

Tartu Ülikool  
Filosoofiateaduskond  
Ajaloo- ja arheoloogia instituut

Tarmo Tulgiste

**Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamine**

Magistritöö

Juhendaja:  
Olev Liivik

Tallinn 2013

# Sisukord

Sissejuhatus .....	3
Historiograafia.....	5
Probleem ja allikad.....	10
1. Majanduspoliitiline taust.....	14
1. 1 Muudatused majanduspoliitikas.....	14
1. 2 Erastamise ideoloogiad .....	17
1. 3 Parteiprogrammide seisukohad .....	22
1. 4 Euroopa Liidu ja muu välisabi erastamiseks.....	23
1. 5 Hinnangud ja avalikkuse suhtumine erastamistesse.....	24
2. Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamise põhjused ja eesmärgid .....	27
3. Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamine.....	31
3. 1 Erastamise ettevalmistamine .....	31
3. 2 Osalejad, nõustajad ja hind.....	32
3. 3 Erastamine .....	34
3. 4 Erastamise tulemuslikkus .....	38
3. 5 Eesti Raudtee taasriigistamine .....	38
3. 6 Edelaraudtee erastamine.....	40
3. 7 Meedia kajastused .....	44
4. Hinnang erastamistele .....	47
4. 1 Avalikkuse suhtumine .....	47
4. 2 Eesmärkide teostumine .....	49
4. 2. 1 Positiivsed jooned .....	49
4. 2. 2 Negatiivsed jooned.....	49
Kokkuvõte .....	53
Summary .....	56
Kasutatud allikad.....	59

## Sissejuhatus

Käesolevas töös on vaatluse all Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamised.

Erastamist, mis on olnud kapitalismile üleminekul üheks peamiseks ettevõtmiseks, on peetud ka Eesti arengu ja majandusedukuse võtmeks ning Eestit on toodud eeskujuks plaanimajanduselt turumajandusele ja demokraatialle üleminekul. Erastamiste läbiviimine on olnud vastuoluline ja poliitikute seisukohad selles küsimuses on olnud erinevad. Ühtlasi on see tekitanud ühiskonnas ka elavat vastukaja, kus väljendatud seisukohad ja hinnangud on olnud väga vastandlikud ja emotsiooniderohked.

Kuna erastamisprotsess on Eestis tänaseks valdavalt lõppenud, võimaldab see analüüsida ja anda ka toimunule objektiivsema hinnangu, kuid ajaloolaste üldisemaid käsitlusi sellel teemal ilmunud ei ole. Erastamiste suurem laine kestis üle kümne aasta, alates 1990. a. kuni 2001. a. ja selle aja jooksul toimusid olulised muutused nii erastamise ideoloogilistes küsimustes, kui vahetusid ka erastamise läbiviijad.

Erastamiste tulemuslikkust ja erinevate etappide edukust on hinnatud erinevalt, kuid ühisele järeldusele ei ole siiani jõutud. Antud uurimus keskendub konkreetsetele, erastamise viimase etapi, infrastruktuursete suurettevõtete, Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamisele. Taoline kitsale valdkonnale või ettevõttele keskendumine aitab paremini jälgida toimunut ja anda sisukama analüüsi ning hinnangu. Lisaks aitab raudteede erastamine vaadelda Euroopa Liidu majanduspoliitiliste põhimõtete täitmist ja elluviimist, kuna Eesti võttis selles osas endale, seoses liitumisega, kohustuse. Taustana on vaadeldud ka majanduspoliitilist olukorda, läbiviidud reforme, mis tingisid antud erastamised. Vaadeldakse ka Euroopa Liidu raudteetranspordi poliitikat 20. saj. lõpul.

Termin erastamine ehk „privatiseerimine“ oli 1990. aastate algul Eesti majandusteadlastele tuttav seoses Suurbritannias ja USA-s võimul olnud parempoolsete valitsuste poolt infrastruktuursete ettevõtete müümisega erakapitalile. 1990 a. valitsusprogrammis käsitleti erastamist kui omandisuhete muutmist, lahtiriigistamist, ettevõtluse viimist eraalusele.<sup>1</sup>

Üldiselt mõeldakse erastamise ehk privatiseerimise all omandiõiguse muutmise protsessi, mille käigus ettevõtete, avalike teenuste või vara omandiõigus viiakse avalikult sektorilt (riik, omavalitsus) üle erasektorile (eraettevõtted) või eraomandis olevatele mittetulundusorganisatsioonidele.

---

<sup>1</sup> Erik Terk. *Erastamine Eestis, ideoloogia, läbiviimine, tulemused*. Tallinn, 1999: 9, 20.

Majandusteadlane Uno Mereste käsitleb oma majandusleksikonis erastamist kui riigistatud varade tagasiandmist nende seaduspärastele omanikele. 17. juunil 1993. vastuvõetud erastamise seaduse järgi on erastamise peamine eesmärk vabaneda olukorrast, kus riigile kuuluvat ettevõtet käsitletakse kui ei kellegi vara, kus seda kasutatakse ebaperemehelikult.<sup>2</sup>

Erastamise erinevate vormide osas on seisukohad erinevad. Näiteks ei loeta Euroopa Liidus toimunud erastamiste asjatundjate Marko Köthenburgeri, Hans-Werner Sinni ja John Walley hinnangul erastatuks ettevõtet, mille üle riik säilitab kontrolli. Küsimusi tekitab ka olukord, kui riik, pärast erastamist, subsideerib firmat edasi või mingil muul moel rikub konkurentsi nõudeid või müüb välisinvestorile, kes on teise riigi kontrolli all. Paljud riigid, nagu näiteks Suurbritannia, jätavad ka endale kuldse osaku õiguse, mis Euroopa Liidus on keelatud, kuna piirab vabaturu põhimõtet.<sup>3\*</sup>

Erastamine võib tähendada ka lihtsalt juhtimiseeskirjade muutust ja turusuhete kehtestamist. Näiteks ei nõua Euroopa Liidu direktiiv telekommunikatsiooni osas omaniku vahetust. Euroopa Liidu eeskirjad ei nõua ka tingimata riigimonopoli müümist, riigid on vabad valima erinevate regulatsioonide vahel valdkondade osas, mida Euroopa Liit ei reguleeri. Sellisel juhul võib erastamine tähendada ka lihtsalt eeskirjade muutmist.<sup>4</sup>

Masserastamine (osakuerastamine) on erastamise meetod, mille korral valitsus müüb kiiresti odavalt osakuid, mida võib kasutada ettevõtete osade ostmisel.<sup>5</sup>

Töös on kasutatud veel lahtiseletamist vajavaid mõisteid nagu erastamise ideoloogiad, mida teatmeteostes ega leksikonides eraldi defineeritud ei ole, kuid esineb kasutatud kirjanduses (Terk „Erastamine Eestis“). Erastamise ideoloogiate all peab antud uurimustöö autor silmas erastamise läbiviimise põhjuseid, meetodeid ja teostamise ideid.

Erastamispoliitikat tuleb vaadelda kui protsessi, mis tegeleb nende ideede väärtuspõhise ellurakendamisega.

Selgitamist vajavad ka eriotstarbelised erastamisväärtpaberid (EVP-d), mida Eesti riik jagas siinsetele elanikele rahvakapitali obligatsioonina tööstaaži alusel. 1994 turule tulnud EVP-de eest oli võimalik aastatel 1995-1999 omandada mitmete ettevõtete aktsiaid.

---

<sup>2</sup> Uno Mereste. *Majandusleksikon II*. Eesti Entsüklopeediakirjastus Tallinn, 2003: 168.

<sup>3</sup> Marko Köthenburger, Hans-Werner Sinn, John Whalley. *Privatization experiences in the European Union*. Whalley editors, 2006: 4,5.

\* kuldne osak on nominaalne osak, mida omavad riiklikud organisatsioonid riiklike ettevõtete erastamisel ning mis omavad teatud olukordades otsustavat häält või vetoõigust teiste osakute suhtes  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Golden\\_share](http://en.wikipedia.org/wiki/Golden_share) (28.03.2013.).

<sup>4</sup> samas: xi

<sup>5</sup> Daniel Kopf, Ira W. Lieberman, Raj M. Desai. *Privatization in Transition Economies: The Ongoing Story*. 138, <http://6M&hl=et&sa=X&ei=TgBvUeWsDZCa0QWjo4DICg&ved=0CHIQ6AEwCQ#v=onepage&q=mass+privatization+definition&f=false> (15.02.2013.).

