

## **Majanduseksperdi arvamus Eesti suursaarte praamiühenduse hinnakujunduse kohta**

Tellijä: MTÜ Öiglane Praamiliiklus

Tellijale esitamise kuupäev: 21.04.25

Koostaja: Juhan Põldroos (MSc rahvamajandus)

JP Economics OÜ

[juhan@jpeconomics.ee](mailto:juhan@jpeconomics.ee)

## Sisukord

1	Kokkuvõte .....	3
2	Suursaarte asukoha mõju liikuvusele .....	5
2.1	Reisi pikkus ja kestus .....	5
2.2	Reisi kulud .....	6
3	OÜ TS Laevad piletihinnad .....	7
3.1	Piletihindade kehtestamine.....	7
3.2	Piletihindade muutmine.....	9
3.3	OÜ TS Laevad majandustulemused .....	11
3.4	Võrdlus raudtee reisijateveo hinnakujundusega .....	11
4	Mõju saarte majandusele .....	12
4.1	Mõju üldine kirjeldus.....	12
4.2	Tasulise praamiteenuse mõju turismi teenindavatele sektoritele .....	13

# 1 Kokkuvõte

Ekspert on käesolevas asjatundja arvamuses hinnanud MTÜ Õiglane Praamiliiklus tellimisel Eesti suursaarte praamiühenduse tasusid ja nende mõju kohalikule majanduskeskkonnale. Arvamuse esimeses osas on hinnatud üldiselt olukorda suursaarte transpordiühendustes. Arvamuse teises osas on analüüsitud praamiühenduse piletihindasid ja nende kehtestamise asjaolusid. Analüüsi kolmandas osas on hinnatud teenustasude mõju suursaarte majandusele läbi majutuse ja teiste külastajaid teenindavate sektorite.

Praamiühendust on põhimõtteliselt võimalik käsitleda sarnaselt näiteks Soome praktikale maanteevõrgu laiendusena. Seda lähtekohta aluseks võttes on tasuline praamiteenus Eesti muus osas tasuta maanteekasutuse kõrval erandlik. Ekspert leiab selle tasu mõjuanalüüsi tulemusena kokkuvõtvalt, et

- Kuressaare ja Kärkla on oma geograafilise asukoha tõttu niigi kaks kõige ebasoodsamas olukorras olevat maakonnakeskust Eestis ning tasuline praamiteenus halvendab nende seisundit veelgi. Neist teistesse maakonnakeskustesse reisimise keskmine kulu on kahe täispiletiga autoreisija puhul umbes 2,4 korda kõrgem võrreldes mandril asuvate maakonnakeskustega.
- Tasuline praamiteenus omab ulatuslikku mõju saarte sotsiaalmajanduslikule keskkonnale. Võib suure kindlusega väita, et iga lisanduv euro piletihindades mõjutab mingil määral saarte majandust. Eesti mandriosa elanikud sellist koormat kandma ei pea. Näiteks, tasulise praamiteenuse mõju saarte majutussektorile ja teistele turismi teenindavatele tegevusaladele on võrreldav ligi 20%-lise majutusasutuste külastusmaksuga. Selle tulemusena on saarte SKP hinnanguliselt vähenenud umbes 1% ehk 7 mln euro võrra. Tasulise praamiteenuse kogumõju saarte SKP-le on arusaadavalt veelgi suurem.
- Sellist mõju tuleks piletihindade kehtestamisel põhjalikumalt analüüsida kaalumaks, kas tasuline teenus on saarte majanduse seisukohalt üldse põhjendatud. Paraku ei ole seda tehtud. Veelgi enam, praamiteenuse hindade kujundamisel puudub üldse selge raamistik. Õigusaktid ei sisalda mingeid sisulisi kriteeriumeid ega juhiseid nende suurusele.
- Praamiteenuse hindade kehtestamise ajaloost nähtub, et neid muudetakse harva, kuid sel juhul suures ulatuses (n. kuni 43% 2022. a). Selline raskesti ennustatav ja hüplik hinnakujundus suurendab saartel tegutsevate ettevõtjate ärisiske.
- Riik on toetanud parvlaevaliiklust proportsionaalselt väiksemal määral, kui reisirongiliiklust. Esiteks on riigi toetuse osakaal reisirongiliikluses kõrgem. Teiseks, OÜ TS Laevad teenib erinevalt AS-st Eesti Liinirongid kasumit, mis tuleb piletitulu ja riigi toetusega katta. Sellisele erinevale kohtlemisele puuduvad nähtavad majanduslikud põhjendused.

Ekspert on tuginenud üksnes käesoleva analüüsi kuupäeval avalikult kättesaadavatele ning tellija ja tema esindaja poolt esitatud teabele ja materjalidele ning mõningate kolmandate isikute poolt esitatud selgitustele. Ekspert ei vastuta neis sisalduvate andmete tõele vastavuse eest. Ekspert ei võta endale kohustust analüüsi uuendada ega täiendada seoses uute asjaolude ilmnemisega peale käesoleva analüüsi kuupäeva.

Juhan Põldroos on üks väheseid konkurentsioökonoomika eksperte Eestis, kes on oma teadmised omandanud pikaajaliselt Konkurentsiametis töötades. Tal on Tallinna Tehnikaülikoolist rahvamajanduse teadusmagistri kraad aastast 2002. Ta töötas Konkurentsiametis aastatel 1998-2023. a erinevatel ametikohtadel. Alates 2008. a juhtis ta ameti järelevalveosakonda, mis tegeles väga erinevate konkurentsijärelevalve küsimustega. Alates 2018. a oli ta samaaegselt Konkurentsiametis peaökonomist. Ta on andnud arvukalt konkurentsialaseid loenguid ning kuulunud Euroopa Liidu konkurentsiametite peaökonomistide töögruppi. 2024 a. alustas ta erialase nõustamisega läbi JP Economics OÜ.

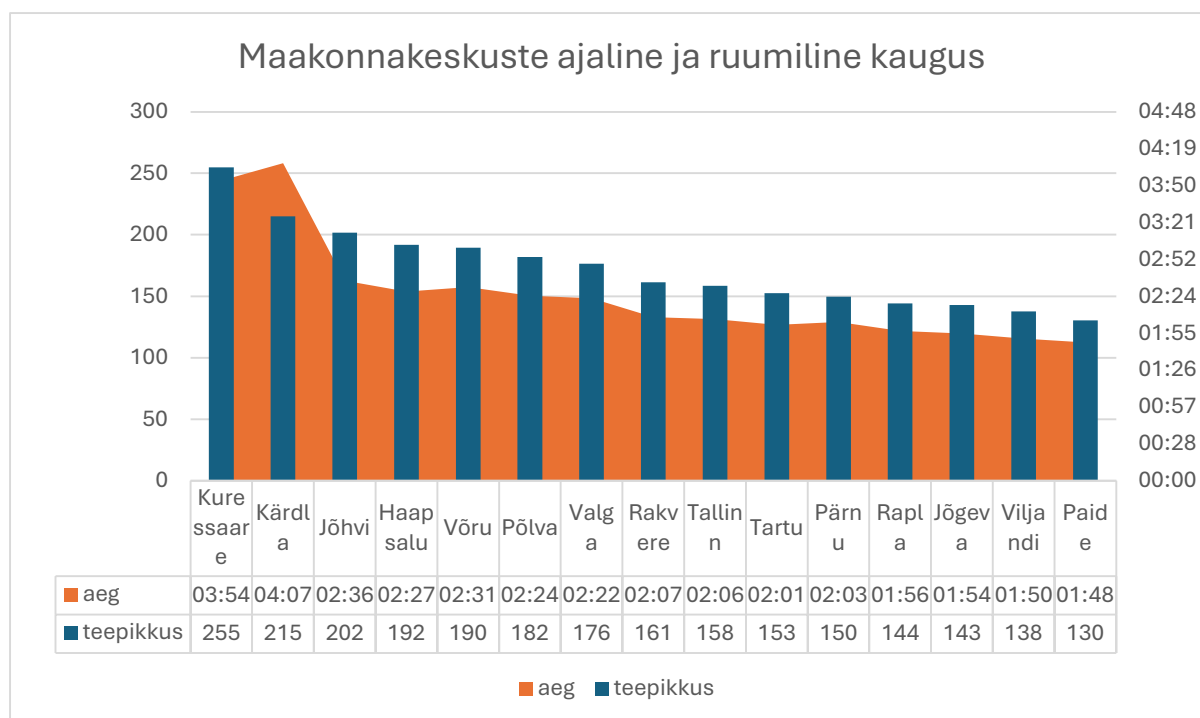
## 2 Suursaarte asukoha mõju liikuvusele

