SELETUSKIRI

Riigikogu otsuse

„Riikliku arengukava „Eesti merenduspoliitika 2011-2020“ kinnitamine” eelnõu juurde

1. SISSEJUHATUS

Vabariigi Valitsuse 06. augusti 2009. a. korraldusega nr 338 tehti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ülesandeks töötada välja riiklik arengukava „Eesti merenduspoliitika“ Arengukava koostamises osalesid ja elluviimises osalevad Rahandusministeerium, Keskkonnaministeerium, Siseministeerium, Põllumajandusministeerium, Välisministeerium, Sotsiaalministeerium, Haridus- ja Teadusministeerium ning Kulutuuriministeerium.

Vabariigi Valitsuse korralduse eelnõu ja seletuskirja koostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi transpordi arengu talituse juhataja Toomas Haidak (telefon 6256470, toomas.haidak@mkm.ee). Õigusliku analüüsi teostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi õigusosakonna nõunik Katrin Alliksaar (telefon 6256318, e-post: katrin.alliksaar@mkm.ee).

2. EELNÕU EESMÄRK

Merenduse arengukava koostamise eesmärk on töötada välja merenduse sektoreid omavahelises koostoimes käsitlevad suunised merenduse edendamiseks, et realiseerida maksimaalselt Eesti potentsiaal mereressursi kasutamisel ning säilitamisel. Arengukavas ette nähtud tegevuste eesmärgiks on aidata kaasa merendussektori arengule, toetades eelkõige merendusega seotud ettevõtluse arengut, parandades laevaliikluse ja teiste merega seotud tegevuste ohutust ning kaitstes mere- ja rannakeskkonda ja merega seotud kultuuripärandit. Arengukavas püstitatud eesmärgid ja tegevused lähtuvad seisukohast, et merendusega seotud küsimused ja nende lahendused on üksteisega tihedalt seotud ning vajavad koordineeritud käsitlemist. Kuna merenduse valdkonnad on jagatud erinevate ministeeriumite vahel, siis on nende käsitlemine ühtses arengudokumendis vajalik probleemide efektiivseks lahendamiseks ning sektori arengu toetamiseks. Antud lähenemine tugineb ka Euroopa Komisjoni teatisel „Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika“, millega kutsutakse liikmesriike üles koostama integreeritud riiklikud merenduspoliitilised tegevuspõhimõtted.

Merendussektori visioon on arengukavas sõnastatud järgmiselt:

Eesti merendussektor on kõrge lisandväärtusega, atraktiivne ja jätkusuutlik majandussektor, mis tagab merekeskkonna säilimise ning aitab kaasa rannaäärse elukeskkonna ning eluviisi arengule.

Visiooni saavutamiseks on arengukavas on püstitaud viis prioriteetset valdkonda ja 11 eesmärki:

PRIORITEET 1 – Merendussektori ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline

Eesmärk 1 – Eesti laevandus on rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline

Eesmärk 2 – Kaubavood läbi Eesti sadamate on suurenenud

Eesmärk 3 – Reisijate arv rahvusvahelistel laevaliinidel on suurenenud

Eesmärk 4 – Eesti laevaehitus ja – remont on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised
PRIORITEET 2 - Merendus on ohutu, turvaline ja merenduse keskkonnakoormus on vähenenud

Eesmärk 5 – Ohutus ja turvalisus veeliikluses ja sadamates on paranenud

Eesmärk 6 – Merenduse poolt tekitatud keskkonnakoormus on vähenenud
PRIORITEET 3 – Avaliku sektori tegevused toetavad merenduse arengut

Eesmärk 7 – Merenduse korraldus ja seadusandlik baas on tõhusamad
PRIORITEET 4 - Eesti mereharidus ning teadus- ja arendustegevus on kaasaegsel tasemel

Eesmärk 8 - Eestis antav mereharidus kindlustab kõigile merendussektori valdkondadele vajalike spetsialistide kaasaegse õppe tasakaalustatud mahus

Eesmärk 9 –Eestis loodud merenduse teadustöö maht ja kvaliteet on tõusnud
PRIORITEET 5 –Rannaäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivsed soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut ning merenduse kultuuripärandit kantakse edasi

Eesmärk 10 –Mereturism ja merenduse ning randlusega seotud ettevõtlus on arenenud

Eesmärk 11 – Merekultuuripärandi ja -traditsioonide säilimine on tagatud

3. EELNÕU SISU

PRIORITEET 1 – Merendussektori ettevõtluskeskkond on ettevõtjasõbralik ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline

Esimeses prioriteedis käsitletakse merendusega seotud ettevõtluse arengut ning prioriteedi keskseks eesmärgiks on suurendada sektori tööhõivet ja seal loodavat lisandväärtust. Nähakse ette, et aastaks 2020 on merendussektoris hõivatud 30000 inimest ning sektori lisandväärtus on kasvanud kiiremini keskmisest SKP kasvust. Prioriteedis on neli eesmärki, mis tulenevad selgelt eristuvatest merendusettevõtluse valdkondadest - laevandus, sadamad ja logistika, reisijatevedu ning laevaehitus. Merenduses on küll ka teisi ettevõtteid, mis antud jaotuse alla ei kuulu, kuid nende osa on võrreldes nelja suurema valdkonnaga kas marginaalne (nad ei mõjuta oluliselt eemärgi saavutamist) või käsitletakse neid teistes prioriteetides (nt turism). Arengukavast jääb suuresti välja kalandus, kuna tegu on valdkonnaga, mille arengut käsitleb eraldi strateegia ning mida tuleb ka edaspidi planeerida eraldi detailsema tegevusprogrammiga. Käsitletud on ainult kalavarudega seotud olulisemaid aspekte ning kalasadamate koostööd teiste sadamatega.

