

# Konteinerite ummik ähvardab Eestit

Sadamate konteinerterminalide võimsus tõuseb paari aastaga mitme miljoni TEUni. Võitlus käib, kes suudab konteinerid Eestist edasi transportida. ▶4-7



## LOGISTIKA

Toimetaja: **Tanel Raig**,  
tel 667 0111, e-post:  
tanel.raig@aripaev.ee  
Reklaami projektjuht:  
**Irina Altin-Smirnov**,  
tel 667 0069, e-post:  
irina.altin-smirnov@aripaev.ee  
ftp.aripaev.ee/incoming/Rekl  
Kujundaja: **Estel Eli**  
estel.eli@aripaev.ee  
Keeletoimetaja: **Sven Saun**  
sven.saun@aripaev.ee  
Fotograaf: **Raul Mee**  
raul.mee@aripaev.ee

## Äripäev

## Peatoimetaja:

Meelis Mandel

## Väljaandja:

## AS Äripäev

Pärnu mnt 105, 19094 Tallinn

## telefon:

(372) 667 0195,

(372) 667 0222,

faks: (372) 667 0265,

(372) 667 0165

## Toimetus

e-post: aripaev@aripaev.ee

tel: (372) 667 0111,

faks: (372) 667 0265

Korrespondent Tartus:

Väinu Rozental,

vainu.rozental@aripaev.ee

## Reklaamiosakond

e-post: reklaam@aripaev.ee,

tel: (372) 667 0105,

faks: (372) 667 0200

## Seminarid ja Käsiraamatud

tel: (372) 667 0207,

faks: (372) 667 0290

## Raamatuklubi ja

## Infolehtede toimetus

tel: (372) 667 0207,

faks: (372) 667 0290

## Raamatuklubi

tel: (372) 667 0207,

faks: (372) 667 0290

## Tellimine ja levi

e-post: register@aripaev.ee,

tel: (372) 667 0099,

faks: (372) 667 0300

Tellimine internetis

www.aripaev.ee/tellimine

Trükk AS Kroonpress

## Äripäev veebis:

[www.aripaev.ee](http://www.aripaev.ee)

Toimetus võtab endale õiguse kirju ja kaastöid vajaduse korral lühendada. Toimetus kaastöid ei tagasta.

Kõik ajalehes Äripäev ja tema lisades avaldatud artiklid, fotod, teabegraafika (sh päevakajalisel, majanduslikul, poliitilisel või religioosel teemal) on autoriõigusega kaitstud teosed ning nende reprodutseerimine, levitamine ning edastamine mis tahes kujul on ilma ASI Äripäev kirjaliku nõusolekuta keelatud.

Kaebuste korral ajalehe sisu kohta võite pöörduda Pressinõukogusse pn@eall.ee või

tel (372) 646 3363.

## JUHTKIRI

**Tundub, et transiit on Eestis surnud. Ei ole.**

## Tanel Raig



Logistika toimetaja

# Ellujääjatel küpseb uus transiidipirukas

**P**ronksiöö, valitsusjuhi negatiivne suhtumine transiiti, üleilmse majandussurutise tagajärjel Eestist kadunud kauba-veod – kõige selle tagajärjel transpordisektori ettevõtete raskustesse kukkumine. Tundub, et transiit on Eestis surnud. Ei ole. Ellujääjad on alustanud võidujooksu uuele küpsevale transiidipirukale.

Hiina konteinerite transiidi ootuses on Eesti sadamates valmimas suured konteinerterminalide võimsused. Tallinna Sadam investeerib 860 miljonit krooni ja Muuga sadama idaosas valmib infrastruktuur konteinerterminali laienduseks, kuni 500 000 TEU aastas. Sillamäe Sadam on lubanud järgmiseks aastaks valmis saada konteinerterminali 800 000 TEU jaoks, lubadusega tulevikus tõsta aastane võimsus kahe miljoni TEUni. Konteinerterminali plaanib ka Paldiski Põhjasadam.

**Piirpunktides käib elu. Eesti Rahvusvaheliste** Autovedajate Assotsiatsiooni peasekretär Toivo Kuldkepp ütleb, et piirpunktide läbilaskevõime kümnekordistamiseta ei ole meil nende konteineritega midagi peale hakata.

