

KUI SUUR ON TRANSIIDIÄRI OSATÄHTSUS EESTI MAJANDUSES?

Andres Saarniit

Tänu oma geograafilisele asendile on Eesti suhetes Venemaaga juba sajandeid mänginud kaupade vahendajamaa rolli. Hinnangud transiidisektori osatähtsuse kohta Eesti majanduses on väga erinevad. Mitmesuguste allikate kohaselt moodustab transiidisektor Eesti riigi sisemajanduse koguproduktist (SKP) 4–10% või isegi rohkem. 1990ndate lõpus hindasid Lääne eksperdid transiidi osatähtsuseks Balti riikide SKPst ligi 30% ning prognoosisid selle kasvu sajandivahetuseks isegi 50%ni¹. Nende erinevate hinnangute juures ei ole alati selge, mida on mõeldud – kas näiteks transiidis loodud lisandväärtuse osatähtsust SKP loomisel, veetud kaupade maksumuse ja SKP suhet või midagi muud. Et ametlik arvepidamine transiidisektorit kui sellist ei erista, ongi käesoleva kirjutise eesmärk analüüsida käibivaid “seinast-seina” hinnanguid transiidiauri suuruse ja tähtsuse kohta SKP loomisel.

Transpordisektori roll Eesti majanduses on suhteliselt suur. Ametlik rahvamajanduse arvepidamine eristab sisemajanduse koguprodukti tootmispoolel 16 tegevusala. Transpordis loodud lisandväärtus sisaldub kogumis “veondus, laondus ja side”, mille osatähtsus SKPs oli 2003. aastal 14,4% (vt tabel 1). Hinnanguliselt 70% sellest langeb veonduse ning laonduse arvele, mille osatähtsust loodud lisandväärtuses on seega ligikaudu 10%. Transiidiauri (siin ja edaspidi mõeldakse selle all kaubavedu läbi Eesti) on kahtlemata üks põhjusi, miks veonduse ja laonduse tegevusala on nii suure osatähtsusega.

Eesti transiidiauri eripära

Võimalik, et praeguseks välja kujunenud Eesti roll Venemaa ja muu maailma vahelises kaubavahetuses on selgepiirilisem kui kunagi varem. Nimelt esindab Eesti tüüpilist **Balti transiidimudelit, mis põhineb Vene nafta ja naftasaaduste vedamisel Läänemere sadamatesse ja seal laevadele laadimisel**. Kui Eestis ja Lätis on esimeseks ahelalülks raudtee, siis Leedus asendab raudteed torustransport. Nii nagu Eestis ja Lätis, on ka Soome transiidimudeli puhul Venemaalt tuleva kauba käitlemise esimene ning peamine lüli raudtee.

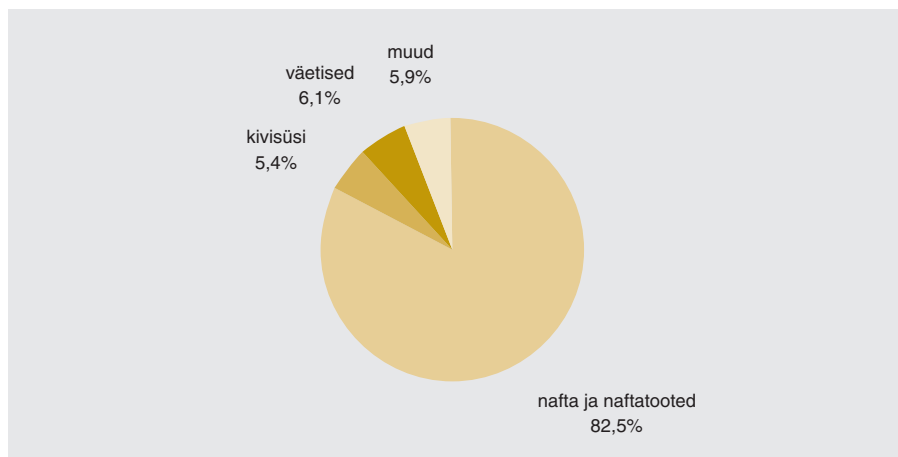
Raudteevedude statistika eristab muu hulgas ka transiitveoseid ning selle järgi moodustavad **transiitkaupadest ümmarguselt 80% toornafta ja naftatooted** (vt joonis 1). Võimalik, et suure söeterminali valmimine Tallinna sadamas 2005. aastal ning Sillamäe sadama käikuandmine muudavad veidi seda jaotust juba lähitulevikus. Vähemalt seni on aga naftatoodete vedu raudteel ära määranud ka transiitkaupade vood Eesti sadamates (vt joonis 2).

