

ÜLEVAADE EESTI VÄIKELAEVAEHTITUSEST

Läbiviimise aeg: juuli-august 2010. a

Uuringu tellija: Tallinna Tehnikaülikooli Kuressaare Kolledž

Teostaja: TTÜ Kuressaare Kolledž
Anni Hartikainen

E-post: anni.hartikainen@ttu.ee

SISUKORD

| | |
|--|----|
| TABELITE LOEND | 2 |
| JOONISTE LOEND | 2 |
| SISSEJUHATUS..... | 3 |
| 1. Uuringu eesmärk ja metoodika lühikirjeldus | 4 |
| 1.1. Uuringu taust ja eesmärgid | 4 |
| 1.2. Valim ja metoodika | 4 |
| 2. Väikelaevaehitus Läänemere regioonis..... | 7 |
| 2.1. Üldisloomustus | 7 |
| 2.2. Väikeleavaehitus Põhjamaades ja Balti riikides 2003-2007..... | 8 |
| 3. Väikelaevaehitus Eestis..... | 13 |
| 3.1. Üldisloomustus | 13 |
| 3.2. Majanduslanguse mõju Eesti väikelaevaehitusele | 16 |
| 4. Eesti väikelaevaehituse arenguvõimalused | 18 |
| KOKKUVÕTE | 20 |

TABELITE LOEND

| | |
|--|----|
| Tabel 1. Valimi kirjeldus | 5 |
| Tabel 2. Läänemere regiooni väikelaevaehituse ettevõtete arv ja käive 2007. aastal | 7 |
| Tabel 3. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektori ettevõtete arv..... | 9 |
| Tabel 4. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektori käive ja kasum | 9 |
| Tabel 5. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektori tööjõu andmed | 10 |
| Tabel 6. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektori tööjõukulud | 10 |
| Tabel 7. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektori investeeringud materiaalsesse tootmisvahenditesse | 11 |
| Tabel 8. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektoris toodetav lisandväärtus..... | 12 |
| Tabel 9. Sektori andmed 2009..... | 14 |

JOONISTE LOEND

| | |
|---|----|
| Joonis 1. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektori kasumlikkus | 10 |
| Joonis 2. Lisandväärtus töötaja kohta | 11 |
| Joonis 3. Tööjõu dünaamika 2007-2009 | 16 |
| Joonis 4. Müügikäibe dünaamika 2006-2009 | 16 |
| Joonis 5. Ärikasumi dünaamika 2006-2009..... | 16 |
| Joonis 6. Tööhõive regionaalne jaotus 2007-2009 | 17 |
| Joonis 7. Müügikäibe regionaalne jaotus 2006-2009..... | 17 |
| Joonis 8. Ärikasumi regionaalne jaotus 2006-2009 | 17 |
| Joonis 9. Saaremaa tööstustoodang | 17 |
| Joonis 10. Väikelaevaehituse arengustrateegia mudel | 19 |

SISSEJUHATUS

Käesoleva uuringu eesmärk on hinnata väikelaevaehituse sektori konkurentsipositsiooni ja kasvuvõimalusi. Uuring annab ülevaate turusituatsioonist, Läänemere regiooni ja Eesti väikelaevaehituse¹ sektori hetkesesisust ning arengutest aastatel 2006-2009. Läänemere regiooni kontekstis keskendutakse Põhjamaade ja Balti riikide väikelaevaehitusele. Uuringu teostas TTÜ Kuressaare Kolledž, läbiviimise aeg – juuli 2010.

Uuringu läbiviimine koosnes kolmest etapist:

1. Valimi koostamine ja litsentseeritud väikelaevaehituse ettevõtete üldine kaardistamine.
2. Täiendavate andmete kogumine Eesti väikelaevaehituse ettevõtete ja Läänemere regiooni väikelaevaehituse sektori kohta.
3. Eesti väikelaevaehituse hetkeolukorra analüüsimine ja arenguvõimaluste hindamine.

Uuringus on kasutatud Eesti väikelaevaehituse ettevõtete majandusaasta aruandeid, Eurostati andmeid vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondiga tegelevate ettevõtete kohta, TTÜ Kuressaare Kolledži poolt 2008. aastal läbi viidud väikelaevaehituse koolitusvajaduste uuringu tulemusi, Eesti Väikelaevaehituse Liidu poolt välja töötatud väikelaevaehituse klatri strateegiat ja KPMG Baltics AS poolt väikelaevaehituse kompetentsikeskuse strateegia loomiseks kogutud algandmeid.

Valimi koostamisel on kasutatud Eesti Veeteede Ameti andmeid Eestis tegutsevate väikelaevade ehituse, katsetamise ja remontimisega tegelevate ettevõtete kohta. Täpsustatud valim² koosneb 44-st väikelaevaehituse litsentsi omavast ettevõttest, kes perioodil 2006-2009 on tegelenud väikelaevade tootmisega.

Uuringu tulemused aitavad selgitada Eesti väikelaevaehituse sektori konkurentsivõime tugevdamise võimalusi.

Uuring on läbi viidud väikelaevaehituse kompetentsikeskuse arendamise projekti raames, mida kaasrahastatakse Euroopa Regionaalarengu Fondi vahenditest.

¹ Väikelaeva all mõistetakse käesolevas uuringus veesõidukit kogupikkusega 2,5-24 meetrit (nt paat, purjejaht, kaater jms).

² Vt ptk 1.2. Valim ja meetodika.

1. Uuringu eesmärk ja metoodika lühikirjeldus

1.1. Uuringu taust ja eesmärgid

2008. aastal viidi TTÜ Kuressaare Kolledži poolt läbi väikelaevade ehituse ettevõtete koolitusvajaduse uuring, mille raames uuriti ka Eesti väikelaevaehituse paiknemist ja tootmismahatusid. Käesolev uuring analüüsib Eesti väikelaevaehituse olukorda põhjalikumalt ning annab ülevaate ka Eesti väikelaevaehituse positsioonist Läänemere regioonis.

Uuringu eesmärk on hinnata väikelaevaehituse sektori rahvusvahelist konkurentsipositsiooni ja kasvuvõimalusi. Uuringu tulemused aitavad sektori iseloomust ja hetkepositsioonist tulenevalt selgitada Eesti väikelaevaehituse vajadusi edasiseks arenguks.

Väikelaevaehituse näol on tegemist tootmisharuga, mis lisaks majanduslikule aspektile omab ka regionaalpoliitilist tähtsust – eelistades asukohana rannikualasid, on sektor sobiv ka maapiirkondade väikestele ja pereettevõtetele. Teine oluline sektorit tähtsustav fakt on väikelaevaehituse seotus laia allhanke- ja hooldusvõrgustikuga.

Eesti väikelaevaehitus on mõnevõrra erilises situatsioonis – see on valdkond, mis on Eestile ajalooliselt omane, kuid millele on nõukogude võimu perioodil kehtinud suhteliselt suuremad piirangud kui enamikule teistele tootmisvaldkondadele. Peale taasiseseisvumist on sektor hästi taastunud ja omandab järjest suuremat rahvusvahelist konkurentsivõimet.

Sektorile on iseloomulik sotsiaalne võrgustumine – paljud väikelaevaehituses tegutsevad võtmeisikuid on omavahel isiklikult tuttavad. Eesti ettevõtete vaheline sisuline koostöö sai alguse mõned aastad tagasi, kui käivitati väikelaevaehituse klatri arendamise projekt Saaremaal. Projekti tulemusel valminud väikelaevaehituse klatristrateegia on aluseks ettevõtete ühisturundusele. Koostöös TTÜ Kuressaare Kolledžiga panustatakse tööjõu arendamisse, mis nüüdseks on kulmineerunud kauaoodatud väikelaevaehituse inseneriõppe õppekava avamisega Kuressaares rakenduskõrgharidusõppe tasemel. Planeerimisjärgus on väikelaevaehituse regionaalse kompetentsikeskuse loomine Saaremaale, mis võimaldaks oskusteabe sissetoomist Eestisse.

Käesolev uuring aitab täpsustada sektori vajadusi konkurentsivõime edasiseks kasvuks, seda nii ettevõtete endi tegevuse kui ka haridusasutuste ja avaliku sektori toe osas.

1.2. Valim ja metoodika

Uuring koosneb kolmest osast:

1. Läänemere regiooni väikelaevaehituse analüüs.
2. Eesti väikelaevaehituse ettevõtete analüüs.
3. Eesti väikelaevaehituse arenguvõimaluste hindamine.

Ülevaate saamiseks Läänemere regiooni väikelaevaehitusest on kasutatud Eurostati andmeid vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondiga tegelevate ettevõtete kohta perioodil 2003-2007. Eesti väikelaevaehituse ettevõtete analüüs põhineb väikelaevaehitusega tegelevate ettevõtete majandusaasta aruannetel. Kuna Eurostati andmetes ei sisaldu töö- ja erifunktsiooniga väikelaevade statistika (alla 12-meetrise kogupikkusega laevad), ei kajasta Läänemere regiooni ülevaate väikelaevaehitust samas lõikes, mis on aluseks võetud Eesti väikelaevaehituse analüüsimisel.