Härjal sarvist haarates on autovedajatel valmimas elektroonne piirijärjekorra süsteem. Luhamaa piiripunkti rajatakse parklat, et

elektroonset süsteemi seelses piiriületuses katsetama hakata. Riigile pakutakse maad piiripunkti Luhamaa 2 rajamiseks: ainult konteinerite ja sõiduautode (kaubana) üle piiri vedamiseks.

**Koidulas on käimas viimaste aastate** suurimad transiidi investeeringuid – raudtee piirijaama ehitus. Kuid oma tugipunkti on sinna rajamas ka Paldiski Põhjasadam, kes kohalikult vallalt piiripunktis maad ostnud ning rajab sinna maanteetranspordikeskust, et tagada oma sadamast tulevatele kaupadele paremad piiriületuse tingimused.

Samas võib Venemaa muuta Eesti hetkega tupikteeiks. Nii juhtus eelmisel neljapäeval, kui Venemaa pool lõpetas mingi põhjendusega neljaks tunniks veoautode vastuvõtmise Narva piiripunktist.

Mõne nädala pärast toimub järjekordne Transestonia konverents, kus suuremate erakondade tipp-poliitikud esitlevad oma arusaama, millisenad näevad transiidi ja logistika rolli Eesti majanduskriisist väljaaitamisel. Ootan poliitikutelt ideid soodsa keskkonna loomiseks ettevõtjatele leitud võimaluste realiseerimiseks. Et tekiks võimalikult harva olukordi, kus Venemaa muudab Eesti transiidi tupikteeiks.

# Tallinna lennujaam näitab end piirkonna odavaimana

**Tallinna lennujaama juhtkond nimetas eelmises Logistikas avaldatud lennuvõimaluste ülevaadet aegade pahatahtlikemaks lugemisvaraks Tallinna lennujaama kohta.**

Õigluse jalule seadmiseks saadeti andmed, mis näitavad Tallinna lennujaama lennufirma jaoks odavaima paigana ümberkaudsetest suurematest lennujaamadest.

“Äripäeva logistikalis oli minu mäletamist mööda tõenäoliselt läbi aegade kõige pahatahtlikum ja erapoolikum lugemisvara Tallinna lennujaamast,” kirjutas Tallinna lennujaama turundusdirektor Eduard Tüür pärast eelmise Logistika kuukirja ilmumist.

## Riia lennujaama ülistamine

Tüüri sõnul näidati lennufirma KLM Amsterdami liini sulgemist kui Tallinna lennujaama hukku ja idealiseeriti Riia lennujaama hinnapoliitikat. Samas jäeti Tüüri sõnul mainimata, et KLM otsustas lõpetada ka lennud Riias ja Läti transpordiminister on lubanud lõpetada Riia lennujaama diskrimineeriva hinnapoliitika.

Suurimaks pahatahtlikuks halvaks nimetab Tüür maandumistasude kaudu Tallinna lennujaama ümberkaudsetest lennujaamadest kallimaks nimetamist. Maandumistasu on vaid üks mitmest komponendist, millest lennujaama maksud koosnevad.

Üllatusena serveerib Tüür andmed, mis näitavad seni kalliks peetud Tallinna lennujaama Kesk- ja Põhja-Euroopa suuremate

lennujaamade hulgas lennufirmadele ühe odavama paigana. Napilt odavamalt õnnestub lennufirmal hakka- ma saada vaid Stockholmis ja Göteborgis.

Eelmises Logistikas ASI Estonian Air poolt ümberkaudsete lennujaamade kallidust ja odavust vaagitud ning nentitud, et “ei saa öelda, et Tallinna Lennujaam odav oleks” ASI Estonian Air PR-direktor Ilona Eskelinen ütleb Tallinna lennujaama esitatud andmete peale, et kõik oleneb andmete esitusviisist.

## Lennujaama kallidus sõltub võrdlusest

Võrrelda saab ühe tonni, inimese või lennu kohta. Meie võrdlesime lennujaamade makse hinnakirja järgi – fikseeritud makse ühe maandumise puhul tonni kohta + reisijatasu ühe inimese kohta, selgitab Eskelinen. Selle võrdluse järgi oli Tallinnas maandumine kallim nii Stockholmist, Helsingist kui ka Riias.

