

PÄRNU LOGISTIKA ARENGUKAVA

Sisukord

1. Väljavõtted olulisematest strateegilistest dokumentidest

1. Väljavõtted olulisematest strateegilistest dokumentidest

1.1. Üleriigiline planeering

Õigusliku euro-integratsiooniga samatähtis on füüsiline integreerumine Euroopa ruumiliste struktuuridega. Hea füüsiline ühendus parandab Eesti positsiooni rahvusvahelises tööjaotuses ja kiirendab siinset majanduskasvu ning toetab ja kiirendab majanduslikku ja sotsiaalset integratsiooni Euroopa Liiduga. Eesti peab lähiaastatel otsustama, kas me soovime ja vajame kaasaegset raudteeühendust Kesk- ja Lääne Euroopaga ning parandama oluliselt maanteeühendusi ja piiriületamise kiirust selles suunas. Raudteeühenduse puudumine Lääne-Euroopaga ei tähenda ainult seda, et me ei saa rongiga Tallinnast Pariisi või Berliini sõita, vaid ennekõike seda, et Eesti on täielikult ära lõigatud Euroopa kõige kaasaegsemast ja keskkonnasõbralikumast transpordisüsteemist.

Asustuse kujunemist ja muutumist mõjutab oluliselt hariduse kättesaadavus, sest laste iseseisvad liikumisvõimalused on palju väikesemad kui täiskasvanutel, seetõttu peavad koolivõrk ja avaliku transpordi korraldus olema heas koostöös.

Eesti eri paikade konkurentsivõime tõstmisel on võrdse tähtsusega tööhõive mitmekesistamine, keskuste ja piirkondade spetsiifiliste eelduste ja võimaluste ärakasutamine ning eri paikade vaheliste aeg-ruumiliste vahemaade vähendamine. Asustuse ruumiline tasakaalustamine ning majanduskasvu ja elatustaseme tõusu kiirendamine ja ühtlustamine kõigis Eesti paikades on koostöömivad, teineteist vastastikku mõjutavad ja võimendavad protsessid.

Kokkuvõtteks võib öelda, et üleriigilise planeeringu põhieesmärgiks on inimese põhivajaduste - elukoht, töökoht, haridus, teenused, puhkus - parem rahuldamine igas Eesti paigas. See on võimalik läbi liikumisvõimaluste ja keskkonnakvaliteedi parandamise ning inimese valikuvõimaluste suurendamise. Üleriigiline planeering tõstis kõige olulisemate praegusel hetkel asustust mõjutavate teguritena esile töökohtade valiku, hariduse kättesaadavuse ja valiku ning aegruumilised vahemaad Eesti eri paikade vahel. Kui mõni nendest teguritest toimib halvasti inimese põhivajaduste rahuldamisel, võib inimene hakata kaaluma elukoha vahetust. Elukoha vahetus tähendab asustuse muutumist. Rahvusvahelises kontekstis on kõige teravamaks probleemiks Eesti väga halb ruumiline ühendus Kesk- ja Lääne-Euroopaga.

1.2. Transpordi arengukava aastateks 1999-2006

Rahvusvahelise tööjaotuse oluline faktor ja komponent, mille reaalne olukord esile tõstab, on Eesti võimekus toimida transiidikeskusena. Transiidikeskuse moodustavad tootvad, teenindavad ja/või informatsiooni haldavad majandusüksused (sadamad, tootvad ettevõtted, laod, ümberlaadimiskeskused, andmepangad jms.) ja neile juurdepääsu tagavad kanalid. Transiidikeskuse väärtus üldistatuna seisneb majandusüksuse kasumitootlikkuses, millest arvestatakse maha juurdepääsuks tehtavad kulud.

Eesti siseliikluse jaoks on prioriteetseteks need suunad, mis ühendavad omavahel suurima potentsiaaliga regioone, mis on olulised tasakaalustatud regionaalse arengu seisukohalt. Olulisemad nendest on:

Tallinn - Tartu; Tallinn - Narva; Tallinn - Pärnu; Tartu - Jõhvi.

Tootmise investeeringud on aga maarajoonides majanduslikult õigustatud vaid siis, kui lisaks vajaliku kvalifikatsiooniga personalile on kohapeal juurdepääs ka vajalikul tasemel transpordi ja muule infrastruktuurile.

Kvalitatiivselt rahvusvahelisel tasemel väljaarendamist vajab maanteede võrk, eelkõige peateed, mis ühendavad riigi peamisi keskusi: Tallinn, Narva, Tartu ja Pärnu omavahel ning teiste riikidega. Kõrgeima prioriteediga on investeeringud Kreeta transpordikoridoris nr. 1 ning selle ida-läänesuunalises Tallinn-Narva harukoridoris 1A.

1.3. Laevanduspoliitika

Eesti geopoliitiline asend tagab Eestile suure ekspordi ja transiitkaubanduse potentsiaali. Stabiilse laevanduse arengu tagamise seisukohalt on oluline Eesti sadamate avatuse tagamine aastaringelt. Lisaks on vajalik

soodustada kaldapealse infrastruktuuri arengut, et transpordiprotsess kulgeks takistusteta, kiiresti, majanduslikult efektiivselt ja ohutult.

Regionaalpoliitika seisukohalt on oluline Pärnu sadama aastaringsest laevatavana hoidmine. Väinamere ja Pärnu sadamad on kergesti jäätuvad ning seetõttu on talvine navigatsioon selles piirkonnas problemaatiline. Ettevõtjad, kes veavad oma toodangut Pärnu sadama kaudu ning kabotaazhvedude teostajad, on siiani pidanud arvestama suuremate kulutustega ning võimaliku sadama seiskumisega talvisel navigatsiooniperioodil, saaksid sadama aastaringse avatuse korral planeerida majandustegevust perspektiivsemalt. Viimased aastad on Pärnu sadamat teenindanud prahitud jäälõhkuja, kuid kulutuste vähendamiseks oleks otstarbekas osta Euroopa Liidu ja/või liikmesriikide kaasfinantseerimisel multifunktsionaalne tugevdatud jääklassiga päästelaev (pikkus 50 m, süvis kuni 4,5 m, jäämurdmine kuni 80 cm paksuses jääs), mida saaks ühtlasi kasutada pukseerimisel, valvelaevana suurte naftatankerite laadimis- ja lossimistöde julgestamisel ning tuletõrje ja keskkonna saaste likvideerimise operatsioonidel.

Ühtlasi aitab päästelaev täita Eesti kohustusi, mis tulenevad rahvusvahelisest mereotsingute ja pääste konventsioonist, rahvusvahelisest päästekonventsioonist ning Läänemere keskkonnakaitse konventsioonist.

1.4. Regionaalsete lennujaamade arengukava aastateks 2000-2006

Lennuliiklust Skandinaavia maadega võib suurendada maksuvabakaubanduse kaotamine laevadel.

