

# Strateegilise arengukava „Eesti merenduspoliitika“ koostamise ettepanek.

Juuli 2009

Sisukord	Lk.nr
1. Sissejuhatus	1
2. Arengukava koostamise vajadus	2
3. Merenduse valdkonna olemus	3
4. Merenduse valdkonnas esinevad peamised probleemid	6
5. Merenduspoliitika eesmärgid	8
6. Arengukava koostamise ülesehitus	9
7. Arengukava ülesehitus ja meetmete struktuur	10
8. Seosed teiste arengukavadega	12
9. Arengukava rakendamisega kaasnevad mõjud ja kulutused	12
10. Koostamise ajaraamistik	12
11. Kaasatud asjaomased isikud ja asutused	13

## 1. Sissejuhatus

Vastavalt Vabariigi Valitsuse 13.12.2005 määrusele nr 302 „Strateegiliste arengukavade liigid ning nende koostamise, täiendamise, elluviimise, hindamise ja aruandluse kord” § 5 lg 1 kohaselt peab valdkonna arengukava koostamiseks vastava valdkonna küsimuste eest vastutav minister esitama Vabariigi Valitsusele valdkonna arengukava koostamise ettepaneku.

Käesolevas Arengukava koostamise ettepanekus tuuakse välja merenduse valdkonnas arengukava koostamise vajadus, näidatakse ära arengukava ülesehitus, tuuakse ülevaade merendusvaldkonnas esinevatest peamistest probleemidest, püstitatavad strateegilised eesmärgid ja meetmeteks grupeeritud erinevate tegevuste kogumid ning seos teiste valdkondade arengukavadega. Samuti näidatakse ära arengukava koostamise ajaraamistik ning kaasatud partnerid.

Merenduse alla kuuluvaks loetakse ka siseveeteed ja nendega seotud majandus- ja elukeskkonna arendamine.

## Taust

Läänemere avaosa ning Soome lahe ja Riia lahe näol on Eestil läänes, põhjas ja edelas merepiir. Merepiiri jagatakse Läti, Soome, Venemaa ja Rootsi. Eesti maismaapiir Vene Föderatsiooniga kulgeb Narva jõe, Peipsi Lämmi- ja Pihkva järve ning kagus ka maismaa kaudu.

Eesti rannik on liigestatud saartest, poolsaartest, lahtedest ja väinadest, mille tõttu rannajoon on väga pikk - u. 3794 km. Mandriosas on rannajoone pikkus (Narva-Jõesuust Iklani) 1242 km, saartel on rannajoone pikkus 2552 km. Eestis on üle 1500 saare ja rohkem kui 1400 järve. Peipsi-Pihkva järv

on pindala poolest Euroopa 5. järv, mille rannajoone pikkus on 520 km. Peipsi pindala on 2611 km<sup>2</sup>, koos Pihkva järvega 3555 km<sup>2</sup>

Eesti maismaapindala on 45 226 km<sup>2</sup>, piki territoriaalmeri välisjoont - mida mööda kulgeb riigipiir - arvestades on Eesti riigi pindala on 70 177 km<sup>2</sup>, koos majandusvööndiga 81 487 km<sup>2</sup>

Eesti geograafilise asukoha tõttu on merenduse (sh ka sisevetega seonduva) otsene osatähtsus majanduses, sotsiaalsetes, keskkonnavalustes, kultuuri jm valdkondades suur ning seda mõjutavad erinevad tegevusvaldkonnad, huvid ja poliitikasuunad. Kaudselt on merendusega seotud paljud muud Eestile olulised tegevusalad. Merendus kui majandusharu annab 15–20% SKPst. Sellest tulenevalt on muuhulgas oluline Eesti õiguste ja huvide piisav tagamine ja kaitsmine Eesti jurisdiktsiooni alustel merealadel, selleks tuleb kaasajastada merendusega seonduvad õigusaktid.

## **2. Arengukava koostamise vajadus.**

Meri on osa meie elu- ja majanduskeskkonnast. Ajaloolistel põhjustel piiratud juurdepääs merega seotud otsuste tegemisele on tinginud merenduse kui majandusharu ebapiisava tähtsustamise meie riigi majandusel. Merenduses peituvad arenguvõimalused on täielikult avamata ja nõrgalt teadvustatud.

Teisalt on erinevate merendustegevuste intensiivne areng, kasvav konkurents ja sellest tulenevalt inimtegevuse üha suurenev mõju merekeskkonnale toonud esile vajaduse pöörata merel toimuvale enam tähelepanu ning merekeskkonda kaitsta.

Seni on meretranspordi, tööstuse, rannikualade, avamereenergeetika, kalanduse, merekeskkonna, sotsiaal-majandusliku ühtekuuluvuse ning teiste asjaomaste valdkondade poliitikat arendatud eraldi ning nendevahelisi seoseid mere seisukohast ei ole käsitletud süstemaatiliselt. Vajalik on neid poliitikavaldkondi ühendada nii, et need üksteist tugevdaksid ja koos paremini toimiksid. Eri valdkondade elemendid tuleb ühendada ning töötada välja uus terviklik merendusvaldkonna käsitlus.

Eesti merenduspoliitika väljatöötamisel loetakse merenduse valdkonda kuuluvaks ka laevatatavad siseveekogud, kuna piki Narva jõge ja Peipsi järve, koos jätkuga Emajõel kulgev veetee moodustab märkimisväärse osa Eesti välispiiri-veekogust ning neil sisevetel on meremajandusele iseloomulikud tegevused ja probleematika.

Riikliku integreeritud merenduspoliitika väljatöötamisel tuleb arvestada, et kõik merega seotud küsimused on omavahel seotud ja neid peab käsitlema tervikuna.

2007.a. oktoobris võeti EK poolt vastu nn. Roheline Raamat, mis sisaldas EL tulevase merenduspoliitika strateegilisi seisukohti. Sellega koos ilmus ka tegevuskava, mille p.2.1 sätestab **EK tungiva soovitusena liikmesriikidele välja töötada oma siseriiklikud integreeritud merenduspoliitikad.**

Vastavalt Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika Sinisele raamatule esitab komisjon aruande merendusküsimustele integreeritud lähenemisviisi kasutusevõtmisel saavutatud edu kohta 2009. aasta lõpuks.