Tallinna lennujaam võrdleb aga maksusid ühe lennu kohta teatud tüüpi lennuki (Boeing 737-500) puhul 70% täituvusega. “Estonian Airi hinnangul ei ole Tallinna lennujaama tasud kallid, aga samas ei saa neid ka piirkonna kõige odavamateks pidada,” ütleb Eskelinen.

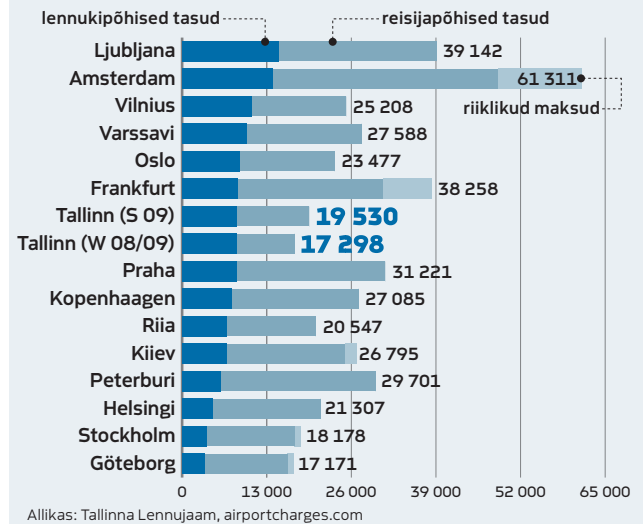
Ilona Eskelinen nendib, et ühel lennujaamal on üks tasuliik odavam, teisel teine. Kuid lisab siiski, et selgelt eristub Riia lennujaam oma suurte soodustustega (näiteks kuni 80% allahindlust reisijatasudelt suurimatele vedajatele) ja neid soodustusi Tallinna lennujaama esitatud andmed ei kajasta.

Tanel Raig

## ÄP VÕRDLUS

### Tallinna Lennujaama tasud kõrgemad vaid Rootsi lennujaamadest

► lennujaamatasud 70% täituvusega Boeing 737-500 kohta 2009. a., kroonides



# 29.06.2009

► toimub lennufirma KLM viimane lend Riias Amsterdami. Tallinna–Amsterdami liinil lõpetab lennufirma lendamise 4. mail.

## ÄP REPLIIK

### Lennujaam lööb mainekujundusele käega

Lennujaama juhatuse esimees Rein Loik ei ole juba poolteist aastat leidnud kordagi võimalust või soovi vastata talle saadetud küsimustele. Nii jättis ta selgitused andmata ka eelmises Logistika kuukirjas ilmunud loo ettevalmistamisel.

Loobuti ka seekord pakutud võimalusest selgitada, mida lennujaam on teinud ja tegemas, et praeguses olukorras hoida reisijate arvu.

Kui Tallinna lennujaam ise oma kuvandit ei soovi kujundada, siis kujundatakse see tema eest. Nii teamegi me, et Tallinna lennujaam on konkurentsitult kalleimate tasudega, mitte Euroopa üks odavamaid, et Tallinnast lennud vaid lõpevad, kui Riias reisijate arv kasvab jne. Nagu ütleb Estonian Airi PR-direktor Ilona Eskelinen: “Kõik oleneb andmete esitusviisist.”

Tanel Raig

# Kes pääseb konteineritega üle piiri?

Kui Eesti sadamad oma konteinerterminalide ehituse plaanid ellu viivad, suudavad nad vastu võtta kaugelt üle miljoni TEU konteinereid aastas. Transpordifirmadel on vastamata küsimus, kuidas selline hulk konteinereid Eestist edasi üle piiri mahub.



Äp

Tanel Raig  
tanel.raig@aripaev.ee



Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA) peasekretär Toivo Kuldkepp ja ASI NBI Ekspeditsiooni juhataja Peeter Pärn istuvad ERAA Tallinna lauluväljaku külje all asuva peakorteri nõupidamiste laua taga ja vaidlevad, millal võib autovedajaid oodata taas ilusam aeg. „Sügisel hakkab paremaks minema,“ kinnitab Pärn. „Ei usu, et sügisel. See ennustus jääb sinu südametunnistuse peale,“ lööb Kuldkepp käega.

