



ARENGUSEIRE
KESKUS

PIKKSILM
juuli 2024

Põhja-lõunasuunaline kaubavedu – kasutagem potentsiaali!

Erik Terk

Artikkel ilmus Arenguseire Keskuse trendiraportis „Pikksilm“.



Idatransiidi äralangemise järel ei tohiks Eesti piirduda üksnes kohalike vedude teenindamisega, kuna väikese turumahu tõttu muutuksid transporditeenused kehvemaks ja kallimaks. Vaja on pingutada põhja-lõunasuunalise transiidi kasvu nimel – selleks on mitmeid võimalusi juba enne Rail Balticu valmimist.

Viimase aja geopoliitiliste sündmuste tõttu on Eesti kaubaveo mustrid oluliselt muutunud. Väga suured muutused on esinenud just transiitvedude vallas. Eesti puhul on transiit seisnud eelkõige ida ja lääne vahelise kaubavahtuse teenindamises ning praeguseks on sellel teljel toimunud tegevus suuresti sumbunud.

Mis juhtuks, kui otsustaksime rahvusvaheliste kaubavoogude teenindamise ambitsioonidest pärast idatransiidi äralangemist lihtsalt loobuda? Muudaksime kaupade transpordi ja logistika alase tegevuse ainult Eesti-keskseks ja huvituksime rahvusvahelistest kaubavedudest üksnes niivõrd, kuivõrd need on seotud meie oma riigi territooriumil asuvate klientide teenindamisega? Taolisel passiivsesse rolli tõmbumisel oleks terve rida miinuseid. Kuna kohalike vedude (Eesti siseveod koos eksport- ja importvedudega) maht on väikeriigi puhul üsna piiratud, peaks Eestis tegutsev transpordi- ja logistikasektor oma tegevust kokku tõmbama. Selle tagajärjel muutuksid transporditeenuste saamise tingimused ka kodumaiste klientide jaoks kehvemaks. Rahvusvaheliste laevaliinide huvi meie sadamate kasutamise vastu väheneks ja transporditariifid tõuseksid. Väljaehitatud transporditaristu ülalpidamise koormus langeks allesjäänud kasutajate õlgadele.

Nende argumentide tõttu on mõistlik leida võimalusi, kuidas Venemaaga seotud ida-lääne teljelt äralangenud kaubaveo mahtusid ja teenimisvõimalusi kasvõi osaliselt kompenseerida teistes geograafilistes suundades esinevate kaubaveo võimalustega. Mõnevõrra lihtsustades võiks seda suunda nimetada põhja-lõuna/lõuna-põhja suunaks (PLL-suund), mis hõlmab riikide võõndit eelkõige Soomest kuni Saksaamaani, aga võib ulatuda ka mõnevõrra kaugemale.

Rail Balticu rajamise kontekstis on PLL-suund meie logistikaalases strateegilises mõtlemises küll just nagu tähtsustunud, kuid tihti käsitle-

takse seda teemat pigem kaugema tuleviku muusikana. Ent see pole sugugi ainult kaugel tuleviku teema.



Praegune asjade seis ida-lääne ja põhja-lõuna teljel

Käesoleva sajandi esimesel kümnendil olid Eestit läbiva, Venemaaga seotud transiidi mahud ida-lääne teljel muljetavaldavad. Mitu aastat järjest oli Eesti Raudtee transiitvedude maht 36–37 miljonit tonni aastas ja sellest peaaegu 90% oli Venemaaga seotud. Transiitkaupade käive Tallinna Sadamas kasvas tippaastal (2006) üle 34 miljoni tonni. Tol ajal sai Tallinna Sadam nautida läbiveetud kaubatonnidest arvestuse poolest Läänemere suurima sadama tiitlit.