**EL Roheline raamat** ütleb: „See peaks olema integreeritud, sektoritevaheline ja multidistsiplinaarne poliitika, mitte eri sektorite isoleeritud poliitikasuundade kogu. Ookeanide ja merede käsitlus peaks põhinema põhjalikel teadmistel nende toimimisest ning nende keskkonna ja ökosüsteemide säilitamise võimalustest. Sellise poliitika eesmärk peaks olema vastata küsimustele, kuidas mere- ja rannikupiirkondadega seotud otsuste ning võistlevate huvide lepitamise abil saavutada parem investeerimiskliima ja säästva majandustegevuse arenguks soodsad tingimused.“

**EL suunised seoses integreeritud lähenemisviisiga merenduspoliitikas** ütleb: „**Igal valitsusel on merepoliitika väljatöötamisel oma konkreetset prioriteetidid ...** Seepärast tuleks strateegilises kavas sätestada merenduspoliitika kõikehõlmav üldine nägemus, selle eesmärgid ja rakendamise teed ning anda suuniseid asjaomastele riigiasutustele. Selles kavas tuleks selgitada, millist kasu ja milliseid tulemusi selline integreeritud lähenemisviis annab. Eri riikide integreeritud merenduspoliitika on erinev ning sõltub nende riikide erinevast põhiseaduslikust, geofiüsilisest, majanduslikust, sotsiaalsest, kultuurilisest ja keskkondlikust tagapõhjust, kuid peaks arvesse võtma Euroopa nägemust ookeanidest ja meredest, mille Euroopa Ülemkogu kiitis heaks 2007.aasta detsembris.

Merendus hõlmab paljusid tegevusalasid, olles nende ühiseks kokkupuutekohaks. Riiklik integreeritud merenduspoliitika peaks seepärast põhinema tõdemusel, et kõik merega seotud küsimused on omavahel seotud ja neid peaks käsitlema tervikuna.

Samaviisi kui Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika, peaks ka **riiklik integreeritud poliitika juhinduma subsidiaarsuse, konkurentsi ja majandusliku arengu põhimõtetest, ökosüsteemil põhinevast lähenemisviisist ja sidusrühmade osalemise põhimõttest.**”

Riigid, kes on konkreetselt määratlenud oma merenduspoliitika, lähtuvad sellest, et merenduspoliitika peamine eesmärk on meremajanduse kaudu maksimaalse rahvusliku tulu saamine. Konkreetselt rakendatakse meetmeid oma riigi laevanduse ja sadama- ning turismipotentsiaali ärakasutamiseks.

### **3. Merenduse valdkonna olemus**

**Mereditensioon** hõlmab paljusid küsimusi, sealhulgas energeetikat, kliimamuutust, keskkonna- ja looduskaitset, uuringuid ja innovatsiooni, konkurentsi ja töökohtade loomist, rahvusvahelist kaubandust, transporti ja logistikat - kõik meredega (sh sisevetega)seonduvad küsimused on omavahel seotud.

Merendusega tegeledes on ennekõike vaja leida vastused küsimustele, milline on mere kui loodus- ja majanduskeskkonna koht Eestis - mida annavad mereveod Eesti riigile, teistele merendus- ja majandusstruktuuridele, millist kasu annab laevade töötamine Eesti lipu all, millist kasu kalandus, kui merega seotud majandusharu.

**Merenduspoliitika** ja sellega seotud merendus kui majandusharu stimuleerib Eesti majandusarengut. Merendusel ja sellega seotud majandus- ja elualadel on suur tähtsus Eesti majanduses ja inimeste elus. Mereveonduses konkureerivad mitte ainult firmad, vaid ka riigid, kuna merendusel on oluline osa selliste riiklike ülesannete täitmisel nagu riigikaitse, piirivalve ja meresõiduohutuse tagamine.

Eesti **heaolu** on merega seotud ning seetõttu on oluline kõikide merega seotud **majandustegevuste** säästev arendamine. Põhilised merega seotud tegevusalad on laevaehitus ja laevandus ning sadamates toimuv tegevus ja kalandus. Suurt tulu annavad ka ranniku- ja mereturismi sektor. Sadamad ja laevandus võimaldavad kasu saada rahvusvahelise kaubanduse kiirest kasvust. Sama suure tähtsusega on merede kasutamisevõimalused mitmesugustes vaba aja veetmisega seotud, esteetilistes ja kultuurilistes tegevusvaldkondades ning nende pakutavad ökosüsteemi teenused.

Et kõnealused majandusharud oleksid konkurentsivõimelised, tuleb tagada säästev merekeskkonna kasutamine. Rannikualade kasvav kaitsetus, üha tihenev liiklus rannikuvetes, merekeskkonna seisundi jätkuv halvenemine tähendavad seda, et peame oma merele rohkem tähelepanu pöörama.

**Meretransport** on rahvusvahelise ja sisekaubanduse jaoks eluliselt tähtis ning kujutab endast merendusklasteri selgroogu. Kuigi meretransport tekitab õhureostust s.h. CO<sub>2</sub>-heitmeid, on meretransport, ühe ühiku poolt veetava kauba kogusesse suhtestatuna kõige keskkonnasõbralikum ja -säästlikum transpordiviis. Seoses energiavajaduse suurenemisega transpordisektoris on vajalik arendada efektiivsemaid transpordiviise – s.h. mereveondust.

Kuna Eesti transpordisektor ei ole eraldatud muust maailmast, siis on prioriteetide seadmisel oluline arvestada Eesti rolliga maailmas, inimeste ja kaupade liikumisvajaduse rahuldamisega ning oluline on ka rahvusvaheliste kokkulepete ning ühisprojektidega võetud kohustuste täitmine. Transpordist rääkides on alati vaja vaadata naabrite poole – nemad on meie koostööpartnerid.

**Veondusturg** peab toimima efektiivselt, et Eesti transpordiettevõtted oleks rahvusvahelisel konkurentsivõimelised. Konkurentsivõime säilitamisele ja suurenemisele aitab oluliselt kaasa meremagistraalide (Motorways of the Sea) ja lähimerevedude (Short Sea Shipping) arendamine. Selles valdkonnas võivad paljud väikesed ja keskmised laevandusettevõtted leida endale olulise niši. Euroopa Liit ei näe kaubavoogude kasvu arvestades meretranspordi eelisarendamisele alternatiivi.

Merevedude osakaal kaupade toimetamisel Kesk-Euroopasse ja tagasi peaks oluliselt suurenema. Seejuures on oluline, et kaubavood muutuks mitmekesisemaks ning üha enam spetsialiseerutaks kõrgema lisandväärtusega kauba teenindamisele.

**Rahvusvaheline koostöö**, arvestamine merega seotud tegevustes, planeerimises ning korraldamises Euroopa Liidu, IMO (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon) ja ILO (Rahvusvaheline Tööorganisatsioon) merendusosalaste konventsioonide, lepete ja suunistega, samuti koostöö arendamine ja koordineerimine Eesti naaberriikidega merenduse valdkondades on merenduspoliitika rahvusvahelist olemust ja sektori arenguvajadusi arvestades oluline valdkond. Eestit läbivate transpordikoridoride ja siin asuvate sõlmpunktide arendamine aitab kaasa nende transpordikoridoride arendamisele ka väljaspool Eestit ning tagab Eesti inimeste ja kaupade mugava ja kiire liikumise kõigis peamistes suundades.

