

OÜ Arenguruum

Laevaliinide uuringuanalüüs Saaremaa Läti suunal

Aruanne

Aado Keskspaik

Jüri Sakkeus



Tallinn, 2018

Sisukord

Sissejuhatus.....	3
1. Ettevalmistavad tegevused.....	4
2. Potentsiaalsete operaatorite ja laevade kaardistamine.....	4
3. Liinide avamise toetamise võimaluste selgitamine Lätis.....	6
4. Liinide võrreldav teostatavus- ja tasuvusanalüüs.....	7
Roomassaare-Riia liin.....	7
Mõntu-Ventspils liin.....	7
Tulu Saaremaale laevaliini käivitamisest.....	11
5. Riigiabi ja riigihangete kasutamine.....	13
6. Kokkuvõte ja ettepanekud edasiseks tegevuseks.....	14
Roomassaare-Riia liin.....	16
Mõntu-Ventspils liin.....	16
Lisad:.....	17
Lisa 1. Intervjueeritud või töökohtumistest osa võtnud isikud.....	18
Lisa 2. Päringu operaatoritele saajate aadressid.....	19
Lisa 3. Päring lisadega.....	22
Lisa 4: Tiiburlaev A-902 andmed (allikas Sea Wolf Express OÜ).....	31
Lisa 5: Riia ja Ventspilsli töökohtumiste kokkuvõtted.....	32
Lisa 6: Umeå-Vaasa vaheline laevaliin Wasaline.....	34
Lisa 7: Kirjavahetus Rahandusministeeriumiga riigiabist ja -hangetest.....	36

Sissejuhatus

Käesoleva uuringu tellijaks on MTÜ Saarte Koostöökogu.

Lähteülesandes seati uuringu eesmärgiks selgitada välja Saaremaa ja Läti vaheliste laevaühenduse erinevate tehniliste lahendite teostatavus ja võrdlev eelistatavus. Tehniliste lahendite all on silmas peetud nt Mõntu-Ventspils liini opereerimist RO-PAX (autosid ja reisijaid vedava) parvlaevaga või siis HCS kiirlaevaga, aga ka Roomassaare-Riia liini opereerimist veealuste tiibadega laevaga. Uuringule seati ülesanded:

- kaardistada päringu abil potentsiaalsed laevad ja operaatorid,
- selgitada Ventspils linna ja Ventspils vabasadama ning Riia linna ja Riia vabasadama poolseid liinide toetamise võimalusi,
- täpsustada sadamavaldajate pakutavaid võimalusi laevade kaupa, teenuste eeldatavaid hindu sõltuvalt laevatüübist ja opereerimisperioodist ning investeerimisvajadusi sadamakai, kaldarampide jms ümberehituste ja -korralduste osas,
- täpsustada muud liiniga kaasnevad kulud: nt veeteede tasud, turundus jne,
- koostada potentsiaalsetelt operaatoritelt saadud sisendi põhjal liinide võrreldav teostatavus- ja tasuvusanalüüs,
- analüüsida lahendusi, kui liin ei ole käivitamise algusaastatel isetasuv,
- analüüsida varulaeva võimalusi potentsiaalsete pakkujate kaupa.

Järgnevas aruande tekstis on ülevaatlilikult ära toodud töö käik ja esitatud peamised tulemused. Mitmed töö käigus koostatud või hangitud dokumendid, mis võivad omada tähtsust järgnevate tegevuste jaoks mereühenduste loomisel, on paigutatud aruande lisadesse. Loodame, et meie töö tulemused aitavad kaasa Saaremaa uute mereühenduste loomisele.

Töö raskuspunkt langes võimalike operaatorite väljaselgitamisele ja andmete hankimisele liinide tasuvuse hindamiseks. Töö käigus tõusis aga lisaks selgelt esile vajadus tegelda riigiabi ja riigihangete võimalustega sest ilma neid kasutamata pole võimalik kahjumlikku liini käigus hoida.

Täname meeldiva koostöö eest tellijat, MTÜd Visit Saaremaa, Saaremaa valda ja AS Saarte Liinid. Samuti täname potentsiaalseid Saaremaa – Läti laevaliini operaatoreid sisukate intervjuude ja koostöö eest.

1. Ettevalmistavad tegevused

13. septembril 2017 viidi läbi algustöötuba tellijaga, et täpsustada tellija ootusi ning leppida kokku meetodika, töökorralduse ja etappide suhtes. Lepiti kokku, et operaatorfirmadele saadetakse päring peaks olema kiiresti vastatav, eelkõige informeeriv ja huvi äratav ning see saadetakse võimalikult suurele hulgale ettevõtetele. Päringu sisu ja selle saajate loend kooskõlastatakse tellijaga. Liinide opereerimise majanduslikke aspekte täpsustatakse hiljem firmadega, kes huvi üles näitasid. Töötoas anti tellija poolt soovitud, kellega teha vajaliku taustainfo kogumiseks intervjuud Saaremaal. Tellijat teavitati vajadusest selgitada Eestis riigiabi võimalusi laevaliini avamiseks.

Oktoobris 2017 viidi läbi dokumendianalüüs et omandada uuringu jaoks vajalikku taustateadmist Mõntu-Ventspils parvlaevaliini varasema toimimise ning Riia suunal tehtud ühenduse alustamise katsete kohta. Töötati läbi ajakirjanduses ilmunud, peamiselt 2008.-2009. aastate artiklid, projekti "Linking Gotland-Ventspils-Saaremaa for sustainable development" (2009) dokumendid, seoses liini taasavamise katsetega alates 2015. aastast koostatud dokumendid (memod, esitlused) ja liini opereerinud SSC Ferries OÜ 2005-2009. majandusaasta aruanded. Vaadati läbi riiklik turismistatistika Saaremaa ja Ventspils kohta ning Ventspils turismivõimalusi veebis kajastavad infomaterjalid.

Saaremaal tehti täiendavalt intervjuud isikutega, kellelt võis eeldatavasti saada uuringu jaoks kasulikku teavet. Käesoleva uuringu raames intervjuueeritud ning töökohtumistest osa võtnud isikute nimekiri on toodud lisas 1. Intervjuueeritult saadi ka täiendavaid dokumente.

2. Potentsiaalsete operaatorite ja laevade kaardistamine

Päringu saajate valiku tegemiseks toetuti veebiportaalis "ferrylines.com"¹ kajastatud Põhja-Euroopa parvlaevaoperaatorite andmestikule ning nende ettevõtete kodulehtedele. Valiti välja 16 välisriikide parvlaevaettevõtet, kellel võiks olla huvi ja võimekust Saaremaaga seotud liinide opereerimiseks. Neile lisati viis Eesti ettevõtet. Päringu adressaatide loend on leitav aruande lisas 2.

Päring koostati välja saatmiseks Saaremaa valla poolt. Päringu tekst võtab kokku senise kogemuse ja ootused Mõntu-Ventspils ja Roomassaare-Riia liinide operaatoritele. Liinide vastu huvi tundvatel operaatoritel paluti teatada, millise liini vastu huvi tuntakse ja milliste tehniliste andmetega laeva peetakse võimalikuks kasutada. Päringul on lisad Mõntu-Ventspils liini

1 <http://www.ferrylines.com/en/operators/europe-north/>

opereerimise kogemuse ning Saaremaa ja Ventspils'i turismi kohta. Päring koos lisadega on aruande lisa 3.

Päringu ja lisade tekstid saadeti läbivaatamiseks tellijale 5. novembril ja omavalitsusele edastamiseks 7. novembril 2017. aastal. Need saadeti välja Saaremaa vallavalitsusest 20. novembril vastuse tähtajaga 1. detsember.

Adressaatidest vastas kolm Eesti ettevõtet: TS Laevad OÜ, Saaremaa Laevakompanii AS ja AS Kihnu Veeteed. Lisaks ilmutas huvi üks ettevõtte väljastpoolt päringu saanute ringi - Sea Wolf Express OÜ. Huvi üles näidatud ettevõtetega, kes olid valmis andma täiendavat teavet, tehti töökohtumised, mille eesmärgiks oli (vajaduse korral) täpsustada laeva, mida kavatakse liinil kasutada, ning leppida kokku operaatori poolt uuringu tasuvusarvutuse lähteandmete võimaldamise tingimustes. Samuti lepiti operaatoritega kokku, et tasuvusarvutuse jaoks küsivad sadamavaldajalt sadamatasude andmeid uuringut teostavad konsultandid.

AS Kihnu Veeteed pakub Mõntu-Ventspils'i liini teenindamiseks parvlaeva Reet: ehitusaasta 1971; kogumahutavus 450 GT; üldpikkus 36,9 m; laius 9,4 m; süvis 3,1 m; kuni 150 reisijat ja 20 sõiduautot.²

TS Laevad OÜ kavatses esialgu pakkuda parvlaeva Regula, kuid loobus sellest peale läbiviidud ekspertiisi, pidades rahvusvahelise liini teenindamiseks vajalike nõuete täitmiseks möödapääsmatuid täiendavaid investeeringuid ebaotstarbekaks.

Roomassaare-Riia liini teenindamiseks kavatses AS Kihnu Veeteed pakkuda kiirkatamaraani, mis aga pole käesoleval ajal enam kättesaadav. Sea Wolf Express OÜ pakub selle liini teenindamiseks veealuste tiibadega laeva A-902 (tootja RDC Aqualines): pikkus 17,9 m; laius 7,3 m; süvis väljalastud tiibadega 2,5 m; 25 reisijat (vt lisa 4).

Seega on hetkel nii Mõntu-Ventspils'i kui Roomassaare-Riia liini jaoks teada kummalegi üks potentsiaalne operaator.

Varulaeva kindlustamise küsimust on AS Kihnu Veeteed hinnangul mõtet arutada siis kui liini avamine on tegelikult päevakorral. Sea Wolf Express OÜ poolt varulaeva kindlustamise küsimus on nende äriplaani osa, mida käesolev uuring ei pea käsitlema.

3. Liinide avamise toetamise võimaluste selgitamine Lätis

Kohtumiste ette valmistamist Lätis alustati samaaegselt operaatorite otsinguga. Koostati Kuressaare linna ametlikud pöördumised Riia ja Ventspils'i linnavolikogu esimeestele ning

² <https://www.veeteed.com/index.php?moodul=127&act=galerii&gid=1&idc=104101710001000>

sadamate tegevjuhtidele. Kirjad saadeti välja 7. novembril. Kohtumised toimusid Riias 21. novembril ja Ventspilsis 22. novembril. Kohtumistest võttis lisaks konsultantidele Eesti poolt osa Mihkel Undrest (Saaremaa Vallavolikogu ning Mõntu Sadam OÜ). Kohtumistel selgunud seisukohad on leitavad lisas 5. Allpool on ära toodud vaid käesoleva uuringu jaoks kõige olulisemad tulemused.

