

TARTU ÜLIKOOL

Pärnu kolledž

Ettevõtlusosakond

Ville Viltok

**ETTEVÕTETE KÄIVITAMISE JA ARENDAMISE  
VÄLJAKUTSED VÄIKESE  
ASUSTUSTIHEDUSEGA PIIRKONDADES HOOG  
MOBILITY OÜ NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja: Taavi Tamberg, MA

Pärnu 2025

Soovitan suunata kaitsmisele

(allkirjastatud digitaalselt)

*Taavi Tamberg*

Kaitsmisele lubatud

TÜ Pärnu kolledži programmijuht

(allkirjastatud digitaalselt)

*Margus Kõomägi*

Olen koostanud töö iseseisvalt. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

(allkirjastatud digitaalselt)

*Ville Viltok*

# SISUKORD

Sissejuhatus .....	4
1. Teoreetiline ülevaade ettevõtluskeskkonnast ning ettevõtete käivitamisest ja arendamisest väikese asustustihedusega piirkondades.....	7
1.1. Mis on ettevõtluskeskkond ja kuidas see mõjutab ettevõtteid .....	7
1.2. Majandusgeograafilised teooriad .....	9
1.3. Väikeettevõtete roll ning kohalikud eelised ja puudused.....	13
2. HOOG MOBILITY OÜ käivitamise ja arendamise väljakutsed väikese asustustihedusega piirkondades .....	18
2.1. Ülevaade hetkeolukorrast ja ettevõttest HOOG MOBILITY OÜ.....	18
2.2. Metoodika ja valim .....	19
2.3. Uuringu tulemused ja nende analüüs .....	21
2.4. Uurimistulemuste analüüsi järeldused ja ettepanekud .....	30
Kokkuvõte .....	33
Viidatud allikad.....	35
Lisad.....	38
Lisa 1. Autori koostatud intervjuu kava .....	38
Summary .....	40

## SISSEJUHATUS

Viimaste kümnendite jooksul on Eesti kujunenud innovaatiliste tehnoloogiaettevõtete ja idufirmade kasvulavaks, pakkudes digiteenustele soodsat pinnast. Riigi ettevõtluskeskkond võimaldab kiiret ja paindlikku ettevõtte asutamist ning tänu jaotamata kasumi mittemaksustamisele toetab tugevalt ettevõtluse kasvu (Kerner & Kitsing, 2023, lk 95). Eriti oluliseks muutub selline paindlikkus globaliseerivas majanduses, kus konkurents ettevõtjate vahel on tihe. Need soodsad tingimused loovad pinnase ettevõtluse arenguks kogu riigis, kuid praktikas on piirkondade lõikes ettevõtlusvõimalused ja -keskkond väga erinevad.

Ühtlasi mängib ettevõtluskeskkond olulist rolli ettevõtjate edukuses. Ettevõtja edukas tegutsemine sõltub suure osas tema võimest ära kasutada olemasolevaid ressursse ja suhteõrgustikke, et realiseerida turul avanevaid uusi võimalusi. Selline ressursside ja võimaluste kaasamine ning ajastatud kasutamine on ettevõtluse üks peamisi edu tegureid (Mets, 2005, lk 7). Kohalikud eripärad võivad pakkuda unikaalseid võimalusi, mida ettevõtjad saavad oma äristrateegiasse kaasata, et saavutada konkurentsieelis suuremates keskustes tegutsevate ettevõtjate ees.

Siiski on ettevõtluskeskkonna eripärad erinevates piirkondades väga erinevad. Suuremad keskused, nagu Tallinn ja Tartu, pakuvad ulatuslikke võimalusi ressursside, investorite ja klientidega suhtlemiseks, kuid väikese asustustihedusega piirkondades seisavad ettevõtjad silmitsi spetsiifiliste väljakutsetega. Väikeettevõtted, mis moodustavad olulise osa kohalikust majandusest, mõjutavad otseselt kogukonna majanduslikku elujõulisust ja teenuste kättesaadavust. Väikeettevõtete loomine toob väiksemates kogukondades kaasa uusi töökohti. Uute ettevõtete teke võib tuua kogukonnas kaasa uusi innovatiivseid tooteid ja teenuseid, suurendades seeläbi kohaliku piirkonna konkurentsivõimet. Samuti aitab uute ettevõtete loomine kaasa kohalikule ettevõtluskultuurile, mis omakorda võib suurendada ettevõtlusvalmidust kohalikus kogukonnas.

Probleemiks on vähene teadlikkus väikese asustustihedusega piirkondade ettevõtluskeskkonna eripäradest ning sellest, kuidas mitmesugused tegurid mõjutavad väikeettevõtete käivitamist ja arengut. Lisaks on oluline mõista, milliseid strateegiaid rakendades saavad ettevõtjad nende väljakutsetega edukalt toime tulla ja kasutada piirkonna võimalusi enda kasuks. Seetõttu vajavad nii ettevõtjad senisest paremat arusaamist, millised tegurid takistavad või soodustavad ettevõtlust väikese asustustihedusega piirkondades.

Uurimistöö keskmes on Hoog Mobility OÜ. Ettevõtte pakub mikromobiilsusteenuseid Raplamaal – regioonis, mis esindab tüüpilist väikese asustustihedusega piirkonda Eestis. See võimaldab töö käigus analüüsida ühe konkreetse ettevõtte kogemust ning tuua välja erinevad tegurid, mis on mõjutanud selle arengut just äärealal tegutsemise kontekstis. Kuna tegemist on juhtumiuuringuga, keskendub töö süvitsi ühe ettevõtte näitele, mille põhjal on võimalik teha järeldusi, anda soovitusi ning mõtestada olukorda laiemas ettevõtlus- ja regionaalpoliitilises raamistikus.

Töö eesmärk on välja selgitada, millised on ettevõtte käivitamise ja arendamise peamised takistused väikese asustustihedusega piirkonnas ning pakkuda sellele tuginedes teooriapõhiseid ja empiirilisi lahendusi. Eesmärk on suunatud nii piirkondlikele ettevõtjatele, kes soovivad alustada või kasvatada oma äritegevust keerulisemas piirkonnas, kui ka poliitikakujundajatele ja kohalikele omavalitsustele, kelle roll on toetada ettevõtlusaktiivsust äärealadel. Eesmärgi täitmiseks on püstitatud järgmised uurimisküsimused:

1. Kuidas mõjutab kohalik ettevõtluskeskkond ettevõtete käivitamist väikese asustustihedusega piirkondades?
2. Milliseid väljakutseid on Hoog Mobility OÜ kohanud käivitamise ja arendamise protsessis väheasustatud piirkonnas?
3. Kuidas on Hoog Mobility OÜ toime tulnud neis tingimustes esinenud takistustega?

Uurimist piirab see, et tegemist on ühe ettevõtte juhtumiuuringuga. Kuigi see võimaldab detailset ja kontekstispetsiifilist käsitlust, ei saa tulemusi automaatselt üldistada kõigile sarnastele ettevõtetele või piirkondadele. Samas võimaldab juhtumiuuring teha sisulisi järeldusi kohalike tegurite mõjust ettevõtlusele ning toetab laiemaid arutelusid

regionaalpoliitika kujundamisel. Edasised uuringud võiksid hõlmata mitut sarnast ettevõtet või piirkonda, et kinnitada või täpsustada antud töös esitatud tähelepanekuid.

Töö koosneb kahest põhiosast. Esimeses peatükis antakse teoreetiline ülevaade ettevõtluskeskkonnast, majandusgeograafilistest teooriatest ja väikeettevõtluse eripäradest äärealadel. Teises peatükis kirjeldatakse uurimismetoodikat, tutvustatakse Hoog Mobility OÜ juhtumit ning analüüsitakse intervjuude põhjal kogutud andmeid. Töö lõpeb järelduste ja praktiliste ettepanekutega, mille alusel saavad nii ettevõtjad kui poliitikakujundajad arvestada väikeettevõtluse arendamise eripärasid väikese asustustihedusega piirkondades.

Uuring lähtub kvalitatiivsest uurimismeetodist. Andmete kogumiseks viidi läbi kaks poolstruktureeritud intervjuud Hoog Mobility OÜ asutajatega, mis võimaldasid süvitsi käsitleda ettevõtte kogemusi väikese asustustihedusega piirkonnas ettevõtlusega tegutsemisel. Vastused analüüsiti teooriapõhiselt, kasutades temaatilist lähenemist, et mõista, kuidas erinevad keskkonnategurid mõjutavad ettevõtlust väheasustatud piirkonnas.

# **1. TEOREETILINE ÜLEVAADE ETTEVÕTLUSKESKKONNAST NING ETTEVÕTETE KÄIVITAMISEST JA ARENDAMISEST VÄIKESE ASUSTUSTIHEDUSEGA PIIRKONDADES**

## **1.1. Mis on ettevõtluskeskkond ja kuidas see mõjutab ettevõtteid**

Et paremini mõista maapiirkondade ettevõtluse eripärasid, on oluline vaadelda seda läbi kahe mõõtme: „koht” ja „ruum”. „Koht” viitab kohaliku kogukonna füüsilistele ja sotsiaalsetele omadustele, mis mõjutavad otseselt ettevõtjate tegevust, samas kui „ruum” viitab laiemale majanduslikule ja ühiskondlikule kontekstile, mis kujundab maapiirkondade ettevõtlust tervikuna (Korsgaard, Müller & Tanvig, 2015, lk 11). Selline „koha ja ruumi” käsitus võimaldab mõista, kuidas maapiirkondade ettevõtlus arvestab nii kohalike tingimusi kui ka üle-eestilisi majanduslikke suundumusi ja väljakutseid.

Ettevõtluskeskkond viitab majanduslikele, sotsiaalsetele, poliitilistele ja juriidilistele tingimustele, mis mõjutavad ettevõtete loomist, kasvu ja tegevust. North'i sõnul kujundavad institutsioonilised raamistikud, nagu seadusandlus, omandisuhted ja turgude toimimise mehhanismid, ettevõtluskeskkonna struktuuri ning määravad, kui lihtne või keeruline on uutel ettevõtetel turule siseneda. Ettevõtluskeskkond võib olla soodustav või piirav, olenevalt sellest, kui arenenud on infrastruktuur, milline on maksusüsteem ja kuidas toetatakse innovatsiooni. Hea ettevõtluskeskkond motiveerib ettevõtteid investeerima ja laienema, samas kui ebasoodne keskkond võib takistada uute äriideede elluviimist ja vähendada ettevõtlusaktiivsust. Selleks, et mõista ettevõtluskeskkonna täielikku mõju, tuleb analüüsida selle erinevaid aspekte, sealhulgas majanduslikke, regulatiivseid, tehnoloogilisi ja sotsiaalseid tegureid (North, 1990, lk 3).

Majanduskeskkond, sealhulgas inflatsioon, intressimäärad ja tööturu tingimused, on ettevõtluse jaoks kriitilise tähtsusega. Porter märgib, et konkurentsivõimelise ärikeskkonna loomiseks on oluline majanduslik stabiilsus ning ligipääs finantsressurssidele. Piirkonnad, kus kapitalile on piiratud juurdepääs või laenuintressid on kõrged, võivad kannatada madalama ettevõtlusaktiivsuse all. Samuti mõjutavad ettevõtlust makromajanduslikud tegurid, nagu riigi majanduspoliitika ja globaliseerumine, mis võivad avada uusi turge või tekitada lisariske. Majanduskeskkonna stabiilsus ja prognoositavus vähendavad ebakindlust, mis on eriti oluline alustavatele ja väikestele ettevõtetele. Lisaks on vaja arvestada, kuidas majanduspoliitika seondub regulatiivse keskkonnaga, mis samuti mängib rolli ettevõtlusaktiivsuse kujunemisel (Porter, 1998-a, lk 132).

Juriidiline ja regulatiivne keskkond määrab, milliseid reegleid peavad ettevõtted järgima ning milliseid toetusi või piiranguid neile kehtestatakse. Djankov'i sõnul on lihtne ja selge regulatsioon oluline uute ettevõtete tekkele ning majanduse kasvule. Liigne regulatsioon võib tekitada halduskoormust, mis aeglustab ettevõtlusprotsesse ja vähendab ettevõtete paindlikkust. Samal ajal on vajalik, et regulatiivne keskkond tagaks ausa konkurentsi, kaitseks tarbijaid ja looks stabiilsuse ettevõtlussektoris. Eriti oluline on maksusüsteemi prognoositavus ja haldusprotseduuride lihtsus, mis vähendab ettevõtjate halduskoormust ja soodustab ettevõtlusaktiivsust. Kuna regulatiivne keskkond on tihedalt seotud majandusliku ja tehnoloogilise keskkonnaga, on oluline, et need tegurid toimiksid üksteist täiendavalt (Djankov *et al*, 2002, lk 22-23).

