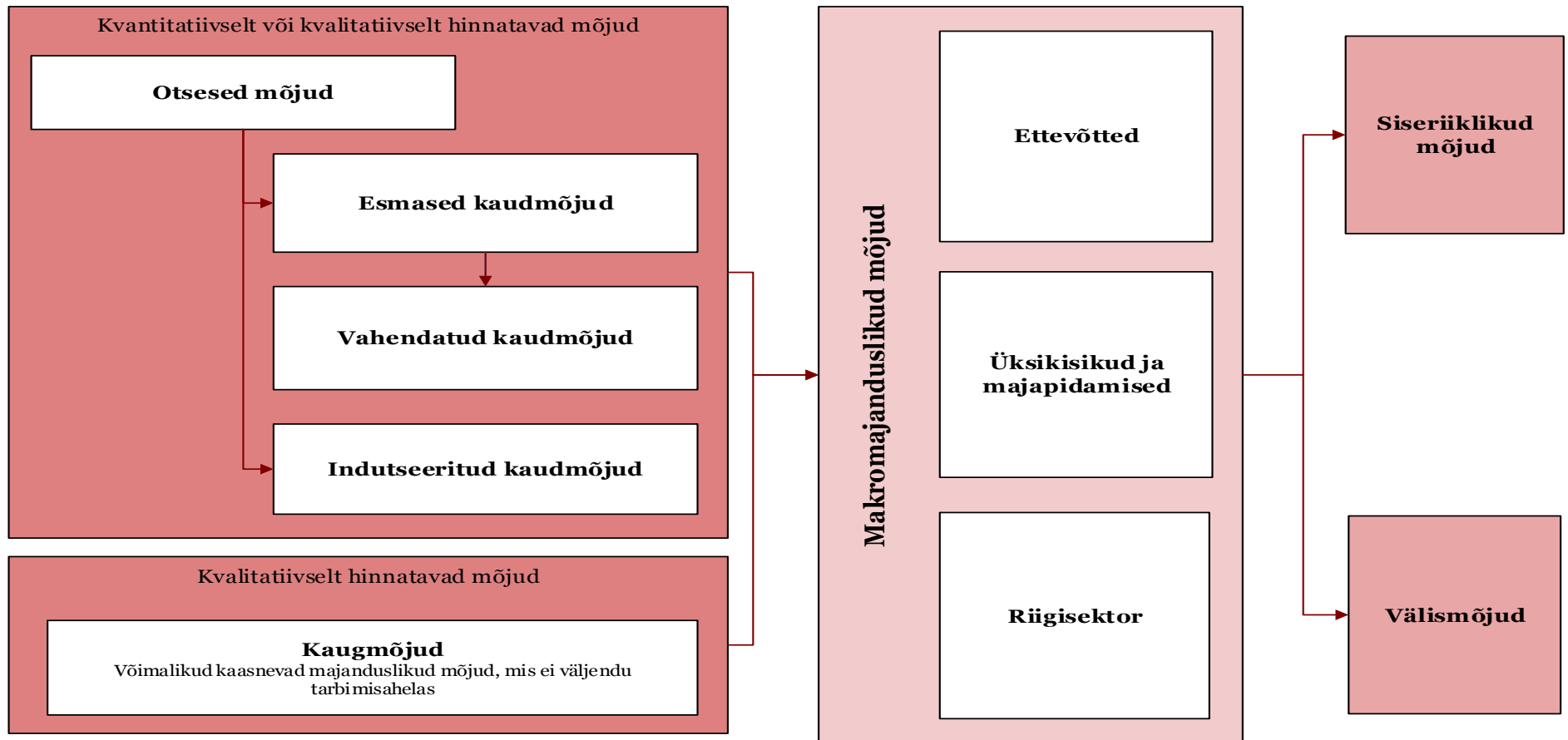
- Eesti sisemajanduse kogutoodang (SKT), sealhulgas nii lisandväärtuse kui netootemaksude (käibemaks, aktsiis, subsiidiumid jm) komponent;
- Loodud töökohtade arv ja vastavad palgad;
- Mõju kodumajapidamiste (eraisikute) tarbimisele;
- Mõju riigisektori eelarvele erinevate maksude ning dividendide näol.

Mõjude ulatuse hindamisel oleme seejuures käsitlenud kolme tasandit:

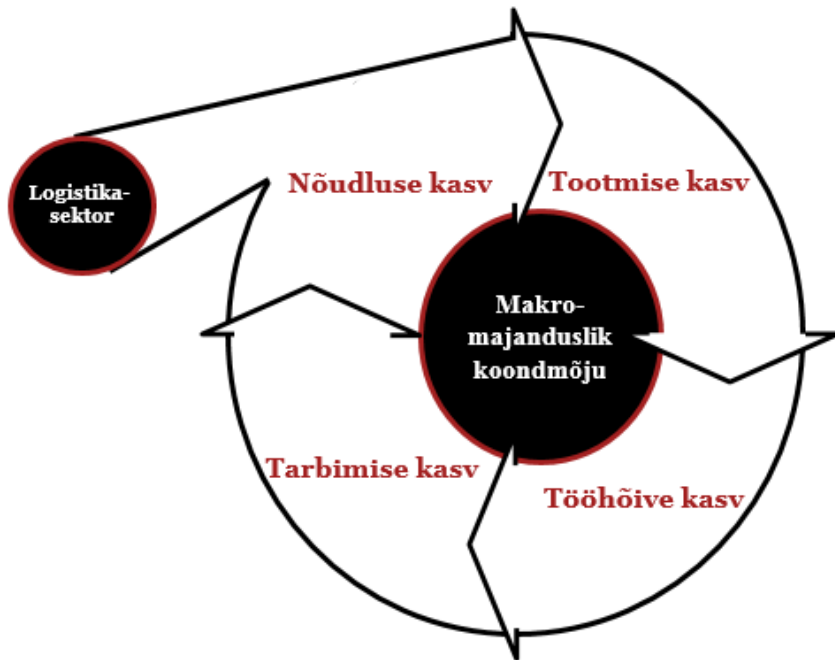
- Otsene mõju, mida logistikasektori tegevus vahetult avaldab;
- Kaudne mõju, mis avaldub tänu teiste tegevusalade kaupade ja teenuste kasutamisele, tuues seejuures võimalusel välja nii esmase (s.t logistikasektori poolt vahetult erinevate kaupade ja toodete kasutamisest tingitud) kui vahendatud (s.t logistikasektori poolt teiste tegevusalade vahendusel kaudselt kaupade ja teenuste kasutamisest tingitud) kaudmõju;
- Indutseeritud kaudmõjud, mis avalduvad eraisikute tarbimisse panustamise kaudu (makstes nii otseselt kui kaudselt loodud töökohtadel palkasid).

Järgnevatel lehekülgedel on uuringu metoodika mõningaid olulisemaid aspekte selgitatud lähemalt.

Tegevusala erinevad mõjud makromajandusele



Logistikasektori majandustegevuse tulemusel tekitatav täiendav nõudlus mõjutab ahelefektina nii tootmis- kui tarbimismahte ja tööhõivet kogu majanduses ning seeläbi riigisektori tuluvooge .