Riias võttis vastu Riia Vabasadama tegevjuht Ansis Zeltiņš. Tegevjuht teatas, et on konsulteerinud linnapea ja aselinnapeaga ning linn tunneb Saaremaa liini vastu huvi. Sadama jaoks on reisijate teenindamine pigem prestiižiküsimus, finantsiline tulu sellest on vähese tähtsusega. Laeva tehnilise vastuvõtu osas ei tohiks probleeme olla. Riias on reiserterminal südalinnas enne vantsilda (Vanšu sild). Peamine tehniline küsimus on, kas laev mahub silla alt läbi sõitma, et jõuda vanalinnale lähemale. Sõltub laeva tüübist, kas randumiskohta on vaja kohandada. Nt „Raketa“ jaoks mingit spetsiifilist taristut ei olnud.

Ventspilsis poolt võtsid vastu sadama tegevjuht Imants Sarmulis ja Ventspils linnavolikogu 1. aseesimees taristuvaldkonna alal Janis Vitoliņš. Võtmeküsimuseks on operaatorfirma leidmine. Ventspils linna jaoks on kõige tähtsam turismivoo saavutamine. Laevaliin kasumit tootma ei hakka (lühikese sesooni tõttu) ja seda tuleb toetada. Ventspils on selleks valmis. Väga oluline on järgida riigiabi reegleid. On vaja väga selgelt see paika panna, alles siis minna reaalselt läbirääkimiste tasandile. Saaremaa delegatsioonil on mõtet Ventspils minna kui on juba selge ettekujutus liini käitamise tegevusmudelid.

Laevade sadamates vastuvõtmise tehniliste võimaluste küsimust polnud võimalik ei Riias ega Ventspilsis täpsemalt arutada, kuna sel ajal polnud teada ei võimalikke operaatoreid ega laevu.

Uuringu hilisemas käigus selgus, et sadamavaldajate võimalusi pakkuda operaatoritele teenuseid ning investeerimisvajadusi sadamakai, kaldarampide jms ümber- ning lisaehituste ja -korralduste osas on konkreetsete operaatorite kaasamiseta suhtlusse sadamavaldajatega raske detailsemalt selgitada. Need küsimused seonduvad otseselt aluste spetsiifiliste tehniliste omaduste ning nii sadamavaldajate kui operaatorite oskusteabega. Seepärast on mõtet need küsimused selgitada vahetult liini avamise ettevalmistuste käigus sadamavaldaja ning operaatori otsesuhtluses ning ainult vajaduse piires kaasates kolmandaid osapooli, nt kohalikke omavalitsusi või riigiasutusi.

4. Liinide võrreldav teostatavus- ja tasuvusanalüüs

Roomassaare-Riia liin

Valdav osa intervjueeritud operaatoreid ja sadamavaldajaid olid Roomassaare-Riia kiirliini tasuvuse osas skeptilised ja ka võimaliku operaatori poolt koostatud esmane tulude-kulude

hindamine andis 200 reisijat mahutava kiirkatamaraani puhul tulemuseks umbkaudu miljoni eurose kahjumi (arvestatud on viiekuulise opereerimisperioodiga, seitsme edasi/tagasi väljumisega nädalas ja keskmise täituvusega 40%). Arvestades asjaolu, et ükski operaator reaalselt kiirkatamaraani välja ei paku ning taolist suurusjärku avalike kulutuste regulaarne kandmine pole otstarbekas, ei ole põhjust selle tehnilise lahenduse tasuvust siin analüüsida.

Uuringu käigus avaldas Roomassaare – Riia liini opereerimise vastu huvi ettevõtte Sea Wolf Express OÜ. Ettevõtte käsutuses on alates käesoleva aasta kevadest tiiburlaev A-902 Hydrofoil sõidukiirusega 40 sõlme ja mahutavusega 25 reisijat. Orienteeruvaks sõiduajaks on 2,5 tundi. Ettevõtte on valmis alustama laevaliini testimist ja turu eripärade tundmaõppimist 2018. aasta suvel ning positiivse tulemuse korral täismahus opereerimist 2019. aastal.

Aasta alguses avaldas Sea Wolf Express OÜ ka oma plaani alustada 2019. aastal Tallinn – Helsingi vahelise kiirliini opereerimisega kasutades selleks ekranoplaane ehk vee kohal liikuvaid sõidukeid. Juhul kui ekranoplaanid end meie tingimustes õigustavad, siis saab ekranoplaanid tuua perspektiivis ka Roomassaare – Riia liinile. Ekranoplaani mudeli EP-15 sõidukiirus on 100 sõlme ja ilmastikukindlus on tiiburiga võrreldes oluliselt parem.

Sea Wolf Express OÜ on koostanud liini opereerimise tulude-kulude analüüsi ja alternatiivsed sõidugraafikud (2-3 edasi – tagasi reisi päevas). Ettevõtte esindajad on kohtunud ka Saaremaa valla, MTÜ Visit Saaremaa ja AS Saarte Liinid võtmeisikutega ning tutvustatud oma plaane.

Oma esitlustes näevad Sea Wolf Express OÜ juhid liini toimimist puhtalt kommertsalustel ega küsi omavalitsuse või riigi rahalist toetust.

Arvestades olukorda, kus on olemas operaator kes on huvitatud pakkuma teenust ilma avaliku sektori rahalise toetuseta oleks mõistlik tulemused ära oodata. Juhul kui 2018. aasta hooaeg osutub edukaks pakutava teenuse mahu ja kvaliteedi osas siis ei ole konkureeriva laevaliini käivitamine toetuste abil põhjendatud.

Mõntu-Ventspils liin

Põhjust on uurida Mõntu-Ventspils liini AS Kihnu Veeteed poolt opereerimise, mis ei ole eeldatavasti kasumlik, tasuvust. Järgnev analüüs on koostatud konsultantide poolt. Prognoosi konstrueerimisel on lähtepunktina kasutatud 2005-2008. aasta Mõntu-Ventspils liini reisijatevoo mahtu ja struktuuri, ettevõtja poolt pakutud potentsiaalse reisijatevoo taseme hinnanguid, tollaegseid selle liini ja tänapäeva Läänemere parvlaevaliinide piletihindu ning ettevõtja ja sadamavaldaajate (Ventspils vabasadam, Mõntu Sadam OÜ) poolseid kulude hinnanguid.

2005-2008. a laevaliini opereerimise põhinäitajad olid järgmised:

- Hooaeg algas üldjuhul maikuu keskel ja kestis septembri alguseni ehk kestis maksimaalselt neli kuud.
- Neljal aastal oli liinil kokku 60 286 reisijat ehk keskmiselt pisut üle 15 000 aastas) ja 13 830 sõidukit (ligi 3500 aastas). Ligikaudu 2/3 reisijatest olid välituristid. Kaubavedude osakaal ei olnud märkimisväärne (täpsed arvud puuduvad).
- Kokku toimus 644 väljumist ehk keskmiselt 161 väljumist aastas. Ühel väljumisel oli keskmiselt 94 reisijat ja 21 autot. Ülesõit kestis 4 tundi.
- Reisijapileti hinnaks oli 360 – 420 krooni (23 – 27 eurot) / suund sõltuvalt hooajast. Auto üleveo hinnaks oli 440 – 590 krooni (28-38 eurot) / suund.

2019 – 2027. a prognoos on koostatud optimistliku ja konservatiivse variandina.

Mõlema variandi ühised eeldused on:

- Hooaja pikkuseks on arvestatud viis kuud (mai – september) kuid varasemate kogemuste alusel ja turismiekspertide hinnangul teenitakse tulu peamiselt jaanipäevast augusti keskpaigani.
- Ülesõite (edasi-tagasi) on arvestatud seitse korda ehk 14 väljumist nädalas.
- Arvestades reaalseid võimalusi liinile sobiva laeva hankimisel on ülesõidu ajaks arvestatud viis tundi, millega tõenäoliselt kaasneb potentsiaalsete reisijate huvi langus.
- Reisijapileti keskmiseks hinnaks on 25 eurot/suund (täispilet 30 eurot, lapse pilet 15 eurot). Täispileti maksumus on võrreldes perioodiga 2005-2008 11% kallim kuid samas on Eesti ja teiste Balti riikide elanike sissetulekud viimasel 10 aastal kasvanud kordades enam.

- Sõiduauto üleveo keskmiseks hinnaks on arvestatud 30 eurot/suund, mis on sarnane aastail 2005-2008 rakendatud hinnale.³
- Ei ole prognoositud ega arvestatud võimalikke muid tulusid mis sõltuvad operaatori konkreetsest ärimudelidest (tellimusreisid, pardateenused, lisateenused koostöös partneritega jt).
- Kulude arvestuse aluseks on potentsiaalse operaatori ja sadamavaldajate hinnangud. Laeva-, kütuse-, töäjõu-, turundus- ja muude kulude arvestamisel on silmas peetud parvlaeva Reet. Laeva- ja kütusekulu aastaseks kasvuks on analüüsis hinnatud 2% ning töäjõukulude kasvuks 3% aastas kogu analüüsiperioodi vältel.
- Veeteetasu on esitatud vastavalt Eesti meresõiduohutuse seadusele ja Ventspilsis Vabasadamaga poolt antud teabele. See on ümardatult 10 000 eurot aastas.⁴
- Laevaliini toetusvajadus moodustub majandusaasta kahjumist ja oodatavast müügitulu puhasrentaablusest (puhaskasumi % käibest). Analüüsis on oodatavaks müügitulu puhasrentaabluseks hinnatud 10%.

Optimistlik variant lähtub järgmistest eeldustest:

- Esimesel hooajal on reisijate arv sarnane 2005-2008 aasta keskmisele reisijate arvule ehk 15 000 reisijat. Järgneval kahel aastal on prognoositud kasvuks vastavalt 15% ja 10%. Alates 2022. aastast on prognoositud stabiilne 5% kasv.
- Autode arv esimesel hooajal on prognoosi kohaselt 3000, mis vastab umbkaudu 2005-2008. aasta keskmisele näitajale. Autode arvu kasvu on prognoositud sarnaselt reisijate arvu prognoosile
- Optimistlik variant tugineb viimase 10 aasta arengutele nii turismi kui ka majanduse kui terviku osas.⁵

3 Hinnavõrdlust teiste meie piirkonna laevaliinidega on raske tuua kuna reisijate mahud, laevatüübid ja ärimudelid on väga erinevad kuid indikatiivseks võrdluseks mõned näited:

- Tallinn – Helsingi erinevate operaatorite poolt pakutavad reisijapiletite hinnad jäävad valdavalt vahemikku 30-40 eurot/suund. Hindade kõikumine on suur sõltuvalt väljumise nädalapäevast, kellaaajast ja muudest teguritest. Ka autode üleveo hinnad on samas suurusjärgus.
- Reisijapileti hind Vaasa (Soome) ja Umea (Rootsi) vahelisel liinil üle Botnia lahe (reisi kestvus 4,5 tundi) on 2018. aasta hinnakirjas 35-38 eurot/suund sõltuvalt hooajast. Koht istesalongis (sisaldab Wifi t kogu reisi ajal) +5 eurot/suund. Koht äriklasi salongis +10 eurot/suund. Sõiduauto (alla 6 m) üleveo hinnaks 53 eurot/suund.