Hea infrastruktuur ja tehnoloogiline areng on kaasaegses ettevõtluses kriitilise tähtsusega. Acs jt väidavad, et ligipääs transpordi-, side- ja energiarajatistele on oluline ettevõtluse edukaks toimimiseks. Kehv infrastruktuur suurendab tegevuskulusid, takistab toorme ja toodete liikumist ning vähendab ettevõtete konkurentsivõimet. Samuti on oluline digitaalne infrastruktuur, kuna interneti ja tehnoloogia areng võimaldab ettevõtetel lihtsustada tegevusprotsesse, parandada kliendisuhetust ning kasutada uusi ärimudeleid. Seega on infrastruktuuri arendamine tihedalt seotud nii majanduslike kui ka regulatiivsete teguritega, mis loovad tervikliku ettevõtluskeskkonna (Acs *et al*, 2008, lk 220-221).

Sotsiaalne ja kultuuriline keskkond mõjutab ettevõtlusaktiivsust, kuna see määrab ühiskonna suhtumise ettevõtlusse ning kujundab ettevõtjate käitumismustreid. Hofstede

toob välja, et ettevõtluskultuur sõltub suuresti rahvuslikest väärtustest ja normidest, mis võivad soodustada või takistada ettevõtlusaktiivsust. Näiteks individuaalsust väärtustavates kultuurides on suurem kalduvus ettevõtluse poole, kuna iseseisvust ja riskijulgust nähakse positiivselt. Samas kollektivistlikes ühiskondades võib ettevõtlusaktiivsus olla madalam, kuna inimesed eelistavad stabiilset palgatööd ja grupis otsustamist. Lisaks mõjutavad ettevõtlust sotsiaalsed võrgustikud ja usaldus, mis aitavad ettevõtjatel leida partnereid, investeeringuid ja kliente. Seega on sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna arvestamine oluline ettevõtluspoliitika kujundamisel ja ettevõtlusaktiivsuse soodustamisel (Hofstede, 2001, lk 145).

Ettevõtluskeskkond koosneb mitmetest teguritest, mis mõjutavad ettevõtete loomist, kasvu ja tegevust. Maapiirkondade ettevõtluse eripärasid saab mõista, kui vaadata seda kahel tasandil: „koht” ja „ruum”. „Koht” viitab kohaliku kogukonna sotsiaalsetele ja füüsilistele omadustele, mis mõjutavad ettevõtteid otseselt, samas kui „ruum” seondub laiemate majanduslike ja ühiskondlike teguritega, mis kujundavad piirkonna ettevõtluskeskkonda. Ettevõtluskeskkond sõltub paljuski majanduslikest, regulatiivsetest ja sotsiaalsetest tingimustest, kus head majanduslikud tingimused, nagu stabiilsus ja ligipääs finantsressurssidele, soodustavad ettevõtete arengut. Samuti on olulised regulatsioonid, mis peaksid olema lihtsad ja selged, et vähendada bürokraatiat ja soodustada ettevõtlusaktiivsust. Kehv infrastruktuur võib ettevõtete konkurentsivõimet vähendada, samas kui tehnoloogia areng ja digitaalne infrastruktuur aitavad ettevõtetel oma tegevust efektiivsemaks muuta. Sotsiaalne ja kultuuriline keskkond määrab, kuidas ühiskond suhtub ettevõtlusse ning kas väärtustatakse iseseisvust ja riskijulgust. Kõik need tegurid koos kujundavad ettevõtluskeskkonna, mis omakorda määrab, kui edukalt saavad ettevõtted tegutseda ja areneda.

## **1.2. Majandusgeograafilised teooriad**

Paul Krugman'i (1991) „Uue majandusgeograafia” teooria pakub raamistiku, mis aitab mõista majandusliku tegevuse ja ressursside geograafilist koondumist. Krugman väidab, et majandustegevuse koondumine teatud piirkondadesse tuleneb mitmetest teguritest, sealhulgas varimajanduse eelistest, transpordikulude vähenemisest ja turgude omavahelistest mõjudest. Tema teooria rõhutab, et tiheda asustusega piirkonnad loovad

ettevõtjatele ja majandusele soodsama keskkonna tänu lihtsamale ligipääsule tarbijatele, tööjõule ja muudele ressurssidele. See aga tähendab, et väikese asustustihedusega piirkonnad seisavad silmitsi märkimisväärsete väljakutsetega, sealhulgas kõrgete transpordikuludega, piiratud tööturu ja madala ostujõuga. Krugmani mudeli valguses saab analüüsida, kuidas sellised piirkondlikud piirangud mõjutavad ettevõtete loomist, säilitamist ja kasvu.

Krugman'i mudel on oluline ka selleks, et mõista, kuidas ettevõtted saavad kohalikke ressursse ja eripärasid oma strateegiates kasutada, et leida edu vaatamata piiratud infrastruktuurile ja turgudele. Väikese asustustihedusega piirkondades saab kasutada kohalikke eeliseid, nagu kogukondlikud võrgustikud, spetsiifiline oskusteave ja piirkonna unikaalne identiteet, et ületada linna- ja maapiirkondade vahelised erinevused. Selline teoreetiline raamistik loob aluse analüüsima, kuidas ettevõtjad väikese asustustihedusega piirkondades saavad kasutada kohalikke eripärasid ja ressursse, et ületada geograafilised ja majanduslikud piirangud ning arendada jätkusuutlikku ettevõtlust (Krugman, 1991).

Keskuse-perifeeria teooria käsitleb majandusliku arengu territoriaalset ebavõrdsust, kus keskused kujutavad endast majandustegevuse keskpunkti ning perifeersed piirkonnad sõltuvad nende otsustest ja ressurssidest. Friedmann'i sõnul on keskused peamised innovatsiooni ja majanduskasvu allikad, samal ajal kui perifeersed piirkonnad on sageli arengus mahajäänud ning kannatavad vähese investeerimise ja infrastruktuuri puudumise tõttu. Perifeersetes piirkondades võib olla piiratud ligipääs turgudele ja teenustele, mis takistab ettevõtluse arengut ja uute ettevõtete käivitamist. Perifeerias tegutsevad ettevõtted peavad sageli looma täiendavaid strateegiaid, et kompenseerida keskustest tulenevaid majanduslikke ja logistilisi ebasoodsaid tingimusi. Lisaks sellele võib perifeersetes piirkondades esineda tööjõu vähesus ja kvalifikatsioonide mittevastavus, mis omakorda pärsib ettevõtluse kasvu ning nõuab riiklike ja kohalike algatusi hariduse ja koolituse parandamiseks (Friedmann, 1966, lk 23).

Innovatsioonisüsteemide teooria käsitleb teadmiste loomise ja levitamise protsessi, mis on ettevõtluse arengu oluline tegur. Freeman rõhutab, et ettevõtete konkurentsivõime sõltub tugevalt nende suutlikkusest osaleda teadmiste jagamise ja koostöö võrgustikes. Innovatsioonisüsteem koosneb ettevõtetest, teadusasutustest ja avaliku sektori

institutsioonidest, kes ühiselt loovad ja toetavad teadus- ja arendustegevust. Innovatsioon on eriti oluline väikese asustustihedusega piirkondades, kus ettevõtted seisavad silmitsi ressursside ja kompetentside piiratudusega. Lisaks sellele võivad väikese tihedusega piirkondades tegutsevad ettevõtted sõltuda tehnoloogiast ja digilahendustest, et ületada geograafilisest isoleeritusest tulenevad takistused. Seetõttu on kohaliku koostöö ja teadmussiirde mehhanismide arendamine oluline, et aidata ettevõtetel ületada geograafilist kaugust ja ligipääsu raskusi kõrgtehnoloogilistele teadmistele (Freeman, 1987, lk 52).

Sõltuvusteooria keskendub sellele, kuidas majanduslikult nõrgemad piirkonnad jäävad sõltuvusse tugevamatest keskustest, mis määravad toorainete ja tööjõu hinna ning turu nõudluse. Frank'i sõnul on perifeersed piirkonnad tihti seotud keskustega majandusliku ja poliitilise sõltuvuse kaudu, mis piirab nende autonoomiat ja arenguvõimalusi. Selline sõltuvus võib väljenduda madalama lisandväärtusega toodete tootmises, mis vähendab kohalike ettevõtete kasumlikkust ja konkurentsivõimet. Lisaks sellele võib sõltuvus keskustest mõjutada ka investeeringute jagunemist – perifeersed piirkonnad saavad vähem kapitali ning neil on piiratud võimalused infrastruktuuri arendamiseks, mis omakorda nõrgendab ettevõtluskeskkonda. Seetõttu on sõltuvussuhete vähendamine ja kohaliku majandusstruktuuri mitmekesistamine oluline, et tagada jätkusuutlik areng ja vähendada keskustest tulenevaid majanduslikke kitsaskohti (Frank, 1969, lk 88-90).

Geograafilise hajutatuse teooria käsitleb, kuidas kaugus mõjutab ettevõtete tegevust, turu ulatust ja logistilisi kulusid. Weber'i sõnul on väikese asustustihedusega piirkondades keerulisem saavutada suurt kliendibaasi ning transpordi- ja logistikalahendused võivad olla kulukamad kui tihedama asustusega keskustes. Piirkondades, mis asuvad keskustest kaugemal, on ettevõtetel sageli raskusi tarneahelate optimeerimise ning toodete ja teenuste kiire ja kuluefektiivse pakkumisega. Lisaks võivad sellised piirkonnad kannatada kvalifitseeritud tööjõu vähesuse ja ärialaste kontaktide piiratuduse all, mis sunnib ettevõtteid looma uusi koostöövõrgustikke või kasutama kaugtehnoloogiaid, nagu e-kaubandus ja digitaalsed teenused. Seega muutub geograafilisest hajutatusest tingitud piirangute ületamisel võtmetähtsaks tehnoloogia areng ning innovatiivsed ärimudelid, mis vähendavad füüsilist kaugust turgudest ja tarbijatest (Weber, 1929, lk 34-36).

Sotsiaalse kapitali teooria selgitab, kuidas ettevõtete arengut mõjutavad nende suhtlusvõrgustikud ja kogukondlik toetus. Putnam rõhutab, et piirkondades, kus kaugus keskustest piirab kapitali ja teadmiste juurdepääsu, võib ettevõtetus sõltuda kohalike ressursside ja koostöövõrgustike kasutamisest. Sotsiaalne kapital hõlmab usaldust, norme ja koostöövõimalusi, mis soodustavad majandustegevust ja aitavad ettevõtetel üksteiselt õppida ning ühiselt innovaatilisi lahendusi välja töötada. Lisaks sellele on sotsiaalse kapitali tugevus seotud kohaliku ettevõtluskultuuri ja ühisprojektide olemasoluga – tihedad koostöösuhted ja tugev kogukondlik tugi võivad aidata ettevõtetel ligipääsu saada täiendavatele ressurssidele ning lihtsustada turule sisenemist. Seetõttu on koostööpõhine ettevõtluskeskkond eriti oluline väikese asustustihedusega piirkondades, kus majanduslikud ja logistilised väljakutsed on suuremad ning ettevõtted sõltuvad suuremal määral vastastikusest usaldusest ja koostööst (Putnam *et al*, 1993).

Majandusgeograafia teooriad pakuvad väärtuslikke raamistikke, et mõista, kuidas geograafiline asukoht ja territoriaalsed erinevused mõjutavad ettevõtlust. Krugman'i „Uue majandusgeograafia“ teooria selgitab, kuidas majandustegevus koondub piirkondadesse, kus on madalamad transpordikulud ja parem ligipääs ressurssidele. Väikese asustustihedusega piirkondades tekivad ettevõtetele takistused, nagu kõrgemad logistilised kulud ja piiratud turgude ligipääs, kuid Krugman rõhutab, et kohalikke eripärasid saab strateegiliselt kasutada, et ületada need takistused. Samuti käsitleb Friedmann'i keskuse-perifeeria teooria majanduslikku ebavõrdsust, kus perifeersed piirkonnad kannatavad madalama investeringute ja infrastruktuuri puuduse tõttu, mis takistab kohalike ettevõtete arengut. Innovatsioonisüsteemide teooria, nagu Freeman'i seisukoht, toob esile teadmiste jagamise ja koostöö tähtsuse, eriti väikese asustustihedusega piirkondades, kus ettevõtted saavad kasutada kohalikke teadmisi ja tehnoloogiat, et ületada geograafilise eraldatuse takistusi. Geograafilise hajutatuse teooria (Weber) käsitleb kauguse mõju ettevõtlusele, kus kaugemal asuvates piirkondades on raskem luua laia kliendibaasi ja optimeerida tarneahelat. Sotsiaalse kapitali teooria (Putnam) omakorda näitab, kuidas kogukondlik tugi ja suhtlusvõrgustikud aitavad ettevõtjatel ületada geograafilisi piiranguid ja arendada ettevõtlust. Kokkuvõttes näitavad need teooriad, et geograafiline asukoht ja kohaliku keskkonna omadused mängivad olulist rolli ettevõtluse arengus, eriti väikese asustustihedusega piirkondades.

