

**Aktsiaseltsis Tallinna Sadam võimalike korrupsiooniriskide tuvastamiseks moodustatud uurimiskomisjoni 12. mai 2016. a istungi päevakorrapunkti 2 juures toimunud arutelu üleskirjutus**

Artur Talvik

Täna on meil kohtumine Vjatšeslav Leedoga. Kui palju Sinu laevakompanii on kokku puutunud Tallinna Sadamaga (edaspidi TS)? Alates 2000-ndatest.

Vjatšeslav Leedo

Oleme kokku puutunud igasugustes küsimustes. Alates ülesõitudest. Kõige tihedam oli kokkupuude 3-4 aastat tagasi, kui toimusid konkursid ja nende ettevalmistamised.

Artur Talvik

Kas ministeeriumiga või Sinu laevakompanii ajas asju TS-ga?

Vjatšeslav Leedo

Üks partner – see on ministeerium. Tema tellib reise. Siis, kui tekkis ministeeriumil soov, et selle teemaga hakkab tegelema riik, siis TS hakkas väga aktiivselt meiega suhtlema. Meil olid igasugused variandid laual- ostud, müügid, ühisfirma loomine jne.

Artur Talvik

Hakkame algusest. Sinu firma opereeris Saaremaa ja Hiiumaa liine?

Vjatšeslav Leedo

Ajalukku tagasi minnes selgitan, et meie osutasime teenust. Samuti nagu bussifirma korraldab reisiliiklust, nii ka meie vedasime alates 1994. aastast reisijaid. Laevakompanii loodi 1992. aastal ja meil oli siis kolm kaubalaeva. Kaubalaevad ostsime siis, kui Eesti Vabariik oli juba loodud. Laevakompanii moodustati rubla-ajal. 1994. aastal hakkasime opereerima. Võtsime vanad laevad rendile (vanad praamid) ja oli kokkulepe, et müüme kaubalaevad maha ja keskendume opereerimisele. Arvutati välja ülesõidu tegelik hind ja riik otsustas ülesõidu pileti hinnale peale maksta, et inimesele oleks pileti hind jõukohane. Kuna praamid olid vanad, siis juba 1996.aastal ostsime uue (praami) - uus Regula. Siis oli täitsa uus ajastu. Riik otsustas, kui palju ta peale maksab ja ülejäänud maksab reisija. 2006.aastal, kui oli uus konkurss, siis me pakkusime sellist varianti, et lõpetada doteerimine. Jäägu pileti hind selliseks, nagu ta on. Reisija maksab õige pileti hinna ja toetus makstakse reisijale. Et ei tekiks olukorda, mis hetkel on. Käib palju külalisi, kelle jaoks pileti hind on väga väike. Ei ole normaalne, kui pileti hind on 2 eurot ja tass kohvi maksab 2.50 eurot. Asjad nagu ei klapi. Tekib küsimus, miks peab Eesti maksumaksja kinni maksma turisti pileti?

Artur Talvik

Kui palju oleks pileti hind kõrgem, kui ei oleks dotatsiooni?

Vjatšeslav Leedo

40%. Asi ei ole kosmilistes numbrites. Riik peaks ise otsustama, kellele ta soovib sõidu kinni maksta. On need puuetega inimesed või kes iganes. Miks peaks riik maksma turisti eest? Riik otsustagu ise, kellele ta soovib sõidu kinni maksta. Arvuti baasil on võimalik kindlaks teha sõitjate staatus. Inimene maksab pileti hinna kassasse ja riik kannab hiljem tema pangaarvele summa, mida on otsustatud doteerida. Me rääkisime sellest juba aastatel 2005 ja 2006. Mis sellega kaasneb? Kaasneks konkurents. Pole ju probleem, kas sõidame meie või tuleb veel keegi sinna juurde. Kõik oleksid võrdsetel alustel ja tingimustel.

Artur Talvik

Sadam jääks kõigile?

Vjatšeslav Leedo

Sadam ja infrastruktuurid. Sadama maksud. Mida kõrgem sadama maks, seda kõrgem pileti hind. Sadama maks moodustab meil pileti tulust kuskil 17%. Kui tõstetakse sadama maksu, tõuseb ka pileti hind. Riik saab nende instrumentide kaudu pileti hinda alla tõmmata. Teine asi on kütuse aktsiis, mis moodustab 27 - 30%, millest 14 % on kütuse aktsiis seejuures. Kui reisija pilet on 5 eurot ja riik soovib, et see oleks madalam, andke ilma aktsiisita, on kohe 40 senti pilet odavam.

Kui võtta maha aktsiisid, sadama maksud, tööjõumaksud, võiks pileti hind sisuliselt samaks jääda, sest teistpidi maksame ju riigile suurusjärgus 30-35% tagasi. See raha, mis tuleb, tuleb teistpidi tagasi. Siis maksaksid kõik seda õiglast maksu ja oleks olemas ka avatud konkurents.

Artur Talvik

Aga see ettepanek ei läinud 2006.aastal läbi?

Vjatšeslav Leedo

Ei läinud.

Deniss Boroditš

Palju praegu riik maksab?

Vjatšeslav Leedo

17-18%.

Deniss Boroditš

See jääks ju riigieelarvesse ka.

Vjatšeslav Leedo

Igal aastal on riigieelarve juures arutelu ja öeldakse, et „Leedo, me andsime Sulle 15 miljonit“. Ma ei pea seda absoluutselt õigeks, sest seda ei anta ju meile, vaid antakse inimestele. Kui see oleks raha jagamine sellisel juhul, kui pileti hind oleks õiglane, siis keegi ei saaks öelda, et „me andsime“.

Selle ütluse taga nagu peaks olema tänulikkus. Aga minule see ei meeldi. Mina ei karda konkurentsi. Teised firmad töötavad konkurentsi tingimustes. Isegi väga karmi konkurentsi tingimustes ja saavad ka hakkama. Konkurents paneb inimesed tööle. Kõige hullem on see, kui oled poolmonopoolses seisus, saad raha, aga arengut ei ole. Kuidas motiveerida alluvaid tööle? See on raske ülesanne. Laevakompaniis on ka näha seda. Võib tekkida laiskus. Mina isiklikult ei näe probleemi, kui on ka mõni teine firma, kes seda teenust osutab ja konkureerib reisijate veo teenuse osutamise nimel. Siis ei saa keegi öelda, et me andsime sulle raha. Igaüks teenib ise oma raha.

#### Artur Talvik

On olnud ministreid, kes on tahtnud selle doteerimise ära lõpetada ja on olnud jätkuv argumentatsioon, et me anname Saaremaa laevakompaniile liialt palju dotatsiooni, et selle peaks ära lõpetama, et korraldada seda (reisijatevedu) riigile kasumlikumalt. See on olnud jätkuv argumentatsioon. Kas siis ühel hetkel otsustagi, et laevad võiksid tulla riigilt. Kuidas seda otsustati?