4 Eesti veeteetasu aastas on arvatud vastavalt Meresõiduohutuse seaduse ptk 11¹ arvestades P/L Reet kogumahutavust 450 GT, ühikuhinda 0,35 eurot vastavalt jääklassile 1C ja maksimaalset sadamaküllastuste arvu 60, mille eest tasu arvestatakse (450*0,35*60=9450). Läti veeteetasu on 20,16 eurot sadamasse sisenemise eest, mida võetakse aastas ainult 10 esimese sisenemise eest.

5 Ajavahemikul 2008 – 2017 on välituristide veedetud ööd Eesti majutusettevõtetes kasvanud 4,6-ilt miljonilt 6,5-le miljonile ehk 1,4 korda. Siseturistide veedetud ööd Eesti majutusettevõtetes on kasvanud 1,7-ilt 2,4-le miljonile ehk samuti 1,4 korda. Läti turistide veedetud ööd Eesti majutusettevõtetes on kasvanud samal ajavahemikul 123-ilt

Tabel 1. Optimistliku variandi tulude – kulude analüüs

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Tulud (tuh. eur)								
Reisijate vedu	375	431	474	498	523	549	577	605
Autode vedu	90	104	114	120	126	132	138	145
Tulud kokku	465	535	588	618	649	681	715	751
Kulud (tuh. eur)								
Laeva- ja kütusekulud	250	255	260	265	271	276	282	287
Sadamatasud	83	83	83	83	83	83	83	83
Tööjõu kulu	170	175	180	186	191	197	203	209
Turunduskulud	20	20	20	20	20	20	20	20
Veeteetasud	10	10	10	10	10	10	10	10
Intressid, kindlustus- jm finants- kulud	9	9	9	9	9	9	9	9
Muud tegevuskulud	54	54	54	54	54	54	54	54
Kulud kokku	596	606	616	627	638	649	661	672
Puhaskasum/-kahjum	-131	-71	-28	-9	11	32	54	78
Finantstoetus (kahjum + oodatav puhaskasumi marginaal)	178	125	87	71	54	36	17	-

Konservatiivne variant lähtub järgmistest eeldustest:

- Esimesel hooajal on reisijate arv 60% perioodi 2005-2008 aasta keskmisest reisijate arvust ehk 9 000 reisijat. Tagasihoidlik prognoos arvestab laeva võimalike ebamugavuste ja reisi pikema kestvuse (viis tundi) mõjudega. Teisel tegevusaastal on prognoositud kasvuks 20%, kolmandal-neljandal aastal 15% ja alates 2023. aastast on prognoositud stabiilne 3% reisijate arvu kasv.
- Üle veetavate autode arvu prognoosiks esimesel aastal on konservatiivse variandi puhul 1800 mis on samas proportsioonis reisijate arvuga nagu ka optimistliku variandi puhul.

Tabel 2. Konservatiivse variandi tulude – kulude analüüs

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Tulud (tuh. eur)								
Reisijate vedu	225	270	311	357	368	379	390	402

tuhandelt 244le tuhandele ehk ligi 2 korda. 2017 a andmete alusel on Saaremaa Läti turistidele populaarsuselt neljas maakond Tallinna, Pärnu ja Tartu järel. Eestis veedetud ööde koguarvust oldi 9% Saaremaal.

Eesti SKP jooksevhindades 2008 aastal oli 16 517 mln eurot ja 2016. aastal 21 098 eurot, (kasv 1,3 korda). SKP jooksevhindades ühe elaniku kohta on suurenenud 12 353-lt eurolt (aastal 2008) 16 0345- le eurole 2016. aastal ehk 1,3 korda.

Autode vedu	54	65	75	86	88	91	94	96
Tulud kokku	279	335	385	443	456	470	484	498
Kulud (tuh. eur)								
Laeva- ja kütusekulud	250	255	260	265	271	276	282	287
Sadamatasud	83	83	83	83	83	83	83	83
Tööjõu kulu	170	175	180	186	191	197	203	209
Turunduskulud	20	20	20	20	20	20	20	20
Veeteetasud	10	10	10	10	10	10	10	10
Intressid, kindlustus- jm finants- kulud	9	9	9	9	9	9	9	9
Muud tegevuskulud	54	54	54	54	54	54	54	54
Kulud kokku	596	606	616	627	638	649	661	672
Puhaskasum/-kahjum	-317	-271	-231	-184	-182	-179	-177	-174
Finantstoetus (kahjum + oodatav puhaskasumi marginaal)	345	305	270	229	227	226	225	224

Eelnevate arvutuste põhjal võib prognoosida, et Ventspils-Mõnu laevaliini käivitamine on tõenäoline vaid avaliku sektori poolsele rahastamisele toetudes. Vajalik summa võib ulatuda esimese kolme aasta jaoks ühtekokku 900 000 euroni. Soodsate arengute korral pole aga välistatud liini muutumine pikemas perspektiivis kasumlikuks.

Mõntu-Ventspils liini avaliku rahastamise abil avamise põhjendatuse hindamiseks on vaja vaadata ka potentsiaalset majanduslikku kasu Saaremaale. Piiratud on vaid turistide toodava tulu ligikaudse prognoosiga jättes käsitlemata muud sotsiaal-majanduslikud kasud.

Tulu Saaremaale laevaliini käivitamisest

Tulu hindamiseks tuleb arvestusliku reisijate hulga alusel hinnata realselt reisivate inimeste eri suunas liikuvate voogude suurust.

Hinnanguliselt moodustavad Mõntu-Ventspils liini reisijatest 10% saarlased. See teeb Saaremaad külastavate turistidest reisijate arvuks nt aasta 2019 jaoks optimistliku variandi korral 13 500 (0,9x15 000), konservatiivse variandi korral aga 8 100 (0,9x9 000).

Edasi eeldame et turistid jagunevad edasi-tagasi reisivateks ja ringreisil olevateks (Saaremaalt vaid üks kord läbi sõitvateks) proportsioonis 25% / 75%. Topelt arvestuse vältimiseks majandusliku kasu arvestamisel tuleb edasi-tagasi reisivate turistide arv jagada kahega. Optimistliku variandi puhul teeks see Saaremaad külastavate ja laevaliini kasutavate turistide arvaks 11 813 aastal 2019. (0,25x13 500/2 + 0,75x13 500). Konservatiivse variandi korral on

laevaliini kaudu Saaremaad külastavate turistide arv 2019 aastal 7088 ($0,25 \times 8100/2 + 0,75 \times 8100$).

Aastate 2005-2008 statistikale tuginedes võib oletada, et turistidest moodustavad 65% välituristid ja 35% siseturistid. Seega oleks optimistliku variandi korral laevaliiniga Saaremaad külastavaid välituriste 7 678 ($0,65 \times 11\,813$) ja siseturiste 4 135 ($0,35 \times 11\,813$). Konservatiivse variandi korral on vastavad arvud 4 607 ($0,65 \times 7088$) ja 2 481 ($0,35 \times 7088$).

Väliturist kulutas EAS-i andmetel Eestis ööpäevas 116 eurot.⁶ Siseturist kulutab ööpäevas hinnanguliselt poole vähem ehk 58 eurot. Eeldame et nii sise- kui ka väliturist veedavad Saaremaal 2 ööpäeva.

Nende eelduste kehtimise korral saame järgmised Saaremaale toodava tulu suurust prognoosivad tabelid (tabel 3 ja 4).

Tabel 3. Mõntu-Ventspils liinil reisivate turistide Saaremaale toodav tulu – optimistlik variant

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Turistide arv	11 813	13 585	14 943	15 691	16 475	17 299	18 164	19 072
Sh. välituriste	7 678	8 830	9 713	10 198	10 708	11 244	11 806	12 396
Sh. Siseturiste	4 135	4 755	5 231	5 492	5 767	6 055	6 358	6 676
Tulu välituristidelt (tuh. eur)	1 781	2 048	2 253	2 366	2 484	2 609	2 739	2 876
Tulu siseturistidelt (tuh. eur)	480	552	607	637	669	702	738	774
Tulu kokku (tuh. eur)	2 261	2 600	2 860	3 003	3 153	3 311	3 476	3 650

Tabel 4. Mõntu-Ventspils liinil reisivate turistide Saaremaale toodav tulu – konservatiivne variant

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Turistide arv	7 088	8 151	8 966	9 415	9 885	10 380	10 899	11 444
Sh. välituriste	4 607	5 298	5 828	6 119	6 425	6 746	7 084	7 438
Sh. Siseturiste	2 481	2 853	3 138	3 295	3 460	3 633	3 815	4 006
Tulu välituristidelt (tuh. eur)	1 069	1 229	1 352	1 420	1 491	1 565	1 643	1 726
Tulu siseturistidelt (tuh. eur)	288	331	364	382	401	421	443	465
Tulu kokku (tuh. eur)	1 357	1 560	1 716	1 802	1 892	1 987	2 086	2 190

⁶ https://static2.visitestonia.com/docs/3195268_turismirekord-2017.pdf

Tabeleist nähtub, et turistid tekitavad isegi konservatiivse variandi puhul Saaremaa majandusele aastas ligikaudu 1,4 – 2 mln eurot täiendavat käivet püsihindades. Optimistliku stsenaariumi puhul võib see kasvada 3 mln euroni ja enamgi veel. Täiendav tulu Saaremaa majandusele on kordades suurem võimalikust avaliku raha kulust seoses laevaliini käivitamise ja käigus hoidmisega. Ka konservatiivse variandi korral on prognoositud täiendav tulu – 4,6 mln eurot laevaliini käivitamise kolmel aastal umbes viis korda suurem kui avalik finantskulu – 0,9 ml eurot.

Olukord muutuks Saaremaa jaoks veelgi soodsamaks sel juhul kui laevaliini käitamise ja käigus hoidmise kulu õnnestuks jagada Ventspils linnaga.

5. Riigiabi ja riigihangete kasutamine

Uuringu algusest peale on konsulteeritud ministeeriumidega riigiabi kasutamise võimaluse üle Läti suunaliste laevaühenduste avamisel. Eestis on sellealane kompetents olemas Rahandusministeeriumis.

