

# ERAA TEATAJA

Aprill – mai 2022

## Tagasivaade kevadkuudel toimunud



*Jaak Kivisild, ERAA president*

**Möödunud kuul toimus Genfis Rahvusvahelise Maanteedtranspordi Liidu IRU (*International Road Transport Union*) Kongress, millel osales ka ERAA 3-liikmeline delegatsioon.**

- Enne kongressi algust, 4. mail toimusid kohtumised IRU sekretariaadi TIR ja Innovatsioonifondi osakondades. Saime kinnituse, et meie märtsis esitatud projekt ERAA uue IT süsteemi väljaarendamise kohta on heaks kiidetud ja et sellega seotud kulud kaetakse IRU Innovatsioonifondi vahenditest täies ulatuses. Moraalselt ja tehnoloogiliselt vananenud, alates 1991. aastast kasutusel olnud programmi välja vahetav tänapäevane dokumendihaldussüsteem on juba valdavalt rakendunud, töötades kuni testiperioodi lõpuni paralleelselt veel käigus oleva vanaga. Sama projekti raames on loomisel ka e-poe platvorm, mille vahendusel avaneb vedajail võimalus maksta reaalajas teenuste eest, tellida veolube, ära kirju või muid dokumente koos nende kohaletoimetamisega. E-poe moodul käivitub juulikuul jooksul.
- Nii peassambleel kui kaubaveo komisjoni istungitel oli kesksel teemal globaalse kriisilukorra kaasnenu kontrollimatu mootorikütuste hinna tõus. IRU on positsioonil, et kohe tuleks üle vaadata rohepöörde tähtsused ja plaan, sest ELi püstitatud eesmärgid ei ole realselt teostatavad – puudub realistlik lahendus süsinikuvabale transpordile üleminekuks. Üldkogul võeti vastu otsus saata kõigi riikide valitsuste poole ühisjärgumise kütuseaktsiisi alandamise kohta.

Peassambleel sõnastati resolutsioon, millega kutsuti riikide valitsusi üles kiirele hinnatõusule kohe reageerima ning süsinikuemissiooni piiramist käsitlevaid poliitikaid uuesti läbi vaatama.

Dokumendis nenditi, et keset kogu muret energiajulgeoleku pärast ei ole kütuste hinna ebepüsivusel lõppu näha. Viidati, et alates Ukraina sõja algusest on kütuste hinnad paljudes regioonides järsule kasvule pööranud – olles Euroopa kontinendil ja Ameerikas kohati pea kahekordistunud, põhjustades maanteetranspordiga tegelevail ettevõtetel teravat käibevahendite nappust.

Sellest tingitult on varustusketid silmitsi hinnatõusudest ja kaupade kättesaadavuse piirangutega, mis on esile kutsunud kasvava nõudlusega hädas oleva transpordisektori ajendatud tarneahela häiretest. Toodi välja ka seda, et inflatsiooni tagajärjel on oluliselt suurenenud inimeste kulutused ühistranspordile.

Rõhutati, et töökeskkond, milles transpordi- ja logistikaettevõtted peavad hakkama saama, ei ole enam selge ja etteaimatav – ning et niisuguses olukorras ei ole pikaajaliste lepinguliste kohustustega hädas olevad, eriti väiksemad ja keskmise suurusega ettevõtted suutelised viljeldava dekarboniseerimispoliitikaga kaasnevateks vältimatuteks investeeringuteks, mistõttu on sunnitud tegevuse lõpetama.

Valitsustele pannakse pöördumises südamele, et nad peaksid tegutsema olemasolevat seadusandlust parimal viisil kasutades ja kohe. Deklaratsioonis on sõnastatud rida meetmeid, mida riikide valitsused peaksid vedajate ning nende tegevust mõjutavate valdkondade katastroofist päästmiseks võimaluste piires koheselt rakendama:

- a) luua erisused diislikütuse tarbimistingimuste vahel äri- ja eratarbijaile;
- b) alandada energiamakse ning aktsiisimääru;
- c) tasakaalustada varustuskindlust strateegiliste vedelkütuse- ja gaasivarude vabastamisega;
- d) toetada ettevõtete rahakäivet riigi- ja sotsiaalmaksude tähtaegade ajatamise teel ja julgustusmeetmeid eraisikute laenu- ja liisingutähtaegade edasinihutamiseks;
- e) toetada uute, eriti taastuval toorainel põhinevate diislikütuse ning CNG/LNG tootmisvõimsuste loomist;
- f) luua päästefondid maanteetranspordifirmade toetamiseks kütusekriisi olukorras;
- g) julgustada sätestama paindlikumaid maksetähtaegu nii ettevõtte ja kliendi, kui ettevõtte ja kütusetarnija vahelistes lepingutes ja
- h) kindlustada transpordiettevõtetele juurdepääs uuenduslikele efektiivset kütusekasutust tagavatele tehnoloogiatele.