Regionaalsete lennujaamade roll reisijate veos rahvusvahelistel liinidel on 2006. aastal järgmine:

- Perioodilised tellimislennud Tartust ja Pärnust: suvehooajal Lõuna-Euroopasse ning taliperioodil Kesk-Euroopasse.
- Lääne-Eesti jääb Skandinaavia turistide puhkuse veetmise kohaks, mis võib suurendada Kärkla, Kuressaare ja Pärnu lennujaamade reisijate arvu. Suveperioodiks võib prognoosida tellimislende. Esialgu on avatud liin: Kärkla - Visby (Rootsi) - Kärkla ja võimalus tellimislendudeks Visbyse Kuressaarest. Kiire kasv on siiski kaheldav, sest hinnataseme ühtlustumisel Eestis ja Skandinaavia riikides ei pruugi puhkuse veetmine Eestis enam nii atraktiivne olla.

Euroopa Liidu ja Euroopa ühise lennuruumi liikmeks saades võivad Eesti regionaalseid lennujaamu kasutada Soome ja Skandinaavia maade tellimislende korraldavad ettevõtjad, kes võivad Lõuna- ja Kesk-Euroopa liinidel teha Eestis reisijate pealevõtmiseks vahepeatusi.

PÄRNU

Lennuväli peaks võimaldama õhusõidukite maandumist IFR tingimustes päeval ja öösel meteomiinimumiga 1300x80 (s.t. nähtavus 1300 m, pilvede kõrgus 80 m). Kuna lennuväljalt toimub regulaarne lennuliiklus, siis tuleks lennuväli varustada ILS maandumissüsteemidega. Vajadust rõhutab asjaolu, et lennuväljal paikneb Piirivalve Lennusalga hooldusbaas. Piirivalve on huvitatud lennuvälja kiirest varustamisest ILS süsteemidega, et tuua osa lennutehnikast Pärnusse. Tänu oma pikale rajale ja korralikule lennujaama hoonele on tekkinud huvi kasutada Pärnu lennujaama riigivisiitide ning tellimus- ja võimalike regulaarlendude sihtpunktina, Tallinna lennuvälja varulennuväljana ja Soome koolitusettevõtetele koolitusbaasina, sest Soome suurimad lennuväljad ei võimalda ülekoormuse tõttu koolituslende.

Eelkõige tuleb arengukavas silmas pidada EL struktuurivahendite kaasamisel taotletavate investimisprojektide teostamisel investeringute mahukust rahalises väljenduses. Võttes arvesse arengukavas väljatoodud investeringute vajadusi, mis EL struktuurifondide poolt võimaldatavate toetuste kontekstis on väikesed, võime järeldada, et ISPA ja regionaalarengu fondide vahendite kaasamine regionaalsete lennujaamade finantseerimisskeemidesse ei ole võimalik.

Antud arengukava regionaalset aspekti silmas pidades on otstarbekas lähiperioodidel Phare 2000+ programmi raames taotleda välisabi väikelennujaamade infrastruktuuri parendamiseks, võttes arvesse järgmisi kriteeriume ja momente, mis on projektide valikul olulised:

- lennuohutuse tagamine;
- vähem arenenud piirkondade parema juurdepääsetavuse tagamine suurematele tõmbekeskustele;
- investeringute juurdevoolu kindlustamine piirkonnale, kohalikule majandustegevusele vajaliku infrastruktuuri arendamise läbi.

Võimalike eespool nimetatud programmide raames EL vahendite kaasamisel regionaalsete lennujaamade investeringuprojektide rahastamisel lähtutakse eelkõige investeringute suurustest ning järgmistest projektide teostatavuse nõuetest:

- riigi enamusosalus äriühingutes;
- võime kaasfinantseerida projekte vajalike nõutavate mahtude piires (min 25% riigipoolne finantseerimine) ning tellida vajalikke uuringuid ning projektlahendusi;
- piisav äriühingu(te) meeskonna oskusteave välisprojektide läbiviimisel.

Võimalike investeerimisprojektidena välisabi raames võib käsitleda ning ILS süsteemide hankeid, maandumisradade ja perroonide remonti.

1.5. Pärnu maakonna planeering

Pärnu maakonna arengustrateegias on püstitatud strateegilised põhieesmärgid, s.h. arenev ettevõtlus, tehnilise infrastruktuuri optimaalsus, avatus ja atraktiivsus. Strateegilised põhieesmärgid on defineeritavad läbi seisundi hindamiseks vajalike näitajate, millest käesoleva töö seisukohast on olulised järgmised indikaatorid:

Arenev ettevõtlus

- ettevõtete rahvusvahelistumine
- tööjõu kvaliteet ja konkurentsivõime on tõusnud
- pidev uute töökohtade teke
- moodsa tehnoloogia kasutuselevõtt: tootmise materjalimahukus on vähenenud, kapitali-, töö- ja teadusmahuka tootmise osakaal on kasvanud
- majandusstruktuuri mitmekülgsus on suurenenud
- uute majandus- ja tööstusharude (sh kõrgtehnoloogiliste) teke
- kohalike ressursside väärindusaste on tõusnud
- Pärnu - toimiv logistiline sõlm

Tehnilise infrastruktuuri optimaalsus

- on rakendunud modelleeritud ühistranspordi skeem
- Pärnu sadam on rahvusvaheliselt tuntud Eesti merevärv
- põhimagistraalid on rekonstrueeritud vastavalt liikluskoormusele
- osa elektrist toodetakse kohapeal (kombijaam), sh alternatiivenergeetika kaasabil (tuul, päike, vesi, biokütus jne)
- keskkonnakaitseline infrastruktuur on välja arendatud

Avatus ja atraktiivsus

- Pärnumaa kui testmaakond - üks Eesti innovaatikakeskustest
- ettevõtete rahvusvahelistumine

- kõrge otseühenduse potentsiaal muu maailmaga: lennuväljad, sadamad, raudtee, maanteed, telekommunikatsioonid
- Pärnu - toimiv logistiline sõlm
- turistide arv on kasvanud
- turismis aastaringsuse printsiibi rakendumine

Maakonna planeeringus kajastuvad järgmised transpordiliikide arengu kaugemad eesmärgid:

- Pärnu ümbersõit - Tallinna mnt ja Lihula mnt. ühendamine, sadama juurdeveotee valmisenhitamine
- Via Livonica so. Pärnu - Viljandi (- Tartu) otseühendus - Lõuna-Eesti telg
- Via Baltica Are ja Sauga õgvendus
- arendada lõplikult välja sadamaterritooriumide funktsionaalne jaotus
- avada parvlaevaliin välissuunal (Rootsi)
- ehitada välja sadamale vajalik juurdepääsusõidutee
- raudteede ja veeremi tehniline täiustamine ja ümberseadmestamine
- välja ehitada Pärnu lennuvälja kaubaterminal
- välja ehitada olemasolevad angaarid väikelennukite angaarideks
- rajada murukattega varurada väikelennukitele

1.6. Pärnu linna arengukava

Lähtudes eeltingimustest, milleks on nelja transpordiliigi, tagamaa ja majanduse tugisüsteemi olemasolu, on Pärnu üheks arenguprioriteediks tingimuste loomist rahvusvahelise side- ja veosõlme arenguks.