#### Vjatšeslav Leedo

Riik on küsinud üleveo hinda. Toetust või dotatsiooni ei ole. 2006. aastal lepiti reisi hind kokku, indekseeriti. Kui eelmistel aastatel igal aastal me tõestasime (kui palju on reise tehtud). Praegu kehtib ostu-müügi tehing. Niipalju, kui palju tehakse reise, riik maksab toetusena kinni. Tegelikult on alati raha vähe, sest vaja oleks raha ka arenduste jaoks. Minu arvates peaks olema avatud konkurents. Mitte, et raha antakse, vaid selle peaks välja teenima. Siis saab tulla ka teine või kolmas. Meie tulubaasist on ju 100 või 150 % kõik ministriumil teada. Julgen väita seepärast, et nn konkurss näitas ära, et kõiki andmeid ei olnud olemas. Lugupeetud partner, kes pakkus meiega koostööd, olid andmed koopeeritud täpselt meie pealt.

#### Artur Talvik

Sa väidad, et ministrium teab täpselt kogu Sinu kulurida?

#### Vjatšeslav Leedo

Me esitame seda iga kuu. Meie esitame igal kuul oma kulurea.

#### Artur Talvik

Ja konkursil TS esitas lepingu väidetavalt samade andmetega?

#### Vjatšeslav Leedo

Meie pakkumise pealt kirjutati 100% maha, va pisikene kosmeetiline parandus. Küsin: kas on võimalik panna kütuse kulu paika, kui ei ole teada, mis laev on. Kui ei ole teada, mis mootorid seal töötavad. Tegelikult, mis see näitab, kui ühel liinil on kütuse kulu 0,7 % suurem ja teisel liinil 0,8 % väiksem, millele see viitab? Meil on 15 aastat kogemust ja 4 inimest töötas seda materjali kolme kuu jooksul välja.

#### Artur Talvik

Ühel hetkel otsustas riik laevad ära osta?

Vjatšeslav Leedo

Riik otsustas ja see on täitsa normaalne asi. Hakati meiega rääkima laevade ostust. Läbirääkimised kestsid poolteist aastat. Lõppesid nulliga.

Artur Talvik

On erinevaid väiteid – osad väidavad, et Olav Miil tõstis viimasel hetkel hinda. Teine väide on see, et viimasel hetkel ministeerium ei tahtnud seda teha. Mis on sinu arvamus ostu kohta?

Vjatšeslav Leedo

Ma ei tea, kas keegi tahtis või ei tahtnud, kuid tean seda, et Olav Miil ei ole hinda tõstnud. Temal oli hind kogu aeg paigas. Meil on omavaheline leping nii koostatud, et oleme seotud. Olav Miil on investor. Analoogiliselt pangalt liisitud autoga. Kui tahad autot ära osta, on vastavad tingimused. Meil olid need ostu eelisõigused ja tingimused (laevade kohta) ka olemas. Olav Miil andis oma nõusoleku ja advokaadid pidid selle tehingu lõpuni viima. Teatud tingimustes ei lepitud kokku ja see jäi tegemata. Hinna tõstmist ei olnud. Kõik arvasid, et see on nii hea tehing. Tehingud peavad olema mõlemapoolsed. Üks annab kauba, teine raha, kuid tänulikkust ei ole. Meie jaoks seda ei eksisteeri.

Artur Talvik

Kas küsiti ...?

Vjatšeslav Leedo

Olav Miil oskab selles rääkida. Tehing oli riigipoolselt väga hea ja ka meie poleks midagi kaotanud. Oleksime ka teeninud.

Artur Talvik

Kas selle tehingu osa oli ka tingimus, et teie oleksite opereerima jäänud?

Vjatšeslav Leedo

Ei. See oleks olnud puhtalt läbirääkimiste teema. Kui vajatakse meie kogemusi, siis meie opereerime. Kui keegi suudab paremat asja teha, siis palun väga! Opereerimine ei ole asi iseenesest. Loomulikult teenitakse raha. Meie poolt oli poolt ka ettepanek, et me müüme laevakompanii koos kõikide lepingutega maha ja riik jätkab sellega edasi. Kas TS või ükskõik kes. Siis poleks vaja olnud ka laevu osta. Kõik teavad, mis tähendab firma ostmine. Jätkub samamoodi. Töö oli ju (meie poolt) korralik. Ainult , et keegi arvas, et me teenime liialt palju ja ....

Artur Talvik

Oleme kuulnud, et oli mingi väljapressimise taktika, et viia olukord selleni, et valitsus ei saaks hakata ise laevu tellima, et ei jõuaks laevu valmistada. Et see oli põhjuseks, miks läbirääkimised aeti ummikusse.

### Vjatšeslav Leedo

Seda võib igaüks väita, aga üks väike firma ei suudaks valitsuselt välja pressida. Kui võetakse vastu seadus laevad riigistada, siis ongi väljapressimine läbi. Ükskord on see etapp juba meie poolt läbitud. Poleks ju mingit probleemi, kui on vaja, pikendatakse lepinguid. Seadus on olemas. On kaheaastane leping, oleme kohustatud samadel tingimustel sõitma. Mitte mingit probleemi ei olnud. Neli aastat oleks rahulikku aega olnud ehitada, pole mingit probleemi. Ei saa välja pressida. Kõik oli tehtud selleks, et viia asi ummikusse ja hakata kiiresti lahendama olukorda, mis ise oli tekitatud. Aga kui pead kiiresti lahendama olukorda, sellega kaasneb see, et raha ei loeta.

### Jaanus Karilaid

Parvlaeva hankel oli kaks riigihanget. Üks riigihange kukkus läbi. Kas Sa väidad, et esimese riigihanke tulemusi, kus Väinamere Liinid sai disklahvi, neid andmeid kasutati järgmises hankes Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (edaspidi *MKM*) enda huvides?

### Vjatšeslav Leedo

Täpselt nii. Seda pole vaja isegi kõrvutada. Pilt on üks-ühele selge. Esimene hange, ma väidan, tehti selleks, et me esitaks hankel oma pakkumise. Mulle öeldi seda ka, et esitage kindlasti. Päev enne kohtusin paljude inimestega, kes keelitasid, et me kindlasti esitaksime. Me kaalusime väga sügavalt, kas me üldse esitame sellele hankele (oma pakkumise).

### Jaanus Karilaid

Teine küsimus – kas võib vastata tõele ka see versioon, et praegu käib rampide ümberehitamine? Kui tehti hange, mis nägi ette teatud mõõtmetega sisse-välja-pealetuleku avausi, et neid hakatakse ümber tegema, kas see on riigihanke mingisuguse sätte rikkumine?

### Vjatšeslav Leedo

Täpselt nii.

### Jaanus Karilaid

Küsimus on see, et kas oleks olnud võimalik maksumaksja raha kulutada selleks, et teha enne kokkulepe Väinamere Liinidega ja palju nüüd tegelikult läheb maksma nelja laeva ehitamine? Kas võib olla oht, et maksumaksja peab raha veel rohkem välja käima, kuna riigihankeid on rikutud?

### Artur Talvik

Palun selgitust rambi osas.