Ida-lääne teljel toimuv transiit ei osutunud siiski jätkusuutlikuks. Venemaa üritas Balti riikide huvi, mida need tundsid transiitvedude pealt teenimise vastu, kasutada ära poliitilise väljapressimise vahendina ja oli samas huvitatud strateegiliste kaupade väljaveo koondamisest lõpuks ikkagi omaenda sadamatesse. Alates 2007. aastast jäid Eesti transiidimahud vintsklema varasemast madalamale tasemele ja transiidisektorit enam Eesti majanduse juhtalade hulka lugeda ei saanud. Pärast Venemaa täiemahulise Ukraina-vastase sõjategevuse algust 2022. aastal toimunud transiidimahtude langus oli küll järsk, aga mitte eriti üllatav. Pigem võib seda pidada juba hulk aega tagasi alanud trendi jõudmiseks uude staadiumisse.

2021. aastal liikus Eesti Raudtee taristul veel üle 9 miljoni tonni transiitkaupa, ent 2022. aastal langes see juba alla 4 miljoni tonni ja 2023. aastal 2,1 miljoni tonnini. 2022. aastal moodustas transiitkaupade maht siiski veel poole Eesti raudteedel liikunud kaubatonnidest, ent 2023. aastal ainult natuke üle viiendiku. Tallinna Sadamas langes ametlikult transiitkaubana käsitletava kauba osatähtsus 29%-lt 2022. aastal 9%-ni 2023. aastal. Kõige suurem osa sadama transiitvedude langusest tuli just vedelkütuse arvelt. 2023. aastal oli Tallinna Sadama transiitkaupade maht selle mõiste kitsas tähenduses ainult 1,1 miljoni tonni ringis. Väga tugeva langu- se tegi Venemaaga seotud transiidi kukkumise tõttu läbi ka Sillamäe Sadam.

Tuginedes neile kaubamahtudele, mida ametlik statistika tõlgendab transiidina, võiks arvata, et Eestit läbiv transiit on „ära sulanud“. Tegelikult kehtib see ainult ida-lääne ja lääne-ida suuna kohta. PLLP-teljel liigub ka praegu läbi Eesti märkimisväärne kogus transiitkaupa, ent selle kohta saab anda üksnes ligikaudseid hinnanguid. Eesti ja Soome vahet liigub umbes 36 000 kaubaveoautot kuus, sellest ca 2/3 Vanasadama kaudu ja 1/3 Muuga sadama kaudu. Nende autodega veetavast kaubast on logistikafirmade hinnangul umbes 1/3 Eestisse tulev või Eestist Soome liikuv Eesti kaup ning 2/3 on transiitkaup. See kaup liigub osaliselt ro-ro-laevadel, mille korral reisijatevedu on marginaalne, ning osaliselt ro-pax-laevadel (Vanasadama puhul), mis veavad nii reisijaid kui ka kaubaautosid. Sealjuures ei ole enamasti tegemist mitte Soomest Lätti-Leetu või Lätist-Leedust Soome liikuva kaubaga, vaid kaupa veetakse tunduvalt pikemal distantsil (Soomest Saksamaale ja kaugemalegi, sh Lõuna-Euroopa riikidesse). Kui eeldada, et ühe veoautoga liigub üle Soome lahe 18–20 tonni kaupa¹, siis tähendab see Eesti jaoks umbes 5,5 miljoni tonnini ulatuvat Soomega seotud transiitkauba mahtu aastas. See pole küll võrreldav Eesti transiidi tippaja kaubamahtudega, kuid on oluliselt suurem ida-lääne teljele alles jäänud transiidi mahust. Lisaks on sel suunal väga head kasvuvõimalused. Tõsi, tegu on suuresti teistsuguse transiitkaubaga, kui oli Venemaa puhul, ning teistsugused peavad olema ka eduks vajalikud koostöösuhted. **Ida-lääne telje transiidiäris olid Balti riigid ja osaliselt ka Soome üksteise konkurendid, seevastu PLLP-telje transiidiäris saavad Balti riigid ja Soome toimida ainult ühtse koostööketina.**

¹ Soomest lõuna poole liikumisel on autode koormatus suurem, lõuna poolt Soome suunas liikumisel aga väiksem. Valdavalt veetakse Soomes toodetud kaupa, mis tähendab, et Soomest lahkuvad veokid tavaliselt täiskoormaga, kuid Soomesse tagasi sõitmisel on täiskoorma hankimine raskem.

