Kaasrahastanud Euroopa Liit

Eesti tuleviku heaks

INNO FOND

Teenusepakkujatega integreerimine ja katsetamine ning nende nõusoleku või koostöövalmiduse väljaselgitamise analüüs

Tellijad:

Riigikantselei
Transpordiamet
Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
Kliimaministeerium

Töö teostajad:

Civitta Eesti AS
Digilogistika Keskus OÜ

DIGILOGISTIKA KESKUS
DIGITAL LOGISTICS
CENTER OF EXCELLENCE

civitta

Transpordiameti, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi, Kliimaministeeriumi ning Riigikantselei analüüsiprojekti „Liikuvusteenuste ja piletimüügi integreeritud andmevahetusplatvormi MaaS X-tee arendamisele eelnev analüüs“ (riigihanke viitenumber 280377) rahastab Riigikantselei avaliku sektori innovatsioonifond Euroopa Liidu ühtekuuluvuspoliitika 2021-2027 perioodi meetme „Avaliku sektori innovatsioonivõimekuse tõstmine“ vahenditest.

Liikuvusteenuste pakkujate osapoolte ootused ja väljakutsed

Ühistranspordi korraldamisel on üks suuremaid väljakutseid osapoolte suur hulk. Eesti ühistranspordisüsteemis tegutsevad erinevad institutsioonid - riik, kohalikud omavalitsused, ühistranspordikeskused ja eraettevõtted ja mitmed eraldi lepingulised teenusepakkujad. Selline hajus struktuur muudab koostöö keerukaks ja aeglustab süsteemi arengut:

- Erinevate osapoolte koordineerimine on keeruline, kuna nende vastutusalad ja huvid on sageli erinevad ning osapoolte tegevuste integreerimine nõuab ulatuslikku planeerimist ja ressursside jagamist.
- Ühistranspordi ja liikuvusteenuste korralduses puudub ühtne juhtimisstruktuur, mistõttu on raske saavutada strateegilisi eesmärke ja koordineeritud otsuseid.
- Tehnoloogiliste lahenduste keskne koordineerimine on olnud vähene, mistõttu ei ole loodud andmevahetuse ja süsteemide liidestamisi, mis võimaldaks kasutajasõbralikke integreeritud digitaalseid teenuseid.
- Erinevad piletisüsteemid, piletitooted ja lahendused tekitavad tarbijates segadust ning vähendavad ühistranspordi kasutamise atraktiivsust (vt täpsemalt ptk **Error! Reference source not found**).
- Rahastamismudelid varieeruvad: osa teenustest rahastatakse riigieelarvest, osa kohalike omavalitsuste eelarvetest ning osa piletituludest ja muudest teenustasudest.

Läbiviidud intervjuud ja analüüs on näidanud, et erinevatel osapooltel on MaaSi arenduste osas erinevad ootused, arusaam ja ka erinev valmisolek nendesse panustada. Riigi ootused on suunatud nii kohalikele omavalitsustele, ühistranspordikeskustele kui ka erasektorile, et tagada tõhusam koostöö, mis võimaldaks liikuvusteenuseid paremini koordineerida ja omavahel siduda. Riik lähtub oma püstitatud strateegilistest eesmärkidest - tuua enam kasutajaid eraautodest muude liikuvusteenuste juurde. Kohalikud omavalitsused ootavad riigilt pikaajalisemat strateegiat, rohkem eelarvelist tuge ning kvaliteetsemat teenust, mis aitaks neil pakkuda oma elanikele kas ise või läbi ühistranspordikeskuste paremaid liikumisvõimalusi ja tagada ühistranspordi teenuse stabiilsus ja kvaliteet. Riigi ja kohalike omavalitsuste ning erasektori vaheline koostöö on oluline, et MaaSi süsteem suudaks pakkuda integreeritud ja ühtseid teenuseid kõikidele kasutajatele. Ilma selge riikliku strateegiata võib süsteemi areng jääda killustatuks või ebapiisavaks, mis omakorda võib viia teenuse kvaliteedi languseni ning kasutajate vähese huvi tõttu selle majandusliku elujõulisuse küsimärgi alla seadmiseni. Seetõttu on hädavajalik, et riik looks selged suunised ja tagaks vajalikud rahalised ressursid, et MaaS saaks toimida sujuvalt ja jätkusuutlikult.