Tabel 1. Valimi kirjeldus

| | Kirjeldus | Eesti ettevõtete analüüs | Läänemere regiooni analüüs |
|---|--|--------------------------|----------------------------|
| Väikelaevade tootmine | Veesõiduk kogupikkusega 2,5 kuni–24 meetrit (näiteks paat, purjejaht, kaater ja muu selline), mida kasutatakse vaba aja veetmiseks, sõltumata registrikuuluvusest. | X | X |
| Alla 12-meetrise kogupikkusega laevade tootmine | Laev, mida kasutatakse töö tegemise või ärilisel eesmärgil, näiteks kaluripaadid, inspeksioonide kontrollkaatrid jne. | X | |
| Sportpaatide, kanuude, kajakkide jmt tootmine | võistlusspordiks ja treeninguteks kasutatav spordialaliidu poolt vastavalt märgistatud veesõiduk ning primitiivse konstruktsiooniga veesõidukid | | X |
| Kasutatud andmed | | Majandusaasta aruanded | Eurostat |

Läänemere regiooni väikelaevaehituse ülevaates käsitletakse lähemalt Rootsi, Norra, Soome, Läti, Leedu ja Eesti vabaaja- ja sportpaatide tootmist perioodil 2003-2007. Skoobi valik on põhjendatud Eesti väikelaevaehituse sõltuvusega nimetatud riikide väikelaevaturust – Põhjamaad on Eesti väikelaevaehituse peamiseks sihtturuks, samuti mängivad Põhjamaad olulist rolli Läänemere regiooni väikelaevaehituses. Balti riikide puhul on tegemist Eestile sarnast geopoliitilist tausta omavate riikidega, mis võivad olla Eesti väikelaevaehitusele konkureerivateks tootmisregioonideks välisinvesteeringute kaasamisel.

Eestis tegutsevate väikelaevaehituse ettevõtete kaardistamiseks (asukoht, suurus, toodangu tüüp, kontaktisikud) on uuringus kasutatud Eesti Veeteede Ameti (VTA) poolt litsentseeritud väikelaevaehituse ettevõtete andmeid, seisuga 15.07.2010. Eesti Vabariigi meresõiduohutuse seaduse³ §7 sätestab tunnustamise nõude kõikidele väikelaevu tootvatele, katsetavatele ja remontivatele juriidilistele ja füüsilistele isikutele, sõltumata sellest, kas töid teostatakse allhanke korras või toodetakse oma väikelaevamudeleid.

VTA poolt väljastatud ja kehtivat litsentsi omab 62 ettevõtet. Valimi täpsustamiseks kasutati 2007. ja 2009. aasta majandusaasta aruandeid, valimist elimineeriti ettevõtted, kes omavad väikelaevaehituse litsentsi, kuid majandusaasta aruannete põhjal ei tegutsenud perioodil 2006-2009 väikelaevaehituse valdkonnas.

Täpsustatud valim koosneb 44-st väikelaevu tootvast Eesti ettevõttest, mis perioodil 2006-2009 on tootnud või toodavad väikelaevu kas põhi- või kõrvaltegevusena. Kasutatud andmed kajastavad ettevõtete tegevust tervikuna.

Moodustunud valimi ettevõtete üldine kaardistus töötajate arvu, paiknemise, käibe ja toodangu tüübi osas on läbi viidud tuginedes ettevõtete majandusaasta aruannetele. Ettevõtete majandusaasta aruanded telliti Eesti Äriregistrist, 2009. aasta aruande puudumisel on mõne ettevõtte puhul kasutatud 2008. aasta aruannet ning kasutatud hinnangulisi andmeid, mis põhinevad eelneva kolme tegevusaasta andmetel ja ettevõtetele saadud infol.

Sektori konkurentsivõime ja kasvupotentsiaali hindamisel on kasutatud ka KPMG Baltics AS poolt koostatud Läänemere regiooni väikelaevaehituse ülevaate andmeid ja väikelaevaehituse klatri strateegiat, mis keskendub küll Saaremaa väikelaevaehitusele, kuid arvestades Eesti väikelaevaehituse kõrget kontsentratsiooni Saare maakonnas (2009. aasta andmetel toodeti üle 80% väikelaevaehituse sektori käibest Saaremaa ettevõtete poolt), ei ole strateegilistes suundumustes tõenäoliselt erinevusi Saaremaa ja Eesti lõikes.

³ <https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=1027803>

Eesti ettevõtete analüüsis kasutatakse lisandväärtuse arvutamisel Statistikaameti poolt kasutatavast hindamismetoodikast erinevat, EASi poolt soovitatud lihtsustatud arvutusmeetodit:

$$GVA = \frac{\sum_{i=1}^n (GP_i + A + L_i)}{\sum_{i=1}^n T_i},$$

kus n tähistab valimisse kuuluvate ettevõtete arvu, GP ettevõtte kogukasumit (kahjumit), A amortisatsioonikulusid, L tööjõukulusid ja T töötajate arvu.

Lähiriikide võrdlevas analüüsis kasutatakse Eurostati poolt avaldatud statistilisi andmeid lisandväärtuse tootmise kohta.

Sektori arengu prognoosimisel on konsulteeritud suuremate Eesti väikelaevaehituse ettevõtetega ja valdkonna ekspertidega.

2. Väikelaevaehitus Läänemere regioonis

2.1. Üldiseloostus

Eurostati andmetel on Euroopa laevaehituse sektori kahanemine (suurte laevade ehituse kolimine odavamatesse tootmiskiirkondadesse) peatunud ja laevaehituse sektor enam-vähem stabiliseerunud. Tööstusharu dünaamika näitab fookuseerumist turuniššidele, nagu kruisilaevade ehitus, jahid ja lõbusõidulaevad. Kahaneb tankerite ja kaubaveolaevade tootmine. Selline fookuse muutumine soosib väikesemastaabilisi ettevõtteid.⁴

Üheks põhjuseks on siin globaliseerumise piiratud mõju võrreldes teiste tootmissektoritega, mis on omakorda seletatav kolme faktoriga:

- ettevõtete suhteliselt väikesed tootmismahud;
- tootmise regioonikesksus (klientide vajadused ja ootused toodangule on regioonide lõikes erinevad);
- suhteliselt kõrged transpordikulud.

Eeltoodu põhjal võib oletada, väikelaevaehitus jääb ka edaspidi regioonispetsiifiliseks tootmisvaldkonnaks, millel on geograafiliselt piiratud võimalused odavama tootmiskiirkonna valikul.

Läänemere regiooni olulisemateks tootjateks on Skandinaavia riigid ja Saksamaa. Saksamaa ettevõtete eripäraks on suurem tootmismastaap (masstoodang), mis muudab sektori suhteliselt haavatavaks. Lätis ja Leedus on väikelaevatootmine suhteliselt marginaalne, Leedu puhul tuleb arvestada seotust Norra väikelaevatootmisega – mitmed Norra ettevõtted toodavad oma laevu Leedus. Rootsi ja Soome ettevõtted eelistavad tootmisregioonina Eestit.

Tabel 2. Läänemere regiooni väikelaevaehituse ettevõtete arv ja käive 2007. aastal⁵

| Riik | Rahvastiku arv (01.01.2008) | Ettevõtete arv väikelaevaehituses (NACE rev 1.1 kood 35.12) | | Väikelaevaehituse ettevõtete käive (NACE rev 1.1 kood 35.12) | | |
|-----------------|-----------------------------|---|---|--|--|---|
| | | Tegevusala ettevõtete arv, 2007.a. aastastatistika | Tegevusala ettevõtete arv miljoni elaniku kohta 2007.a. | Tegevusala ettevõtete 2007.a. kogukäive, MEEK | Tegevusala 2007.a. käive per ettevõtte, MEEK | Tegevusala käive 2007.a. käive per capita, kr |
| Rootsi | 9 113 257 | 1 145 | 126 | 38 270 | 33 | 4 199 |
| Norra | 4 681 134 | 438 | 94 | 6 356 | 15 | 1 358 |
| Soome | 5 276 955 | 483 | 92 | 7 429 | 15 | 1 408 |
| Taani | 5 447 084 | 225 | 41 | (andmed puuduvad) | (andmed puuduvad) | (andmed puuduvad) |
| Eesti | 1 342 409 | 41 | 31 | 412 | 10 | 307 |
| Poola | 38 125 479 | 641 | 17 | 4 074 | 6 | 107 |
| Läti | 2 281 305 | 24 | 11 | 183 | 8 | 80 |
| Saksamaa | 82 314 906 | 387 | 5 | 43 379 | 112 | 527 |
| Leedu | 3 384 879 | 11 | 3 | 379 | 34 | 112 |

Väikelaevade tootmine on majanduse üldise olukorra suhtes küllaltki tundlik, üldjuhul ei ole tegemist esmatarbekaubaga. Majanduskliima jähenedes on tavapäraselt puudutanud just selliseid väikelaevatootjaid, kes majanduse kõrgperioodidel on kiiresti kasvanud ja juurutanud masstootmise. Et selliste ettevõtete klientuuriks on valdavalt keskklass, mõjutab majanduse olukord masstootanguna toodetavate väikelaevade nõudlust suhteliselt rohkem, samas on masstootmise puhul ettevõtete tootmismahude vähendamine komplitseeritum. Ka see on tõenäoliselt üheks mastaabiefekti saavutamist piiravaks teguriks.