Maantee-, raudtee- ja mereveo trilemma

PLLP-suunal Eestit läbiv transiit on korraldatud suuresti vade vahendite abil. Nimelt, maantee asemel peaks selliseid vahemaid hõlmavaid vedusid teenindama raudtee. Erialakirjanduses leidub erinevaid hinnanguid selle kohta, kui pika vahemaa taha on kaupa puhtökonoomilistel kaalutlustel üldse otstarbekas autoga vedada. Kuid on selge, et üle 400–600 km pikkused veod, s.t Tallinna lähedalt algavad veod, mis ulatuvad Leedu-Poola piirist kaugemale, on juba n-ö kriitilises tsoonis. Põhimõtteliselt peaks autotransport taolise vahemaa korral olema selgelt kallim kui merevedu ja raudteevedu.²

Raudteetranspordi kasutamise muudab praegu tülikamaks ja kallimaks vajadus vahetada Leedu-Poola piiril rööpmelaiust, kuid arvutused näitavad, et vähemalt osa vedude puhul see maanteed raudtee suhtes eeliseisu ei sea. Üha olulisemaks muutuvad ka keskkonnahoiuga seotud kri-

teeriumid. On väidetud, et raudteetranspordi korral kulub ühe tonnkilomeetri kohta neli korda vähem kütust ja paiskub keskkonda viis (mõne autori järgi kuus) korda vähem CO₂ kui maanteetranspordi kasutades, lisaks toimub raudteedel märksa vähem avariisid.

Autovedude konkurentsivõimet on suudetud hoida osaliselt ka kulude kunstliku all hoidmise kaudu: kasutatakse vanu diislikütuse jõul sõitvaid ja seetõttu tugevalt saastavaid veo-keid ning autojuhtideks värvatakse madala palgatasemega maadest pärit võõrtöötajad. Võõrtöötajate suhteliselt massiline kasutamine on suuresti paratamatu. Hinnangute järgi on Eestis järgmise kümne aasta jooksul puudu umbes 5600 veoautojuhti, sest noored pole rahul ei palga ega ka rahvusvaheliste vedude töörežiimiga.

On väga raske uskuda, et Euroopa Liidu rohepoliitika raames, kus kaubavedu surutakse üha enam maanteelt raudteele, suudaks autotransport suuremast paindlikkusest hoolimata pikemate vahemaade puhul oma senist positsiooni säilitada.³ Soome suured metsa- ja paberitööstuse firmad on hakanud varasemast enam muretseda oma tegevuse jalajälje „rohelisuse“ pärast, sealjuures ei peeta silmas mitte ainult tootmisega seotud, vaid ka toodangu väljaveoga seotud saastamist. Seetõttu kaldutakse võimaluse korral eelistama raudteetransporti kui vähem saastavat. Tegelikult on praegu Eestit läbiv Soomega seotud



On väga raske uskuda, et Euroopa Liidu rohepoliitika raames toimuva transporti maanteelt raudteele sundiva pressingu tingimustes suudab autotransport oma suuremale paindlikkusele vaatamata pikemate vahemaade puhul oma positsioone säilitada.

² Lisaks esineb välismaa autojuhtide „represseerimist“ suuresti protektsionistlikel eesmärkidel kehtestatud töö- ja puhkeaja režiimiga, mis muudab rahvusvahelise autotranspordi kallimaks.

³ Nagu 2019. aastal Tallinna Ülikooli eestvõttel korraldatud rahvusvahelisest ekspertiisist nähtus, on asjatundjad veendunud, et tulevikus tuleb maanteevedude puhul arvestada peale vajaduse minna üle vähem saastavatele, kuid kallimatele kütustele, ka veokiiruse suurendamise vajadust ja teede kasutamise maksustamise olulist tõusu.

transiit autotranspordi teenindada eelkõige seetõttu, et puudub normaalselt toimiv PLLP-raudteeühendus.