Eesti põhilised transpordikoridorid on:

- Ü **Via Vironia:** Stockholm - Tallinn - St.Petersburg
- Ü **Via Estica:** Stockholm - Tallinn - Tartu – Moskva
- Ü **Via Hanseatica:** St.Petersburg - Narva – Jõhvi - Tartu -Valga - Riia-Kaliningrad – Gdansk – Berliin – Hamburg
- Ü **Via Baltica:** Helsinki-Tallinn-Pärnu-Riia-Varssavi
- Ü **Rail Baltica:** Varssavi – Vilnius – Riia – Tallinn/Helsingi
- Ü **Baltic Tangent:** Riia – Valga – Koidula piiriületus - St. Petersburg

**Meresadamad** on oluline lüli logistikaahelas, mis majandust koos hoiab. Sadamad on majandustegevuse keskused, millel on tähtis roll ümbritseva linnalise ja looduskeskkonna seisundi määramisel. Üleilmastumisega kaasneb rahvusvahelise kaubanduse kasv. Kuna oluline osa väliskaubandusest toimub läbi sadamate, lasub meresadamatel vastutus järjest suureneva nõudluse haldamisel.

Olulisim sadamateenuste pakkuja on AS Tallinna Sadam, kes tegeleb Muuga sadama, Vanasadama, Paldiski Lõunasadama, Paljasaare sadama ja Saaremaa sadama opereerimisega.

Eesti kalapüügi kogused tuuakse maale sadades lossimiskohtades (sadamad, väiksesadamad, lautrikohad). Läänemere sadamates (sadamad, väiksesadamad, lautrikohad) tuuakse maale ca 80% püütud kalakogustest (rannapüügiga 12,5% ja traalpüügiga 69% kogupüügist). Suuremateks Läänemere sadamateks olid 2008 aasta traalpüügi lossimisandmete kohaselt Miiduranna, Veere, Dirhami, Haapsalu, Lehtma, Paldiski, Meeruse, Virtsu, Mõntu ja Vergi. Sisevete sadamatest tuuakse maale ca 3% Eesti kogupüügist.

**Merekeskkonna heaolu** on elukeskkonna säilimise üks põhitähtsusi. Tehnoloogia ja oskusteadmiste abil saame merest üha enam väärtusi. Kasvav majandustegevus rannikualadel ja meredel seondub aga merekeskkonna seisundi halvenemisega. Seega tuleb ette näha tegevused, mis aitavad vältida merekeskkonna halvenemist majandustegevuse tagajärjel.

**Mereuringute** ja –tehnoloogia arendamine aitavad saavutada majanduskasvu ilma, et keskkonnaseisund rohkem halveneks, need on merega seotud tegevusvaldkondade säästva arengu jaoks esmatähtsad. Mereuringute teostamist saab käsitleda merenduspoliitika võtmeküsimusena, kuna ta on horisontaalselt seotud meremajanduse ja selle konkurentsivõime tõstmisega, mereharidusega, keskkonnakaitsega, meresüsteemide tundmaõppimisega, mõjuga inimtegevusele ja looduskeskkonnale muutuvates kliimatingimustes ning ka merearheoloogiaga.

**Merendusala haridus** nii kutseõppe kui kõrgharidusõppe tasemel on tähtis Eesti riigi haridus- ja majanduspoliitika seisukohalt. Merendusala haritud ja koolitatud töötajatele ning spetsialistidele toetudes saab Eesti meremajandus areneda.

Samas on merendusala kutsehariduse tase ja populaarsus otseselt sõltuv merenduse aktiivsest tegetsemisest majandusturul, samuti merendusala teadusuuringutest ning tehnoloogia arengust Eestis.

**Töökohtade** hulga ja kvaliteedi, mis on seotud merendusega, säilimine. Meremeeste tööhõive langus avaldab sektorile negatiivset mõju, kuna uuringute järgi 70% laevanduse lisandväärtusest toodetakse maismaal s.t. meremeeste töö laevadel on aluseks kaldal asuvate merendusega seotud töökohtade loomisele ja säilimisele.

**Kalavarude** majandamine maksimaalse jätkusuutliku saagikuse tasandil aitab tagada paremat tulevikku kalandusega tegelevale elanikkonnale ja seda, et kalandussektor annab jätkuvalt oma panuse kindlustamisele toiduainetega. Kalanduse korraldamisel tuleb arvestada rannikualade elanikkonna heaolu ja merekeskkonnaga ning silmas pidada kalapüügi seoseid teiste tegevusvaldkondadega, pöörates samas tähelepanu kalavarude looduslikule taastootmisele ning säästlikule kasutamisele ja merekeskkonna tingimustele.

**Ranniku- ja mereturismi** puhul on meri määrav faktor, see on olnud rannikualade majandusarengu üks peamine katalüsaator. Rannikuäärsed piirkonnad on turistide meelispaigad, mistõttu on vajadus ühendada omavahel majandusareng, keskkonnasäästlikkus ja elukvaliteet nendes piirkondades eriti terav. Harrastusveeliikluse edendamine on regionaalpoliitika üks olulisi küsimusi.

**Äärepoolseimad piirkonnad ja saared** on majanduse seisukohast teistest ebasoodsamas olukorras, kuid neil on suur potentsiaal kõikides merendusega seotud valdkondades. Rannikualade elukvaliteedi säilitamisel ja sissetulekute ning tööhõive suurendamisel on oluline tagada hõreda asustusega alade elanikele kvaliteetse infrastruktuuri olemasolu, avalike ja sideteenuste kättesaadavus ja tegevusalade mitmekesisus. See motiveeriks inimesi jääma elama väljapoole suurlinna ning säilitama kohalikku kultuuri.

**Merepärandi** hoidmine, merenduskogukondade, sealhulgas sadamalinnade ja traditsiooniliselt kalandustegevusega tegelevate kogukondade toetamine ning nende traditsiooniliste oskuste säilitamine on olulised eestlaste kui mererahva identiteedi tugevdamise seisukohast. Noorte mereline kasvatus ja suunamine harrastusliku veeliikluse ja kalanduse juurde annab juurdekasvu professionaalstele merega seotud tegevusaladele. Ajalooliste laevade ja traditsiooniliste laevatööde säilitamise ja taastamise toetamine ja tugevdamine ning nende eksponeerimine ja kasutamine on olulised merepärimushariduse ja Eesti mereajaloo väärtustamiseks.

