

Legend

Legend räägib, et uus ajajärk praamiühenduses saartega sai alguse tollase riigiminister Peeter Palu (1 note) visiidist Saaremaale. Jõudnud tähtis mees Virtsu sadamasse ja püüdis hooga Praamile sõita kui kõige sadama kõige tähtsam mees talle käe ette panna – praamile lubas sadamakapten rangelt pileti ostmise alusel või selle järgi, kelle auto number punaselt tema ruudulises kaustikus kirjas oli.

Ministriherra oli mõtlematult tulnud aga teise autoga ja kõige tähtsamas kaustikus ei olnud selle sõiduki numbrit kirjas. Ei aidanud Palu seletused, et tema on Palu – sadamakapten ei tundnud härrat nägupidi ja tal olevat olnud ükskõik, kas selgitaja ennast Paluks või Taluks nimetab – praamile niiviisi ei pääse.

Ootasidki sel õhtul saarlased asjata oma ministri külaskäiku ja ootas minister Virtsus kuni uue päeva varajaste hommikutundideni, mil lõpuks järjekord temani jõudis.

Saaremaale jõudes olnud Palul selge, et niiviisi enam edasi toimetada ei saa ja võttis kohe saarlased ette – kas te ise olete rahul sellega mis toimub!? Kas teeksite paremini? Saaremaa Laevakompanii mehed, kes tollal kaubalaevadega opereerisid (note 2), vastasid ministrile, et tõsijutt, selline korraldus ei kõlba kuskile ja kindlasti saab paremini. Palu visiit viiski sinnani, et riik töötas välja oma ootused mandirühendustele (note 3), võtsid saarlased opereerida laevad Tehumardi (pilt Tehumardi), Hiiumaa (pilt Hiiumaa) ja Muhumaa (pilt Muhumaa) ning pärast seda ei ole miski enam endine.

UUS AJASTU SAARTEÜHENDUSTES

Riik töötas välja konkursitingimused suursaarte parvlaevaühenduse korraldamiseks ja avaliku liiniveo konkursil osales kaks pakkujat. (note 3) Võitjaks tuli AS Saaremaa Laevakompanii, tuntud kui SLK (note 2), kelle võidu kohta räägitakse, et pakkumise ambitsioonikus investeeringute osas ja lubadus (mis ka täideti) võtta tööle kõik senised töötajad, olnud lihtsalt parem.

Aasta siis oli 1994. Kõik, kes mäletavad Virtsu, Rohuküla, Heltermaa või Kuivastu sadamate kuulsaid ruudulisi kaustikuid, võivad ise hinnata, kas legendil võib tõepõhi all olla. Kindlasti mäletavad kõik ka toda kummalist hetke kui '97ndal Virtsu sadamasse kiirustades ootas harjumuspärase Tehumardi või Muhuma asemel uus valge Regula (note 5, pilt Regula), mis kaitäie ootavaid autosid ühe korraga oma sisemusse ära mahutas.

Ega Eesti mandri ja suursaarte vahelises ühenduses midagi väga erilist võrreldes muu maailmaga olnudki - olid meilgi sadamad ja reisijad ning kaubad, mis vajasid üle mere toimetamist. Aga nii laevade, sadamarajatiste kui töökorralduse ja teeninduskultuuri osas oli meie mahajäämus päris suur (note 4). Kus aga tarkust, seal õppijaid – nii käisid saarlased üle maailma teiste toimetamisi jälgimas ja tõid kaasa üha uusi nippe, mis nüüd praamireisijate jaoks pea igal reisil mingi uuendusena silma hakkas.

Tõsi, üks eripära, mis siiani muutunud ei ole, on Hiiumaa ja mandri vaheliste väinade peaaegu eritingimused – veetase on seal kohati päris madal ja seega sinna päris mitte iga suvaline laev sõima mahugi. Saarlased said sellest aru ja tellisid Hiiumaa vahele spetsiaalsed laevad. Mudelite välja töötamine, katsetused laborites jm ettevalmistus võttis aega – nii 3-4 aastat. Riigil, kellel oli hiljem laevaühenduste riigifirmadele üle võtmisega tuli takus, sellega ei arvestanud ja nii maksame seda kiirust maksumaksjatena tänase päevani. Aga sellest kõigest hiljem.