Laevandus

Eesmärk - Eesti laevanduse konkurentsivõime on suurenenud

Eesti ettevõtete poolt omatavad või opereeritavad kaubalaevad on reeglina registreeritud teiste riikide laevaregistrites. See tähendab, et need laevad on sisuliselt võrreldavad välisriikides asuvate tütarettevõtetega, kes kuuluvad sihtriigi jurisdiktsiooni alla. Muu hulgas ei laeku nende laevade meeskondadelt Eestisse tööjõumakse. Arengukavaga seatakse eesmärgiks tuua need laevad (ja tulevikus Eesti ettevõtete poolt soetatavad laevad) tagasi Eesti laevaregistrisse.

Olulisemad tegevused:

Tegevused on suunatud Eesti muutmisele atraktiivsemaks ettevõtluskohaks laevaomanike jaoks. Sellel on kaks komponenti – laevandusega seotud maksukoormuse viimine võrreldavale tasemele põhiliste konkurentidega ning laevandusettevõtete jaoks kohustuslike administratiivsete tegevuste lihtsustamine. Tulenevalt teema keerukusest ei ole kavandatud arengukavaga vastu võtta lõplikke otsuseid rakendatavate meetmete sisu kohta, vaid nähakse ette kohustus MKM-il välja töötada vastavasisulised ettepanekud. Üldistatult võib öelda, et laevaomanike jaoks on kõige olulisem vähendada laevapersonaliga seotud tööjõumakse nt. läbi laevandustoetuste. Ka hetkel on laevaomanikel võimalik taotleda laevandustoetusi läbi EAS-i vastava meetme, mida on rakendatud alates 2007. aastast, kuid see meede pole omanud piisavat mõju laevade toomiseks Eesti registrisse. Seega püstitataksegi MKM-ile ülesanne välja töötada laevandustoetuste meede, millel oleks soovitud mõju.

Sadamad ja logistika

Eesmärk - Kaubavood läbi Eesti sadamate on suurenenud.

Antud valdkonnas on merenduse ja maismaa tegevused tugevalt läbi põiminud ja seetõttu aitavad välja pakutud meetmed kaasa nii merenduse kui ülejäänud logistikasektori arengule. Fookus

on siiski suunatud merendusele ja maismaa tegevust käsitletakse ainult kattuvates punktides. Meetmed on suunatud Eesti kui transpordikoridori atraktiivsemaks muutmisele, et suurendada meie sadamaid läbivaid kaubavooge ning seeläbi sektori loodavat lisandväärtust. Lisaks kaubavoogude mahu suurenemisele on eesmärgiks ka kaupadele Eesti pinnal antava lisandväärtuse suurendamine, mis antud kontekstis on seotud sadamate juurde logistika ja tööstusparkide arendamisega. Kuid kuna need pole otseselt merendusega seotud tegevused, siis ei nähta antud arengukavas ette eraldi tegevusi logistika- ja tööstusparkide loomise toetamiseks.

Olulisemad tegevused

Eestil on olemas hea geograafiline asukoht ja sadamate näol tugev infrastruktuur rahvusvahelises kaubavahetuses edukalt konkureerimiseks. Eesti konkurentsieelisteks on paindlikkus, kiirus, asjaajamise korrektsus ja vähene bürokraatia ning töötajate kompetentsus ja usaldusväärsus. Arvestades aga kaubamahtu, mis Läänemere regioonis liigub, ei ole me oma potentsiaali kaubakoridorina maksimaalselt ära kasutanud. Kõige suuremaks puuduseks on meie kaubakoridori turundamine potentsiaalsetes sihtriikides. Kuigi seda tehakse, pole turundustöö piisavalt koordineeritud ja tugev. Seetõttu ongi antud eesmärgi tegevused suunatud eelkõige Eesti kui sihtriigi ja Eesti ettevõtete turundamisele. See tähendab nii tegevuste aktiviseerimist ametlikes koostöövõrgustikes avaliku sektori poolt (nt. Motorways of the Sea, Marco Polo), kui ettevõtlussektori toetamist turundustegevuses. Viimast tehakse läbi Logistikaklastri, mille tegevust MKM toetas 2010. a. 13 miljoni krooniga kuni aastani 2012. Pärast antud perioodi lõppu on vajalik, tuginedes projekti kogemusele, luua püsiv sektori turundusega tegelev struktuur, mis oleks pikaajaliselt rahastatud.

Lisaks turundustegevusele on vajalik tagada Eesti transiidiahelas konkurentsivõimelised hinnad. Riik mõjutab neid merendussektoris läbi erinevate tasude (navigatsiooni, tuletorni, lootsi tasud).

Sadamate arengut ja konkurentsivõimet mõjutavad e-mereriigi projekti elluviimine, millega lihtsustatakse laevaettevõtete jaoks suhtlust ametivõimudega läbi dokumentatsiooni esitamise muutmise elektrooniliseks.

Sadamate arenguks on oluline ka koostöö parandamine kohalike omavalitsustega (KOV), mille territooriumil sadam paikneb. Tulenevalt kohalike omavalitsuste rahastamise põhimõtetest ei pruugi KOV-id hetkel olla huvitatud suurte kaubasadamate paiknemisest oma territooriumil. Seetõttu tehakse ettepanek töötada välja rahastamisskeem, mis motiveeriks KOV-e sadamate tegevust soosima.