### **1.3. Väikeettevõtete roll ning kohalikud eelised ja puudused**

Alustava ettevõtte tegevus erineb märgatavalt juba kindlalt jalad alla saanud ettevõtte omast, kuna sageli piirab neid piiratud kapital. Paljud meetmed, mida saab rakendada stabiilses ettevõttes, ei ole alustavale ettevõttele kättesaadavad. Seetõttu tekib palju arutelu selle üle, kuidas alustava ettevõtte strateegiad erinevad pikalt tegutsenud ettevõtte omadest. Üheks oluliseks elemendiks on riskidega kokkupuude. Alustava ettevõtte jaoks on hädavajalik kaaluda riske, mis on seotud optimaalsete poliitikate kujundamisega. Liigne keskendumine ainult oodatavale tasule võib olla kahjulik, samas kui liiga ettevaatlikud otsused võivad pärssida kasvu. Kuna riskid võivad viia kasvuni, on ilma nendeta suur tõenäosus seiskumiseks ja lõppkokkuvõttes tegevuse lõpetamiseks (Basu & Nair, 2015, lk 607).

Kuigi suured ettevõtted omavad tihti rohkem ressursse teadus- ja arendustegevuseks, on just väikeettevõtted sageli olulisemad innovatsiooni elluviimisel, kuna nad suudavad kiiremini katsetada ja turule tuua uusi ideid. Acs ja Audretsch (1990, lk 72) väidavad, et väikeettevõtted on paindlikumad, võtavad suuremaid riske ja loovad tihti innovaatilisi nišitooted, mis suured ettevõtted võivad tähelepanuta jätta. See on eriti oluline väikese asustustihedusega piirkondades, kus traditsioonilised ärimudelid ei pruugi toimida ning vajalikud on uued lähenemised ja loovad lahendused kohalike vajaduste rahuldamiseks.

Väikese asustustihedusega piirkondades on väikeettevõtetel oluline roll kohaliku majanduse elavdamisel ja kogukonna elujõulisuse säilitamisel. Nende paindlikkus ja võime kiiresti reageerida kohalike elanike vajadustele võimaldab pakkuda kohandatud tooteid ja teenuseid, mida suurettevõtted sageli ei suuda. Lisaks aitavad väikeettevõtted säilitada ja luua töökohti, mis on kriitilise tähtsusega maapiirkondade sotsiaalse ja majandusliku stabiilsuse tagamisel (Riigikogu Kantselei, 2001).

Väikeettevõtted, eriti väheasustatud piirkondades, saavad kasu oma geograafilisest asukohast ja kohalike ressursside olemasolust. Audretsch ja Keilbach väidavad, et ettevõtlus on oluline tegur kohaliku majanduse kasvus, eriti kui see põhineb kohalikul teadmuskapitalil ja piirkondlikul toetusstruktuuril. Väikeettevõtted võivad toota ja

pakkuda tooteid, mis on tihedalt seotud piirkonna kultuuriliste ja geograafiliste omadustega, andes neile eelise kohalikul turul (Audretsch & Keilbach, 2004).

Maapiirkondade ettevõtjad kohandavad oma ärimudeleid vastavalt piirkonna olemasolevatele ressurssidele ja vajadustele. Selline paindlikkus on oluline, et tagada ettevõtluse jätkusuutlikkus tingimustes, kus traditsioonilised linnaettevõtete ärimudelid ei pruugi olla toimivad. Nii ilmneb, kuidas maapiirkondade ettevõtjad leiavad võimalusi olemasolevatest piirangutest hoolimata, kasutades ära piirkonna ainulaadseid ressursse ja kohandudes kohalike piirangutega (Korsgaard, Müller & Tanvig, 2015, lk 14).

Maapiirkondade ettevõtjad seisavad silmitsi ainulaadsete piirangutega, nagu piiratud turumaht, ressursside nappus ja logistilised väljakutsed, mis nõuavad neilt uuenduslikke lahendusi ja kohanemisvõimet. Need tegurid eristavad maapiirkondade ettevõtlust linnapiirkondade omast ning rõhutavad vajadust teistsuguste strateegiate järele. Seega peavad maapiirkondade ettevõtjad kohandama oma strateegiaid ja leidma uusi lahendusi, et ületada piiranguid, mida linnapiirkondade ettevõtted ei kohta (Korsgaard, Müller & Tanvig, 2015, lk 21).

Autorid Viira ja Värnik märgivad, et ettevõtete loomise määr on maapiirkondades märkimisväärselt madalam kui linnades, mis peegeldab väljakutseid uute ettevõtmiste ligimeelitamisel hajutatud asustusega aladele. Maapiirkondades on sageli vähem elanikke, mis vähendab nii tööjõu- kui ka kliendibaasi, pärssides seeläbi uute ettevõtete turule sisenemist (Pöder, Viira & Värnik, 2017, lk 289). Madal ostujõud ja vähesed töövõimalused pärsivad ettevõtete kasvu ja arengut, vähendades sealjuures ka uute ettevõtjate huvi piirkonnas tegutsemiseks. Selle tulemusel on oluline arendada piirkondlikku ostujõudu ja kohalikke töövõimalusi, et pakkuda ettevõtjatele stabiilsemat ja elujõulisemat ärikeskkonda (Pöder, Viira & Värnik, 2017, lk 290).

Maapiirkondade ettevõtluskeskkond on paljuski määratud sealsete struktuursete puudustega, mis muudavad ärikeskkonna vähem atraktiivseks ja nõuavad ettevõtjatelt suuremat vastupidavust. Madalam rahvaarv, piiratud infrastruktuur ja väiksem ligipääs turgudele on märkimisväärsed takistused ettevõtete loomiseks ja säilitamiseks maapiirkondades. Need piirangud suurendavad ettevõtlusriske ja muudavad

maapiirkondades ärilise edu saavutamise keerulisemaks võrreldes linnadega, kus on olemas vajalik infrastruktuur ja suuremad turud (Pöder, Viira & Värnik, 2017, lk 290).

Nõukogude okupatsiooni ajal pöörati maapiirkondade arengule rohkem tähelepanu kui praegu. Aastaks 2012 on aga enamik tol perioodil ehitatud hooneid lagunened, kuna töötuse tõttu on paljud inimesed maapiirkondadest lahkunud ja kolinud linnadesse. Maapiirkondades pole enam korralikku teedevõrku ega usaldusväärseid bussiliine, mis ühendaksid külasid linnadega. Väikesed külapoed, postkontorid, lasteaiad ja algkoolid on suletud ning sama saatus ootab lähiajal ka keskkoolide ja teiste kõrgemate haridusasutuste püsijäämist maapiirkondades (Kirsipuu, 2012, lk 84).

Selles kontekstis muutub eriti oluliseks kogukonna vastupanuvõime kui võime kohaneda ja toime tulla rahvastiku vähenemise ning majanduskriisidega. Uuringutes defineeritakse kogukonna vastupanuvõime maapiirkondades kui suutlikkust säilitada olulised teenused ja toetada kohalikku arengut muutuvates oludes (Kumpulainen, Husu & Nousiainen, 2022, lk 450). Kogukonna vastupanuvõime tugevdamiseks on oluline kohalike ressursside tõhus kasutamine ja tugevate partnerluste loomine. Need aitavad piirkonnal paremini toime tulla rahvastiku vähenemise ja majanduslike raskustega, arendades tugevat majanduslikku ja sotsiaalset alust, millele saab toetuda ka keerulistel aegadel (Kumpulainen, Husu & Nousiainen, 2022, lk 460).

Kogukondliku vastupanuvõime üks põhikomponente on tugev sotsiaalne ühtekuuluvus ja kogukondlike võrgustike olemasolu. Uuring toob esile, et need sidemed pakuvad kogukonnale sotsiaalset kapitali, mis toetab ühist tegutsemist ning suurendab piirkonna võimet toime tulla majanduslike ja demograafiliste raskustega. Selline ühtekuuluvus ja koostöövõrgustikud tugevdavad kogukonna sidusust ja aitavad maapiirkondadel paremini toime tulla suurte muutustega, hoides sealjuures elujõulisust ja tugevat kohaliku identiteeti (Kumpulainen, Husu & Nousiainen, 2022, lk 466).

Kogukonna vastupanuvõime kujundamisel mängivad keskset rolli kohalikud juhtimisstruktuurid ja poliitilised otsused, eriti piirkondades, kus rahvaarv väheneb ja majanduslikud ressursid on piiratud. Tugeva juhtimise ja poliitilise toetuse kaudu on võimalik luua kohalikke strateegiaid, mis kohanduvad piirkondlike vajadustega, toetades ettevõtluskeskkonda ning edendades kogukonna arengut. Kohandatud lähenemised ja

kogukondadele suunatud poliitilised lahendused võivad olla võtmetähtsusega, et suurendada vastupanuvõimet ja tugevdada kohaliku kogukonna ja ettevõtluse elujõulisust (Kumpulainen, Husu & Nousiainen, 2022, lk 455).

Lisaks majanduslikele väljakutsetele on maapiirkondade ettevõtlusel sageli ka tugev sotsiaalne roll, mille eesmärk on mitte ainult majandusliku kasu loomine, vaid ka kogukonna heaolu ja kohaliku identiteedi toetamine. See võib aidata tugevdada kogukondlikke sidemeid ja toetada kohalikku arengut, mis on eriti oluline piirkondades, kus elanikkond sageli kahaneb (Korsgaard, Müller & Tanvig, 2015, lk 18). Seega aitab maapiirkondade ettevõtlus säilitada ja arendada piirkonna elujõudu, ühendades majandusliku tegevuse kogukondlike väärtustega.

Pereettevõtteid leidub kõikjal Eestis, kuid neid esineb kõige rohkem maapiirkondades, kus nad mängivad olulist rolli kohaliku elu ja kogukonna toetamisel. Pereettevõtlus on märkimisväärse tähtsusega kogu riigi majanduses, pakkudes töökohti, tugevdades piirkondlikku majandust ja edendades sotsiaalset sidusust. Ettevõtluspoliitika toetavad kõiki ettevõtlikke inimesi, soodustades nende arengut ja tunnustades ettevõtlust kui riikliku majandusarengu edendajat ja ühiskonna heaolu tõstjat (Kirsipuu, 2012, lk 83).

Praktilise näite maapiirkonna ettevõtluse väljakutsetest on toodud Eesti hobuseturismi sektoris. Orgusaar (2018, lk 32–33) oma bakalaureusetöös kirjeldab, kuidas ettevõtte algusaastatel oli suurimaks väljakutseks kogematus, mis aja jooksul muutus väärtuslikuks kogemuste pagasiks ja ettevõtluse tugevuseks. Paljusid ettevõtjaid toetasid algselt perekond või sõbrad. Tänapäeval peetakse püsiklientuuri peamiseks tugevuseks, kuid nõrkusteks on konkurentsi suurenemine ning oskamatus IT ja raamatupidamise valdkonnas. Peamiseks murekohaks on hobuturismis keerukus tagada töötajatele konkurentsivõimelist palka.

Linnalähedased piirkonnad saavad olulist kasu suurematele turgudele ja infrastruktuurile ligipääsust, samas kui kaugemal asuvad maapiirkonnad kannatavad isoleerituse ja piiratud majandusvõimaluste all. See suurendab ettevõtete sulgemise määra maapiirkondades, kuna ettevõtjatel ei ole samasuguseid kasvuvõimalusi. Seetõttu on oluline arvestada maapiirkondade eripäradega ja kaaluda eraldi meetmeid ettevõtluse toetamiseks neis piirkondades, kus ettevõtjatel on suurem risk oma ettevõtte sulgeda

majanduslike võimaluste piiratuse tõttu (Pöder, Viira & Värnik, 2017, lk 299-300). Sellised meetmed aitaksid tasakaalustada piirkondlikke erinevusi ja toetada jätkusuutlikku ettevõtlust kogu riigis. Lisaks võib koostöö kohalike omavalitsuste, ettevõtjate ja kogukondade vahel luua sünergia, mis toetab ettevõtlust. Klastrid ja võrgustikud, kus ettevõtted jagavad ressursse ja teadmisi, võivad suurendada konkurentsivõimet ning aidata ühiselt ületada turule sisenemise barjääre (Porter, 1998-b, lk 78).