Kolmas alternatiiv on meretransport. Suurem osa Soome ekspordist Saksamaale ja muudele suurtele sihtturgudele väljub Soomest meritsi, võimaluse korral Soome sadamast sihtriigi sadamasse. Kuna meretransport on suhteliselt odav, on raudteel sealt veoseid ära tõmmata raskem kui maanteelt. Ent kui sihtpunkt ei asu ranniku lähedal ning transpordikulude kõrval on tähtsad ka kauba kohalejõudmise kiirus ja täpsus, siis on ka hästi toimivatel raudteekoridoridel head šansid.

Mida saaks PLLP-suunal enne Rail Balticu valmimist ära teha?

Merevaigurong. Praegust PLLP-suunalist kaubavedu läbi Balti riikide muudaks enne Rail Balticu valmimist oluliselt nn Merevaigurongi (*Amber train*) käivitamine. See suunduks Muugalt mööda olemasolevat 1520 mm rööpmelaiusega raudteed Tartu kaudu Kaunasesse, peaaegu Leedu-Poola piirini. Taolist rongiliini on üritatud käivitada juba aastaid, viimati 2020. aasta sügisel, kahjuks edutult. Tegemist oli kolme Balti riigi transpordiettevõtete ühisprojektiga, mille juhtivaks partneriks oli Eesti raudteettevõtte Operail. Teiste partnerite hulgas olid Eesti Raudtee ja HHLA TK Estonia⁴, LDZ Cargo (Lätist), LTG Cargo (Leedust) ja Intermodal Terminal (Leedust). Loodeti, et kaubarong pakub huvi ka Soome kaubasaatjatele. Esialgu pidi Merevaigurong hakkama sõitma kaks korda nädalas, hiljem loodeti graafikut tihendada, ning vedama nii konteinereid kui ka poolhaagiseid.

Arvutuste järgi tundus projekt autovedudega võrreldes igati konkurentsivõimeline, ent selle elluviimisel põrgati mitmete raskuste vastu. Kõigepealt sai takistuseks 1520 mm rööpme-

laiusega raudteele sobilike veoplatvormide napus. Taolisi veoplatvorme toodeti ainult Venemaal ja Ukrainas ning Venemaa oli nõudnud need platvormid endale tagasi. Kui see probleem suudeti lahendada, tekkis rida vaidlusi Balti riikide eri osapoolte vahel, näiteks ühe riigi vedurite teise riigi territooriumil kasutamise üle. Raskusi tekkis ka normaalse veokiiruse tagamisega trassil, samuti ei jõutud kokkuleppele, kuidas tulusid omavahel jaotada. Vene-Ukraina sõja tõttu olid kõigi asjaosaliste transiidimahud kõvasti kahanenud ning nüüd oli loomulikult suur kiusatus püüda Merervaigurongi projekti potentsiaalsete tulude varal oma kaotusi mingilgi määral tasa teha. Viimasel hetkel otsustati veotariifi, milles oldi juba peaaegu kokku lepitud, suurendada ja sellega aeti pill lõhki. Liiga suure veotariifi tõttu ei saadud piisavalt palju tellimusi, et projektiga pärast ühekordset proovisõitu jätkata.

Kuna Merevaigurongi idee on iseenesest mõistlik, tuleks teha uus katse. Kuid jäme ots läheks seekord ilmselt Eesti asemel Leedu kätte.

Kuna Merevaigurongi idee on iseenesest mõistlik, tuleks teha uus katse. Vedurite kasutamise küsimused ja mõned muud takistavad probleemid peaksid praeguseks olema lahenenud ning arvatavasti suudetaks kokku leppida ka kasutajatele sobiv veotariif (tõenäoliselt 400–550 eurot treileri või 400-jalase konteineri kohta ühe otsa veo eest Muugalt Kaunasesse) ning omavaheline tulude jaotamise valem. Selle uue katse korral ei oleks aga enam tõenäoline, et juhtpartneri rolli saaks Eesti Operail. Eesti valitsus keelas Operailil kui riigile kuuluval firmal Venemaaga seotud vedusid teha⁵ ja ta pidi oma 1520 mm rööpmelaiusega raudteele mõeldud platvormid maha müüma, praegu on Operail tegevust juba lõpetamas. Uuel katsel läheks jäme ots Lee-

⁴ Üks Euroopa juhtivaid logistikakontserne Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) on alates 2018. aastast omanud Muuga sadamas multimodaalset terminali, mis teenindab konteineri- ja veeremi- (ro-ro-) laevasid ning üld- ja puistekaupa vedavaid laevasid, sh kolm korda päevas Vuosaari ja Muuga vahel liikuvat ro-ro-laeva.