Enne parvlaevade hinnakujunduse sisulise analüüsi juurde asumist on oluline mõista, et Saaremaa ja Hiiumaa on geograafiliselt kaks kõige kaugemal asetsevat maakonda Eestis. See tähendab, et ühendus nendega on ka praamiveo tasusid arvestamata reisijale nii ruumiliselt kui ka ajaliselt koormavam. Selle tõsiasja ilmetamiseks on alljärgnevalt vaadeldud Eesti maakonnakeskuste keskmiseid kauguseid.

### 2.1 Reisi pikkus ja kestus

Alljärgneval joonisel on esitatud iga Eesti maakonnakeskuse keskmine kaugus ülejäänud 14-st maakonnakeskusest<sup>1</sup>. Sinise värviga on esitatud kaugus mööda maanteed ning punase värviga reisiks kuluv keskmine aeg. Saarte osas ei ole teepikkuse puhul parvlaevaühendusega arvestatud, st. lähtutud on üksnes näiteks vahemaast Kärblast Heltermaale ja Rohukülast mandril asuvasse maakonnakeskusesse. Erinevalt teepikkuste arvestusest on reisimiseks kuluvale keskmisele ajale lisatud praamiveo kestus<sup>2</sup>. Sealjuures, praamiveo kestus on arvestatud ideaaltingimustel, s.t eeldusel, et reisija pääseb kas järjekorra puudumisel või tänu broneeringule tõrgeteta praamile. Tegelikuses võib ooteaeg sadamas eri põhjustel pikeneda, nii et ka teekonna ajaline kestus kujuneb oluliselt suuremaks.

**Joonis 1.** Maakonnakeskuste omavaheline keskmine kaugus.



Jooniselt nähtub ka visuaalselt, et nii Kuressaare kui ka Kärblasta puhul on keskmine kaugus nii ruumiliselt kui ka eriti just ajaliselt oluliselt pikem, kui mis tahes mandril asetseva maakonnakeskuse puhul. Teisisõnu, Kuressaare ja Kärblasta elanikud peavad ülejäänud maakonnakeskustesse jõudmiseks pikema vahemaa läbima ja rohkem aega kulutama.

<sup>1</sup> Maanteeameti keskkonna [www.tarktee.ee](http://www.tarktee.ee) andmetel (külastatud 08-10.03.25).

<sup>2</sup> Kuivastu-Virtsu 27 min, Heltermaa-Rohuküla 1 h 15 min, Triigi-Sõru 1 h. Kõikidele neile kestustele on lisatud veel 15 min, sest OÜ TS Laevad soovitusel tuleb niipalju varem sadamasse saabuda.

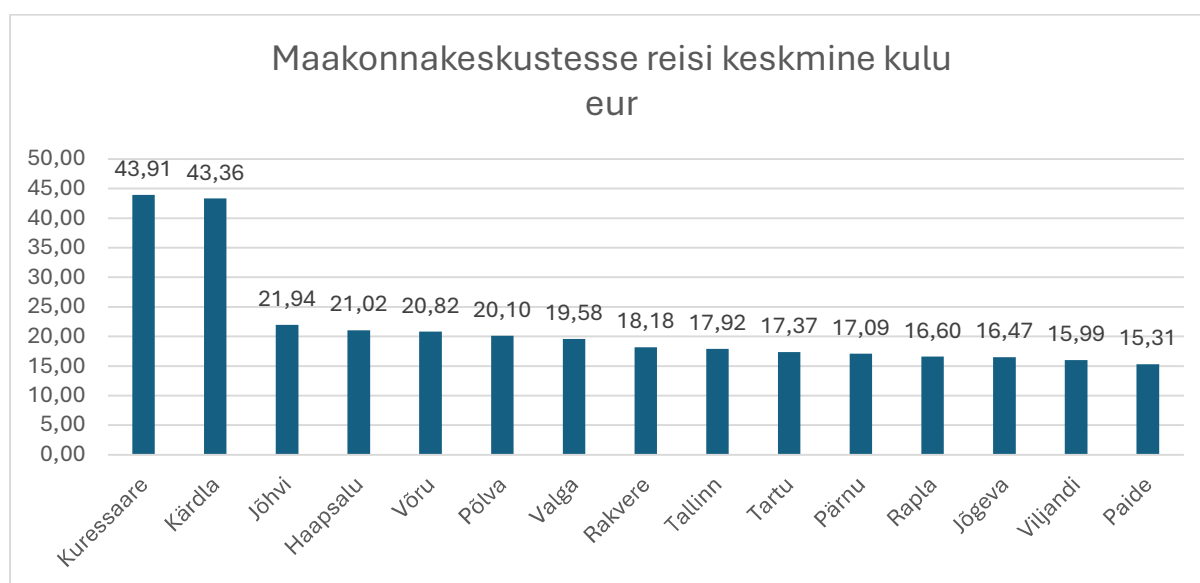
Keskmine teepikkus Kuressaare ja Kärdla ning ülejäänud maakonnakeskuste vahel on Eesti pikim ka ilma parvlaevaühendust arvestamata. Kuressaarel on see näitaja 255 km (maakonnakeskuste arvestuses 1. koht) ning Kärdlal 215 km (2. koht), samas kui ülejäänud maakonnakeskustel on see keskmiselt 163 km. Kuressaare elanik peab seega ülejäänud maakonnakeskustesse reisimiseks läbima keskmiselt 1,6 korda pikema ja Kärdla elanik 1,3 korda pikema vahemaa.

Kui vaadelda Kuressaarest ja Kärdlast teistesse maakonnakeskustesse reisimise keskmist aega, siis see ületab lisanduva parvlaevaühenduse tõttu mandril asuvate maakonnakeskuste näitajaid veelgi enam. Keskmine ajakulu on Kärdla puhul 4 t 7 min (maakondade arvestuses 1. koht) ja Kuressaare puhul 3 t 54 min (2. koht), samas kui ülejäänud maakonnakeskustel on see keskmiselt 2 t 10 min. Kärdla elanik peab seega ülejäänud maakonnakeskustesse reisimiseks kulutama keskmiselt 1,9 korda rohkem ja Kuressaare elanik 1,8 korda rohkem aega.