Pärn teab aga oma lootusi põhjendada väitega, et hiinlased on praegu Baltimaades väga aktiivsed ja otsivad oma transiitkaubale teed Eesti ja Läti kaudu. Nad on siit leid-

nud teisel tasemel teenused ja hinnad, kui seni transiiditeena kasutatud Soomest.

Kaks päeva hiljem jõuab meediasse uudis: märtsi lõpus Hiinas käinud Eesti logistikute delegatsioon on kokkuleppele jõudnud: lähikuudel hakkavad Eestit läbima tuhanded Hiina konteinerid.

Määratlus „tuhanded konteinerid“ ei ole iseenesest veel suur hulk, isegi Eesti praegusi võimalusi arvestades. Eesti praeguse suurima konteinerterminali Muuga CT käive on üle 12 000 TEU konteinereid kuus. Kaubatee avamine hiinlastega annab aga aluse arvata, et Eesti kaudu liikuvate konteinerite maht hakkab kiiresti kasvama. Sadamad annavad oma konteinerterminalide ehituse plaanidele rohelise tule ja paari

aasta pärast on Eestisse sadamate poolt rajatud võimsus, mis lubab vastu võtta konteinereid enam kui miljon TEUd aastas. Tallinna Sadama andmetel on neil järgmiseks aastaks loodud infrastruktuur, mis võimaldab aastas ligi 600 000 TEU (300 000 TEU ühes suunas ja 300 000 TEU teises suunas) läbi-vedu. Superstruktuuri rajamine sõltub juba operaatoritest ja loomulikult ei hakka terminal kohe tööle täisvõimsusega, lisab Tallinna Sadama avalike suhete juht Sven Ratassepp. 2010. aastaks lubab oma esimese konteinerterminali valmimist ka Sillamäe Sadam, läbilaskevõime 800 000 TEU aastas. Mõni aasta hiljem peaks Sillamäele kerkima aga veelgi hiiglaslikum terminal – kaks terminali kokku peaksid võimalda-

ma läbipääsu kahele miljoni TEU-le. ERAA andmetel on ka Paldiski Põhjasadam pidamas konteinerterminali ehitusplaane (kahjuks ei õnnestunud sellele kinnitust saada sadamalt endalt). Nii võibki realiseeruda eelmisel aasta Transestonia konverentsil majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi Transiidikomisjoni sekretäri Helder Vaheri 7–8 aasta visioon, et Eesti sadamaid läbib aastas kolm miljonit TEUd konteinereid, millest üks miljon liigub mööda maismaad edasi Venemaa suunas.

## Maanteepiiripunktid jäävad kitsaks

Suhete arenemine Hiinaga ja sadamate rajatavad konteinerterminalide võimsused annavad märku transiidiäri tohutult kasvavatest mahtu-



► ERAA lükkab Luhamaa piiripunktis platsi siledaks, et hakata seal katsetama veoautode elektroonset piiriületussüsteemi.

Foto: ERAA

**Kui keegi viitsiks rehkendada meie raudtee läbilaskevõimet, siis isegi kõige tagasihoidlikumate rehkenduse järgi on selge, et ilma maanteepiiripunktide kümnekordse läbilaskevõime suurendamiseta pole meil midagi teha.**



**Toivo Kuldkepp,**  
ERAA peasekretär

dest ja võimalustest lähiaastatel. See on pannud aktiivselt liigutama praegu tööpuduses hingeheitvaid autovedajaid. Neil, kes praegu ellu jäävad, on oodata laia tööpõldu. Töö saamiseks tuleb aga enne lahendada piirijärjekordade probleem Eesti-Venemaa piiripunktides. ERAA on asunud levitama seisukohta, et sadamate konteinerterminalide mahte on võimalik ära teenindada vaid autotranspordi ressursse kasutades. “Kui keegi viitsiks rehkendada meie raudtee läbilaskevõimet, siis isegi kõige tagasihoidlikumate rehkenduse järgi on selge, et ilma maanteepiiripunktide kümnekordse läbilaskevõime suurendamiseta pole meil midagi teha,” kinnitab Kuldkepp.