Kasutajate vaatenurgast on peamised ootused seotud parema informatsiooni kättesaadavuse, ühtse ja mugava piletisüsteemi loomise, ning tõhusama teenuse pakkumisega (vt täpsemalt ptk **Error! Reference source not found**). Oluline on tagada, et liikuvuslahendused oleksid sujuvad ja usaldusväärsed, et kasutajad tunneksid kindlustunnet teenuse püsivuse osas. Eriti maapiirkondades elavad inimesed peavad oluliseks teadmist, et kui nad asuvad elama väljapoole linnakeskusi, siis ei kao sealt olemasolev ühistranspordiühendus ära. Paljude inimeste jaoks on oluline ka see, et piletisüsteemid oleksid omavahel seotud ja võimaldaksid mugavalt ühest transpordivahendist teise

ümber istuda ilma lisakuludeta või keeruliste broneerimissüsteemideta. Lisaks informatsiooni kättesaadavusele on tähtis ka liikuvusteenuste reaalajas jälgimine, mis annaks kasutajatele täpse ülevaate transpordi saabumisest ja võimalikest hilinemistest. See suurendaks usaldust süsteemi vastu ja aitaks kaasa selle laiemale kasutuselevõtule. Samuti ootavad inimesed paindlikumaid ja personaalsemaid transpordilahendusi, mis arvestaksid erinevate sihtrühmade vajadustega, olgu selleks eakad, lapsed või erivajadustega reisijad.

Ühistranspordikeskused omakorda peavad MaaSi edukaks toimimiseks vajalikuks suuremat eelarvelist tuge, selget riigipoolset koordineerimist ning ootuste ja koostöövõimaluste määratlemist. See aitaks kaasa liikuvusteenuse paremale planeerimisele, tõhusamate ühenduste loomisele ja reisijate voogude optimeerimisele, muutes kogu ühistranspordisüsteemi paremini toimivaks ja kasutajasõbralikumaks.

Kui analüüsida erasektori valmisolekut osaleda erinevates MaaSi arendustes, võib teha mitmeid olulisi järeldusi:

- **Riigi roll lahenduse omanikuna** Riik ei pruugi olla kõige sobivam omanik MaaS terviklahendusele, kuna erasektori ettevõtted omavad paremaid teadmisi ja oskusi kasutajasõbralike ning kliendikesksete lahenduste loomisel. Eraettevõtetel on paindlikkus ja kogemused, mis võimaldavad kiiremini reageerida turu vajadustele ning arendada innovaatilisi teenuseid, mis vastavad lõppkasutajate ootustele.
- **Huvi MaaS operaatori rolli vastu** On ettevõtteid, kes näevad MaaSi platvormi opereerimises võimalust laiendada oma turuosa ja tugevdada oma positsiooni transporditeenuste sektoris. Näiteks praegused piletimüügi ja -broneerimise platvormid ei ole huvitatud uute konkurentide tulekust, vaid pigem sooviksid ise olla sõiduõiguse vahendajad või MaaSi operaatorid, et tugevdada oma ärimudelit ja pakkuda laiemat teenuste valikut oma klientidele.
- **Riigi loodud eelduste vajalikkus** Erasektori jaoks on oluline, et MaaSi lahenduse edukaks toimimiseks oleksid olemas riigi poolt loodud vajalikud eeldused, näiteks ühtselt toimiva piletikeskkonna loomine ja teised integreeritud andmevahetusplatvormid. Ilma selleta on erasektoril keeruline MaaSi terviklahendusse investeerida, kuna puudub kindlus, et süsteem suudab pakkuda sujuvat ja efektiivset teenust.
- **Riiklik finantstugi ja kasumlikkus** Mitmed ettevõtted leiavad, et MaaSi platvormi väljatöötamisel ja käivitamisel on oluline riigi rahaline toetus, kuna algusaastatel ei ole selgelt prognoositav kasumlik ärimudel tõenäoline. Investeeringud tehnoloogiasse, turundusse ja teenuste integreerimisse on suured, mistõttu erasektor kui potentsiaalne teenuse pakkuja võib vajada riigi tuge, et süsteemi ellu viia ja skaleerida.
- **Eesti turu suuruse piirangud** On mure, et Eesti turg võib olla liiga väike, et MaaS teenus saaks edukalt toimida kui täielikult erakapitalil põhinev lahendus. Seetõttu on erasektori hinnangul vajalik, et MaaSi lahutamatu osa oleks ka riigi poolt doteeritud ühistransport, mis tagaks piisava kasutajabaasi ning looks MaaSi platvormile kriitilise kasutajate hulga, et see oleks majanduslikult jätkusuutlik.