Rahvusvaheline reisijatevedu

Eesmärk – Reisijate arv rahvusvahelistel laevaliinidel on suurenenud.

Väga suur osa Eestisse saabuvaid välisturiste tuleb siia meritsi. Kuigi me oleme eeldatavalt saavutamas nende turistide arvu osas küllastuspunkti, on hetkel veel võimalik seda suurendada ning pikas perspektiivis on vajalik tagada saavutatud eemärgi stabiilsena püsimine. Arengukava käsitleb selles valdkonnas reisilaevanduse konkurentsivõimet. Vajalik on tagada, et meie ettevõtted oleksid konkurentsivõimelised ning motiveeritud reisijate arvu suurendama.

Olulisemad tegevused

Arengukavaga ei planeerita küll otseseid toetusi sektorile, kuid tehakse ülesandeks pidevalt jälgida situatsiooni reisilaevanduse turul ning juhul kui ilmneb, et teiste riikide poolt rakendatavad reisilaevandust toetavad meetmed kahjustavad oluliselt Eesti ettevõtete konkurentsipositsiooni, sekkuda omapoolsete meetmetega. Lisaks on vajalik tagada sadamatasude konkurentsivõime ning teha koostööd riikidega, kellega on võimalik avada uusi laevaliine. Arengukavaga ei nähta ette toetust uute liinide avamiseks, kuid juhul kui esineb administratiivseid takistusi rahvusvahelistes suhetes, mis takistavad liinide avamist, tuleb need kõrvaldada.

Laevaehitus

Eesmärk – Eesti laevaehitus- ja remont on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised

Laevaehituse puhul tuleb eristada kahte valdkonda - laevaehitust (laevad üle 24m) ja väikelaevaehitust (laevad ja paadid alla 24m). Samas on Eesti puhul nende hetkeolukord sarnane. Mõlemas valdkonnas on suhteliselt tugevad ja konkurentsivõimelised ettevõtted, kuid nende edasine areng on pärsitud kahel põhjusel: tööjõu saadavus ning tootmise infrastruktuuri piirangud. Väikelaeva ehituses on lisaks probleemiks piiratud turustusvõime. Meetmetega nähaksegi ette tegevused eelkõige nende probleemide lahendamiseks.

Olulisemad tegevused

Laevaehituse puhul on vajalik tagada inseneride, elektromehhaanikute ja arhitektide järelkasv, samuti koolitada keevitajaid ning toetada välisekspertide toomist Eesti ettevõtetesse kuna hetkel valitseb sektoris tugevate kohalike tippspetsialistide puudus Väikelaevaehituse puhul on vajalik tagada, et Kuressaare kolledžis oleks pikaajaliselt väikelaevehituse eriala pedagoogid.

Laevaehituse infrastruktuuri osas ei ole ette nähtud toetusi ettevõtetele, kuid kaaluda tuleb riigile kuuluva laevastiku remondiks vajaliku infrastruktuuri arendamise toetamist.

Ka väikelaevaehituse infrastruktuuri ehitamise osas ei ole plaanitud toetusi, küll aga on vajalik toetada tootearendust ja turundust. Selleks vaadatakse üle EAS-i meetmed, et need ei sisaldaks tingimusi, mis sisuliselt välistavad väikelaevaehituse toetamise. Oluliselt aitaks sektori teadmisi ja tootearendust parandada väikelavaehituse kompetentsikeskuse loomine. Väikelaevaehituse kompetentsikeskus koondaks valdkonna insenerioskused, teostaks väikelaevaehituse alaseid baas- ja rakendusuuringuid, osutaks ettevõtetele oskusteabe ja laboratoorse baasiga seotud teenuseid, mida ettevõtetel eraldi ei ole otstarbekas omada (projekteerimistarkvara, mudelkatsed, materjali ja liidete kvaliteedi kontroll jne), ning toetaks omaltpoolt rakenduskõrgharidusõpet ja Kuressaare Ametikoolis toimuvat väikelaevaehituse kutseõpet. Kompetentsikeskuse loomine on märgitud arengukavas Siseministeeriumi ülesandeks, kuid seda ainult tulenevalt rahastamise allikast – kompetentsikeskuse välja arendamist on võimalik rahastada Siseministeeriumi kompetentsikeskuste arendamise meetmst ning potentsiaalseks arendajaks on TTÜ Kuressaare kolledž. Projekti rahastamine sõltub Kuressaare kolledži poolt esitatava projektitaotluse sisust.

Jätkata tuleb ka tehnoloogia arengu ja seadmete soetamise toetamist läbi EAS-i meetmete.

Mõlema sektori puhul on riigil võimalik toetada ettevõtjaid läbi koostöö, mis on suunatud riigi omanduses oleva laevastiku uuendamisele. Kuna eesti ettevõtete konkurentsieelised avalduvad eelkõige eriotstarbeliste ja keerukamate laevade ehitamisel läbi tehnoloogiliste uuenduste ja tellimuste täitmise paindlikkuse, siis on neil vajalik pidevalt pakkuda uusi ja innovaatilisi lahendusi. Samas on uute toodetega turule sisenemine keerukas, kuna potentsiaalsed ostjad vajavad kindlust nende toimimises. Riigi laevastiku uuendamisel on võimalik arvestada meie ettevõtjate pakutavate uute lahendustega, mis ühest küljest võimaldaks neil demonstreerida oma toodete töökindlust ning teisest küljest annaks referentsi potentsiaalsetele välisklientidele. Selleks on vajalik moodustada riigihangete ekspertgrupp, millesse on kaasatud ettevõtjate esindajad ning mis pakuks välja riigi laevade ehitamisel kõige sobivamad lahendused. Sellega seondub ka riigi laevastiku vajaduse kava koostamine, mis võimaldab ettevõtetel paremini planeerida oma tootmismahte ja tehnoloogia arendamist.