Sellest lähtuvad arengueesmärgid:

- Säilitada ja arendada Pärnus majandusliku tegevuse kontsentratsiooni
- Rekonstrueerida linna läbiv Via Baltica teelõik
- Välja arendada Pärnu sadam ning ehitada sadamat ja Via Balticat ühendav linna ümbersõidutee
- Transpordiskeem peab tagama tööstusrajoonide seosed magistraalteedega, sadama, lennuvälja ja raudteega nii, et need ei kulgeks läbi elurajoonide
- Transpordiskeem peab tagama linnakülalistele mugava ja lihtsa sissesõidu

Linna suunduva ja linnast väljuva transpordi ning linnasisese transpordiskeemi parandus on vajadus uue silla järele.

2. Rahvusvahelise transpordi arengu mõju Pärnule

2.1. Terminaalide ja ladude kontsentreerumine

transpordi arendamist (eelkõige Alpides ja linnastunud piirkondades). Eesmärk on, et kombineeritud transpordivõrguni jõudmiseks ei kuluks üle kahe tunni.

- Transpordi keskkonnahoidlikkuse suurendamiseks tuleb välja arendada transpordisõlmed, mis võimaldaks ühendusteede paremat kasutamist ja erinevate transpordiliikide vastastikust sidumist.
- Tagamaks TEN-i head toimimist, peab ka sadamad ja lennujaamad lülitama ühtsesse süsteemi. Näiteks rannikuveod vähendaksid maismaatransporti ja kiirrongid lühimaade lennureise. Euroopa sadamate võrk tuleb välja arendada Läänemere sadamate eeskujul.

Strateegilise planeerimise teeb raskemaks turukonkurents, mis toimub ju ka regioonisiseselt (eelkõige sadamate vahel - kas siis Venemaa, Rootsi või Soome transiidi pärast). Ka uute maanteede rajamisel tekitab pingeid nende tulevane kulgumine - näiteks Peterburi ühendamisel Euroopaga tulevad kõne alla Balti riike läbivad trassid Via Hanseatica või osaliselt ka Via Baltica ja Balti riike mitteläbiv tee Peterburi-Minsk-Varssavi.

2.5. Transpordikoridoride väljaarendamine

Pärnus puudutab see eelkõige kahte üleeuroopalise tähtsusega magistraalteed - Via Baltica ja tulevane Rail Baltica. Maanteelõik Libatsest kuni Iklani vajab teeäärse infrastruktuuri väljaehitamist, mis peaks teostuma eraettevõtluse abil.

Venemaa transiidi püüdmise, pealinna koormuse vähendamise ja Lõuna-Eesti suurema hõivatuse huvides on lobby ja strateegiline planeerimine ida- ja kirdesuunalise koridori kujundamiseks. Perspektiivseim idasuund on otse Viljandi kaudu Tartusse, mis lisaks ühendusele Venemaaga Pihkva kaudu võimaldab ka suuruselt teise Eesti linna siduda logistiliselt Pärnuga - Via Livonia. Erinevalt Mõisaküla-Valga suunast oleks Tartu-Pärnu kiire otseühendus oluliseks regionaalpoliitiliseks tasakaalustajaks riigi põhja- ja lõunaosa vahel ning võimaldaks prognoosida ka suurenevat reisiliiklust. Kagu-loode suunalisele Via Esticale oleks Luhamaalt algav kagu-edela otseühendus lühemaks alternatiiviks, omades sihtpunktis Pärnus väljundit sadama ja lennuvälja näol ning asukohta TEN-1 koridoril.

Arvestades Peterburi piirkonna arenguga on mõttekas arvestada perspektiivse koridoriga Virumaa suunal. Peterburi jaoks annab see võrreldes Via Hanseaticaga kiirema ühenduse TEN 1-ga ning aitab taastada Piiteri jaoks Pärnut kui puhkelinna.

2.6. Kombineeritud transpordi areng

EL on välja valinud kindla hulga transpordikoridore, mida mööda kulgevat kombineeritud transporti arendatakse eelisjärjekorras. Eestist kuuluvad nende koridoride hulka Tallinnast Peterburi ja Riiga suunduvad raudteed ning Tallinn-Stockholm ja Tallinn-Helsingi mereteed. Lisaks Rail Balticale toetab Pärnu arengut siinsest sadamast algava mereteede teadvustamine ja eelistatute hulka arvamine.

Ka Pärnus oleks vajaduse korral põhimõtteliselt võimalik rakendada kombineeritud transporti: laeva ja lennukiga saabunud kaubad saaks laadida praegu autodele, tulevikus rongile ja vedada nad eeskätt ida suunas ning vastupidi.

2.7. Ühistranspordi osatähtsuse tõstmine

Eeslinnastumisega kaasnevad negatiivsed sotsiaalmajanduslikud ja keskkonnategurid nagu pikemad töö- ja sisseostusõidud, suurem energiatarve, saastamine, õnnetused ning ka ühistranspordi arendamisprobleemid hõreda asustusega linnaosades. On ilmne, et elanike arvu vähenemine linnakeskustes ja elamine väiksemates asulates põhjustavad sõiduautode kasutamise suurenemist.

Eeslinnastumisega seotud küsimused on tarvis läbi mõelda Pärnu ümbruskonna arengu planeerimisel, muidu hakkab seal varsti tekkima liiklusprobleeme.

Kogu Euroopas on võetud suund kompaktlinna poole. Üldiselt kasutatakse kompaktlinnades palju ühistransporti, see omakorda vähendab kütusekulu ja keskkonna saastamist. Samas on kompaktlinnas mõningad sisemised piirangud elukvaliteedi tõusu, maakasutuse ja -hinna osas, kuid üldiselt on seal soodsad võimalused uue tehnoloogia juurutamiseks linnatranspordis (näiteks elektriautod). Keskmise suurusega linnas on võrreldes suurlinnaga energiakulu transpordile 20% väiksem, ka elukeskkond on seal inimsõbralikum.

Palju muutusi peab toimuma inimestes, samuti institutsioonilises ja majandussfääris. Samal ajal peab tublisti investeerima infrastruktuuri objektidesse ja vähendama suuremastaabilist autode kasutamist.

Eralduva CO₂ hulga prognoosimisel peame arvestama tuleviku transpordivahendite energiasäästlikkust, inimeste liikuvust linnastunud piirkondades ja pikematel vahemaadel ning - ühistranspordi ja elektriautode osas - ka elektrienergia tootmise allikaid.