AMBITSIONIKAS ARENDAJA

Esimese mandirühenduste liiniveo lepinguga nägi riik ette, et operaator peaks tooma liinile uue laeva. Nagu enne juba öeldud, siis 1997ndal aastal see punkt sai saarlaste poolt ka täidetud ja liine asus teenindama Regula. See ei olnud aga kaugeltki kõik - riburadapidi järgnesid Ofelia, Scania, Viire

ja St.Ola (note 5) ning kapitaalremondi läbisid nõukogudeaegsed Koguva, Kõrgelaid ja Hiiumaa (note6; pildid). Rahaliselt oluks küll saarlastele soodsam jääda ühe suure laevaga opereerima, et siis hulgaliselt lisasõite tehes riigilt raha juurde kasseerida, aga see polnud saarlaste plaan. Ikka paremaks ja kaasaegsemaks pidid ühendused saama.

UUED SADAMAD JA ÜHENDATUD SAARED

Aga mitte ainult mandriühendused ei olnud saarlaste südamel – ka kahe suurema saare omavaheline ühendus, mis pool sajandit vaikinud oli, sai uuesti eluvaimu sisse kui 1995ndal aastal alustas SLK kommertsliinina Saaremaa Triigi ja Hiiumaale Orjaku sadamate vahel regulaarseid sõite parvlaevaga Vardö (note 7) hiljem, pärast omanikuvahetust, eestipärasem Vardo.

Ka sadamad läbisid põhjaliku uuenduskuuri. See oli puhtalt omaniku, ehk riigipoolne initsiatiiv, aga koos praamide, piletisüsteemide ja teeninduskultuuri kiire arenguga, oli kaasaeg nüüd jõudnud pea igasse etappi ühenduses saartega.

Sajandivahetuse paiku, kui hakkas lähenema järgmine praamihanke konkurss ja terendas võimalik uus 10 aastane leping riigiga, kutsus SLK kokku töögrupi, et uus strateegia paika panna. Töögrupp pakkus välja, et tasub tellida täiesti uued ja eriti mandri-Hiiumaa madale veetasemega arvestavad praamid ning leida rahastajad parvlaevade ostmiseks. Otsustati minna maailmas levinud praktika järgi – olla osanik laeva omanikfirmades ja igal firmal üks alus. Lihtsalt riskide hajutamiseks (note8).

Nii jõudis SLK Arco Varani. Aeg oli ilus – börsid liikusid püstloodis üles ja raha tuli justkui seinast. Arco omanikud ja juhid olid üleöö saanud sadade miljonite väärtuses aktsiapakkide omanikeks ja see raha vajas investeerimist. Laevandus tundus perspektiivne ja nii olidki laua taga Richard Tomingas (note 9), Luitsalu ja Arakas. Löödi käed ja laevad telliti ära.

REEDERITE TÕUS JA LANGUS

Siis tuli krahh (note 10). Arco aktsia liikus samas tempos, aga vastupidises suunas. Firma osanike laenude katteks olnud aktsiate väärtus haihtus hetkega ja praamide järgmise makse tegemiseks oli olukord sootuks teine. Arco juhtide/osanike vahel hakkas kerkima tumedaid pilvi ja ühel hetkel oli praamide reederite – Dagenharti ja Reyna Trade omanike ringi tekkinud Richard Tomingase (note9) kõrvale ka Marcel Vichmann ja Olav Miil (note 17). Aasta oli 2008 ja pankade rahakotid lukus. Osalused firmades jaotati ümber ja SLK enamusest jäi alles küll suurim aktsiapakk, aga neljakümne protsendiga. Miil ja Tomingas kumbki 30 protsendiga. Oluline oli tol hetkel, et laevad said valmis ja liinile ning praamiühendustes jätkus kvaliteedi tempokas tõus. Uued laevad, mis mõeldud Hiiumaa ja mandri vahele sõitsid kogu 10aastase vahetuse ilma et madal veetase oleks sõite seganud – olid ju laevad just selle kanali jaoks algusest peale projekteeritud. Jutud Rukki kanali täis vajumisest ja madalast veetasemest olid sel ajal tundmatud.