PRIORITEET 2 - Merendus on ohutu, turvaline ja merenduse keskkonnakoormus on vähenenud

Igasuguse majandustegevusega kaasnevad ohud ning keskkonnakoormus. Meie ülesanne on neid minimeerida, et mere majandamine oleks jätkusuutlik. Antud arengukavas on ohutust, turvalisust ja keskkonnahoidu käsitletud ühe prioriteedi all, kuna õnnetused merel on üks suuremaid keskkonnariske ja seega mõjutab ohutuse parandamine otseselt ka keskkonnahoidu. Rahvusvahelisel tasemel on merenduse ohutuse ja keskkonnaküsimuste lahendamiseks erinevaid kokkuleppeid, mille osapooleks on ka Eesti. Nende kokkulepetega ette nähtud tegevused tuleb viia valdkondlikesse arengukavadesse ja tegevusprogrammidesse. Arengukavas ei käsitleta maismaategevuste mõju merekeskkonnale.

Ohutus ja turvalisus

Eesmärk - Ohutus ja turvalisus veeliikluses ja sadamates on paranenud

Ohutus ja turvalisus hõlmab endas erinevaid valdkondi, mis on erinevate ministeeriumite valitsemisalas. Laias plaanis võib eesmärgiga seotud tegevused ja vastutajad jagada kaheks – õnnetuste ärahoidmine, läbi veeliikluseks ohutu infrastruktuuri loomise, millega tegeleb Veeteede Amet, ja õnnetuse korral abivajajate aitamine, mis on Politsei- ja Piirivalveameti ülesanne. Samas tuleb arvestada, et teatud tegevused on kattuvad, mistõttu ongi vajalik ühest küljest koostöö asutuste vahel ning teisest küljest selge ülesannete ja vastutuse jagamine.

Olulisemad tegevused

VA ülesanded ohutuse ja turvalisuse suurendamisel on seotud laevateede korrashoiu, märgistuse, info edastuse ja laevade järelvalvega. Vastavalt nendele valdkondadele on arengukavas välja töötatud ka meetmed.

Nähakse ette, et aastaks 2020 on mõõdistatud kogu Eesti mereala, milleks on juba soetamisel uus mõõdistuslaev. Viiakse ellu Lääne-Eesti saarestiku laevateede rekonstrueerimine ning töötatakse välja Põhja-Eesti laevateede rekonstrueerimise plaan. Kehtiva Jäämurde arengukava ellu-

viimist tuleb pidada läbikukkunuks. Sellest hoolimata on vajalik jätkata seal ette nähtud tegevuste ellu viimist, eelkõige esimese uue jäämurdja ehituse ettevalmistamist. Jäämurdja ehitust on võimalik rahastada EL-i järgmisel eelarveperioodil. Selleks peab aga Riigikogu juba 2011 aastal võtma vastu vastavasisulise otsuse. Ehitust on mõistlik rahastada kombineerides erinevaid allikaid (EL-i toetus, riigieelarvelised vahendid, jäämurdja poolt teenitud tulu). Vajalik on ka olemasoleva jäämurde kontseptsiooni uuendamine ning kinnitamine kõrgemal tasemel kui Valitsuse kabineti memorandum, et tagada selle elluviimine.

Navigatsiooniteabe edastamise parandamiseks ja navigatsioonimärgistuse parandamiseks jätkatakse tegevusi, mis ei ole suuremahulised, kuid tervikuna peavad tagama veeliikluse ohutuse rahvusvahelistele standarditele vastavalt. Laevaliiklusteeninduse tööd parandatakse pidevalt ning vajadusel laiendatakse seda lisaks Tallinna lahele ka teistesse piirkondadesse. Laevade tehnilise järelvalve osas on vajalik eelkõige tagada selle protsessi administratiivne mõistlikkus ettevõtete jaoks ning järelvalveametnike järelkasv.

Politsei- ja Piirivalveameti ülesanded on seotud mereseire ja -päästega. Lisaks PPA ülesannetele käsitletakse päästevaldkonna all ka vetelpääste temaatikat. Mereseire on valdkond, kus on võimalik oluliselt parandada ministeeriumite vahelist koostööd kuna seirevajadus on lisaks PPA-le VA-l, Keskkonnainspektsioonil, Mereväel ja Muinsuskaitseametil. Seirevõimekus on aga eelkõige VA-l ja PPA-l. Oluline on tagada kõikide huvipoolte vajaduste täitmine efektiivsel ja ressursi säästlikul moel. Selleks tuleb välja töötada ja rakendada integreeritud mereseire süsteem. Ka otsingu- ja päästevaldkonnas on vajalik administratiivse suutlikkuse tõstmine, et tagada päästetööde koordinatsiooni efektiivsus, ressursside optimaalne jaotus ja tegevuste jätkusuutlikkus. Vetelpääste osas seatakse Päästeametile ülesandeks veeõnnetuste ja uppumiste vähendamise tegevuskava koostamine, mille alusel suurendada vetelpäästeks kulutatavaid vahendeid uppumissurmade vähendamiseks.