2.8. Raudtee osatähtsuse tõus

EL transpordipoliitika näeb ette keskkonda vähem kahjustavate transpordiliikide (raudtee, laevad) eelisarendut. Praegustes tingimustes ei suuda raudtee Eestis autovedudega konkureerida. Kui hakatakse ellu viima EL põhimõtet, et saastaja maksab oma tekitatud kahjud kinni, muutub ka raudteevedu konkurentsivõimelisemaks. Siiski oleks riigisiseste raudtee- (ja laeva)vedude arendamine seotud väga suurte ühiskondlike kulutustega, mida me ilmselt kanda ei suuda. Põhjuseks on hõre (eriti Lääne-Eestis) maa-asustus ning sellega seotud madal majanduslik potentsiaal, ka pole ette näha demograafilise olukorra paranemist. Edela- raudtee liinide eraldamise järel Eesti Raudteest on valitsus nende käiguhoidmiseks ja hädavajalikuks remondiks pidanud eraldama küllalt suuri summasid. Pärnus on toimunud ettevõtete veovajaduse vähenemine.

Keskkonnasaaste väiksemana hoidmise, kombineeritud transpordi võimaldamise ning EL poliitikaga harmoneerumise ja kaasrahastamise huvides on seetõttu idakoridori väljaehitus just raudtee näol.

2.9. Veetranspordi soodustamine

Kui vedu kahe punkti vahel on võimalik nii maad kui ka vett mööda, püütakse seda suunata rohkem vee peale. Lähitulevikus on kaubavedu väikeste laevadega Eesti sadamate vahel siiski ebatõenäoline; asustustiheduse ja kaubavoogude kasvu ning maismaatranspordi ootamatute probleemide korral aga täiesti arvestatav varuvõimalus. Rannalähedaste vedude konkurentsivõime tõus oleks tõsiseks toeks eelkõige meie saartele, kes praegu sõltuvad täielikult praamiliikluse riiklikust dotatsioonist. Saaremaa arengu planeerimisel peaks püüdma tulevikus arvestada Pärnu jaotuskeskuse võimega varustada saart meritsi otse Roomassaare sadama kaudu.

Sadamateenuste osutamisel on paljudes maailma piirkondades tekkinud väga tugev konkurents, sest mereäärsetele riikidele ja omavalitsustele annab see märkimisväärset tulu. Eriti oluliselt mõjutab sadamate käekäik Eesti-suguste väikeriikide majanduslikku arengut. Suur sadamate arv Läänemerel ja üha teravnev konkurents (Venemaa) transiidi pärast sunnib tõstma tegutsemise efektiivsust. Pärnu sadamal on raske, sest Tallinna, Muuga, Paldiski ja Kunda sadamad on tunduvalt vähem jääga hädas ja sügavamad. Korralike rajatiste väljaehitamine ning moodsate seadmete paigaldamine koos maapoolse juurdepääsu parandamisega lubaksid meie sadamal konkurentsist püsida. Venemaa ekspordile orienteeritud Eesti sadamad on peamiselt oma ekspordi-impordi teenindavate Soome sadamate kõrval siiski kõrgema riskiastmega. Seega on oluline pakkuda sinse ja Venemaa majandusregiooni suureneva importvajaduse juures vastassuunalist teenust.

Lähimaks konkurendiks Vene transiidi haaramisel võivad Eesti raudteele ja sadamatele kujuneda Soome lõunaranniku sadamad ja Turu-Helsingi-Viiburi-Peterburi raudtee, sellesuunaline töö soomlastel toimub.

Madala sissesõidukanali tõttu on Pärnu sadama tegevus piiratud. Kui peaks õnnestuma idasuunalise transpordikoridori läbimurre, ei saa Pärnu tugeva konkurentsi ja suurte investeerimisvajaduste tõttu arvestada naftasaadustega.

Transiidi suurenemisel tuleb osata ära kasutada EL nõuet vähendada riigisiseseid regionaalseid erisusi, mis väljenduvad sissetuleku ja elulaadierinevustest kuni looduskeskkonna koormuse (saastatuse) erinevusteni välja.

2.10. Via Baltica ja autotransport

Kui eurotähtsusega maanteeühendus Via Baltica (Trans-European Network - TEN - põhjajahu) on tänastest probleemidest vabastatud, võiks lisanduv Soome transiit prognoosi järgi juurde anda aastas kuni 3,7 mln tonni Soome impordist ja 2,8 mln tonni ekspordist. Kokku seega 6,5 mln tonni aastas. Lisaks kaubaveole liiguks trassil ka 50-200 tuhat turisti aastas. Soomlaste tasuvusarvestused näitavad, et tehtavad kulutused tasuvad ennast Eestis lisanduvate välisliiklejate arvel ära juba 4-5 aasta jooksul ja seejärel suudab Via Baltica ennast ise finantseerida ning kasumiga töötada.

Seega suurendaks Via Baltica Pärnut läbiva transiidi mahtu näiteks aastal 2010 veel kuni 35 protsendi võrra. Nagu näeme, oleks trassi mõju küllaltki suur; tema tähtsus suureneks vastavalt Venemaa transiidi kasvu aeglustumisele. Seega oleks Via Baltica üks faktoritest, mis suurendaks Pärnumaa arengut Põhja-Eesti või Tartumaaga võrreldes.

Samas on Via Balticale olemas ka alternatiivsed võimalused, eriti tasuks tähele panna Gdanski sadama võimalusi pärast linna ühendamist üleeuroopalisel kiirraudteevõrku. Ka Skandinaavia koridori parandamine tõmbab sinna rohkem Soome vedusid. Vähemalt reisijateveos (turism) on aga kõigil kolmel enam-vähem võrdsed võimalused.

Pärnut ühendavad maanteed kui tähtsaima sisevedusid tegeva transpordiliigi - autotranspordi - teenindajad on üldjoontes pärast vajalikke korrastusi võimelised rahuldama lähiaja transpordivajadusi. Tähtsamate maanteed viimiseks rahvusvahelisele tasemele on siiski tarvis likvideerida mitmed kitsaskohad, mis õnneks on valdavalt organisatsioonilised: marsruutide tähistus ja teemärgistus, avariide sidesüsteem, tehnilise teeninduse tase, talveteenistuse operatiivsus, sõitjate turvalisus, piiriületusprotseduuride aeglus. Peamine tehniline puudujääk on teekatte vähene tase, mille all kannatab umbes pool maanteedest, samuti sildade olukord. Autovedudes jäävad Pärnu asendi tõttu opereerima kõik suunad. Pärnu kaubavedude mahtude säilitamine konkurentsivõimeline Tallinnaga sõltub jaotuskeskuseks kujunemise kiirusest ja efektiivsusest.

3. Arengutsenaariumid

Stsenaariumide aluseks on võetud Eesti transpordi arengutsenaariumid aastaks 2010. Kuna pikaajalise strateegia väljatöötamiseks on 8 aastat liiga lühike periood, tuleks järgneva stsenaariume vaadelda ajahorisondis 2010+.

3.1. Optimistlik

Eestit läbib 30% Vene transiidist ehk ligi 30 miljonit tonni aastas. Pärnu ja Ikla vahel liigub aastas 6,5 mln tonni kaupa.