- Kõrvalolev joonis illustreerib kaudmõjude tekkemehhanismi – logistikasektori majandustegevuse tulemusel tekitatav täiendav nõudlus mõjutab ahelefektina nii tootmis- kui tarbimismahte ja tööhõivet kogu majanduses ning seeläbi riigisektori tuluvooge.
- Uuringus rakendatud meetodika tugineb Eesti majanduse pakkumise ja kasutamise maatriksite rakendamisele ning vastavate ülekandeeffektide leidmisele, arvestades sektoritevaheliste finantsvoogude struktuuri.
- Tavapäraselt kasutatakse sarnases olukorras majanduse sisend-väljundmaatrikseid, mis võimaldavad analüüsi lihtsamalt teostada. Eesti puhul on hilisem kättesaadav sisend-väljundandmestik 2010. a kohta, mis on ilmselt vananenud. Küll aga on Statistikaamet 2015. a lõpus avaldanud 2012. a andmetele tuginevad pakkumise ja kasutamise andmed. Rajamaks uuringu tulemusi võimalikult uutele ja usaldusväärsetele andmetele, oleme käesoleva uuringu jaoks välja töötanud modifitseeritud meetodika, mis võimaldaks uurimisülesandeid võimalikult eesmärgipäraselt täita.
- Pakkumise ja kasutamise maatriksid kirjeldavad majandusharude vahelisi väärtusvoogusid, võttes arvesse erinevate tegevusalade sisendeid ja väljundeid. Logistikasektori majandusmõjude hindamisel on erinevate tegevusalade vahelised suhted ilmselgelt olulised tegurid, mis kirjeldavad, kuidas ühe tööstusharu väljund toimib teise tööstusharu sisendina. Seega näitab mudel kaubatootjate ja teenusepakkujate omavahelisi vastastikuseid majanduslikke seoseid, demonstreerides ühe tööstusharu sõltuvust teisest. Samuti on pakkumise ja kasutamise tabelist süsteemselt leitavad tegevusala/toote mõjud majanduslikule lisandväärtusele ja tootemaksudele, mis on SKT olulisimad komponendid. Lisaks võimaldab pakkumise ja kasutamise andmestik leida või tuletada olulisi palga- ja tarbimisandmeid.

Pakkumise ja kasutamise andmestikul tugineva uuringu eelised ja puudused ning kasutatud andmed.

Pakkumise ja kasutamise andmestikul tugineva uuringu eelised ja puudused

- Tuleb arvestada, et pakkumise ja kasutamise mudel on staatiline, s.t koostatud konkreetse aasta kohta. Et erinevad majandusagendid (ettevõtted, leibkonnad, riigisektor jt) on nii kaupade ja teenuste ostjad kui müüjad ja nendevahelised suhted reageerivad majanduskeskkonna muutustele, ei pruugi pakkumise ja kasutamise tabelitest nähtuvad seosed olla ajas püsivad. Et enamikes tööstusharudes toimub aja jooksul tehnoloogilisi jm struktuurseid muudatusi, esineb nendele andmetele tuginedes oht kõrvale jätta olulisi arenguid, mis mõjutavad selliseid tegureid nagu kapitali ja töö asendatavus, impordi osakaalu suurenemine ja tehnoloogiline progress.
- 2012. a andmete teisendamise 2014. aasta väärtustesse toob ühest küljest saadud tulemused lähemale käesolevale ajale, kuid lisab teisest küljest täiendava ligikaudsuse aspekti.
- Pakkumise ja kasutamise andmestiku kokkupanemine on väga ajamahukas ja seda tüüpi uuringud kaasavad suuri andmemahte ja esitavad rangeid tehnilisi nõudeid. Tulemuste õigsus sõltub suuresti nii ametlike kui täiendavalt kogutavate andmete kvaliteedist. Käesolev uuring rajaneb Eesti Statistikaameti koostatud pakkumise ja kasutamise tabelitele, mille usaldusväärsus on eeldatavalt piisavalt kõrge.
- Hoolimata eelmainitud mõningatest puudustest on pakkumise ja kasutamise maatriksitel tugineva modelleerimise suur eelis, et see annab ühe tegevusala tegevusele makromajandusliku perspektiivi, sidudes selle nõudluse ja pakkumise kogu majandust hõlmavate statistiliste andmetega.

Kasutatud andmed

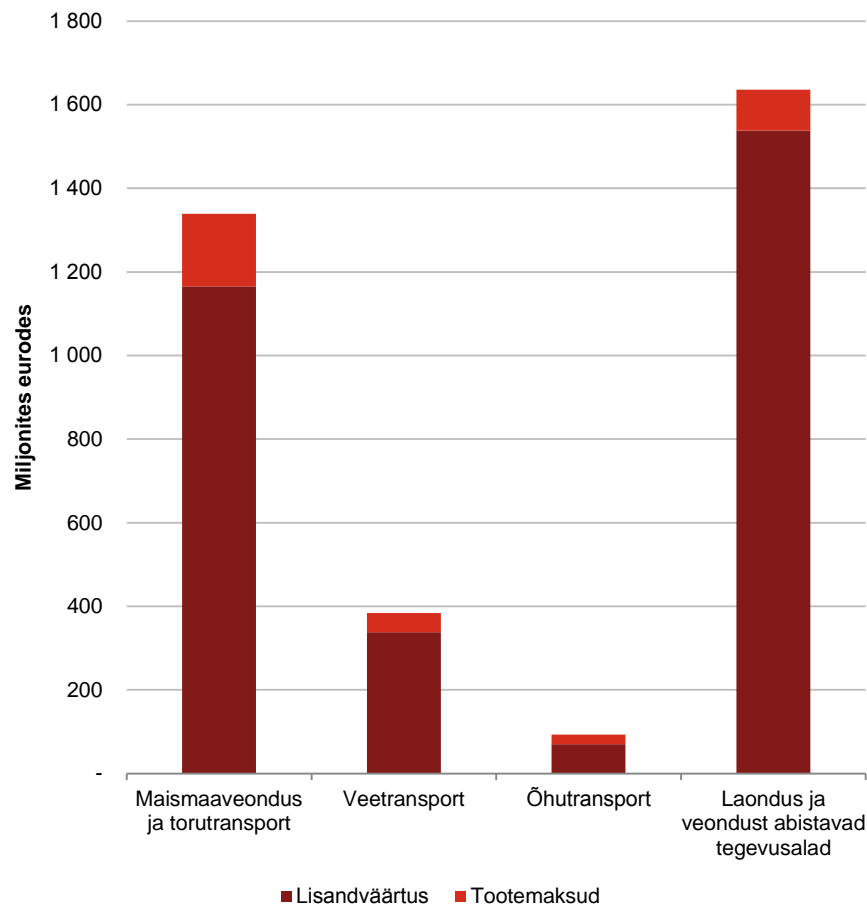
Uuringu peamiste lähteandmetena oleme kasutanud järgnevaid andmeid:

- 2015. a detsembris Statistikaameti poolt avaldatud 2012. aasta pakkumise ja kasutamise tabelid omahindades (mis on uusimad kättesaadavad detailsed andmed Eesti majanduse sektoritevahelise kaubanduse ja struktuuri kohta);
- Ettevõtete majandusnäitajad ning töötajate arvu ja palgaandmed tegevusalade lõikes (Statistikaameti andmed);
- Makromajandusnäitajad, sh nominaalne sisemajanduse kogutoodang (SKT), keskmine brutopalk ja SKT aheldatud väärtused (Statistikaameti andmed);
- Järgnevate riigiettevõtete majandusaasta aruanded Äriregistrist:
 - Estonian Air AS;
 - AS Eesti Loots;
 - AS Tallinna Lennujaam;
 - Lennuliiklusteeninduse AS;
 - AS Tallina Sadam;
 - EVR Cargo AS;
 - AS Eesti Raudtee.