Merekeskkonna kaitse

Eesmärk - Merenduse poolt tekitatud keskkonnakoormus on vähenenud

Merekeskkonna seisund sõltub nii tegevusest merel kui maismaal, kusjuures hinnanguliselt mõjutab tegevus maismaal (põllumajandus, tööstus jms) oluliselt rohkem merekeskkonna seisundit (70% mõjudest). Arengukavas ei käsitleta aga detailselt maismaalt tuleneva reostuse vähendamist, kuna tegu on sedavõrd laia teemaga, et see vajab eraldi planeerimist. Seetõttu on merekeskkonna kaitset puudutavad tegevused suunatud eelkõige planeerimisprotsessi kujundamisele ning laevanduse ja sadamatega seotud keskkonnamõjude vähendamisele. Tegevuste tulemusena peab vähenema merekeskkonna eutrofeerumine, säilima liikide paljusus ning vähenema saasteainete sisaldus organismides.

Olulisemad tegevused

Merekeskkonna kaitse planeerimise seisukohalt on vajalik eraldi detailne tegevuskava, mis hõlmab kõiki reostuse allikaid. Hetkel on Eestis kehtiv HELCOM-i tegevuskava Eesti rakendusplaan aastani 2011. Vajalik on välja töötada uus rakendusplaan vähemalt aastani 2014. Samuti on Eestil Merestrateegia raamdirektiivist tulenev kohustus töötada välja merestrateegia, milles käsitle-

takse detailselt kõik merekeskkonna kaitseks vajalikke tegevusi. Tuleb kaaluda võimalust nende dokumentide ühildamiseks, et mitte dubleerida sama valdkonna tegevusi kahe planeerimisdokumendiga. Igal juhul on aga vajalik alusuuringute läbiviimine, et määrata mõõdikud millega hinnatakse merekeskkonna head seisundit ning inimtegevuse mõju sellele.

Reostusseire osas on vajalik arendada satelliitseire võimekust ja suurendada nii seirelende kui ohupiirkondades laevadega seiret. Reostustõrje võimekuse suurendamiseks on juba soetamisel multifunktsionaalne reostustõrjelaev, kuid HELCOM-i eesmärkide täitmiseks on vajalik ka teise laeva soetamine.

Selleks, et vähendada laevadelt pärinevat reostust, on vajalik arendada keskkonnasõbralike kütuste kasutamist ning kontrollida laevadel tekkivate jäätmete kogumist. Lavakütuste osas on IMO poolt kehtestatud alates 2015. aastast uued väävlisisalduse nõuded, mis tekitavad olulisi lisakulusid laevaettevõtetele. Seetõttu tuleb analüüsida võimalusi, kuidas soodustada uute madala väävlisisaldusega kütuste kasutuselevõttu sektoris ilma konkurentsivõimet halvendamata.

PRIORITEET 3 - Avaliku sektori tegevused toetavad merenduse arengut

Avaliku sektori tegevuste all kajastatakse ainult ülesandeid, mis on seotud ettevõtetele, inimestele ja kolmanda sektori institutsioonidele soodsa tegevuskeskkonna loomisega, sealjuures peamiselt seadusandlust, haldusülesannete jaotust ja ruumilist planeerimist. Infrastruktuuri areng ning avaliku sektori roll võrgustike loomisel ning teadmiste ja oskuste vahendamisel on kajastatud teistes prioriteetides vastavate valdkondade all.

Korraldus ja seadusandlik baas

Eesmärk - Merenduse korraldus ja seadusandlik baas on tõhusad

Eesmärgi all käsitletakse kolme teemat, mille kohta on eraldi meetmed. Need on merenduse riiklik korraldus, ruumiline planeerimine ja seadusandlik baas. Üks olulisemaid puudusi merendussektori arendamisel ja otsene arengukava koostamise põhjus on valdkonna hajutatus erinevate ministeeriumite vahel. Kuigi see on Eesti haldussüsteemi kontekstis arusaadav, tekitab see siiski merenduse arendamisel takistusi, mille lahendamiseks on vajalik parandada planeerimisprotsessi, täpsustada vastutusvaldkondi ja teha tõhusamat koostööd ministeeriumite vahel.

Olulisemad tegevused

VV korraldusega nr 784 on loodud nn merekomisjon merenduse, merekaitse ja reostustõrje küsimuste lahendamise koordineerimiseks. Paraku ei ole komisjoni töö toimunud efektiivselt, mille üheks põhjuseks on ka selge ja konkreetse komisjoni tegevuskava puudumine. Seetõttu on vajalik muuta komisjoni töökorraldust ning panna komisjoni ülesandeks antud arengukava elluviimise järelevalve. Komisjoni tösse tuleb kaasatakse ka erasektori esindajad.

Selleks, et teadvustada merenduse olulisust Eesti majanduses on vajalik parandada merenduse statistika kogumist ja esitamist.

Merenduse seadusandluses on viimastel aastatel toimunud olulised edusammud, kuna oluliselt on uuendatud nii sadamaseadust kui meresõiduohutuse seadust. Siiski on vaja pidevalt seadus-

andlust ajakohastada. Ühineda on vaja veel mõningate konventsioonidega ning tõlkida hetkel tõlkimata konventsioonid.