⁴ Eurostat: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/product_details/publication?p_product_code=KS-SF-08-016

⁵ Läänemere regiooni VLE kompetentsi ja T&A kaardistus, KPMG Baltics 2010

Sektoris konkureeritakse kvaliteedi ja tooteturundusega, peamiseks müügiargumendiks on tootemärgi ja tootja regiooni usaldusväärsus. Mõnevõrra erandlik on sektori puhul asjaolu, et tootmise areng ei ole suunatud võimalikult odavale tootmisele ja toodangu kättesaadavuse ning turu mahu suurenemisele, vaid just kvaliteedile ja toote parendamisele.

Tootearenduse puhul on oluline tehnilise baasi ja erialaspetsialistide (sh turundusvaldkonna spetsialistide) olemasolu, mis võimaldab toodete väljatöötamist, katsetamist ja testimist. Toodete arendamiseks vajaliku tehnilise baasi loomine nõuab aga toodangu iseloomust tulenevalt suhteliselt suuri investeeringuid.

Kuna väikelaevade tootmine seostub tugevalt väga erinevate tööstusharudega (materjalitööstus, IT- ja elektroonikasektor, energiatootmine, mööbli- ja tekstiilitootmine, isegi majapidamisseadmete tootmine), võib iga tehnoloogiline areng sidussektorites tuua uued võimalused tootearenduseks ka väikelaevaehitusse. Samuti on see sektorit tähtsustav asjaolu – väikelaevaehitus annab tööd paljudele sidussektoris tegutsevatele ettevõtetele, sealhulgas ka teadmismahukatele (juhtimis- ja navigatsioonisüsteemid, tootearendus, energiatootmine jmt).

Erandina võib välja tuua töölaevade tootmise, kus tegemist on enamasti avaliku sektori poolsete tellimustega, müügi- ja otsustusprotsessid on pikemad ning tegemist ei ole luksuskaupadega. See muudab töölaevade tootmise majanduse olukorrast sõltumatumaks ning mõnes mõttes aitab töölaevade tootmine tasakaalustada majanduslangustest tingitud mõõna väikelaevaehitus. On tõenäoline, et majanduskriis jõuab töölaevade turule viitega ning avaliku sektori eelarvekärped avaldavad töölaevatootmisele mõju mõne aasta pärast.

Kui vabaaja- ja töölaevade turu kohta võib öelda, et see on suhteliselt rahvusvaheline vähemalt kontinentide lõikes, siis väikeste aerupaatide turgu iseloomustab suhteliselt suurem orienteeritus koduturule. Vaid mõned üksikud tugevad aerupaatide tootemärgid on suutnud siseneda naaberriikide turule (Soome Terhi, Rootsi Linder), kuid enamjaolt on aerupaatide ekspordi osakaal suuremate väikelaevadega võrreldes siiski marginaalne. Väiketootjate olemasolu on samas oluline just sotsiaalsest ja regionaalsest aspektist, andes tegevust piirkondades, kus tööstuse koondumine ei ole intensiivne.

Traditsioonilise puulaevaehituse puhul on trendiks mittetulundusliku ettevõtlusvormi eelistamine ning see trend on jõudnud ka Eestisse. Põhjuseks on puulaevade hooldamisega seotud kõrged kulud, mis sunnivad tarbijaid eelistama muust materjalist ehitatud väikelaevu. Ka tööjõu kulueelis, mis võimaldas Eestis ajaloolisi puulaevu kasumlikult ehitada, on taandumas. Puulaevade kasutajate turunišš on siiski säilinud, kuid enamasti on nii puulaevade kasutajad kui nende tootjad mittetulunduslikud organisatsioonid. Puulaevade tootmise ja kasutamise osas võib uusi võimalusi avada trend keskkonnasäästlikkusele.

2.2. Väikeelaevaehitus Põhjamaades ja Balti riikides 2003-2007

Läänemere regiooni olulisemateks väikelaevatootjateks on Rootsi, Soome ja Norra. Nimetatud riikides on hästi välja arenenud väikelaevade hooldus- ja remonditeenuste pakkumine, mis tõenäoliselt kajastub ka tegutsevate ettevõtete arvus: tegemist on enamasti väikeste rannikualadel tegutsevate ettevõtetega. Samuti on Põhjamaad Läänemere regiooni suurimad väikelaevade tarbijad. Kuna Eesti koduturg ei ole väikelaevade osas välja kujunenud, on Eesti väikelaevatootjate peamiseks turuks samuti Skandinaavia ruum.

Nii Soomes, Rootsis kui Norras on heal tasemel väikelaevaehituse õpe ja valdkonna tootearendus, on välja kujunenud tugev allhankijate võrgustik sidussektorites. Soome väikelaevaehitus paistab silma teadus- ja arendusprojektide arvukuse ning innovatiivsuse poolest, riiklik väikelaevaehituse arenguprogramm toetab teadmispõhise tootmise juurutamist ja toodete arendamist. Kõikides Põhjamaades on tehtud riiklikke investeeringuid tootearenduseks vajalikku tehnilisse baasi, mille kasutamise (tootearendusteenuste pakkumise) ärimudel on väga varieeruv (erakapitalil põhinevad äriettevõtted, riigiettevõtted, riigi poolt doteeritud ettevõtted, haridusasutuste tütarettevõtted), kuid tehniline baas ise asub reeglina haridusasutuste (ülikoolide) juures ning on ülikoolide poolt hallatav.

Tabel 3. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektori ettevõtete arv

| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|----------------|-----|------|------|------|------|------|
| Ettevõtete arv | EST | 16 | 18 | 31 | 35 | 41 |
| | LAT | 19 | 23 | 19 | 26 | 24 |
| | LIT | 9 | 8 | 15 | 10 | 11 |
| | FIN | 431 | 431 | 434 | 453 | 483 |
| | SWE | 948 | 998 | 1045 | 1094 | 1145 |
| | NOR | 123 | 406 | 424 | 435 | 438 |

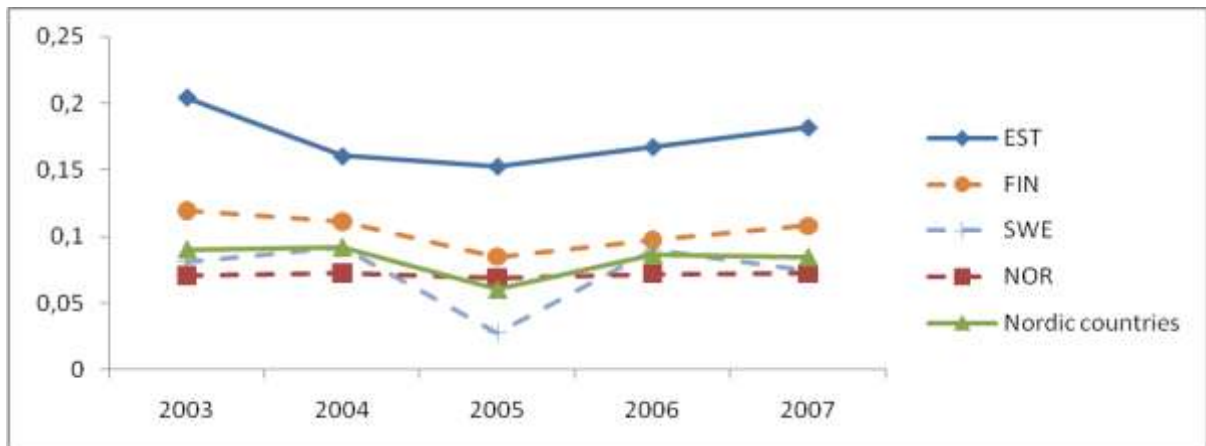
2.2.1. Tootmismahud

Eesti väikelaevade tootmismahud on küll Põhjamaade tootjatega võrreldes marginaalne, kuid väikelaevaehituse osakaal kogu tööstustoodangus on samaväärne Rootsi ja Soome vastavate näitajatega.