Mõju Eesti majandusele

Logistikasektor panustab otsese ja kaudsete efektide koosmõjul Eesti SKT-sse ca 18%.

Logistikasektori otsene ja kaudne panus Eesti SKT-sse tööstusharude lõikes

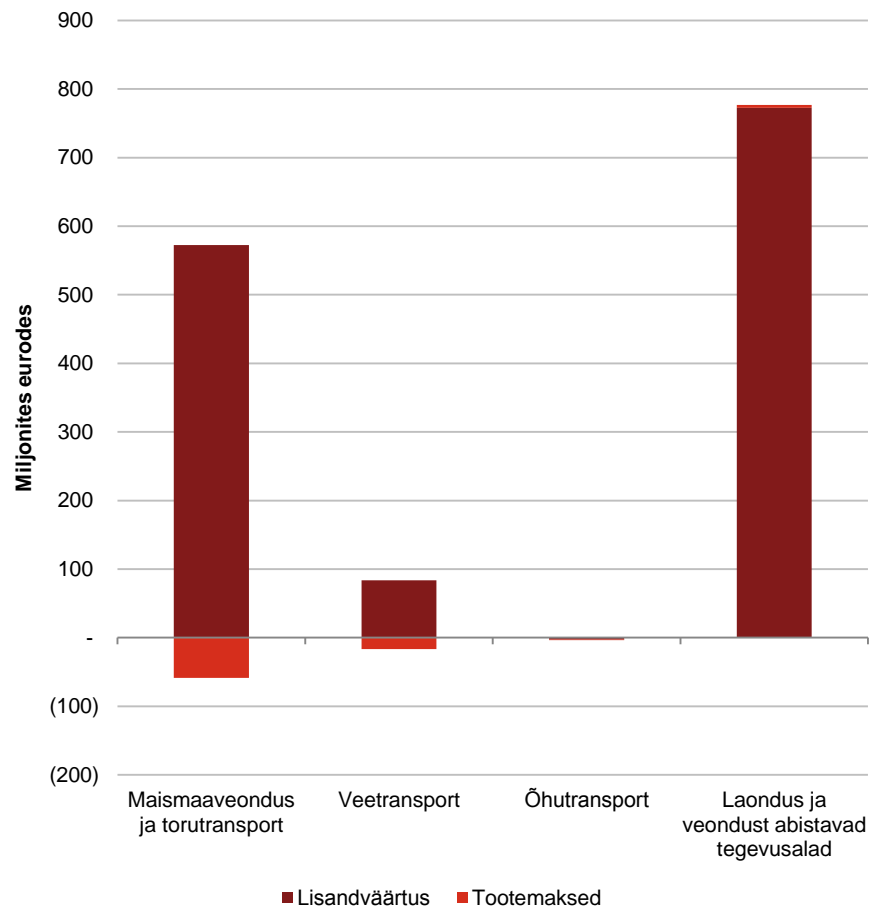


Allikas: PwC arvutused

- Logistikasektor panustab Eesti SKT-sse otseselt loodud lisandväärtuse ja tootemaksude (käibemaks, aktsiisid, tollimaks, hasartmängumaks, müügitaks, autode registreerimistasu, universaalse postiteenuse maks ning subsiidiumid) kaudu ning ka kaudselt, kasutades teiste tegevusalade kaupu ja teenuseid, mis omakorda SKT-sse oma panuse annavad.
- Uuringu tulemusel ilmnes, et logistikasektori otsene ja kaudne panus võrdub ligikaudu 18%-ga Eesti 2012. a. SKT-st. 2014. a väärtustes hinnatuna on logistikasektori rahaliseks panuseks Eesti SKT-sse ligikaudu 3,45 miljardit eurot, millest 3,11 miljardit eurot on loodud lisandväärtuse vormis ning 0,34 miljardi euro suuruses netosummas on panustatud tootemaksude tasumisse.
- Seejuures laondusvaldkonna panuseks on 8,6% SKT-st, maismaaveonduse panuseks 7,0% SKT-st, veetranspordi panuseks 2,0% SKT-st ning õhustranspordi panuseks 0,5%.
- Järgnevatel lehekülgedel on eeltoodud mõjusid komponentide lõikes täpsemalt käsitletud.
- Oluline on märkida, et uuringu tulemused tuginevad Eesti majanduse 2012. a struktuurile, kuna see on hilisem periood, mille kohta vajalikud andmed on kättesaadavad. Vahepealsel ajal võib Eesti majanduse struktuur olla muutunud ning ühes sellega ka logistikasektori panus SKT-sse.

Logistikasektori otsene panus Eesti SKT-sse on ligikaudu 7,1%.

Logistikasektori otsene panus Eesti SKT-sse tööstusharude lõikes

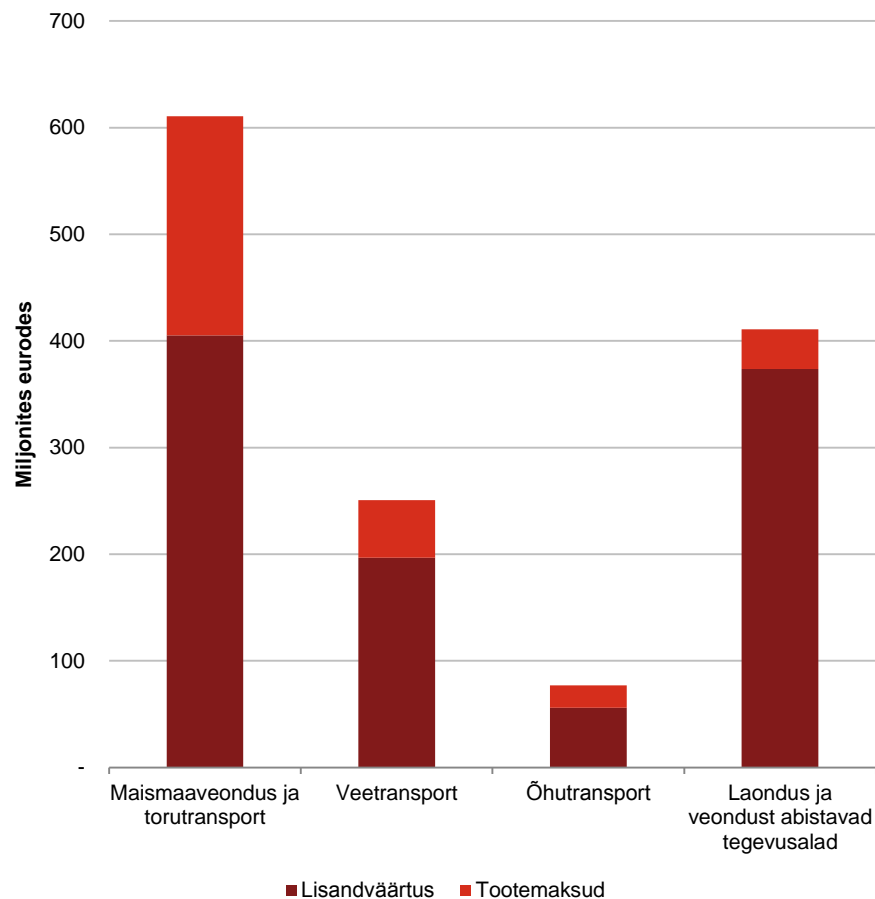


Allikas: PwC arvutused

- Logistikasektori otsene panus SKT-sse mõõdab ligikaudu lisandväärtust ja netotootemaksusid, mida logistikasektori enda majandustegevus on riigi sisemajanduse kogutoodangusse andnud.
- 2012. a andis logistikasektor 7,1% Eesti SKT-st. Arvestades eeltoodu 2014. a väärtustesse, oleks logistikasektori panus Eesti aastasessa SKT-sse ligikaudu 1,35 miljard eurot.
- Panus SKT-sse tuleneb loodud lisandväärtusest, kuna logistikasektori netotootemaksud on negatiivsed, mis tähendab, et netosummas ületavad sektoris subsiidiumid tootemakse.
- Tegevusalade lõikes panustasid SKT-sse kõige enam laondus ja veondust abistavad tegevusalad, mis andsid 57% kogu logistikasektori otsesest panusest SKT-sse. Maismaaveondus ja torustransport andsid 38% kogu logistikasektori panusest SKT-sse, veetranspordi osakaal oli 5% ning õhustranspordi osakaal alla 1%.