Mere ruumilise planeerimise osas on vaja välja töötada planeerimise metoodika ning vastavalt sellele mereala planeerida. Planeerimise ülesanne on seatud Siseministeeriumile. Rannikuala planeerimine toimub maavalitsuste initsiatiivil vastavalt vajadusele.

PRIORITEET 4 - Eesti mereharidus ning teadus- ja arendustegevus on kaasaegsel tasemel

Konkurentsivõimeline ettevõtlussektor eeldab hea ettevalmistusega inimesi ning kaasaegseid tehnilisi lahendusi ja teadmisi. Mereharidussektori tugevus Eestis seisneb pigem traditsioonides ehk on säilinud taasiseseisvus aja eelne kompetents, mis tulenes suurest laevastikust, kuid vahepealsel perioodil pole mereharidus piisavalt ajakohastunud. Sellest tulenevalt ei tehta Eestis ka tugevat meremajanduse ja –tehnoloogia alast uurimis- ja teadustööd.

Haridus

Eesmärk - Eestis antav mereharidus kindlustab kõigile merendussektori valdkondadele vajalike spetsialistide kaasaegse õppe tasakaalustatud mahus

Merehariduse probleemiks on pikemat aega olnud alarahastatus, mille tõttu pole olnud võimalik kaasajastada õppetööks vajalikku materiaaltehnilist baasi ning tuua õppejõududeks uusi inimesi kas ettevõtlussektorist või välismaalt. Seniajani pole probleemi tagajärjed olnud väga tugevad, kuid lähiaastatel saabub kriitiline hetk seoses olemasolevate õppejõudude väga kõrge keskmise vanuse ja õppekeskkonna halva olukorraga. See mõjutab ka merehariduse atraktiivsust noorte seas, mis kokkuvõttes tähendab, et esiteks asutavad merendust õppima nõrgemad õppurid ning teiseks antakse neile ka madalama kvaliteediga õpet. Et seda perspektiivi muuta on vajalik leida täiendavaid vahendeid materiaaltehnilise baasi kaasajastamiseks ning uute õppejõudude kaasamiseks.

Olulisemad tegevused

Arengukava tegevused on jagatud hariduse taseme järgi kutse-, kõrg-, ning huvihariduse meetmeks ning kõike koondavaks hariduse planeerimise meetmeks.

Kuna valdkond on keeruline ning hetkel puudub piisav analüütiline baas paljude detailsete otsuste tegemiseks, nähakse esimese meetmena ette merehariduskontseptsiooni välja töötamist ja rakendamist. Selleks on vaja esiteks fikseerida merendusspetsialistide pikaajaline nõudlus ning tulenevalt sellest välja töötada tegevuste programm antud vajaduse katmiseks.

Kuigi hetkel puudub analüüs detailse tegevuskava koostamiseks, on arengukava tasemel siiski võimalik anda olulisemad suunised iga haridustaseme arengu kohta.

Nii kutse- kui kõrghariduseõppe ühendavaks arenguvajaduseks on materiaaltehnilise baasi uuendamine. Eelkõige puudutab see meresõiduspetsialistide õpetamist, mille osas näeb riiklik õppekava ette kaasaegset õpetamise metoodikat, õpetamist töökeskkonnale lähedastes tingimustes, teoreetilise õppe osalist asendamist valmenditel ning õpetamist laevasarnaselt sisustatud õppeklassides ja laboratooriumites ning õppelaeval. Hetkel pole need tingimused täidetud.

Seetõttu on ammu räägitud vajadusest tõsta merehariduse rahastamise baaskoefitsienti, et tagada vastavad õppetingimused. Arengukavas baaskoefitsiendi tõstmist ette ei nähta. Selle asemel nähakse ette sihtotstarbelised investeeringud materiaaltehnilisse baasi, millega kaob vajadus tõsta rahastamise baaskoefitsienti võrreldes teiste haridusvaldkondadega. Lisaks spetsiifiliste seadmete ja õppevahendite soetamisele on vajalik uuendada ka Mereakadeemia üldist infrastruktuuri, mis on amortiseerunud ja ei vasta kaasaegse õppe vajadustele.

Ka uute õppejõudude kaasmamine on kutse- ja kõrghariduse ühine väljakutse. Arengukavas selleks konkreetseid tegevusi ette ei nähta, küll aga on vajalik lahendada see küsimus Merehariduskontseptsiooniga.

Kutseõppe osas on oluline tagada selle kättesaadavus olulisemates merenduse arenguga seotud regioonides – lisaks Tallinnale Pärnus, Saare- ja Hiiumaal, Ida-Virumaal ning Tartus.

Huvihariduse arengu eesmärk on eelkõige tagada noorte jätkuv huvi merehariduse- ja elukutse omandamise vastu. Seetõttu peab huviharidus sarnaselt kutseõppega olema kättesaadav regioonides, milleks on vajalik tihendada koostööd riigi ja kohalike omavalitsuste vahel. Ühe suurema tegevusena nähakse ette purjetamisklubidele paatide soetamist, sest just purjetamine on peamine tegevus, kust kasvab välja noorte huvi merenduse vastu.

Huvi merehariduse ja merenduse vastu tervikuna saab alguse ja sõltub noortele pakutavatest merega seotud huvitegevustest ja kutseõppe võimalustest regioonides. Seetõttu nähakse tegevustena ette huvitegevuse kättesaadavuse parandamist erinevates regioonides ja samades regioonides kutseõppe võimaldamist, kuna mitte kõik ametikohad merendussektoris ei eelda kõrgharidust.