### Vjatšeslav Leedo

Konkurss oli selline, et kõik võivad tulla. Võivad tulla ka uute laevadega, aga tingimuseks oli see, et laevad peavad olemasolevatele rajatistele vastama. Ramp on see koht, kust auto maha sõidab. Ta (laev) peab vastama nendele rampidele, peab vastama kai pikkustele, kuna sadamad on ehitatud eurorahadega ja eurorahade kasutamisel on üks pisikene nüanss-eurorahadega ehitatud rajatise ei tohi teatud aja jooksul ümber ehitada. Aga laeva jooniste

pealt ei teatud (suurust), siis kõik ütlesid jah. Teeme uued laevad valmis, kõik vastab täpselt nõutule. Laevaehitus on veidi keerulisem. Nüüd tuleb välja, et laevad, mille projektid välja käidi, on need projektid, mida me kasutasime ennem uute laevade ehitamist ja need on meil läbitöötatud projektid. Aga me loobusime nendest, sest nad ei vastanud meie nägemusele siin parvlaeva liikluses.

#### Artur Talvik

Täpsustame. Mis projektid?

#### Vjatšeslav Leedo

Need, mida TS praegu ehitab. Norra projektid. Need olid meil laua peal, meil olid need läbi töötatud, meil olid läbirääkimised Remontowa tehasega peetud. Meil oli see pilt absoluutselt selge. Need laeva projektid ei vastanud selle nägemusele, mis laevaliikluses Eestis peab olema.

#### Henn Põlluaas

Mis mõttes ei vastanud?

#### Vjatšeslav Leedo

Laevad olid natuke väiksemad. Projektid olid – üks oli 86 m, teine 156 m, kaks laeva projekti. Nad on veidi projekti muutnud. Praegu on need projektid laeva pikkusega 114 m. Kuna laeva projekti järgi ei ole laev oma opereerimise kiiruse poolest selline, nagu peaks olema. Meie töötasime arvuti peal välja kõik vajalikud andmed laevale peale- ja mahalaadimiseks. Praegu käib meie laevadel peale- ja mahalaadimine kõik kiiresti kahel liinil. Aga uue puhul oleks olnud laevale peale- ja mahalaadimine aeglasem, mis võtab ka kütust rohkem. Me loobusime sellest projektist. Läbirääkimistel Remontowa tehasega pakkusid nad (laeva ehitamise) hinnaks 24,4 või 24,5 miljonit (eurot). Meie loobusime ja töötasime ise uue laeva projekti välja.

Nüüd, kui Remontowa on hakanud ehitama (tellitud laevu), on selgunud tõsiasi, et rambid ei vasta nendele uutele laevadele, sest konkursi tingimusi on jämedalt rikutud ja kaid ka ei vasta. Kui me siis ütlesime, et niimoodi ei saa, siis vastati, et „pole midagi, saba jääb üle“.

Tegelikult ei saa niimoodi laevu opereerida. Järgmine samm on see, et kaisid peab pikendama. Üks meeter maksab ca 1 miljon, 14 m .... On teine võimalus panna ankrupostid ülesse, kuid ka see maksab midagi, ca 4-5 miljonit (eurot). Laiendamine maksab ka midagi. Kõige kurvem lugu on Hiiumaa liinil, miks laev ei tohi olla üle 100 meetri, on see et Rukkirahu kanali laiendamine on ees. Kui laevad ehitatakse valmis, siis nelja aasta pärast käib riik välja, et 30-60 miljonit (eurot) kanalite süvendamiseks. See on täiesti kindel, et ta selle peab välja käima, kuna 114 m laev ei tohi seal liikuda.

#### Jaanus Karilaid

Kui riik tahab eraettevõtjalt teenuse ära võtta, siis ta peaks seda tegema professionaalselt. Kui ta ei tee seda professionaalselt, siis tuleb tal maksta ettevõtjale saamata jäänud tulu. Kas see oht on täna riigi pea kohal?

### Vjatšeslav Leedo

Jah. Praegu on juba lõpustaadiumis kaebus Euroopa Komisjonile. Kõik kirjeldus. Esimesed analüüsid on tehtud protseduuri läbiviimise kohta. Kui komisjoni liikmeid huvitab, saaksid nad täieliku ülevaate protsessist. Ma palun oma inimestel selle saata komisjonile. Meil võttis aega 7 kuud läbitöötamiseks ja 90 % on tõenäosus, et on jämedalt rikutud üldpõhimõtteid. Kahjutasu pole suur, kuskil 97-98 miljonit (eurot). Kõigepealt läheb Euroopa Komisjonile, sealt kohtusse. Kui selgub, et on rikkumised, siis riigil ripub kaelas selle raha tagastamine + kahekordne trahv ja järgmine samm on meie kahjude hüvitamine. Kokku võib minna ca 300-400 miljonit (eurot). Mina üldse ei ähvarda, see pole ähvardamine ja see 300-400 miljonit ei ole ka suur summa.

### Artur Talvik

Kas Sinu firma on vaidlustanud hanke?

### Vjatšeslav Leedo

Me oleme vaidlustanud kogu protsessi. Kui konkurss oli ära olnud, räägiti, et kõik tuleb õigel ajal. Kõik on sama. Täna räägitakse juba plaanist B – kuidas jätkata.

### Artur Talvik

Kas Sinuga on plaanist B räägitud?

### Vjatšeslav Leedo

Ikka on räägitud. Ega liiklus seisma ei jää. Inimesi peab ju ikka teenindama.

### Deniss Boroditš

Jäämurdmise võimekus ja Botnica ost. Küsimus Sulle kui eksperdile. Mis Sa arvad meie (jäämurde) võimekusest? Mis Sa arvad Botnica ostust? Kas see oli õige hinnaga? Kas on normaalne laevandusbusiness, kui ostja ja müüja esindaja on üks inimene? Kas see on merelaevanduses tavaline praktika, et sama inimene hakkab ka laeva opereerima? Kas näeksid jäämurdmise võimekuse tagamist ka muude alternatiividega? Minu teada kõik Sinu laevad omavad jääklassi ja talvel liiklus on hõredam. Meile räägiti, et võimalusi ei olnud, et pidime iga hinna eest ostma.

### Vjatšeslav Leedo

Minu kogemus pärineb 38 laeva ostu, müügi, vahetamise, ehituse -tehingust. Üks raudne reegel laev ostu juures on see, et 1/3 laeva leti hinnast on õhk. Kauplemisel langeb hind veel. Botnica ostu puhul 50 miljonist 1/3, noh, võtame 15 miljonit maha Botnica puhul. See on õhk ja hinnaks jääks 35 miljonit. See on juba siis, kui ütled, et ostad. Järgmine samm on see, et analüüsime, kas tahame osta või ei taha. Kui on raha, mille me laua peale paneme, tema tahab Botnicat müüa. Sealt läheb veel 5% alla. Jääb 30 järgi. Hakkame nüüd raha liigutama. Kas me saame sealt veel alla? Kas sellel jäälohkujal Botnica on tööd või ei ole tööd? Me kõik teame, et tal ei ole tööd olnud. Ta seisis seal niikuinii ilma tööta. Jääd lõhkunud ta ei ole. Soomlased ehtasid kõige ebaõnnestunuma jäälohkuja, kõige viletsama. Jääd pole ta lõhkunud, kuna selle kulu oli nii suur. Leiti, kellele maha müüa. Tegelikult oli nii, et kui ma

oleksin ostnud, oleksid soomlased pidanud altkäemaksu maksma sellele, kes ostis. See oli üks parimaid laevamüügi tehinguid Balti meres. Laevaringkondades kõik vaikselt naeravad. Eesti riik sai ühe hoobi. See, et üks inimene hindab, otsib, teeb, pärast opereerib. Seda ei toimu kuskil. Ja see ei ole normaalne.