Logistikasektori poolt vahetult hangitavad tooted ja teenused panustavad ca 7,1% Eesti SKT-sse nii lisandväärtuse kui tootemaksude näol.

Logistikasektori esmase kaudmõju panus Eesti SKT-sse tööstusharude lõikes

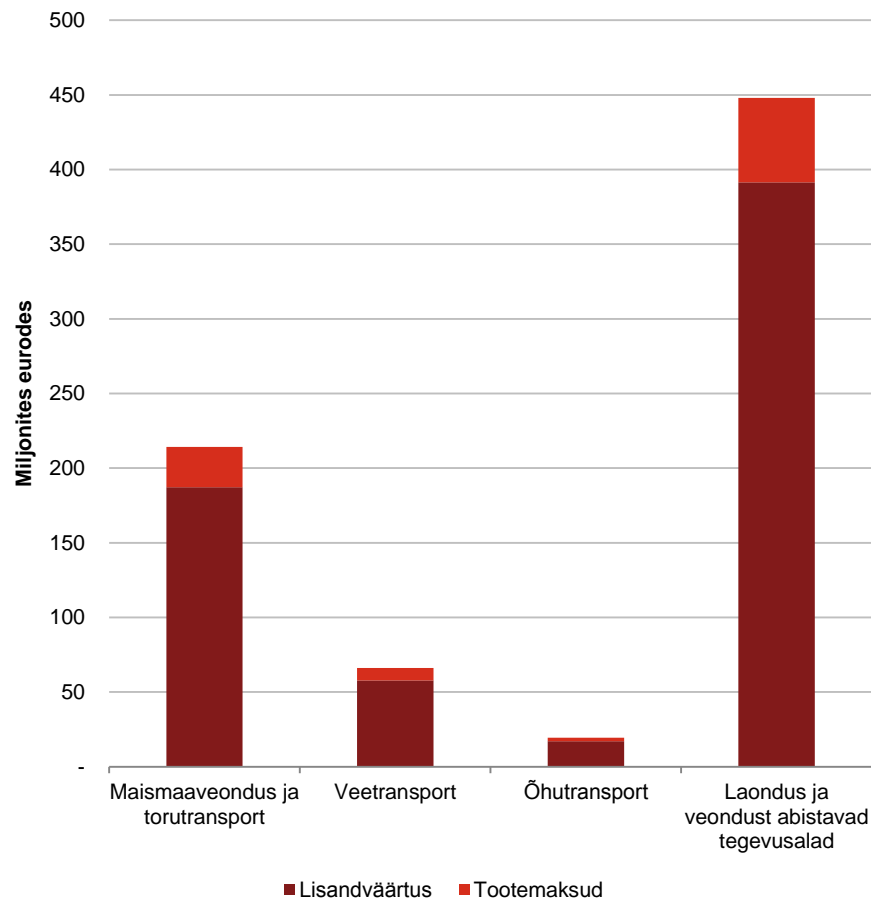


Allikas: PwC arvutused

- Lisaks otsesele panusele, mida logistikasektor Eesti majandusse annab, tuleb arvestada ka panusega, mida annab logistikasektori poolne kaupade ja teenuste hankimine.
- Logistikasektori poolt vahetult kasutatavad tooted ja teenused andsid ca 7,1% Eesti 2012. a. sisemajanduse kogutoodangust. Valdavas osas on tegemist panusega loodavasse lisandväärtusesse. 2014. a väärtustesse arvestatuna loodi selliselt 1,03 miljardit eurot lisandväärtust.
- Lisaks tuleb arvestada logistikasektori poolt vahetult kasutatavate kaupade ja teenuste panusega tootemaksudesse, mis kätkeb positiivset mõju riigisektori eelarvele. 2014. a väärtustes on logistikasektori vastavaks panuseks netosummas 318 miljonit eurot tootemakse aastas.

Logistikasektori vahendatud kaudmõjul tekib ca 3,9% Eesti SKT-st.

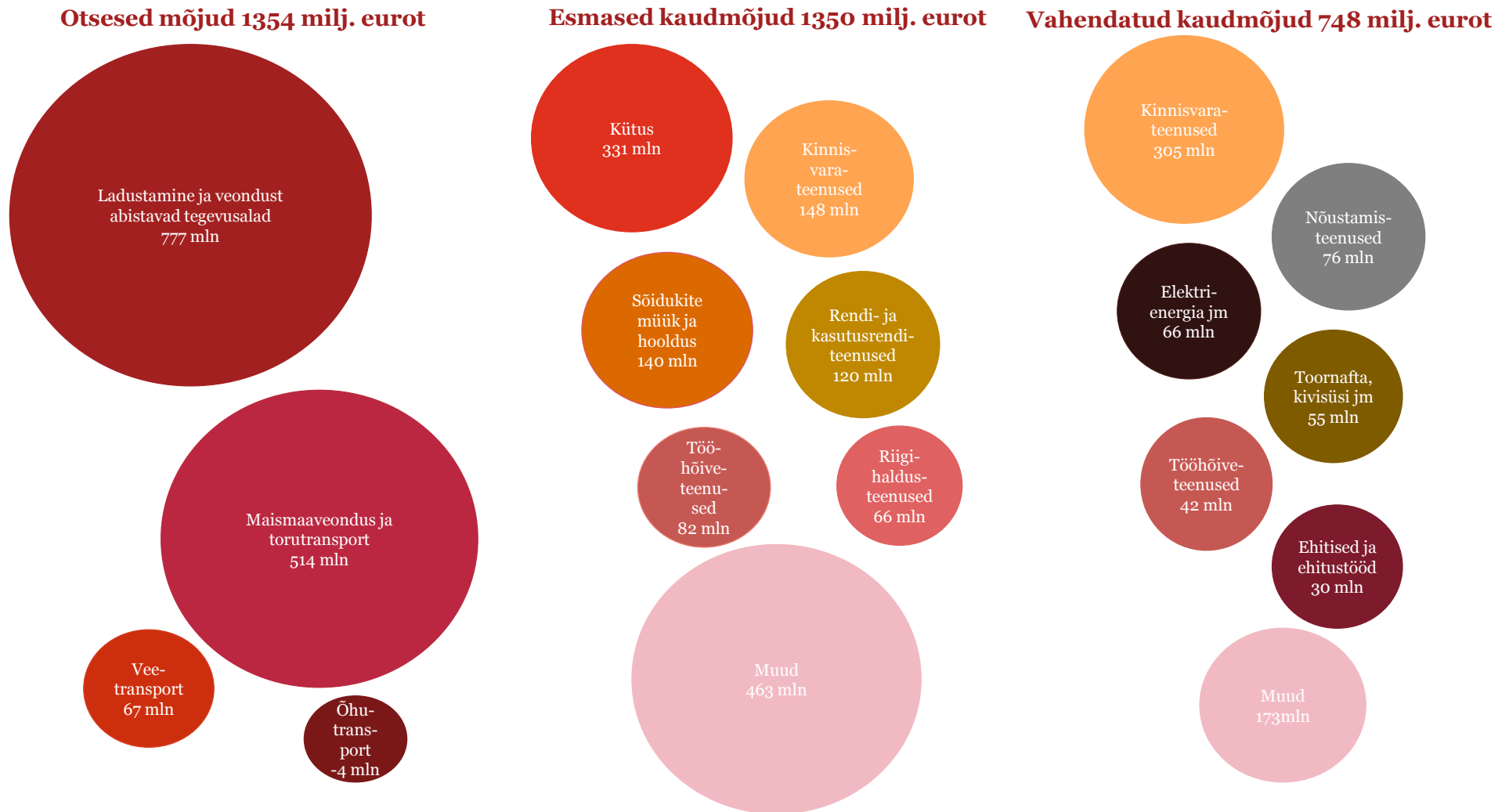
Logistikasektori vahendatud kaudmõju panus Eesti SKT-sse tööstusharude lõikes