Mereharidusest rääkides keskendutakse sageli Mereakadeemiale, mis õpetab meremajandusega seotud erialasid, kuid vaadates tervet merendussektorit, siis on paljud erialad omandatavad teistes ülikoolides – TÜ, TTÜ, EMÜ ja TLÜ. Nendes ülikoolides õpetatakse eelkõige merenduse keskkonnaaspektidega seotud erialasid ning laevaehitust. Vajalik on tihendada koostööd õppeasutuste vahel selleks, et kasutada optimaalsemalt olemasolevat või loodavat infrastruktuuri, tõhustada õppeprotsessi ning parandada teadmiste ülekannet.

Teadustöö

Eesmärk - Eestis loodud merenduse teadustöö maht ja kvaliteet on tõusnud

Merendusvaldkonna teadustöö on Eestis tugev loodusteaduste valdkonnas. Paraku on tase nõrk meremajanduse ning tehnoloogia valdkonnas. Olemasoleva ressursi juures on meil võimalik süvateadust teha ainult väga kitsas valdkonnas. Seetõttu peab teadustöö keskenduma rakendusuuringutele ning oluline on parandada teadusasutuste, riigiasutuste ning erasektori infovahetust, et tõhustada teadmiste ülekannet ja tehnoloogia siiret. Uuringud ja teadustöö peavad olema suunatud eelkõige ettevõtete ja avaliku sektori infovajaduse rahuldamisele.

Olulisemad tegevused

Selleks, et parandada meremajanduse teadustöö taset, on vaja luua uuringute ja teadustöö koordineerimisega järjepidevalt ja süstemaatiliselt tegelev institutsioon. Hetkel on Mereaka-

deemia juures arenduskeskus, mis oleks võimalik muuta merekompetentsi keskuseks, mille vastutada on ka meremajanduse teadustöö koordineerimine.

Täiendava teadustöö finantseerimist nähakse ette eelkõige EL-i BONUS programmist, mille liige Eesti on läbi Eesti Teadusfondi. Selles programmis osalemiseks nähakse ette ka Eesti poolne kaasfinantseering.

PRIORITEET 5 – Rannaäärne elu- ja külastuskeskkond on atraktiivne, soodustades mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut, ning mere kultuuripärandit kantakse edasi

Antud prioriteedi all käsitletakse merendusega seotud kohaliku ettevõtluse arengut ja merekultuuripärandi kaitsmist ja kättesaadavaks tegemist. Nende teemadega seondub ka üldise teadlikkuse tõstmine merenduse olulisusest Eesti majandusele. Teemad on ühe prioriteedi all seetõttu, et põhilised merendusega seotud kohaliku ettevõtluse valdkonnad - turism, kalandus ja ajalooliste laevade ehitus - sõltuvad paljuski merekultuuri säilimisest ja atraktiivsusest. See tähendab, et kuigi arengukavas olevate merekulutuuriga seotud tegevuste elluviijateks on Kulutuuriministeeriumi haldusalas olevad institutsioonid (Muinsuskaitseamet, muuseumid), siis käsitletakse merekuultuuri siiski laiemalt - eelkõige kui rannaäärse eluviisi säilimist.

Mereturism ja kalandus

Eesmärk - Mereturism ja merenduse ning randlusega seotud ettevõtlus on arenenud

Turism ja kalandus on põhilised kohaliku merendusettevõtluse valdkonnad, kusjuures mereturismi osas on võimalik oluliselt tegevuste mahtu suurendada. Mereturismi kesksel kohal on väikelaeva turistid, kes külastavad reisil olles mitmeid sadamaid ning tarbivad nende läheduses olevaid turismiteenuseid. Hetkel on mereturism Eestis vähearenenud. Siseturistide arv on väike, kuna laeva omamine on jätkuvalt Eesti elatustaset arvestades kallis ning välisturistide jaoks pole Eesti piisavalt tuntud sihtkoht ning siinne infrastruktuur sadamate näol ei ole piisavalt atraktiivne. Arengukavas nähakse ette turistide arvu suurenemist eelkõige välisturistide osas. Kuigi kalanduse arengut otseselt arengukavas ei käsitleta, siis antud peatükis käsitletakse kalasadamate infrastruktuuri arendamise vajadust koostöös väikesadamatega. Esiteks aitab see vähendada investeerimise vajadust ning teiseks loob teadmiste ja oskuste kontsentratsiooni, mis aitab kaasa mõlema sektori võimekuse suurenemisele.

Olulisemad tegevused

Turistide arvu suurenemise osas on tegevused suunatud väikesadamate võrgustiku arendamisele ja Eesti kui sihtkoha müümisele. Prioriteetsena tuleb arendada võrgustikus sadamaid, mis võimaldavad vastu võtta väikelaevu süvisega vähemalt 2,5m. See peaks olema loodava võrgustiku aluseks Eesti merealadel, millele hiljem lisatakse väiksema süvisega väikelaevade teenindamist võimaldavad väikesadamad. Turistide jaoks on oluline, et eksisteeriks terviklik võrgustik, mille sadamad paiknevad üksteisest umbes 30 meremiili kaugusel. Töötatakse välja võrgustiku sadama teenusstandard, sadamate võrgustiku kontseptsioon ning toetatakse investeeringute rahastamist. Samuti toetatakse sadamate müügitegevust rahvusvahelisel turul.