Tabel 4. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektori käive ja kasum

| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| Käive (mln EUR) | EST | 9,3 | 10,6 | 13,1 | : | 26,4 |
| | LAT | 1,8 | 2,3 | 2,9 | 3,8 | 11,7 |
| | LIT | 2,1 | 5,1 | 10,9 | 12,5 | 12,3 |
| | FIN | 281,1 | 297,3 | 331,2 | 409,0 | 476,8 |
| | SWE | 414,6 | 382,3 | 400,3 | 413,7 | 509,4 |
| | NOR | 210,3 | 271,4 | 317,6 | 347,4 | 406,3 |
| Ärikasumi osakaal käibest (%) | EST | 0,20 | 0,16 | 0,15 | : | 0,18 |
| | LAT | : | 0,00 | 0,07 | 0,16 | 0,13 |
| | LIT | 0,05 | 0,14 | 0,34 | 0,27 | 0,20 |
| | FIN | 0,12 | 0,11 | 0,08 | 0,10 | 0,11 |
| | SWE | 0,08 | 0,09 | 0,03 | 0,09 | 0,07 |
| | NOR | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 |
| Paadiehituse käibe osakaal kogu riigi tööstuse käibest (%) | EST | 0,2 | 0,2 | 0,2 | : | 0,3 |
| | LAT | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 |
| | LIT | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| | FIN | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| | SWE | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 |
| | NOR | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 |

Märkimisväärne on ka sektori kasumlikkuse erinevus riikide lõikes: kui Põhjamaade keskmine kasumi osakaal käibest on 7-11%, siis Eestis 15-20% ja Leedus koguni kuni 30%. Tõenäoliselt on üheks põhjuseks Baltimaades tugevaid kaubamärke tootvate Skandinaavia ettevõtete poolt saavutatud kulueelis.



Joonis 1. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektori kasumlikkus

2.2.2. Tööjõukulud ja tööjõumahukus

Keskmine töötajate arv Läänemere-äärsetes väikelaevu ehitavates ettevõtetes on 4-10 inimest, mis tõenäoliselt tuleneb osaliselt ka väikeste perefirmade suurest osakaalust sektoris.

Tabel 5. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektori tööjõu andmed

| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--|-----|------|------|------|------|------|
| Hõivatud töötajate arv ettevõtte kohta | EST | 16 | 17 | 9 | : | 10 |
| | LAT | 6 | 7 | 7 | 8 | 9 |
| | LIT | 12 | 17 | 15 | 24 | 21 |
| | FIN | 5,2 | 5,4 | 5,9 | 6,3 | 6,5 |
| | SWE | 3,4 | 3,0 | 2,9 | 2,9 | 3,0 |
| | NOR | 9,5 | 3,7 | 3,9 | 4,1 | 4,4 |

Kulutused tööjõule moodustavad tootmiskuludest ligikaudu 20% ja siin ei ole olulist erinevust Eesti ja teiste lähiriikide vahel. Küll on Baltimaade väikelaevatootmine oluliselt tööjõumahukam. 2007. aastal olid tööjõukulud töötaja kohta Eestis ligikaudu neli korda madalamad kui Põhjamaade väikelaevaehituse ettevõtetes. Tõenäoliselt on väikelaevaehituse sektor järginud üldist trendi ning tänaseks ei ole palgatasemete vahe enam nii drastiline. Lähitulevikus jääb tööjõukulude erinevus Põhja- ja Baltimaades siiski oluliseks ning see erinevus ei avaldu mitte ainult lihttööjõu, vaid ka oskustööjõu osas.

Tabel 6. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektori tööjõukulud

| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---|-----|------|------|------|------|------|
| Keskmine tööjõukulu töötaja kohta (tuhat EUR) | EST | 6,3 | 6,9 | 8,6 | : | 10,3 |
| | LAT | : | 3,5 | 2,9 | 6,1 | 10,7 |
| | LIT | 4,0 | 5,2 | 4,9 | 6,9 | 9,9 |
| | FIN | 34,1 | 34,9 | 34,3 | 36,4 | 37,6 |
| | SWE | 35,5 | 35,6 | 36,7 | 35,0 | 37,5 |
| | NOR | 41,0 | 43,7 | 47,0 | 49,0 | 52,0 |
| Tööjõukulude osakaal tootmises (%) | EST | 17,0 | 18,1 | 18,2 | : | 15,3 |
| | LAT | : | 19,0 | 15,4 | 28,9 | 19,7 |
| | LIT | 17,4 | 13,5 | 10,1 | 11,5 | 17,1 |
| | FIN | 25,5 | 25,4 | 24,6 | 23,6 | 23,2 |
| | SWE | 21,7 | 23,9 | 23,2 | 24,5 | 22,1 |
| | NOR | 24,0 | 22,1 | 22,8 | 22,9 | 22,7 |

2.2.3. Investeeringud tootmisvahenditesse

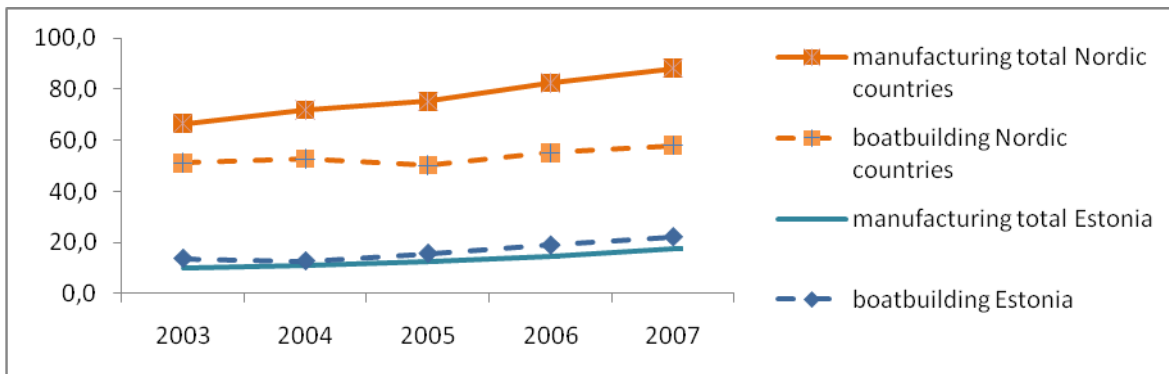
Kui investeeringud tootmisvahenditesse on Põhjamaades üsna stabiilsed, siis Baltimaades kõiguvad need 8-st kuni 80 tuhande euronit ettevõtte kohta aastas. Samas tuleb siin arvestada Balti riikides tegutsevate väikelaevaehitusettevõtete vähesust – ühe suurettevõtte investeeringud võivad statistilisi andmeid oluliselt mõjutada.

Tabel 7. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektori investeeringud materiaalsesse tootmisvahenditesse

| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--|-----|------|-------|-------|-------|-------|
| Investeeringud tootmisvahenditesse ja seadmetesse (mln EUR) | EST | : | 0,9 | 0,8 | : | 1,2 |
| | LAT | : | 0,2 | 0,2 | 0,6 | 2,0 |
| | LIT | : | 0,1 | 0,3 | 0,5 | 0,4 |
| | FIN | : | 7,9 | 9,4 | 9,7 | 10,4 |
| | SWE | : | 9,6 | 19,8 | 15,8 | 11,3 |
| | NOR | : | 4,9 | 5,8 | 6,6 | 9,5 |
| Investeeringud tootmisvahenditesse ja seadmetesse ettevõtte kohta keskmiselt (tuhat EUR) | EST | : | 50,00 | 25,81 | : | 29,27 |
| | LAT | : | 8,70 | 10,53 | 23,08 | 83,33 |
| | LIT | : | 12,50 | 20,00 | 50,00 | 36,36 |
| | FIN | : | 18,33 | 21,66 | 21,41 | 21,53 |
| | SWE | : | 9,62 | 18,95 | 14,44 | 9,87 |
| | NOR | : | 12,07 | 13,68 | 15,17 | 21,69 |

2.2.4. Lisandväärtus

Nagu ka teistes tootmissectorites, on Põhjamaade väikelaevaehituse ettevõtete poolt toodetav lisandväärtus töötaja kohta 2-3 korda kõrgem kui Balti riikides, kuid on viimastel aastatel püsinud suhteliselt stabiilsena (erandiks Norra, kus ka väikelaevaehituse lisandväärtus on kasvanud).



Joonis 2. Lisandväärtus töötaja kohta

Balti riikide, eriti Leedu väikelaevaehituse ettevõtete poolt toodetav lisandväärtus on samal ajal kasvanud. Märkimist väärib ka asjaolu, et Põhjamaades toodab väikelaevaehitus kogu tööstuses toodetava lisandväärtusega võrreldes madalamat lisandväärtust, Baltimaades on tegemist suhteliselt kõrgemat lisandväärtust tootva valdkonnaga.