## Historiograafia

Raudteede erastamist on ajakirjanduses väga palju kajastatud, kuid publitseeritud uurimusi ei ole. Kõige põhjalikumalt on seda teemat käsitlenud Küllö Arjakas oma 2010 a. Eesti Raudtee tellimusena ilmunud raamatus Eesti Raudtee 140, kus raudtee üldise arengu kõrval on peatükk ka Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamisest.<sup>6</sup> Kohati faktide- ja detailiderohkes analüüsis on erastamist ja Eesti Raudtee taasriigistamist käsitletud küllalt kriitilises võtmes, tuues esile lahenduste ebaprofessionaalsust ja poliitiliste valikute tagajärgi. Selle ümber toimunud poliitiline kemplus on Arjakase hinnangul suures osas nullinud erastamisega saavutatut.

Raudteetranspordi eripära ja restruktureerimise tulemusi on käsitlenud Eve Tomson oma töös „Raudteetranspordi osatähtsus Eesti ühistranspordis“, kus pealiskaudselt on vaadeldud ka Eesti Raudtee erastamist.<sup>7</sup> Raudteetranspordi, mis 2006. a. moodustas Tomsoni väitel veonduses 26% ja rahvusvahelises kaubavedudes 88%, on kõige rohkem investeeritud. Lahendamistvajavate probleemidena raudteetranspordis nägi ta infrastruktuuride tehnilist mahajäämust, mis ei võimalda reisirongiliikluse arendamist.<sup>8</sup> Samas väidab ta ekslikult, et Edelaraudtee aktsiate õigus läks Briti ettevõttele GB Railways 31. juulil 2001 (see toimus 29. nov. 2000). Tomson leiab, et Eesti Raudtee erastamine oli ajalooline sündmus kogu maailma raudteede ajaloos, kuna kunagi enne ei ole müüdnud eraomandisse nii infrastruktuuri kui ka seda kasutavat raudteevedude firmat. Kuigi pärast erastamist investeeriti raudteesse 292 milj. kr. aastas, enne erastamist oli investeeritud 210 milj. kr. aastas, leiab Tomson, et investeeringud ei ole piisavad ja reisjate arv pidevalt langeb. Raudteesektorit peab ta Eestis väga perspektiivikaks, kuid erastamisega ei kaasnenud loodetud konkurentsi nii reisijatevedudes ega kaubavedudes, leiab, et riigi kontroll eraldatud finantsvahendite kasutamise kohta raudteel on oluline.<sup>9</sup>

Erastamiste tausta üldisemalt on kajastanud paljud autorid, kellest olulisemad on taasiseseisvunud Eesti poliitika suurkujud Mart Laar ja tema 2002. a. ilmunud „Eesti uus algus“ ning Edgar Savisaare 1999. a. „Usun Eestisse“.<sup>10</sup>

---

<sup>6</sup> Küllö Arjakas. *Eesti Raudtee 140*. AS Eesti Raudtee, Tallinn, 2010.

<sup>7</sup> Eve Tomson. *Raudteetranspordi osatähtsus Eesti ühistranspordis*. Tartu Ülikool, [http://www.emselts.ee/konverentsid/FMS2007/Ettev6tlus ja majanduspoliitika/Tomson.pdf](http://www.emselts.ee/konverentsid/FMS2007/Ettev6tlus%20ja%20majanduspoliitika/Tomson.pdf) (25.10.2009.).

<sup>8</sup> samas: 5.

<sup>9</sup> samas: 8, 13.

<sup>10</sup> Mart Laar. *Eesti uus algus*. Konrad Adenaueri Fond, 2002; Edgar Savisaar. *Usun Eestisse*. TEA Kirjastus, 1999.

Valdavaks seisukohaks erastamiste osas, Laari puhul on, et vaatamata paratamatutele väiksematele ebaõnnestumistele viidi need tema valitsusajal läbi otsustavalt ja radikaalselt ning seetõttu on see olnud Eesti eduloo üheks olulisemaks teguriks. Erilist põhimõttelist altminekut Eesti Raudtee erastamise osas ei täheldata, pigem nähakse probleemi endiste ettevõtete juhtide tegevuses enne raudtee erastamist, millele suudeti siiski tänu M. Laari valitsuse tegevusele lõpp teha.

Edgar Savisaar leiab, et 1990. aastate alguse majanduslanguse ja reformidega venitamise põhjuseks oli poliitiline kemplemine. Näiteks privatiseerimine, mille kontseptsioon oli valmis juba 1990 a. mais, hoiti Laari pooldajate ja endiste kommunistide poolt kinni. Savisaare hinnangul oli Laari (keda on peetud ka liberaalse turumajanduse rüütliks ja kes tuli võimule rahvusluse lipu all) poliitika suur kompromiss, mis oli vastand tema eeskujule Margaret Thatcheri poliitikale. Tegelikult olevat Laar realiseerinud Rahvarinde erastamisideoloogiat, ehk siis riigivara müüki raha, mitte osakute eest.

Erastamiste tausta ja ideoloogiaid on põhjalikumalt valgustatud ka majandus- ja ühiskonnateadlase Erik Tergi koostatud kokkuvõttes „Erastamine Eestis, ideoloogia, läbiviimine, tulemused“.<sup>11</sup> Valdavaks seisukohaks selles töös on, et Eesti erastamismudelit eriti iseloomustada ei osata ja vaatamata katsetele seda teha, jääb alati midagi olulist avamata, kuid kokkuvõttes ei tulnud erastamised halvasti välja. Selles käsitluses, mille kaasautoriteks on veel Mati Meeliste, Veiko Tali, Kostel Gerndorf, on eelkõige keskendunud ettevõtete müügile erakätesse, selle läbiviimisele ja tulemustele.

Veiko Tali ja Alar Kleini 1993. ilmunud erastamise algusperioodi käsitlev ülevaade vaatleb nii Savisaare, Vähi kui Laari valitsuse erastamispoliitikat.<sup>12</sup> Autorid leiavad, et üldiselt oli omandireform ja erastamine keerukam kui arvati, põhjustades pingeid ja võttis ka rohkem aega kui oodati.

Tiit Ulase 2010. a. ilmunud kriitiline „Eraomandisse tagasi“ hindas erastamisprotsessi napilt rahuldavaks, millega keskpärane koolipoiss viiakse edasi järgmisesse klassi.<sup>13</sup> Ulas leidis, et riik hoolis liiga vähe rahvuslikust suurtööstusest, sest mitmed neist jäeti hätta, nagu Kreenholm või Kehra tselluloositehas, samas kui läänemaailm püüab rahvuslikku tööstust elus hoida.

---

<sup>11</sup> Erik Terg. *Erastamine Eestis, ideoloogia, läbiviimine, tulemused*. Tallinn, 1999.

<sup>12</sup> Veiko Tali, Alar Klein. *Ownership reform and privatization process in Estonia*.

Tallinn, Estonian Academy of Sciences Institute of Economy Reform Round Table Working Paper no. 5. 1993.

<sup>13</sup> Tiit Ulas. *Eraomandisse tagasi 1991-2009*. Tallinn, 2010.

Alari Purju leiab Ida-Euroopa üleminekuperioodi majandusi käsitlevas töös „Trade growth in transition economies“, et paljudel juhtudel osalesid välisinvestorid erastamistel selleks, et kaitsta oma maade turgu Eesti odavate kaupade eest. Eesti muutus seeläbi oma toodete tootjast rahvusvaheliste toodete allhangete tegijaks. Eestlased ei tahtnud leppida välisinvestorite juhtrolliga ettevõtetes, sest arvasid, et enamusosalus oli ostetud odavamalt, allpool selle tegelikku hinda. Veel väidab Purju, et paljud ettevõtted kannatasid erastamisreformi venimise tõttu, kuna ei saanud raha.<sup>14</sup>

1990. aastate alguse, Mart Laari esimese valitsuse tegemiste tausta, kaasaarvatud erastamiste ja Euroopa Liiduga ühinemise protsessiga seonduvat on valgustanud Kalle Muuli oma 2012. a. ilmunud raamatus „Isamaa tagatuba Mart Laari valitsus 1992-1994“.<sup>15</sup> Muude poliitiliste arengute kõrval vaatleb Muuli lähemalt ka masserastamise käimalükkamist Eestis ning sellega seotud ideoloogilisi mõõdalaskmisi ning erinevate isikute, nagu Herbert Schmidt, Andres Bergmanni, Kaido Kama ja Väino Sarneti rolli selles. Erastamisagentuuri juhti, Väino Sarnetit, endist Isamaa volikogu liiget, hindab Muuli kui erastamisprotsessi päästjat, kes erinevalt tema eelkäijast Andres Bergmannist, hoolis Eesti seadustest, vältides nii suuretegevõtete erastamise läbikukkumist.<sup>16</sup> Samuti rõhutab Muuli Sarneti Erastamisagentuuris kasutuselevõetud nn. konveiermeetodit, kus ettevõtete erastamine jaotati väikesteks tööloikudeks, kus iga töötaja tegi oma jupikese tööd ära ja andis siis selle edasi järgmisele. Nii oli ettevõtte müük Sarneti arvates ka kehvema väljaõppega inimestele jõukohane ja see aitas vältida korrupsiooni. Muuli vaatleb ka erastamisideoloogiate võitlust ja väidab, et restitutsiooni pooldajate (Isamaa) võit oli seotud ülemnõukogu saadikute jõulupühade eelse sooviga hääletamise asemel koju pühi pidama minna, mistõttu pooltühjas saalis õnnestus seadusesse sissehääletada säte, mille kohaselt sai omandireformi peamiseks sihiks omandi tagastamine seaduslikele omanikele. Tähelepanu pööratakse Muuli raamatus ka Laari valitsuse püüule luua 1992. a. suhteid korrumppeerunud vene äritegelastega ja nendega seotud Nowe panga ja vahendusfirma Konestoniga. Osad neist äritegelastest said Laari ja Isamaa eestkostel ka Eesti kodakondsuse, nagu J. Gertsman.<sup>17</sup> Muuli andmebaasiks on poliitikute meenutuste kõrval olnud ka üliharuldased dokumendid, kuid millised konkreetselt, seda ta oma raamatus ei avalda.