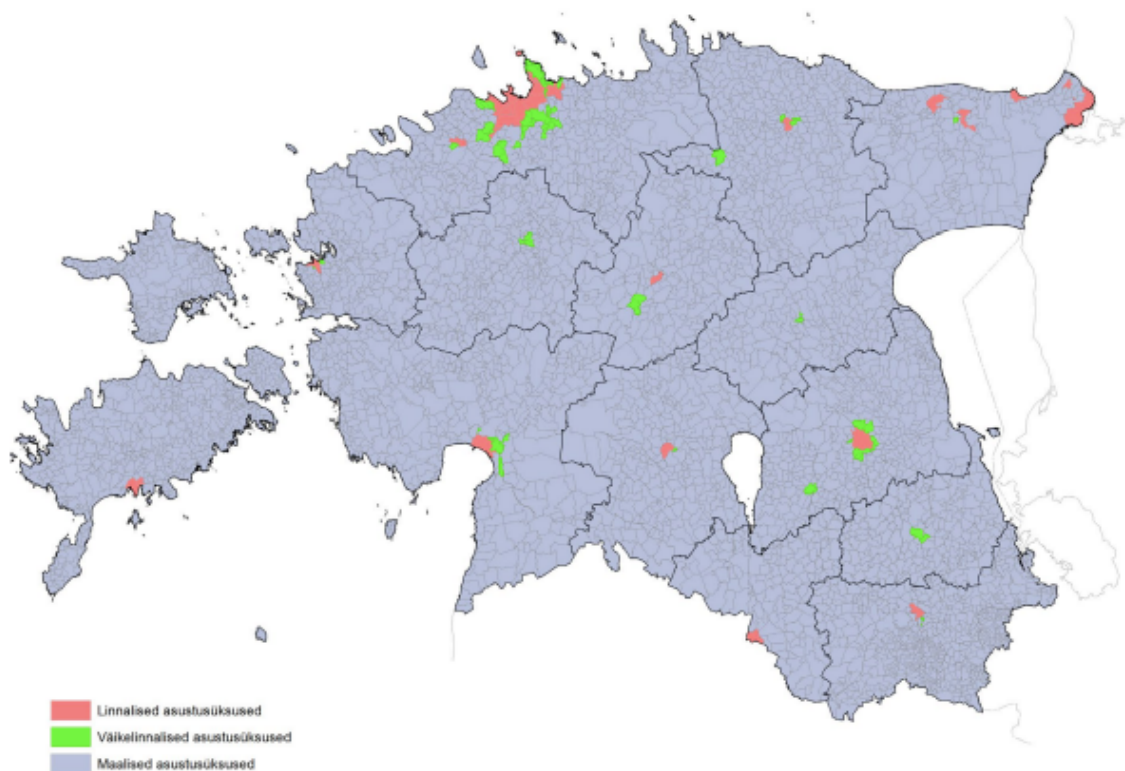
Väikese asustustihedusega piirkondades mängivad väikeettevõtted olulist rolli kohaliku majanduse ja kogukondade elujõulisuse säilitamisel. Nende ettevõtete edu sõltub paindlikkusest, võimest kasutada kohalikke ressursse ning oskusest kohaneda piirkondlike piirangute ja vajadustega. Kuigi maapiirkondade ettevõtjad seisavad silmitsi madala ostujõu, töajõupuuduse ja infrastruktuursete väljakutsetega, suudavad nad sageli pakkuda uuenduslikke ja kogukonnakeskseid lahendusi. Kohaliku juhtimise, tugeva kogukondliku sidususe ja sihitud toetusmeetmete abil on võimalik tugevdada ettevõtluskeskkonda ning suurendada vastupanuvõimet majanduslike ja demograafiliste muutuste suhtes.

## **2. HOOG MOBILITY OÜ KÄIVITAMISE JA ARENDAMISE VÄLJAKUTSED VÄIKESE ASUSTUSTIHEDUSEGA PIIRKONDADES**

### **2.1. Ülevaade hetkeolukorrast ja ettevõttest HOOG MOBILITY OÜ**

2010. aastal esitas Riigikontroll Riigikogule aruande, milles käsitleti ettevõtluse toetusmeetmete mõju Eesti majanduse konkurentsivõimele. Aruandes jõuti järeldusele, et riik ei toeta oma ettevõtteid kõige tõhusamal viisil. Riigikontrolli sõnul pole toetusmeetmed suurendanud Eesti ettevõtete tootlikkust ega ekspordivõimet. Kui jätkatakse seniste toetusandmise põhimõtetega, jääb toetuste mõju juhuslikuks ega aita tulevikus kaasa riigi majanduse konkurentsivõime kasvule. Samuti leidis Riigikontroll, et riigil puudub terviklik ja põhjalikult läbimõeldud ettevõtluspoliitika, millel oleks selged ja mõõdetavad mõju eesmärgid, mis toetaksid riigi majandusarengut ja konkurentsivõime kasvu (Kirsipuu, 2012, lk 84).

HOOG MOBILITY OÜ tegutseb enamasti piirkondades, mis hõlmavad nii linnalisi kui ka väheasustatud alasid (vt joonis 1.), pakkudes võimalust analüüsida ettevõtte tegevuse mõju erinevates asustustiheduse tingimustes. Erandina võib välja tuua vaid Paide linna, mis kuulub linnalise asustusüksuse alla. Eesti kontekstis on oluline eristada väheasustatud piirkondi, kuna traditsioonilised maa- ja linnapiirkondade määratlused ei pruugi kohalikke eripärasid täpselt kajastada. 2017. aastal leidis Rahandusministeeriumi piirkondliku statistika töörühm, et rahvusvaheliselt kasutatavad maa- ja linnapiirkondade määratlemise kriteeriumid ei vasta Eesti oludele, kuna kehtestatud rahvastikutiheduse lävendid on siinsete tingimuste jaoks liiga kõrged. Selle tulemusena töötati välja Eesti jaoks kohandatud jaotus, mille kohaselt eristatakse linnalisi, väikelinnalisi ja maalisi piirkondi (Statistikaamet, 2022, lk 1).



**Joonis 1.** Linnalised, väikelinnalised ja maalised asustusüksused. Allikas: Statistikaamet, 2022, lk 1

HOOG MOBILITY OÜ tegutsemine Raplamaal ning teistes väikelinnalistes ja maalistes piirkondades nagu Kohila, Keila, Saue, Saku, Paide, Türi ja nende lähiümbruses, mis võimaldab hinnata ettevõtluskeskkonna eripärasid madalama asustustihedusega regioonides (HOOG MOBILITY OÜ, 2023). Seetõttu on oluline uurida, milliseid väljakutseid ja võimalusi ettevõtte nagu HOOG MOBILITY OÜ sellistes piirkondades kogevad ning kuidas nad suudavad oma tegevust kohandada vastavalt kohalikele tingimustele.

## 2.2. Metoodika ja valim

Uurimistöö empiiriline osa tugineb kvalitatiivsele uurimismeetodile, et saada põhjalikum arusaam ettevõtte HOOG MOBILITY OÜ käivitamise ja arendamise väljakutsetest väikese asustustihedusega piirkondades. Uuringu eesmärk on mõista, millised on peamised tegurid, mis mõjutavad HOOG MOBILITY OÜ arengut ja milliseid

strateegiaid ettevõtte kasutab nende väljakutsete ületamiseks. Metoodika valik on teadlikult seotud teoreetilise taustaga ning uurimisküsimustega, tagades seeläbi andmete usaldusväärsuse (Creswell & Poth, 2016).

Juhtumiuuringu meetod on valitud, kuna see võimaldab uurida konkreetset ettevõtet selle loomulikus keskkonnas ning analüüsida ettevõtte arenguprotsessi mitme vaatenurga alt (Eisenhardt, 1989, lk 534). Juhtumiuuringu abil saab välja selgitada olulised tegurid, mis mõjutavad ettevõtte kasvu ja jätkusuutlikkust väikese asustustihedusega piirkonnas (Yin, 2018).

Antud uurimistöös kasutatakse kvalitatiivset meetodit, täpsemalt poolstruktureeritud intervjuusid. Selline lähenemine võimaldab uurida süvitsi ettevõtte asutajate kogemusi ning tõlgendusi, mida kvantitatiivne lähenemine ei suudaks piisava detailsusega käsitleda (Denzin & Lincoln, 2011). Lisaks võimaldab kvalitatiivne lähenemine mõista keerukaid protsesse ja nähtuseid, mida kvantitatiivne andmete kogumine ei pruugi täielikult avada (Patton, 2014).

Poolstruktureeritud intervjuu meetod valiti, kuna see pakub piisavalt paindlikkust, et intervjuueeritavad saaksid vabalt oma mõtteid ja kogemusi väljendada, samas võimaldades intervjuueerijal keskenduda uuringu põhiteemadele (Bryman, 2016, lk 10). Alternatiivina oleks olnud võimalik kasutada fookusgrupi intervjuud, ent selle meetodi puhul on oht, et grupiarutelu võib mõjutada individuaalseid seisukohti, vähendades vastuste originaalsust (Morgan, 1997, lk 20). Samuti ei olnud eksperimentaalne meetod antud uuringu eesmärki silmas pidades asjakohane, kuna see ei oleks võimaldanud analüüsida ettevõtte arendamise protsessi realistlikes tingimustes (Yin, 2018).

Valimi moodustamisel lähtuti sihipärase valimi meetodist, mis võimaldab kaasata uurimuse seisukohalt kõige asjakohasemaid osalejaid (Robinson, 2014, lk 25-26). Kuna ettevõtte tegutseb spetsiifilises keskkonnas, väikese asustustihedusega piirkonnas, on oluline saada infot just nende võtmeisikute kogemustest ja nägemustest. Ettevõtte organisatsioonist valis autor välja just ettevõtte kaks algset asutajat, kes mõlemad on seotud ettevõtte strateegilise juhtimise ja igapäevase operatiivtegevusega. Valim oli sihipärane, et koguda võimalikult sisulist teavet ettevõtte käivitamise ja arendamise kogemustest väikese asustustihedusega piirkonnas.

Intervjuude läbiviimiseks koostati põhjalik intervjuukava (vt Lisa 1), mis hõlmas teemasid nagu keskkond ja infrastruktuur, majanduslikud ja geograafilised väljakutsed ning kogukond, koostöö ja ettevõtlusstrateegiad. Küsimused sõnastati avatud kujul, et võimaldada vastajatel oma seisukohti lahti mõtestada ning esitada näiteid reaalsest elust (Kvale & Brinkmann, 2009). Analüüsi eesmärgil kodeeriti intervjuueeritavad tähistega EA1 (ettevõtte asutaja 1) ja EA2 (ettevõtte asutaja 2). Intervjuud viidi läbi 2025. aasta kevadel (26.04) suulises vormis. Mõlemad intervjuud salvestati ning transkribeeriti andmete analüüsi eesmärgil.

### **2.3. Uuringu tulemused ja nende analüüs**

Käesolevas töös kasutati poolstruktureeritud intervjuude analüüsimisel teooriapõhist temaatilist analüüsi (theory-driven thematic analysis), tuginedes Braun ja Clarke'i (2006, lk 88-89) lähenemisele. Andmeid tõlgendati varasemates teadusuuringutes kirjeldatud kontseptuaalsete raamistikute alusel (nt Krugman, Hofstede, North jt), mis võimaldas siduda vastajate seisukohad kindlate teoreetiliste suundadega. Analüüs viidi läbi küsimuste kaupa, kus iga küsimuse puhul eristati vastustest mustrid, mis peegeldasid valitud teooriate põhimõtteid. Analüüs toetas deduktiivse lähenemise põhimõtetele, kus teooria ei dikteeri, vaid suunab andmete tõlgendamist (Fereday & Muir-Cochrane, 2006, lk 82-83).

Ettevõtte asutaja vastustest (EA1; EA2) ilmnes, et Hoog Mobility OÜ tegevust mõjutavad olulisel määral nii füüsilised kui sotsiaalsed kohalikud tegurid, mis on kooskõlas Korsgaardi, Mülleri ja Tanvigi (2015, lk 11) käsitlusega „koha ja ruumi“ mõjuritest maapiirkondade ettevõtluses. Füüsilise keskkonna puhul rõhutasid ettevõtte asutajad olemasoleva linnainfrastruktuuri (teedevõrgu, jalgrattateede ja parkimisvõimaluste) rolli teenuse toimimisel. Samuti mõjutavad ettevõtte tegevust ilmastikutingimused ja hooajalisus, mis seavad piirid nii teenusepakkumise perioodile kui ka kasutusaktiivsusele. Sotsiaalsete aspektide osas tõi vastaja esile kohaliku kogukonna ootused ja hoiakud keskkonnasõbralikkuse ning uute liikumisviiside suhtes. Eriti oluline on kasutajate teadlikkus mikromobiilsuse võimalustest, mida enam kogukond neist lahendustest teab ja mida positiivsem on varasem kogemus, seda paremini teenus kinnistub. Seega mõjutab Hoog Mobility OÜ tegevust füüsiline keskkond kui ka kogukonna hoiakud, mis toetab

seisukohta, et ettevõtlus maapiirkonnas peab arvestama tihedalt kohalike tingimuste ja kogukondliku dünaamikaga.