IRU poolt käivitatud Green Compact programmi printsiipidest lähtudes kutsutakse valitsusasutusi korrigeerima transpordi süsinikuheitmetest vabastamise seni jõus olevaid plaane ja meetmete rakendamise tähtaegu.

- Ka väljaspool kongressi ametlikku programmi kohtusime mitme riigi veondusorganisatsioonide esindajatega.

**Poola** ja **Leedu** kolleegidega toimunud vestlused kinnitasid meie riikide vedajate ees seisvate põhiprobleemide sarnasust. Jõuti tõdemuseni, et parimat keskkonda oluliste teemade üle arutlemiseks ning ühiste seisukohtade ja tegevusplaanide kujundamiseks võiks pakkuda Poola, Leedu, Läti ja Eesti assotsiatsioonide delegatsioonide kohtumine, võimalikult juba algaval suvel. Tõenäolise toimumispaigana jäi kõlama Leedu.

**Usbekistani** esindajad andsid aset leidnud kohtumisel teada, et käivitavad lähiajal oma riigis, koostöös IRU Akadeemiaga, Euroopa Liidus kehtivatele KOOD 95 nõuetele vastava kutseliste autojuhtide koolitussüsteemi ning on huvitatud vastava kursuse läbinud juhtide töölesuunamisest ELi riikidesse nende assotsiatsiooni garantiiaga.

- Naaberriikidega võrdsete konkurentsitingimusteni jõudmise nimel oleme aprillis ja mais korduvalt tõstatanud nii võõrtöötajaist autojuhtide riiki lubamise, juhtide päevarahade, kui kütuseaktsiisiga seonduvaid teemasid – pidades dialoogi nii Rahandusministeeriumi, Siseministeeriumi, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, kui kõigi parlamendifraktsioonide esindajatega. Kahel korral on ERAA, Autoettevõtete Liidu ja Eesti Õliühingu huvigrupp kohtunud vahetult ministrite Taavi Aasa ja Andres Sutiga.

Kuna välismaalaste seaduse muudatused on nüüdseks vastu võetud, tuleb nüüd tegelda päevarahade teemaga eraldi. Kogume erinevais riikides kehtivate päevarahade maksmise tingimuste kohta, et esitada vastavatele ametkondadele põhjendatud taotlused päevaraha määrade võrdsustamiseks naabermaadega.

## **Poolhaagised maanteelt rööbastele – Merevaigurong stardib juba lähiajal**

**Plaanist suunata võimalikult suur osa kaubavedudest maanteedelt raudteele on räägitud Euroopa Liidu tasandil juba aastaid, ent selle realiseeruma hakkamiseks peavad olema täidetud teatud objektiivsed tingimused. Või nagu logistikud tavatsevad öelda, - valib transpordiliigi, ehk optimaalseima viisi sihtpunkti jõudmiseks veos ise. Ka Eestis pole mõte uus – toimivaid intermodaalse transpordi projekte, sh. piiriüleseid, on olnud ka varem, kuid praegu on sobiv aeg rääkida värskemast, kohe-kohe startivast Merevaigurongist.**

Teadaolevalt lepitati kõiki kolme Baltimaad läbiva *Merevaigurongi* käikupaneku osas kokku juba 2018. aastal, kuid tulemuseni jõudmist on seni takistanud peamiselt riigiti erinevad huvid ja raudteeoperaatorite vahelise koostöötahte vähesus. Nüüd, kui nii Eesti, Läti kui Leedu raudteevedajad pidid Ukrainas toimuva tõttu Venemaa-suunalise kaubaveo praktiliselt lõpetama, ja olulise osa oma veosekäibest see läbi kaotasid, on situatsioon muutunud.