---

<sup>14</sup> Richard N. Cooper, Janos Csacs. *Trade growth in transition economies, Export Impediments for Central and eastern Europe*. 1997: 81, 82.

<sup>15</sup> Kalle Muuli. *Isamaa tagatuba, Mart Laari valitsus 1992-1994*. Tulimuld Tallinn, 2012.

<sup>16</sup> samas: 238.

<sup>17</sup> samas: 200, 202, 240, 242.

Erastamisi nii Euroopa Liidus kui maailmas ja raudteedega senduvat on käsitletud ualtuslikult. Antud uurimuses on kasutatud Marko Köthenbürger, Hans-Werner Sinn ja John Whalley 2006. a. ilmunud tööd „Privatization Experiences in the European Union“, kus autorid täheldavad, et töde Euroopa Liidus läbiviidud erastamise küsimustes, ei ole võimalik tõestada, selles osas saab omada ainult arvamusi. Autorite üks oluline järeldus on, et erastamiste tulemuslikkus sõltus erastamise läbiviimisest ja institutsioonide suhtumine erastamistesse on olnud eufooriline. Üldiselt said tarbijad kasu erastatud meediasektorist, kus oli tekkinud konkurents ning paljudes maades langes ka elektri hind, kuid 1980. aastate eduväited on tänaste realistlikumate seisukohtade valguses vaibunud.<sup>18</sup>

Majanduspoliitilist tausta taasiseseseisvunud Eestis on kajastatud laialdaselt. Erapooletuma pildi saamiseks on kasutatud ka rahvusvahelisi autoreid nagu Kevin O Connor'i 2003. a. ilmunud „The History of The Baltic States“, kes leiab, et reformide läbiviimine tõi Eestis kaasa mõttetuid kannatusi ning neid takistasid sagedased skandaalid, rahva toetuse puudumine, valitsuste lühiajalisus ning endeemiline korruptsioon. Erastamiste osas leiab autor, et väikeettevõtete erastamine oli efektiivsem<sup>19</sup>

David J. Smith leiab, et erastamised, mille protsess oli poliitiliselt vasturääkiv ja pikaleveniv, olid samas lääne investoritele väga soodsaks tehtud. Mures oldi Vene ärihuvide pärast erastamise protsessis ja eelarvamusi olevat olnud ka saksa firmade suhtes.<sup>20</sup>

Turumajandusele üleminekust ja Eesti uuest algusest on kirjutanud veel mitmed autorid. Majandusteadlane Kaarel Kilvits leiab, et Eestil oleks olnud oma väiksuse ja 50 aasta taguse demokraatia ja turumajanduse kogemuse tõttu reforme kerge läbi viia, kuid valiti kõige keerulisem privatiseerimise tee, mis lõi soodsa pinnase korruptsiooniks<sup>21</sup>. Veel analüüsib Kilvits Eesti majanduspoliitika arengut ja puudusi ning nendib, et Eesti poliitika ja majandus sõltusid rahvusvahelistest finantsorganisatsioonidest (IMF, Maailmapank) ning NATO-sse ja Euroopa Liitu pääsemise tuhinas täideti pea kõiki nende ettekirjutisi. Ka tuleviku majandus saab tema hinnangul olema juhitud rahvusvaheliste korporatsioonide, mitte riikide poolt. Erik Terk leiab, et 1990. aastate Eesti majanduspoliitika „doktriin“ ei olnud tegelikult sugugi nii edukas ja kangelaslik nagu tihti püütakse näidata.<sup>22</sup> Washingtoni konsensusel põhinev, varanduslikku ja regionaalset diferentseeritust toetav majanduspoliitika sõi ise ära oma

---

<sup>18</sup> Marko Köthenbürger, Hans-Werner Sinn, John Whalley. *Privatization Experiences in the European Union*. Whalley editors, 2006: xviii, xix.

<sup>19</sup> Kevin O Connor. *The History of The Baltic States*. Greenwood Press, 2003.

<sup>20</sup> David J. Smith. *Estonia independence and european integration*. Routledge, 2001.

<sup>21</sup> Kilvitsa tööd: Kaarel Kilvits. *Tööstuspoliitika*. Tallinn, 1995; Kaarel Kilvits. *Majanduspoliitika*. TTÜ kirjastus Tallinn, 2008.

<sup>22</sup> Erik Terk. *Eesti majanduspoliitika: muutuv või muutumatu?* Johannes Mihkelsoni Keskus, 2005.



elektroraadibaasi. Puudus innovatsioonipoliitika ning poliitikute asjatundmatus ja majanduse ülepolitiseeritus on olnud suureks takistuseks. Ka uue majanduspoliitilise paradigma teket, mida on oodatud, pole siiani juhtunud.

Majandusteadlase Jaan Tepandi hinnangul on Eestis alates majandussüsteemi vahetumisest valitsenud naiivne usk, et turg paneb kõik paika ja see usk ei võimaldanud leevendada šokiteraapia purustuste toimet ning mõistuspärasemat tegevust. Erastamise protsess, mille eesmärgiks oli privatiseerida võimalikult kõike ja võimalikult ulatuslikult, kulges tema hinnangul võrdlemisi süsteemitult ja turbulentselt. Läbimõtlematu tegevus pidurdas erastamise käiku ja kahandas selle tulemuste usaldusväärust.<sup>23</sup>

Euroopa Liiduga liitumise protsessi ja liitumismõjusid vaadeldakse Ivar Raigi 2008. a. ilmunud töös, kus autori hinnangul toimusid need läbipaistmatult ja Eesti ettevõtete huve arvestamata.<sup>24</sup> Oluline on ka välisministeeriumi 2009 aasta väljaanne „Eesti reformikogemus teel Euroopa Liitu“, mis sisaldab erinevate ametnike ja poliitikute kogemusi ja Eesti strateegiat ning taktikat ELiga liitumisel.<sup>25</sup>

20 sajandi lõpu ja 21 sajandi alguse transpordiprobleemide tausta valgustamisel on kasutatud antud uurimuses autoreid nagu Geoff Vigar, kes 2002. a. ilmunud töös “The Politics of Mobility, transport the environment and public policy” rõhutab, et transpordikasvu tuleb suhtuda tõsisemalt ja keeruliste probleemide tunnistamine ning transpordipoliitika ümbermõtestamine on avaldanud siiani vähest mõju. Keeruliste küsimuste lahendamine saab olla kompleksne ja nõuab poliitilist julgust.<sup>26</sup>

Keskkonna ja säästva transpordi spetsialistide John Whitelegg'i ja Gary Haq'i 2003. a. ilmunud käsitlus keskendub transpordiprobleemidele üle maailma ja järeldus on, et kiirele autostumisele, mis on tekitanud maailmas nii teravaid sotsiaalseid- kui ka keskkonnaprobleeme, on pikemate distantside puhul parim transpordilahendus raudtee.<sup>27</sup> 2004. a. ilmunud „Principles of Transport Economics” autorid Emile Quinet ja Roger Vickerman, kes uurisid paljude muude temade kõrval ka raudteede erastamise põhjusi, läbiviimist ja tulemuslikkust nii Suurbritannias kui mujal maailmas, leiavad, et ainult transpordiprobleeme mõistev ja transpordiökonoomiat arvestav poliitika suudab lahendada

---

<sup>23</sup> Jaan Tepandi. *Alternatiive otsides*. TTÜ kirjastus Tallinn, 2000.

<sup>24</sup> Ivar Raig. *Eesti tee Euroopa Liitu, unistus paremast Euroopast*. Tallinn, 2008.

<sup>25</sup> *Eesti reformikogemus teel Euroopa Liitu*. Välisministeerium, 2009.