Artur Talvik

Kas jäämurdja vajadust ei olnud?

Vjatšeslav Leedo

Jäämurdja vajadus? Kaks aastat pole vaja olnud. Jäämurde vajadus on meie riigis seitsme aasta jooksul üks kord. Kui võtta 50 miljonit ja teist 25 miljonit otsa igal aastal, siis on võimalik vajaduse korral ükskõik kust saada valvejäälohkuja panna valvesse ja maksta selle eest 10-15 miljonit. Mingit jäälohkujat pole vaja ehitada. Meie firmal oli üks väike jäälohkuja. Väikeste asjadega saaks selle ümber ehitada ja panna Pärnu lahte jääd lõhkuma. Pole üldse probleem, sest talvel on meie laevadel alakoormus. Järgmine samm on see, et Saaremaa lähel oleks vaja viiendat laeva. Meil oli projekt ka olemas. Me pakkusime ka riigile, et ehitame koos välja. Suvel kasutame parvlaevana, talvel, kui pole tööd, saab ta jäälohkuja olla. Aastaringselt oleks seega töö olemas. Selle maksumus uuena oleks olnud ca 36 miljonit eurot. Uus laev.

Artur Talvik

Pärast Botnica ostu tõusid laevateede tasud. Kui palju see teie äri mõjutas?

Vjatšeslav Leedo

Meile Botnica ost ei mõjunud. Riik annab toetust selle võrra lihtsalt rohkem. Ühest taskust teise. Kõva põntsu pani see TS-le ja Sillamäele. Meie oma laevastikule siin viibimiseks. Need, kes saavad aru, kuidas Botnica töötab, saavad aru, et riik ühe käega annab raha Veeteede Ametile, teise käega annab TS-le ja TS annab raha laevale. Ärulist poolt siin ei ole. See on puhas maksumaksja raha keerutamine. Niisuguse jäälohkuja vajadust siin ei ole. Selle raha eest saab mitmeid ja mitmeid jäälohkujaid reservi palgata.

Artur Talvik

Vastukaaluks väitele, et saab jäälohkujat reservi palgata, väidetakse, et need, kellelt jäälohkujat võtta, vajavad jäälohkujaid samaaegselt ka ise.

Vjatšeslav Leedo

Ei ole õige jutt. Sõltub lepingust, kuidas leping sõlmitakse. Kui tasutakse (lepingu alusel) valmisoleku eest, peab jäälohkuja tulema, kui me seda vajame. Ta peab tulema, sest vastasel juhul on trahvid nii suured. Äri seisneb selles, et üks kord seitsme aasta jooksul peab tööd tegema, aga igal aastal saab nt 10 miljonit. Igal aastal saab raha, aga tööd peab tegema näiteks viiendal aastal. Töö eest makstakse ära, aga teistel aastatel saab niisama. See on ju puhaskasum.

Deniss Boroditš



TS-l pole kogemust laevade ostmisel. Aga kas on olemas ka laevade hindamisaktid? Kas neid tavaliselt tehakse, et aru saada, palju seal „õhku“ on? Mis see õiglane hind on?

#### Vjatšeslav Leedo

Selleks tehakse äriplaan, et teada, milleks laeva ostetakse. Äriplaanis hindad laeva ära ja pakud laeva hinnaks. Aga kui sa ei oska hinnata, siis pöördud maaklerite poole, kes hindavad laeva ära. See on lihtne operatsioon, hindamise hind on 0,1-0,6%, olenevalt laeva maksumusest. Ostu-müük toimub analoogiliselt kinnisvara müügiga. Maaklerid laevanduses on samuti olemas nagu kinnisvara maakleridki, nende töötasu on 0,06 – 0,7% sõltuvalt laeva maksumusest. 50 miljonilise laeva maksumuse puhul on normaalne maakleri tasu ca 0,2%; 10 miljonit maksva laeva puhul tõenäoliselt 0,4 %. Maaklerid seisavad kõik rivis, ootavad, kes saavad tehingut teha.

#### Artur Talvik

Botnica puhul väideti meile, et polnud kedagi kuskilt võtta.

#### Vjatšeslav Leedo

Ma võin teile demonstreerida, et kui soovite laeva hinnata, helistan ja kohe on olemas kuus maaklerit. Nad ütlevad kohe hinna, hommikuks tehakse pakkumised ära ja 5 päeva pärast on laev hinnatud. Hindamise maaklereid on väga palju. Kõik on huvitatud.

#### Valdo Randpere

Oled vaidlustanud riigihanget, mis tehti seoses parvlaevadega. Kuidas see vaidlus on läinud? Kas mingi instants on Sulle õiguse andnud ja riigi hukka mõistnud? Teine küsimus on seotud meedias väidetuga, et Remo Holsmer, kes esindas sadama nõukogu, on Sinu käest midagi tahtnud või küsinud midagi, et kui .....siis nii...

#### Vjatšeslav Leedo

Ma ei tea, kust on pärit väide, et Remo (Holsmer) on minu käest midagi küsinud. Asi ei käi niimoodi, et ma tulen ... Remo minu käest altkäemaksu ei ole küsinud. Ma ei ole kuskil väitnud, et „tule anna ja ma teen“. Aga olen öelnud seda, et „Remo puhas poiss ei ole“. Tegelikult väidan, et „Remo protsessi juures puhas poiss ei ole“. Aga altkäemaksu ei ole pakkunud.

#### Artur Talvik

Mis see tähendab?

#### Vjatšeslav Leedo

Kõik protsess, mis hankega läbi viidi, oli Remo väga asja juures. Ta oli Riigikogus mingis komisjonis, kuhu kõik andmed jooksid kokku. Kui see (hanke) protsess käis, siis käisid minu juures ühelt poolt sadama mehed ja teiselt poolt sadama nõukogu esimees või poliitikud. Mina ütlesin „teeme ühe mõistliku asja ära“. Üks poliitik ütleb niimoodi „lahenda TS meestega ära!“. Sadama juhtkonnaga, nemad ei ole vastu. Teeme firma. Aga hakkad nendega (sadama juhtkonnaga) rääkima, ütlevad nemad „lahenda poliitikutega ära, nemad ei ole vastu.“ Siis

käibki kahe vahel. Juhtkond ütleb ka niimoodi „neli miljonit on vaja“. Mis siis teha? Kellele seda raha vaja on? Kui päev enne konkursile minekut ma tean, et me oma pakkumised teeme ja mulle on juba ammu öeldud, et see pakkumine ei lähe teil nagunii läbi. Minu juurde tuleb sadama juht ja ütleb „Kas te võidate – maksad, või ei võida, aga olge head, tehke pakkumine ära, sest Remo palus seda“. Mis see tähendab? Ma ütlen, et küsige Remo (Holsmeri) käest. Las ta ise räägib. Ausalt räägib.

Tema (Remo Holsmer) väidab, et ta pole asja juures olnud. On asja juures olnud.