Raudtee inimeste kinnitusele on aga on raudteel kon-

teinerite jaoks ruumi küll. Kuigi veel eelmise aasta lõpus kinnitas ASI Eesti Raudtee avalike suhete juht Urmas Glase, et prognooside kohaselt on Eesti Raudtee konteinerveo mahud 2012. aastal 100 000 TEU aastas, oli see vaid majandusolukorrast lähtuv prognoos, mitte raudtee veovõimsustest. Glase kinnitusele ei ole aastas miljon TEUd konteinereid läbi mahutada Eesti Raudtee infrastruktuuri jaoks mingi probleem. Nimetatud kogus on ligi 27 rongi ööpäevas. Kui arvestada, et miljon TEUd sisaldab ka tuhjade konteinerite tagastust, siis 13,5 rongi keskmiselt kummaski suunas. Eesti Raudtee läbilaskevõime kannatab vedada ööpäevas umbes 40 rongi.

Keerulisemaks muutub võimaluste arvestus, kui kok-

ku arvutada ka vajaminevad vagunid. Arvestades, et päevas on tarvis lähetada 13 konteinerrongi, siis on päevane vagunivajadus ligi 520 vagunit. Moskva konteinerrongi vaguniringlus on u 7 päeva. Seega oleks vagunivajadus ligi 3640 vagunit. Eesti Raudteel on praegu ligikaudu 600 platvormvagunit.

### **Raudtee vajab miljardite eest vaguneid**

Kui Eesti Raudtee peaks kõiki ronge teenindama oma vagunitega, siis on puudu 3000 vagunit. Praegustes hindades tähendab see ligi 1,8 miljardi kroonist investeeringut. Võib muidugi kasutada ka eravaguneid. Samas, kui konteinerrongide sihtpunkti pikendada Kesk-Aasiani, on vagunite ringlus kuni 30 päeva, mis suurendab vajavate va-



► Koidulas toimub suurim Eesti piiripunktide infrastruktuuri ehitus, rajatakse raudteepiirijaama.

Foto: Andras Kralla

gunite arvu veelgi. Seega on praegusest seisust konteinerite transpordi järsk suurendamine raudteel väga kallis lahendus.

### Autovedajad pakuvad lahendust piiriületusele

ERAA-l on välja pakkuda odavam lahendus. Aasta tagasi kasutati Eesti-Venemaa piiril valitsenud piirijärjekordade korratust ning saadeti riigikogu majanduskomisjonile kiri. Kirjas anti teada, et autovedajate organisatsioonil on Luhamaa ja Narva piiripunktide juurde hangitud detailplaneeringutega maad. Vedajad annaksid maa lahkesti riigile, kui riik leiab võimaluse 60 miljoni krooni ulatuses rahastada neile maa-aladele vajaliku infrastruktuuriga parklate rajamist piiriületusjärjekorras seisvate veoautode jaoks.

Riigikogu majanduskomisjoni esimees Urmas Klaas andis kirjale vastamise

edasi majandus- ja kommunikatsiooniministeriumile. Ministeriumi asekancler Eero Pärnmäe vastaski Äripäeva Transpordi ja Logistika infolehes, et 60 miljonit on küll suur raha, aga silmas pidades, et kaubavahetuse mahud vaid kasvavad ning probleem muutub üha suuremaks, siis võib poliitilise tahte korral loota, et vahendid leitakse. Paraku otsustas majandusolukord, et kaubamahud mõnda aega enam ei kasva ja kuivatas piirijärjekorrad sootuks kokku. Ka riigile tekitas majandusolukord tõsiseid probleeme, mis ei jätnud enam ruumi poliitilisele tahtele.

ERAA-l tuli endal tegutsema hakata. Nemad said aru, et kunagi tulevad kaubavood tagasi ja siis peab olema piiriületusprobleemidele lahendus, kui autovedajad suurest transiidiarist tahavad osa saada. Pilootprojekti elluviimiseks valiti Luhamaa. Seal

asub Venemaa poolel vastas korralik infrastruktuur. Eesti poole peale on ERAA aga aegsasti soetanud Luhamaa piiripunkti hulgaliselt maad, kokku ligi 50 hektarit. Kuldkepp näitab kaadi pealt: Siin oleme asunud mägesid orgudeks lükkama. Tahame sellele 10hektarilisele alale rajada parkla. Kui me kuskilt raha ei saa, siis oma vahenditega me seda asfalteerida ei suuda, kuid kinnitambitud kruusaga suudame suve jooksul selle veoautodele kasutatavaks teha. Nii palju saab ERAA tehitud endal välja panna oleva 25 miljoni krooniga. Kuldkeppi sõnul maksaks võetud hinnapakumiste järgi platsi asfalteerimine koos kommunikatsioonide ehitusega 50–60 miljonit krooni.