<sup>26</sup> Geoff Vigar. *The Politics of Mobility, Transport the environment and public policy*. Spon Press, 2002.

<sup>27</sup> John Whitelegg, Gary Haq. *The Earthscan Reader on World Transport Policy and Practice*. Earthscan, 2003.

kasvõi osaliselt Euroopa ees seisvaid ülesandeid. Veel leiavad autorid, et on vaja keskset juhtimist, kuigi vanameelsete arvates on see tagasimine ebaefektiivse sotsialismi juurde.<sup>28</sup>

## Probleem ja allikad

Eesti taasiseseisvumine 1991. aasta 20. augustil tõi kaasa nii ühiskondlikud kui ka majanduspoliitilised muudatused, mille eesmärgiks oli käsumajanduse süsteemi lammutamine ja lõppeesmärgiks täielik majanduslik ja poliitiline integratsioon Euroopaga.<sup>29</sup>

See ei kujunenud lihtsaks ülesandeks. Endise majandussüsteemi lammutamine tõi kaasa majanduslanguse ja tasakaalutuse ning majanduslik olukord esimestel aastatel taasiseseisvunud Eestis kujunes trööstituks. 1991. a. oli inflatsioon 303% ja 1992. a. 956%, puudus oli kütusest ja ohus oli isegi elektritootmine.<sup>30</sup> Tekkinud olukord soodustas korrupsiooni.<sup>31</sup> Olukorra normaliseerimiseks ja majanduse taastamiseks oli vaja läbi viia reforme, mida alustatigi 1992. a. valitsusjuhiks saanud T. Vähi juhtimisel ning mille tulemusena inflatsioon märgatavalt langes.<sup>32</sup>

Siiski jäi taasiseseisvunud Eesti majandust ka edaspidi iseloomustama kõrge inflatsioon ja majanduspoliitikat reformid, mille radikaalne teostamine tekitas rahulolematust ja sotsiaalset ebavõrdsust. Üheks oluliseks reformide läbiviimise põhjuseks oli ka Eesti püüdlus astuda Euroopa Liitu ja NATO-sse.

Peamiseks reformiks kapitalismile üleminekul kujunes erastamine. Nagu erastamisega otseselt seotud Eesti Erastamisagentuuri Nõukogu esimees ja aastatel 1999-2001 majandusminister Mihel Pärnoja on öelnud „Erastamine jääb Eesti majanduslukku krestomaatilise nähtusena, ilma milleta ei ole võimalik mõista ja seletada ei Eesti üleminekut turumajandusele, ega ka edasist arengut“.<sup>33</sup>

Erastamised toimusid mitmes etapis. 1991-1993 toimus nn. väikeerastamine, mida on omakorda jaotatud 2 etappi. 1991 jaanuar – mai 1992 erastati ainult 50 000 EEK-i väärtuses maksvaid riigiettevõtteid.<sup>34</sup> 1992 mai – 1993 juuni tulid müüki munitsipaalomandis olevad objektid maksumusega kuni 600 000 EEK-i. Suurerastamine algas 1992 augustis ja

---

<sup>28</sup> Emile Quinet, Roger Vickerman. *Principles of Transport Economics*. Edward Elgar Publishing, 2004.

<sup>29</sup> Eve Tomson. *Eesti majandusajalugu 20 sajandil*. Tartu Ülikooli Kirjastus, 1999: 114, O Connor: 192.

<sup>30</sup> Cooper, Cacs: 63, 65.

<sup>31</sup> Eesti ajalugu VI. Ilmamaa, 2005: 400, Eve Tomson 1999: 114.

<sup>32</sup> O Connor 2003: 179, 182, Cooper, Cacs: 62, 63.

<sup>33</sup> Terk 1999: 3.

<sup>34</sup> Tali, Klein: 11.

erastamisobjektid olid väärtuses üle 600 000 EEK-i.<sup>35</sup> 1994. a. algas massmüügiperiood. 1,5 aastaga müüdi enam kui 50% riigi suurettevõtetest.<sup>36</sup> Massiline erastamine lõppes 1995. a. ja algas suuremat väärtust omavate nn. poolinfrastruktuursete ettevõtete müük. Mitteinfrastruktuurne erastamine lõppes 1996. aastal.

Viimane, infrastruktuursete ettevõtete erastamise ettevalmistamine algas 1995. a. ja kujutas endast miljarditehinguid. Selle etapi eripäraks oli peale hinnasuurusjärgu ka infrastruktuuri strateegiline tähtsus, vajatavate investeeringute suurus, erastamisproblemaatika tihe seos vastavate valdkondade seadusandliku regulatsiooni väljatöötamisega. Äärmiselt oluline oli sõltumatu regulaatori loomine hindade kontrollimiseks.<sup>37</sup>

Raudteede erastamine oli viimane infrastruktuursete ettevõtete suurerastamine Eestis. Uurimuse peamiseks eesmärgiks ongi uurida, analüüsida ja hinnata Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamisi, nende erastamise põhjuseid, läbiviimist, erastamiste tulemuslikkust ja ühiskondlikku arvamust erastamisse.

Uurimus on jaotatud 5 peatükiks. I peatükis vaadeldakse majanduspoliitilist tausta, milles erastamised toimusid, erastamise ideoloogiaid ja parteide seisukohti erastamise küsimustes. Samuti vaadeldakse Euroopa Liidu ja rahvusvahelist abi erastamiste läbiviimisel ning avalikkuse suhtumist ja hinnanguid.

II peatükk uurib raudteede erastamise põhjuseid ja eesmäärke.

III peatükk keskendub Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamistele. Tähelepanu all on erastamiste ettevalmistamine, Eesti Raudtee erastamise pakkujad ja nõustajad, erastamise protsess ja erastamise tulemuslikkus, Eesti Raudtee taasriigistamine ja selle tagajärjed ning Edelaraudtee erastamine ja selle tulemuslikkus.

IV peatükis antakse raudteede erastamistele hinnang, püütakse välja selgitada ja analüüsida nii erastamise eesmärkide teostumise positiivseid, kui negatiivseid jooni ja kajastatakse avalikkuse suhtumist toimumusse.

Antud uurimuse peamiseks allikateks on Eesti Raudtee erastamist puudutavad Riigikogu arhiivis säilitatavad dokumendid, nagu AS Eesti Raudtee erastamise käigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks IX Riigikogu poolt moodustatud uurimiskomisjoni toimik 2B-7 ja 2B-8, uurimiskomisjoni istungite protokollid koos lisadega nr. 1-10 ja Lõpparuanne 2003. Nendes keskendutakse peamiselt 5 küsimusele: 1. erastamisnõustaja valiku asjaoludele; 2. nõustamise kvaliteedile; 3. osalenud isikute vahel

---

<sup>35</sup> Tali, Klein: 13, 16.

<sup>36</sup> Terk 1999: 130, 140.

<sup>37</sup> Terk 1999: 135, 137, 141, 150.

funktsioonide jaotumise aluseks olnud põhimõtete adekvaatsusele; 4. konkursil parimaks tunnustatud pakkumise tagamaade ja 5. protsessi puuduliku ja vigase dokumenteerimise asjaolude väljaselgitamisele. Enamusele seatud eesmärkidele komisjon hinnanguid anda ei suutnud ja keskenduti peamiselt nõustamisele. Protokollid sisaldavad ka erastamise kronoloogiat ja istungitele kutsutud asjaosaliste kuulamiste stenogramme, kuigi esines mitu juhtumit, kus väljakutsutu keeldus komisjoni istungile ilmumast.

Poliitikute reageeringute ja erastamiste protsessi kajastamise osas Riigikogus on kasutatud IX Riigikogu stenogramme (IX Riigikogu stenogramme 2000 I ja III köide, 2002 III köide, 2003 I köide, 2006 IV köide ja Riigikogu stenogrammid II köide 1999).

Raudteede erastamisega otseselt seotud tollase teede- ja sideminister Toivo Jürgensoni subjektiivset hinnangut toimunule on võimalik vaadelda tema kodulehelt.<sup>38</sup>

Eesti Raudtee erastamise tulemuslikkuse osas on kasutatud riigikontrolli pressiteadet, Eesti Raudtee 2003 aastaraamatut "Eesti raudtee pidevas liikumises", X Riigikogu stenogramme 2006 IV ja Riigi Teatajas avaldatut.