## 2.2 Reisi kulud

Eeltoodud näitajatest järeldub, et suursaarte keskustesse reisimine on keerukam ka ilma praamiveo tasusid arvestamata. Alljärgnevalt on need tasud võrdlusesse lisatud. Selleks on võrreldud kahe inimese keskmise autoreisi maksumust maakonnakeskuste vahel. Asjaomasteks kuludeks on arvestatud sõiduki kütusekulu ning saarte puhul ka kahe täispiletiga autoreisija praamipiletite kulu<sup>3</sup>.

**Joonis 2.** Maakonnakeskuste vahel reisimise keskmine kulu



Jooniselt on ka visuaalselt näha, et Kuressaare ja Kärdla eristuvad ülejäänud maakonnakeskustest märkimisväärselt kõrgema reisimise kuluga. Täpsemalt, reis kahest saartel asuvast maakonnakeskusest ülejäänud maakonnakeskustesse maksab keskmiselt 2,4 korda rohkem, kui mandril asuvate maakonnakeskuste vastav keskmine näitaja (18,34 eurot). Kui näitena kasutatud kaks autoreisijat oleksid saarte püsielanikud, kelle piletihinnad on

<sup>3</sup> Sõiduki kütusekulu arvestuse aluseks on tarbimine 6l / 100km hinnaga 1,55 eur/l. Praamipiletite kuluks on kahe täispileti ja ühe tavatariifi sõidukipileti summa (Saaremaa liinil 20,6 eurot, Hiiumaa liinil 24 eurot, Triigi-Sõru liinil 15,2 eurot). Nimetatud kaks piletitüüpi on TS Laevad OÜ ülekaalukalt suurima läbimüügi piletid.

soodsamad, oleks nende reisimise keskmine kulu Kuressaare puhul 30,85 eurot (Eesti keskmisest 1,7 korda kõrgem ning Kärddla puhul 28,26 eurot (Eesti keskmisest 1,5 korda kõrgem).

\*

Kokkuvõtvalt nähtub eelnevast analüüsist, et kui Kuressaare ja Kärddla on oma geograafilise asukoha tõttu liikuvuse seisukohalt niigi kaks kõige ebasoodsamas olukorras olevat maakonnakeskust Eestis, siis tasuline praamiteenus muudab nende seisundi võrreldes mandril asuvate maakonnakeskustega veelgi reljeefsemalt kehvemaks. Kui nende keskmine teekonna pikkus ülejäänud maakonnakeskustesse on Eesti keskmisest 1,3-1,6 korda pikem ja teekonna kestus 1,8-1,9 korda pikem, siis kahe täispiletiga autoreisija kulud on lisanduva praamitasu tõttu suisa 2,4 korda suuremad.

## 3 OÜ TS Laevad piletihiinad

### 3.1 Piletihiinade kehtestamine

Parvlaevaliini piletihiinad on kehtestatud Majandus- ja taristuministri 25.09.15 määruse nr 120 alusel. Kehtestatud piletihiinad katavad üksnes osa OÜ-le TS Laevad tasutavast veoteenususe tasust (2024. a 41%<sup>4</sup>), ülejäänud osa sellest tasust kaetakse riigieelarvelise toetusega (2024. a 59%). OÜ TS Laevad tasutav riigihanke tulemusena selgunud veoteenususe tasu ei sõltu piletimüügi tuludest. Samuti ei ole kehtestatud piletihiinad vahetult seotud OÜ-le TS laevad tasutava veoteenususe tasuga.

Ei ühistranspordi seadus ega ka määrus nr 120 ei sisalda mingeid sisulisi kriteeriumeid ega juhiseid piletihiinade suurusele, sh. millise proportsiooni teenuse osutamise kogukuludest ehk OÜ TS Laevad veoteenususe tasust need katma peaksid. Ministeeriumid ja Transpordiamet ei esitanud vastuseks teabe nõudele ka mingeid analüüse, eelnõu projekte vms dokumente, mis selgitaksid millistel sisulistel kaalutlustel on kindlaks määratud parvlaevaliini piletihiinade suurus. Lihtsustatult, puudub selgitus, miks on piletihiinad just sellises suurusjärgus kehtestatud, sh miks need katavad u. 40% veoteenususe tasust, aga mitte 0%, 20%, 60% vms.

Hinnakirju kehtestava määruse nr 120 seletuskirjades on küll eri olukordades põhjendatud hiinade tõstmise vajadust ja hinnatõusu võimalikke mõjusid, kuid taaskord mitte seda, miks need on just sellises konkreetse suuruses kehtestatud<sup>5</sup>. Näiteks, 01.03.22 toimunud järsku kuni 43%-list hinnatõusu on põhjendatud määruse nr 120 muutmise eelnõu seletuskirjas kulude kasvuga. Enne seda tõsteti viimati piletihiindu 2016. aastal. 2016. aastaga võrreldes olid parvlaevaliini kulud oluliselt suurenenud, peamiselt kütusekulude ja palkade kasvu tõttu ning samuti alates aastast 2018 suvekuude ja suuremate pühade tõttu suurenenud nõudluse rahuldamiseks täiendavalt tellitud reisi tõttu<sup>6</sup>. Seletuskiri sisaldab ka umbes lehekülje pikkust lühikest mõjuanalüüsi, milles leitakse, et hinnatõusu mõju ulatus on väike kuni keskmine. Kehtestatavate hiinade üldist suurust ja nende mõju analüüsitud ei ole.

Eeltoodu põhjal võib järeldada, et praamiteenususe piletihiinade kujundamisel puudub selge raamistik. Tõenäoliselt on tegemist millalgi ajalooliselt poliitilise otsuse tulemusena kehtestatud

<sup>4</sup> Virtsu-Kuivastu liinil oli vastav näitaja 55% ning Rohuküla-Heltermaa liinil 26%.

<sup>5</sup> 28.12.15, 03.08.18, 28.01.22 ja 6.12.23 eelnõude infosüsteemi lisatud seletuskirjad.

<sup>6</sup> 01.03.22 jõustunud määruse muudatuse eelnõu seletuskirja lk 6

hindadega, mida on hiljem ebaregulaarselt seoses kulude kasvuga tõstetud. Puuduvad näited, kus sealjuures oleks süsteemselt analüüsitud tasulise teenuse mõju saarte sotsiaalmajanduslikule keskkonnale.

Arusaadavalt on siinkohal üheks keskseks kaalumist väärivaks küsimuseks, kas praamiteenus peaks üldse reisijale tasuline olema. Eesti maanteevõrk on reisijate kasutuses tasuta. Parvlaevaühendust on põhimõtteliselt võimalik käsitleda sarnaselt näiteks Soome praktikale maanteevõrgu laiendusena. Sellist seisukohta on väljendanud ka näiteks rahandusminister 09.02.22 kirjas majandus- ja taristuministrile, milles pidas muuhulgas just sel põhjusel küsitavaks 01.03.22 hinnatõusu põhjendatust. Seda lähtekohta aluseks võttes on tasuline parvlaevateenus Eesti muus osas tasuta maanteekasutuse kõrval erandlik. Peatükis 2 on selgitatud, et saarelised maakonnad on liikuvuse seisukohalt niigi Eesti maakondade arvestuses kõige kehvas olukorras – ka täiesti tasuta teenuse korral oleks reis nendeni nii ajaliselt kui ka ruumiliselt kõige pikem. Sellises olukorras on mõneti vastuoluliselt osa reisiteekonnast saarteni tasuline.