Praktiliselt kogu sisevedu langeb autotranspordi arvele. Vedude mahu kasv 2 korda. Raudteejaama lähedusse on rajatud jaotuskeskus, kuhu kogutakse raud- ja maanteed pidi lõuna poole suunduvad kaubad, mis reeglina ei ole pärit Tallinnast ega Soomest (erandiks komplekteerimist nõudvad väikesed partiid). Eesti (v.a. Tallinn) ja osaliselt ka Peterburi regiooni import saabub siia, kus kaup sorteeritakse sihtpunkti alusel ja veetakse kiirelt autodega kohale. Via Baltica on Pärnumaa ulatuses ideaalses korras väljaarendatud kaasaegse infrastruktuuriga. EL sisepiiri tõttu Läti piiril peatust ei toimu.

Paljude adressaatidega või erivajadustega tarnete jaotuseelne markeerimine ja pakendus toimub jaotuskeskuses, mis pakub terviklikku *online* logistikateenust. Meritsi, rongiga ja harva lennukiga kohale toodud kaupade montaaž Eesti, Soome, Läti ja Loode-Venemaa turu jaoks viiakse läbi ringtee äärde loodud tehases, mis saab sooja- ja elektrienergia kõrval asuvast kombinatsioonist.

Rail Balticast (Euroopa rööpalaiusega) on kujunemas peamine maismaa kaubaühendus Soome jaoks. Probleemide tõttu Valgevenes kasutab seda ka Peterburg, kuigi enamasti Riiast alates. Tänu õnnestunud jaotuskeskusele, kombineeritud transpordile ja *ro-ro* vedude võimalikkusele sadama kaudu suureneb Pärnus laetavate kaupade osakaal raudteel. Üle Tallinna maantee on uue tööstuse, sadama ja lennuvälja tarvis loodud raudteeühendus. Tänu kiirrongile saabub Pärnusse lisaks soomlastele järjest rohkem turiste ja sanatooriumide külalisi Saksamaalt. Tallinn-Berlin-Brüssel kiirrong peatub Pärnus. Pärnu-Viljandi-Tartu raudtee (Vene rööpalaiusega) on planeeritud ja võetud EL-i poolt toetatava regionaalprojektina eelistatute hulka.

Põhja-Eesti sadamate koormatuse tõttu on Pärnu sadama tagamaa pikenenud Peipsini ja eksportmahud on kasvanud. Pihkva-Novgorod suunal, samuti kodumaiste tooraine vajajatega on õnnestunud käivitada importlasti vastuvõtmine, transiit ja hankijani kombineeritud autotranspordiga toimetamine jaotuskeskuse abil. Valmistatakse suuremaks Venemaa teenindamiseks pärast Tartu raudtee valmimist. Turistide maiuspilaks on kruisid Riiga ja Kuressaarde. Kord nädalas väljub laev Rootsi. Vallikäär ja jõeääred on suviti täis rahvusvahelist purjeseltskonda.

Lennuväli pakub võimalust kohale tuua töötlemist vajavat kaupa. Jaotuskeskuse kaudu on võimalik ka komplekteeritud kauba lähetus, mis eeldab *just in time* tarnet. Regulaarne lennuliin kord nädalas Stockholmiga. Põhiliselt on lennuväli tellimustellendude ning väikelennukite tarvis, ent Tallinna lennuvälja väljalangemise korral valmis asendama reisiliiklust ning vajadusel vastu võtma NATO lennukeid.

Pärnu elanikkond suureneb.

3.2. Normaalne

Eestit läbib 25% Vene transiidist ehk ligi 25 miljonit tonni aastas. Pärnu ja Ikla vahel liigub aastas 3 mln tonni kaupa.

Praktiliselt kogu sisevedu langeb autotranspordi arvele. Vedude mahu kasv 1,7 korda. Valga teeristi lähedusse on rajatud jaotuskeskus, kuhu kogutakse maanteed pidi lõuna poole suunduvad kaubad, mis reeglina ei ole pärit Tallinnast ega Soomest (erandiks komplekteerimist nõudvad väikesed partiid). Eesti (v.a. Tallinn) import saabub siia, kus kaup sorteeritakse sihtpunkti alusel ja veetakse autodega kohale. Via Baltica on Pärnumaa ulatuses väljaarendatud infrastruktuuriga. EL sisepiiri tõttu Läti piiril peatust ei toimu.

Paljude adreessatidega tarnekaupade jaotuseelne markeerimine ja pakendus toimub jaotuskeskuses. Meritsi ja autodega kohale toodud kaupade lõppvalmistus Eesti, Soome, Läti ja Loode-Venemaa turu jaoks viiakse läbi ringtee äärde loodud tehases.

Rail Balticast (Euroopa rööpalaiusega) on kujunemas peamine maismaa kaubaühendus Soome jaoks. Tänu kombineeritud transpordile on plaanitud suurendada Pärnus laetavate kaupade osakaalu raudteel. Üle Tallinna maantee on sadama tarvis loodud raudteeühendus. Tänu kiirrongile saabub Pärnusse lisaks soomlastele järjest rohkem turiste ja sanatooriumide külalisi Saksamaalt. Tallinn-Berlin-Brüssel kiirrong peatub Pärnus.

Põhja-Eesti sadamate koormatuse tõttu on Pärnu sadama tagamaa pikenenud Peipsini ja eksportmahud on kasvanud. Pihkva-Novgorod suunal, samuti kodumaiste tooraine vajajatega on õnnestunud käivitada importlasti vastuvõtmine ja hankijani kombineeritud autotranspordiga toimetamine jaotuskeskuse abil. Turistide maiuspalaks on kruisid Riiga. Vallikäär on suviti täis rahvusvahelist purjeseltskonda.

Regulaarne lennuliin kord nädalas Stockholmiga. Põhiliselt on lennuväli tellimuslendude ning väikelennukite tarvis, ent Tallinna lennuvälja väljalangemise korral valmis asendama reisiliiklust ning vajadusel vastu võtma NATO lennukeid.

Pärnu elanikkond püsib stabiilsena.

3.3. Pessimistlik

Eestit läbib 20% Vene transiidist ehk ligi 20 miljonit tonni aastas. Pärnu ja Ikla vahel liigub aastas alla 1 mln tonni kaupa.

Praktiliselt kogu sisevedu langeb autotranspordi arvele, väike osa ebaefektiivsel raudteetranspordil. Vedude mahu kasv 1,5 korda.

Savi tänava äärde on rajatud keskladu, kuhu kogutakse osa maanteed pidi lõuna poole suunduvatest kaupadest, mis ei ole pärit Tallinnast ega Soomest. Osa Eesti impordist saabub siia, kus kaup sorteeritakse sihtpunkti alusel ja veetakse autodega kohale. Via Baltica on Pärnumaa ulatuses väljaarendatud infrastruktuuriga. EL sisepiiri tõttu Läti piiril peatust ei toimu.