LAVALE ASTUB RIIGI PR-ARMEE

Samal ajal kui praamiühenduste kvaliteet rühkis järjepidevalt ülesmäge, liikusid meedias ja päevapoliitikas praamindusega seonduvad teemad täiesti oma rada. Iga majandusminister, kes ametisse astudes avastas ühel päeval, et saarte ja mandri vahelise ühenduse korraldamine läheb maksumaksjale maksma kena summa. Eks püüti seda igat värvi erakondade poolt saarlastele serveerida kui suurt teenet (ja mitte ausat konkursivõitu), mille eest võiks erakonnale vastuteeneid teha. Saarlaste nägemusega ettevõtlusest ja poliitikast selline käsitlus kokku ei käinud ja nii tuli poliitikutel võtta kasutusele teised meetodid. Nii hakkas meediasse ilmuma iga aastaga üha enam ühepoolset käsitlust Saaremaa Laevakompaniist kui mingist müütilisest võimukeskusest, kes riigilt lihtsalt raha välja pumpab. Ühel hetkel olevat laevakompanii maine materdamisega tegelenud pea

igapäevaselt lausa 40 riigi- ja erakonnapalgalist suhtekorraldajat. SLK, kelle mainekujunduse põhimõte oli, et hea töö räägib enda eest, jäi avalikkuses selgelt alla.

RIIGIKAPITALISMI IDEE SAAB KÜPSEKS

Kui Isamaa ja Res Publica (notes 11.1; 11.2; 11.3), Reformierakonna (notes 11.4; 11.5), isegi Keskerakonna (note 11.6.) ministrid proovisid (ja ka õnnestusid) võimsal pr-toel laevakompaniid sundida riigile üha parematel tingimustel tegutsema, siis sotside (note 11.7) minister läks lõpuks täispangale – ükskõik, mis hinnaga, riik võtab praamiühendused üle. Olgu öeldud, et tolleks ajaks oli korraldatud juba ligemale kümnekond konkursi samale suursaarte ühendusele, millega prooviti, kas tuleb kuskilt SLK-le konkurente, seni ei olnud tulnud.

JUSTKUI KONKURSS

2016.aastal korraldabki minister Urve Palo(note 11.7) kureeritav majandusministeerium järjekordse konkursi (note 12). SLK on ainus pakkuja (note 14) ja ministeeriumi komisjon, eesotsas aasta hiljem riikliku laevafirma juhiks maanduva Jaak Kaabeliga (note 13), tunnistab konkursi läbikukkunuks. Põhjused on otsitud ja sellest püütakse kiiresti üle saada uue konkursi välja kuulutamisega. Selleks ajaks on Tallinna Sadam saanud ülesandeks võtta SLK pakkumine ja teha sellest oma tütarfirma pakkumine. Palo, TS ja ministeerium arvestavad, et SLK tuleb sama pakkumisega uuesti, aga laevakompanii teeb pakkumise ümber. Nii juhtubki, et ministeeriumi komisjoni tunnistab võitjaks kehvema pakkumise. Kui see apsakas kõige kõrgemal tasemel kohale jõuab, saab TS Laevad ülesande pakkumist vastavalt muuta, et olla SLK omast parem. Kõige kiirem ja lihtsama lahendusena otsustatakse hinnata praamide väärtus muutumatuna igavikus, ehk riigi laevad ei amortiseeru ja riik võtab kohustuse need kümne aasta pärast soetamishinnaga tagasi osta. Nii on formaalsused tehtud ja riik hakkab saarteühenduste korraldamiseks kiireid ettevalmistusi tegema. Võitis ju riilufirma, kellel puudus nii oskusteave, meeskond kui muidugi ka – oh vaid pisiasi – puudusid laevad.

KIIRUGA OSTETUD LAEVAD

Riigifirma algus kulgeb suurepäraselt – seni osava pr-mehena tuntud TS Laevade juhiks määratud Kaido Padar teeb uute praamide ostmisest ja Eestisse toomisest rahvusliku meelelahutuse (note 15). Rahvale meeldib oodata oma valgeid laevu ja riigile meeldib neid tuua. Tahaplaanile jäävad sellised detailid, et laevad ostetakse riulist, st võetakse, mida võtta on. Nii selgub, et laevad on oluliselt pikemad kui seni oli SLK-l lubatud soetada; laevad on mõeldud sügavate Norra fjordide vahel sõitmiseks ning sobivus lääne-Eesti madalate vete jaoks küsitav; hoolimata pikkusest, võtavad praamid vähem peale kui senised SLK alused; kütusekulu on uutel laevadel suurem; sadamakaid tuleb ehitada oluliselt pikemaks, et uued laevad korralikult kai äärde saada.