Puudub kahtlus, et tasuline parvlaevateenus mõjutab saarte majandust. Kuna rahalises mõttes kannavad põhiosa sellest koormusest saarte külalised, on sellel majandusliku toime poolest teatud sarnasus külastusmaksuga. Peatükis 4 on sellise koormise mõju saarte ärikeskkonnale turistite teenindavate sektorite näitel põhjalikumalt selgitatud. Ehkki käesoleva analüüsi eesmärgiks ei ole detailselt selgitada tasulise parvlaevateenuse terviklikku mõju saarte majandusele, võib suure kindlusega väita, et iga lisanduv euro piletihindades kahandab mingil määral saarte SKP-d. Seda asjaolu tuleks piletihindu kehtestades kindlasti arvestada. Lühidalt, riik peaks enne hindade kehtestamist analüüsima, milline on tasulise parvlaevateenuse mõju saarte majandusele.

Võrreldes hüpoteetilise täiesti tasuta parvlaevateenusega kujutab piletitulu endast riigieelarvele säästu, sest selles ulatuses ei pea riik OÜ TS Laevad veoteenuse tasu hüvitama. Ühiskonna kui terviku seisukohast võib aga selline sääst näiline olla, kui saarte majandus kahaneb tasulise teenuse tõttu. Seetõttu tuleks piletihindu kehtestades nende kahe rahalise näitaja omavahelise koosmõjuga arvestada. Arusaadavalt ei saa piletihindade kehtestamist samas pidada ka läbinisti majanduslikuks küsimuseks, sest olulist tähtsust omavad ka eri piirkondade elanike võrdne kohtlemine, ääremaastumise vältimine jms. mittemajanduslikud argumendid. Käesoleva analüüsi eesmärgiks on näidata, et ka pelgalt majanduslike argumentide pinnal on tasuta või oluliselt madalamate hindadega parvlaevaliiklus kaalumist väärt.

Hüpoteetilise täiesti tasuta praamiteenuse korral nõudlus selle järele tõuseb ning arusaadavalt tõusetub küsimus, kas olemasolevad parvlaevad on võimelised seda rahuldama või tekib ummikute risk. Praamitasusid on seda silmas pidades võimalik käsitleda nõudlust reguleeriva nõ ummikumaksuna, mille ainsaks eesmärgiks olekski praamide ummistumise vältimine. Siiski, hetkel kehtivad tasud ei ole kehtestatud nõ ummikumaksu loogikast lähtudes, sest need kehtivad pea samasugusel viisil<sup>7</sup> kõikidele väljumistele, sh ka nendele, kus ummikute oht puudub. Käesoleva analüüsi eesmärgiks ei ole olnud hinnata, mil määral on praamid tegelikult ummistunud ning kuivõrd ummikumaksu argument paika peaks. Kui mingil põhjusel pole võimalik ummikuid lisareisidega vältida, siis ummikumaksu sisuga piletihinnad peaksid olema kehtestatud spetsiifiliselt just ummikute vältimise eesmärki silmas pidades, st olema võimalikult

---

<sup>7</sup> Va. reedeti alates kella 13-st toimuvatel reisidel mandrilt saartele ja pühapäeviti alates kella 13-st toimuvatel reisidel saartelt mandrile kehtiv sõidukitele 20% kallim hind



väikesed, kuid piisavalt suured, et vältida sõidukite kuhjumist mõnele konkreetsele väljumisele. Kindlasti oleksid sellised pileti hinnad väga erinevad hetkel kehtivast hinnakirjast.

## 3.2 Pileti hindade muutmine

Käesoleva analüüsi koostamise hetkel kehtib alates 01.01.24 jõustunud hinnakiri. Virtsu-Kuivastu ja Rohuküla-Heltermaa liinil hinnad kehtestati samasugusel kujul siiski juba 01.03.22 jõustunud hinnakirjaga<sup>8</sup>. Viimatinimetatud hinnakirjaga kaasnes ulatuslik hinnatõus – reisija tavapileti ning sõiduauto tavapiletite hinnad tõusid 43% ning muud liiki sõidukite piletite hinnad tõusid kuni 43%. Saarte püsielanike jt sooduspiletite hinnad ei tõusnud, nii et neile laienev soodustuse määr suurenes sisuliselt 50%-lt 65%-le. Alljärgnevas tabelis on kokkuvõtvalt esitatud hetkel kehtivad ja enne 01.03.2022 hinnatõusu kehtinud valitud pileti hinnad.

Tabel 1. Valitud pileti hinnad 2016-2025

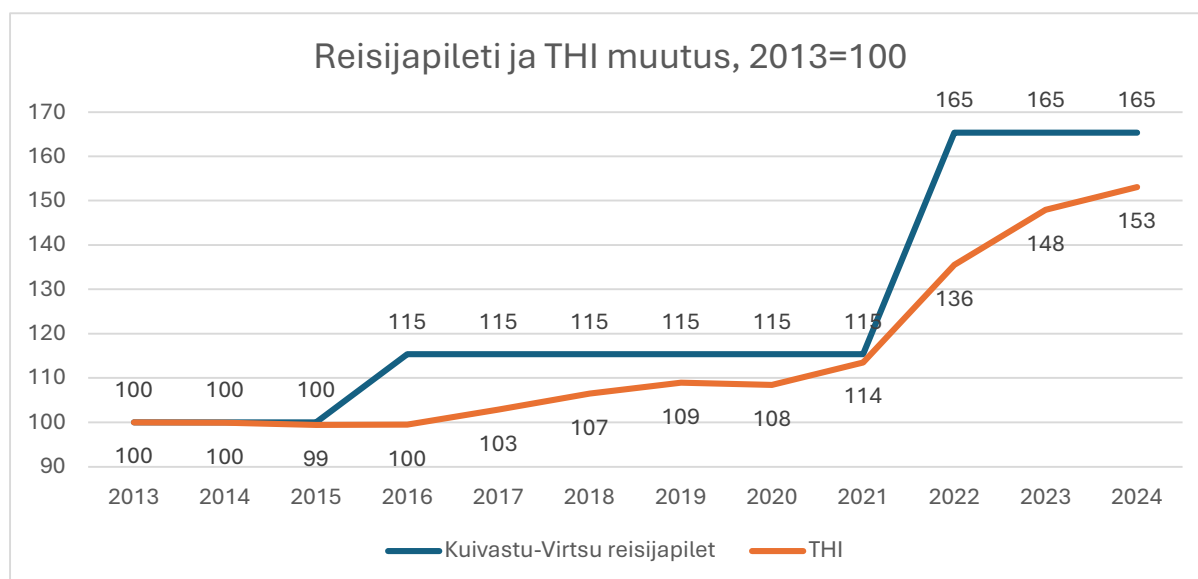
	Kuivastu-Virtsu			Rohuküla-Heltermaa		
	01.03.22 (= 01.01.24)	01.02.16	tõus 16/22	01.03.22 (= 01.01.24)	01.02.16	tõus 16/22
<b>sõitjapilet</b>	4,3	3	43%	4,85	3,4	43%
<b>sõitja sooduspilet</b>	1,5	1,5	0%	1,7	1,7	0%
<b>sõiduauto</b>	12	8,4	43%	14,3	10	43%
<b>sõiduauto sooduspilet</b>	4,2	4,2	0%	5	5	0%
<b>veoauto kuni 3,5 t</b>	12	8,8	36%	14,3	10	43%
<b>veoauto üle 3,5 t</b>	16	15	7%	18	15	20%
<b>buss kuni 23 kohta</b>	12	8,8	36%	14,3	10	43%
<b>buss üle 23 koha</b>	16	13	23%	18	18	0%

Parvlaevateenuse hindade kehtestamise ajaloost nähtub, et neid muudetakse harva, kuid sel juhul suures ulatuses. Näiteks reisija tavapilet ja sõidukipilet püsisid üle kuue aasta muutumatuna<sup>9</sup>, enne kui neid 01.03.22 järsult 43% tõsteti. Alljärgneval joonisel on graafiliselt kirjeldatud Virtsu-Kuivastu liini reisija tavapileti hinna muutuseid võrrelduna tarbijahinnaindeksi muutustega.