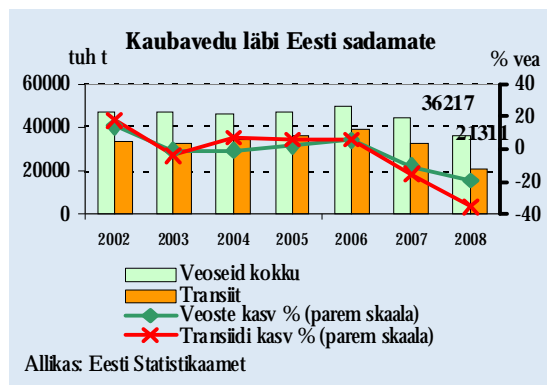
#### **4. Merenduse valdkonnas esinevad peamised probleemid**

Transport on laiapõhjaline sektor, koondades enda alla järgmised märksõnad: laevastik, poliitika, saarte kaitse, säästev transport, töödaja (sadamaoperaatorid), välissuhted, transpordi-innovatsioon, -uurimine, -areng.

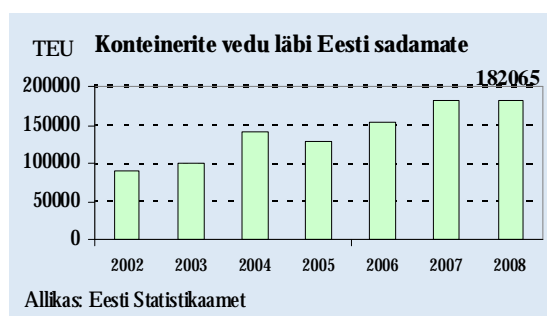
Eesti meretranspordi mahajäämus on teravalt märgata pärast vedelkütuse transiidi olulist vähenemist. Põhjus on peamiselt selles, et rahvusvahelised kaubaveod oma peamistes mahtudes olid kitsa vedelkütuse transiidi suunitlusega. Samas Euroopas ja Läänemere piirkonnas hoogustus tarbekaupade ja sõiduautode transiit, mille mahud on väga suured ja samas rahaline lisaväärtus võrreldes vedelkütuse transiidiga suuremad. Eesti on nendest kaubavoogudest enamjaolt kõrvale jäänud. Alternatiivsete kaubavoogude arendamiseks on vaja riigi kaasabi ja otsuseid. Eesti meretransport on kaotanud suurel määral oma konkurentsivõimest ja rahvusvahelistest kaubavedudest saadud tulust, sealhulgas suure osa riigi eelarvetulust.

Kui 2007.aastal käideldi Eesti sadamates 44, 715 mln tonni veoseid, siis 2008. aastal 35, 200 mln tonni. Mahukaimaks kaubaartiklikliks sadamates on endiselt ülekaalukalt naftatooted – 21, 721 mln tonni. Aastaga vähenes naftatoodete maht 12 % võrra. Kivisütt käideldi 3 762 tuhat tonni, puitu 2 212 tuhat tonni. Mahud on vähenenud kõikide kaubagruppide lõikes v.a. konteinerkaup ja treilerikaup, millised on jäänud samale tasemele – vastavalt 1,4 mln tonni ja 3,4 mln tonni. Suurenenud on aga sõiduautode vedu 112 000 autolt 138 000 autoni.

Transiitkauba kogused vähenesid ca 40 %, veomaht vähenes 30, 3 mln tonnilt 21,3 mln tonnini. Kaupu on lastitud ja lossitud vähem, vastavalt 36,836 mln tonni 2007 aastal ja 28,101 mln tonni 2008 aastal.



Samas on toimumas kaubavedudes mõningane ümberorienteerumine ning konteinerite (täiskonteinerid) vedu suurenes 9 380-lt TEU-lt 2007 aastal 17 344 TEU-ni 2008 aastal, kasv 84 %. Suurim kasv oli seejuures transiitkonteinerite osas – 89 %, 8 816-lt TEU-lt 16 735-ni.



Merenduspoliitika on tihedalt seotud riigi transpordipoliitikaga (Transpordi arengukava 2006-2013). Transpordipoliitika dokumendis on mitmeid meetmeid, mis on otseselt seotud meremajandusega ning peaksid lahendama horisontaalselt tuvastatud probleeme ka merenduses. Näiteks meretranspordi teenindava infrastruktuuri arendamine, piirkondade vaheliste ühendusvõimaluste parandamine jt. millede elluviimine transpordi seisukohalt vaadatuna edeneb kavakohaselt. Transpordipoliitika vajab siiski ülevaatamist ja korrigeerimist ning vastavusse viimist praeguse majandusliku madalseisu situatsiooniga, kuna mitmete kavandatud meetmete rakendamine plaanitud kujul ja ajaraamistikus ei ole uues majandusolukorras reaalne.

Tulenevalt globaalsest konkurentsist meretranspordis ja kolmandate riikide rakendatavatest konkurentsi moonutavatest meetmetest (sageli on väliskonkurentidel märgatavad eelised näiteks riigi toetuse, odavale kapitalile juurdepääsu, küllaldase tööjõu või rahvusvaheliselt kokkulepitud standardite paindliku jõustamise kujul) on Euroopa Liit pidanud vajalikuks võimaldada liikmesriikidel kujundada valdkonnas eriotstarbelist rahanduspoliitikat ja andnud välja ühenduse suunised meretranspordile antava riigiabi kohta.

Liikmesriigid, kes on tegutsenud kooskõlas ühenduse suunistega, on suutnud hoida laevastikku Euroopa registrites ja aidanud kaasa Euroopa meremeestele töökohtade loomisele.

Liikmesriikide tegevusetus kolmandate riikide registrite poolt Euroopa riikide lipu all registreeritud laevadele jätkuvalt osutatava terava konkurentsiturve tingimustes ajendab laevandusettevõtjaid

peakontoreid ja meretööstust teistesse piirkondadesse ümber viima, pärssides ELi jõupingutusi kvaliteetse laevanduse tagamisel kogu maailmas.

Eestit, kes on jäänud Euroopa Liidu algatuse ja suuniste osas seni osavõtmatuks, ohustab lähitulevikus ülaltoodud põhjustel kvalifitseeritud inimressursside puudulikkusest tulenev oskusteabe kadumine.

Tulenevalt globaalsest konkurentsist meretranspordis ja kolmandate riikide rakendatavatest konkurentsi moonutatavatest meetmetest (sageli on väliskonkurentidel märgatavad eelised näiteks riigi toetuse, odavale kapitalile juurdepääsu, küllaldase tööjõu või rahvusvaheliselt kokkulepitud standardite paindliku jõustamise kujul) on Euroopa Liit pidanud vajalikuks võimaldada liikmesriikidel kujundada valdkonnas eriotstarbelist rahanduspoliitikat ja andnud välja ühenduse suunised meretranspordile antava riigiabi kohta.

Liikmesriigid, kes on tegutsenud kooskõlas ühenduse suunistega, on suutnud hoida laevastikku Euroopa registrites ja aidanud kaasa Euroopa meremeestele töökohtade loomisele.