Aastaks Aafrikasse komandeeritud Jaak Kaabel saabub tagasi ja saab omaenda juhitud komisjoni poolt võitjaks tehtud riigifirma juhiks. Hea tasu hea töö eest.

SUUREM KOORMUS MAKSUMAKSIALE

Edasine on juba tänapäev. Riigifirma, kes lubas praamiliiklust korraldada kümne aasta jooksul 60 miljonit odavamalt kui SLK seda tegi, peab juba esimesel aastal küsima riigilt lisatoetust (TS laevadele makstav dotatsioon suureneb 21 protsenti), sest laevad võtavad rohkem kütust (note 16). Samuti tuleb teha rohkem reise, sest praamid mahutavad vähem. MKM põhjendabki toetuse suurendamist vajadusega prahtida lisapraam, sest väiksemad laevad ei suuda rahuldada aastakümneid kasvanud ja prognoositud nõudluse kasvu). Meeskonnad on suuremad, võimsad mootorid võtavad rohkem kütust ja sellest hoolimata kannatavad just kaubavedajad – suuremaid veokeid mahub laevadele vähem ja kui tavaline turist laevade vahetust peaaegu ei märkagi, siis ettevõtjad peavad oma kaubaautosid üha kauem ootama.

SLK, kes oli teinud pikemaajalisi plaane, nagu laevanduses kohane, peab oma tegevuse ümber vaatama. Enamusele töötajatest makstakse koondamistasud, sest tööd enam pakkuda ei ole ja firma pöörab oma pilgu teistele meredele. Siiski, kui võrd oldi oma konkurentsivõimes põhjendatult kindlad, ega oldud valmis selliseks robustseks lahenduseks riigi poolt, tekivad nüüdseks juba operaatori ja laevade finantseerijate vahel pinged. Kuigi finantsinvestoritena on investering 8 aastaga ca 80 protsendi ulatuses juba tagasi teenitud, tekib investoritel isu suurema tüki järgi (note 17).

SLK JA REEDERITE KOKKULEPPED

Selleks, et praamiühenduse riigistamisest tulenev kahju omavahaliste vaidluste tõttu veelgi suuremaks ei kujuneks, sõlmivad partnerid omavahel kokkuleppe – omavahel ettevõtetel ei ole. Lepe saab allkirja ja kõik toimetavad edasi kuni ühel hetkel hakkab toimetustesse jõudma spinni, et see kokkulepe siiski justkui ei kehti. Asjatundjad arvavad ka põhjust aimavat – SLK ja Väinamere Liinide nõu TS Liinide vastu olevat perspektiivne ning partner Miil tahab survestada Leedot talle suuremat tükki andma kui tal alus või õigus seda nõuda on (note 18). Nii saab väikese vaheajaga iga suurem lehetoimetus avaldada artikleid kuidas Miilil ikka mingi püha nõue kuskil olevat. Meediarünnaku tipuks on valitud Pealtnägija, kes SLK esindaja dokumendid maha vaikib ja Miili versiooniga eetrisse lendab.

Tulemuseks: SLK sai kevadel pankrotihalduri (notes 19; 20), kes hindas SLK ja Väinamere Liinide nõude Tallinna Sadama vastu perspektiivseks ning nõustus hagi sisse andmisega. Prokuratuur alustas Miili osutatud kahtlustuste kontrollimiseks uurimist.

RIIGIFIRMA TULEVIKUSTSENAARIUMID

Võiks öelda: lõpp hea kõik hea, sest TS Laevad teatas 5miljonilisest kasumist. Selle kohta, kui palju riigistamine maksma läks ja veel läheb, ministeerium ja TS Laevad vaikivad. Ajakirjanikud, kes kulude kohta on uurinud, saavad vastuseks vaid retoorikat: riigistamine oli õige ja tuleb jätkata. Aga ega keegi ju segagi. Ka riigistamist on ennegi ette tulnud ja on ka uuesti ümber mõeldud. Ka nüüd ei vaibu kuuldused, et riik ühel hetkel siiski ütleb, et riigistamine oli viga ja selleks ajaks kerkib juba uus ettevõtte, mille ees või taustal poliitikast selleks ajaks taandunud tegijad.