<sup>8</sup> 01.01.24 jõustunud hinnakirjaga muudeti üksnes Sõru-Triigi liini hindasid. Teiseks fikseeriti soodustuse protsendi asemel konkreetne sooduspileti hind, kusjuures sooduspileti tegelik hind ei muutunud (määruse nr 120 muutmise eelnõu seletuskiri lk 2).

<sup>9</sup> 01.02.16-01.03.22

Joonis 3. Virtsu-Kuivastu liini reisijapileti<sup>10</sup> ja THI suhtelised muutused 2013-2024



Jooniselt nähtub, et vaadeldava pileti hinda on üldiselt tõstetud THI-st kiiremast tempos<sup>11</sup>. Näiteks 2024. aastaks oli pileti hind tõusnud 1,65 korda, samas kui THI oli tõusnud üksnes 1,53 korda<sup>12</sup>. Teiseks, kui THI tõus on olnud võrdlemisi lauge, siis pileti hinda on tõstetud vaadeldaval perioodil järsult kaks korda (2016. a 15% ja 2022. a 43%).

Selline ebaühtlane järskude astmetega hindade muutmise annab iseenesest tunnistust, et hindade kehtestamisel puudub läbiv süsteemsus. Mis iganes kriteeriumitel põhineva meetoodilise hinnakujunduse juures oleks tõenäoline, et hindade muutus oleks ühtlasem. See tähendab, et hindu muudetakse tihedamini (näiteks kord aastas), kuid väiksemate väiksemas ulatuses, ning mis põhiline – see oleks praamiteenuse ostjatele paremini ennustatav.

Ekspert mõistab mõnede saartel tegutsevate ettevõtjate selgituste põhjal, et praamiteenuse hindade juures polegi probleemiks mitte üksnes nende suurus, vaid ka hinnamuudatuste maht ja ennustamatus. Näiteks 01.03.22 a kuni 43%-ne hinnatõus oli tavatult suur ning ettevõtjad said sellisest plaanist eelinfo vaid mõni kuu enne hinnatõusu<sup>13</sup>. Piletihindasid muutva määruse eelnõu avaldati vaid kuu aega enne uue hinnakirja kehtima hakkamist<sup>14</sup> ning vastuvõetud uus hinnakiri avaldati vaid nädal enne seda<sup>15</sup>. Samas rajanesid ettevõtjate äriplaanid, eelarved ja pikaajalised lepingud varasematel hindadel ning nende niivõrd lühikese ajaga muutmise on keeruline või mõnel juhul ka võimatu. Seda silmas pidades suurendab selline ennustamatu hinnakujundus saartel tegutsevate ettevõtjate äririske ning soov läbipaistvamate reeglite järele on siinkohal majanduslikult mõistetu.

<sup>10</sup> Pileti hinnad on arvestatud antud aasta 01.07 seisuga.

<sup>11</sup> Joonis ei iseloomusta OÜ TS Laevad kõikide piletihindade muutuseid. Näiteks 01.03.22 tõusid mitmete transpordivahendite pileti hinnad vähemal määral ning püsielanike soodushinnad ei muutunud üldse.

<sup>12</sup> Allikas: <https://stat.ee/et/tarbijahinnaindeksi-kalkulaator>

<sup>13</sup> <https://majandus.postimees.ee/7445215/ministeerium-arvestas-praamipileti-hinna-tostmisel-viit-saarlaste-ettepanekut> - hinnatõusu plaan avaldati detsembris 2022

<sup>14</sup> Eelnõude infosüsteemi lisamine 28.01.22

<sup>15</sup> Riigi Teatajas avaldamine 23.02.22

### 3.3 OÜ TS Laevad majandustulemused

OÜ-ga TS Laevad 11.12.14 sõlmitud 2016-2026. a avaliku teenindamise lepingu täitmisel teenitav kasum ei ole lepinguga täpsemalt piiratud, ehkki see sisaldab üldist keeldu teenida ülemäärast kasu (lepingu p 8). Järgneva 10.09.24 vastu võetud 2026-2033. a avaliku teenindamise lepingus on ärikasum piiratud 8%-ga lepingu täitmiseks vajalikust investeeritud kapitalist (p 5.10). Käesoleva analüüsi eesmärgiks ei ole teha täpseid järeldusi selle kohta, kuivõrd 2016-2026. a lepingu täitmisel seni teenitud ärikasum vastab uues lepingus sisalduvale mõistliku ärikasumi määratlusele. Lepingus on selleks ette nähtud detailsem arvestuskäik, mida pole üksnes avalike majandusaasta aruannete põhjal tõenäoliselt võimalik korrektselt läbi viia. Siiski, kuna OÜ TS Laevad majandustegevus seisneb pea täies ulatuses praamiteenuse pakkumises (2021-2023. a moodustas üleveoteenuse müük 96-97% müügitulust), ei kujuneks lepingu põhjal arvestatav kasumlikkus tõenäoliselt väga erinevaks ettevõtja üldisest kasumlikkusest. Alljärgnevas tabelis on esitatud OÜ TS Laevad üldine ärikasumi suhe varadesse alates avaliku teenindamise lepingu sõlmimisest 2016. a.

**Tabel 2.** OÜ TS Laevad ärikasumi suhe varadesse

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
ärikasum/varad	9,64%	8,33%	6,05%	7,24%	6,78%	6,12%	2,78%	2,21%

Tabelis nähtub, et OÜ TS Laevad kasumlikkus on kogu perioodil tervikuna jäänud selgelt alla 2026-2033 avaliku teenindamise lepingu kohaselt mõistlikuks peetavat taset. Perioodi viimastel aastatel eraldi võetuna on siiski võimalik, et kasumlikkus on sellest tasemest veidi kõrgem olnud.

Kuna OÜ TS Laevad majandustegevus on kapitaliintensiivne, moodustab ärikasum võrdlemisi suure osa müügituludest. 2023. a moodustas see 26,5% (2022. a 25,7%) ehk sisuliselt iga neljas euro, mille ettevõtja teenib, läheb ärikasumiks.

### 3.4 Võrdlus raudtee reisijateveo hinnakujundusega

Võrdlemaks praamiteenuse hinnapoliitikat riigi tegevusega teistes ühistranspordi valdkondades on seda alljärgnevalt tehtud raudtee reisijateveo näitel. Tegemist on sarnaselt praamiteenusele ühe kaalukaima ühistranspordi liigiga, mida põhiosas finantseeritakse samuti riigieelarvest ning väiksemas osas piletituludest.