Allikas: PwC arvutused

- Lisaks otsesele mõjule ja esmasele kaudmõjule oleme ligikaudselt hinnanud ka vahendatud kaudmõju, mida logistikasektori tegevus Eesti SKT-le annab. Tegemist on mõjuga nende kaupade ja teenustega kaasnevale lisandväärtusele ja tootemaksudele, mida logistikasektori poolt kasutatavate kaupade ja teenuste tootmisel sisendina (ja omakorda nende sisendina) kasutatakse. Nimetatud hinnang hõlmab kõige olulisemaid sisendeid, mille kasutamine logistikasektori poolt moodustab 10% või enam vastava toote kogukasutamisest. Ka järgnevatel tasanditel kaupade/teenuste kasutamist oleme arvesse võtnud olulisuse kriteeriumist lähtudes.
- Need kaubad ja teenused, mida kasutatakse logistikasektori poolt kasutatavate toodete ja teenuste tootmiseks, andsid ca 3,9% Eesti 2012. aasta sisemajanduse kogutoodangust. Valdavas osas on siingi tegemist panusega loodavasse lisandväärtusesse. 2014. a väärtustesse arvestatuna loodi selliselt 654 miljonit eurot lisandväärtust.
- Oleme ligikaudselt leidnud ka logistikasektori poolt kasutatavate kaupade ja teenuste tootmisel kasutatud kaupade ja teenuste panuse tootemaksudesse. 2014. a väärtustes on logistikasektori vastavaks panuseks netosummas 94 miljonit eurot tootemakse aastas.

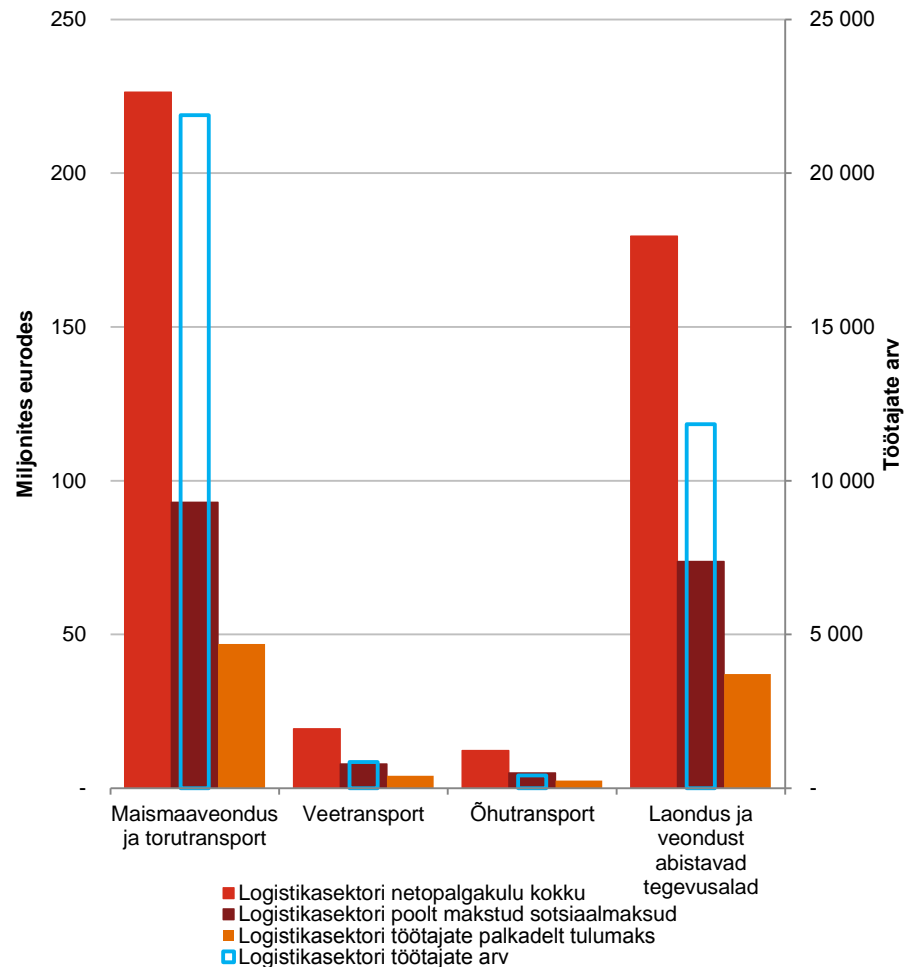
Logistikasektori panus Eesti SKT-sse hõlmab paljude erinevate tegevusalade kaupade ja teenuste otsest ja vahendatud kasutamist.



Allikas: PwC arvutused

Logistikasektoriga on hõivatud ca 35 tuhat töötajat, kelle palkadelt laekub ca 180 miljonit eurot sotsiaalmakseid ja 91 miljonit eurot tulumaksu aastas.