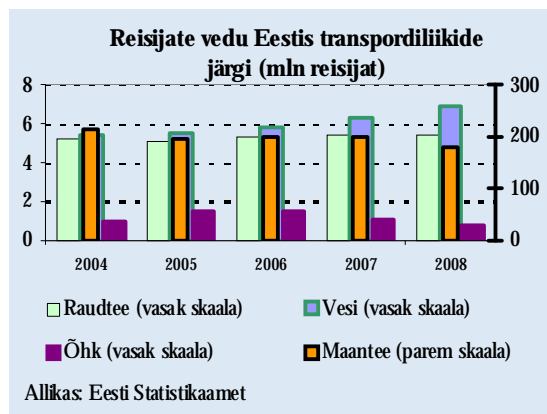
Liikmesriikide tegevusetus kolmandate riikide registrite poolt Euroopa riikide lipu all registreeritud laevadele jätkuvalt osutatava terava konkurentsivõime tingimustes ajendab laevandusettevõtjaid peakontoreid ja meretööstust teistesse piirkondadesse ümber viima, pärssides ELi jõupingutusi kvaliteetse laevanduse tagamisel kogu maailmas.

Eestit, kes on jäänud Euroopa Liidu algatuse ja suuniste osas seni osavõtmatuks, ohustab lähitulevikus ülaltoodud põhjustel kvalifitseeritud inimressursside puudulikkusest tulenev oskusteabe kadumine.

Riigi ülesannete hulka majanduse arendamisel ühena peamistest tegevustest kuulub luua enda ettevõtjatele konkurentsivõimelised tingimused ja infrastruktuur. Et tagada jätkusuutlik ja konkurentsivõimeline laevastiku areng rahvusvahelises konkurentsivõimes, on oluline uurida laevanduses kehtivaid maksusüsteeme ja kaaluda võimalusi toetuste kasutamiseks (näiteks tonnaazimaks, sotsiaalmaksu tagastused jne, nii nagu selliseid süsteeme kasutatakse enamuses EL riikides).

Transpordi arengukavas on rahvusvahelise koostöö ja konkurentsi tegevuse all on muuhulgas nähtud ette EL laevandustoetussüsteemi rakendamine Eestis, sellise süsteemi väljaarendamisega alust pole veel tehtud. Praeguseks ajaks praktiliselt puudub Eesti lippu kandev kaubalaevastik, toimunud on pidev laevastiku vähenemise protsess (kui 1990-ndatel aastatel oli Eesti lipp ca 50 suurel kaubalaeval, siis praeguseks on laevaregistris vaid üks suureks kvalifitseeritav (kogumahutavusega üle 500) kaubalaev ning puudub teadmised Eesti laevade võimaliku konkurentsivõime kohta.

Tänane olukord võib viia ka Eesti reisiparvlaevade tööjõukulud seisu, kus nad on sotsiaalmaksude tõttu suuremad võrreldes Eesti naaberriikidega. Selline situatsioon aga suurendab ebavõrdsust ning alandab nii Eesti reederite kui meremeeste konkurentsivõimet, mille tagajärjel lahkuvad Eesti lipu alt ka reisilaevad. Samas reisijatevedu meretranspordis on Eestile suure tähtsusega ning ei vähene vaatamata majanduse hetkeseisule. **Laevareisijate** arv suurenes 2007 aasta 6 841 tuhandelt reisijalt 7 484 tuhandeni 2008 aastal. Saabunud reisijate arv oli endiselt suurim Soomest – 3 137 599, Rootsist saabus 477 307 reisijat. Kruisilaevadega külastas 2008 aastal Eestit 377 522 turisti. Eesti laevadega saabus siia 4 192 305 reisijat, mis moodustab ca 56 % reisijate koguarvust



Puudulik on majanduskoostöö ettevõtjate ja kohalike omavalitsuste vahel. Muudatused vedude struktuuris, investorite kaasamine ja tegevuse laiendamine on seotud maavalduste planeerimisega, ehitus ja kasutuslubade saamisega. Paljud Eesti sadamad kurdavad ebaratsionaalset suhtumist kohalike omavalitsuste poolt.

Merevedude vähenemisega seoses on vähenenud paljude ettevõtete ja riigiasutuste tulu, mis kujutavad endast riigieelarve tuludeosa (Veeteede Ameti riiklikud laevandustasud, lootsitasu, Tallinna sadama dividendid). Põhimõtteliselt on võimalik ka riiklike meetmetega kiiresti suurendada meretranspordi eksporttulu, sealhulgas riigieelarve tuludeosa.

Peamine Eesti merenduspoliitikas on Eesti osakaalu tõstmine rahvusvahelises kauba- ja reisijateveos, kaupade suunamine Eesti sadamatesse kvaliteetse sadama- ja muude merendusteenustega; kaubavoogude teenindamine Eesti sadamates ja jaotuskeskustes lisaväärtuse saamise eesmärgil, samuti kauba meritsi vedu Eesti laevadega.

Laevanduspoliitika peamiseks eesmärgiks on Läänemere regiooni kaubavoogude teenindamisel Eesti lippu kandvate laevade osakaalu tõstmine, et riik saaks tulu nende kaubavoogude mitte ainult sadamates teenindamise vaid ka transpordi pealt. Samuti muutub kaheldavaks merehariduse andmise vajadus, kui ei looda võimalusi meremeeste töötamiseks enda riigis. Tulemusena kaob sisuliselt Eesti mereveondus tegevusalana. Merendus (ja laevandus kui selle „selgroog“) majandusharuna moodustab aga märkimisväärse osa Eesti SKP-st. Mereveondus areneb – olles suurim merenduse tegevusvaldkond EL-is ja annab omanikele suure käibe pealt tulu. Töökohtade loomine ja sedakaudu riigi kasu esiletoomine on kogu riigi majandusarengu seisukohalt olulise tähtsusega. Selleks on tähtis et tõstetaks laevandusfirmade huvi vedada kaupa oma riigi sadamate kaudu. Riigi sadamapoliitika seotakse riigi laevanduspoliitikaga, mis teineteist täiendavad.

Probleemid on meresõiduohutuse tagamises - praegu on tähelepanu olnud rohkem ennetamisel, näiteks sadamate turvalisus. Veeteed ei ole täies vastavuses rahvusvaheliste nõuetega, vajalik on veeteede planeerimine ja projekteerimine, mõõdistamine ja kaardistamine, navigatsioonimärgistuse moderniseerimine ning nende vastavuse tagamine tehnilistele nõuetele.

Probleemiks on Eestis jäämurdmistaatika - puudub riiklik jäämurdmisvõimekus ning laevade saabumine ja lahkumine Eesti sadamatest ei ole külmade talvede korral tagatud, mis vähendab

sadamate konkurentsivõimet võrreldes naaberriikide sadamatega. Eesti jäämurdmise arengukava 2006-2013 andmetel vajab see valdkond kiiret koordineerimist ja parandamist. Transpordi arengukava kohaselt peab 2013 aastaks olema jäämurdekontseptsioon kavakohaselt rakendatud. Mõlema arengukava elluviimisega tegeldakse, kuid seda tuleb koordineerida ka kõikide teiste tegevustega laevanduse sektoris.