Edelaraudtee erastamise osas on olulisteks allikateks IX Riigikogu III istungjärgu stenogramm 19. 04. 2000.<sup>39</sup> Edelaraudtee erastamise tulemuslikkuse küsimuses on peamiseks allikaks tulemusauditi osakonna peakontrolör Margus Kurini 2002. a. koostatud auditi raport „Riigi tegevus Edelaraudtee AS-i erastamisel ja ühiskondliku reisijateveo teenuse tellimisel“. Samuti Eesti statistika aastaraamatud 2006 ja 2012. Erastamiste tausta, erastamise ideoloogiate ja majanduspoliitilise tausta käsitlemisel on peamiseks allikateks konverentsi Omandireform Eestis 1995. a. ilmunud materjalid „Omandireform Eestis: hetkeolukord ja tulevikuperspektiivid“ ja „Omandireform ja omandireformi läbiviimine Eesti Vabariigis aastatel 1991-2004“ 2004. a. avaldatud raport. Raudteede erastamise põhjuste ja eesmärkide küsimustes on kasutatud 1996. publitseeritud ülevaadet töötulemustest Teede- ja Sideministeeriumi valitsusalas „Eesti riigi hetkeseis ja arenguprobleemid“ ja Eesti Vabariigi majanduspoliitilist programmi.

Ka meedias avaldatut ei saa mingil juhul alahinnata, nii erastamisküsimuste osas kui ka transpordipoliitika kajastamisel. Näiteks ei saaks me ametlikest või nn. väärivatest allikatest, nagu Riigi Teataja, kus iseenesest on antud suhteliselt põhjalik sündmuste kirjeldus, midagi teada M. Laari isiklikest telgitagustest seostest raudtee erastamisel. Sellest keeldus rääkimast

---

<sup>38</sup> Raudtee-Algus. <http://www.toivojyrgenson.ee/?d=raudteeMM> (29.12.2010.).

<sup>39</sup> IX Riigikogu stenogramm III istungjärk, 19. aprill 2000. Otsuse "*Vabariigi Valitsusele volituste andmine Edelaraudtee AS-i riigisisesele raudteel reisijateveo doteerimiseks aastatel 2000-2009*" arutelu. [http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=steno&day=12&date=956142000&pkpkaupa=1&paeva\\_kord=2000006593](http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=steno&day=12&date=956142000&pkpkaupa=1&paeva_kord=2000006593) (20.01.2013.).

ka vastava uurimiskomisjoni esimees Ignar Fjuk oma raportis. Kuid meedia aitab meil vähemalt osaliselt kergitada teadmatuse loori nii selles kui muudes küsimustes.

# 1. Majanduspoliitiline taust

## 1.1 Muudatused majanduspoliitikas

Iseseisvuse taastamisega 1991. a. loodi nii poliitilised kui ka majanduslikud eeldused turumajandusele üleminekuks.<sup>40</sup> Olulisemateks reformideks, mis Eesti majandust ja ühiskonda tervikuna on mõjutanud, olid rahareform, omandireform (erastamised) ja liitumine Euroopa Liiduga. Küsimuseks sai, kuidas reforme läbi viia ja turumajandusele üle minna.<sup>41</sup>

Kuigi kolmest Balti vabariigist tegutses Eesti majandusreformide osas kõige otsustavamalt, takistasid seda valitsuste lühiajalisus ja sagedane elanikkonna toetuse puudumine. Kõikide valitsuste probleemiks olid sagedased skandaalid, endeemiline korrupsioon ja ebapopulaarsed poliitilised ja majanduslikud otsused.<sup>42</sup>

Eesti reformide ja majanduspoliitika väljakujunemist on mõjutanud ennekõike 1990. aastatel valitsenud üldine poliitiline foon neoliberalism ehk nn. „šokiteerapia“\*. „Šokiteraapia“ pooldajad Eestis tahtsid võimalikult kiireid reforme; järkjärgulise ülemineku pooldajate meelest võisid kiired reformid põhjustada elanikkonnale mittevajalikke (mõttetuid) kannatusi, mis seoses järgnenud majanduslanguse ja reformide läbiviimisega sai tõeks.<sup>43</sup> Näiteks suurendas Briti teadlaste väitel Nõukogude Liidu lagunemisele järgnenud masserastamine meeste suremust. Eestis kasvas 1989-2002 majandusšoki ning massilise erastamise tulemusena meeste suremus 42%. Riikides nagu Albaania, Horvaatia, Tšehhi, Sloveenia, kus üleminek turumajandusele kulges aeglasemalt, suremus hoopis langes ligi 10% võrra.<sup>44</sup> Poliitikate ja majandusinstrumentide analüüs on näidanud ka mitmete teiste

---

<sup>40</sup> Tomson 1999: 114.

<sup>41</sup> Erik Terk. *Eesti majanduspoliitika: muutuv või muutumatu? Eesti poliitika eile, täna, homme. Reforme seitsmest valdkonnast.* Johannes Mihkelsoni Keskus 2005: 81, 83; Kaarel Kilvits. *Tööstuspoliitika.* Tallinn 1995: 12.

<sup>42</sup> O Connor: 173-175.

\* M. Friedmani poolt käikulastud mõiste, mis tähendab majanduses hindade järsku vabakslaskmist ja rahakontrolli kaotamist, riigi subsidiumite lõpetamist ja kohest kaubanduse liberaliseerimist, tavaliselt ka suuremõõtmelisi erastamisi. Esimene šokiteraapia viidi läbi A. Pinocheti poolt 1975 Tšiilis. Shock Therapy (economics) Wikipedia. [http://en.wikipedia.org/wiki/Shock\\_therapy\\_%28economics%29](http://en.wikipedia.org/wiki/Shock_therapy_%28economics%29) (14.02.2013.).

<sup>43</sup> O Connor: 178, Kilvits, 1995: 12.

<sup>44</sup> Uurimus: Erastamine suurendas suremust. Postimees 15.01.2009, Massiline erastamine 90 ndatel suurendas suremust. 15. 01. 2009. <http://forte.delfi.ee/news/teadus/massiline-erastamine-90ndatel-suurendas-suremust.d?id=20900206> (06.04.2013.).

probleemide tekkimist ja võimendumist 1990. aastatel, nagu rahvaarvu järjekindel vähenemine, kihistumine, tööhõive, kuritegevuse kasv, sotsiaalsed probleemid.<sup>45</sup>

Kohalike poliitikute ideoloogilistest vaadetest olenemata sõltusid Eesti poliitika ja majandus oluliselt sellistest rahvusvahelistest finantsorganisatsioonidest nagu Rahvusvaheline Valuutafond (IMF), Maailmapank ja Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupank ning Eesti täitis peaaegu kõiki nende ettekirjutusi. M. Laar ja tema valitsus, keda on näidatud majandusreformide radikaalse läbiviijana, ei algatanud tegelikult ühtegi põhimõttelist reformi. Otsused olid tehtud IMF-i poolt.<sup>46</sup>

Rahvusvaheliste finantsinstitutsioonide (näiteks Maailmapanga), kes alustasid oma missioone Eestis juba 1991 a. novembris, juhised sisaldasid konkreetseid ettekirjutusi edaspidiseks tegutsemiseks. Turule orienteeritud majandussüsteemile üleminek pidi olema võimalikult kiire ja see ei tohtinud olla mingi segavariant plaanimajandusest ja turumajandusest, vaid vabakaubandus.<sup>47</sup> Koostöös IMF-ga koostatud reformide programm nägi ette erisoodustusi väliskapitalile. Vastutasuks sai Eesti IMF-lt 1992. a. 27.9 miljoni SDR-i (IMF-i arveldusühik) tagatislaenu, mis oli ligi 4% Eesti sisemajanduse kogutoodangust. Ka Euroopa Rekonstruktsioonipank kirjutas laenu saamiseks ette arengukava, mis nägi ette reforme erinevates valdkondades, kaasaarvatud transport ning erastamised.<sup>48</sup>

Tiit Vähi valitsuse ajal ilmus ka Eesti ametivõimude majanduspoliitika memorandum 1996-1997 (EAMM), mis oli aruanne IMF-le ja kus märgitakse, et Eesti on järginud kõiki IMF-i programmis sätestatud kvantitatiivseid kontrollnäitajaid, väljaarvatud finantsdefitsiidi piirmäärad. Lisaks on täidetud struktuurareformide osas võetud kohustused. Viivitusi on esinenud ainult maa erastamisel, sotsiaalkindlustusreformi ja pangandusprobleemide lahendamisel.<sup>49</sup> Majandusteadlase J. Tepandi hinnangul oli selle dokumendi näol tegemist uue käsumajanduse variandiga, kus finantstoetuse eest ohverdati Eesti sõltumatus ja Riigikogu eiramise (memorandum ei olnud mõeldud Riigikogule esitamiseks) puhul võib rääkida sekkumisest riigi siseasjadesse.<sup>50</sup>

---

<sup>45</sup> Tea Nõmmann, Lauri Luiker, Paavo Eliste. *Eesti arengu alternatiivne hindamine – jätkusuutlikuse näitajad*. Poliitikauuringute Keskus Praxis, Tallinn 2002: 54.

<sup>46</sup> Konverentsi „Majandusreformid. Taasiseseisvunud Eesti esimese valitsuse aeg 1990-1992“ ettekannete kogumik. A. Kokk. *Esimese valitsuse programm*: 27.