North'i (1990, lk 3) käsitlus ettevõtluskeskkonna kujunemisest kui institutsionaalselt raamitud protsessist aitab mõista, kuidas Hoog Mobility OÜ arengut mõjutavad erinevad struktuursed tegurid. Intervjuust selgus, et ettevõtte tegevuskeskkond on tihedalt seotud nii majanduslike kui ka regulatiivsete ja sotsiaalsete tingimustega. Majanduslikult mängib rolli tarbijate ostujõud ja roheline linnataristu kättesaadavus, mis mõjutavad teenuse nõudlust ning teevad mikromobiilsuse atraktiivseks alternatiiviks. Regulatiivsel tasandil kujundavad ettevõtte tegevust nii liiklusseadused kui ka keskkonnaalased nõuded, mis võivad olla kas piiravaks või edasiviivaks jõuks. Sotsiaalsest küljest toetab Hoog Mobility arengut kasvav ühiskondlik toetus keskkonnasõbralikele liikumisviisidele. Seega peegeldavad intervjuus esile toodud tegurid North'i raamistikku, mille järgi majandustegevuse tingimused kujunevad institutsioonide ja ühiskondlike ootuste koosmõjus.

Hoog Mobility OÜ asutajate sõnul (EA1; EA2) mõjutavad inflatsioon, intressimäärad ja tööturu tingimused ettevõtte tegevust oluliselt. Need on kõik tegurid, mida Porter (1998-a, lk 132) toob esile kui ettevõtluskeskkonna stabiilsuse ja konkurentsivõime kujundajaid. Kõrge inflatsioon tõstab ettevõtte sisendeid (hooldus- ja varuosakulud) ning vähendab tarbijate valmisolekut tasulisi teenuseid kasutada, mis viitab vajadusele pidevalt kohandada hinnastrateegiat. Samal ajal mõjutavad kõrgemad intressimäärad investeeringuid. Laenuraha kallinemine võib aeglustada uute sõidukiparkide laiendamist või infrastruktuuri investeeringuid, sundides põhjalikumalt hindama investeeringute tasuvust. Tugev tööturg raskendab tööjõu leidmist ja võib suurendada tööjõukulusid, kuid samas võib paindlikkus tööjõuturul toetada ettevõtte laienemist uutesse piirkondadesse. Need vastused näitavad, et makromajanduslikud tingimused ei ole üksnes taustsüsteem, vaid kujundavad otseselt ettevõtte arengusuundi ja investeerimisotsuseid.

Hoog Mobility OÜ asutajate kogemuse põhjal on regulatiivne keskkond ettevõtlusaktiivsuse kujundamisel üsna tähtis. Nende sõnul (EA1; EA2) võib hästi struktureeritud ja selge regulatsioon soodustada innovatsiooni ja teenuste laienemist – näiteks linnad, mis on kehtestanud läbipaistvad ja toetavad reeglid mikromobiilsuse jaoks, on loonud eeldused Hoog Mobility teenuste sujuvaks integreerimiseks linnaruumi.

Samuti on asutajad toonud esile positiivse mõju, mida avaldavad riiklikud ja Euroopa Liidu rohepoliitika, mis loovad soodsa pinnase säästvatele transpordilahendustele. Samas on nende kogemus näidanud ka, et regulatiivse keskkonna killustatus ja aeglane kohandumine uute tehnoloogiatega takistab ettevõtluse paindlikkust – erinevad reeglid eri linnades, ranged parkimise nõuded ja keerulised lubade taotlemise protsessid loovad lisakoormuse. See kinnitab Djankov'i ja teiste (2002, lk 22–23) seisukohta, et kuigi regulatsioonide eesmärk on tagada turu toimimine ja aus konkurents, võib liigne keerukus muutuda ettevõtlust pärssivaks teguriks. Seda eriti kiiresti arenevates valdkondades nagu mikromobiilsus.

Hoog Mobility OÜ asutajate kogemuse põhjal mängib infrastruktuur nende ettevõtlustegevuses võtmerolli, toetades otseselt nii teenuse kvaliteeti kui ka kasutajamugavust. Nad rõhutavad (EA1; EA2), et hästi arendatud mikromobiilsust toetav taristu – nagu eraldatud rattateed, ohutud ristmikud ja sobivad parkimisalad – julgustab inimesi nende teenuseid kasutama, muutes liikumise turvalisemaks ja sujuvamaks. See kinnitab Acs'i jt (2008, lk 220–221) väidet, et infrastruktuur on ettevõtluse edukaks toimimiseks hädavajalik, vähendades tegevuskulusid ja tõstes konkurentsivõimet. Samal ajal näitavad Hoog Mobility kogemused, et halvas seisukorras või puudulik infrastruktuur (näiteks katkised teekatted või ebapiisav parkimisvõimalus) piirab teenusekasutust ja raskendab ka sõidukite hooldust ja logistikat. Ettevõtte omanikud sõnavad, “Meie teenus sõltub väga sellest, kui palju on jalgrattateid ja kuhu tõukerattaid reaalselt jätta saab. See mõjutab nii kasutajate rahulolu kui ka meie enda logistikat” (EA1; EA2). Seega kinnitab nende kogemus, et füüsilise taristu kvaliteet on otseselt seotud nii teenuse atraktiivsuse kui ka ettevõtte operatiivse suutlikkusega.

Hoog Mobility OÜ asutajad rõhutavad (EA1; EA2), et digitaalne infrastruktuur on nende ettevõtte toimimise jaoks kriitilise tähtsusega. Teenuse toimimine sõltub rakendustest, GPS-tehnoloogiast, reaajas andmevahetusest ja sõidukite kaugjälgimisest, mis võimaldab pakkuda kasutajatele mugavat ja sujuvat teenust ning optimeerida sisemisi protsesse, nagu hooldus ja sõidukipargi haldus. Nende kogemus näitab, et tänu Eestis hästi arenenud mobiilsele internetile ja üldisele digitaalsele taristule toimib süsteem tõrgeteta. Nagu üks asutajatest märkis: „Ilma stabiilse internetiühendusega ei saaks me oma teenust üldse pakkuda, kõik toimib reaajas ja iga tõrge mõjutab kohe kasutajat“

(EA1). See kinnitab ka Acs'i jt (2008, lk 220–221) seisukohta, et tugev digitaalne infrastruktuur võimaldab ettevõtetel rakendada uuenduslikke ärimudeleid ja suurendab nende konkurentsivõimet, aidates luua terviklikku ja tõhusat ettevõtluskeskkonda.

Hoog Mobility OÜ asutajate kogemuse järgi mõjutavad kohaliku kultuuri eripärad ja elanike hoiakud ettevõtlustegevust otseselt, eriti mikromobiilsustegevuse puhul. Nagu Hofstede (2001, lk 145) rõhutab, kujundavad ühiskondlikud väärtused ja suhtumine ettevõtlusesse inimeste valmisolekut uusi teenuseid omaks võtta. Eesti kontekstis avaldub see soodsalt – elanikud on üldiselt avatud tehnoloogilistele uuendustele ning keskkonnateadlikkus on kasvanud, mis toetab tõukerataste kasutuselevõttu. Siiski esineb piirkonniti erisusi, mõnes kogukonnas on tunda kahtlust teenuse turvalisuse ja linnaruumi kasutamise (nt parkimisreeglid ja sõidukite kiirusepiirangud) osas. Ka ettevõtte üks asutajatest märgib: „Mõnes kohas vaadatakse ikka viltu, kui tõukeratas seisab vales kohas või sõidab kõnniteel, kuigi me oleme reegleid täpselt selgitanud” (EA2). Sellised hoiakud võivad ettevõtlust piirata, kui nendega ei tegeleta sihipäraselt. Ettevõtjad peavad seetõttu arvestama kultuurilise kontekstiga, selgitama teenuse väärtust ja kujundama koostöös kogukondadega sobivaid kasutustingimusi.

Ettevõtte asutajate kogemusele tuginedes nähtub, et elanikkonna valmisolek kohaliku ettevõtluse toetamiseks on mikromobiilsuse sektoris pigem positiivne. Hoog Mobility OÜ puhul tajutakse tugevat seost kohaliku identiteedi, keskkonnasäästlikkuse ning usalduse vahel: „Inimesed on valmis kasutama kodumaist teenust, kui see vastab nende väärtushinnangutele ja praktilistele ootustele,” (EA1) sõnas ettevõtte üks asutajatest. Hofstede (2001, lk 145) rõhutab, et kultuurilised väärtused nagu usaldus, sotsiaalne sidusus ja ühiskondlik hoiak ettevõtluse suhtes kujundavad valmisolekut ettevõtlust toetada. Hoog Mobility kogemus näitab, et kui ettevõtte suudab end kogukonnas positsioneerida kui väärtuspõhine ja vastutustundlik tegutseja, siis kasvab ka elanikkonna tugi. Samas rõhutavad ettevõtte asutajad, et see toetus pole iseenesestmõistetav. Teenuse kvaliteet, hinnatase ja suutlikkus kogukonna ootustele vastata mängivad võtmerolli usalduse säilitamises.

Ettevõtte asutajate kogemusele tuginedes kinnitab Hoog Mobility OÜ tegevus Krugman'i (1991) majandusgeograafia teooria põhimõtteid, mille järgi mõjutavad transpordikulud ja kaugus suurematest keskustest otseselt ettevõtte elujõulisust. Asutajad toovad välja (EA1;

EA2), et tihedama asustusega aladel on mikromobiilsusteenuste pakkumine märgatavalt efektiivsem tänu kõrgemale nõudlusele, paremale infrastruktuurile ja logistilise tegevuse madalamatele kuludele. Seevastu väikese asustustihedusega või keskustest kaugemal paiknevates piirkondades tuleb arvestada kõrgemate tegevuskuludega — näiteks sõidukite laadimise või hoolduse korraldamine võib osutuda ajamahukaks ja kulukaks. Kuigi ettevõtte hindab kohaliku kogukonna toetusvalmidust ja piirkondlikke eripärasid, nagu väiksem konkurents või kogukondlik suhtlus, tuleb neil väikestes keskustes tegutsedes strateegiliselt tasakaalustada teenuse kättesaadavus ja kuluefektiivsus.

Väikese asustustihedusega piirkondades tegutsemine toob Hoog Mobility OÜ-le kaasa mitmeid Krugman'i (1991) teooriast tulenevaid väljakutseid. Ettevõtte asutajad toovad välja (EA1; EA2), et väiksema elanikkonnaga piirkondades on teenuste nõudlus madalam, mis muudab teenusekasutuse vähem tasuvaks ja võib mõjutada ettevõtte kasumlikkust. Lisaks on operatiivkulud suuremad, kuna sõidukite haldamine (nt laadimine, hooldus ja liikumisvõime tagamine) muutub keerulisemaks, kuna vahemaad on pikemad ja tööprotsessid ajamahukamad. Krugman'i teooria kohaselt toovad väikesed asustustihedusega piirkonnad kaasa ka infrastruktuuri puudujäägid, nagu jalgratta- ja tõukerattateed, mis piiravad teenuse kergesti ligipääsetavust ja ohutust. Veelgi enam, väiksema asustusega piirkondades võib esineda teadlikkuse ja harjumuste puudujääke jagatud mikromobiilsuse teenuste kasutamises, kuna traditsioonilised liikumisviisid, nagu eraisikud sõidukid, on levinumad. Seetõttu tuleb ettevõttel arvestada nende väljakutsetega, et leida sobivad lahendused, mis suudaksid kohalikke eripärasid ära kasutada ja teenuse jätkusuutlikkust tagada.