¹ U. Tooming. Eesti peab võitlema oma transiidituru eest. – Postimees, 11.04.1996.

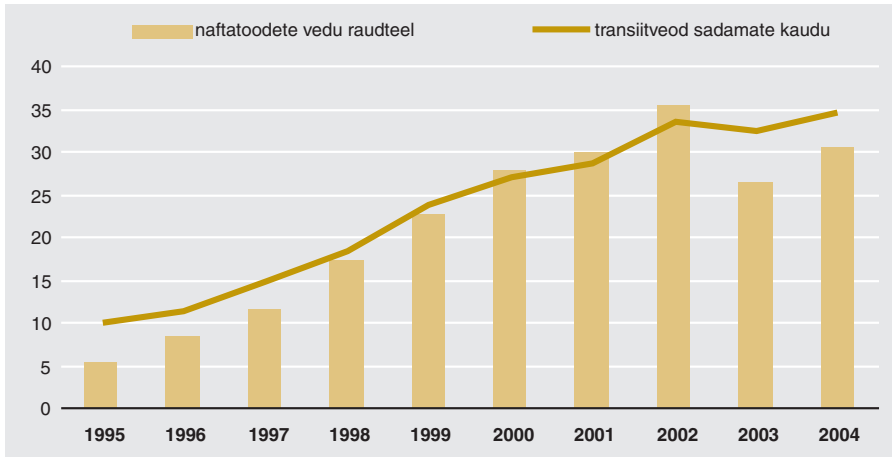
Tabel 1. Sisemajanduse koguprodukt tegevusalade kaupa 2003. aastal (jooksevhindades)

	Mln kr	%
Töötlev tööstus	20 205,8	17,9
Kinnisvara, rentimine ja äritegevus	18 805,7	16,7
Veondus, laondus ja side	16 189,6	14,4
Hulgi- ja jaekaubandus	14 680,3	13,0
Ehitus	7 205,0	6,4
Avalik haldus, riigikaitse ja sotsiaalkindlustus	6 802,2	6,0
Haridus	5 712,3	5,1
Muu ühiskonna-, sotsiaal- ja isikuteenindus	4 784,5	4,2
Finantsvahendus	4 268,0	3,8
Elektrienergia-, gaasi- ja veevarustus	3 384,9	3,0
Tervishoid ja sotsiaalhoolekanne	3 225,1	2,9
Põllumajandus ja jahindus	2 773,7	2,5
Metsamajandus	1 845,8	1,6
Hotellid ja restoranid	1 610,1	1,4
Mäetööstus	1 144,2	1,0
Kalapüük	126,0	0,1
Lisandväärtus kokku*	112 763,2	100,0

* V.a neto-tootemaksud, mis on tegevusalade vahel laiali jagamata (vt ESA andmebaas)



Joonis 1. Transiitveoste jaotus raudteel kaubagrupi järgi 2003. aastal



Joonis 2. Naftatoodete vedu raudteel ja transiitveod sadamate kaudu (mln tonni)

Kuna läbi Eesti veetavad kaubakogused on märkimisväärsed ja nende maksumus meie majanduse mastaape arvestades suur, on see andnud alust karta ressurside liigset koondumist transiidiarisse ja sellelt tegevusalalt lähtuvate negatiivsete šokkide mõju Eesti majandusele. Ka see asjaolu on kahtlemata üheks käesolevas artiklis toodud hinnangu koostamise põhjuseks.