<sup>47</sup> Tepandi: 219, 330.

<sup>48</sup> Konverentsi „Majandusreformid. Taasiseseisvunud Eesti esimese valitsuse aeg 1990-1992“ ettekannete kogumik M. Pilv. *Eesti Riikliku Välismajandusameti kujundamisest ja Eesti välismajandustegevuse reformidest aastatel 1990-1992*: 49.

<sup>49</sup> Eesti välismajanduse teataja 10 (65). Mainor, 1996: 1.

<sup>50</sup> Tepandi: 301, 302, 314, 315.

Mitmed parteid, poliitikud ja poliitilised ühendused, kes olid osalised tollaste majanduspoliitiliste otsuste langetamisel, kaasaarvatud Isamaa ja M. Laar, said Lääne poliitikutelt ja parteidelt nii rahalist toetust, kui väljaõppet.<sup>51</sup>

Välisinvesteeringud kasvasidki ajavahemikus 1993-1998 hüppeliselt ja välisinvesteeringutega firmad on olnud oluliselt efektiivsemad kui kohalikul kapitalil põhinevad ettevõtted.<sup>52</sup> See aitas normaliseerida majandust. Eesti oli nn. siirdeühiskondade seas välisinvesteeringute osas Ungari ja Tsehhi Vabariigi järel 3. kohal ja aastatel 1992-1999 oli SKP ja välisinvesteeringute suhe Eestis 35%. Peamised investorid olid Rootsi (42%) ja Soome (31%). Koguinvesteeringutest läks kõige rohkem ehk 26% transporti ja telekommunikatsiooni.<sup>53</sup>

Rahvusvaheliste finantsorganisatsioonide kõrval olid reformide läbiviimist nõustamas ka väliseestlastest koosnev Peaministri Majandussõprade Klubi.<sup>54</sup> Sellest hoolimata teostati reformid asjatundmatult ja kiirustades ning puudus selge majanduspoliitika. Näiteks rahareformi, kus kroon fikseeriti saksa marga suhtes, seostati Milton Friedmaniga, kuigi viimane rõhutas just mittefikseeritud rahakursi tähtsust.<sup>55</sup>

Ka Eesti jaoks väga olulise Euroopa Liiduga liitumisläbirääkimiste strateegia eesmärgiks oli kiire ühinemine ja kindlasti esimeste edukate liitujate hulka jõudmine.<sup>56</sup> Eesti Euroopa Liitu astumist uurinud Ivar Raigi väitel ei tõstatanud Eesti Euroopa Liiduga ühinemise „sõelumistel”, mis lõppesid 1999. novembris, aja võitmiseks ühtegi küsimust. Eesti positsioonid kinnitas Laari valitsus kinnistel kabinetiistungitel. Kuid vaatamata pingutustele olla peatükkide sulgemises eesrinnas, polnud sellest lõppkokkuvõttes ikka kasu.<sup>57</sup> Puudus analüüs, kuidas kaitsta rahvuslikke ja ettevõtjate huve ja valitsuse kiire liikumise taktika tõttu seda ei tehtudki. Ettevõtjad ei olnud kursis läbirääkimiste sisuga, sest läbirääkimisi hoiti kitsas ametnike ringis, kes tihti polnud otsuste tegemiseks piisavalt ettevalmistatud.<sup>58</sup>

Raigi hinnangul oli Laari valitsuse aja säästmise taktika karuteene konkurentsivõimele. Riikide puhul, kelle tulutase oli palju madalam Euroopa Liidu tasemest, nagu Eesti, oleks vaja olnud pikemaid üleminekuperioode.<sup>59</sup> Eesti läbirääkijate seisukohaks oli, et

---

<sup>51</sup> Muuli: 45.

<sup>52</sup> Väliskapitalile ei pea tegema erisoodustusi. Priit Vahter 2004. <http://www.eestipank.ee/press/artiklid-ja-intervjuud/valiskapitalile-ei-pea-tegema-erisoodustusi> (03.04.2013.).

<sup>53</sup> *Euro ja Eesti*. Tartu Ülikool Majandusteaduskond, Eesti Tööstuse ja Tööstuse Keskliit, Tallinn 2001: 142-144.

<sup>54</sup> Pilv: 48.

<sup>55</sup> *Terk*. 2005: 70.

<sup>56</sup> *Eesti reformikogemus teel Euroopa Liitu*. Välisministeerium 2009: 83.

<sup>57</sup> Raig: 84.

<sup>58</sup> samas: 88.

<sup>59</sup> samas: 89.



üleminekuperioode peaks taotlema suhteliselt vähe.<sup>60</sup> Sellele probleemile on tähelepanu pööranud ka K. Muuli, väites et Eesti oli ainus Ida-Euroopa riik, kes ei soovinud vabakaubanduslepingus ühelegi kaubale ega majandusharule üleminekuaga. Euroopa Komisjonile oli arusaamatu, miks erinevalt teistest riikidest, kes püüdsid üleminekuaga võimalikult pikaks venitada, Eesti seda ei taotlegi. Säärast võimalust polnud üldse ette nähtudki ja komisjon hoiatas Eestit ülemäära liberaalse väliskaubandusrežiimi eest.<sup>61</sup> Konsultatsioonifirma Ernst & Young'i uuringu põhjal hinnatigi näiteks reisilaevanduses maksuvaba kaubanduse kaotamisest tulenevat kahjumit Eesti majandusele 2-3 miljardit krooni aastas, mis tulenes turistidelt tuleva tulu langusest. Arvestamata on kaudsed mõjud paljude valdkondade, kaasaarvatud transpordifirmade tegevusele.<sup>62</sup> 2001. a. mais pöördusid Eesti Euroopa Liiduga liitumismõjude uurimisel seminarist osavõtjad (sh. P. Kreitzberg, I. Gräzin, T. Kõrda, V. Randpere jt.) Eesti Vabariigi Valitsuse ja Riigikogu poole ettepanekuga läbirääkimised peatada ning taastada siis, kui on esitatud põhjendatud ning rahvuslikest huvidest lähtuvad ettepanekud alaliste erandite ja üleminekuperioodide taotlemiseks liitumislepingus. Nõuti liitumismõjude igakülgset analüüsi või vähemalt tulude ja kulude kalkulatsiooni.<sup>63</sup>

Kuid kõige enam vaidlusi ja ühskondlikku vastukaja tekitanud reformiks kujunes erastamine ehk privatiseerimine, mis on olnud Eesti majanduskeskkonna märkimisväärseks kujundajaks ning mis oli sotsialismilt turumajandusele üleminekuperioodil kapitalismi ülesehitamise peamiseks vahendiks.<sup>64</sup>

## **1. 2 Erastamise ideoloogiad**

Erastamise ideoloogiate seos erastamispoliitikaga ei ole Kesk- ja Ida-Euroopas olnud otsene ja järjepidev. Üldiselt usuti, et eraomandil põhinev majandus kindlustab paremini

---

<sup>60</sup> Eesti reformikogemus teel Euroopa Liitu: 18, 63.

<sup>61</sup> Muuli: 251.

<sup>62</sup> Raig: 89.

<sup>63</sup> Eesti ja Euroopa Liidu ühinemismõjude uurimine Akadeemia Nord seminari (15.05.2001.) materjalid Akadeemia Nord, Tallinn 2001: 54.

<sup>64</sup> Oleh Havrylyshyn, Donald McGettigan. *Privatization in Transition Countries: A Sampling of the Literature*. IMF Working Paper, 1999: 3. <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/1999/wp9906.pdf> (29.04.2013.); Josef C. Brada. *Privatization Is Transition-Or Is It?*: 2. Journal of Economic Perspectives volume 10, 1996. [http://www.davidson.edu/academic/economics/foley/eco232\\_f03/brada%20Privatization%20is%20Transition%20or%20is%20it%20JEP%281996%29.pdf](http://www.davidson.edu/academic/economics/foley/eco232_f03/brada%20Privatization%20is%20Transition%20or%20is%20it%20JEP%281996%29.pdf) (30.04.2013.).

demokraatiat ja et erastatud ettevõtted töötavad efektiivsemalt kui riigiettevõtted, kuigi tõendeid selle kohta ei olnud.<sup>65</sup>

Kui traditsiooniliselt parempoolsed valitsused ei poolda kiireid muudatusi, siis Kesk- ja Ida-Euroopa riikides oli see, pärast nendes riikides alanud majandus- ja ühiskondlike reformide alustamist, vastupidi. Pooldati kiireid reforme ja Washingtoni konsensust (poliitika, mis tähendab ressursiomaniikele stiimuli tekitamist läbi erastamiste ning eeldab arengu vajaliku sammuna majanduslikku kihistumist ja info vaba jagamist) ehk šokiteraapiat. Vasakpoolsed valitsused pooldasid järk-järgulist reformide läbiviimist ehk nn. sotsiaaldemokraatlikku konsensust, mis eeldas valitsuse regulatsioone ja teatud ettevõtete riigile jätmist. Eestis olid konservatiivsed isamaalased ja M. Laar mõjutatud üliliberaalsetest M. Friedmanni teooriatest.<sup>66</sup>