Valdo Randpere

Aga tema (Remo Holsmer) altkäemaksu ei ole küsinud? Kas sadam juhtkond andis mõista, et oleks vaja kellegile anda?

Vjatšeslav Leedo

Täpselt nii.

Valdo Randpere

Tagantjärele vaadates, mida sadama juhtkond teinud on, äkki sadama juhtkond tahtis (alkäemaksu) endale?

Vjatšeslav Leedo

Mina ei tea. Ma ei usu seda ka. Aga võib-olla ka. Ei tea. Mina ei ole seal vahel olnud. Kellele nad kotiga viisid? Kui meie esitasime pakkumise ära ja tuuakse välja otsitud põhjus, et meie garantii ei ole piisav, siis.. Seal oli vaja anda 10 miljoni suurune garantii. Swedbank annab meile garantii, aga garantii tekst on niisugune, et „konkursi võitmise korral garantii hakkab kehtima“. Nad on andnud kümneid garantiisid. Aga nüüd öeldakse, et see tekst ei sobi. Peaks olema „garantii on kehtiv juba pakkumise ajal“. Pank ei saa sellist asja anda. Pank saab anda garantii ainult siis, kui on võidetud. Selle sõnastuse pärast võetakse konkursilt maha!

Artur Talvik

Selle Sa vaidlustasid?

Vjatšeslav Leedo

Seda me vaidlustasime, see protsess käib. Vaidlustused ei ole lõppenud.

Valdo Randpere

Mis astmest (vaidlused) on läbi käinud?

Vjatšeslav Leedo

Need on I astmed läbi käinud, osa on Riigikohtus. Ma täpselt ei tea, kui palju neid. Neid kuskil paarkümmend tükki.

Artur Talvik

Paarkümmend eraldiseisvat vaidlustust?

Vjatšeslav Leedo

Jaa. Juristid tegelevad nende asjadega. Mingid asjad on läbi käinud, mingid ei ole. Meil ei ole mõtet eriti palju ..... Ei ole mõtet vaielda ministeeriumiga, kellele alluvad need järelevalveorganid.... Sealt ei tule midagi välja.

Artur Talvik

Sa väidad, et järelevalveorganid on kallutatud?

Vjatšeslav Leedo

Ma usun küll. Kui rahanduskomisjonist järelevalveorgan teeb otsuse, et hange on läbi viidud valesti ja järgmisel päeval (öö jooksul) toimub muutus ja siis öeldakse, et ei ole valesti, siis ...

Jaanus Karilaid

Mis komisjon?

Vjatšeslav Leedo

Rahandusministeeriumi riigihanke järelevalve komisjon. Teeb kohe 180 kraadi pöördet! Pärast kogemata on kuulda, et ministrid on omavahel rielnud ja on arutatud, et „kuidas te julgete sellise asjaga....“

Jaanus Karilaid

Kes need ministrid olid? Jürgen Ligi ja Urve Palo?

Vjatšeslav Leedo

Ma ei tea. Toimus rahandusministri ja majandusministri suur vaidlus ja seal olid seotud ka teatud inimesed...Minu teada minister oli siis Jürgen Ligi. Konkurss? Kui majandusminister ennem konkursi kohtub TS juhtidega, ütleb ajalehes, kes juba võidab konkursi, kui valitsuse istungil öeldakse (see on avalikuks tulnud) ja Jürgen Ligi ütleb, et nõutakse, et vahetatakse ära operaator ja nendega üldse koostööd ei tehta .... Võid ju käia, palju tahad....

Tiina Ojasalu

Väitsite, et küsiti altkäemaksu. Sellel on selgelt kriminaalasja tunnused. Parlamendi komisjon ei saa selliseid asju uurida, see on selgelt uurimisorganite ja kohtu pädevuses. Kas pöördusite õiguskaitseorganitesse?

Vjatšeslav Leedo

Siis ma peaksin kogu aeg pöörduma. Olen kasvanud niimoodi, et ei pöördu kellegi poole. Mina saadan küsijad uksest välja. Kui oleksite veidi rohkem äris, siis teaksite, kuidas need asjad käivad.

Jaanus Karilaid

Operaatori väljavahetamisega seonduvalt on Jüri Mõis avaldanud, et TS on olnud poliitiline lüpsilehm, kus on käidud ämbritega ringi ja viidud raha reformierakonnale ja isamaaliidule, millegipärast keskerakonda ei nimetanud. Kas poliitilist manipuleerimist oli tunda?

Vjatšeslav Leedo

Nõustun – Mõis ei valeta. Võin 100% nõustuda.

Jaanus Karilaid

Üks eelmistest ülekuulatutest ütles, et nõukogu liikmena ta ei saa rääkida kõikidest asjadest, sest vastasel juhul rikuks ta nõukogu liikme hoolsuskohustust, oleks pidanud minema prokuratuuri.

Vjatšeslav Leedo

Avalduse kohta (politseile) küsitud on väga huvitav. Aga kas nende avalduste esitamine ka kuskile viiks? Oli teada, et TS juhid on juba 2009. aastast alates võtnud altkäemaksu. See on juba praegu avalikustatud. Miks neid hoitakse? Mis see tähendab? 2009? Kuus aastat? Neid hoitakse, pannakse palka juurde?

Valdo Randpere

Seda ei teatud 2009. Nüüd on suudetud tuvastada, et 2009. aastal tegid stividorfirma.

Vjatšeslav Leedo

Seda teadsid kõik. Juba aastaid neli või viis, et sadama ... Äriühendades ilmselt teatakse üksteist rohkem.

Valdo Randpere

Mina olin kuulnud just Kaljuranna kohta, et nüüd on üks aus mees sadama eesotsas. Kiili kohta ei teadnud ma midagi.

Vjatšeslav Leedo

Alguses oli. Aga pärast Kiil pani ta (Kaljuranna) enda järgi jooksma. Neli - viis aastat. Oli teada, et kui tahad midagi sadamas teha, siis....

Artur Talvik

Mis oli teada?

Vjatšeslav Leedo

Kõigil oli teada, et kui tahad sadamas midagi ajada või rajada, lepi Kiiliga kokku, anna ümbrik ja mine. See ei ole ju saladus. Kuski kaks aastat tagasi Kiil teatas „võite ju kirjutada või uurida, mina olen nagu soomusrongis, keegi mind ei puutu“.

Artur Talvik

Poliitilise seljatagusega?

Vjatšeslav Leedo

Ilmselt küll. Mina ei kujuta ette, kuidas saab teistpidi paika panna inimese, kui KAPO annab teada ja palka ka tõstetakse. Teada oli ju, et nende tähtaeg lõppes 2015.

Artur Talvik

Mida see tähendab, kui Sa ütlesid, et pead pöörduma TS poole, aga nemad (sadama juhtkond) ütles, et pead pöörduma poliitikute poole?

Vjatšeslav Leedo

See tähendab seda, et oleks vaja poliitilist toetust. Et sadama juhtkonnale öeldakse, et ...See oli siis, kui me arutasime, kas me ostame või teeme või loome ühise mingisuguse platvormi (laevade osas).

Artur Talvik

Kas teil oli siis mitu varianti?