Tabel 8. Vabaaja- ja sportpaatide ehituse ja remondi sektoris toodetav lisandväärtus

| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---|-----|------|------|------|-------|------|
| Paadiehituses toodetav lisandväärtus töötaja kohta (tuhat EUR) | EST | 13,7 | 12,7 | 15,7 | 19,00 | 22,3 |
| | LAT | : | 3,7 | 4,1 | 9,0 | 17,7 |
| | LIT | 5,3 | 10,3 | 21,2 | 21,3 | 20,8 |
| | FIN | 50,0 | 49,9 | 46,7 | 51,0 | 54,9 |
| | SWE | 49,4 | 49,3 | 41,6 | 49,2 | 50,2 |
| | NOR | 54,0 | 59,0 | 62,2 | 65,2 | 69,0 |
| Kogu tööstuses toodetav lisandväärtus töötaja kohta (tuhat EUR) | EST | 10,0 | 10,8 | 12,3 | 14,6 | 17,4 |
| | LAT | 8,0 | 8,1 | 9,0 | 11,0 | 13,6 |
| | LIT | 6,8 | 8,6 | 9,9 | 10,2 | 12,6 |
| | FIN | 70,3 | 73,9 | 75,1 | 83,0 | 88,5 |
| | SWE | 61,5 | 70,3 | 70,4 | 75,8 | 79,8 |
| | NOR | 67,9 | 71,7 | 80,0 | 88,5 | 96,2 |
| Paadiehituse lisandväärtuse osakaal tööstuse lisandväärtusest (%) kogu | EST | 0,3 | 0,3 | 0,3 | : | 0,4 |
| | LAT | : | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,2 |
| | LIT | 0,0 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| | FIN | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,5 |
| | SWE | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 |
| | NOR | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,5 |

Väikelaevaehituses toodetav lisandväärtus moodustab kogu tööstuse lisandväärtusest kuni 0,5% ja püsib suhteliselt stabiilsena. Eesti väikelaevaehituse lisandväärtuse osakaal kogu tööstuses toodetavast lisandväärtusest on seejuures samaväärne Põhjamaadega.

3. Väikelaevaehitus Eestis

3.1. Üldiseloomustus

Eestis omab väikelaevaehituse ja remondi tunnistamisotsust 62 ettevõtet, millest 39 tegeles 2009. aastal reaalselt väikelaevade ehitusega. Tootmine on tähelepanuväärselt tugevalt kontsentreerunud Saaremaale ning majanduslangus on seda veelgi võimendanud, kuid väikelaevu toodetakse ka Harjumaa rannikualadel, Pärnumaal, mõningal määral Läänemaal ning üks ettevõtte asub Võrumaal.

Eesti väikelaevatoodang on väga varieeruv, toodetakse lõbusõidulaevu ja töö- ja eriotstarbelisi laevu (patrull-laevad, lootsilaevad, sukelduslaevad, invapaadid), klaasplastikust ja alumiiniumist purje- ja mootorjahte ning kaatreid. Ka ettevõtete mastaap on väga erinev, omaette riskina võib välja tuua käibe koondumise paari-kolme suurde ettevõttesse (Baltic Workboats, Luksusjaht, Saare Paat). Teisalt on Eestis mitmeid kiiresti arenevaid väikesi väikelaevaehituse ettevõtteid (Lindvart, Alunaut, Alfa Yacht Production, Mareplast jt).

Kõige suurem osakaal on klaasplastist väikelaevade tootmisel, järgneb metallist väikelaevade tootmine. Viimases osas on tegemist küll ühe ettevõtte, Baltic Workboatsi mahuliste näitajate kõrge osakaaluga. Puidust väikelaevade tootmine kasumit taotleva tegevusena on Eestis hääbunud ja asendunud mittetulunduslike projektidega (Emajõe Lodjaselts, Eesti Ajalooliste Laevade Selts, Puulaevaselts Vikan, Väinamere Uisk jt).

2009. aastal oli väikelaevaehituse ettevõtete müügikäive ligikaudu 380 mln Eesti krooni. Sellest üle 80% tuli Saaremaal asuvatelt ettevõtetelt ja 95% moodustas ekspordikäive. Olulisemateks eksporditurgudeks on Rootsi ja Soome. 2009. aasta alguses prognoosisid Saaremaa väikelaevaehituse ettevõtted oma äriplaanidele tuginedes 2011. aasta käibemahuks 555 miljonit Eesti krooni⁶.

Sektoris toodetav lisandväärtus töötaja kohta on ettevõtete lõikes väga varieeruv, ulatudes 2009. aastal kuni 52 000 euronit (Baltic Workboats). Kogu sektoris tervikuna toodeti 2009. aastal töötaja kohta lisandväärtust 26 000 eurot, seejuures on oluliselt kõrgema lisandväärtusega jahtide, kaatrite ja töölaevade tootmisega tegelevad ettevõtted. Paatide ehituse ja hooldustöödega tegelevad valdavalt mikro- ja pereettevõtted, mille lisandväärtus on marginaalne.

⁶ Saaremaa väikelaevaehituse klatri strateegia, juuni 2009

Tabel 9. Sektori andmed 2009

| Regioon | Karakteristik | kokku |
|-------------|-----------------------------------|-------------|
| Saaremaa | Ettevõtete arv | 11 |
| | Töötajate arv | 225 |
| | Müügikäive | 328 560 308 |
| | Eksport | 310 639 219 |
| | Ärikasum | 56 751 141 |
| | Kogukasum | 57 947 947 |
| | Amortisatsioonikulud | 10 371 187 |
| | Palgakulud | 46 229 523 |
| | Ekspordi osakaal | 0,95 |
| | Kasumimarginaal | 0,18 |
| | Lisandväärtus töötaja kohta (EUR) | 32 747 |
| Harjumaa | Ettevõtete arv | 13 |
| | Töötajate arv | 52 |
| | Müügikäive | 35 789 356 |
| | Eksport | 19 635 180 |
| | Ärikasum | 333 571 |
| | Kogukasum | -965 770 |
| | Amortisatsioonikulud | 1 824 612 |
| | Palgakulud | 7 367 501 |
| | Ekspordi osakaal | 0,55 |
| | Kasumimarginaal | -0,03 |
| | Lisandväärtus töötaja kohta (EUR) | 10 176 |
| muu | Ettevõtete arv | 15 |
| | Töötajate arv | 37 |
| | Müügikäive | 15 066 882 |
| | Eksport | 9 787 425 |
| | Ärikasum | 1 641 568 |
| | Kogukasum | 1 415 433 |
| | Amortisatsioonikulud | 377 726 |
| | Palgakulud | 2 550 295 |
| | Ekspordi osakaal | 0,65 |
| | Kasumimarginaal | 0,09 |
| | Lisandväärtus töötaja kohta (EUR) | 7 551 |
| Eesti kokku | Ettevõtete arv | 39 |
| | Töötajate arv | 314 |
| | Müügikäive | 379 416 546 |
| | Eksport | 340 061 824 |
| | Ärikasum | 58 726 280 |
| | Kogukasum | 58 397 610 |
| | Amortisatsioonikulud | 12 573 525 |
| | Palgakulud | 56 147 319 |
| | Ekspordi osakaal | 0,90 |
| | Kasumimarginaal | 0,15 |
| | Lisandväärtus töötaja kohta (EUR) | 26 040 |

Tegutsevatest ettevõtetest enamus kas omab oma tootemärke või tegeleb nende väljaarendamisega. Allhankena ehitatakse Eestis pea eranditult Skandinaavia tooteid, mõnede Rootsi ja Soome ettevõtetele kuuluvate väikelaevamudelite tootmine toimub täies mahus Eestis. Tootearendus ostetakse enamasti sisse Skandinaavia maadest, erandiks väikepaatide tootjad, kellest valdav enamus on oma tootemudelid ise välja töötanud.

Tuntumateks omamaisteks väikelaevade brändideks on Saare Paadi purjejaht *Saare* (Saare 41 on „European Yacht of the Year 2010“ nominent) ja mootorjaht *Stormer*, Luksusjahi mootorjaht *Delta*, Tekno-Marine Eesti plastikkaater *Seiskari*, väikestest aerupaatidest *Kasse*, *Pakri*. 2009. aastal tutvustas väikefirma Lindvart OÜ elektrimootoriga paadi prototüüpi *Linda 520*. Tuntumatest võõramaistest brändidest ehitatakse Eestis Saare

Paadi poolt jahti *Finngulf 33*, Alunautis alumiiniumkaatreid *Vector* ja invapaate *Fred 25*, Luksusjahis purjejahti *Arcona* (*Arcona 430* pärjati tiitliga „European Yacht of the Year 2009”), Lindvartis purjejahti *Contrast 400*, Alfa Yacht Productioni poolt Rootsi purjelaevade seeriaid *Diva*. Kõrvaltegevusena toodetakse ja müüakse ka laevade sisustusdetalle, mõningal määral pakutakse sadamateenuseid ning paatide hooldust ja remonti. Samuti toodavad ja müüvad mõned väikelaevaehituse ettevõtted materjalipõhiselt näiteks puust uksi, aknaid, treppe, alumiiniumist tooteid (hüdrosilindrid ja skatepargi elemendid) ning klaasplastist detaile, septikuid ja mahuteid.