Hoog Mobility OÜ asutajate kogemusel sõltub ettevõtte tegutsemine väikese asustustihedusega piirkondades suuremate keskustega seotud majanduslikest ja sotsiaalsetest teguritest mitmel viisil. Vastavalt Friedmann'i (1966, lk 23) keskuse-perifeeria teooriale on suurte linnade, nagu Tallinn ja Tartu, roll piirkonna arengus võtmetähtsusega – nad pakuvad töökohti, haridust ja teenuseid, mille tõttu liigub suur osa väiksemate piirkondade elanikest igapäevaselt keskustesse. See loob ühelt poolt Hoog Mobility OÜ-le võimalusi. Näiteks vajadus „viimase miili“ lahenduste järele (nt liikumine rongi- või bussijaamast sihtkohta) suurendab nõudlust tõukerataste järele. „Raplamaal peame arvestama, et inimesed liiguvad tihti Tallinna vahet – meie roll on

justkui ühistranspordi pikendus,“ (EA2) märkis üks asutaja. „Samuti kasvab teenuse kasutus suvekuudel ja nädalavahetustel, kui inimesed liiguvad rohkem linnast välja,“ (EA1) ütles teine asutaja. Samas tõid mõlemad välja, et: „väikestes kohtades peab ise rohkem kohal olema ja kogukonnaga rohkem suhtlema, muidu ei toimi midagi,“ (EA1; EA2) mis viitab vajadusele kohandada strateegiaid kohaliku konteksti järgi. Väiksemates piirkondades on püsiskasutajate arv madal, teenuse elujõulisus sõltub hooajalisest nõudlusest ning infrastruktuur ja tööjõud võivad olla piiratud. Ettevõtte kogemuse põhjal nõuab sellises kontekstis tegutsemine paindlikke ärimudeleid, kohalikku kogukonnatunnetust ning vajadust kohandada strateegiaid vastavalt keskustest lähtuvatele liikumismustritele ja regionaalsele majandusdünaamikale.

Hoog Mobility OÜ kogemuse põhjal on kohalikud ja riiklikud toetusmeetmed olnud perifeerses piirkonnas tegutsemisel olulised, võimaldades ettevõttel arendada teenuseid ja katsetada uusi ärimudeleid keskkonnas, kus turupõhine kasv on aeglasem ja riskid suuremad. Ettevõtte on saanud toetust kohaliku LEADER programmi kaudu, mille abil soetati 65 elektrilist tõukeratast Raplamaa piirkonda. See toetus võimaldas edendada säästlikku ja paindlikku liikumisvõimalust piirkonnas, kus ühistranspordi kättesaadavus on piiratud ja erasõiduki kasutus laialt levinud. Lisaks aitas sama programm kaasa Hoog Delivery toidukullerplatvormi arendamisele, pakkudes võimalust luua keskkonnasõbralik ja nutikas toidu kohaletoimetamisteenus piirkonnas, kus teenuste kättesaadavus võib olla killustunud. Vastavalt Friedmann'i (1966, lk 23) keskuse-perifeeria teooriale on sellised toetused olulised selleks, et vähendada arengulõhet keskuste ja perifeeria vahel ning toetada kohalike ettevõtete püsijäämist ja innovatsiooni. Hoog Mobility näitel saab väita, et sihitud toetusmeetmed aitavad perifeersetes piirkondades osaliselt kompenseerida madalamat nõudlust ja infrastruktuurilisi puudujääke ning loovad aluse kohaliku ettevõtluskeskkonna tugevdamiseks.

Hoog Mobility OÜ asutajate kogemuse kohaselt on innovatsioon nende ettevõtte arengus kesksel kohal, kuna mikromobiilsuse sektor areneb kiiresti ning konkurentsivõime säilitamiseks on vaja pidevalt täiustada tehnoloogilisi lahendusi, teenuse toimimist ja kasutajakogemust. Väikese asustustihedusega piirkonnas muudab innovatsiooni rakendamise keerulisemaks mitme teguri koosmõju. Väiksem kasutajaskond tähendab, et uute lahenduste mõju ja tagasiside jõuab aeglasemalt, samal ajal kui infrastruktuuri

piiratus, näiteks vähene rattateede olemasolu, võib takistada uuenduste täielikku kasutuselevõttu. Samas annab väike ja tihe kogukond võimaluse katsetada uuendusi väiksemas mahus, kohandada neid paindlikult vastavalt kohalikele vajadustele ning luua kasutajatega vahetum side, mis aitab uuendusi sujuvamalt juurutada. Just sellist võimalust Freeman (1987, lk 52) peab oluliseks innovatsioonisüsteemi osana.

Hoog Mobility OÜ asutajad on geograafiliste ja majanduslike piirangute vähendamiseks väikese asustustihedusega piirkondades rakendanud mitmekesist strateegiat, mis tugineb paindlikkusele, koostööle ja tehnoloogiale. Üheks peamiseks lähenemiseks on hooajalisuse ja sündmuspõhise teenusepakkumise kohandamine. Näiteks suurendatakse tõukerataste arvu suvekuudel ja piirkondlike sündmuste ajal, et optimeerida kasutussagedust ja kulutõhusust. „Kui toimub mingi kohalik üritus või festival, siis me planeerime spetsiaalselt rohkem rattaid sinna piirkonda, see toob kasutajaid ja samas aitab teenust nähtavamaks teha“ (EA2). Samuti on laiendatud teenuste valikut arendades Hoog Delivery toidukullerplatvormi, mis on kasuks sissetulevale rahavoole ka väljaspool mikromobiilsuse hooaega. Koostöö kohalike omavalitsuste ja kogukondadega aitab paremini mõista piirkondlikke vajadusi ja kujundada teenuseid lähtuvalt kohalikust kontekstist. Lisaks kasutatakse nutikaid digilahendusi ja andmepõhist planeerimist, mis võimaldab tõukerattaid tõhusamalt hallata ning teenust pakkuda ka hajusama asustusega piirkondades. Nende sammudega on ettevõtte suutnud ületada Weber'i (1929, lk 34-36) kirjeldatud logistilisi ja turuga seotud väljakutseid, säilitades samas kohaliku sideme ja paindliku tegutsemisvõime.

Hoog Mobility OÜ puhul on transpordi- ja logistilised kulud märkimisväärne tegur, mis mõjutab ettevõtte toimimist eriti aktiivsel hooajal, mis kestab ligikaudu aprillist oktoobrini. Sellel perioodil vajavad tõukerattad regulaarset laadimist, hooldust ja ümberpaigutamist vastavalt kasutusmustritele, mistõttu moodustavad logistilised kulud umbes 15–20% kogu tegevuskuludest. „Kui piirkond on suure hajutatusega, tähendab see meie jaoks rohkem sõitmist ja rohkem aega, eriti rataste kogumisel või laadimisel“ (EA1). Kulude suurus sõltub suuresti piirkonna ulatusest ja kasutajate aktiivsusest – väiksema asustustihedusega piirkondades võib rataste logistiline liigutamine olla ajamahukam ja kulukam, kuna punktist punkti liikumiseks kulub rohkem ressursi. Talveperioodil, mil sõidukid on hoiul ja kasutust ei leia, langevad logistikakulud märgatavalt, kuna puudub

vajadus igapäevaseks sõidukihalduseks. Selline hooajaline erinevus kulustruktuuris peegeldab Weber'i (1929, lk 34-36) rõhutatud geograafilise hajutatuse mõju – ettevõtte peab arvestama nii hajusa asustuse kui ka aastaaegadega, et planeerida tõhusalt oma logistikaga seotud tegevusi.

Hoog Mobility OÜ asutajate kogemus näitab, kuidas kohalike kogukondade võrgustikud ja koostöö teiste ettevõtjatega on ettevõtte arengule otsustavalt kaasa aidanud, mis seondub Putnam'i sotsiaalse kapitali teooriaga (1993). Ettevõtte asutajad usuvad, et väikese asustustihedusega piirkondades, kus geograafiline kaugus ja piiratud ressursid takistavad ettevõtete kasvu, on kohalike kogukondade tugi ja koostöövõrgustikud üliolulised. Näiteks Hoog Delivery toidukullerplatvormi arendamine sai võimalikuks tänu koostööle kohalike ettevõtete ja omavalitsustega. Sotsiaalse kapitali tugevdamine, usaldus ja koostöö võimaldasid ettevõttel vähendada geograafiliste ja majanduslike piirangute mõju, pakkudes teenuseid, mis on kohandatud täpselt kohaliku kogukonna vajadustele, aidates sellega ettevõttel väiksemates piirkondades edukalt tegutseda.

Väikese asustustihedusega piirkonnas tegutsemisel on Hoog Mobility OÜ asutajad kogenud mitmeid väljakutseid koostööpartnerite ja investeeringute leidmisel, mis on kooskõlas Putnam'i (1993) sotsiaalse kapitali teooriaga. Piirkonna väiksem majanduskeskkond piirab ettevõtete ja organisatsioonide arvu, mis muudab koostööpartnerite leidmise keerulisemaks, kuna ettevõtted on sageli konservatiivsemad ja vähem valmis riskantsetesse uuendustesse investeerima. Samuti on väiksemates piirkondades madalam nähtavus, mistõttu on keeruline tekitada meediakajastust või turunduslikku mõju, mis raskendab usalduse ja huvi loomist. Lisaks sellele on investorite riskikartlikkus suurem, kuna madalam nõudlus ja pikem tasuvusperiood muudavad investeeringud keerulisemaks. Siiski on koostöö kohalike omavalitsuste, LEADER programmi ja kogukondlike algatustega olnud oluline, et leida projektide arendamiseks ja toetamiseks võimalusi, kinnitades sotsiaalse kapitali rolli, mis tugevdab kohalike ettevõtete konkurentsivõimet ja võimaldab neil ühiselt innovatiivseid lahendusi välja töötada.

Väikese ettevõttena tegutseval Hoog Mobility OÜ-l on mitmeid eeliseid ja puudusi võrreldes suuremate ettevõtetega, mis on kooskõlas Basu ja Nair'i (2015) analüüsiga. Eelisteks on paindlikkus, mis võimaldab ettevõttel kiiresti kohaneda turumuutustega ja

pakkuda kohandatud teenuseid, samuti lähedus klientidele, mis tagab personaalse klienditeeninduse ja kiire tagasiside kogumise. Innovatsioonivõimekus on samuti suurem, kuna otsustusprotsessid on kiiremalt ja vähem bürokraatlikud. Puudusteks on piiratud ressursid, mis takistavad kiiret laienemist ja suurt investeerimisvõimekust, ning väiksem läbilöögivõime, kuna suuremad ettevõtted saavad kasutada mahuefekte ja oma kaubamärki konkurentsieelisena. Samuti on väiksematel ettevõtetel suurem haavatavus välismõjudele, nagu majanduse muutused või regulatiivsed muudatused, mis võivad neid kiiremini ja tugevamalt mõjutada. Seetõttu peab Hoog Mobility OÜ tasakaalustama riskide võtmise ja ettevaatlikkuse vahel, et tagada kasvu ja vältida tegevuse seiskumist.

Väikse turumahu tingimustes on Hoog Mobility OÜ rakendanud mitmeid strateegiaid, et tagada oma tegevuse jätkusuutlikkus ja kasumlikkus, järgides Korsgaardi, Mülleri ja Tanvigi (2015, lk 14) esitatud paindlikkuse ja kohalike ressursside ära kasutamise põhimõtteid. Ettevõtte keskendub efektiivsusele, optimeerides sõidukite haldust ja tööprotsessid, et vähendada kulusid ja hoida teenuse tasuvana isegi väikse kasutajate arvuga piirkondades. Hooajaline ja vajaduspõhine planeerimine võimaldab kohandada teenuste pakkumist vastavalt nõudlusele, näiteks suurendades sõidukite arvu suvekuudel ja pakkudes eriprojekte talvel. Teenuste mitmekesistamine, nagu Hoog Delivery toidukullerplatvorm, aitab avada uusi tuluvooge. Samuti on oluline partnerlussuhete loomine kohalike omavalitsuste ja ettevõtjatega, et tugevdada turupositsiooni väiksemas kogukonnas, ning digitaalsete tööriistade ja andmeanalüüsi kasutamine sõidukite paigutuse ja hoolduse optimeerimiseks. Need strateegiad võimaldavad Hoog Mobility OÜ-l kohanduda väikese turu tingimustega ja leida viise olemasolevate piirangute ületamiseks.

Hoog Mobility OÜ asutajad leiavad, et riiklik poliitika on teatud määral arvestanud maapiirkondade ettevõtete vajadustega, pakkudes toetusi ja infrastruktuuriarendust, kuid sellele on veel arenguruumi. Näiteks on LEADER-programm ja digitaalsete ühenduste arendamine kasulikud, kuid ettevõtte asutajad usuvad, et riik võiks pakkuda rohkem paindlikke ja sihitud toetusi mikro- ja väikeettevõtetele, et toetada teenuste arendamist väikestes piirkondades. Nagu üks asutajatest märkis: „Praegune süsteem ei toeta hästi väikese piirkonna innovatsiooni“ (EA2). Samuti on oluline investeerida maapiirkondade infrastruktuuri, nagu jalgrattateed ja keskkonnasõbralikud liikumisvõimalused, et toetada

ettevõtete arengut. Lisaks on bürokraatia vähendamine toetusprogrammide taotlemisel tähtis, et väikeettevõtted ei kaotaks väärtuslikke ressursse keerulistes protsessides. Pöder, Viira ja Värnik (2017, lk 299-300) viitavad sellele, et maapiirkondades tegutsevad ettevõtted on suurema majandusliku riski all, mistõttu oleks vajalik, et riigi poliitika pakuks paindlikumaid meetmeid, et tasakaalustada piirkondlikke erinevusi ja toetada jätkusuutlikku ettevõtlust.