Logistikasektori mõju tööhõivele

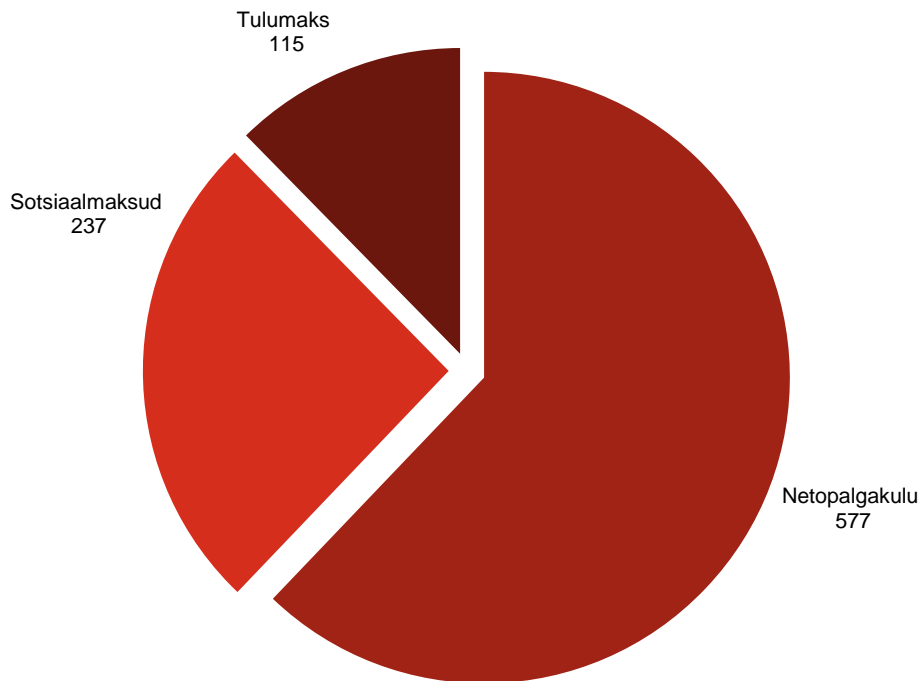


- Ligikaudu 35 tuhande logistikasektori töötajaga seonduv palgakulu oli 2014. a väärtustes ca 528 miljonit eurot. Palkadelt maksti kokku ligikaudu 180 miljonit eurot sotsiaalmakseid ning 91 miljonit eurot tulumaksu.
- Maismaaveonduse tegevusalal on tööga hõivatud inimesi ca 22 000, mis moodustab ca 63% kogu logistikasektori töötajaskonnast. Samas on maismaaveonduse tegevusalal keskmine palk töötaja kohta madalam kui laonduses ja veondust abistavatel tegevusaladel ning madalam ka Eesti keskmisest. Kogu logistikasektori palkade ning sellega kaasnevate maksude kogusummast panustavad ca 52% ulatuses maismaaveonduses tegutsevad töötajad ning 41% ulatuses laonduse valdkonnas tegutsevad töötajad.
- Otsene lisandväärtus töötaja kohta logistikasektoris on 41 tuhat eurot.

Allikas: PwC arvutused

Logistikasektor genereerib kaudselt Eestis ligikaudu 57 tuhat töökohta, millelt laekub aastas ca 237 miljonit eurot sotsiaalmakseid ja 115 miljonit eurot tulumaksu.

Logistikasektori poolt genereeritud kaudne netopalk, sotsiaalmaksud ja tulumaks (mln eurot)

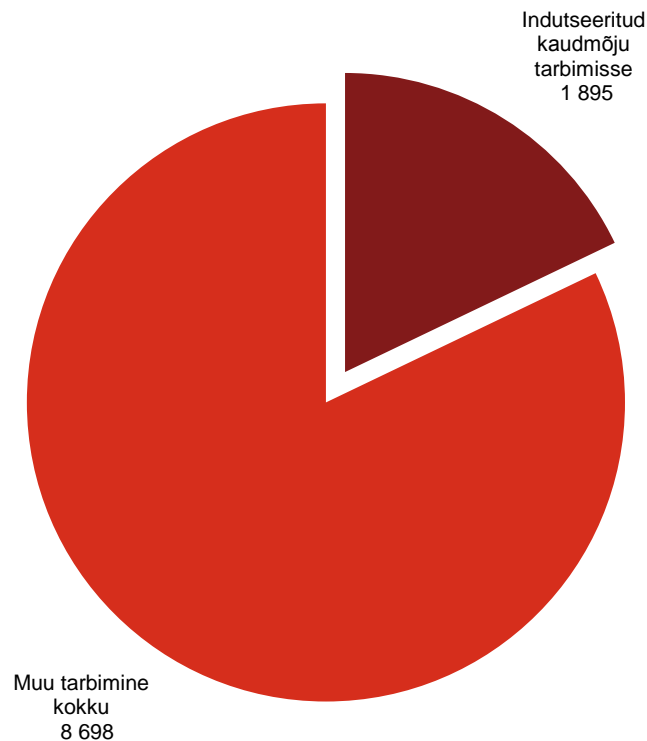


- Logistikasektori poolt kaudselt genereeritud töökohtade arvu oleme leidnud tuginedes logistikasektori esmastele ja vahendatud kaudmõjudele Eesti SKT lisandväärtuse komponendi kujunemisel. Teades, kui palju panustab logistikasektor kaudselt lisandväärtuse kujunemisse, mille üheks komponendiks on palgad töötajatele, saame Eesti keskmisele brutopalgale tuginedes anda ligikaudse hinnangu töökohtade arvule, mida logistikasektor kaudselt Eestis genereerib.
- Logistikasektori kaudsel mõjul eksisteerib Eestis ca 57 tuhat töökohta (arvestades täistööaja ekvivalendis). Neil töökohtadel makstakse palka 2014. a väärtuses kokku ligikaudu 692 miljonit eurot aastas, millelt tasutakse ca 237 miljonit eurot sotsiaalmakseid ja 115 miljonit eurot tulumaksu.

Allikas: PwC arvutused

Logistikasektori indutseeritud kaudmõjul tekib ca 18% eraisikute poolsest kogutarbimisest Eestis.

Logistikasektori indutseeritud kaudmõju tarbimisse (mln eurot)

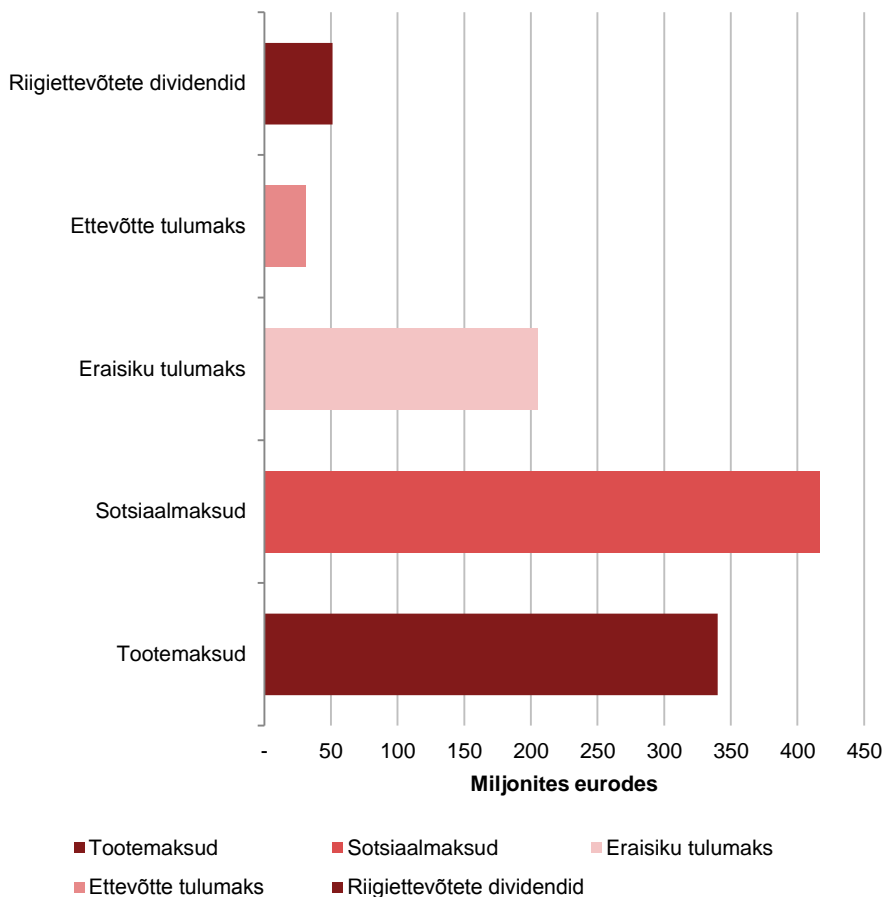


- Logistikasektori töötajate ning logistikasektori poolt kaudselt tekitatud töökohtadel töötavate isikute poolsest kogutarbimisest oleme modelleerinud lähtuvalt Eesti 2012. a kogu palgakulu ja kodumajapidamiste tarbimise proportsioonist ning 2012. a kodumajapidamiste lõpptarbimiskulutuste kogusummast.
- 2014. a väärtustes oleks logistikasektori töötajate poolne kogutarbimine ca 820 miljonit eurot aastas. Lisaks tuleb arvestada tarbimisega nende isikute poolt, kes töötavad logistikasektori poolt kaudselt genereeritud töökohtadel – vastavaks kogusummaks on ca 1 075 miljonit eurot (2014. a väärtustes). Seega genereerib logistikasektor aastas ligikaudu 1,9 miljardit eurot kodumajapidamiste lõpptarbimiskulutusi (2014. a väärtustes).