Remondi- ja hooldusteenust pakkuvate ettevõtete tekkele on takistuseks infrastruktuuri (väikesadamate) suhteliselt nõrk tase, mis pidurdab nõudluse teket väikelaevade hoolduse järele. Kuna Eesti enda koduturg on kujunemisjärgus, sõltub nõudlus peamiselt Eesti mereturismi arengust, milleks on geograafiliselt soodsad tingimused, kuid väikesadamate olukord, koordineeritud võrkturnuduse puudumine ja suhteliselt hajusalt asustatud rannikupiirkond ei ole Euroopa mereturistile piisavalt atraktiivsed.

Mõnede eranditega on Eesti väikelaevaehituse ettevõtete mehhaniseerituse aste Põhjamaade väikelaevaehitusettevõtetele võrreldes madalam, toodetakse pigem tööjõu kui kapitaliga. Siin on oma roll väikestel tootmismahudel, mis muudab tootmise mehhaniseerimise riskantseks. Tootmismahude suurendamine perioodil, mil oma tooted ei ole veel turul positsioneerunud, nõuab allhanketööde paralleelset teostamist ja samaaegseid investeeringuid tooteturundusse. Siin on aga probleemiks Eesti ettevõtetele iseloomulik investeerimiskapitali nappus. See pidurdab nii uute tootmistehnoloogiate kasutuselevõttu kui ka investeeringuid toodete turundusse ja arendusse. Kuna just kaubamärk on oluliseks konkurentsieeliseks väikelaevade turul, võib välisinvesteeringute kaasamine ja allhankena välismaiste kaubamärkide tootmine saada takistuseks oma toodete arendamisel. Siiski on allhangete teostamine sageli hädavajalik tagamaks tootmise stabiilsust oma toodete turuletoomise perioodil.

Oluliseks takistuseks mehhaniseerituse kasvule on ka inseneride defitsiit – uute tootmistehnoloogiate juurutamine ja tootmiseadmete kasutuselevõtmine nõuab kõrgema kvalifikatsiooniga tööjõudu, mida Eestis täna napib. Kitsaskoha likvideerimiseks on viimastel aastatel ettevõtete ja haridusasutuste koostöös tehtud mitmeid arendusi, millest olulisemateks on 2010. aastal TTÜ Kuressaare Kolledžis avatud väikelaevaehituse rakenduskõrgharidusõppe tasemel õppekava (ühisõppekava Eesti Mereakadeemiaga) ja planeeritav Väikelaevaehituse kompetentsikeskuse loomine Saaremaale. Tööjõu arendamise puhul on aga kõige suuremaks väljakutseks pädevate õppejõudude kaasamine – kuna Baltikumis ei ole 60 aasta vältel väikelaevaehitust kõrghariduse tasemel õpetatud, on ainsaks lahenduseks vastavate ekspertide kaasamine välisriikidest, mis omakorda muudab õppetöö suhteliselt kulukaks.

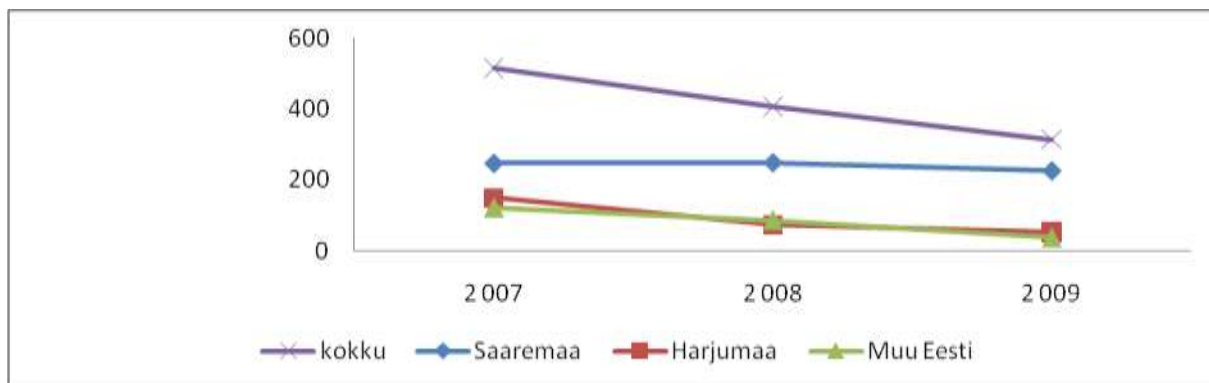
Innovatsiooni seisukohalt on väikelaevaehituse eeliseks seotus mitmete sidusvaldkondadega (materjalide arendus, elektroonsed süsteemid, IT jne), mille osas leidub Eestis piisaval tasemel teadmisi. Uute sidussektorite tootmisettevõtete tekkel on probleemiks väike koduturg ja mõnel juhul ka väikelaevade komponentidele kehtivate sertifitseerimisnõuetega kaasnevad kulud turule sisenemisel.

Sektoris toimib ettevõtetevaheline koostöö, mille tuumik asub Saaremaal, kus 2009. aastal moodustati ka Eesti Väikelaevaehituse Liit. Peamisteks koostöövaldkondadeks on seni olnud ühisturundus, regiooni laevaehituse maine parandamine ja tööjõu arendamine. Et ettevõtete toodang on väga diferentseeritud ning orienteeritud erinevatele sihtgruppidele, konkureerivad Eesti ettevõtted vaid tööjõuturul, püüdes hankida võimalikult pädevat tööjõudu, mis, nagu eelpool mainitud, on defitsiitne. See asjaolu loob koostööks soodsad tingimused, sest tööjõu arendamine on ettevõtete ühine huvi ja turundusmeetmed on enamikul juhtudel samuti suhteliselt sarnased. Mastaabiefekti, mida ettevõtetel eraldiseisvalt on keeruline saavutada, on teatud tegevustes võimalik luua ühistegevuste kaudu (näiteks hanked põhimaterjalide osas, ühine messiturundus, koostöö haridusasutustega tööjõu arendamisel jms) ning ettevõtted kasutavad seda võimalust aktiivselt.

3.2. Majanduslanguse mõju Eesti väikelaevaehitusele

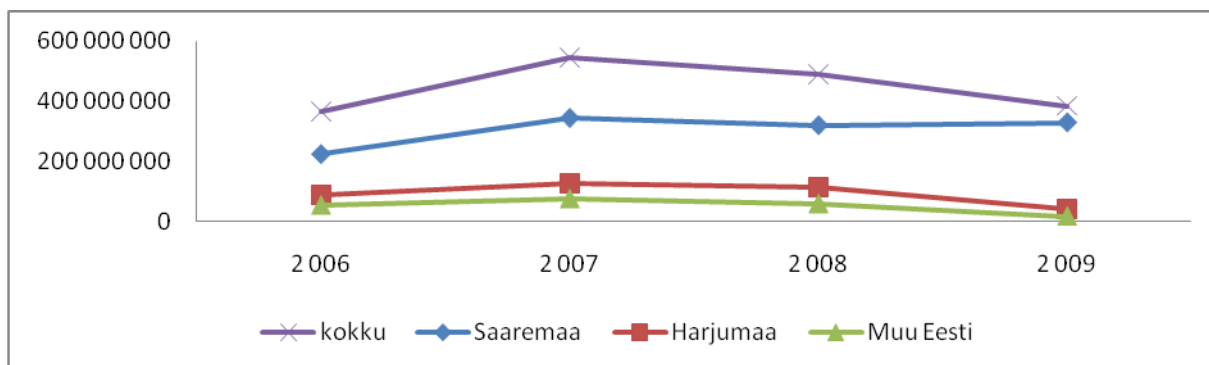
Tänu suurele sõltuvusele ekspordist jõudis majanduse jahenemine Eesti väikelaevaehituse ettevõtetesse suhteliselt varakult. Kui 2008. aastal veel kohalikust tarbimisest sõltuvate ehitusettevõtete käibed kasvasid, siis väikelaevaehituses oli aasta 2008 üsna keeruline. Sektori käibemahud küll oluliselt ei langenud, kuid kasumlikkus langes märkimisväärselt. Samas tegid mitmed suuremad Eesti väikelaevaehituse ettevõtted just 2008. ja 2009. aastal suuri investeeringuid tootmiseseadmetesse.

Majandusmööna perioodil on hõive väikelaevaehituses langenud 500-lt inimeselt 300-le, muutunud on ka proportsioonid tööjõu paiknemises. Seejuures on Saaremaa väikelaevaehituse hõive püsinud suhteliselt stabiilsena, hõive langus on toimunud teistes Eesti regioonides.