Ühest vastust ei ole ka selles, mis tingis riikide puhul erastamiste ideoloogilised valikud ja läbiviimise kiiruse. Christjan Bjornskovi ja Niklas Potrafke väitel sõltus see sellest, milline oli nendes riikides olukord enne II maailmasõda. Riikides, kus mindi kiirete muutuste teed, oli ka enne II maailmasõda väljakujunenud kapitalistlik majandussüsteem, kuigi just kiire erastamise valinud Ungaris, Poolas ja Eestis, olid enne sõda, seoses autokraatiaga, suurenenud riigi kontroll majanduse üle.<sup>67</sup>

Samas väidab majandusteadlane K. Kilvits, et 1990. aastatel ei juhtinud olukordi mitte ideoloogiad ja majanduspoliitika, vaid majandus juhtis poliitikat. Eesti avatus (liberalism) ei ole olnud mingi geniaalne majanduspoliitiline abinõu ega kinnisidee, vaid paratamatus. Majandust määras Eestis paljus Skandinaaviamaade kapital ja käekäik. Eesti majanduspoliitika nurgakivideks olnud stabiilne rahasüsteem, tasakaalus eelarve, avatud majandus, proportsionaalne tulumaks ja riigi võimalikult vähene sekkumine majandusellu on olnud pigem sundseis kui ideoloogiline tegevus.<sup>68</sup>

Sarnaselt arvab ka Tartu Ülikooli professor Olev Raju, kes leiab, et omandireform läks Eestis mitte majandusteooria kontseptsiooni järgi, vaid selle järgi, kuidas õnnestus midagi erastada.<sup>69</sup>

Ka aastatel 1990-1992 ja 1996-1999 majandusministriks olnud Jaak Leiman leidis, et majanduspoliitikas rääkisid oluliselt kaasa Maailmapank, Euroopa Arengu ja

---

<sup>65</sup> Farid Dhanji, Branco Milanovic. *Privatization in Eastern and Central Europe* "Objectives, Constraints, and Models of Divestiture, Country Economics Department. The World Bank, 1991: 4.

<sup>66</sup> Christjan Bjornskov, Niklas Potrafke. *Politics and privatization in Central and Eastern Europe, Economics of Transition Volume 19 (2): 205, 211.*

<sup>67</sup> Bjornskov, Potrafke: 226.

<sup>68</sup> Kilvits 2008: 218; Terk 2005: 81.

<sup>69</sup> Omandireform Eestis, Konverentsi "Omandireform Eestis: hetkeolukord ja tulevikuperspektiivid" materjalid. Tartu, 4. November 1994. Tartu arenduskeskus, Tartu 1995: 16.

Rekonstruktsioonipank ja Rahvusvaheline Valuutafond ning pärast 1995 a. assotseerumislepingut hakkas üha rohkem mõju avaldama koostöö Euroopa Liiduga.<sup>70</sup>

Kuna 1990 aastate esimesel poolel puudusid turumajandust reguleerivad seadused, võeti eeskujuks teiste maade lahendused. Kümnendi keskpaigast alates on otsuste oluliseks impulsiks olnud Euroopa Liidu nõuded. Kuna need nõuded ei olnud alati kiiresti ülevõetavad, on olulised olnud ka teoreetilised kaalutlused ja ideed, raha ja inimesed, kuid otsustele on mõjunud nõuandjate ja otsustajate puudulik haridus, informeerimatus ja ressursside piiratus.<sup>71</sup>

Samas toimusid teaduslik – praktilised konverentsid juba 1990 a. suvel ka erastamisküsimuste kohta, kus tollase reformiministri Liia Hänni väitel toimusid pingelised arutelud. Tol ajal võeti erakondade ja teiste poliitiliste organisatsioonide juhtide poolt vastu ühisavaldus omandireformi aluste kohta, milles öeldi, et see peab tagama kiire ülemineku turumajandusele. Peamise mehhanismina nähti riigi omandis oleva vara üleandmist Eesti kodanikele rahaliste ekvivalentide kaudu. Erastamine oli kooskõlas ka tsiviilõigusega.<sup>72</sup>

Erastamised toimusid koostöös välismaiste nõustajatega, kelleks olid Treuhandi konsuldandid Saksamaalt, US AID ja Euroopa Liidu PHARE konsuldandid.<sup>73</sup>

Tegelikult tehti esimesed privatiseerimisele ja eraettevõtlusele suunatud sammud juba Gorbatšovi võimuletulekuga 80. aastatel. 1987 a. Nõukogude Liidu ettevõtlusseadusega lubati väikeettevõtlus, 1988 a. kooperatiivide seadus võimaldas ühineda kooperatiivideks (Eestis ühineti tegelikult juba 1987.). Kuid need sammud ei olnud piisavalt radikaalsed, vaid jäid poolikuks turumajanduslikeks reformideks, mis tõid oodatule vastupidise efekti, kuna puudus omaniku huvi ja seetõttu ei tulnud ka investeringuid. Efektīvset turumajandust ei tekkinud ilma radikaalsete reformideta ega ka IMF-i heakskiiduta.<sup>74</sup>

Erastamiste läbiviimine takerdus ideoloogiliste erimeelsuste tõttu ka 1990. aastate alguses. Küsimusteks oli, mida erastada, kellele erastada, mille eest erastada, kui kiiresti erastada, kuidas erastada.

Isamaa hakkas erastamisi käsitlema ümberjaotamisena, kus represseeritud saavad hüvitise. Paradoksaalselt oli see olemuselt vasakpoolne ideoloogia.<sup>75</sup>

Erastamise kontseptsioon töötati välja Edgar Savisaare valitsuse ajal 1990. septembriks, kus erastamisi vaadeldi majandusliku arengu hädavajaliku protsessina, millega taheti motiveerida ettevõtlike omanike teket, mitte vara laialivalgumist. Erastamise kiirus pidi

<sup>70</sup> Jaak Leiman. *Majanduspoliitiliste otsuste kujunemine*. Tallinna Tehnikaülikool 2000: 202, 203.

<sup>71</sup> Samas: 203-207.

<sup>72</sup> Omandireform Eestis: 8, 10.

<sup>73</sup> Vikipeedia <http://et.wikipedia.org/wiki/Erastamine> (05.02.2013.).

<sup>74</sup> Tali, Klein: 3; *Eesti jätkusuutliku arengu teel*. Eesti Entsüklopeediakirjastus 2006: 19.

<sup>75</sup> Terk 1999: 32, 34.

sõltuma Eesti üldise arengu kiirusest ning pidi olema pikaajaline protsess, mis võtaks aega vähemalt 4-5 aastat.<sup>76</sup>

Algsaasis olid ägedad vaidlused selle reformi aluspõhimõtete, restitutsiooni (tagastamise) ulatuse, osakute (evp) kasutamise üle privatiseerimises ja rublade eemalhooldmise küsimustes. Kokkuvõttes pidi reform toimuma samm-sammult. Kohene otsene privatiseerimine ei olnud võimalik turumajanduse infrastruktuuri, kapitali ja kogunud ettevõtjate puudumise tõttu. Seetõttu alustati kõigepealt ettevõtete detsentraliseerimisega, munitsipaliseerimisega, eraettevõtlike arendamise küsimusega. Alles pärast Eesti oma raha ja vastavate seaduste (pankrotiseadus ja konkurentsiseadus) vastuvõtmist plaaniti alustada massilist erastamist.