Sektori määratlus

Lähtuvalt Eesti eripärast on kogu transiidisektor määratletud raudtee- ja sadamapõhisena. Seda eeldusel, et autovedude – ja miks mitte ka näiteks õhuv vedude – kõrvalejätmine ning raudtee ja sadamate kogu äritegevuse klassifitseerimine transiidiarina on vastastikku tasakaalustavad nähtused. Kaubaveo käive (st Eestisse sissevedu ja Eestist väljavedu) õhu kaudu ei ületanud maksebilansi andmetel 2003. aastal 100 miljoni krooni piiri ja autovedude maht oli umbes 250 miljonit krooni. Samal aastal oli ainuüksi Eesti Raudtee ja Tallinna Sadama loodud lisandväärtus ligi 1,5 miljardit krooni.

Nagu öeldud, ei vea need kaks suurorganisatsiooni ainult transiidiveoseid (näiteks Tallinna Sadama 2003. aasta aruanne annab transiidikauba osatähtsuseks üldises kaubavoos umbes 75% ja Eesti Raudtee sama aasta aruanne 83%). Seetõttu on siin kirjeldatud lähenemise korral tõenäolisem transiidisektori üle-, mitte alahindamine (vt tehnilisemat kirjeldust taustinfos "Hindamismetoodika").

Hinnangu tulemused

Transiidiettevõtetena klassifitseeritud ettevõtete andmete summeerimise tulemusel selgus, et 2003. aastal oli transiidisektori osatähtsus SKP tootmispoolel ligi 3,5%. Komponentide lõikes oli märkimisväärselt suur nende ettevõtete osatähtsus tegevuse ülejäägis ja segatulus, mis ulatus 7%ni, samal ajal kui töömahukus osutus keskmisest madalamaks (vt tabel 2).

Tabel 2. Transiidisektori näitajad SKP tulude poolel (hinnang 2003. aasta näitajate alusel)

	Majandus kokku	Transiidisektor (% kogu majandusest)
SKP (mln kr)	127 334	4445 (3,5%)
tööjõukulu	59 745	1305 (2,2%)
kulum	17 981	890 (4,9%)
kasum	34 233	2430 (7,1%)

See tulemus on lähedane mõnedele varasematele hinnangutele. Nimelt viidatakse 2003. aasta sügisel Pärnus peetud esindusliku transpordikonverentsi materjalides 5–7%le SKPst, pidades silmas kõiki Balti riike. Tänu arvestusmetoodika täiustamisele ning uuemate andmete laekumisele hinnatakse 2003. aasta SKP suurust praegu umbes 10% suuremaks, kui see arvati olevat näiteks 2004. aasta algul. Veel suurem võib olla erinevus konverentsi üllitiste ettevalmistamise ajal arvatuga.

Väliskaubanduse poolel on selgelt eristatav transiidiäri määrav mõju teenusteekspordi mahule ning tema oluline roll välistasakaalu parandajana. Näiteks aastail 2000–2003 moodustas kaubaveoteenuste positiivne saldo keskmiselt 3,5% SKPst, mis oli juhtumisi sama suur kui transiidiäris loodud lisandväärtus (vt ka tabel 1).

Kas transiidiäri mõju majandusele võib olla suurem, kui seda näitab SKP tootmispool?

Tihti soovitakse ühe või teise tegevusala rolli ühe riigi majanduses iseloomustada mitte ainult seal loodud SKP, vaid ka seeläbi, kui palju kasumit ja töötasu saadakse sektori tellimuste pealt. Tüüpiline näide on töötlev tööstus, mille osatähtsus SKP tootmispoolel on arenenud riikides kas veidi all- või ülalpool 20%. Mõnede asjatundjate meelest on töötlev tööstuse roll sellega alahinnatud, kuna väidetavasti on tööstus teenusesektori suurimaks tellijaks (täpsemad hinnanguid selle kohta on kirjanduses küll harva leida).