Mõnede kaupade pakendus toimub kesklaos. Sadama ringtee äärde on laienuvad Paikuse Saeveski ja Viisnurk.

Rail Balticast (Euroopa rööpalaiusega) on kujunemas peamine maismaa kaubaühendus Soome jaoks. Pärnus euroraudteele kaupu ei laeta. Kiirrong siin ei peatu.

Pärnu sadama tagamaa pole muutunud. Eksportmahud on vähenenud, kuna tselluloositehase valmimise tõttu langes ära toorpuidu eksport. Impordi puudumise, muulide varisemise ja suurte jäälohkumisekulude tõttu ähvardab sadamat pankrot. Põhja-Eesti sadamad langetavad hinda, sest Vene tooraine suurem sealne tarbimine on vähendanud transiiti ja langetanud kaihinda.

Suviti toimuvad mõned laevareisid Riiga.

Põhiliselt on lennuväli tellimuslendude ning väikelennukite tarvis, ent Tallinna lennuvälja väljalangemise korral valmis asendama reisiliiklust ning vajadusel vastu võtma NATO lennukeid.

Pärnu elanikkond väheneb.

4. Visioon ja äriidee

4.1. Visioon

Pärnu logistikakeskusele on kaks visiooni: esiteks rahvusvaheliselt tähelepanu tõmbav ja teiseks siseriiklikult oluline.

1) **Turvaline ja kiire logistikakeskus Euroopa Liidu idaväraval.**

2) **Modernsed logistikateenused Eesti suvepealinnast.**

4.2. Äriidee komponendid

Mis võiks olla Pärnu kui logistikakeskuse äriidee? Teiste sõnadega võiks otsida vastust küsimusele, kuidas Pärnu oma logistiliste võimalustega aitab ettevõtjatel saavutada konkurentsieelist. Äriideeni jõudmiseks on vaja vastata neljale põhiküsimusele.

1) Millist toodet ja teenust logistikakeskus pakub?

Soodne investeerimiskeskond (avaliku sektori kaasfinantseering keskusesse);

Konkreetsed teenused logistikakeskuse firmade poolt (laoteenus jms.);

Lisandväärtuse andmine kaupadele;

Jaotuskeskus.

2) Kes on tarbija või klient?

Kohalikud eksportijad ja importijad;

Rahvusvahelised ekspediitorfirmad;

Pärnu tagamaa ettevõtted;

Kaudselt Pärnu teised ettevõtted (näit. sanatooriumid).

3) Milliseid vajadusi rahuldatakse?

Avalikule sektorile:

Elanikkonna ja töökohtade juurdekasv, maksudest lisa tulubaasile, maine, uut tehnoloogiat kasutav majandus (kutseharidusele uus nõudlus)

Ärisektorile:

Valmis tegevuspind, võimalus valida optimaalne teenus madalaimate kogukuludega

4) Eelised võrreldes teistega (konkurentidega, asendajatega)?

Konkurentsieelis (lihtsam startida, madalamad kulud);

Asukoht kahe suurlinna vahel;

Hea Pärnu elukeskkond;

Soomlastest ettevõtjatele on Pärnu tuttav keskkond;

Baltikumi keskuse Riia lähedus

Pärnu positiivne maine Eesti tasandil;

Kõikide logistikakomponentide esindatus;

Ettevõtlikud inimesed;

Uus logistikakeskus uues EL liikmesriigis.

4.3. Äriidee

Logistikakeskuse äriidee:

Avaliku sektori poolt ettevalmistatud ning äri sektori toel väljaehitatud Pärnu logistikakeskus, mis asub geograafiliselt soodsas piirkonnas, pakub kõiki logistikateenuseid ning annab seeläbi ettevõtetele konkurentsieelise EL tingimustes.

5. Eesmärgid

Eesmärgid on esitatud logistikakeskuse komponentide kaupa seisundina, milleni jõudmiseks vajalikud sammud täpsustatakse tegevuskavaga.

5.1. Maantee keskne raudteega seotud kõiki logistikateenuseid pakkuv **jaotuskeskus**, kus muuhulgas antakse kaupadele lisaväärtust.

5.2. Tänu jaotuskeskuse keskele positsioonile Eestis algavad Pärnust enamus riigisiseseid marsruute ja **autoveod** Via Balticat pidi Läti suunal. Autosid kasutatakse ühendusepidamiseks Venemaaga.

5.3. Toimub aktiivne kaubalaadimine, **raudtee** on kasutusel eri transpordiliikide ühendajana ja Rail Baltica toob kohale Brüsssli kiirrongi.

5.4. Lisaks laienenud ekspordile on **meretranspordis** saavutatud läbimurre impordi osas, kus teenindatakse ka Venemaad.

5.5. Üksikute kaubavedude kõrval **lennuvälja** põhiline rakendus tellimuslendude näol ja regulaarlennud saartele.

5.6. Lennuvälja lähedale tootmismaale on rajatud tehniline infrastruktuur ja loodud **investeeringutele** tingimused regiooni ettevõtluse laiendamiseks.

5.7. **Reisijad** saabuvad tänu kiirraudteele Soomest, Rootsist ja Kesk-Euroopast. Suureneb Vene ja Rootsi puhkajate osakaal.

6. Tegevuskava

Eesmärkide saavutamiseks on välja pakutav tegevuskava keskendumas lähiperioodile, et seejärel hinnata seatud eesmärkide reaalsust ja kavandada uus tegevuskava. Paljude tegevuste puhul on käesoleva töö raames raske jõuda maksumuse määramiseni.

6.1. Tegevused aastani 2005

Kasutatud on järgmisi lühendeid:

Allikas: L - linnaeelarve, R - riigieelarve, EL - Euroopa Liit, Ä - äri sektor;

Vastutaja: LV - linnavalitsus, MV - maavalitsus, MA - maanteeamet, RA - raudteeamet, OV-d - seotud omavalitsused

6.1.1. JAOTUSKESKUS

Eesmärk: Maantee keskne raudteega seotud kõiki logistikateenuseid pakkuv **jaotuskeskus**, kus muuhulgas antakse kaupadele lisaväärtust.

Tegevus	Aeg	Allikas	Vastutaja
1. Rail Baltica Pärnu peatuse asukoha väljaselgitamine	2002-2003		MV, LV
2. Jaotuskeskuse maa-ala määramine	2003		LV, MV, OV-d
3. Maa omandiõiguse lahendamine	2004	L, Ä	LV, OV-d
4. Planeeringu koostamine	2004	L	LV, OV-d
5. Tehnilise Infrastruktuuri rajamine	2005	L, Ä	LV

6.1.2. MAANTEED

Eesmärk: Tänu jaotuskeskuse kesksele positsioonile Eestis algavad Pärnust enamuse riigisiseseid marsruute ja **autoveod** Via Balticat pidi Läti suunal. Autosid kasutatakse ühendusepidamiseks Venemaaga.