## **2.4. Uurimistulemuste analüüsi järeldused ja ettepanekud**

Uurimistulemuste analüüsi põhjal saab järeldada, et Hoog Mobility OÜ käivitamine ja arendamine väikeasustusega piirkonnas on olnud keeruline, kuid samas innovatsiooni ja koostöö kaudu edukalt teostatav. Ettevõtte asutajate kogemused kinnitavad, et madala asustustihedusega piirkondades on ettevõtlustegevust oluliselt mõjutanud mitmed tegurid, nagu tarbijaskonna vähesus, piiratud tööjõuvalik, kohalik infrastruktuur ja sõltuvus kohalike omavalitsuste ja partnerite toetusest. Autor on koondanud uurimistulemuste analüüsi põhjal ka ettepanekud (vt tabel 1) ühte tabelisse.

Esiteks ilmnes, et ettevõtte loomisotsus tugines tugevale sotsiaalsele motivatsioonile ning visioonile pakkuda innovaatilist ja keskkonnasäästlikku liikumisvõimalust piirkonnas, kuhu suuremad samalaadsed ettevõtted ei jõua. See haakub Korsgaardi arusaamaga ettevõtlusest, kus ettevõtlus on tihedalt seotud kohaliku kogukonna vajaduste ja võimalustega. Hoog Mobility puhul oli selgelt näha, et ettevõtlust ei käsitletud pelgalt majandusliku kasumi eesmärgil, vaid laiemalt ühiskondliku kasu loomisena, mis on iseloomulik ka sotsiaalse ettevõtluse kontseptsioonile.

Teiseks, piirkonna institutsionaalsed ja kultuurilised tingimused (North, Hofstede) mängisid suurt rolli ettevõtte arengus. Asutajate kogemuste põhjal oli tunda, et innovaatilised ideed ei pruugi alati leida kohest aktsepteerimist kogukonnas või ametkondades. Samas toodi esile, et usalduse ja järjepidevuse toel on võimalik luua tõhusaid võrgustikke ja arendada koostööd kohaliku omavalitsuse, teiste ettevõtjate ning kogukonnaga, mis omakorda kinnitab Freeman'i sidusrühmateooria olulisust.

Kolmandaks, piirkondlike ja ruumiliste arenguteooriate (Krugman, Friedmann) valguses võib öelda, et Hoog Mobility OÜ tegevus aitab mitmeti tasakaalustada äärealade arengu

ebavõrdsust. Kuigi teenuse sihtturg on väike, loob ettevõtte töökohti, testib uusi tehnoloogiaid ja pakub alternatiivseid liikumisvõimalusi, mis suurendavad piirkonna atraktiivsust ning aitavad hoida ja suurendada elukvaliteeti. Samas toovad asutajad selgelt välja vajaduse mitmetes valdkondades tugevdamiseks. Esiteks on vaja parandada tugisüsteemide toimimist just väikeettevõtjate jaoks: näiteks projektitoetuste taotlemise lihtsustamine, kohaliku ettevõtluse nõustamistegevuse järjepidevus ning pikaajalisem strateegiline partnerlus omavalitsuse ja riiklike institutsioonidega. Djankov'i regulatiivsete takistuste teooria valguses võib järeldada, et keeruline regulatiivne keskkond aeglustab innovatsiooni rakendamist ja ettevõtluse alustamist väiksemates piirkondades.

**Tabel 1.** Ettepanekud ja põhjendused.

Ettepanek	Põhjendus
1. Suurendada kohalike omavalitsuste rolli innovatiivsete teenuste katsetamisel	Hoog Mobility OÜ kogemus näitab, et tihe koostöö omavalitsustega võimaldab paremini kohandada uusi teenuseid kohalike vajadustega. Pilootprojektid loovad väärtusahelaid ja tugevdavad kohalikku innovatsioonivõimekust. Seondub Freeman'i (1987, lk 23) sidusrühmateooriaga, mille järgi on avaliku sektori ja kogukonna koostöö otsustava tähtsusega.
2. Kohandada toetus- ja regulatsioonimeetmeid väikese asustihedusega piirkondade spetsiifikaga	Üleriigilised standardid ei arvesta tihti piirkondlikke erinevusi. Ettevõtjad vajavad paindlikumaid toetusmehhanisme, et tulla toime väikse nõudluse ja infrastruktuuriliste piirangutega. Seondub Djankov'i jt (2002, lk 22-23) regulatiivse keskkonna mõjude teooriaga, mille järgi keerukas ja jäik regulatsioon võib pärssida ettevõtlusaktiivsust.
3. Arendada piirkondlikke koostöövõrgustikke	Hoog Mobility näitab, et koostöö kohalike ettevõtjate, omavalitsuste ja teadusasutustega toetab innovatsiooni ning aitab ületada ressursside piiratust. Seondub Putnam'i (1993) sotsiaalse kapitali teooriaga, mille kohaselt tugevad võrgustikud soodustavad majanduslikku arengut äärealadel.
4. Tugevdada tööjõu ja oskuste arendamist kohapeal	Piirkondlik kompetentside nappus raskendab ettevõtete kasvu ja jätkusuutlikkust. Haridusasutuste ja ettevõtete koostöö aitab luua oskustepõhiseid töövõimalusi. Seondub Weber'i (1929, lk 34-36) geograafilise hajutatuse teooriaga, mille järgi mõjutab kvalifitseeritud tööjõu kättesaadavus otseselt ettevõtte toimivust äärealadel.
5. Suurendada uuenduslike ettevõtete teadlikkust ja nähtavust	Mikromobiilsuse puhul on oluline murda elanikkonna ja ametkondade kahtlusi. Nii Hoog Mobility kogemus kui Hofstede (2001, lk 145) kultuurimõõtmete teooria näitavad, et suhtumine uuendustesse sõltub väärtustest ja varasemast kogemusest. Tõhus kommunikatsioon ja teadlikkuse tõstmine aitavad suurendada usaldust ja teenuse vastuvõetavust.

Ettepanekutena (vt tabel 1) on oluline suurendada kohalike omavalitsuste rolli innovatiivsete teenuste katsetamisel ja nende käivitamise toetamisel, kuna Hoog Mobility kogemus näitab, et pilootprojektide ja koostöö kaudu on võimalik luua uusi väärtusahelaid. Samuti tuleks muuta ettevõtluskeskkond paindlikumaks äärealadel, kohandades toetusi ja regulatsioone väikese asustustihedusega piirkondade eripära arvestades, kuna üleriigilised standardid ei pruugi seal sobida ega toeta kohalikke algatusi. Lisaks on oluline arendada piirkondlikke koostöövõrgustikke, mis ühendaksid ettevõtjad, teadusasutused ja omavalitsused, et jagada teadmisi ja ühiselt luua uuenduslikke lahendusi. Lõpuks peaks suurendama sarnaste ettevõtete nähtavust nii kohalike elanike kui ka riiklike otsustajate seas, et tugevdada usaldust ja murda võimalikke eelarvamusi uuenduslike ideede suhtes.

Kokkuvõttes näitab Hoog Mobility OÜ näide, et ettevõtlus väikeasustusega piirkonnas on võimalik, kui suudetakse siduda kohalikud vajadused, innovatsioon ja partnerlus. Selleks on aga vaja laiapõhjalist toetavat süsteemi, mis arvestab ääreala spetsiifikat, toetab riskide maandamist ja soodustab katsetamist ning paindlikku arengut.

## KOKKUVÕTE

Käesolev uurimistöö keskendus ettevõtete käivitamise ja arendamisega seotud väljakutsetele väikese asustustihedusega piirkondades, võttes näiteks HOOG MOBILITY OÜ tegevuse Raplamaal. Töö eesmärgiks oli välja selgitada, millised tegurid mõjutavad ettevõtlustegevust äärealadel ning kuidas on võimalik nende teguritega edukalt toime tulla. Teoreetilises osas käsitleti ettevõtluskeskkonda mõjutavaid majanduslikke, sotsiaalseid ja ruumilisi tegureid, samuti tutvustati mitmeid majandusgeograafilisi ja ettevõtlusteooriaid, mis selgitavad ettevõtete paiknemist ning arengupotentsiaali eri piirkondades. Töös toodi esile, et kuigi suuremad keskused pakuvad ettevõtluseks rohkem ressursse ja kontakte, võivad äärealad pakkuda ainulaadseid võimalusi ja innovatiivsust, mida nutikalt ära kasutades on võimalik saavutada konkurentsieelis.

Uurimistöö metoodiline osa põhines kvalitatiivsel lähenemisel, mille raames viidi läbi poolstruktureeritud intervjuud HOOG MOBILITY OÜ kahe asutajaga. Intervjuud võimaldasid süvitsi mõista ettevõtte asutamise ja arendamisega seotud praktilisi kogemusi, tuues välja nii takistavad kui ka toetavad tegurid. Tulemuste analüüsi põhjal selgus, et suurimateks väljakutseteks väikeettevõtluse kontekstis olid piiratud kliendibaas, raskused tööjõu leidmisel, keeruline ligipääs toetustele ning toetava infrastruktuuri nappus. Samas tulid selgelt esile ka mitmed järgnevad toetavad tegurid: tugev kogukondlik side, võimalus tegutseda paindlikult ja kiiresti katsetada uusi lahendusi.

Ettevõtte on edukalt rakendanud piirkondlikke ressursse ja suutnud vastata kohalikele vajadustele, arendades välja mikromobiilsusel põhineva transporditeenuse, mis täidab logistilise lünga Raplamaa hajaasustusega piirkondades. HOOG MOBILITY kogemus näitab, et piirkondlikke väljakutseid saab ületada läbi strateegilise planeerimise, kohaliku koostöö ja innovatsiooni. Vastused uurimisküsimustele näitavad, et ettevõtluskeskkond äärealadel on küll keerukam, kuid mitte läbivalt piirav. See eeldab lihtsalt teistsugust lähenemist ja suuremat valmisolekut kohaneda. Ettevõtjad peavad arvestama, et

traditsioonilised ettevõtluse mudelid ei pruugi toimida väikese asustustihedusega piirkondades samal moel nagu keskustes, mistõttu on kohanemisvõime ja loovus äärmiselt olulised edutegurid.

Lõputöö põhjal võib teha mitmeid järeldusi ja pakkuda praktilisi soovitusi. Kohalike omavalitsuste roll ettevõtluskeskkonna kujundamisel võiks olla aktiivsem, toetades innovaatiliste teenuste piloteerimist ning ettevõtjate ja kogukonna vahelist koostööd. Äärealadel tuleks kujundada paindlikumad toetusmeetmed ja regulatsioonid, mis arvestavad piirkondade eripära. Koostöövõrgustike loomine, kus kohtuvad ettevõtjad ja kohalikud omavalitsused, aitaks tugevdada teadmiste jagamist ning innovatsiooni arengut. Lisaks peaks selliste ettevõtete nagu Hoog Mobility nähtavus suurenema, et tõsta teadlikkust äärealade ettevõtluse potentsiaalidest ning vähendada levinud eelarvamusi.

Uurimistöö tulemused annavad sisendeid nii ettevõtjatele kui ka poliitikakujundajatele, kes soovivad toetada piirkondlikku arengut. Töö toob esile, et väikese asustustihedusega piirkondades peituvad võimalused ei ole ammendatud ning õigete meetmete ja strateegiatega on võimalik luua jätkusuutlik ja kogukonda arvestav ettevõtlus. Edasised uurimissuunad võiksid keskenduda sarnaste ettevõtete võrdlevale analüüsile eri piirkondades või sellele, kuidas suurendada kohalike omavalitsuste võimekust ettevõtlusinnovatsiooni toetamisel. Käesoleva töö panus seisneb praktilises käsitluses ja ettevõtja vaatenurgast lähtuva analüüsi ühendamises teoreetilise raamistikuga, andes seeläbi sisuka ülevaate äärealadel tegutsemise võimalustest ja takistustest.