Alljärgnevalt on võrreldud kahe ühistranspordiliigi eelarvelise toetamise mahtu. OÜ TS Laevad riigi toetuse osakaal tuludest (s.o piletitulu ja riikliku toetuse summast) moodustas perioodil 2021-2023. keskmiselt 59%. Raudtee reisijatevedu teostava riigile kuuluva OÜ Eesti Liinirongid (Elron) puhul oli vastav näitaja samal ajal mõnevõrra kõrgem 66%<sup>16</sup> ehk riik tasus proportsionaalselt suurema osa raudtee reisijateveo kuludest. Seega võib ainuüksi nende

<sup>16</sup> Sihtfinantseerimise tulu (sihtfinantseerimine tegevuskulude katmiseks ja sihtfinantseerimine põhivara soetuseks ehk diislrongide liisingumaksete katmiseks) osakaal sihtfinantseerimise tulu ja müügitulu summast majandusaasta aruannete kohaselt.

näitajate põhjal järeldada, et riik toetab parvlaevaliiklust proportsionaalselt vähem, kui reisirongiliiklust.

Tegelikult võib väita, et riik toetab reisirongiliiklust võrreldes parvlaevaliiklusega sisuliselt veelgi suuremas proportsioonis. Erinevalt OÜ-st TS Laevad ei ole OÜ Eesti Liinirongid viimastel aastatel võrreldavat kasumit teeninud. Perioodil 2019-2023 oli OÜ Eesti Liinirongid ärikasum ja aruandeaasta kogukasum negatiivsed, vaid sihtfinantseerimise netomeetodil arvestatud kasum oli marginaalselt positiivne (0,3-0,7% tuludest). Jättes kõrvale sellise kahjumi sisulised põhjused, tuleb asuda seisukohale, et OÜ-ga TS Laevad vähegi võrreldava kasumi mitteteenimine on raudteereisijat kaudselt toetava iseloomuga, sest riigieelarvest makstava toetuse ja piletimüügitulu summa võib sellise puuduva kasumi võrra väiksem olla.

Hüpoteetiliselt, kui ka OÜ TS Laevad sarnaselt AS-le Eesti Liinirongid aruandeaasta kasumit ei teeniks (s.o aruandeaasta tulem oleks 0), kuid riiklik toetus säiliks samal tasemel, võiks kõiki piletihindasid keskmiselt üle kahe korra langetada. Kui aga sellises hüpoteetilises olukorras ka riiklik toetus väheneks aruandeaasta kasumi võrra, kujuneks perioodil 2021-2023. a riigi toetuse osakaaluks tuludest (s.o piletitulu ja riikliku toetuse summast) keskmiselt 47%. See viimatinimetatud näitaja on ka paremini võrreldav AS Eesti Liinirongid 66%-lise toetusega samal ajal, sest sellisel juhul ei teeniks kumbki ettevõtja kasumit.

## 4 Mõju saarte majandusele

### 4.1 Mõju üldine kirjeldus

2023. a oli OÜ TS Laevad piletitulu kahelt liinilt kokku 14,7 mln eurot, mis moodustab umbes 2% Hiiu- ja Saaremaa sama aasta 699 mln eurosest sisemajanduse koguproduktist<sup>17</sup>. Valdava enamiku reisijatest moodustavad saarte külastajad. 2023. a moodustasid täispiletiga reisijad kahe liini peale kokku 40% reisijatest ning saarte püsielaniku sooduspiletiga reisijad 25% reisijatest. Ülejäänud 35% moodustasid tavalise sooduspiletiga reisijad (n. liinibussiga reisijad) ja tasuta reisijad, kes võisid olla nii püsielanikud kui ka külastajad. Kuna püsielaniku piletihind on madalam, siis piletitulu arvestuses andsid täispiletiga reisijad hinnanguliselt 69% ja püsielaniku sooduspiletiga reisijad 15% kogu reisijate piletitulust<sup>18</sup>. Ka sõidukipiletite arvestuses moodustavad saarte külalised nii mahulises kui ka rahalises arvestuses selgelt suurema osa.

Eeltoodust tuleneb, et piletitasud on oma majandusliku toime poolest suuremas osas tinglikult võrreldavad pigem külastusmaksuga ning vähem saarte püsielanikele laieneva täiendava maksuna. Mõlemat liiki maksul on siiski potentsiaal saarte majanduse mahtu kahandada.

01.03.2022 jõustunud hinnakirja kehtestava määruse seletuskirjas on saarte püsielanikele soodsama piletihinna kehtestamist põhjendatud vajadusega tagada neile võimalus liikuda Eestis vähemalt ligilähedaseltki samasuguste kuludega võrreldes mandril elavate isikutega. Avalik huvi võib seisneda muu ühiskonnaga võrreldes halvemas situatsioonis olevate isikute toetamises läbi

---

<sup>17</sup> Statistikaameti tabel RAA0050

<sup>18</sup> Arvutuste aluseks olevad andmed on võetud 11.12.2014 avaliku teenindamise lepingu nr 14-009 p 25 kohaselt TS Laevad OÜ poolt ministeeriumile esitatud lepingu lisa 3-st. Vastavate kategooriate reisijate kogused on korrutatud sellele kategooriale vastava piletihinnaga.

soodustuse. Ehkki eeltoodud arutluskäik vastab kahtlemata tõele, siis majanduslikus mõttes tõusetub saarte elanike halvem situatsioon võrreldes mandrielanikega tõenäoliselt isegi suuremas mahus läbi saarte külaliste kõrgemate reisikulude saartele. Sellised täiendavad kulud tähendavad, et saarte majanduse konkurentsivõime on madalam ning saarte elanike võimalused endale elatist teenida on kehvemad kui mandrielanikel. Näiteks, osa turiste loobub kõrgemate kulude tõttu saartele reisimast, tööstus ja kaubandus peab arvestama kõrgemate transpordikuludega jne. Kui 2023. a. säästsid saarte püsielanikud läbi soodsamate tasude arvestuslikult u 5-6 mln eurot (st. võrreldes olukorraga, kui nad oleksid tasunud küllastajate pilethindade alusel), siis ettearvatavalt, tasuline praamiteenus kahandas 2023. a saarte SKP-d ainuüksi turiste teenindavate sektorite negatiivsete mõjude tõttu hinnanguliselt u 7 mln euro ulatuses (vt. ptk 4.2). Seetõttu halvendavad saarte püsielanike seisundit võrreldes mandrielanikega majanduslikus mõttes samaväärselt ka saarte küllastajate kõrgemad pilethinnad.

Viise, kuidas tasuline praamiteenus saarte majandust kahjustab, on väga erinevaid. Eksperdile on vestlustes esitatud näiteid, kuidas erinevaid hooldusteenuseid ei ole võimalik mandrilt operatiivselt tellida, kiiresti riknevaid kaupade hankimine on keerukam, transporditeenuste hinnad on kõrgemad jne. Ehkki usutavasti eksisteeriksid sarnased probleemid saarte asukoha tõttu ka täiesti tasuta praamiliikluse korral, võimendab tasuline teenus saarte kehvemat olukorda veelgi. Nagu eelpool selgitatud, ei ole riik neid mõjusid nähtavalt analüüsinud, ehkki see peaks olema üks põhilisi kaalutlusi praamiteenuse hindade kehtestamisel.

Alljärgnevalt on indikatiivselt hinnatud tasulise praamiteenuse mõju saarte turismisektori kui suure tõenäosusega sellest ühe enimmõjutatud tegevusala näitel. Käesoleva analüüsi eesmärgiks ei ole selle mahtu ja eesmärgistatust arvestades anda kõikehõlmavat hinnangut saarte kogu majanduse kohta. Sellise analüüsi peaks ühistranspordi poliitikat kujundades läbi viima riik. Alljärgnev analüüs on esitatud näitena illustreerimaks, kuidas selline negatiivne mõju tekib. Oluline on rõhutada, et analüüsis antud hinnang põhineb avalikel andmetel ning rajaneb selles kirjeldatud eeldustel. Lähteandmete täpsustudes võivad ka samasisulise analüüsi tulemused muutuda.