Tegevus	Aeg	Allikas	Vastutaja
1. <i>Via Baltica</i> rekonstrueerimine	2002-2005	EL, R	MA
2. Sadamatee (Tallinna mnt - sadam) rajamine	2002-2005	EL, L, sadam	LV
3. <i>Via Baltica</i> kaasaegse infrastruktuuri rajamine	2002-2004	Ä	OV-d
4. Kaug sõiduautode peatuskoha rajamine Ehitajate tee äärde	2003	Ä	LV
5. Are-Uulu ümbersõidu vajalikkuse üle otsustamine	2003		MV, LV
6. Papiniidu-Raeküla otsetee rajamine	2004	EL, R	LV
7. Lennuvälja piirkonna teede rajamine	2004-2005	EL, L, Ä	LV
8. Rahvusvaheliste liiklusohutusnõuete täitmine Tallinna, Riia, Valga, Rakvere ja Lihula suunal	2002-2004	R, EL	MA, MV
9. Pärnu-Viljandi tee planeerimine	2003	R	MV
10. Pärnu-Viljandi tee omandiõiguste lahendamine	2004-2005	R, EL	MV, MA
11. Pärnu-Rakvere maantee riigi olulisemate teede hulka arvamine	2003-2004		MV

6.1.3. RAUDTEE

Eesmärk: Toimub aktiivne kaubalaadimine, **raudtee** on kasutusel eri transpordiliikide ühendajana ja *Rail Baltica* toob kohale Brüsseli kiirrongi.

Tegevus	Aeg	Allikas	Vastutaja
1. <i>Rail Baltica</i> läbi Pärnu kulgemise kindlustamine	2002		MV, LV
2. <i>Rail Baltica</i> Pärnu peatuse asukoha määramine	2002-2003		LV, MV
3. Raudtee planeerimine maakonnas	2003-2004	EL, R	RA, MV
4. <i>Rail Baltica</i> Pärnu reisi- ja kaubajaama planeerimine	2004	L	LV
5. Raudtee aluse maa omandiõiguste lahendamine	2005-	EL, R	RA, MV
6. Mõisaküla-Valga raudtee rajamise otsuse saavutamise	2003-2004		MV, LV
7. Mõisaküla-Valga raudtee planeerimine	2004-2005	EL, R	MV, RA
8. Sadama harutee rajamise analüüs	2004-2005	EL, Ä	LV

6.1.4. SADAM

Eesmärk: Lisaks laienenud ekspordile on **meretranspordis** saavutatud läbimurre impordi osas, kus teenindatakse ka Venemaad.

Tegevus	Aeg	Allikas	Vastutaja
1. Sadama importkava ja -turu väljatöötamine	2002-2003	Ä, EL	Sadam
2. Jäälõhkumistoetuse kindlustamine	2002-2005	R	MV, LV
3. Tugevdatud jääklassiga päästelaeva soetamine	2003	EL, R, Ä	Sadam, LV
4. Tallinna järel teiste oluliste Eesti sadamate nimistus püsimine	2003-2005		Sadam, MV
5. EL meretranspordi võrgustikku kuulumise saavutamise	2003-2004	EL	Sadam, MV
6. Sadama kohandamine importvedude vastuvõtuks	2004-2005	EL, R	Sadam
7. EL keskkonnastandardite täitmine	2003-2005	EL	Sadam
8. Kruiisireiside käivitamine Riiga ja Kuressaarde	2003-2004	Ä	Sadam, LV
9. Rootsi regulaarreise käivitamine	2004	Ä	Sadam, LV

6.1.5. LENNUVÄLI

Eesmärk: Üksikute kaubavedude kõrval **lennuvälja** põhiline rakendus tellimuslendude näol ja regulaarlennud saartele.

Tegevus	Aeg	Allikas	Vastutaja
1. Lennuvälja tehnilise olukorra edasine parandamine	2003-2004	EL, R	LA, MV
2. Suvise regulaarreisi käivitamine Rootsi	2003		Lennu-jaam, LV
3. Vähemusosaluse Soome või Rootsi kapitalile võõrandamise analüüs turu kindlustamise huvides	2003		LA, MV
4. Piirivalve, Päästeameti, kaitsejõudude ja riigivisiitide teenindamine	2002-2005	R	Lennu-jaam
5. Kaubalendude teostamise analüüs	2003-2004	EL, R	Lennu-jaam, LA
6. Regulaarlennud Kihnu ja Ruhnu	2002-2005	R	MV, LA
7. Marketing tellimuslendude arvu suurendamiseks	2002-2004	EL	Lennu-jaam

6.1.6. TÖÖKOHTADE LOOMINE

Eesmärk: Lennuvälja lähedale tootmismaale on rajatud tehniline infrastruktuur ja loodud **investeeringute** tingimused regiooni ettevõtluse laiendamiseks.

Tegevus	Aeg	Allikas	Vastutaja
1. Võimalikult täpne tootmispindade nõudluse väljaselgitamine ja tasuvus-uuringu koostamine	2002-2003	EL, L	LV
2. Maa munitsipaliseerimine	2002-2003		LV
3. Nõudlusest tulenevate detailplaneeringute koostamine	2003-2004	EL, L, Ä	LV
4. Investeeringuvõimaluste sihikindel tutvustamine	2002-2005	L, R	LV, MV
5. Tehnilise Infrastruktuuri rajamine	2003-2005	EL, R, L	LV
6. Elamuehituseks kin-nistute kavandamine	2003-2004	L	LV, OV-d

6.1.7. REISIJAD

Eesmärk: **Reisijad** saavad tänu kiirraudteele Soomest, Rootsist ja Kesk-Euroopast. Suureneb Vene ja Rootsi puhkajate osakaal.

Tegevus	Aeg	Allikas	Vastutaja
1. Sihikindel Pärnu võimaluste tutvustamine	2002-2005	L, Ä	LV

6.2. Muutmist vajavad dokumendid

Pärnumaa huvi on seotud meid läbivate transpordikoridoride määramisega riigi prioriteetsete hulka, et eriti Euroopa Liidu finantstoel toimuv infrastruktuuri rahastamine meilt mööda ei läheks. Argumenteeritud selgitustööga saame rõhuda Eesti regionaalpoliitilise tasakaalustatuse vajadusele, kombineeritud transpordi kasutamise võimalustele Pärnus ning meie geograafilisele asukohale.

Üleriigiline planeering

1a. Kolme peaeesmärgi juures rõhutatakse punktis 1: "suurendada reisijateveo kiirust, sagedust ja mugavust vähemalt kolmele rahvusvahelisele transpordisuunale jääval raudteel". Suunana tuuakse ära vaid Tallinn-Pärnu, kuigi sama dokument kinnitab *Rail Baltica* rajamise vajadust. Seetõttu tuleks vastavalt transpordikaardile üleriigilises planeeringus suund kirja panna Tallinn-Pärnu-Ikla.