EL meretranspordi riigiabi reguleerib komisjoni teatis K(2004) 43 – Ühenduse suunised meretranspordile antava riigiabi kohta⁷. Meie vaadeldavate liinide jaoks võiks ministeeriumi hinnangul rakendada lähimereveoks antavat abi mis on kirjeldatud suuniste osas 10. Seal on aga piirangud, et abi tohib anda vaid kolmeks aastaks ja pärast seda peab liin olema äriiselt tasuv. Ei saa toetada rohkem kui 30% tegevuskuludest või 10% investeringust varustuse ostmiseks ning teenuse osutaja, kellele abi antakse, tuleb leida hankemenetlusega. Lähimereveo riigiabi jaoks tuleb taotleda komisjoni luba. (Mitteametliku info kohaselt on seda tüüpi abi kasutanud vaid üks liikmesriik).

Uuringu ajal selgus, et riikidevahelist parvlaevaühendust hoitakse teatud juhtudel toimimas ka riigihangetega. Eesti lähiümbrusest on selliseks näiteks Soome ja Rootsi vahel Põhjalahel toimiv Wasaline, mis ühendab Vaasa ja Umeå linnu. Parvlaevaoperaatoriks on nende kahe linna omandis olev NLC Ferry Oy, mis valiti liinile avatud menetlusega vähempakkumise riigihankes 2014. aastal. Juhtumit on kirjeldatud põhjalikumalt lisis 6.

ELis võivad aga ka riigihanked sisaldada riigiabi. Palusime Rahandusministeeriumilt arvamust, millistest riigiabi ja riigihangete tingimustest tuleb lähtuda Saaremaa ja Läti vahelise parvlaevaühenduse loomisel ja selle finantseerimisel kohalike omavalitsuste või riigi poolt. Ministeeriumi vastuses on öeldud: „Riigiabiga on tegemist siis, kui abimeede või toetus vastab neljale riigiabi kriteeriumile, millest üks on eelis toetuse saajale. Euroopa Komisjon on oma riigiabi mõiste teatises ... kirjutanud, millistel juhtudel saab eelise välistada – eelise välistab, kui tehing tehakse turutingimustel. Kui riik või kohalik omavalitsus ostab teenuseid, järgides

⁷ Commission communication C(2004) 43 — Community guidelines on State aid to maritime transport. - [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117(01)&from=EN)

konkureerivat, läbipaistvat, piisavalt hästi avalikustatud, mittediskrimineerivat ja tingimusteta hankemenetlust, mis on kooskõlas EL toimimise lepingu riigihankepõhimõtetega võib eeldada, et tehing vastab turutingimustele ja seetõttu ei saa teenuse osutaja eelist. Sel juhul ei oleks parvlaevaühenduse finantseerimine riigiabi“.

Riigihangetega seotud küsimustele lahenduste leidmiseks soovitatakse pöörduda Rahandusministeeriumi riigihangete nõustamise poole. Kirjavahetus ministeeriumiga on lisas 7.

6. Kokkuvõtte ja ettepanekud edasiseks tegevuseks

Turism Läänemere piirkonnas kasvab. Saaremaa ja Ventspils on oma riikides olulised turismisihtkohad ning huvitatud turismi kasvuga kaasnevast arengust osa saamisest. Seetõttu on Saaremaa ja Ventspils kohalikud omavalitsused ja turismiga seotud ettevõtjad, sh sadamaoperaatorid, tugevasti huvitatud omaaegse Mõntu-Ventspils laevaliini taas käivitamisest. Lisaks on Saaremaal huvi laevaliikluse avamisest Riia kui Baltikumi suurima linna suunal.

Saaremaa-Läti vahelise meretranspordi turu mahu piiratus, reisiliikluse koondumine lühikesele perioodile ja liini isetasuvust tõendava opereerimisajaloo puudumine ei tekita aga ärihuvi ei välisriikide ega ka Eesti suuremates parvlaevaoperaatorites. Huvitatust opereerimise vastu näitavad üles need Eesti ettevõtted, kel on olemas sobivad vähese rakendatusega laevad ning kes loodavad neile huvi pakkuvast mahust kasumit teenida toetudes osaliselt avaliku sektori tellimuse täitmisele. Erandiks on siin Sea Wolf Express OÜ, kes alustava ettevõtteks on valmis katsetama ärilisel alusel Roomassaare-Riia liini.

Riigitellimuse, mille puhul risk kahjumisse jõuda on valdavalt maandatud, liini opereerides on operaatoril aga nõrgad stiimulid teenuse konkurentsivõimet tõsta. Samal ajal on vabad laevad, mida liinil saab kasutada, tavaliselt vanad. Liini konkurentsivõime tõstmiseks on vaja investeeringuid ning innovatsioone ärimudelil. Siis on võimalik opereerimise kasumlikkust märkimisväärselt suurendada.

Olemasolev olukord on kokku võetud SWOT-tabelis (tabel 5).

Tabel 5. Saaremaa-Läti suunaliste laevaliinide avamise eeldused: SWOT

Tugevused	Võimalused
<ul style="list-style-type: none"> • Kogukondade, turismiarendajate ja avaliku sektori toetus. • Kuressaare ja Ventspils on 	<ul style="list-style-type: none"> • Uue, elujõulise ärimudeli rakendamine kus märksõnadeks on: <ul style="list-style-type: none"> ○ koostöö (turismifirmad,

<p>turismimagnetid.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sise- ja välisturismi kasv. • Balti regiooni elanike sissetulekute kasv. 	<p>suurürituste korraldajad, majutasasutused ja spaad, Riia lennujaam, sadamad jne);</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ туру arendus hooajavälisel ajal (nt. jõulureisid, tellimusreisid Gotlandile, pulmad, juubelid, kontoripeod, loodusreisid, klubilised rühmad ...); ○ uudsed teenused ja „fun“ laeva pardal + ülikiire internet. <ul style="list-style-type: none"> • Motiveeritud ja pikaajalise operaatori leidmine või uue (munitsipaal?) ettevõtte asutamine.
<p>Nõrkused</p>	<p>Ohud</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Laevaliinide hooajalisus (maksimaalselt 5 kuud, sh. 3 kuud täisnõudlust) teeb keeruliseks majandusliku tasuvuse saavutamise. • Madala turupotentsiaali tõttu on liin võimaliku operaatori äris pigem kõrvaltegevuseks kui prioriteediks. • Puudub praktikas järeleproovitud ärimudel, mis arvestaks olemasolevate piirangutega ja oleks isetasuv. 	<ul style="list-style-type: none"> • Operaator ei ole valmis võtma investeringute riske ega huvitu teenuste arendamisest. • Laevaliini opereerimine lõpeb koos toetuste lõppemisega kuna liin ei osutu majanduslikult tasuvaks. • Reisiks kuluv aeg ja kättesaadavate teenuste iseloom/kvaliteet ei ole klientidele atraktiivsed.

Eelistatav on liini äriatel alustel opereerimine ja seetõttu esitame Roomassaare-Riia ja Mõntu-Ventspils liini jaoks erinevad ettepanekud.

Roomassaare-Riia liin

Võimaluste piires tuleb kaasa aidata potentsiaalsele operaatorile, kelleks praegu on Sea Wolf Express OÜ, liini käivitamisel. Nii Saaremaa vallal kui teistel huvitatud osapooltel Saaremaal (Visit Saaremaa MTÜ, MTÜ Saarte Koostöökogu, AS Saarte Liinid jt) on otstarbekas jätkata tihedat suhtlust potentsiaalse operaatoriga, et vajaduse korral osutada kaasabi liini käivitamisega seotud probleemide lahendamisel nii Saaremaal kui ka Riias. Siin võivad kõne alla tulla nt kohaliku transpordi korraldamine, kohandused sadamas, turundus, koordineerimine turismisektoriga jm.

Juhul kui liin ei käivitu turutingimustel 2019. aasta suveperioodil, minna (võimalusel koostöös Riia linnaga), vähempakkumise riigihankele 2020. ja järgneva paari aasta vedude osas.

Eeldatavasti selgub selle aja jooksul liini turutingimustel majandamise võimalus ning seega ka otstarbekus riigihanget jätkata.

Mõntu-Ventspils liin

Saaremaa vallal koostöös Ventspils linnaga otsustada võimalikult kiiresti otstarbekus riigihanke läbiviimiseks Mõntu-Ventspils liinile.

Kui riigihange otsustatakse läbi viia, siis saavutada kokkulepe ühise riigihanke läbiviimise, pakkujatele esitatavate tingimuste ja hanke maksimaalse vastuvõetava hinna kohta. Kuulutada hange välja läbi hiljemalt 2018. aasta sügisel.

Pikaajalise perspektiivi pakkumiseks pakkujale on sobiv teha hange kolmeks aastaks optiooniga selle pikendamiseks. Pakkujale on soovitatav seada tingimused äriplaanile, sh pakutavate teenuste iseloomule, kvaliteedile ja nende arendamisele. Samas on vaja jätta operaatorile võimalused käibe ja kasumi kasvatamiseks.

Riigihanke ette valmistamisel on soovitatav teha tihedat koostööd Rahandusministeeriumiga ning vajadusel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga.

Juhul kui hange ebaõnnestub või selle täitmise tulemused ei õigusta ootusi on üheks edasimineku võimaluseks riigihanke kasutamise kõrval kaaluda koos Ventspils linnaga omavalitsuste osalusel uue operaatorettevõtte moodustamise vajadust ja otstarbekust.

Lisad:

1. Intervjueeritud või töökohtumistest osa võtnud isikud
2. Päringu operaatoritele saajate aadressid
3. Päring lisadega
4. Tiiburlaev A-902 andmed
5. Riia ja Ventspils'i töökohtumiste kokkuvõtted
6. Umeå-Vaasa vaheline laevaliin Wasaline
7. Kirjavahetus Rahandusministeeriumiga riigiabist ja -hangetest

Lisa 1. Intervjueeritud või töökohtumistest osa võtnud isikud

Intervjuud Saaremaal

Angela Nairis	- SA Saaremaa Turism juhatuse liige
Tõnis Rihvk	- Saaremaa Laevakompanii AS juhatuse liige
Anu Lomp	- SSC Ferries OÜ (likvideeritud) juhatuse liige
Mihkel Undrest	- Mõntu Sadam OÜ juhatuse liige
Piret Pihel	- SA Saaremaa Arenduskeskus juhataja
Jüri Grišin	- Jüri Grišini Mereagentuur
Margus Mölder	-Arensburgi Reisid OÜ juhatuse liige

Kohtumised Lätis

Ansis Zeltiņš	- Riia Vabasadama tegevjuht
Imants Sarmulis	- Ventspils Vabasadama tegevjuht
Igors Udodovs	- Ventspils Vabasadama tegevjuhi asetäitja
Inga Ievina	- Ventspils Vabasadama avalike suhete juht
Janis Vitoliņš	- Ventspils linnavolikogu 1. aseesimees taristuvaldkonna alal

Kohtumised võimalike operaatoritega

Andres Laasma	- AS Kihnu Veeteed juhatuse liige
Mart Loik	-TS Laevad OÜ juhatuse liige
Ville Högman	-Sea Wolf Express OÜ juhatuse liige
Tanel Jõeäär	-Sea Wolf Express OÜ juhatuse liige