Probleemid rahvusvahelises koostöös on keeruliselt lahendatavad, kuna huvide esindatus ja panus (teadmised, kogemused, ideed) rahvusvaheliste organisatsioonide töös ei ole piisavad. (näit. Eestil ei ole esindajat IMO-s).

Rahvusvaheline kaubavedu ja meretransport on Eesti puhul välispoliitikast suuresti sõltuvad, kuna rahvusvahelised kaubaveod on peamiselt transiitveod. Riigi poliitika laiemana on tihedalt seotud majanduspoliitikaga ning sellele baseeruvad ka majanduse arendamise suunad ja meetmed. Majanduspoliitiliselt põhjendatud ja koordineeritud otsused ning tegevused soodustavad Eesti sadamate, laevanduse ja transiidi arengut otseselt. Maailma kaubandusorganisatsioonid ja suurfirmad hakkaksid rohkem planeerima oma vedusid Eesti kaudu, kui suhted naabri ja kaubanduspartneriga idas - Venemaaga – oleksid tasakaalustatud ega välistaks mõlemapoolset pragmaatilist lähenemist. Praegusel ajahetkel on vähenenud kaubavood Eesti sadamate ja Venemaa vahel, samal ajal kui teiste naabrite - Soome ja Läti - sadamate kaubakäibed on suurenenud. Selles valdkonnas on vajalikud konkreetsed välispoliitilised suunised.

Puudulik on õiguslik regulatsioon (näiteks merealade ja merepõhja kasutamine) ning vajadus täiendada ja korrastada olemasolevat regulatsiooni (näiteks vajadus vähendada bürokraatlikku asjaajamist, suund e-merendusele, puudulik on meremeeste elamis- ja töötingimuste riiklik järelvalve ja regulatsioon, mis seab Eesti meremehed ebavõrdsesse olukorda võrreldes teiste riikide meremeestega. Kuna laevandus on rahvusvaheline tegevusala, siis ei soodusta see Eesti lipu all töötamist ning meremehed lahkuvad paremate tingimustega riikide laevadele).

Parandada on võimelik merel reostuse tõrjumise võimekust, et tõhustada ametkondadevahelisi konkreetseid kokkuleppeid olemasoleva ressursi operatiivseks kasutamiseks kriisiolukordades.

Mereharidus ja -teadus on vajadusi arvestades alarahastatud, puudub kaasaegne õppekeskkond ja materiaali-tehniline baas, s.h. kasutatav õppelaev ja ka tõsiseltvõetav uurimislaev.

Ekspert hinnanguil on olnud pikka aega probleemiks noorte huvi kriitiline kahanemine meremehe kutse omandamise vastu, puudulik on elukutse propageerimine. Viimastel aastatel näitab vastuvõtt rakenduslikele mere-erialadele kasvutendentsi, kuid töökohtade pakkumine turul ei soodusta selle säilimist. Merehariduse arenemine ja meremeeste ettevalmistamine on aga Eesti merenduse jätkusuutlikkuse aluseks.

Mereturism on laevanduse kõrval teiseks suurim tulu andev sektor merenduses. Ranniku- ja mereturismi osas on aga Eesti mahajäämus - võimaluste ära kasutamine ja arenguvajadused – põhjendamatult, samas mahajäämus viimastel aastatel süveneb ning üldine olukord harrastusveeliikluses on pigem halvenenud, sealhulgas rahvusvahelises mereturismi osas (sadamad on korrast ära, külastusaluseid on vähe ja need külastavad sadamaid suuresti juhuslikult). Oluliseks põhjuseks siin on sadamate arendamise tervikvisiooni puudumine. Suurel määral puudub koostöö nii sadamaomanike kui sadamate ja kohalike omavalitsuste vahel, iga väikesadam üksikuna ei ole

reeglina majanduslikult tasuv ning puudub ka riigi nägemus sadamavõrgustiku kui riigi merevärava arengust tervikuna. Selline olukord ei soodusta – eriti väikesadamate - ühtset kuvandi teket, mis on oluline riigi kui terviku meresõiduvõimaluste tutvustamiseks. Toodud põhjustel on ka investeeringud sadamatesse vähesed ja ebaühtlased ning koordineerimata, samuti puudub ülevaade mereturismi arendamiseks sobivatest sadamatest, eriti väikelaevade jaoks. Tähtis on välja töötada süsteem, kuidas merenduse üht tulutoovamat valdkonda – mereturismi koordineeritult arendada, nii et ka väikesadamate infrastruktuur muutuks majanduslikult efektiivseks. Mujal Euroopas on sadamate haldamine ühtlasem ja koordineeritum, mis on muutnud mereturismi populaarseks harrastuseks ning suurendanud märkimisväärselt selle käivet.

## 5. Merenduspoliitika eesmärgid.

Eestile on oluline kõikide merega seotud tegevuste säästev arendamine. Eesti on otsustanud töötada välja integreeritud merenduspoliitika, mis ühendaks endas merendusega seotud erinevate valdkondade poliitikate kujundamise ja elluviimise protsessid. Ühtsete põhimõtete kujundamine, põhjalikud ning mitmekülgsed uuringud ja mõjuhindangud erinevate valdkondade poliitikate planeerimisel ja elluviimisel võimaldavad vähendada vastuolusid, mida võivad põhjustada ühte kitsast valdkonda käsitlevad lähenemised.

Eesti merenduse sektoril on oma väiksuse juures suuresti kokkupuude teiste riikidevaheliste merenduse valdkondadega, prioriteetide seadmisel on kaks olulist lähenemist:

- ühelt poolt tuleb arvestada Eesti geograafilise asukohaga, rahvusvahelisi kokkuleppeid ning ühisprojektides võetud kohustusi.
- teiselt poolt on meie merendussektoris küsimusi, mis on iseloomulikud ainult Eestile.

Merenduse arengukava koostamise peamiseks visiooniks on taotlus realiseerida maksimaalselt Eesti kui mereriigi potentsiaal. Selle saavutamiseks on oluline strateegilises kavas määratleda merenduspoliitika kõikehõlmav üldine nägemus, eesmärgid ja rakendamise teed, anda suunised asjaomastele riigiasutustele merenduse valdkonna arendamiseks ning välja töötada merendusklasteri sektoreid omavahelises koostöös käsitlevad suunised merenduse edendamiseks - **integreeritud merenduspoliitika** - Selleks tuleb luua Eesti merenduse terviklik käsitlus, teadvustada merenduse kui terviku olulisust ühiskonnas ning tagada meremajanduse jätkusuutlik, keskkonnasäästlik ning rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline areng.