Vjatšeslav Leedo

Meil oli vähemalt kümme varianti, et mitte teha seda lollust, mis praeguseks on tehtud - hakata ehitama laevu sellises ajadefitsiidis. Siis on teada, et makstakse kõik asjad kinni.

Artur Talvik

Teil oli kümme varianti arutusel ja Sa pöördusid alguses aruteluks TS juhtide poole?

Vjatšeslav Leedo

See arutelu käis meil pidevalt. Nad käisid ka uurimas, mis saab teha ja kuidas teha.

Artur Talvik

Arutelu oli siis mõlemapoolne? Mis variandid kõige tugevamalt lauale jäid?

Vjatšeslav Leedo

Midagi ei jäänud. Mina ei pidanud vajalikuks mingit poliitilist heakskiitu kelleltki küsida.

Artur Talvik

Sa väidad, et teie olite sadamaga juba midagi kokku leppimas ja siis sadam ütles, et mine kinnita poliitikute juures? Kas poliitiline tähendas, et Sa pidid mingi kindla erakonna juurde minema? Kindla ministri juurde? Ümbrikuga?

Vjatšeslav Leedo

Ilmselt küll. Ma ei tea, mis see tähendab, aga ma ei hakanud kellegi juures seda pakkumist tegema.

Valdo Randpere

Millise variandi kohta see „ilmselt küll“ käis?

Vjatšeslav Leedo

Ilmselt kõigi kohta. Ilmselt kõik peaks läbi käima. Ma pakkusin (laeva) ostu. See kukkus ära. Järgmine pakkumine – teeme ühisfirma. See oleks olnud üks kõige parem variant – meie kogemus ja riigifirma kontroll. Ühisfirma koos laevadega. Pakkusime ka, et müüme firma maha koos lepingutega. Seal on kõik olemas – nii lepingud kui laevad. See oleks ka kümneid miljoneid korda odavam olnud kui nende uute laevade ehitamine. Laua peal oli veel teisigi variante.

Jaanus Karilaid

Poliitilistest lobistidest. Kas need nimed – Juhan Parts, Urve Palo, Kalev Lillo, Neinar Seli – kas nende nimede taga on nn lobistid, keda ettevõtjad pidi kasutama, et saada otsuseid kätte?

Vjatšeslav Leedo

Ma ei tea, kes on lobistid. Ilmselt Riigikogus on kõik lobistid, mis on täitsa normaalne. Kui Riigikokku lähed, pead ju ajama mingisugust asja. Neinar Seli käest, tunnen teda pikka aega, käime koos jahil, küsisin, kui ta oli nõukogu esimees, kas ma pean kellelegi maksma hakkama. Neinar Seli ütles, et ei pea maksma hakkama. Neinar Seli läks ennem nõukogust ära, kui praamihange tuli.

Jaanus Karilaid

Kalev Lillo nimi on tuttav?

Vjatšeslav Leedo

Ikka on. Tema ja Remo Holsmer ei ole käinud (minuga) kaupa tegemas, kuid nad on olnud selle protsessi juures.

Jaanus Karilaid

Tahad väita, et nad on protsessi kaasvastutajad?

Vjatšeslav Leedo

Absoluutselt. Protsessid viiakse sellisesse olukorda, et teisel poolel pole enam teist valikut. Pead nõustuma või pead kõrvale minema. Ma arvan, et ka politseile avalduse tegemine ei aita midagi. Seda ei tõesta kuidagi ära.

Artur Talvik

Kui räägid sellist juttu, kas ei karda, et veelgi enam hakatakse Sinu äri „kruttima“?

Vjatšeslav Leedo

Kindlasti mõni hakkab. Elus on erinevaid momente olnud. Ma ei karda siin elus midagi.

Artur Talvik

Kas Sa parteisid oled toetanud?

Vjatšeslav Leedo

Parteised toetasin – 1996.aastal reformierakonda ja 1995.aastal keskerakonda. Rohkem ei ole toetanud. Jõudsin järeltulele, et rohkem ei toeta. Olen reformierakonna loomise juures olnud. Partei liige ei ole. Olen jõudnud järeltulele, et ei astu ühtegi parteisse, kuni tegelen äridega. Olen siia maani seda järginud.

Valdo Randpere

Mida arvad Saarema püsiühendusest?

Vjatšeslav Leedo

Pakkusin ministrile, et ostke mu laevad ära, hakkam tegelema Saaremaa püsiühendusega. Andke mulle 30 aastane kontsessioon, ehitan selle valmis. Selle üleviimise. Ideed võiks edasi arendada, et 10 minutiga saaks üle. Ei taha avaldada oma saladust, kuidas hakkam seda korraldama.

Artur Talvik

Küsin Sinu kui eksperdi hinnangut laeva hindade vahel, mis ühes tehases on 17,5 miljonit suurem kui teises tehases. Oled kokku puutunud Remontowaga. Kas on tavaline, et on nii suured hinnavahe?

Vjatšeslav Leedo

Hinnavahe oleks võinud olla sõltuvalt tööjõukulust. Poola ja Türgi tööjõukulu vahe laevaehituses peaks olema kuskil 9%. Muud hinnad on kõik ühesugused.

Valdo Randpere

Türgi puhul on räägitud riiklikest eksporditoetustest.

Vjatšeslav Leedo

Tegelikult on nii, et kui lepingud kirjutatakse alla ja selle eest raha saadakse, siis on selge, missugused need lepingud on. Kannatame veel veidi ja siis on näha – kahe-kolme kuu pärast, kui saame Poolast laevad kätte. Siis on näha, millised need laevad on. Minu andmetel kolmas kuu töö ei käi. Raha küsitakse juurde. Tähtaegu küsitakse juurde.

Türgiga on see asi, et nendel sadamameestel vedas. Nad ostsid ühe laeva, mis norrakad kunagi ehitasid endale. Tegelikult ehitab praegu Türgi ühte laeva, seda, mis on tellitud. Nad ostsid ühe korpuse ära, mis oli juba ehitatud. See on hea. Tänu sellele on nad vist ühe (laeva) ehitamisega graafikus. Laev oli juba pooleldi valmis ehitatud, kui see konkurss alles käis. Me ei tea, võib-olla see vahe raha selle eest makstigi.

Artur Talvik

Oled kokku puutunud paljude laeva ostu-lepingutega. Lepingus on kindlasti karmid sanktsioonid lepingu mittetäitmise eest.

Vjatšeslav Leedo

Ma tean Poola tehast, seal on mulle tuttavad inimesed. Meie pidasime ka nendega läbirääkimisi. Nende käest ei saa ühtegi senti. Ma arvan, et kui lepingud on tehtud ühe poole

alkkäemaksuga, siis leping on sinnapoole kaldu. Poolas on lepingud (ma ei saa väita, kuid tean) selliselt, et kunagi nad ehitavad laevad ära. Ehitavad niipalju, kui makstakse, aga sanktsioone nendele eriliselt panna ei saa.

Artur Talvik

Lepingus ei ole piisavalt sanktsioone? Aga kui sanktsioonid sisse kirjutatakse, siis võid saada?