Lisa 2. Päringu operaatoritele saajate aadressid

Ingliskeelsetele meilidele

Address	e-mail
To Executive Board Scandlines Danmark A/S Havneholmen 29, 6th floor 1561 Copenhagen V, Denmark.	scandlines@scandlines.dk
To Managing Director TT Line GmbH &Co KG Zum Hafenplatz 1 Lübeck, 23750 Germany	info@ttline.com
To Chief Executive Officer Molslinjen A/S Hveensgade 4 DK-8000 Århus C Denmark	molslinjen@molslinjen.dk
To Chief Executive Officer Færgen Dampskibskajen 3 DK-3700 Rønne Denmark	kundeservice@faergen.dk
To Managing Director DFDS A/S Sundkrogsgade 11 DK-2100 København Ø Denmark	dkinfo@dfsseaways.dk
Ålandstrafiken Styrmansgatan 1, AX-22100 Mariehamn Finland	info@alandstrafiken.ax
To Chief Executive Officer Viking Line ABP PB 166 AX-22101 Mariehamn Åland, Finland	johanna.boijer@vikingline.com booking.estonia@vikingline.com

To Chief Executive Officer NLC Ferry Ab Oy Laivanvarustajankatu 6 FI-65170 Vaasa	peter.stahlberg@wasaline.com
To Managing Director Rederiaktiebolaget Eckerö PB 158 FI-22100 Mariehamn Åland, Finland	info@rederiabeckero.ax
To Chief Executive Officer Finnlines Oyj PL 197 FI-0181 Helsinki, Finland	info.fi@finnlines.com
To Managing Director Color Line AS Postboks 82 NO-4662 Kristiansand S, Norvegia	e-maili ei leidnud, ainus koht meili saata on leitav https://www.colorline.com/practical-information/contact-us
To Executive Board Polska Żegluga Bałtycka SA 78-100 Kołobrzeg, ul. Portowa 41, Poland	info@polferries.pl
To Executive Board Kolobrzaska Żegluga Pasazerska KZP Morska 7, 78-100 Kołobrzeg, Poland	kzp@pro.onet.pl
To Chief Executive Officer Rederiaktiebolaget Gotland Box 1104 SE-621 22 Visby Gotland, Sweden	rabg@gotlandsbolaget.se
To Managing Director Stena Line Scandinavia AB SE-405 19 Göteborg, Sweden	info.se@stenaline.com
To Managing Director Rederi AB Ventrafiken Skeppsbron 2 SE-261 35 Landskrona, Sweden	info@ventrafiken.se

Eestikeelsetele meilidele

Juhatusesele AS Saaremaa Laevakompanii Kohtu 1, 93819 KURESSAARE	slk@laevakompanii.ee
Juhatusesele AS Tallink Grupp Sadama 5/7, 10111 Tallinn	info@tallink.ee
Juhatusesele Lindaliini AS Ädala 15, Tallinn 10614	linda@lindaline.ee
Juhatusesele TS Laevad OÜ Sadama 25, 15051 Tallinn	info@tslaevad.ee
Juhatusesele AS Kihnu Veeteed Papiniidu 5, 80010 Pärnu	veeteed@veeteed.com

Lisa 3. Päring lisadega

Ingliskeelne päring

Dear ferry operator,

We would like to inform you about the initiative of Saaremaa Municipality to find out the interest of ferry operators in establishing ferry line between Saaremaa and Latvia.

Saaremaa is the largest island in Estonia and the second largest in the Baltic Sea. The population of Saaremaa is 33.3 thousand inhabitants including 13.3 thousand in 2017 in the city of Kuressaare. Connection with mainland (Virtsu-Kuivastu) is operated by a state owned ferry line and takes 25 minutes. There are no shipping lines to foreign countries.

In 2005-2008, SSC Ferries Ltd - a subsidiary of AS Saaremaa Laevakompanii (Estonia), operated a connection between Mõntu and Ventspils ports between Saaremaa and Latvia. The M/S (ROPAX) Scania (built in 1972) with a capacity of 300 passengers and 60 cars, with an operating speed of 14.5 knots was in use. The line operated during the summer period. The trip duration was 4 hours in good weather. The number of passengers carried per year was up to 17.5 thousand (in 2006).

About 90% of passengers were tourists, primarily from the Baltic States, Germany and Finland. On the average, about 90 passengers and 20 vehicles, mostly the passengers' cars, were transported per one trip. The transport of goods on the route was low. The shipped goods were from Saaremaa, a large part of which went to Germany or Sweden via ships departing from Ventspils. At the time of financial crisis in 2008 the number of passengers fell to 11.9 thousand after which the line was closed.

By today, the economy is doing well, the population's incomes have grown significantly and tourism flows to Estonia and Latvia are on the rise. There is a strong interest in the reopening of the shipping line between Saaremaa and Latvia. Ventspils City and Saaremaa Municipality are ready to assist in the opening of the route, including the introduction of available state aid options for maritime transport in Estonia and Latvia.

From the Saaremaa point of view, two route options are under the consideration - Mõntu-Ventspils and Riga-Roomassaare (Roomassaare harbor is close to Kuressaare) may be considered. Those routes are not alternatives because they are likely to target different market segments.

The Mõntu-Ventspils route can serve in addition to tourists, the people of the Kurzeme region on the Latvian side, and residents of Saaremaa on the Estonian side. Transit tourists from

different countries travel from the both sides. Based on the preliminary considerations, the ROPAX type ferry boat or the high-speed HSC type car ferry could be suitable options for the route. The recommended capacity of the vessel is up to 300 passengers and 60 cars. ROPAX ferry travel time could be up to 4 hours (speed 12-16 knots). HSC ferry trip duration up to 2 hours (speed 25-30 knots).

The Riga-Roomassaare route could be oriented towards Latvia's tourists coming mainly from Riga. Only a high-speed ferry transporting just passengers and covers a distance with no more than 2.5 hours (about 35 knots), is conceivable. The line must be competitive with a trip by car from Riga to Kuressaare which takes as minimum 5 hours.

In case you see business interest in operating the Saaremaa-Latvian ferry line by your company and would like to analyze the options, please e-mail us by November 20th 2017, (cc to our advisor Mr. Aado Keskpaik at the e-mail address aado.keskpaik@tlu.ee).

We've included additional information in the attachments to this letter. Please give us your answer about the possible interest: which of the above described lines could be interesting for your company and what kind of ferry you intend to use.

Please contact our advisor Mr Aado Keskpaik if you need additional information before giving a principle answer.

With kind regards

Madis Kallas

Mayor of Saaremaa

Eestikeelne päring

Austatud parvlaevaoperaator!

Pöördume teie poole seoses vajadusega välja selgitada Läänemere piirkonna parvlaevaoperaatorite huvi Saaremaa ja Läti vahel laevaühenduse loomise vastu.

Aastail 2005-2008 opereeris Saaremaa ja Läti vahelisel Mõntu ja Ventspils sadamaid ühendaval liinil AS Saaremaa Laevakompanii tütarfirma SSC Ferries OÜ. Kasutati parvlaeva (ROPAX) Scania (ehitatud 1972) mahutavusega 300 reisijat ja 60 autot, eksploatatsioonikiirusega 14,5 sõlme. Liin töötas suveperioodil. Ülesõit kestis hea ilmaga 4 tundi. Aastas veetud reisijate arv oli maksimaalselt 17,5 tuhat (2006. a).

Reisijateks olid hinnanguliselt 90% ulatuses omal käel reisivad turistid eeskätt Balti riikidest, Saksamaalt ja Soomest. Ühe reisiga veeti hooajal keskmiselt üle 90 reisija ning umbes 20 sõidukit, peamiselt sõiduautot. Kaupade vedu liinil oli vähene. Tegu oli Saaremaalt välja veetava kaubaga, millest suur osa liikus Ventspilsist väljuvate laevadega edasi Saksamaale või Rootsi. Majanduslikult ei jõudnud SSC Ferries kasumisse. Majanduskriisi saabudes langes reisijate arv 2008. a 11,9 tuhandele ning peale seda liin suleti.

Mõntu-Ventspils parvlaevaliini avamine toetus Saaremaa ja Ventspils linna tugevale huvile suurendada sissetulevat turismi. Saare maakond on Eestis üks olulisi turismi sihtkohti Tallinna, Tartu ja Pärnu linnade ning Ida-Viru maakonna järel. Aastane ööbimiste arv majutusasutustes on viimastel aastatel 270-280 tuh. Ventspilsis (38,4 tuh el) on aastane ööbimiste arv 106-145 tuh. Mõlemas piirkonnas on välisriikidest pärit külastajate ööbimiste arv 40-45% ümber.

Tänaseks on majanduskriis möödas ning turismivood Eestisse ja Lätti on kasvamas. Saaremaa ja Läti vahelise turismi teenindamisele suunatud laevaliini taasavamise vastu on tugev huvi nii Ventspils linna kui Saaremaa valla poolt. Mõlemad omavalitsused on valmis osutama liini avamisel kaasabi, sh Eestis ja Lätis kättesaadavate meretranspordi riigiabi võimaluste kasutuselevõtul.

Saaremaa poolt vaadates võib kaaluda kaht liinivarianti – Mõntu-Ventspils ja Roomassaare-Riia, mis pole aga üksteise alternatiivid, sest on tõenäoliselt suunatud erinevatele turusegmentidele. Seoses turismi tugeva sesoonsusega on tulu teenimise võimalus peamiselt suvisel poolaastal.

Mõntu-Ventspils liin võib teenindada Läti poolelt eeskätt Kurzeme regiooni elanikke ning Eesti poolelt Saaremaa elanikke ning seal puhkajaid. Mõlemalt poolt liiguvad ka läbisõitvad eri riikide turistid. Esialgse kaalutluse põhjal võib liinile sobida kas ROPAX tüüpi parvlaev või siis autosid vedav kiirlaev HSC. Laeva soovitatav mahtuvus on kuni 300 reisijat ja 60 autot. ROPAXi sõidu

kestus kuni 4 tundi (kiirus 12-16 sõlme). HSC laeva sõidu kestus kuni 2 tundi (kiirus 25-30 sõlme).

Roomassaare-Riia liin saaks Läti poolt olla orienteeritud eelkõige Riist lähtuvatele jalgsireisijatele. Mõeldav on ainult reisijaid vedav kiirlaev, mis katab pika vahemaa mitte enam kui 2,5 tunniga (kiirus umbes 35 sõlme). Liin peab olema konkurentsivõimeline autoga Riist Kuressaarde (Saaremaale) reisimisega, mis kestab vähemalt 5 tundi.