Allikas: PwC arvutused

Riigisektori eelarvesse panustab sektor otseste ja kaudsete efektide koosmõjul aastas ca 1,045 miljardit eurot.

Logistikasektori panus riigieelarvesse erinevate komponentide lõikes 2014. aasta väärtustes

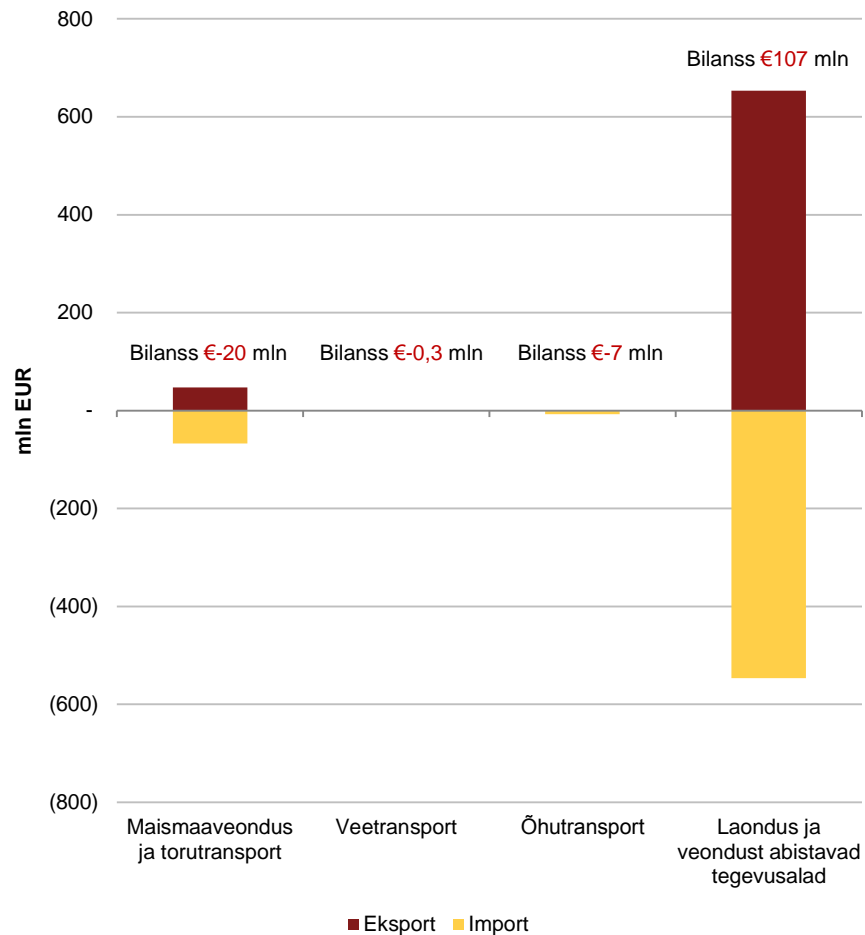


- Mõju, mida logistikasektor otseselt ja kaudselt riigisektori eelarvele avaldab, on mitmekülgne, hõlmates eeskätt järgnevaid komponente:
 - Tootemaksud nii logistikasektori enda tegevusest kui ka kaupadelt ja toodetelt, mida logistikasektor sisendina otseselt või vahendatult kasutab, ca 340 miljonit eurot;
 - Sotsiaalmaksud logistikasektoris töötavate isikute palkadelt kui ka nende töökohtade kaudu, mida logistikasektor kaupade ja teenuste sisendina kasutamise kaudu kaudselt loonud on, ca 417 miljonit eurot;
 - Üksikisiku tulumaks nii logistikasektori töötajate palkadelt kui kaudselt loodud töökohtade palkadelt, ca 205 miljonit eurot;
 - Ettevõtte tulumaks logistikasektori ettevõtetelt, ca 32 miljonit eurot;
 - Dividendid riigiettevõtetelt, ca 51 miljonit eurot.
- 2014. a väärtustesse arvestatult panustab logistikasektor otseselt ja kaudselt Eesti riigisektori eelarvesse kokku ca 1,045 miljardit eurot aastas, mis moodustas 2014. aasta riigieelarvest ca 13,1%.
- Kaubamahu vähenemisel 10% võrra väheneksid riigieelarve tulud ca 105 miljoni euro võrra, mis 2014. aasta riigieelarve tuludest on ca 1,3%.

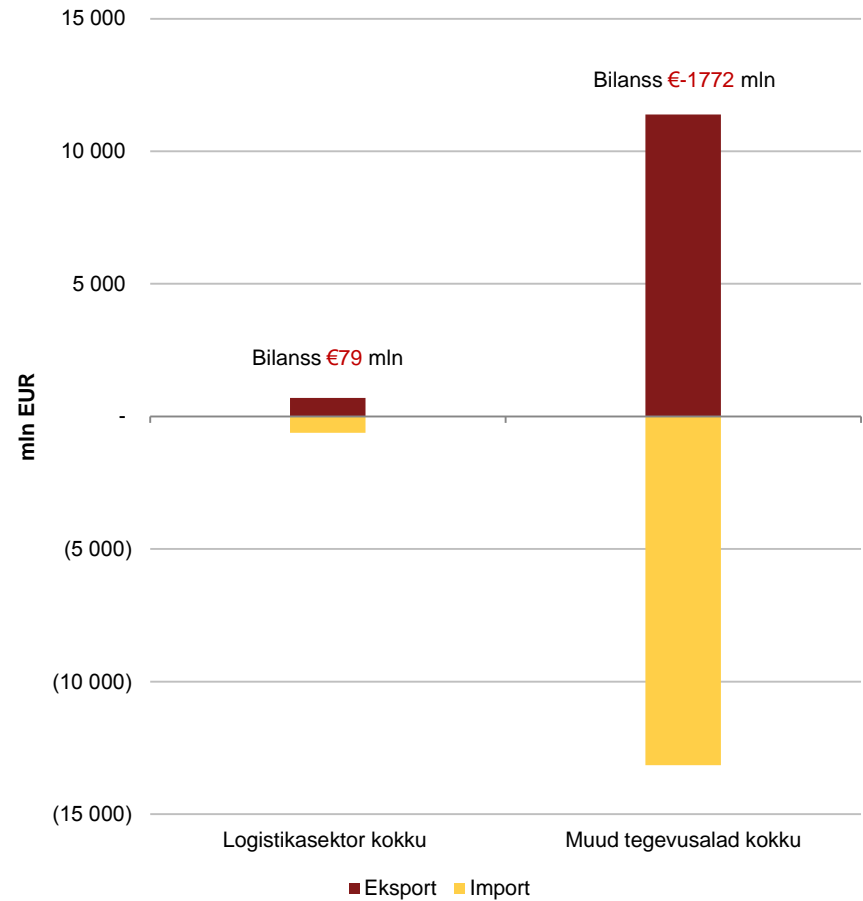
Allikas: PwC arvutused

Logistikasektor panustab väliskaubanduse bilanssi positiivselt 79 miljoni euroga, samal ajal kui Eesti väliskaubanduse bilanss oli 2014. aastal -1 772 miljonit eurot.