## 6. Arengukava koostamise korraldus.

Merenduspoliitika väljatöötamises ja merendusosalases juhtimises tuleb rakendada integreeritud lähenemisviisi:

- Luua merenduspoliitika väljatöötamise **töörühmad**, mille ülesandeks on analüüsida merendusosalaseid küsimusi ja poliitikasuundi eri valdkondades, mis nende küsimuste lahendamist mõjutavad, kooskõlastada tegevuspõhimõtete väljatöötamist eri valdkondades, tagada, et valdkondade omavahelist vastasmõju arvesse võetakse, ning juhtida valdkonnaüleste poliitiliste vahendite väljatöötamist.

- Merenduspoliitika väljatöötamise, rakendamise ja järelvalve protsess peab olema korraldatud terviklikuna ning kõigisse poliitika kujundamise faasidesse on vaja **kaasata huvigruppe**. Strateegilised dokumendid tuleb süstematiseerida ja üksteisega seostada. Seostamine toimub läbi horisontaalse arengukava. Samas on vaja teatud sektorite spetsiifilistele probleemidele läheneda eraldi ning töötada välja sektorikesksed tegevuskavad. Merenduspoliitika ulatust arvestades kaasata väljatöötamise protsessi kõik **teised ministriumid ja Riigikantselei**.

Merendusega seonduvate **eesmärkide täitmiseks** on vaja muuta tegevuspõhimõtete väljatöötamise ja otsuste tegemise viisi. Arvesse tuleb võtta eri valdkondade vastastikust mõju, välja arendada ühised töövahendid, määrata kindlaks eri valdkondade koostoimed ja neid kasutada ning vältida konflikte või need lahendada.

Välja tuleb töötada ja esitada merendusvaldkonna arendamise tööprogramm – eri valdkondade meetmete puhul tuleb järgida ühtset raamistikku.

Poliitika väljatöötamise metoodika hõlmab järgmisi peamisi tegevusi:

- Hetkeolukord. Huvipoolte ja teemade kaardistamine, sh. nende probleemide, põhjuste ja eesmärkide kaardistamine;
- Merenduse põhiliste strateegiliste valikute (poliitika ulatus ja käsitlemise sügavus ning seosed) otsustamine, sh. kooskõlastada visioon huvipooltega, merenduse valdkondadele SWOT-analüüs jne;
- Kontseptuaalse dokumendi koostamine, visioon ja missioon;
- Arengukava ja rakenduskava koostamine. Valdkondade (merenduse klastrite) strateegilised eesmärgid ja meetmed;
- Poliitika elluviimise ajakava ja kestus;
- Finantsvisioon, maksumuse prognoos - õigusakti kehtestamisega seotud majanduslike kulude arvestus ja finantseerimisallikad ning kaasnevate võimalike õiguslike, majanduslike ja sotsiaalsete tagajärgede prognoos

**Merenduspoliitika väljatöötamisel lähtutakse klastripõhisest struktuurist.** Klastrite rajamine võib edendada kogu sektori või sektorite gruppide konkurentsivõimet. See toimub teadmiste jagamise ja vahetamisega, ühiste uurimis- ja arendustegevustega, koolituste ühise läbiviimise teel, ühise turundustegevuse ja palju muu abil. Mitmetes liikmesriikides (näit. Holland) on võrgustike tegevus edukalt käima läinud.

Klastrite roll väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete arengus on väga oluline. Toimiva klatri puhul peaks iga klatriisse kuuluva ettevõtte edukus kaasa aitama ka teiste sinna kuuluvate ettevõtete edukuse kasvule, mistõttu loob klatriisse kuulumine eeldused väikeste ja keskmiste ettevõtete konkurentsivõime tõusule. Seega suudetakse klastrite ning omavahelise koostöö kaudu konkureerida turgudel, kus muidu üksikettevõtteks võib-olla võimalusi ei oleks. Väikeste ja keskmiste ettevõtete jaoks on tähtis sünergia saavutamine näiteks koolituste, tootearenduse, tellimuste jagamise, ühisturunduse vms. koostöö kaudu. Viimaste hulgas oleks oluline roll ka merenduse kui terviku maine kujundamisel ning avalikkuse jaoks valdkonna atraktiivsuse tõstmisega seotud tegevustel, millele panustamine on kõigi osaliste huvides.

## **7. Arengukava ülesehitus ja meetmete struktuur**

Koostatav merenduspoliitika arengukava on strateegiadokument – visioon koos eesmärgistatud tegevuskavaga, mis peab vastama strateegilistele arengukavadele esitatavatele nõuetele ning olema kooskõlas muude poliitikatega nende kokkupuutekohtades.

Arengukava sisuliseks väljundiks peaks olema Eesti merenduse tervikliku käsitluse loomine, meremajanduse hetkeseisu ja perspektiivide kaardistamine klastrite sektorite kaupa, merenduse arengu prioriteetide defineerimine, avaliku ja erasektori rollide määratlus Eesti merenduse arengus ning merenduse riikliku ja teiste valdkondadega integreeritud arengukava väljatöötamine (s.h. Eesti merenduse arendamise, juhtimise, koordineerimise ning kontrolli riikliku süsteemi täiustamine, era- ja riigisektori majandusliku koostöö põhimõtete väljatöötamine)

Arengukava elluviimise tulemusväljundiks peab olema Eesti meremajanduse konkurentsivõime kiire kasv, analüüsides Läänemere piirkonna kauba- ja reisijatevoogusid ning kaardistades ja seejärel rakendades kõik vajalikud meetmed nendes voogudes osalemiseks.

Paralleelselt rakendatakse vastavaid meetmeid keskkonnaohutuse tagamiseks, sotsiaalsete küsimuste lahendamiseks, vabaaja ja spordiliikumise korraldamiseks. Kuid peamine küsimus, millele tuleb keskenduda, on meremajanduse tugevdamine. Selleks on Eestis kasutamata potentsiaali.

Merenduspoliitika väljatöötamisel tuleb pöörata peamist tähelepanu infrastruktuuri arengu tagamisele, seadusandliku raamistiku vastavusele rahvusvaheliste õigusaktidega võetud kohustustele, tegeliku elu vajadustele, rahvusvahelise koostöö edendamisele ning merenduse juhtimise põhimõtete väljatöötamisele.

Merenduspoliitika väljatöötamisel tuleb juhinduda põhimõtetest mis viivad tulemusteni, mille puhul on arvestatud merekeskkonna tähtsust mereressursside säästval kasutamisel, vajadust arendada konkurentsivõimelist merendust ning säilitada teaduse ja tehnika tippaset, edendada uuendustegevust muutuvates oludes, arendada merendusoskusi ja –kasvatust, tagada merendussektori tööhõive jätkusuutlikkus, tõsta rannikualade elukvaliteeti ja atraktiivsust elu- ja töökohana, vajadust arendada rannikuturismi, kasutada geograafilisi olusid ning toetada merepärandi hoidmist ja mererahva identiteedi tugevdamist.