Juhul kui peate võimalikuks kaaluda Saaremaa-Läti laevaühenduse opereerimist oma ettevõtte poolt palume meile meili teel vastata hiljemalt 20. novembriks (palume meiliga saata koopia ka meie konsultandile Aado Keskpaigale aado.keskpaik@tlu.ee). Palume teil teatada, millise liini vastu huvi tunnete ja milliste tehniliste andmetega laeva peate võimalikuks kasutada. Teretulnud on ka eeltoodutest erinevate lahenduste pakkumine teie poolt.

Teie otsustamise hõlbustamiseks oleme paigutanud käesoleva kirja lisadesse täiendavat teavet.

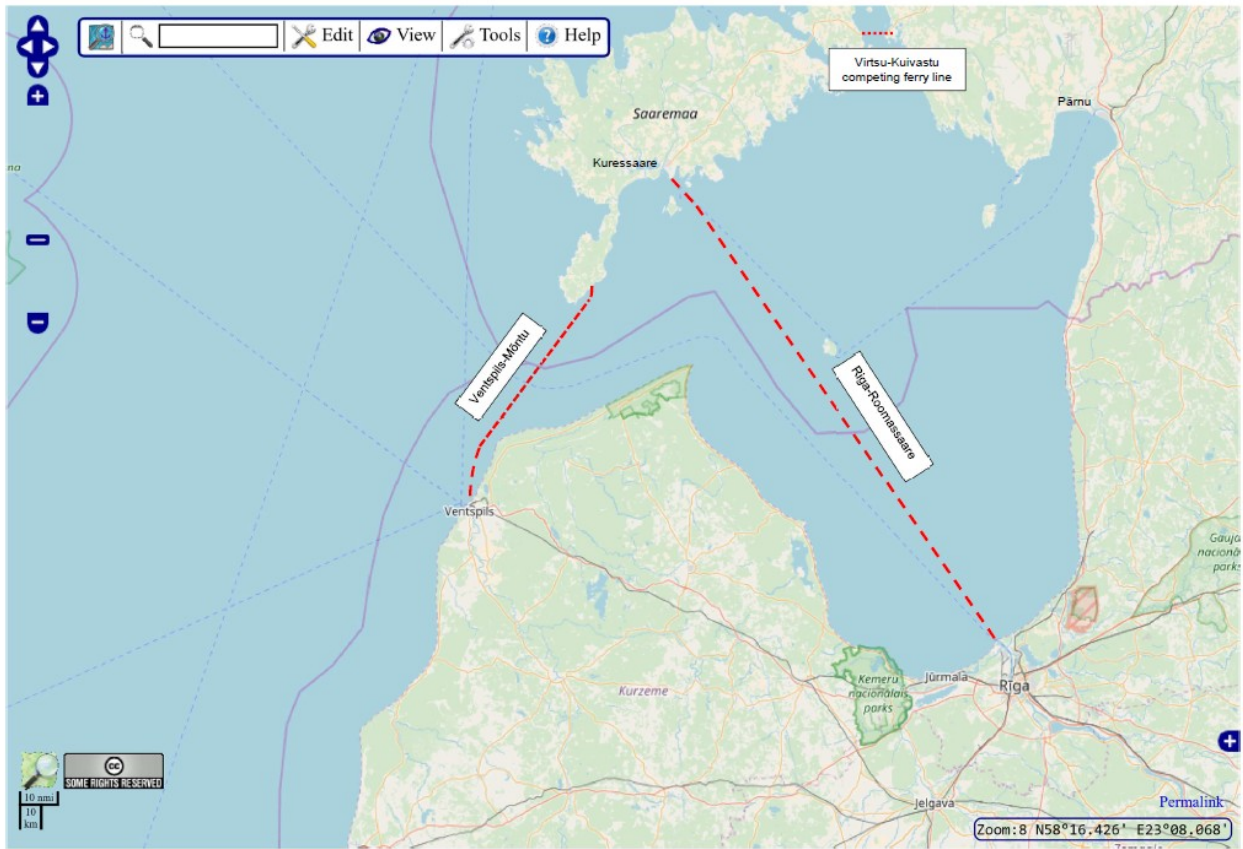
Palume meie konsultandi Aado Keskpaigaga ühendust võtta ka siis ka siis, kui soovite enne täpsema vastuse andmist täiendavat teavet.

Lugupidamisega

Madis Kallas

Saaremaa vallavanem

Päringu lisa 1: Kaart



Mõntu-Ventspils Line 2005-2008

ORGANIZATION

SSC Ferries Ltd - a subsidiary of AS Saaremaa Laevakompanii (Saaremaa Shipping Company) operated the line. The M/S Scania (built in 1972), owned by the parent company and having a carrying capacity of 300 passengers and 60 cars and operating speed of 14.5 knots, was in use. A crossing took four hours, in case of a strong wind five-six hours. A shop, bistro and bar were operating on board. The opening of the route was awarded as the best new tourism product of Latvia and the economic feat of the year in Saaremaa in 2005.

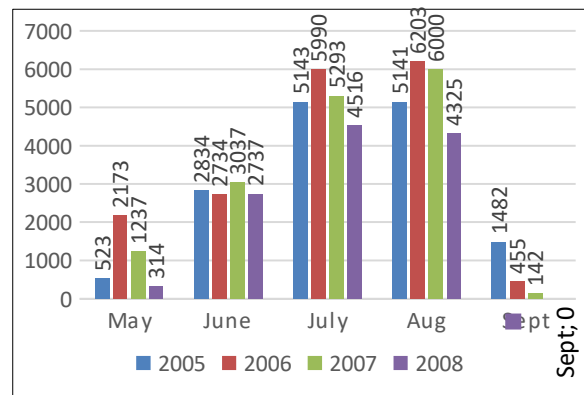
During the tourism season, SSC Ferries Ltd employed 22-26 employees, many of them from Latvia. Another subsidiary company SSC Ferries SIA was founded in Latvia, which was engaged in selling tickets and organizing cruises. There was good cooperation with several travel agencies in Estonia and Latvia, some of which worked as ticket sales agents. Others made reservations through reservations center. SSC Ferries itself also sold more and more additional travel services - accommodation, transport, catering and ready-made packages.

In 2006, a marketing grant provided by the Enterprise Estonia (EAS) began to be used. EAS's support was also used for training of the staff. In 2007, the Ventspils Free Port announced the launch of a low-bidding public procurement tender for operating the Mõntu-Ventspils line. SSC Ferries Ltd was declared the winner and received a grant of EUR 250,000 for operating the line in 2008.

RESULTS

The line worked during the summer season from May to September. 8 -10 trips per week were performed. The majority of passengers travelled in July-August. The largest annual number of passengers was achieved in 2006 (Fig. 1).

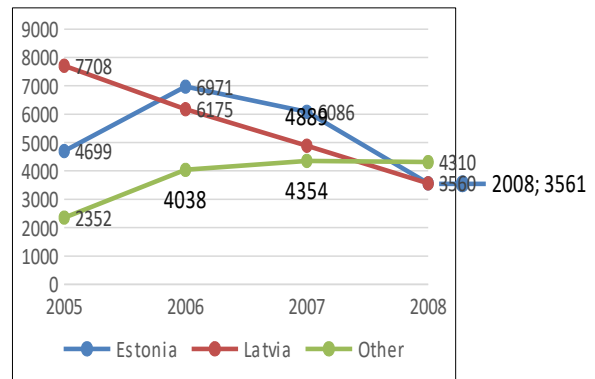
Figure 1. Number of passengers on Mõntu-Ventspils line: months of 2005-2008



Source: Data from AS Saaremaa Laevakompanii

Among the passengers, the inhabitants of Estonia and Latvia dominated, but their share decreased steadily (Fig. 2).

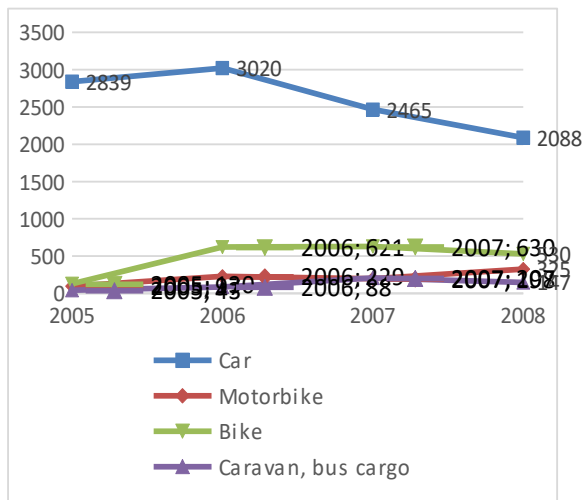
Figure 2. Number of passengers on Mõntu-Ventspils line: countries of departure 2005-2008



Source: Data from AS Saaremaa Laevakompanii

About 90% of travelers were tourists, travelling with their vehicles. Among vehicles, cars dominated, but the number of motorcycles, bicycles and caravans increased year by year (Fig. 3).

Figure 3. Number of transported vehicles by type on Mõntu-Ventspils line 2005-2008



Source: Data from AS Saaremaa Laevakompanii

On average, about 90 passengers and 20 vehicles, mostly passengers' cars, were transported per one trip.

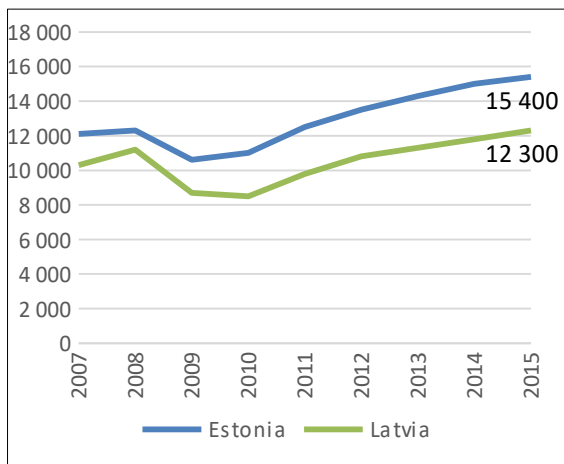
The transport of goods on the route was low. The most traded items were wind turbines, wooden houses and reeds. There were a number of regular customers whose goods were transported mainly further from Ventspils to Germany or also to Sweden.

In 2008, due to the deterioration of the economic climate, a decision was made to close the line.

Saaremaa and Ventspils: Tourism

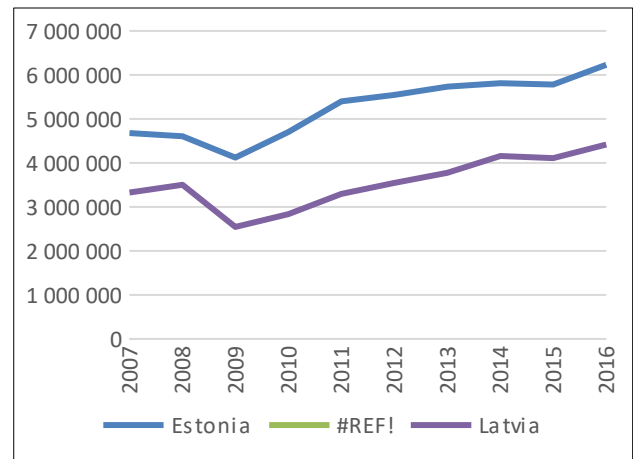
Since the closure of the Mõntu-Ventspils route and economic depression after 2008 Global financial crisis, the economy has started to grow again. The wealth of both Estonian and Latvian society is increasing. GDP/capita has grown since 2010 (Fig. 1). There is also an increase in the flow of tourists to Estonia and Latvia (Fig. 2).