Vjatšeslav Leedo

Jaa. Aga üks asi, mis seal kindlasti on täitmata ja selle võrra võib ehitaja venitada niipalju kui tahab, on see, et tellija peab andma ehitusdokumentatsiooni üle. Laeva dokumentatsioone siiamaani ei ole. Dokumentatsiooni tehakse jooksvalt. Kui seda dokumentatsiooni ei ole, siis ei ole ka tähtaega. Seda võib ka venitada ja ükskõik, mis kohus tunnistab, on ehitajal ikka õigus.

Artur Talvik

Kui avalikud on laevaehituse hinnad? Kas see on ärisaladus? Või on see üldiselt teada, kui suur see summa on, mis üks või teine laev maksab?

Vjatšeslav Leedo

Laevaehituse hinnad ei ole saladus. Pole kunagi olnud. Kui meie ehitasime, siis meie ka teatasime ehituse hinna. Ükski laevaehitaja ei näe selles (hinna avalikustamises) probleemi, sest parema meelega nad teadvustavad selle hinna ära, siis potentsiaalsed ostjad oskavad sellest firmast ülevaadet saada. Kui hind on ebanormaalselt suur, siis tekib kohe küsimus, miks see nii suur on. Kui see on ebanormaalselt väike, siis püüavad kõik seda endale saada. Keegi ei näe hinna avalikustamises probleemi. Eriti tellija ei tohiks varjata, kust see raha tuleb. Ehitajat ei huvita see (hinna varjamine) üldse.

Priit Sibul

Kui räägiti, et riik võiks ise hakata praamiteenust osutama, siis üks argument oli see, et riik suudab saada odavamalt raha laevade ehitamiseks ja selle võrra tuleb see teenus lõpuks maksumaksjale odavam. Mis Sinu hinnang sellele argumendile on? Kui riik ühe laeva valmis saab, siis selle opereerimise teenuse ettevõtte osas käib mehitamine. Teine küsimus seondub Botnicaga – majandus- ja taristuminister väitis Riigikogus arupärimisele vastates, et Botnica hind on 2 (20?) miljonit täna? Minister ise hinda välja ei mõtle. Kuidas kommenteerid seda?

Vjatšeslav Leedo

Ma juba ennem ütlesin, et Botnica hind on kuskil 30 miljonit, rohkem ei ole. Hinnanguid võib teha olenevalt raha hulgast, mis sa selle hinnangu eest maksad. Kui on vaja, võib Botnica hinnata ka 100 miljoni (euro) peale. Kellel Botnicat vaja on? Arvestades praegust momenti, on Botnica väärtus miinus. Ta ei ole ei 30 ega 50 miljonit. Tööd ei ole. Jäämurdmist ei ole. Riik peab laeva ülal pidama. Kõige odavam oleks, kui kanda ta vanarauaks. Kas see on mõistlik? Siin peaks hakkama arutlema. Ilmselt see ei oleks mõistlik, aga hoida seda laeva üleval, pole ka mõistlik. Kui leida talle tööd, siis ... Botnica-tüüpi laevu on kümneid ja kümneid, mis seisavad Norras sadamates ja Botnica on suhteliselt ebaõnnestunud laev. Miks



ta soomlastel seisis? Ta saab suvel tehtavate töödega hakkama naftaplatvormidel, kuid tema enda opereerimise kulu on 1,7 – 1,8 korda kõrgem kui teistel laevadel. Seetõttu oled konkurentsist väljas. Kui buumi ajal, kui kõik laevad on kinni, siis võetakse ta ükskõik, mis hinnaga. Kui hakkab aga kukkuma, siis esimesed laevad, nagu Botnica, lükatakse eemale. Botnica saab tööd siis, kui.... Tal on üks eelis - riik maksab ülalpidamiskulud kinni.

Meie hakkasime ehitama (laevu) siis ja otsisime raha, kui kõik majandus kukkus kokku. Pangad raha ei ole andnud, kui oli kriis ja meie saime suhteliselt praeguste tingimustega võrreldes kallima finantseerimise. Krooni pealt läksime euro peale ja kõik oli väga ebaselge. Me saime kahe aastaga refinantseeritud. Sama pakkumine, mis me tegime, et teeme ühisfirma, meil oli ka sama panga poolt pakkumine, kus see raha hind oleks läinud tükk maad odavamaks, kui oleks järgmine kümme aastat olnud. Raha hind on praktiliselt üks, pangal pole vahet, kas on erafirma või riigifirma, kui on äri. Leping on leping. Raha hind on praktiliselt üks.

#### Priit Sibul

Leping sõlmitakse teenuse osutamiseks kümneks aastaks. Aga laen võetakse täna kas TS –le või TS Laevadele kahekümneks aastaks.

#### Vjatšeslav Leedo

Minu teada ei võeta praegu üldse laenu. Ma tean, et seal on võlakirjad, sest pangad ei andnud laenu. Praegu on aastased võlakirjad. Nende võlakirjade hind on kordades kõrgem, kui meie praegune hind. Praeguse raha hind on TS-s kõrgeim. 20 aastaks nad pankadest laenu ei saa. Aga võib-olla ka saavad, sest infrastruktuurid ja riik on taga. Aga tegelikult see on jälle konkurentsi moonutamine. Riik ei saa olla käendaja. See on riigiabi. Kui riik meid käendab, pole samamoodi probleemi. See ongi see, mille vastu Euroopa Liit võitleb, et riik ei abistaks. Vahet ei ole, kas on oma firma või mitte, kuid käituma peab ühtmoodi.

#### Artur Talvik

Masinate küsimus parvlaevadel. Sama firma, kes teeb ehitusjärelvalvet, esindab masinaid, mis sinna (laevadele) peale tulevad. Kas pole veider? Alguses pidid tulema kattepinnarid? Nüüd tulevad MTU-d? Väidetakse, et Poola tehas on seda (MTU-sid) nõudnud. Kuidas Sa seda kommenteerid?

#### Vjatšeslav Leedo

Laevaehituses ei saa olla nii, et ehitaja midagi nõuab, et peavad olema sellised mootorid. Ehitaja võiks ainult soovitada, et MTU on parem kui Wärtsila või midagi. See jutt ei vasta kindlasti tõele. Seda enam, et parvlaevad olid projekteeritud Wärtsila mootoritega. Mis on nende vahe?

Need (MTU-d) on väga head mootorid. Neid kasutatakse sõjalaevadel, nad on kiired, kui on vaja kiirust. Nende puudus on see, et kuivõrd neid kasutatakse sõjalaevadel, on puudus nende teenindamisel. Neil on topelt-pead ja nad võtavad kuni 20% rohkem kütust sama maa läbimisel, kuid kiirenduse saavutamisel on nad paremad. Parema kiirenduse koha pealt äraminemisel. 90% parvlaevadest on pandud Wärtsila mootorid, kuna neil parvlaevadel ei ole

vajadust startida koha pealt kiiresti. Kokkuhoid on kütuse pealt ja hilisema hoolduse arvelt. Hooldus on 50% väiksem, kuna neil on päid vähem, mida peab pidevalt hooldama. Miks need vahetati ära? MTU-d on pandud kõikidele Rootsi laevadele, igasugustele riikide laevadele, kuhu need on pandud peale ....Loogiline on ka see, et töö jääb sinna, et firma, kes teeb järelevalvet, kes paneb peale ja pärast hooldab, on üks, siis peab ju hoolitsema, et oleks tööd. Seal muud ei ole. Need mootorid ei ole halvad, kuid hilisem opereerimiskulu läheb kallimaks.