⁵ Läti LDZ Cargol ja Leedu LTG Cargol pole keelatud jätkata sanktsioonide all mitte olevate kaupade vedu sanktsioonide all mitte olevatele firmadele.

du osapoolele, nad on suutnud endale juba hankida ka piisavas koguses vajalikke veo-platvorme (valdavalt Ukrainast) ja neid ümber kohandada. See tähendab, et tõenäoliselt jääks nende sõna peale ka tariifi kujundamisel ja tulu jaotamise mudeli koostamisel.⁶

Leedulaste juhtpositsioonil võib olla nii häid kui ka halbu külgi. Miinuseks on see, et nende kontakt soomlastega kui PLLP-suuna põhiliste kaubasaatjatega on kindlast nõrgem kui eestlastel. Hea ei pruugi olla ka see, kui leedulased jätavad kontrolli Kaunase terminali opereerimise üle liiga üheselt enda kätte.



Oulu-Helsingi treilerrong. Eestit läbiva PLLP-suuna raudtee transiitvedude koridori loomisele peaks andma korraliku tõuke Oulu-Helsingi (Vuosaari) treilerrongi liini käivitamine, mis peaks aset leidma juba selle aasta sügisel. Selle asemel, et vedada Põhja- või Kesk-Soomes valminud toodang autoga näiteks Lõuna-Saksamaale või Austriasse, on edaspidi võimalik panna Oulus rongile ainult ilma juhita trailer ja saata see Vuosaarisse, kust see sõidutatakse laevaga Muugale ja sealt Merevaigurongiga Poola piirile. Sealt on see võimalik saata edasi näiteks Saksamaale või Austriasse, kas juba mööda Euroopa rööpmelaiusega raudteed või siis Poola piirilt mööda maanteed. Trailer ehk

veoki „saba“ saaks edasisõiduks vajaliku „nina“ kas Poola piiril või veelgi kaugemal, pärast raudteesõitu läbi Poola ja Saksamaa. Viimasel juhul jääks tal maanteel läbida vaid „viimane miil“. Taolise marsruudi puhul läbitakse lõviosa marsruudist kalli autotranspordi asemel odava raudteetranspordiga. Skeemi kriitiliseks kohaks on traileri toimetamine Soome lahte ületavale laevale ja seejärel laevalt maha. Vuosaari-Muuga liinil praegu treilereid veel ei transpordita, selleks on vaja teha teatud ettevalmistusi ja ümberkorraldusi. Teiseks võib Kaunases olla vaja trailer ümber tõsta 1520 mm rööpmelaiusega raudteelt Euroopa rööpmelaiusega raudteele.

⁶ Põhimõtteliselt on võimalik projekti käivitamise algul opereerida ka sellise tariifiga, mis toob esialgu kaasa väikese kahjumi. Kui liin suudetakse käivitada ja veenda kasutajaid, eelkõige soomlasi, et see rong jääbki liinile, saab hiljem veomahtusid suurendada ja jõuda kindlasti ka kasumisse.

Raudteepraam. Üks võimalusi soodustada Soome transiiti läbi Eesti on Soome ja Eesti vahel raudteepraami ühenduse sisseseadmine nii konteinerite kui ka treilerite veoks. Mõne ettevõtja hinnangul tasuks see end ära juba enne Rail Balticu valmimist.⁷ On siiski ka takistavaid tegureid. Raudteepraami käivitamiseks peab kaubavoo maht olema piisavalt suur, mahu kasv võib aga võtta aega. Takistab ka see, et praegu pole üheski Soome sadamas raudteerampi, rambi väljaehitamine võtab samuti aega. Pealegi on Muuga sadama vastas asuva Vuosaari sadama territoorium üle kooramatud, mistõttu on mööda raudteed veetava kauba saatmise korraldamine sealtkaudu üle Soome lahe raskesti teostatav.