Figure 1. Regional GDP per capita in Estonia and Latvia, 2007-2015, euros



Source: Statistics Estonia

Figure 2. Number of nights spent by accommodated tourists, 2007-2016



Source: Statistics Estonia

7. Saaremaa

Saaremaa is one of the largest islands in the Baltic Sea. The population of Saaremaa is 33.3 thousand, of which 13.3 thousand live in Kuressaare City. Saaremaa is one of Estonia's most important tourism destinations after the cities of Tallinn, Tartu and Pärnu, and Ida-Viru County. The tourists arrive in Saaremaa mainly by ferry from the mainland. 15% of all accommodation facilities of Estonia are located in Saaremaa. About 8% all overnight stays in Estonia and 4% of stays of visitors from abroad are made in Saaremaa. The number of accommodated persons is about 125 thousand per year.

The main attractions are related to the history of the islands as well local culture and nature. There are remnants of several ancient Estonians' strongholds, medieval churches and the Kuressaare bishopric castle-fortification (today, the Museum of Local History is placed there), Kuressaare Old Town, several surviving manor houses and more than a century old farmhouse bands. There are good opportunities for bird watching in the island of Saaremaa, which is the area of great spring and autumn transit migration of birds. The Island's Silurian Geopark supports geotourism and attracts people to seacoast and cliffs. Kuressaare is a resort town of more than a century long tradition. There are nine different spa hotels in the county, of which seven are located in Kuressaare.

8. Ventspils

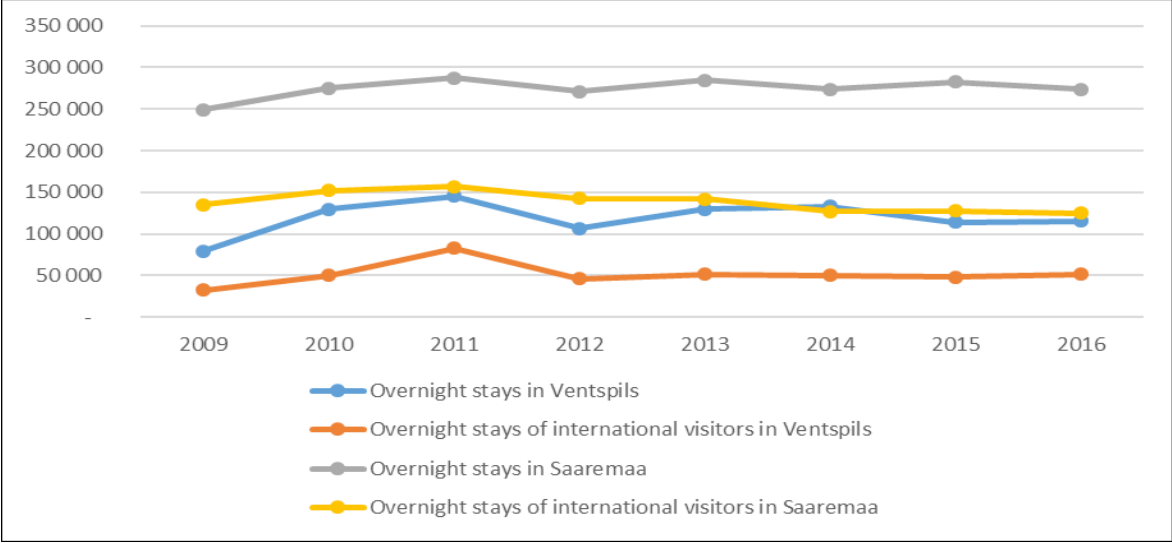
Ventspils is the sixth largest city in Latvia with 39.3 thousand inhabitants. It is located on the Venta River and the Baltic Sea, and has an ice-free port. Ventspils harbor is the second largest cargo port in Latvia after the port of Riga. For a long time, the port has been mainly engaged in Russian transit trade. Ventspils is one of the most popular tourist destinations in Latvia. The annual number of accommodated visitors has been over 70 thousand but it has declined by today.

The revenue from port services has made Ventspils one of the richest cities in Latvia, and it has been used to make the city environment beautiful and attractive. Ventspils is adorned with flower sculptures and figuratively styled greenery, and there are various fountains. The city has a sandy Blue Flag Beach. Ventspils is decorated by sculptures of cows of different shapes and colors that have become a well-known decoration of the city. The city exhibits both its historical heritage and a series of new and technically high level attractions. There are the Livonian Order Castle (the museum of Ventspils), the old town, the Seaside Open-Air Museum and the House of Crafts. A number of facilities for family and children's entertainment as well as for active recreation have been built, e.g. The Adventure Park and Water Amusement Park.

9. Opportunity to increasing tourism

In contrast to the general increase in the flow of tourism to Estonia and Latvia, tourism to Saaremaa and Ventspils has remained relatively stable and the share of foreign tourists has not increased (Fig. 3).

Figure 3. Number of nights spent by accommodated tourists, Saaremaa and Ventspils, 2009-2016



Source: Statistics Estonia, Central Statistical Bureau of Latvia

A ferry connection between Saaremaa and Ventspils is an important opportunity to increase the attendance of both destinations both by visitors from neighboring countries and by transit tourists.

Lisa 4: Tiiburlaev A-902 andmed (allikas Sea Wolf Express OÜ)



A-902 RETRACTIBLE HYDROFOIL VESSEL
Hydrofoil vessel for passenger and cargo transportation in coastal regions



Vessel details:

Manufacturer:	RDC Aqualines
Length:	17,9m
Width:	7m
Depth with hydrofoil extended:	2,5m
Depth with hydrofoil retracted:	0,7m
Cruising speed:	40kn
Max speed:	55kn
Propulsion:	MAN V8
Passenger capacity:	25
Cargo capacity:	3500 kg

Lisa 5: Riia ja Ventspils'i töökohtumiste kokkuvõtted

Riia

Kohtumine toimus 21. novembril kell 14.00-14.45 Riia Vabasadamade ruumides. Riia poolt osales sadama tegevjuht Ansis Zeltins.

- Kavandatud Riia liini nõrkuseks on toimimine ainult suveperioodil. Jääb küsimus, mida teha alusega muul ajal.
- Võib-olla peaks kaaluma ka võimalust tegelda mitte ainult reisijate vaid ka sõidukite veoks kiir-laevaga. Samuti liikumist peatusega Ruhnus ca 15 sõlmese kiirusega ROPAX laevaga – kokku 4 tundi?
- Tegevjuht on konsulteerinud Saaremaa kirja teemal linnapea ja aselinnapeaga, linnal on liini vastu huvi.
- Sadama jaoks on reisijate teenindamine pigem prestiižiküsimus, finantsiline tulu sellest on tühine.
- Laeva tehnilise vastuvõtu osas ei tohiks probleeme olla.
- Ainult reisijatele mõeldud laev võiks teha kaks edasi-tagasi? reisi ööpäevas.
- Osa reisijaist võiks olla välituristide seast, kes Riiga lendavad ja reisivad ka Baltikumis ringi.
- Piletihinnast sõltub reis atraktiivsus. Piletihind sõltub omakorda laevatüübist.
- (M. Undresti arvates liin ilma dotatsioonita ei tööta).
- Riias on reisiterminal südalinna enne vantsilda (Vanšu sild). Sinna silduvad ka Tallinki laevad.
- Peamine tehniline küsimus on, kas laev mahub silla alt läbi sõitma, et jõuda vanalinnale lähemale. Sõltub laeva tüübist, kas randumiskohta on vaja kohandada. Nt „Raketa“ jaoks mingit spetsiifilist taristut ei olnud.
- Linna suhtumine sõltub ikka väga palju sellest, mis on konkreetne laevatüüp, kiirus, ühenduse sagedus, hind. Siis võib uurida nende suhtumist.
- M. Undresti arvates võiks kavandada läbirääkimisteks linnaga aja peale uut aastat.
- Edasise konsulteerimise arendamist/laiendamist Riiga on sobiv alustada läbi sadama juhtkonna.

Ventspils

Kohtumine toimus 22. novembril kell 11.00-12.00, Ventspils Vabasadama ruumides. Ventspils poolt osalesid sadama tegevjuht Imants Sarmulis, sadama tegevjuhi asetäitja Igors Udodovs, sadama avalike suhete juht Inga Ievina ja Ventspils linnavolikogu 1. aseesimees taristuvaldkonna alal Janis Vitoliņš.

- Võtmeküsimuseks on operaatorfirma leidmine (Ventspils ja Saaremaa katsed leida operaatorfirma 2009. ja 2011. aastal nurjusid) muu on kõik taust.
- Ventspils linna jaoks on kõige tähtsam turismivoo saavutamine. Laevaliin kasumit tootma ei hakka (lühikese sesooni tõttu) ja seda tuleb toetada, sadamatasud võib lugeda nullkuluks.
- Ventspilsis kasvab Leedu turistide osatähtsus, eelmisel aastal oli nende ööbimisi ca 50 tuhat – kokku 110 tuhandest ööbimisest. Nende marsruudi pikendamine veel Saaremaale oleks hea võimalus.
- Teiseks meelitaks see eestlasi Kuramaale, muidu nad siia eriti ei satu. Samuti osa Saaremaal puhkajaid satuks siia.
- M. Undrest pakub välja idee ühise töörühma loomisest Saaremaa ja Ventspils vahel laevaühenduse taastamiseks. Uue aasta algul võiks Saaremaa delegatsioon Ventspils minna. Töörühma idee leiab toetust.
- Väga oluline on finantsabi andmise kavandamisel järgida riigiabi reegleid. On vaja väga selgelt see tegevus paika panna. Alles siis, kui on see asi paigas, võib minna reaalsete läbirääkimiste tasandile.
- Optimistliku variandi kohaselt võiks laevaühendus alata juba järgmisel kevadel, realselt on see vähetõenäoline.
- Uue aasta algul võiks Saaremaa delegatsioon Ventspils minna, aga selle eelduseks on juba selge ettekujutus liini käitamise tegevusmudelist. Lihtsalt töögrupi loomisest poleks mõtet.
- Kahepoolne rahaline tugi kokku ca 500 tuhat eurot/a on juba midagi. Summa ei tohi olla ka liiga suur.
- Omaette võimalus on ka riigi kaasamine protsessi. Siis tekib aga küsimus, miks riik toetab üht liini.
- Ehk ei tasuks unustada ka Gotlandi varianti – suvel kolmnurkne liin ja talvel ainult Ventspils-Gotland? Siis saaks laev teenida aasta läbi.
- Ventspils on valmis andma uuringu jaoks lisateavet, nt Leedu turistide arvu kohta.