Artur Talvik

Kas see on normaalne, et firma, kes teeb järelevalvet, tarnib ka mootoreid?

Vjatšeslav Leedo

Tegelikult ei ole. Järelevalve teostaja peaks olema sõltumatu, kellel puudub sõnaõigus (ehitamisel). Veel parem, kui oleks väljastpoolt, sest me enam-vähem tunneme kõiki. Samuti nagu maaklereidki, on neid (järelevalve teostajaid) Baltikumis ohtralt. Järelevalve teostamise hind on 0,5 – 2% sõltuvalt laeva projekti suuruselt. 100 miljoni (euro) peale ca 1% tasu oleks päris kuninglik.

Kui meie ehitasime oma laevu, me kulutasime ära 680 000 (eurot) järelevalve peale.

Artur Talvik

Uued konkursid. TS Laevad OÜ on kinnitanud, et võtavad paljudelt Saaremaa firmadelt pakkumisi. Kas te olete vaidlustanud toitulustaja pakkumise?

Vjatšeslav Leedo

Meie sinna ei ole puutunud. Minu hinnangul jätkatakse vanaviisi, mis tähendab, et see pole õige konkurss. Konkurssi kui niisugust pole olnud. Tehti ettepanek (toitulustuse pakkumiseks), et tulge registreerige ära, vaadake, kes tahab siin teha. Mingit hanget ei tehtud. See pole õige, et riigifirma tütarettevõtte ei pea tegema riigihanget. See ei ole õige. Meie pole sinna sekkunud, oleme ainult kõrvalt vaadanud.

Võtame näiteks piletimüügi süsteemi, mis töötab korralikult. Meie piletimüügi süsteemid toimivad. Me pakkusime seda müügiks jäägiga kuskil 200-300 000 eurot, kuid ikkagi tehakse uus (piletimüügi) süsteem. Kulutatakse miljon ära, kuid see pole mõistlik niimoodi raha kulutada.

Priit Sibul

Mis kujul saaks neid pakkumisi näha? Olen kuulnud, et justkui ei suudetaks milleski kokku leppida. Et Saaremaa Laevakompanii pakkus piletimüügisüsteemi TS Laevadele, kuid ei suudetud kokku leppida. Kuidas see piletimüügisüsteemi pakkumine käis?

Vjatšeslav Leedo

Meil on sõlmitud riigiga leping aastani 2021 piletimüügi kohta. Me tegime päris suured investeeringud ja siis vaadati, et selleks ajaks need investeeringud tasuvad end ära. Meil on kohustus müüa pileteid, vaatamata sellele, et me ise ei opereeri, sest see piletimüügikeskus on eraldiseisev ettevõtte. Me oleme ministeeriumile mitu korda kirju saatnud, oleme teinud ettepaneku lepingu tühistamiseks, sest me ei saa pileteid müüa, kui riik ei võimalda, sest

Saarte Liinid on riigile kuuluv äriühing. Meil tekiks uuesti kahjutasu nõue. Me pakkusime, et riik võtaks jääkväärtusega selle piletimüügisüsteemi üle, kuid riik ei tahtnud. On olnud palju arutelusid ja koosolekuid sellel teemal. Riik on teinud uue konkursi piletimüügi süsteemi arendamiseks, mis läheb maksma üle miljoni euro.

Artur Talvik

Mis see tähendab? Tuleb uus piletisüsteem, tuleb uus ramp, tuleb uus kai laiendus?

Vjatšeslav Leedo

Oodata on ees veel raske talv, kuna laevad ei tule. See on selge. Lehes oli kajastatud, et valmistume plaaniks B, sest Poolast laevad ei tule.

Artur Talvik

Sa aitad välja?

Vjatšeslav Leedo

Muidugi. Ega liiklus seisma ei jää. Sellist asja ei saa olla. Aga see läheb riigile palju maksma, sest meie otsime oma laevadele tööd ja me oleme sõlminud lepingud. Aasta tagasi küsisime, kui kaua me peame sõitma. Me hoiame (laevad) siin, sõidame sama hinnaga edasi, kuid me tahame teada, millal me saame oma laevad ära viia. Vastust ei ole, kuigi me teame, et riik ei jõua (uute laevadega valmis). Kui me sõlmime lepingud ära mõne firmaga ja me peame andma oma laeva 1. novembrist ära ja selgub, et uusi laevu pole ning meie peame edasi sõitma... kes kinni maksab??? Me jääme siis siin sõitma, aga riik on kohustatud kinni maksma need kahjud, mida saab teine riik. Need ei ole väga väiksed summad. Ka teistel on äriplaan. Meie ei saa hoida igaks juhuks laevu siin, kas jõuab või ei jõua.

Priit Sibul

Kapteneid Eestis ülearu palju ei ole. Eeldan, et tööpakkumised on juba välja pandud. Võib-olla teie firma kaptenid tulevad konkureerima. Kaua need lepingud on kehtinud? Kui TS Laevad on juba valmis vedama, siis selgub, et tal pole võimekust. Mingiks ajaks peaks tal ju mingi valmidus (mehitamise osas) olema? Ilmselt ei ole kuskil ootamas ka vaba kaptenite armeed. Kas on olemas poole aasta perspektiiv?

Vjatšeslav Leedo

TS Shippingu juhtkond on ilmselt väga võimekas. Nad väidavad, et neil on 200 pakkumist. Mina olen 22 aastat laevanduses olnud ja meil pole kunagi üle 2 kapteni pakkumise korraga reservis olnud. Ei tea, kust need arvud (200) on võetud.

Priit Sibul

Mis ajani on teil kohustus vedada?

Vjatšeslav Leedo

1. oktoobrini 2016. See ei tähenda, et me lõpetame ära. Me jätkame uuesti Saksamaal. Väga raske oli talv, kuid mai oli juba meeldivam. Ilmselt jätkame järgmisel aastal. Ka seal on

kapteneid vaja. Nüüd tekib probleem, kas nad (kaptendid) tulevad sinna, sest me pakume ka seal normaalset palka. Ilmselt peab neid (kapteneid) hakkama üle ostma. Turumajandus. Need inimesed ei jää ilma tööta. Osa lähevad kuskile mujale, osad tulevad siia. Praegu on selline situatsioon, et paljud laevad seisavad kai ääres. Laevanduses on majandussurutis. Kapteneid veidi ikka liigub. See ei ole kerge asi (kapteneid leida). Seetõttu me pakkusime välja, et teeme ühiselt seda üleminekuetappi. Me võime kasvõi rentida tööjõudu. On see siis aastaks, pooleks aastaks. See oleks mõistlik ja siis saaks uus firma ka oma kaadrit ette valmistada. Ilmselt ei ole huvi. Peale kaptenite on veel oskustööjõudu vaja, keda on ka keeruline leida.

Artur Talvik

Täname asju selgitamast.

Üleskirjutuse koostas:

Kaie Masing  
Uurimiskomisjoni konsultant

Üleskirjutuse kooskõlastas:

Vjatšeslav Leedo  
(e-kiri 19.05.2016)