## 4.2 Tasulise praamiteenuse mõju turismi teenindavatele sektoritele

Tasulise praamiteenuse majanduslik mõju saarte turiste otseselt või kaudselt teenindavatele majandussektoritele on võrreldav külastusmaksuga. Seetõttu on edaspidises analüüsis lähtutud hüpoteetilisest olukorrast, kus praamiteenus on tasuta, kuid saarte küllastajad peavad majutusasutusse registreerides tasuma samas väärtuses külastusmaksu. Saarte külastamise kogukulud jääksid sel juhul samaks, mistõttu ka nõudlus saarte turismiteenuse järele eeldatavalt ei muutuks.

Ehkki selline külastusmaks rakenduks vahetult majutussektorile, ulatuks selle mõju majutusest oluliselt kaugemale. Nimelt, reisijad tarbivad lisaks majutusteenusele kas otseselt või kaudselt veel suurt hulka erinevaid teenuseid. Nendeks võivad olla näiteks toitlustusteenus, aga ka kommunaalteenused jpm. Turismipiirkondadele on tüüpiline, et mingi osa teenindussektorist on majanduslikult elujõuline üksnes tänu küllastajatele. Kui külastusmaksu tõttu loobutakse külastusest, kaotavad oma müügituludes lisaks majutusele ka kõik need teised mõjutatud sektorid. Seetõttu on oluline mõista, et ehkki külastusmaks koormab esmapilgul üksnes majutussektorit, kahjustab see kaudselt ka väga paljusid teisi tegevusalasid.

Eeltoodut silmas pidades, turism mõjutab SKP-d kolmel viisil<sup>19</sup>. Esiteks, otsene mõju mõõdab lisandväärtust otseselt turismiga seotud sektorites, sh majutuses ning toitlustusteenustes. Teiseks, kaudne mõju mõõdab turismisektorit varustavate sektorite toodangut, näiteks reisiagendi poolt ostetud it-teenust või uue hotelli ehitamist. Kolmandaks, tingitud mõju (ik induced impact) mõõdab täiendavat tarbimist, mille on tinginud otseste ja kaudsete mõjude tõttu suurenenud kasumid ja töökohad. Kõik kolm liiki kokku moodustavad kogumõju SKP-le.

Alljärgnevas tabelis on esitatud turismisektori mõju SKP-le MKM-i poolt koostatud 2023. aasta Eesti turismi regionaalse mõju analüüsi kohaselt<sup>20</sup>. Analüüsis on selgitatud, et otsene mõju tuleneb turistide kulutustest ning kaudne mõju tekib ettevõtetest, mis varustavad turismisektorit.

**Tabel 3.** Turismisektori mõju Eestis tervikuna ja saartel, % SKP-st.

	Eesti	Hiiumaa	Saaremaa	Hiiu- ja Saaremaa kokku (SKP-ga kaalutud keskmine)
<b>otsene mõju</b>	4,3	5,2	9,6	8,7
<b>otsene ja kaudne mõju</b>	6,3	7,7	14,2	12,8

Tabelist nähtub, Hiiu- ja Saaremaal on turismisektori kaalutud keskmine mõju umbes kaks korda suurem, kui Eestis tervikuna. Seega, turismisektor on saartel võrreldes ülejäänud Eestiga oluliselt kaalukam.

Euroopa Komisjon on 2017 a. avaldanud mahuka analüüsi maksude mõjust Euroopa turismisektori konkurentsivõimele (edaspidi: EK analüüs)<sup>21</sup>. Analüüsile on lisatud tabelarvutuskeskond „EU tourism tax tool 2017“, mille abil on võimalik välja arvutada erinevate turismimaksude mõju liikmesriikide majandusele (edaspidi: EK analüüsi tabel). Edaspidises on põhiliselt lähtutud EK analüüsis esitatud põhimõtetest.

Külastusmaksu negatiivne mõju majandusele seisneb selles, et kuna reisimise kogumaksumus tõuseb, siis nõudlus selle järele väheneb, kahandades ettevõtjate tulusid. Nõudluse vähenemise konkreetne suurus sõltub eelkõige edasisuunamise määra ja nõudluse elastsusest. Edasisuunamise määr mõõdab, kui suure osa maksust majutajad enda kanda võtavad ja kui suure osa nad tüüpiliselt majutatavale edasi suunavad. On leitud, et pikas perspektiivis kalduvad majutajad maksumuudatusi tarbijatele edasi suunama<sup>22</sup>. Nõudluse elastsus mõõdab, kuidas reageerivad tarbijad teatud hinnatõusule – mida rohkem on loobujaid, seda elastsem on nõudlus. Turismisektorit peetakse üldiselt väga elastse nõudlusega valdkonnaks, kus ka väikesed hinnatõusud võivad ostukoguseid oluliselt vähendada. Ühe 2015. a uuringu järgi Euroopa

<sup>19</sup> European Commission: Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, The impact of taxes on the competitiveness of European tourism – Final report, Publications Office, 2017, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/22642> lk 95. Edaspidi: EK Analüüs

<sup>20</sup> 2023. aasta Eesti turismi regionaalse mõju analüüs. MKM, 31.12.2024. <https://ve-infra-prod-visit2.s3.eu-west-1.amazonaws.com/content-document/248/Turismi+regionaalne+mõju+2023.+aastal.pdf>. Tabelis 3 on esitatud MKM-i poolt arvutatud erinevate mudelite väärtuste aritmeetilised keskmised.

<sup>21</sup> European Commission: Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, The impact of taxes on the competitiveness of European tourism – Final report, Publications Office, 2017, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/22642>

<sup>22</sup> EK analüüs lk 110

turisminõudluse elastsus -1,291, mis tähendab et iga 1%-se hinnatõusu korral langes nõudlus 1,291%<sup>23</sup>.

EK analüüsi tabelisse on võimalik sisestada konkreetne hüpoteetiline turismimaks ning tabel arvutab välja selle mõju majandusele, sh SKP-le. Tabelisse on eelnevalt sisestatud selliste arvutuste tegemiseks vajalikud erinevad lähteandmed Eesti turismisektori kohta 2017. a teada olnud seisuga. Kasutaja saab muuta üksnes edasisuunamise määra ja nõudluse elastsusnäitajate väärtuseid. Järgnevas arvestuses neid väärtuseid vaieldavuste vältimiseks siiski muudetud ei ole, st lähtutud on eelsisestatud vaikeväärtustest. Eksperdi hinnangul, kui neid väärtuseid muuta, siis pigem tuleks seda teha suunas, mis suurendab uuritava maksu mõju SKP-le<sup>24</sup>.

Analüüsi esimese sammuna tuleb kindlaks teha, kui suur oleks OÜ TS Laevad piletihindadele vastav sama suur hüpoteetiline külastusmaks. Kuna EK analüüsi ja selle tabel on koostatud 2017. a seisuga, on ka alljärgnevas analüüsis lähtutud selle aasta näitajatest.