- Liini taasavamisele peab eelnema turunduskampania.
- Kontaktisikuks Ventspils poolt jääb Igors Udodovs.

Lisa 6: Umeå-Vaasa vaheline laevaliin Wasaline

Laevühendus on toimunud alates 1948. aastast erinevate omanike ja kaubamärkide all. Alates 1993. aastast kaubamärgi Silja Line all.

1999. aastal kaotati maksuvaba kaubandus EL riikide vahelistel liinidel. Umeå-Vaasa liin, mis veel 1990-tel aastatel oli kasumlik, sattus raskustesse. 1999. aasta sügisel tegid Rootsi ja Soome valitsused otsused toetada liini aastaringset toimimist kaks aastat avalikest rahastusallikatest. Toetuse suurus oli 6,7 mln eurot. 2000. aastal teatas aga Silja Line laevaliini sulgemisest ja 2 mln eurot avalikku raha jäi kasutamata.

Siis korraldati riigihange, kus pakkumise tegid Botnia Link, Nordic Jet Line ja RG Line. RG Line võitis ja liiklus algas 16. mail 2001. aastal. M/S Casino Expressiga (endine M/S Fennia). Botnia Link alustas kaubavedudega jaanuaris 2001 ja hakkas hiljem ka reisijaid peale võtma. Botnia Link lõpetas tegevuse 2002. aastal pankrotiga. RG Line tegutses liinil aastani 2011, mil läks pankrotti.

2012. aastal asutasid Vaasa ja Umeå üheskoos laevafirma NLC Ferry Ab Oy, mis ostis M/L Wasa Express. (Tehnilised andmed: ehitatud 1981 OY Wärtsilä poolt; mõõtmed 141,00 x 22,81 x 4,95 m; BRT/ NRT/ DWT 17046/ 5049/ 4150; mootorid 4 Wärtsilä 12V32 4SA diisliit; võimsus 14866 kW; kiirus 19,5 sõlme; reisijaid 850; kajuteid 60; sõiduautosid 65; veoautosid 65). Parvlaev läks liinile 2013. aasta jaanuaris. Teenust osutatakse kaubamärgi Wasaline all.

2013. aastal korraldas Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (riiklik majandusarengu-, transpordi- ja keskkonnakeskus) avatud menetlusega vähempakkumise riigihanke aastaringse parvlaevateenuse osutamiseks kolmeks aastaks optiooniga seda kaks korda pikendada. Leping mahuga 1,5 mln eurot sõlmiti NLC Ferry Ab Oy-ga 1. jaanuarist 2014 ja seda on optiooniga pikendatud 2020. aasta lõpuni. Lepingu eest tasuvad Soome ja Rootsi võrdselt. 2014 sõlmiti koostööleping Stena Linega ja liin katab transpordiahela Vaasa-Umeå lõiku.



Joonis 1. Wasaline reisijate arv 2011-2016

Reisijate arv on aasta-aastalt kasvanud (vt joonis. 1). 2016. aastal oli NLC Ferry Ab Oy käive 17,081 mln eurot, töötajaid 160, aktsiakapital 1 000 000 eurot. 2015. aastal oli käibest üle 60% reisijateveo arvelt.

Täispileti maksumus 35-38 eurot/suund sõltuvalt hooajast. Koht istesalongis 5 eurot/suund, koht äriklasi salongis 10 eurot/suund. Sõiduauto (alla 6 m) 53 eurot/suund. Päevas toimub 2-3 reisi. Reisi kestvus 4,5 tundi.

Lisaks ühisele laevakompaniile on 2015. aastast Vaasal ja Umeål ka ühine sadamaettevõtte Kvarken Ports Ltd.

Wasa Expressi elukaar lõpeb 2021. aastal. Plaan on osta uus alus EL tugirahade abil. Pikemas perspektiivis on Vaasa-Umeå laevaühenduse arendamine käsitletav Botnia transpordikoridori arendamise osana.

Allikad:

- NLC Ferry Ab Oy
- <https://etelapohjanmaaney.wordpress.com/tag/matkustajalauttaliikenne/>
- <https://www.kauppalehti.fi/yritykset/yritys/nlc+ferry+ab+oy/24907328>
- <https://www.wasaline.com/fi/hinnat-2018/>
- <http://ted.europa.eu/TED/notice/udl?uri=TED:NOTICE:214109-2014:TEXT:FI:HTML>
- <http://midwayalignment.eu/now-launched-kvarken-ports-joint-company-ports-umea-sweden-vaasa-finland/>
- <http://www.kvarkenports.com/>

Lisa 7: Kirjavahetus Rahandusministeeriumiga riigiabist ja -hangetest

Raigo Uukkivi
Rahandusministeerium
info@rahandusministeerium.ee

12.12.2017

Rahvusvahelise parvlaevaühenduse avaliku finantseerimise võimalused

Lp asestantsler

OÜ Arenguruum koostab käesoleval ajal MTÜ Saarte Koostöökogu tellimusel uuringut „Laevaliinide uuringuanalüüs Saaremaa Läti suunal“. Uuringu objektiks on võimalused parvlaevaühenduse taasloomiseks liinil Mõntu-Ventspils (toimis aastail 2005-2008) ja selle loomiseks liinil Roomassaare-Riia. Mõlema liini puhul on peamiseks eesmärgiks turismi edendamine. Tänapäevaks on huvi ühenduse loomise vastu üles näidanud Saaremaa ja Läti vastavad omavalitsused ja sadamad ning ka neli laevaoperaatorit. Mõlema liini puhul on oluline selgitada õiguslikke tingimusi avaliku sektori finantseerimise kasutamiseks vähemalt ühenduse pidamise esimestel aastatel. Avaliku sektori finantseerimist õigustaks turismi tulemusena ühendatud regioonidele laekuv täiendav tulu.

Seni kogutud teabe alusel on võimalik kasutada riigiabi lähimereveoks (Ühenduse meretranspordi riigiabi suuniste alusel). See on aga maksimaalselt kolmeks aastaks, mille järel peab saavutama ärilise tasuvuse. Samas on EL riigid olulisi rahvusvahelisi parvlaevaliine käigus hoidnud riigihangete toel. Näiteks toimib Soome ja Rootsi vaheline Umeå-Vaasa liin, mida opereerib samadele omavalitsustele kuuluv NLC Ferry Ab Oy 2014- 2019 riigihanke alusel, kus kummagi järjestikuse kolmeaastase lepingu hind on 1,5 mln eurot. Hankijaks on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (majandus-, transpordi ja keskkonnakeskus) ning mõlemad omavalitsused kannavad võrdselt kulusid. Tegemist oli avatud menetlusega vähempakkumisega
<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:385033-2013:TEXT:FI:HTML> .

Sellest lähtudes oleme arvamisel, et ka Saaremaa ja Läti vaheliste liinide käivitamisel võiks kasutada kahe riigi omavalitsuste koostöös toimivaid riigihankeid. Õiguslikuks aluseks oleks siis ilmselt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2014/25/EL, 26. veebruar 2014.

Palume Rahandusministeeriumi arvamust sellise lähenemise kasutamise õiguspärasuse ja otstarbekuse suhtes. Palume juhtida meie tähelepanu õigusaktidele ja asjaoludele, mida peaks hankeid ette valmistades kindlasti silmas pidama. Ühtlasi palume arvamust riigiabi kaasamise väljavaadete kohta, sh liinide turundusse jm abitegevustesse.

Lugupidamisega

/digiallkirjastatud/

Aado Keskpaik
OÜ Arenguruum juhatuse liige
aado.keskpaik@tlu.ee



RAHANDUSMINISTEERIUM

Eesti Euroopa
Liidu Nõukogu
eesistumine

EU2017.EE



Aado Keskpaik
OÜ Arenguruum
iisa1@tlu.ee

Teie 12.12.2017
Meie 27.12.2017 nr 12.1-1/2980-2

Parvlaeväihenduste finantseerimine

Austatud härra Keskpaik

Palusite oma 12.12.2017 kirjas arvamust, millistest riigiabi ja riigihangete tingimustest tuleb lähtuda Saaremaa ja Läti vahelise parvlaeväihenduse loomisel ja selle finantseerimisel.

Riigiabiga on tegemist siis, kui abimeede või toetus vastab neljale riigiabi kriteeriumile, millest üks on eelis toetuse saajale. Euroopa Komisjon on oma [riigiabi mõiste teatises](#) (osa 4.2) kirjutanud, millistel juhtudel saab eelise välistada – eelise välistab, kui tehing tehakse turutingimustel. Kui riik või kohalik omavalitus osab teenuseid, järgides konkureerivat, läbipaistvat, piisavalt hästi avalikustatud, mittediskrimineerivat ja tingimusteta hankemenetlust, mis on kooskõlas EL toimimise lepingu riigihankepõhimõtetega võib eeldada, et tehing vastab turutingimustele ja seetõttu ei saa teenuse osutaja eelist. Sel juhul ei oleks parvlaeväihenduse finantseerimine riigiabi.

Täpsemad tingimused riigiabi välistavale hankemenetlusele on kirjas eelnimetatud riigiabi mõiste teatise punktides 89-96.

Lõpliku otsuse, kas toetus või hüvitis on riigiabi või mitte ja kui on, kas kavandatav riigiabi on kokkusobiv reeglitega, saab teha vaid Euroopa Komisjon. Kuna mainisite oma kirjas ka muid võimalikke toetusi kui toetus praamiühenduse pidamiseks, siis sel juhul soovitame esitada kõigi toetuste osas Euroopa Komisjonile riigiabi loa taotlus (riigiabi teatis). Esmalt võib esitada mitteametliku eelteatise. Sooviga esitada riigiabi eelteatis või ametlik teatis palume pöörduda Rahandusministeeriumi poole aadressil riigiabi@fin.ee.

Riigihankereeglite osas juhime tähelepanu sellele, et parvlaevaliini opereerimise teenuse riigihange ei alluks Teie kirjas nimetatud võrgustikusektori direktiivile (2014/25/EL), vaid kas direktiivile 2014/24/EL või kui teenus on üles ehitatud kontsessioonina, siis direktiivile 2014/23/EL. Kui tegemist saaks olema piiriülese ühishankega tuleks alustada riigihangete seaduse §-s 44 sätestatust.

Kuna meil puudub täpsem info hankelepingu eseme ja tehingu sisu kohta, siis soovitame võimalike lahenduste leidmiseks pöörduda otse Rahandusministeeriumi riigihangete nõustamise poole, aadressil riigihanked@fin.ee.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Raigo Uukkivi
halduspoliitika asekanstler