Logistikasektori osakaal väliskaubanduse bilansis



Väliskaubanduse bilanss logistikasektoris ja muudel tegevusaladel kokku



Allikas: Statistikaamet

Mõisted (1/3)

Mõiste	Selgitus
Brutotonn-km	Mõõtühik, mis vastab ühe tonni raudteeveeremi liikumisele ühe kilomeetri võrra
Eesti sisemajanduse kogutoodang (SKT) ehk sisemajanduse koguprodukt (SKP)	Aasta jooksul residentide toodetud (loodud) lisandväärtuste summa turuhindades kogurahvamajanduse ulatuses, millele on lisatud neto-tootemaks.
Eksport	Kaupade väljavedu residentidelt mitteresidentidele, millega kaasneb üldjuhul omaniku vahetus ning residentide teenuste osutamine mitteresidentidele.
Eratarbimiskulutused	Residentide kulutused kaupadele ja teenustele lõpptarbimise eesmärgil.
GT	Laeva kogumahutavus tonnides
Import	Kaupade sissevedu mitteresidentidelt residentidele, millega kaasneb üldjuhul omaniku vahetus ning mitteresidentide teenuste osutamine residentidele.
Indutseeritud kaudmõju	Mõju majandusele, mis avaldub eraisikute tarbimisse panustamise kaudu.
Kaudne mõju	Mõju majandusele, mis avaldub tänu teiste tegevusalade kaupade ja teenuste kasutamisele.
Klient	MTÜ Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon
Kodumajapidamised	Hõlmavad isikuid või isikute gruppe, kes elavad koos ja kellel on ühised sissetulekud ning kes tarbivad teatud osa kaupu ja teenuseid kollektiivselt.
Konsultant	AS PricewaterhouseCoopers Advisors
Lisandväärtus	Lisandunud väärtus, mis on loodud tootmisprotsessis ja mis on kirjendatud kas tegevusalade kaupa või kõigi residentide ulatuses.
Logistikasektor	Eesti Statistikaameti tegevusalade klassifikaatori (EMTAK 2008) järgi kuuluvad logistikaga tegelevad ettevõtted veondus- ja laondussektorisse.
Lähiriigid	Läti, Leedu, Soome
Otsene mõju	Mõju, mida sektori tegevus vahetult majandusele avaldab.

Mõisted (2/3)

Mõiste	Selgitus
Rahvusvaheline maanteevedu	Maanteevedu aruannet esitava riigi kauba pealelaadimise/reisijate pealetuleku või mahalaadimise/ mahamineku koha ja teises riigis asuva kauba pealelaadimise/reisijate pealetuleku või mahalaadimise/ mahamineku koha vahel. Vedu võib hõlmata veel üht või mitut riiki läbivat transiiti.
Rahvusvaheline vedu	Sõitjate või kauba kohaletoimetamine Eesti riigipiiri ületades. Reisi lähte- ja/või sihtpunkt asuvad väljaspool Eesti riigipiiri.
Raudtee kasutustasu	Raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest küsitav kasutustasu
Raudteeinfrastruktuur	Raudtee ning selle majandamiseks vajalikud hooned ja rajatised, mis on raudteega ehituslikult või sihtotstarbeliselt seotud
Raudteeveo-ettevõte	Ettevõte, mis tegeleb reisijateveo (reisijateveo-ettevõte) või kaubaveoga (kaubaveo-ettevõte) raudteel
Reisija-km	Mõõtühik, mis vastab reisija liikumisele kilomeetri võrra
Riigisisene maanteevedu	Maanteevedu samas riigis asuva kahe punkti vahel, sõltumata sellest, millises riigis on mootorsõiduk registreeritud.
Riigisisene vedu	Sõitjate või kauba kohaletoimetamine Eesti piires.
Rong-km	Mõõtühik, mis vastab rongi liikumisele kilomeetri võrra
SKT deflaator	Hinnaindeks, mis näitab riigis toodetud kaupade ja teenuste hindade muutumist mingil ajavahemikul.
Sotsiaalmaksud	Sotsiaalmaksud kajastavad sotsiaalmaksu ning töandja töötuskindlustusmaksu.
Subsiidium	Jooksvad tagastamatud maksed, mida valitsemissektor maksab toetusena tootmisüksusele selle toodetud, müüdüd või imporditud kauba- või teenuseühiku kohta.
Sõitjakäive	Reisijateveol tehtud töö maht, mida mõõdetakse sõitjakilomeetrites. Üks sõitjakilomeeter vastab ühe sõitja vedamisele ühe kilomeetri kaugusele.
Tootemaksud	Kohustuslikud, tagastamatud maksed majandusüksuselt valitsemissektorile toodetud kauba- või teenuseühiku kohta, kui tootja on selle tootnud, väljastanud, müüdüd, üle andnud või mõnel muul viisil seda käsutanud. Käibemaks, aktsiisid, tollimaks, hasartmängumaks, müügitaks, autode registreerimistasu, universaalse postiteenuse maks ning subsiidiumid.

Mõisted (3/3)

Mõiste	Selgitus
Transiitkaup	Riiki läbiv kaubavedu
Valitsemissektor	Kõik institutsionaalsed üksused, mis on põhitegevusala järgi mitteturutootjad ja mille toodangut saab jagada kollektiivseks ja individuaalseks tarbimiseks. Neid üksusi finantseeritakse teiste sektorite kohustuslikest maksetest ja nende tegevuse eesmärk on rahvatulu ümberjaotamine. Valitsemissektor koosneb järgmistest allsektoritest: keskvalitsus; kohalikud omavalitsused; sotsiaalkindlustusfondid. Valitsemissektorisse ei kuulu kaupu ja teenuseid tootvad valitsemissektori kontrollitavad (avaliku sektori) ettevõtted.
Varasem uuring	2014. aastal läbiviidud uuring „Raudteeinfrastruktuuri kasutustasude analüüs“
Veosekäive	Kaubaveol tehtud töö maht, mida mõõdetakse tonnkilomeetrites. Tonnkilomeeter vastab ühe tonni kauba vedamisele ühe kilomeetri kaugusele.
Vähendamata GT	Laeva rahvusvahelises mõõdukirjas (International Tonnage Certificate) või muus rahvusvaheliselt tunnustatud dokumendist näidatud laeva vähendamata kogumahutavus
Vähendatud GT	Laeva rahvusvahelises mõõdukirjas (International Tonnage Certificate) või muus rahvusvaheliselt tunnustatud dokumendist näidatud laeva vähendatud kogumahutavus



© 2016 AS PricewaterhouseCoopers Advisors. Kõik autoriõigused kaitstud. “PwC” viitab Eesti seaduste alusel asutatud ja tegutsevale äriühingule AS PricewaterhouseCoopers Advisors või PricewaterhouseCoopers International Limited rahvusvahelise võrgustiku liikmetele, kellest igaüks on eraldiseisev ja sõltumatu juriidiline isik.