### Elektrooniline süsteem lubab autod piiriületusele

Veoautode plats on vajalik, et anda töösse ligi miljoni krooniga OÜ-lt Girk tellitud elekt-

roonne piirijärjekorra süsteem. Girk juhatuses esimees Hannes Plinte lubab, et mai alguseks on süsteem tehniliselt valmis. Veoauto omanik saab veebilehekülje kaudu broneerida piiriületusaja. Seejärel hakkab süsteem iga piiri ületanud auto järel arvutama viimase 50 auto põhjal, millal aja broneerinud veoki tegelik piiriületusaeg käte jõuab.

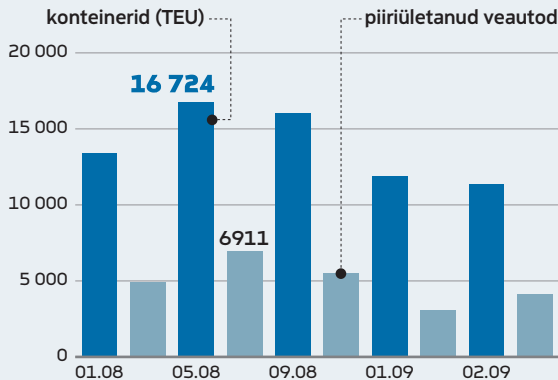
Info piiriületusaja muutuste kohta saadetakse SMSina veofirmale nii tihti, kui ta vastavat infot on tellinud. See võimaldab veoautol tulla piiriäärseesse parklasse alles mõni tund enne tegelikku piiriületust. Jäävad ära autode järjekorrad maanteel ja iga poole tunni tagant järjekorras edasi sõitmine, mis ei luba autojuhtidel kinni pidada ka töö- ja puhkeaja reeglitest.

Selle plaani peale on sadam aga endiselt valmis panustama pigem koostöö-

## Äp VÕRDLU

## Rohkem konteinereid toob järjekorrad piiril

► Konteinerterminalis Muuga CT käideldud konteinerite hulk (TEU) ja Eesti-Venemaa piiri ületanud veoautode arv (Narva, Koidula, Luhamaa kokku)



Allikad: Muuga CT, Maksu- ja Tolliamet

## 30–40 500

► veoautot ööpäevas pääseb praegu Luhamaa piiripunktist Venemaale.

► autoni ööpäevas lubab ERAA uuendustega tõsta piiri ületavate autode arvu.

le raudteega, kui et usub maanteetranspordi piiriületusprobleemide lahendamise. Sven Rataspepp mõonab, et elektroonne süsteem võimaldab vältida aja raiskamist piirijärjekorras seisumisele. “Kuid see ei muuda piirületuse toiminguteks kuluvat aega,” lisab ta. Raudtee puhul ei ole aga pudelikaelaks piir, ajakulu võib tekkida alles sihtkoha tolliterminalis.

Autovedajate plaan on aga laiem. Kuldkepp näitab kaardil vahetult Luhamaa piiriületuspunkti kõrval olevat märgistatud maala. Selle oleksime valmis riigile väga soodsalt ära andma, kui siia rajada piiripunkt Luhamaa 2, ütleb ta. See piiripunkt peaks olema ainult konteineritele ja Venemaale imporditavatele sõiduautodele. Mõlemad on lihtsalt identifitseeritavad kaubad. Selle jaoks võetakse kasutusele ka RFID-

tehnoloogia, mis võimaldab automatiseerida piiripunkti territooriumile pääsu auto järjekorra brooneeringu alusel ning vastava koodi alusel identifitseerida tollil kauba andmed, mis olid tollile juba varem elektroonne infosüsteemi kaudu saadetud.