Muuga vaheladu (hub). Arvestades seda, et Muugal nagu ka muudes Eesti sadamates on piisavalt palju vaba territooriumi, Eesti sadamate töörežiim on kaubasaatjate jaoks soodsam (vajaduse korral töötatakse ööpäev ringi ja seitse päeva nädalas) ning häiringute, eriti streikide tõenäosus on väiksem ja tööjõud odavam, on tekkinud mõte luua Muuga sadamasse Soome kaupade hub ehk vaheladu. Tõsi, Eesti ja Soome vahel liikuvast kaubavoost valdava osa edasisaatmisel on oluline kiirus ja sellisel juhul vahepealset ladustamist vaja ei ole. See aga ei tähenda, et taolist kaupa, mille puhul hoiustamine, pakkimine vms olulised on, üldse ei oleks või ei tekiks. Olulisemgi põhjendus seisneb aga n-ö varuvariandi loomises Soome sadamatele juhaks, kui kauba laadimine laevale või laevalt maha on mingil põhjusel takistatud (näiteks streigi või terroriakti tõttu). Vaheladu oleks sellisel juhul ajutiseks kasutamiseks mõeldud ala, kus kaubad saaksid seista ja mille kaudu korraldataks nende edasisaatmist, näiteks Soome. Või siis võidakse kaup, mida Soomest kavatseti saata meritsi kuhugi kaugemale Euroopasse, saata tõrke korral esialgu ro-ro-laevaga Muugale, kus seda saab hoida seni, kuni lahendatakse edasisaatmise küsimus.

Militaarveod ja Ukrainaga seotud veod. Seoses pingestunud julgeolekuolukorraga ning Soome ja Rootsi NATO-ga liitumisega on selgelt kasvamas Euroopa Liidu ja NATO idapiiri kindlustamisega seotud vedude maht, sh PLLP-suunaliste raudteevedude maht (relvastuse transport, muu varustuse vedamise korraldamine jms). Teine oluline teema on Ukrainaga, eriti Ukraina sõjajärgse ülesehitamisega seotud transpordi teenindamine. Näiteks võib eeldada, et Soomest läbi Balti riikide ja Poola liikuvate veoste maht hakkab edaspidi olema suur.

Muud laadi ideed ja võimalused. Transiitvedude vähenemise tagajärjel tekkinud kaotusi saab osaliselt kompenseerida ka mitmesuguste muude projektidega, näiteks sihtides rohepöördega kaasnevaid võimalusi. Siinkohal võib välja tuua sadamate territooriumi kasutamise mitmesugusteks rohepöörde ja ringmajandusega seotud investeeringuteks, näiteks ammoniaagi või vesiniku tootmine Paldiskis või Sillamäel. Sadamad saavad taoliste projektide jaoks kasutada territooriumeid, mida varem võidi hoida transiidi ja sellega seotud äriideede tarbeks. Taolised tööstuslikud projektid vajavad muidugi ka transpordialast teenindamist.

Transiitvedude vähenemisest tekkinud kaotusi saab osaliselt kompenseerida ka mitmesuguste muude projektidega, näiteks sihtides rohepöördega kaasnevaid võimalusi.

Üks rohepöördega seotud keerulisi logistilisi ülesandeid on tuuleparkide tuulikute tiivikute kui suurte ja tavapäratu gabariidiga veoste transpordi korraldamine. Tiivikud saavad Eestisse saabuda sadamate kaudu. Nende vastuvõtmist ja edasitoimetamist on võimalik korraldada Paldiski ja Sillamäe kaudu. Muuga sadam selleks ei sobi, sest Tallinna ümbruse maanteed pöörangud ja sillad ei võimalda nii suurte objektide veoga seotud manöövreid.

⁷ Üleminek ei pruugi segada, sest raudteepraamil võivad olla mõlema rööpavahega rööpad.