- **Turunduse keerukus ja kliendiharjumused** Uue MaaSi rakenduse turundamine ja kasutajate kaasamine on suur väljakutse, kuna see nõuab märkimisväärseid investeeringuid ning pikaajalist strateegilist lähenemist. Inimeste harjumuste muutmine on keeruline ja kallis protsess, mistõttu on erasektoris kahtlusi, kas investeeringud MaaSi lahendusse tasuvad end ära.
- **MaaSi mõju olemasolevatele ärimudelitele** Erasektor on huvitatud MaaS-lahendusest eelkõige juhul, kui see aitab neil võita uusi kliente või säilitada olemasolevat kliendibaasi. Kui MaaSi rakendus suunab kliente eemale olemasolevatest platvormidest, võib erasektor olla skeptiline selle kasuteguri suhtes. Näiteks, kui kliendid saavad tellida transporditeenuseid MaaSi rakenduse kaudu, võivad olemasolevad mobiilirakendused kaotada osa oma otsekontaktist klientidega.
- **Teenuste vastastikune kättesaadavus** Ettevõtted ootavad, et kui nad integreerivad oma teenused MaaS platvormile, oleks neil võimalik ka vastastikku müüa teiste teenuseid oma kanalites. Näiteks, kui MaaSi kaudu saab broneerida Bolti teenuseid, võiks vastutasuks Bolt pakkuda oma rakenduses võimalust osta praamipileteid koos rendiauto broneerimisega. Selline vastastikune koostöö suurendaks teenusepakkujate motivatsiooni MaaSi platvormiga liituda ja panustaks terviklikuma lahenduse loomisesse. Lihtsamalt üteldes, vajalik oleks avatud turu põhimõtte juurutamist, kus MaaS teenusepakkujaksiks hakkamine oleks osapooltele võimalikult lihtsaks tehtud. Juba täna on erinevad osapooled otsinud koostöökohti eelkõige piletite ristmüügi ja ühiste piletitoodete osas, osalt on need ka juba realiseerunud nagu Põhja-Eesti ühispilet, mis kehtib Tallinna linnaliinidel, Elroni liinirongides 1.-5. Tsoonis, MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse maakonnaliinidel. Seega liikuvusturu osapooled on huvitatud vähemalt teenuste vastastikusest müügist.
- **Maksesüsteemide ja tulude jaotamise keerukus** Üheks väljakutseks peetakse makselahenduste väljatöötamist ja tulude jaotuse kokkuleppimist erinevate teenusepakkujate vahel juhul, kui MaaS operaator tuleb turule oma toodetega (mitte ei ole piletite edasimüüja). Erinevate transporditeenuste integreerimine ühtsesse maksestruktuuri nõuab täpset kokkulepet, kuidas jaotatakse platvormi kaudu saadud tulud õiglaselt kõigi osapoolte vahel.
- **Hinnapoliitika ja tulumudel** Ettevõtted ei näe võimalust, et nad müüksid oma teenuseid MaaSi platvormi kaudu odavamalt kui omaenda kanalites. See tähendab, et MaaSi edukaks toimimiseks peab platvorm pakkuma lisandväärtust, näiteks mugavamat kasutajakogemust, mitmete teenuste kombineerimise võimalust või muid eeliseid, mis motiveeriks nii ettevõtteid kui ka tarbijaid selle kasutuselevõtuks.