Tolli eelinformeerimine võimaldab kokku hoida tollikontrolliks kuluvat aega. Selleks on ERAA-l Venemaa poolel koostöö Venemaa tollikomitee komertsstruktuuriga Rostek. Praegu kasutatakse aga eelinformeerimist vaid 5% juhtudel. Kui praegu suudab Luhamaal ööpäevas üle piiri pääseda 30–40 autot, siis kõigi nende uuenduste järel tõuseks Luhamaa läbilaskevõime 400–500 autoni ööpäevas. “Tahame teha Luhamaa platsist Fordi konveieri,” võrdleb Kuldkepp piiriületusvisiooni tööstusrevolutsiooniga.

## Piiripunktides arendatakse ärihuve

**Eesti ja Venemaa vahelistes piiripunktides käib ettevalmistus Hiina konteinerite saabumiseks. Valmistujaks ei ole aga riik, vaid oma äri tuleviku kindlustavad ettevõtjad.**

Kõige vaiksem on praeguses suurimas piiripunktis Narvas. Seal ehitustööd ei toimu. Amortiseerunud silla asemel uue ehitamise üle Narva jõe ei ole endiselt midagi kuulda. Raha kõrval on seal probleemiks Eesti ja Venemaa suhted, mis ei luba silla ehitamiseks koostööd teha. Sellega on Narva transpordiettevõtete tulevikuplaanidest välja lülitatud, arendustööd käivad Eesti teistes piiripunktides.

## Narva tähtsus väheneb

Ilmselt jääb tulevikus Narva piiripunkti tähtsus vähemoluliseks võrreldes Eesti teiste idapiiri punktidega. Enim on sellest kahju ilmselt Sillamäe sadamal, kelle kaupade jaoks on Narva kõige lähemal asuv värv Venemaale.

Suurim ärihuvi paistab Narvas praegu olevat Narva linnavalitsusel ja ASil Transservice-N, kes kehtestavad piiri ületavatele veoautodele 200kroonise maksu selle eest, et veoautod piiriületuseks järjekorda seatakse. Kuid sellise ärihuvi on keskvallitsus tunnistanud ebaseaduslikuks.

## Koidula suur ehitustander

Kõige suurem ehitustander on praegu Koidula, kus Riigi Kinnisvara AS on rajamas uut raudtee piiripunkti Venemaaga. Kuid sinna on oma huvid suunanud ka Paldiski Sadamate AS. Mõödunud aasta

lõpus sõlmis sadam Värska vallavalitsusega hoonestusõiguse lepingu Koidula piiripunkti vahetusse lähedusse 10 hektari suurusele maalale transpordikeskuse rajamiseks. Sadama eesmärk on asuda lahendama veoautode pikkade järjekordade probleemi ja piiriületusprobleemi, et tulevikus Paldiski sadamast lähtuvad kaubad saata Venemaale üle Koidula piiripunkti. Sadama juhatuse esimees Robert Andropov lisas, et samuti toob Koidulasse tolliladude rajamine sadamale täiendavad ladustamisvõimalused Vene piiri lähedal.

## ERAA usub Luhamaasse

Luhamaal madistab viimased kuud ERAA palgatud rasketehnika. Lõuna-Eesti kuppelmaastikul loodetakse suveks siledaks lükata 10hektariline ala veoautode parkla tarvis ning asuda pilootprojektina katsetama elektroonset piirijärjekorra süsteemi. Autovedajad on võtnud Luhamaa oma strateegiliseks tugipunktiks. Sinna jookseb lisaks Tallinna-Tartu-Luhamaa maanteele kokku ka Lätist Venemaale kulgev maantee. Vastas asuval Venemaa poolel on valmis ehitatud juba vajalik infrastruktuur. Seega on siin kõige väiksema vaevaga võimalik avada uus piiripunkt (Luhamaa 2), mis oleks mõeldud ainult konteinerite ja sõiduautode (kaubana) üle piiri saatmiseks. ERAA on Luhamaale soetanud hulgaliselt maad, mis võimaldab lisaks autoparkla ja uue piiripunkti ehitamisele rajada Luhamaale ka nn maismaasadamad, et vajadusel ladustada konteinereid vahetult Venemaa piiri ääres.