PLLP-suunaline transiit pärast Rail Balticu valmimist

PLLP-telje põhiefekt avaldub selle kauglogistilises olemuses, sõltumata sellest, kas räägime Rail Balticu valmimise eelsest või järgsest ajast. Balti riikide sisese kaubavahetuse teenindamine annab suhteliselt vähe tulu. Märkimisväärsemast mõjust saame rääkida siis, kui suudame tekitada pikema logistilise (multimodaalse) ahela, mis haaraks nii Soomet, Poolat ja Saksamaad kui ka „nende taha“ jäävaid maid.

Rail Balticu kasutuselevõtuga tekib kvalitatiivne nihe, mis võimaldab liikuda Muuga sadamast mööda sama rööpmelaiusega raudteed ja sama kaubarongiga edasi üle Poola piiri nii Saksamaale kui ka Aadria mere suunas. Kui taolised rongid neil marsruutidel juba piisavalt tihedasti sõidavad, siis tõenäoliselt suudavad nad pakkuda teistest transpordiviisidest soodsamaid tingimusi paljudele klientidele.

Samas, selleks, et need liinid avada ja mitte liiga suurde kahjumisse jääda, on vaja tagada teatud tasemel koormus juba algfaasis. Selle tagamisel on võtmeroll suurte kaubamahtudega opereerivatel Soome metsa- ja puidutööstuse ettevõtetel. See on ka põhjus, miks nende ettevõtete eksporttoodangu saamine raudteele on väga oluline juba enne Rail Balticu valmimist. Kui selgub, et raudteevedu on end õigustanud juba olukorras, kus Poola piiril tuleb siirduda ühelt rööpmelaiuselt teisele, siis tõenäoliselt seda lihtsamalt ollakse valmis otsustama raudtee kasuks ka olukorras, kus rööpmelaiuse vahetamisega seotud aja ja raha kulu ei ole ning kauba liikumine on kiirem.

Selleks, et see nii läheks, peaks kaup jõudma Soomest Muuga sadamasse kiiresti ja mitte liiga suurte kuludega. Teatud kaubamahust alates sobib selleks ka Soome lahe ületamine raudteepraamiga. Kui kaugemas tulevikus rajatakse Tallinna ja Helsingi vahele raudteetunnel, siis see suurendaks taolise kauglogistilise

veoskeemi efektiivsust loomulikult veelgi. Tervikliku tulevikupildina võiksime siis ette kujutada Soomest alguse saavat põhja-lõunasuunalist Euroopa rööpmelaiusega raudteed, mis tähendaks, et näiteks Oulust – aga miks mitte ka Kirkenesist⁸ – startiv rong saaks sõita kuni Triestini Itaalias või Duisburgini Saksamaal.

Rail Balticule juba algfaasis piisava kaubamahu tagamisel on võtmeroll suurte kaubamahtudega opereerivatel Soome metsa- ja puidutööstuse ettevõtetel. See on ka põhjus, miks nende ettevõtete eksporttoodangu saamine raudteele on väga oluline juba Rail Balticu eelsel perioodil.

Kokkuvõtteks, transiitvedudega seostuv ei pruugi olla Eesti jaoks lihtsalt mingi kahtlane „Vene värk“, mis seab meid tingimata suurde sõltuvusse raskelt prognoositavast idast. See võib üsna suures ulatuses olla ka „Euroopa värk“, mille korral Eesti leiab endale sobiva koha põhja-lõunasuunaliste kaubavoogude teenidajana. Euroopa Liidu sisene riikidevaheline koostöö ei kaota blokistavas maailmas oma olulisust. Ärialasesse kirjandusse on viimasel ajal ilmunud selline uus termin nagu *friendshoring*, mis tähendab ärilist koostööd sõbralike, samu väärtusi jagavate maade või regioonidega. Taoliste riikide ja nende ettevõtjate koostöös rajatud transporditaristud ja loodud logistilised ahelad on siin eriti sobivaks näiteks.



Erik Terk

Tallinna Ülikooli strateegilise juhtimise ja tuleviku-uuringute professor

⁸ Põhja-Norras asuvat Kirkenesi linna on käsitletud ühe sadamana, mis võiks tulevikus hakata teenindama mööda Põhja-Jäämerd kulgevat ning Aasiat ja Euroopat ühendavat merekaubakoridori.



ARENGUSEIRE KESKUS