Arengukava **meetmete** kava väljatöötamisel võetakse aluseks klastristruktuur.

**Merenduse klaster** (mereriigina omame kõiki merendusklatri osised) hõlmab järgmisi peamisi tegevusvaldkondi, töö protsessis võib klastristruktuuri täiendada:

1. Transport, s.h.
  - Välissuhted, välispoliitika, majanduspoliitika
  - Laevandus, s.h. turundus
  - Multimodaalne logistika
  - Sadamad, transpordi infrastruktuur, väikesadamad
  - Siseveeteed
  - Reisijatevedu
  - Laevateede ja vesirajatiste ehitus ja hooldus jne
2. Laevaehitus- ja remont;
3. Avalik sektor ja teenused. Riigikaitse (merevägi ja rannakaitse)
4. Seadusandlus;
5. Efektiivne merendusala avalik haldus;

6. Merekeskkonna- ja rannakaitse, saarte kaitse (looduskeskkonna küsimused);
7. Tööhõive ja sotsiaalsed aspektid;
8. Meresõiduohutus;
9. Merendussektori konkurentsivõime tõstmine;
10. Merenduse uurimine ja innovatsioon, loodusressursid ja –keskkond;
11. Mereharidus;
12. Puhkus ja turism;
13. Sisevete arengu planeerimine;
14. Merepärandi kaitse, propageerimine ja taastamine;
15. Kalandus (sh kalapüük);

Arengukava koosneb kolmest peatükist ja algab sissejuhatava osaga. Esimeses peatükis selgitatakse Arengukavas toodud mõisteid. Samuti antakse ülevaade Arengukava lähtealustest ning tuuakse välja seosed teiste valdkondlike strateegiliste dokumentide ja uuringutega.

Olemasoleva olukorra analüüsi all antakse ülevaade hetke situatsioonist, olemasolevast poliitikast, seniste riiklike meetmete rakendumisest ning tuuakse välja peamised riskikohad. Esimese peatüki viimases alajaotuses esitatakse merendusvaldkonna peamised probleemid, mis vajaksid esmajärjekorras lahendamist.

Teine peatükk on arengukava aastateks 2010-2030. Määratletakse Arengukava visioon ja missioon. Järgnevalt esitatakse arengukava eesmärkide ja meetmete struktuur, millega antakse lühiülevaade arengukava ülesehitusest, mis peaks tagama arengukava parema jälgitavuse selle kasutajatele. Seejärel esitatakse merendusvaldkonna prioriteetide lõikes strateegilised eesmärgid, mis väljendavad Arengukava elluviimise perioodil taotletavat mõju. Samuti kirjeldatakse soovitud tulemusi koos indikaatoritega. Valdkondade lõikes näidatakse meetmed ja olulisemad tegevussuunad.

Kolmandas peatükis käsitletakse Arengukava elluviimise seiret ja juhtimist.

## **8. Seosed teiste arengukavadega**

Merendusvaldkonna arendamine on Eestis on määratletud mitmete erinevate õigusandlike aktidega ning riiklike arengustrateegiatega konkreetsetes majandussektorites. Analüüsida tuleb seoseid teiste prioriteetsete suundade, rakenduskavade ja strateegiatega ning olemasolevaid strateegiaid merenduse arengukava koostamisel arvestada. Seoste ja/või vastuolude ilmnemisel eri strateegiatega vahel otsustatakse lahenduste üle konkreetsel juhul vastavalt kujunenud situatsioonile ja arenguvajadusele s.t. kas täiendatakse või korrigeeritakse olemasolevaid strateegiaid või kohaldatakse merenduse strateegia olemasolevatele strateegiatele, nii et valdkonna areng oleks tagatud kõige efektiivsemal moel.

- Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030.
- Eesti maaelu arengukava 2007–2013
- Eesti regionaalarengu strateegia 2005-2015.
- Eesti riigi kultuuripoliitika põhialused.
- Eesti Riiklik Turismi Arengukava 2007-2013.
- Eesti säästva arengu riiklik strateegia “Säästev Eesti 21”.
- Riiklik struktuurivahendite kasutamise strateegia 2007-2013
- Energiasäästu Sihtprogramm 2007-2013

- Kütuse- ja energiamajanduse pikaajaline riiklik arengukava aastani 2015.
- Maa-arhitektuur ja –maastik. Uurimine ja hoidmine. Valdkonna arengukava 2007-2010.
- Transpordi arengukava 2006-2013.
- Üleriigiline planeering “Eesti 2010”
- Eesti Kalanduse Strateegia 2007-2013
- Euroopa Ühenduse strateegiliste suunistega
- Eesti majanduskasvu ja tööhõive tegevuskavaga

## **9. Arengukava rakendamise kaasnevad mõjud ja kulutused**

Koostatava arengukava rahastamine on planeeritud riigieelarvest, Euroopa Liidu struktuurivahenditest ning Sihtasutuse KredEx omavahenditest. Lõplike investeeringute summa sõltub administratiivsetest ja poliitilistest otsustest. Indikatiivne maksumuseprognoos kogu rakendusperioodiks lisatakse arengukavale ning finantsvahendite jaotus aastate kaupa esitatakse rakendusplaani lisana. Arengukava ellu viimiseks vajalik rakendusplaan ja selles sisalduvad kulutused vaadatakse üle iga-aastaselt ning korrigeeritakse vastavalt tekkinud vajadusele.

## **10. Koostamise ajaraamistik**

Arengukava koostamist alustati 2008 aastal arengukava alusdokumendi koostamisega ja partnerite kaasamisega. Detsembris 2008 moodustati töörühmad, kuhu nimetati kaasatud partnerite esindajad - erinevate teemade läbitöötamiseks. Töörühmad töötavad arengukava väljatöötamisel kogu arengukava väljatöötamise perioodil kuni 2009 aasta lõpuni.

Plaanitud on koostada merenduse arengukava sisudokument 2009 aasta esimesel poolaasta jooksul ning 2009 aasta lõpuks töötada välja arengukavameetmete programm.

Arengukava ja rakendusplaani aastaks 2010 esitamine kooskõlastamiseks teistele ministriumitele on plaanitud 2009 aasta detsembris ning Arengukava ja rakendusplaani lõplik vormistamine ja esitamine VVle kinnitamiseks on plaanitud 2010 aasta märtsis.

## **11. Kaasatud asjaomased isikud ja asutused**

Merendusvaldkonna arengukava koostamisse on kaasatud kõik EV Ministriumid ja Riigikantselei, lisaks merenduse valdkonnas tegutsevad tegevusalaliidud, ettevõtted ja asutused – nende katusorganisatsioonide kaudu.