Põhimõtteliselt saab sama mõttekäiku kasutada ka transiidiäri puhul. Nii näiteks **ostsid transiidi-ettevõtted 2003. aastal töid ja teenuseid kokku umbes 6 miljardi krooni eest, mis**

moodustas 4,7% SKPst.² Nende ostude hinnas sisalduv teistes Eesti ettevõtetes loodud lisandväärtus on tavapärase rahvamajanduse raamatupidamises kirjendatud teiste tegevusalade all, olgu selleks siis “ehitus”, “kinnisvaraarendus” või mõni muu tegevusala. Võib nõustuda, et muudel võrdsetel tingimustel jäänuks transiidiairi puudumisel see lisandväärtus loomata. Paraku on praktiliselt võimatu hinnata, milline oli transiidiettevõtete ostetud töödes ja teenustes impordi osatähtsus. See eeldaks iga üksiku tehingu analüüsi. Seetõttu **pole võimalik hinnata transiidiairi osatähtsust laiemalt**, võttes arvesse ka transiidisektorit teenindavate ettevõtete panust sise-majanduse koguprodukti loomisse.³

Kokkuvõte

Suuruse poolest on transiidiairi näol seega tegu juhtiva tegevusalaga, mis 2003. aasta andmete põhjal antud hinnangu järgi andis 4,5% sisemajanduse koguproduktist. Sellele lisandub transiidisektorit teenindavate Eesti ettevõtete panus, mida ei õnnestunud täpselt hinnata. Väliskaubanduse poolel on selgelt eristatav transiidiairi määrav mõju teenusteeeksporti mahule ning tema oluline roll välistasakaalu parandajana.

Transiidiairi väljavaated sõltuvad sellest, kui võrd tõhusaks osutuvad viimastel aastatel sadamate arenguks tehtud investeeringud. Kindlasti toob infrastruktuuri areng kaasa muudatusi transiitkaupade struktuuris, muutes selle mitmekesisemaks.

² Hinnang on ligikaudne, kuna äriregistris vastavad andmed puudusid.

³ Näiteks Tallinna Sadama puhul tuleks jällegi eristada transiidiga mitteseonduvad investeeringud (kruisilaevade kai jne).

Hindamismetoodika

Hindamise tehniline käik koosnes kahest etapist: a) transiidisektorit moodustavate ettevõtete kogumi määratlemine; b) transiidiettevõtete majandusnäitajate alusel kogu sektorit iseloomustavate näitajate arvutamine.⁴

Vajalike arvestuste tegemiseks kogu sektori tasemel osutus mõttekaks määratleda transiidisektor "alt üles põhimõttel", eristades transiidiettevõtteid teistest äriühingutest. Nagu ülaltoodud artiklis osundatud, põhines valik raudtee ja sadamatega seonduvatel ettevõtetel eeldusel, et nende ettevõtete transiidiariga mitteseotud tulud on sama suured, kui valimist välja jäänud ning raudtee ja sadamatega mitteseotud transiidiaris loodud lisandväärtus. Valim koostati koostöös Transiidi Assotsiatsiooni ekspertidega ning sõelale jäi umbes 90 äriühingut.⁵

Andmeallikatest vastas vajadustele vaid ESA hallatav EKOMAR (riiklik statistiline kompleksne kalendriaasta aruanne), milles sisalduvad ettevõtete kaupa kõik sisemajanduse koguprodukti arvestamiseks vajalikud algandmed (nt tööjõukulud, kasum, kulum). Et kõigi valimi ettevõtete aruandeid selles andmebaasis ei leidunud, tuli andmeid hankida ka äriregistri vahendusel. Võrreldes ESA andmebaasiga oli seal ettevõtete kaetus andmetega ebaühtlane. Nii näiteks oli osade äriühingute puhul olemas andmed tööjõukulude ja kasumi kohta, kuid puudusid andmed kulumi kohta või ei olnud kasumist eristatav nn erakorraline kasum. Seetõttu tuli puuduvate andmete saamiseks kasutada nn laiendamismeetodit.

⁴ Eelkirjeldatud hindamine sai teoks tänu koostööle Eesti Statistikaameti ja Eesti Panga maksebilansi ja majandusstatistika osakonna ekspertidega. Andmete töötlemisel osutatud abi eest suur tänu Natalja Viilmannile keskpangapoliitika osakonnast.

⁵ Pärast Euroopa Liiduga ühinemist on tekkinud uusi transiidikanaleid, kuid need ei ole suuruse poolest võrreldavad ahelal "raudtee-sadam" põhineva transiidiariga.