## VIIDATUD ALLIKAD

- Acs, Z. J., & Audretsch, D. B. (1990). *Innovation and small firms*. MIT Press.
- Acs, Z. J., Desai, S., & Hessels, J. (2008). Entrepreneurship, Economic Development and Institutions. *Small Business Economics*, 31, 219-234. <https://doi.org/10.1007/s11187-008-9135-9>
- Audretsch, D. B., & Keilbach, M. (2004). Entrepreneurship Capital and Economic Performance. *Regional Studies*, 38(8), 949–959. <https://doi.org/10.1080/0034340042000280956>
- Basu, P., & Nair, S. K. (2015). Analyzing operational risk-reward trade-offs for start-up. *European Journal of Operational Research*, 247(2), 596-609. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2015.06.003>
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Bryman, A. (2016). *Social research methods*. Oxford university press.
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2016). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches*. SAGE Publications.
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (Eds.). (2011). *The Sage handbook of qualitative research* (4th ed.). SAGE Publications.
- Djankov, S., La Porta, R., Lopez-de-Silanes, F., & Shleifer, A. (2002). The Regulation of Entry. *The Quarterly Journal of Economics*, 117(1), 1-37. <https://doi.org/10.1162/003355302753399436>
- Eisenhardt, K. M. (1989). Building theories from case study research. *The Academy of Management Review*, 14(4), 532–550. <https://doi.org/10.2307/258557>
- Fereday, J., & Muir-Cochrane, E. (2006). Demonstrating Rigor Using Thematic Analysis: A Hybrid Approach of Inductive and Deductive Coding and Theme Development. *International Journal of Qualitative Methods*, 5(1), 80-92. <https://doi.org/10.1177/160940690600500107>

- Frank, A.G. (1969). *Capitalism and Underdevelopment in Latin America*. Monthly Review Press.
- Freeman, C. (1987). *Technology Policy and Economic Performance: Lessons from Japan*. Pinter Publishers.
- Friedmann, J. (1966). *Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela*. MIT Press.
- Hofstede, G. (2001). *Culture's Consequences: Comparing Values, Behaviors, Institutions, and Organizations Across Nations* (2nd ed.). SAGE Publications.
- HOOG MOBILITY OÜ. (2023, 22. juuli). Üle 300 tõukeratta, kolmes Eesti maakonnas. Hoog. <https://hoogmobility.ee/toukerattad/ule-300-toukeratta-kolmes-eesti-maakonnas/>
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *InterViews: Learning the craft of qualitative research interviewing* (2nd ed.). SAGE Publications.
- Kerner, R., & Kitsing, M. (2023). SMALL IS BEAUTIFUL AND IMPORTANT: ECONOMIES AND FIRMS TRADING IN DIGITAL SERVICES. *Journal of Business Economics and Management*, 24(1), 93–111. <https://doi.org/10.3846/jbem.2023.18585>
- Kirsipuu, M. (2012). Sustainability of Rural Family Enterprises. *Discussions on Estonian Economic Policy: Theory and Practice of Economic Policy*. 20(1), 83-104
- Korsgaard, S., Müller, S. and Tanvig, H.W. (2015). Rural entrepreneurship or entrepreneurship in the rural – between place and space. *International Journal of Entrepreneurial Behavior & Research*. 21(1), 5-26. <https://doi.org/10.1108/IJEBR-11-2013-0205>
- Krugman, P. (1991). *Geography and trade*. MIT Press.
- Kumpulainen, K., Husu, H.M. & Nousiainen, M. (2022). Political community resilience in declining rural areas in Finland. *Community Development Journal*, 57(3), 449–468 <https://doi.org/10.1093/cdj/bsab012>
- Mets, T. (2005). *Edukas ettevõtlus ääremaal. Sissejuhatus äriplaani*. OÜ Alo (toim). <http://raulpage.org/koolitus/tonismets.pdf>
- Morgan, D. L. (1997). *Focus groups as qualitative research*. SAGE Publications. <https://doi.org/10.4135/9781412984287>

- North, D. C. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678>
- Orgusaar, K. (2018). *Ettevõtluse alustamist ajendavad tegurid hobuturismi ettevõtete näitel* [Bakalaureusetöö, Eesti Maaülikool]. DSpace. [https://dspace.emu.ee/bitstream/handle/10492/4135/Kelly%20Orgusaar\\_BA2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dspace.emu.ee/bitstream/handle/10492/4135/Kelly%20Orgusaar_BA2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Patton, M. Q. (2014). *Qualitative research & evaluation methods: Integrating theory and practice*. SAGE Publications.
- Porter, M. E. (1998-a). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. The Free Press.
- Porter, M. E. (1998-b). Clusters and the New Economics of Competition. *Harvard Business Review*, 76(6), 77–90.
- Putnam, R. D., Leonardi, R., & Nonetti, R. Y. (1993). *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*. Princeton University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctt7s8r7>
- Pöder, A., Viira, A. H., & Värnik, R. (2016). Firm entries and exits in Estonian urban municipalities: urban hinterlands and rural peripheries, 2005–2012. *Journal of Baltic Studies*, 48(3), 285–307. <https://doi.org/10.1080/01629778.2016.1210661>
- Riigikogu Kantselei. (2001). Eesti väikeettevõtluse arengu analüüs. Riigikogu. [https://www.riigikogu.ee/msi\\_arhiiv/tell01\\_133.html](https://www.riigikogu.ee/msi_arhiiv/tell01_133.html)
- Robinson, O. (2014). Sampling in Interview-Based Qualitative Research: A Theoretical and Practical Guide. *Qualitative Research in Psychology*, 11(1), 25–41. <https://doi.org/10.1080/14780887.2013.801543>
- Statistikaamet. (2022). *LINNALISE, VÄIKELINNALISE JA MAALISE ASUSTUSPIIRKONNA TÜÜBI JA KLASTRITE MÄÄRAMISE METOODIKA*. Statistikaamet. [https://www.stat.ee/sites/default/files/2022-05/Asustuspiirkond\\_1.pdf](https://www.stat.ee/sites/default/files/2022-05/Asustuspiirkond_1.pdf)
- Weber, A. (1929). *Theory of the Location of Industries*. University of Chicago Press.
- Yin, R. K. (2018). *Case Study Research and Applications : Design and Methods*. SAGE Publications.

## LISAD

### Lisa 1. Autori koostatud intervjuu kava

Küsimus	Teoreetiline alus
Kuidas mõjutavad teie ettevõtte tegevust kohaliku kogukonna füüsilised ja sotsiaalsed aspektid?	(Korsgaard, Müller & Tanvig, 2015, lk 11)
Millised peamised majanduslikud, regulatiivsed ja/või sotsiaalsed tegurid mõjutavad teie ettevõtte arengut?	(North, 1990, lk 3)
Kuidas mõjutavad inflatsioon, intressimäärad ja tööturu tingimused teie ettevõtte tegevust ja investeerimisotsuseid?	(Porter, 1998-a, lk 132)
Millisel viisil toetab või takistab regulatiivne keskkond ettevõtlusaktiivsust teie piirkonnas?	(Djankov et al, 2002, lk 22-23)
Kuidas mõjutab infrastruktuur Teie ettevõtte tegevust?	(Acs et al, 2008, lk 220-221)
Millist rolli mängib digitaalne infrastruktuur Teie ettevõttes? Kas leiate, et see on piisavalt arenenud?	(Acs et al, 2008, lk 220-221)
Kuidas mõjutavad kohalik kultuur ja elanikkonna hoiakud ettevõtlustegevust teie piirkonnas?	(Hofstede, 2001, lk 145)
Milline on Teie arvates elanikkonna valmisolek toetada kohalikku ettevõtlust?	(Hofstede, 2001, lk 145)
Kuidas mõjutavad transpordikulud ja kaugus suurematest keskustest Teie ettevõtte tegevust?	(Krugman, 1991)
Millised on Teie peamised väljakutsed, mis tulenevad väikese asustustihedusega piirkonnas tegutsemisest?	(Krugman, 1991)

Milliseid eeliseid ja takistusi olete kogenud väikese asustustihedusega piirkonnas tegutsemisel? Palun põhjendage.	(Krugman, 1991)
Millisel viisil sõltub Teie piirkonna majandus suurematest keskustest ning kuidas see mõjutab teie ettevõtet?	(Friedmann, 1966, lk 23)
Kas Teie ettevõtte on saanud kasu kohalikest või riiklikest toetusmeetmetest? Kui jah, siis kuidas?	(Friedmann, 1966, lk 23)
Kui oluline on innovatsioon Teie ettevõtte arengus ja kas tunnete, et väikese asustustihedusega piirkonnas on innovatsiooni raskem rakendada? Kui jah, siis miks?	(Freeman, 1987, lk 52)
Milliseid strateegiaid olete kasutanud, et vähendada geograafilisi ja/või majanduslikke piiranguid?	(Weber, 1929, lk 34-36)
Kui palju mõjutavad transpordi- ja logistilised kulud Teie ettevõtte toimimist? (nt protsent kulust)	(Weber, 1929, lk 34-36)
Millist rolli mängivad teie ettevõtte jaoks kohalikud kogukonna võrgustikud ja koostöö teiste ettevõtjatega? Kuidas see on mõjutanud teie ettevõtte arengut ja edukust?	(Putnam et al, 1993)
Milliseid väljakutseid olete kogenud koostööpartnerite ja investeringute leidmisel väikese asustustihedusega piirkonnas?	(Putnam et al, 1993)
Millised on väikese ettevõtte peamised eelised ja puudused võrreldes suuremate ettevõtetega?	(Basu & Nair, 2015, lk 607)
Milliseid strateegiaid olete kasutanud, et tulla toime väikese turumahuga?	(Korsgaard, Müller & Tanvig, 2015, lk 14)
Millisel viisil arvestab riiklik poliitika maapiirkondade/väikse asustustihedusega aladel asuvate ettevõtete vajadustega ning milliseid parandusi sooviksite selles vallas näha?	(Pöder, Viira & Värnik, 2017, lk 299-300)

## **SUMMARY**

### CHALLENGES OF STARTING AND DEVELOPING BUSINESSES IN LOW POPULATION DENSITY AREAS: THE CASE OF HOOG MOBILITY OÜ

Ville Viltok

Based on the analysis of the research results, it can be concluded that launching and developing Hoog Mobility OÜ in a sparsely populated area has been challenging but achievable through innovation and collaboration. The experiences of the company's founders confirm that several factors significantly influence entrepreneurship in low-density areas, such as a limited customer base, restricted labour supply, local infrastructure, and dependence on the support of local governments and partners.

Firstly, it became evident that the decision to establish the company was driven by strong social motivation and a vision to provide an innovative and environmentally friendly mobility solution in an area often overlooked by larger companies. This aligns with Korsgaard's understanding of entrepreneurship, which emphasizes the relationship between entrepreneurial activity and the needs and opportunities of the local community. In the case of Hoog Mobility, it is clear that entrepreneurship was not perceived solely as a means for economic profit but also as a way to create societal value – a notion typical of social entrepreneurship.

Secondly, the institutional and cultural conditions of the region (as described by North and Hofstede) played a significant role in the company's development. According to the founders, innovative ideas were not always immediately accepted by the community or public institutions, which at times slowed down cooperation processes. However, they also noted that trust and persistence enabled the building of effective networks and partnerships with local authorities, other entrepreneurs, and the community, reaffirming the importance of Freeman's stakeholder theory.

Thirdly, in light of regional and spatial development theories (Krugman, Friedmann), the activities of Hoog Mobility OÜ contribute to reducing development disparities in peripheral areas. Although the service's target market is small, the company creates jobs, tests new technologies, and offers alternative mobility options, thereby enhancing the area's attractiveness and supporting local quality of life.

At the same time, the founders clearly emphasize the need for improvement in several areas. There is a strong need to strengthen support systems specifically for small entrepreneurs – for example, simplifying the application process for grants, ensuring consistent local business advisory services, and establishing long-term strategic partnerships with municipalities and national institutions. In the context of Djankov's theory of regulatory barriers, it can be concluded that a complex regulatory environment slows down the implementation of innovation and the initiation of business activities in smaller regions.

As key proposals, the role of local governments should be increased in piloting and supporting innovative services. The experience of Hoog Mobility demonstrates that pilot projects and collaboration can help establish new value chains. Furthermore, the entrepreneurial environment in peripheral areas should be made more flexible by adapting support schemes and regulations to reflect the specific characteristics of sparsely populated regions, since nationwide standards may not be suitable or supportive of local initiatives. It is also essential to develop regional cooperation networks connecting entrepreneurs, research institutions, and municipalities to share knowledge and create innovative solutions together. Finally, the visibility of similar enterprises should be enhanced among both local residents and national policymakers in order to build trust and dispel potential biases toward novel ideas.

In summary, the example of Hoog Mobility OÜ shows that entrepreneurship in low-density areas is possible when local needs, innovation, and collaboration are effectively combined. However, this requires a broad-based and supportive system that acknowledges the specifics of peripheral regions, facilitates risk mitigation, and encourages experimentation and adaptive development.

Mina, Ville Viltok,

1. Annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose „Ettevõtete käivitamise ja arendamise väljakutsed väikese asustustihedusega piirkondades Hoog Mobility OÜ näitel“, mille juhendaja on Taavi Tamberg, reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
2. Annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace kaudu Creative Commons'i litsentsiga CC BY NC ND 4.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
3. Olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
4. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Ville Viltok

19.05.2025