Arengukavas on antud peatüki all eraldi käsitletud sisevett, et pöörata tähelepanu Peipsi järve piirkonna arenguvõimalustele. Ka seal on põhilised tegevused seotud sadamate arenguga turis-

mi ja kalanduse vajadustest lähtuvalt, kuid lisanduvad tegevused piiriülese koostöö soodustamiseks ning analüüs Peipsi järve võimaliku merele avamise osas.

Merekultuur

Eesmärk - Merekultuuripärandi ja -traditsioonide säilimine on tagatud

Mereäärse riigina on Eestil rikkalik merepärand, mille hoidmine, merenduskogukondade, sealhulgas sadamapiirkondade ja traditsiooniliselt kalandusega tegelevate kogukondade toetamine ning nende traditsiooniliste oskuste säilitamine on olulised eestlaste identiteedi tugevdamise seisukohast. Merekultuuri ja merelise identiteedi tugevusest sõltub ka meremajandussektor. Tulenevalt meremajanduses olevate töökohtade spetsiifilisusest peab suur osa sealsest tööjõust olema erialase väljaõppega. Selleks aga et andekad noored läheksid õppima merendust peab valdkond olema ühiskonnas hinnatud.

Olulisemad tegevused

Arengukavas nähakse ette tegevused, mis toetavad merekultuuripärandi säilitamist nii füüsiliste objektide (tuletornid, vanad laevad) ehitamise või rekonstrueerimise näol kui läbi merenduse ja randlusega seotud tegevuste propageerimise (õpitoad, riiklikud kultuuriprogrammid, uurimistööd jne). Lisaks nähakse ette teadlikkuse tõstmine merendusest läbi merendussektori ülevaadete koostamise ning merepäevade korraldamise.

4. EELNÕU VASTAVUS EUROOPA LIIDU ÕIGUSELE

Eelnõu lähtub EK 10. oktoobri 2007. a. teatisest COM(2007) 575 „Euroopa Liidu Integreeritud Merenduspoliitika“, milles kutsutakse liikmesriike üles koostama riiklikke integreeritud merenduspoliitikaid.

5. EELNÕU MÕJUD

Arengukava on suunatud merendussektori ettevõtluse arengule, töökohtade loomisele ja lisandväärtuse suurendamisele, õnnetuste vähenemisele ja nende tagajärgede leevendamisele, inimelude päästmisele, keskkonnamõjude vähenemisele ning merelise identiteedi säilimisele.

Olulisim mõju on siiski ettevõtluse areng, kus nähakse lisandväärtuse suurenemist keskmiselt 0,5% aastas rohkem kui ilma antud tegevusteta. Ohutuse osas on olukord tegelikult juba praegu hea, ette nähtud tegevused peavad tagama, et see säiliks ka laevaliikluse suurenemisel. Merekeskkonna kaitse osas on sisulised tegevused suunatud ainult laevanduse mõjude vähendamisele, mis tegelikult moodustavad väiksema osa inimtegevuse mõjudest merekeskkonnale. Seega saab merekeskkonna seisund paraneda ainult juhul kui töötatakse välja arengukavas ette nähtud eraldi tegevuskavad kogu merekeskkonda mõjutava reostuse vähendamiseks.

Arengukava edukal elluviimisel tõuseb merehariduse kvaliteet ja populaarsus, mis tagab sektori töökohtadele kvaliteetse inimressursi. Samuti tõuseb merendussektori populaarsus ning säilib eestlaste mereline identiteet.

6. RAKENDUSPLAANI ELLUVIIMISEKS VAJALIKUD KULUTUSED

Maksumuse prognoosis on arvestatud investeeringute kuludega ning teatud lisanduvate tegevuskuludega, mis on seotud ministeeriumite väliste uute institutsioonide loomise või toetamisega (nt. merenduse kompetentsikeskus). Arvestatud pole ministeeriumite ja allasutuste halduskuludega, sh kuludega arendustegevuseks. Kajastatud on hinnangulised investeeringud sadamate infrastruktuuri, mida teevad ettevõtted.

Arengukava tegevuste kogumaksumus on 490 miljonit eurot, millest üle poole moodustavadki ettevõtete investeeringud sadamate infrastruktuuri. Ülejäänud summast moodustavad omakorda suurema osa investeeringud laevadesse (jäämurdmine, reostustõrje). Laevandustoetusi on planeeritud suurusjärgus kümme miljonit eurot ja siin tuleb arvestada, et nii kulud riigieelarves kui katteallikas nendeks kuludeks tekib otseselt laevade lisandumisega Eesti laevaregistrisse.

Põhilised kulutused on MKM-i ja SiM-i haldusalas. Samuti on olulised kulutused HTM-i haldusalas seoses Mereakadeemia infrastruktuuri väljaarendamisega. Olulise osa investeeringute tegemiseks on võimalik kasutada EL-i vahendeid. Investeeringute summad ja allikad täpsustuvad rakendusplaanis, lõplikud otsused sõltuvad riigieelarve võimalustest ja administratiivsetest ning poliitilistest otsustest.

7. ARENGUKAVA KOOSKÕLASTAMINE

Arengukava eelnõu esitati kooskõlastamiseks kõikidele ministeeriumitele ning Veeteedeametile, Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutusele, Politsei- ja Piirivalveametile, Muinsuskaitseametile ja Riigikantseleile.

Kõigi ministeeriumite ettepanekud ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vastused neile on koondatud kooskõlastustabelisse ning lisatud seletuskirjale (lisa 1).

Juhan Parts

Minister

Marika Priske

Kantsler