Erasektor ei ole selgelt MaaSi loomise vastu, kuid kindlasti ollakse hetkel veel skeptilised selle perspektiivi ja kasumliku ärimudeli osas. Vestlustest tuli selgelt välja ootus riigil tegeleda enda poolt pakutava liikuvusteenuse ja andmete kättesaadavuse parandamise ja kvaliteedi tõstmisega, mis mitmele osapoolele on kriitilisema tähtsusega kui MaaS arendamine. Tänased Eesti liikuvusteenuste pakkujad konkureerivad riigi poolt doteeritava ühistranspordiga, mis seab ettevõtted niigi keerulisse olukorda (nt linnade vaheliste kommertsliinide konkureerimine riigi poolt doteeritud rongiliiklusega). Ainult erakapitalil põhineva uue algatuse arendamine käib üle jõu, seega riigi eestvedav roll ja

finantsiline tugi on kriitilise tähtsusega. Kuna MaaSi edukus sõltub tugevalt koostööst erinevate osapoolte vahel, on oluline, et kõik sidusrühmad oleksid kaasatud arendustesse ja otsustusprotsessidesse varajases staadiumis. Kooskõlastatud visioon ja strateegiline lähenemine tagaksid, et MaaS ei oleks vaid ühepoolne algatus, vaid tõeliselt integreeritud ja jätkusuutlik lahendus, mis toob kasu nii riigile, kohalikele omavalitsustele, transporditeenuste pakkujatele kui ka lõppkasutajatele.

Tänases etapis ei ole veel võimalik liikuvusteenuste pakkujatega läbi viia sisulisi katsetusi ega teostada reaalajas integreerimist, kuna puuduvad vajalikud õiguslikud ja tehnilised eeltingimused Samas on mitmed osapooled, sh Tallinna linn, väljendanud valmisolekut tulevikus koostööks ning olemasolevate lahenduste edasiarendamiseks, kui selleks on loodud vastav raamistik. Seega võib öelda, et kuigi tehniline integreerimine pole hetkel veel teostatav, on strateegiline ja institutsionaalne huvi olemas ning see loob soodsa aluse järgmistes etappides katsetuste ja arendustegevuste läbiviimiseks.

Kokkuvõtvalt saab ütelda, et teenusepakkujate valmisolek loodavate riiklike lahendustega liitumiseks sõltub suuresti sellest, millised on osalemise tehnilised ja regulatiivsed tingimused. Oluline on mõista, et teatud otsused tuleb **riigi poolt kehtestada kohustuslikus korras**, kuna ilma ühtse andmevahetuse aluse ja andmestandardita ei ole võimalik tagada süsteemide omavahelist koostööd ega MaaS-teenuse toimimist. Näiteks tuleb kehtestada kohustus liidestuda ühtse piletikeskkonna ja API gateway kaudu ning võtta kasutusele riiklik andmestandard piletitoodete ja hinnainfo kirjeldamiseks.

Samas, kui riik suudab pakkuda usaldusväärset governance-mudelit, milles on läbipaistvad otsustusprotsessid ja teenusepakkujad on kaasatud nii tehniliste arenduste kui ka omavaheliste koostöökokkulepete kujundamisse, on eeldatavasti valmidus süsteemidega liituda hea. Teenusepakkujatele on oluline, et nad ei jää passiivseks allikaks MaaS-teenusepakkujatele, vaid saavad aktiivseks osapooleks ökosüsteemis, kus nad mitte ainult ei võimalda oma teenust teistel müüa, vaid saavad ka ise võimaluse pakkuda ja müüa teiste teenuseid. See loob vastastikuse väärtusevahetuse mudeli, mis muudab MaaS-i turu avamise pigem võimaluseks kui riskiks. Lisaks aitab hästi juhitud koostöö ja kaasamine ennetada turuosaliste võimalikku vastuseisu või skepsist, vähendades tajutavat kontrollikadu ning tugevdades usaldust uue digitaalse platvormimajanduse mudeli vastu.