OÜ TS Laevad avaliku teenindamise lepingu lisa 3 kohase 2017. a aruande põhjal oli suursaarte külastaja (s.o mitte püsielaniku) poolt OÜ-le TS Laevad keskmiselt tasutavaks summaks arvestuslikult 10,20 eurot edasi-tagasi reisi eest<sup>25</sup>. Samal aastal oli Hiiu- ja Saaremaa kaalutud keskmine majutuse maksumus 28,47 eurot ööbimise eest majutatu kohta<sup>26</sup>. Keskmine majutuse pikkus oli 1,87 ööbimist<sup>27</sup>, nii et keskmine kogukulu majutusele kokku oli 28,47 eurot x 1,87 ööbimist = 53,23 eurot reisija kohta. OÜ-le TS Laevad keskmiselt tasutud 10,2 eur moodustas sellest summast 19,17%. Sisuliselt tähendab see, et parvlaevatasu oleks suursaarte külastajate vaates võrreldav majutusasutuste 19,17%-lise külastusmaksuga. Teisisõnu, hüpoteetilises olukorras, kus parvlaevaliiklus oleks tasuta, peaks majutusteenust ostvatelt külastajatelt ligikaudu sama summa kogumiseks suursaarte hotellides kehtima 19,17%-line külastusmaks.

EK analüüsi tabeli erinevate kasutusvõimaluste juures modelleerib just selline 19,17%-line külastusmaks kõige täpsemalt praamitasude mõju saarte majandusele. EK analüüsi tabeli põhjal järeldub, et kui kogu Eestis kehtinuks 2017. a 19,17%-line majutusasutuste külastusmaks, vähenenuks Eesti kogu SKP sel aastal 120,9 mln euro võrra ehk 0,5%<sup>28</sup>. Tööta jäänuks 3740

<sup>23</sup> EK analüüs lk 111

<sup>24</sup> Edasisuunamise määra vaikeväärtus on 60% ehk see kirjeldab sisuliselt olukorda, kus saarte majutajad hüvitaksid 40% praamitasudest läbi suhteliselt madalamate hindade, nii et reisijad kannaksid sisuliselt üksnes 60% praamitasudest. Arvestades, et enamiku 2017. a kestel oli eelnevast hinnatõusust möödunud üle aasta ning et edasisuunamise määr suureneb ajas (EK analüüs lk 111), tuleb usutavaks pidada pigem kõrgemat edasisuunamise määra. Teiseks, EK analüüsi tabel arvestab mh ärireisijatega, kelle nõudluselastsus on oluliselt madalam -0,35, samas kui puhkusereisijate näitajad jäävad vahemikku -0,43...-1,39. Hiiu- ja Saaremaal on ärireisijaid pigem vähe (statistikaameti tabel TU 110 andmetel 2017. a vastavalt 20% ja 10%, Eestis keskmiselt 22%), mistõttu reisijate keskmine nõudluselastsus võib tabelis arvesse võetust suurem olla.

<sup>25</sup> Kõik külastajate poolt arvestuslikult tasutud summad jagatuna külastajate arvuga. Aruandes sisalduvad näitajad, mis hõlmavad nii külastajaid kui ka püsielanikke neid eristamata, on jagatud lähtudes täispiletiga ja püsielaniku piletiga reisijate proportsioonidest (Virtsu-Kuivastu liinil 68:32; Rohuküla-Heltermaa liinil 63:37). Külastajate poolt tasutud summad Virtsu-Kuivastu liini näitel: täispiletid + sõiduauto täispiletid + mootorratta täispiletid + 68% x (reisija sooduspiletid + bussi sõidukipiletid + jalgratta piletid). Külastajate arv Virtsu – Kuivastu liini näitel: täispiletiga reisijad + 68 % (sooduspiletiga reisijad + tasuta reisijad).

<sup>26</sup> Statistikaameti tabeli TU110 põhjal. Saaremaal oli 2017. a 312 890 ööbimist keskmise hinnaga 29 eurot ning Hiiumaal 37 445 ööbimist keskmise hinnaga 24 eurot.

<sup>27</sup> Statistikaameti tabeli TU110 põhjal. 2017. a oli Saare- ja Hiiumaal kokku 187 347 majutatut ja 350 335 ööbimist ehk 1,87 ööbimist majutatu kohta.

<sup>28</sup> Statistikaameti tabeli RAA0012 kohaselt oli 2017. a SKP jooksevhindades 24,3 mld eurot.

inimest ning majutajate tulu langenuks 16%. Hinnanguliselt ei kujuneks samalaadse analüüsi tulemused praeguse hetke seisuga oluliselt erinevateks, sest samal viisil arvestatud majutusasutuste külastusmaks olnuks 2023. a andmetel samuti u 19%.

120,9 mln eurosest SKP vähenemisest moodustanuks majutussektori negatiivne mõju SKP-le üksnes 30,1 mln eurot ehk umbes veerand. Kolmveerand SKP vähenemisest on seotud hoopis teiste sektoritega, mis ühel või teisel viisil samuti turiste teenindavad. Eeltoodu kinnitab tõsiasi, et külastajad ei too kasu mitte üksnes neid nõ. esmase väravana teenindavale majutussektorile, vaid ka väga suurele hulgale muudele tegevusaladele.

Kuna suursaartel on turismisektori mõju SKP-le Eesti keskmisest umbes kaks korda kõrgem, siis võib eeldada, et ka hüpoteetilise külastusmaksu mõju olnuks vastavalt suurem. Nii langenuks saarte SKP taolise maksu tulemusena u 1% võrra. Kuna aga saarte külastajad on pidanud tasuma sellise hüpoteetilise maksuga samas väärtuses praamitasu, siis võib eeldada, et sellise tasulise teenuse tõttu ongi saarte SKP ainuüksi majutusest ja teistest turiste teenindavatest sektoritest tulenevalt olnud hinnanguliselt 1% võrra väiksem (s.o võrreldes olukorraga, kus praamiteenus oleks tasuta). 2023. a SKP mahtu arvestades tähendab see u 7 mln eurost SKP langust. Kuna saartel on turism väga kaalukas, on usutav, et mingil viisil saavad sellest kasu suur osa saarte ettevõtjatest. Hinnanguliselt langebki kolmveerand ehk u 5,3 mln eurot sellest lisandväärtuse langusest taoliste majutussektori väliste ettevõtjate arvele.

Tasulise praamiteenuse kogumõju saarte SKP-le on arusaadavalt suurem, kui eelpool näitena arvutatud üksnes majutussektorist tõusetuv mõju. 2023. a teenindas OÜ TS laevad kahel liini 2,41 mln reisijat, samas kui statistikaameti poolt arvestatud majutusteenust ostvad külastajad moodustasid neist umbes kuuendiku<sup>29</sup>. Neile lisanduvad külastused alla 5 voodikohaga majutusasutustes, mida statistikaamet ei mõõda. Suur osa reisijaid tasuvad üleveoteenuse eest mingites teistes majanduslikes kontekstides, kus on samuti võimalik ja isegi tõenäoline, et tasuline teenus kui lisakulu kahjustab saarte majandust. Käesoleva analüüsi eesmärgiks ei ole kõiki selliseid olukordi detailselt kaardistada, vaid üksnes turismi teenindavate sektorite näitel iseloomustada sellise kahjuliku mõju tekkimist. Küll aga on soovitat seda mõju põhjalikumalt analüüsida üleveoteenuse tasude kehtestamisel kaalumaks, kas tasuline teenus on saarte majanduse seisukohalt üldse põhjendatud.

---

<sup>29</sup> Statistikaameti tabeli TU110 kohaselt külastas 2023. a kahe maakonna majutusasutusi 195 tuhat külastajat. Kui eeldada, et need kõik saabusid ja lahkusid vaadeldavaid praamiliine kasutades, moodustaks see 16% reisijatest.