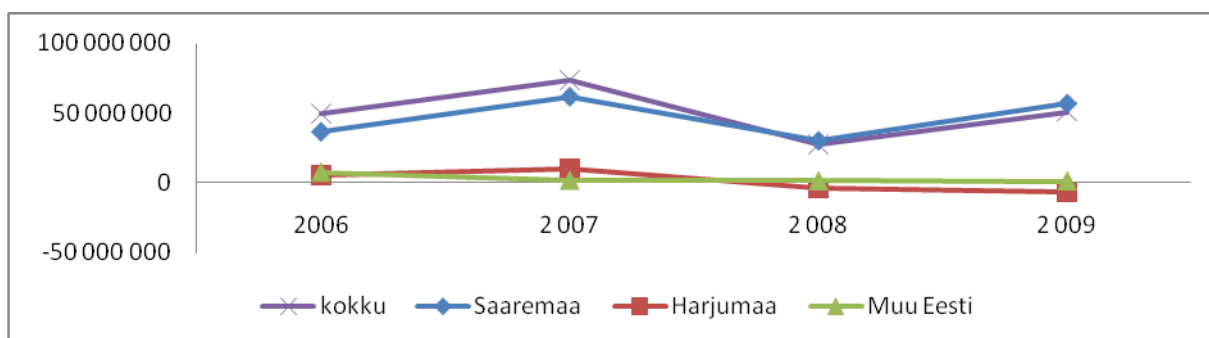


Joonis 3. Tööjõu dünaamika 2007-2009

Eesti väikelaevaehituse käive ei ole majanduslanguse perioodil oluliselt langenud, 2009. aastaks on taastunud ka sektoris toodetud ärikasum. 2009. aastal toodeti sisuliselt kogu sektori käive ning ärikasum Saaremaal asuvate ettevõtete poolt.

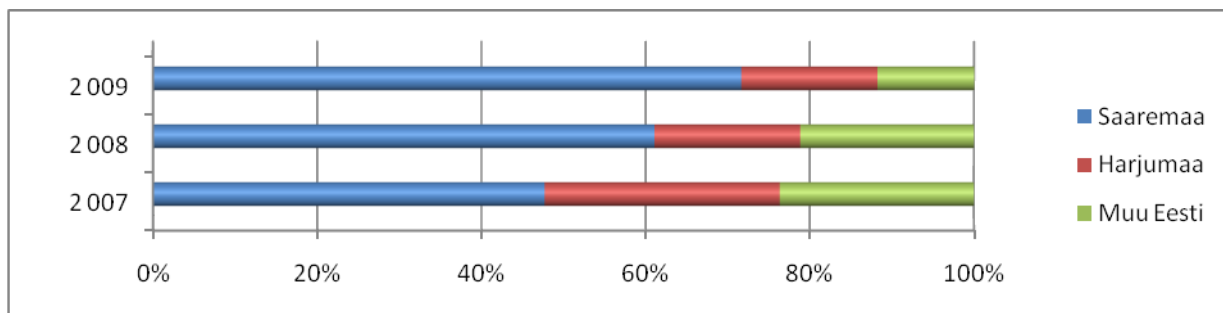


Joonis 4. Müügi käibe dünaamika 2006-2009

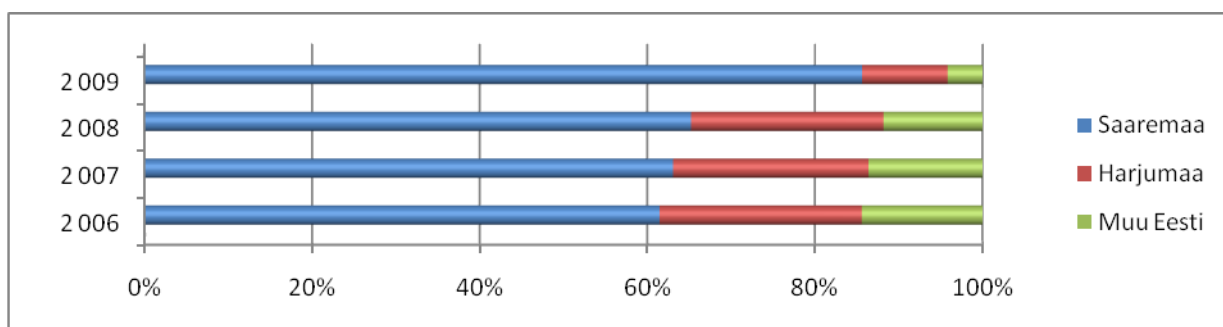


Joonis 5. Ärikasumi dünaamika 2006-2009

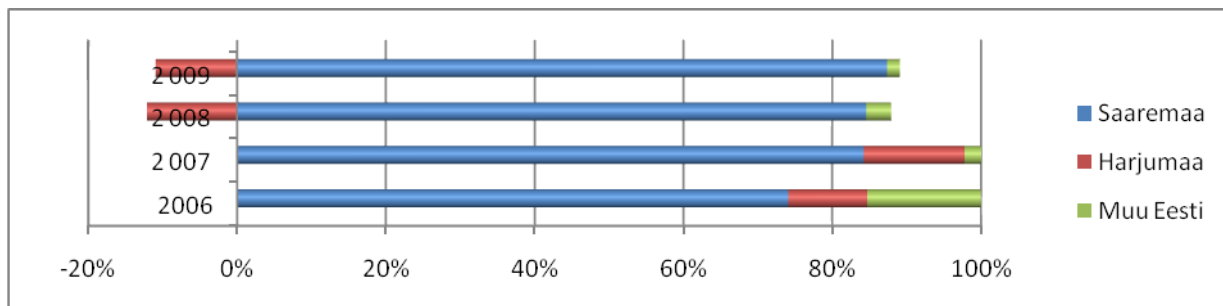
Kui 2007. aastal toodeti Saare maakonnas 45% sektoris hõivatud töötajatega 60% sektori müügi käibest ja üle 80% ärikasumist, siis 2009. aastaks on proportsioonid drastiliselt muutunud. 2009. aasta andmetel töötab Saaremaa väikelaevaehituse ettevõtetes 72% sektoris hõivatud tööjõust, kes toodab 86% sektori käibest. Võib öelda, et 2008.-2009. aasta majanduslanguse mõjul on kannatanud eeskätt mandri-Eesti väikelaevaehituse ettevõtted.



Joonis 6. Tööhõive regionaalne jaotus 2007-2009

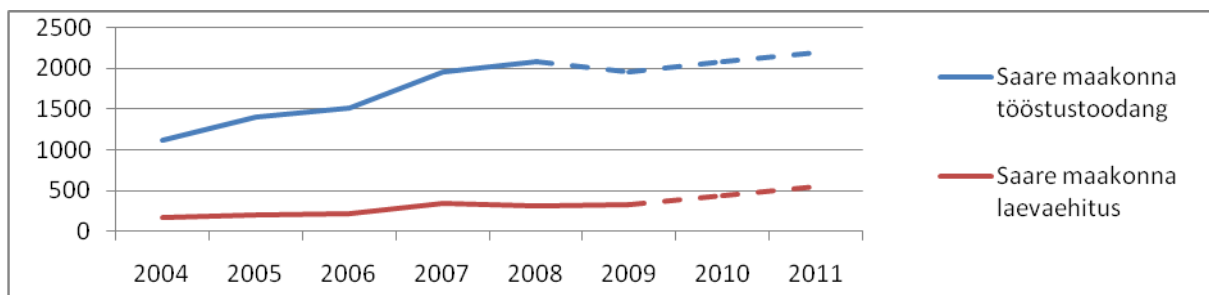


Joonis 7. Müügi käibe regionaalne jaotus 2006-2009



Joonis 8. Ärikasumi regionaalne jaotus 2006-2009

Saaremaa tööstustoodangust moodustab väikelaevaehitus ligi 20% ning väikelaevaehituse ettevõtete prognoosile tuginedes võib see lähiaastatel veelgi kasvada.



Joonis 9. Saaremaa tööstustoodang

4. Eesti väikelaevaehituse arenguvõimalused

Väikelaevaehituse klastristrateegia nimetab Eesti väikelaevaehituse konkurentsieelistena traditsioonidele ja merelisele elustiilile tuginevaid oskusi, toodete kvaliteeti ja sisendite (peamiselt tööjõu) osalist kulueelist (vähenemas). Ettevõtete paindlikkusest ja mitmekesisusest tulenevalt on Eesti väikelaevaehituse eristumise suundadeks kliendikesksus ja kvaliteet.

Eeltoodut arvestades omab Eesti väikelaevaehitus head platvormi eriotstarbeliste töö- ja vabaajalaevade tootmiseks, sh innovaatiliste ideede ja lahenduste realiseerimises eriprojektide või väikeseeriatena ehitatavatel väikelaevadel. Selles nišis on võimalik ära kasutada Eesti väikelaevaehituse konkurentsieelseid (kvaliteet, kliendikesksus, kulueelis), kasuks tuleb ettevõtete mitmekesisus ja omavaheline koostöö ning väikesest mastaabist tulenev paindlikkus. Eriotstarbeliste väikelaevade ja eriprojektide puhul on tegemist suhteliselt kasumliku turunišiga, mis võimaldab väikestel ettevõtetel teenida investeeringuteks ja edasiseks kasvuks vajalikku kapitali. Samuti kaasneb eriprojektidega tavapärasest suurem avalikkuse tähelepanu, mis annab täiendavaid võimalusi tootjaregiooni maine kujundamisel. Probleemiks eriprojektide realiseerimisel on aga sobiva kvalifikatsiooniga oskusteabe vähesus Eestis.