Projekti eestvedaja, AS-i Operail multimodaalsete vedude juhi Sanda Benbik-Voitovitši ja müügiosakonna juhi Marko Paatsi kinnitusel ollakse tänaseks jõudnud ettevalmistustega lõppfaasi ning planeeritult 40 vagunist koosnev rong hakkab Muuga sadama ja Kaunase Intermodaalse Terminaali (KIT – *Kaunas Intermodal Terminal*) vahel kurseerima kindlasti veel sel suvel.

Operaili Eesti-poolseks partneriks on selles projektis HHLA TK Estonia AS, kelle terminaali peamiselt Soomest konteiner- ja RO-RO-laevadel saabuvat kaubavoogu esialgu kaks korda nädalas startiv rong teenindama hakkab. Operaili valdkonnajuhtide sõnul hakkab Merevaigurong koosnema 20 standardsest, 40- või 45-jalast konteinerit mahutavast ning 20 spetsiaalsest, poolhaagiste veoks mõeldud platvormvagunist. Piisava nõudluse ja kõigi lepingupartnerite vahelise koostöö sujumise korral näeb Operail edaspidi ka võimalust iganädalaste väljumiste arvu suurendamiseks.

Nagu Benbik-Voitovitš ja Paatsi teada andsid, hakkab rong vastavalt plaanile väljuma Muuga sadamast hommikul ning peaks jõudma Kaunase terminaali umbes 12 tunniga, ehk sama päeva õhtul. Kaunasest edasi saavad kaubad liikuda nii maanteed, kui raudteed pidi, sh märtsis avatud otseliinil Kaunas-Duisburg. Täiendavaid peatusi – lisaks vältimatutele seisakutele, näiteks vedurite vahetuseks piiridel – veoste peale- või mahalaadimiseks Tartu, Valga ja Riia kaudu kulgeva marsruudi vältel ei ole kavandatud. Kui tõrkeid rongi käitlemisel sihtpunktis ei esine, saab see alustada tagasiteed Tallinna järgmise päeva õhtul. Meie riikliku raudteeveoettevõtte juhid leiavad, et just praegu on aeg niisuguse intermodaalse projekti käivitamiseks igati sobiv, kuna konteinerite meritsi transportimine on muutunud lühikese aja jooksul kordades kallimaks ning üha suuremate kaubavoogude põhja-lõunasuunaliseks liigutamiseks hakatakse vajama



**Pildil ei ole tegu küll veel Merevaigurongiga, kuid sarnaselt hakkab poolhaagiste platvormidele laadimine toimuma ka Muuga sadamas.** Foto: Operail

muid lahendusi. Küllap leidub nende lisanduvate veoühikute hulgas ka piisavas koguses mitte-ajakriitilisi, mille liigutamiseks sobiks Merevaigurong hästi. Operaili juhtide kinnitusel hakkab nii 40 ft või 45 ft konteineri, kui poolhaagise vedu ühel suunal maksma – käibemaksu arvestamata – 550 eurot.

**Kas Merevaigurongist saab lähiajal maanteetranspordi konkurent?** Küllap leidub vedajate seas neid, keda niisugune kahtlus vaevab. Et jõudude vaherkorda kuidagi moodi hinnata, võtame appi statistikal põhineva teadmise, et Via Baltica maanteetrassil liigub iganädalaselt mõlemas suunas kokku ligikaudu 8300 poolhaagisega veokit, millest Eesti vedajatele kuuluvad vaid kindlalt alla poolte. Kuna eelnevast tuleb välja, et Merevaigurongi nädalasest mahust jaguks vaid 160 veoautole, - mis moodustab vaid alla 2% Via Balticat läbivast kaubavoost.

Kui eeldada ka meretranspordi olulise kallinemise ja alanud globaalse tootmisvõimsuste ümberpaigutumisega väga tõenäoliselt kaasnevaid, üha suuremaid soodsamat modaalsust otsivaid kaubavooge, - siis vaevalt leidub logistikaeksperti, kes näeks Merevaigurongis lähiajal maanteetranspordi ohustajat. Pigem on esialgu tegu partneriga, kes kompenseerib seda osa, mis maanteed pidi autojuhtide puuduse tõttu vedamata jääb.

*Koostas: Juhan Kunts, ajakirja „Transport ja Teed“ toimetaja. Foto: Operail*

**ERAA Teataja** on Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni kuukiri

**Toimetaja:** Anu Viks, 606 2062, 518 6135, anu@eraa.ee