1b. Transpordikoridore kirjeldatakse planeeringus transpordisuundadena. See pole otstarbekas; ei pea esinema üks-ühest kattuvust eesmärkides öelduga. Tallinn-Riia suund ei tohiks olla Via Baltica, sest see termin hõlmab vaid maanteed. Euroopa Liiduga ühilduvuse huvides tuleks põhja-lõuna transpordikoridor nimetada TEN üheks, millesse kuuluvad nii maantee kui ka raudtee.

1c. Transpordisuundade peatükis mainitud ainus uus koridor on Via Hanseatica, mis ühendab Peterburi piki Läänemere rannikut Saksamaaga, kulgedes Eestis Jõhvi-Tartu-Valga suunal. Tasakaalustamiseks Põhja- ja Lõuna-Eesti vahelisi erinevusi ning võimaldamaks sadamatel spetsialiseeritumalt suuremat transiiti läbi lasta on otstarbekas Via Livonia koridori väljakujundamine. Seetõttu tuleks üleriigilises planeeringus uue koridori puhul nimetada Pärnu-Viljandi maantee ja Mõisaküla-Valga raudtee rajamist.

Transpordi arengustrateegia

2a. Eesti siseliikluse jaoks on prioriteetseks määratud omavahel suurima potentsiaaliga regioone ühendavad suunad. Samas on nelja väljakujunenud keskuse ja logistikasõlme puhul väljaspool Tallinnat märgitud vaid Jõhvi-Tartu. Arvestades Pärnu sadamat ja lennuvälja, paiknemist TEN ühel ja piirkonna üldist atraktiivsust, tuleks lisada nii Pärnu-Rakvere-Jõhvi kui ka Pärnu-Tartu.

2b. Punktis 2.6 seatakse esmase tähtsusega raudtee moderniseerimise programmiks ida-lääne suunaline Tallinn - Peterburg ja Tallinn - Petseri - Moskva. Kui esimese osas on see majanduses transiidi osatähtsust arvestades igati põhjendatud, siis teise suuna nimetamine eespool Rail Balticat ei ole Euroopa Liitu pürgimisel põhjendatud. Arvestades Eesti ja Soome kaupade ning reisijate liikumist vajab riigi transpordipoliitika põhidokumendis Rail Baltica selget prioriteediks tõstmist.

2c. Ajahorisondiga 2006 dokument peaks perspektiivse suunana nimetama ka ida-lääne suunda tugevdavat Petseri - Võru - Valga - Pärnu raudteed.

Eesti riiklik arengukava

Pärnu lennuvälja arendamine ei ole Eesti riiklikus arengukavas prioriteedina märgitud - järelkult rahasid EL struktuurifondidest ei ole loota, kui see nii jääb.

7. Prognoositav kulu ja tulu

Ühe näitena tehtavate investeeringute suuruselt on käesolevas töös vaadeldud lennuväljast kesklinna poole jäävat linna üldplaneeringus ettevõtlusele määratud 33 ha suurust maa-ala. Ülesandeks oli hinnata täismahulist kommunikatsioonide ja kogujatee väljaehitamise maksumust, mis aastal 2001 tehtud arvutuse kohaselt moodustas ~57 miljonit krooni. Kaheksa ehitusettevõtte küsitlus andis isegi 10 %-lise hinnavaru korral tulemuseks 24 miljonit krooni. Seega on alati investeeringute maksumuse hindamisel oluline uurida erinevaid praktilisi teostatud lahendusi, et saada teada usutav hinnatase.

Tulu omavalitsusele sõltub otseselt juurdeloodud töökohtade arvel töötasult laekuvalt tulumaksult. Seejuures on oluline Pärnu linna lisanduvate töötajate pealt laekuv tulu, sest alati kuulub uue ettevõtte töötajate hulka ka mõnest olemasolevast ettevõttest lahkunud töötajad. Arvestustes on seetõttu toodud kolm erinevat juhtumit, kus uusi töötajaid lisandus omavalitsusüksusesse 50, 60 ja 70%. Lisatud on tulumaksu arvestus tootmisettevõtete puhul, kus on kasutatud reaalselt keskmist Eesti töötasu. Y1 näite kohaselt tekiks 35 töötajaga ettevõtte, Y2 korral kümme 35-e töötajaga, kaks 100 töötajaga ja üks 350-e töötajaga ettevõtet ning Y3 puhul üks suur 2500 töötajaga firma. Arvestustes (ja allpool tabelis) ei ole arvesse võetud tulumaksuvaba miinimumi, mis on peaaegu iga-aastaselt muudetav suurus.

Väga raske on arvesse võtta kaudseid tulusid, mis väljenduvad uute elanike ja suureneva kogutöötasu kaudu tekkivas sisetarbimise kasvus. Suuremast töötajate arvust tulenev suurem laste arv suurendab näiteks Pärnu koolidesse jõudvat riiklikku pearaha, mille tõttu suureneb õpetajate palkadelt laekuv tulumaks. Hinnanguliselt ja küsitluse põhjal võib öelda, et investeeringust sõltuvalt moodustavad kaudsed tulud otsestest 10-25 %.

Tuluarvestuses toodud arvud võimaldavad äriidee kombel hinnata edaspidist laekuvat tulu, kui on teada investeerija täpsemad kavatsused. Seega saab ka omavalitsus arengukava ja eelarvete kaudu paremini otsustada infrastruktuuri tehtavate investeeringute mõttekuse üle.

Tabelis arvud kroonides.

JUHTUM	KUUS LINNALE LAEKUV 56% TÖÖTAJATE TULUMAKSUST	SAMA AASTAS
Y1	27 955	335 462
Y2	686 679	8 240 145
Y3	1 978 908	23 746 894

8. Põhijäreldused

1. Logistikakeskus, milles on olemas kaupadele lisaväärtust pakkuv jaotuskeskus, tekib piisavalt suure kaubavoo korral. Aastal 2002 Pärnus sellist voogu pole. Kuna raudtee osa Pärnut läbivate kaupade liikumisel on marginaalne, lennuvälja puhul puudub ja sadama puhul ei veeta midagi sisse, on peamiseks asukohast tulenevate eelduste ärakasutamise potentsiaaliks majanduse elavdamine investeeringute kaasamise näol.
2. Lennuvälja lähedale Pärnu üldplaneeringuga ettevõtluks reserveeritud maa-ala ei ole mõtet kavandada lao- või jaotuskeskuse teenuse osutamiseks. Sadama eksport pigem väheneb ning importi ilma raudteeühenduse või suure kohapealse kaupade nõudluseta ei käivita - järelkult pole praegu suuremat sadama laopinna vajadust. Jaotuskeskus ei vaja Pärnus suurt vaba territooriumi. Samas on hea, kui linnal on välisinvestoritele selline asukoht välja pakkuda.
3. Euroopa Liiduga liitumise künnisel on vaja jätkuvalt teha kõikvõimalik eeltöö sadama käigushoidmiseks ja raudteeühenduse parandamiseks, sest autostuvas Euroopas võetakse järjest enam suund mere- ja raudteetranspordi kombineeritud võrgustikule.