Ka väikelaevaehituse klastristrateegia defineerib nii sektori peamise tugevuse kui ka nõrkusena tööjõu. Olemas on hea tööjõubaas väikelaevade tootmiseks, kuid puudub eksperdi-taseme oskusteave kõrgema lisandväärtusega tootmise juurutamiseks. Kõrgema lisandväärtuse tootmiseks on väikelaevaehituse ettevõtetel laias laastus kolm võimalust:

- investeerida tootemärkide turundusse ja tootearendusse, mis võimaldab tooteid müüa kõrgema kasumimarginaaliga;
- investeerida (paindlikesse) tootmistehnoloogiasse ja tootmisseadmetesse, mis võimaldab toota rohkem ja kvaliteetsemalt;
- investeerida tööjõu arendamisse, mis võimaldab toota targemalt.

Seejuures tuleb arvestada, et investeeringud tooteturundusse ja tootmistehnoloogiasse eeldavad samuti panustamist tööjõu arendamisse ning kõik loetletud arenguvõimalused nõuavad suhteliselt suuri investeeringuid.

Et väikelaevaehituse näol on tegemist suhteliselt tööjõumahuka ja majanduse olukorra suhtes tundliku tootmisharuga, tuleb arvestada, et tehnoloogia kaudu saavutatava mastaabiefekti taotlemisel on teatud piirid, kuid kuna enamiku Eesti väikelaevaehituse ettevõtete tootmistehnoloogiline tase on küllalt madal, võib teatud investeeringute maht olla konkurentsivõime säilitamiseks hädavajalik. Investeeringukapitali hankimiseks tuleb omakorda suurendada tootmise mahtu, kus üheks võimaluseks on allhanketööde teostamine paralleelselt oma tootemärkide arendamise ning tootjaregiooni maine kujundamisega.

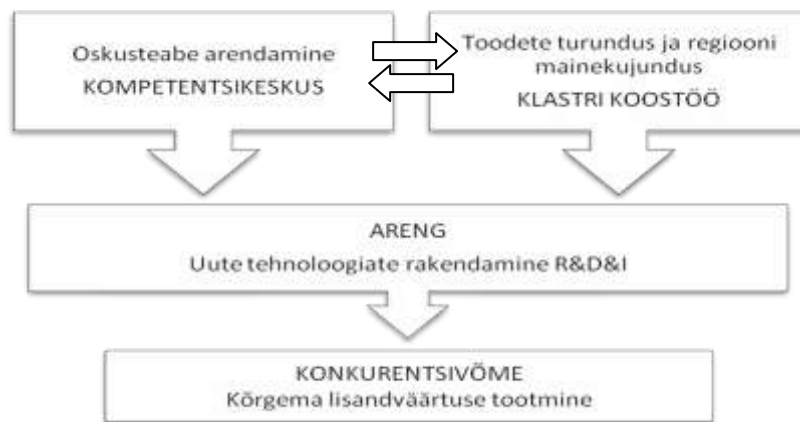
Eesti oskusteabe arendamiseks annab eelise väikelaevaehituse alase oskusteabe olemasolu Läänemere regioonis (eriti Soomes ja Rootsis). Selle toomine Eestisse eeldab tugevat rahvusvahelist koostööd nii väikelaevaehituse ettevõtetelt kui ka väikelaevaehituse õpet pakkumatelt haridusasutustelt.

Välisinvesteeringute kaasamisel on argumendiks väikelaevaehituse ettevõtete Eesti kontekstis suhteliselt kõrge lisandväärtus ning sektori kõrgem kasumlikkus võrreldes Põhjamaadega. Samuti on oluline avaliku sektori toetus väikelaevaehituse arengule ja soodsa ärikeskkonna kujundamine.

Seega on Eesti väikelaevaehituse rahvusvahelise konkurentsipositsiooni tugevdamisel ja sektori kasvu saavutamisel võtmeks:

- oskustööjõu kasvatamine (eeskätt väikelaevaehituse alase kvaliteetse hariduse pakkumise kaudu), mis avab võimalused nii tooteturunduseks kui –arenduseks, tootmistehnoloogiate kasutuselevõtuks, kvaliteetsete välisinvesteeringute juurdevooluks jne;
- tootemärkide usaldusväarsuse suurendamine (tootjaregiooni maine, tooteturundus) mis võimaldab müüa tooteid parema hinnaga;
- arvestatava positsiooni saavutamine piiriüleses väärtusahelas (rahvusvaheline koostöö, partnerlus), mis aitab kaasa teadmiste ja investeeringute siirdele ning tugevdab tootjaregiooni usaldusväarsust;

- innovatsioon ja tootearendus (sh sidussektorite kaudu), mis omakorda aitab tugevdada tootemärkide usaldusväarsust.



Joonis 10. Väikelaevaehituse arengustrateegia mudel

Väikelaevaehituse arengut soodustavad muutused ärikeskkonnas sõltuvad suuresti avaliku sektori tegevusest, nendeks on:

- Eesti kui mereturismi sihtkoha populariseerumine;
- Eesti väikesadamate areng;
- Eesti merekultuuri areng ja kodumaise tarbijaskonna teke.

KOKKUVÕTE

Majanduskriisi aastad on tõestanud, et Eesti väikelaevaehitus on konkurentsivõimeline ja omab arengupotentsiaali ka tulevikus. Lisaks majanduslikele argumentidele (suhteliselt kõrge kasumlikkus, Põhjamaadega võrdväärne osakaal kogu riigi tööstustoodangus, ekspordimaht, sidussektorite paljusus) on sektor oluline ka regionaalpoliitiliselt – ettevõtted paiknevad rannikupiirkondades ja suur osakaal on väikestel ja pere-ettevõtetel.

Arvestades asjaolu, et sektor ei saa kolida sihtturust väga kaugele, on Eesti atraktiivne tootmispiirkond majanduskriisi järgselt paindlikumaid ja soodsamaid tootmisvõimalusi otsivatele Põhjamaade väikelaevatootjatele. Samuti omab Eesti head potentsiaali eriotstarbeliste väikelaevade ja erilahendusega väikelaevade tootmiseks ühekordsete projektide ja väikeseriatena.

Täiendavalt on Eestis kasutamata potentsiaal:

- väikelaevade remondi- ja hooldusturu tekkeks, mis sõltub peamiselt väikesadamate arengust ja turundusest,
- koduturu tekkeks, mis sõltub peamiselt Eesti merekultuuri taastumisest ning eestlaste elatustaseme kasvust.

Sektori olulisimaks arengutõrkeks on valdkonna ekspertide põud, seda nii insenertehniliste oskuste kui turundusteadmiste osas. Eesti eeliseks oskustööjõu arendamisel on tihedad sidemed naaberriikidega, eriti Rootsi ja Soomega, kuhu on koondunud Euroopa väikelaevaehituse alane ekspertiis. Sektori rahvusvahelise konkurentsivõime tugevdamiseks tuleb seega asetada rõhk rahvusvahelisele koostööle, seda nii haridusasutuste kui ettevõtete vahel.

Välisinvesteeringute kaasamise puhul on peale Eesti soodsa geograafilise asukoha argumendiks Eesti väikelaevaehituse suhteliselt kõrge kasumlikkus, madalam püsikulude tase ja tööjõu kuluefektiivsus, mis tõenäoliselt säilib ka lähitulevikus. Ka siin on võtmeks oskustööjõu arendamine, et tagada välisinvesteeringute kvaliteet ja soodustada ettevõtete liikumist kõrgema lisandväärtusega tootmisele.

Ettevõtete individuaalseks väljakutseks on oma tootemärkide turundamine, kuna just toote usaldusväarsus on väikelaevaehituse turul peamiseks müügiargumendiks. Kuna siin on probleemiks väikelaevaehitusettevõtete valdavalt väike mastaap ja sektori kõrged turunduskulud, on soodustatud ettevõtetevahelise koostöö jätkumine tootjaregiooni maine tugevdamisel. Ühine turundus võimaldab saavutada mastaabiefekti turunduskuludes ning positiivsed kogemused ühisturundusest on Eesti ettevõtetel olemas.

Kokkuvõtvalt võib ütelda, et väikelaevaehituse näol on tegemist Eestile sobiva regionaalpoliitiliselt olulise tootmisvaldkonnaga, mis omab küllalt kõrget kasvupotentsiaali ja kus edasise arengu tagab rahvusvaheline koostöö teadmiste ja investeeringute siirdamiseks piirkonda. Ärikeskkonna arengust ja avaliku sektori tegevusest sõltuvad faktorid, mis aitavad kaasa väikelaevaehituse arengule, on väikesadamate, mereturismi ja Eesti merekultuuri areng, eeskätt eestlaste meresõiduuskuste arendamine ja purjespordi populariseerimine.