1990. a. lõpus võttis Ülemnõukogu vastu väikeerastamise seaduse. 1991. a. juunis võeti vastu omandireformi aluste seadus, milles nähti omandireformi eesmärgina restitutsiooni (tagastamist) ning millega määrati lõplik vastuseis reformi kahe suuna vahel – poliitilise lähenemise ja majandusliku lähenemise vahel.<sup>77</sup>

Poliitiline lähenemine, mille pooldajateks olid Isamaa ja Rahvusliku Sõltumatuse Partei, tõstis esiplaanile kodanike huvid, rõhutades restitutsiooni ja kompenseerimist, toetades erastamisel osakute (evp) kasutamist. Väideti keskklassi ja väikeomanike toetamist ja püüti vältida müüki rahvusvahelisele kapitalile. Restitutsiooni objektid olid nii maa selle loodusvaradega, ehitised, laevad, põllumajanduslik inventar, tehased, aktsiad, väljaarvatud nendega seotud võlad ja saamata jäänud kasum.<sup>78</sup>

Sotsiaaldemokraadid ja Maapartei pooldasid rahvuslikke osakuid, mida anti vastavalt tööstaažile.<sup>79</sup>

Edgar Savisaare ja ka Tiit Vähi valitsused pooldasid majandusliku lähenemise suunda. Erastada taheti raha eest ja omanikeks võis saada ka väliskapital. Eesmärgiks oli tagada ettevõtte motiveeritud ja efektiivne tegevus.<sup>80</sup>

Omandireformi takerdumise põhjus 1991-1992 oligi Savisaare valitsuse püüd parlamendi poolt ettepanud osakutekeskset ja tagastamisel põhinevat reformi ära hoida.<sup>81</sup>

Olulisteks kujunesid veel küsimused, kuidas müüa ja millisel kujul omand müüki panna (kas tervikuna või struktuursed osad eraldi, kas enne müüki ettevõtte rekonstrueerida, kas müüa vaid kinnisvara või peab ettevõtte ka tootmist jätkama).<sup>82</sup>

---

<sup>76</sup> Terk 1999: 24, 25.

<sup>77</sup> Tali, Klein: 4.

<sup>78</sup> samas: 5, 22.

<sup>79</sup> samas: 5.

<sup>80</sup> Tali, Klein: 5; Terk 1999: 38, 39.

<sup>81</sup> Tali, Klein: 3-5; Erik Terk. *Erastamise algusest ja omandireformist Majandusreformid Taasiseseisvunud Eesti esimese valitsuse aeg 1990-1992*. Tallinn 2006: 42.

30. jaanuaril 1992 valitsusjuhiks saanud Tiit Vähi, kes oma „spetsialistide valitsusega“ oli parlamendiga konstruktiivses koostöös, võttis vastu mitmeid seadusi, mis kiirendasid erastamist, näiteks 1992.a. pankrotiseadus. 1992.a. võeti suund suuremastaapsele erastamisele „Treuhand“ mudeli (Ida-Saksa erastamisagentuur, mis viis läbi masserastamisi raha eest, kus hinna kõrval peeti oluliseks ka investeringuid ja tööhõive garantiisid) järgi. 1992.a. augustis alustas valitsus 30 suure ettevõtte erastamist. Müügimeetodi osas pooldas Vähi oksjonit, millele 1992. a. üle mindigi, kuid jäid kriteeriumid tööhõive, keskkonnakaitse ja investeringute osas. Lõplikult kujunes privatiseerimise meetoditeks oksjon, aktsiate avalik müük ja eelläbirääkimistega pakkumine.<sup>83</sup>

20. juunil 1992. a. toimus rahareform ja kasutusele võeti Eesti kroon. 1992 septembris loodi erastamisettevõtte EERE, mille esimeheks valiti Andres Bergmann, kes alustas riigiettevõtete müüki, erinevalt omandireformi seaduses ettenähtud osakute asemel aga raha eest. Seetõttu Bergmann vallandati 1992. a. oktoobris võimule tulnud Mart Laari poolt.<sup>84</sup>

Ka Laari valitsusel aitas reforme teostada parlamendi enamuse toetus.

M. Laari sõnul olevat erastamise puhul olnud palju küsimusi: kas võimalikult suure tulu saamine või riigile mittekasulikest funktsioonidest lahtisaamine, kas oluline on erastamise kiirus või sellest saadav tulu.

Olulisemaks teguriks sai kiirus, sest muidu oleks Laari sõnul toimunud ärastamine (endised direktorid oleks omanikeks saades lasknud ettevõtted pankrotistuda, olles eelnevalt kandinud varad üle oma aktsiaseltsidele).<sup>85</sup>

1993. a. võeti vastu turu-kaitse seadus ja asjaõiguse seadus. Loobuti piirangutest väliskapitalile. Parlament võttis vastu ka seaduse, mis võimaldas välisinvestoritel, seoses ettevõtete omandamisega, osta maad. 1993. a. juunis võeti vastu erastamise seadus suurte ja väikeerastamiste osas. Augustis loodi Eesti Erastamisagentuur (EEA), mille struktuuri moodustas Saksamaalt erastamist juhendama tulnud doktor H. Schmidt ja mille juhiks sai V. Sarnet.<sup>86</sup>

EEA ülesandeks oli pakkumiste hindamine ja analüüs ning lepingute täitmise kontrollimine ja probleemide lahendamine.<sup>87</sup> Sarneti eesmärgiks erastamise juhtimisel oli tema enda väitel

---

<sup>82</sup> Terk 1999: 46.

<sup>83</sup> samas: 51.

<sup>84</sup> Muuli: 232-234.

<sup>85</sup> Laar: 132, 133.

<sup>86</sup> Tali, Klein: 6, 7; Smith: 129; Terk 1999: 91.

<sup>87</sup> Terk 1999: 116, 119.

muuta nomenklatuuri (endised direktorid) poolt haaratud võimu monopoli.<sup>88</sup> Erastamise viiside osas nähti ette eelläbirääkimistega pakkumise raames kaheetapilise pakkumise skeemi ja kindlaks tuli määrata ka paremuselt teine pakkuja.<sup>89</sup> 1993. aastaks oli erastamisest kaotatud ka nõue erastada osakute, mitte raha eest.<sup>90</sup>

1994. a. algas massmüügiperiood, ametkonnad panid oma halduses olevad ettevõtted müüki, pangad hakkasid krediiti andma, arenes institutsionaalne keskkond ja oli kujunenud välja massmüügi-metoodika. Masserastamise kiirus tõi kaasa (eeldas) võimalikult lihtsat tehnoloogiat (konveieril) ja sellest tulenes, et ettevõtted olid enne müüki ettevalmistamata, nõukogu liikmed ei olnud tuttavad materjalidega, ostja valiku kriteeriumiks sai pakutud hind ja komisjoni liikmetel polnud aega tutvuda ja kontrollida pakkujate äriplaane.<sup>91</sup>

1995 a. oli murranguline, kuna müüki hakkasid tulema suuremat väärtust omavad nn. poolinfrastruktuursete ettevõtted „Estonian Air”, „Merelaevastik”. Ka infrastruktuursete suurettevõtete „Eesti Raudtee”, „Tallinna Sadam” erastamine aktiveerus 1995 a., kuid küsimus püstitati juba Andres Tarandi valitsuse ajal 1994 dets. „Riigivara erastamise programmis 1995 aastaks”.<sup>92</sup> 1995. a. erastamisprogrammis nähti peamise majanduspoliitilise eesmärgina ette ettevõtete konkurentsivõime kiiret parandamist. Eelkõige nähti selle tagatisena ettevõtte enamusaktsiate müüki ostjale, kes on võimeline tagama investeeringud ja efektiivse majandamise.<sup>93</sup> Käivitus ka Phare abiprogramm lääneriikide oskusteave ja kogemuste saamiseks. Oluline konsulteerimisfirma oli inglaste Denton Hall.<sup>94</sup>

Eriarvamused erastamise osas siiski säilisid ka edaspidi. Näiteks pooldas 1996-1999 teede- ja sideministriks olnud Raivo Vare pikaajalist investeerimiskohustustega kontsessioonilepinguid, Sarnet pooldas aktsiapaki müümist tuumikinvestorile.<sup>95</sup>

### **1.3 Parteiprogrammide seisukohad**

Parteide seisukohad erastamisküsimustes jagunesid üldstatult kaheks, olles tihti vasturääkivad. Laialdast erastamist pooldas konservatiivne ja rahvuslik Isamaa, kelle 1995 a.

<sup>88</sup> Andres Reimer. *Väino Sarnet: ma olin omal ajal tööriist ühe kindla töö tegemiseks*. Eesti Päevaleht 15. 02. 2013.

<sup>89</sup> *Terk* 1999: 60, 66.

<sup>90</sup> *Muuli*: 340.

<sup>91</sup> *Terk* 1999: 124, 125, 128, 130, 132, 135.

<sup>92</sup> *samas*: 135, 142, 150.

<sup>93</sup> *Eesti riigi hetkeseis ja arenguprobleemid*. Ülevaade 1995.a. I kvartali 1996.a. töötulemustest Teede ja Sideministeeriumi valitsusalas. Tallinn, 1996: 21.

<sup>94</sup> *Terk* 1999: 150.

<sup>95</sup> *samas*: 154.

valimisprogrammist võime lugeda, et kiirendada kavatseti Euroopa nõuetele vastava ettevõtlust reguleeriva seadusandluse koostamist ja vastuvõtmist ja et erastamine tuli lõpule viia, lootuses, et välisinvesteeringud tagavad Eesti majanduse arengu. Taheti restruktureerida ja erastada Eesti Raudtee aga samas teha ka tõhusaid investeeringuid raudtee ja lennunduse arendamisse.<sup>96</sup> Raudtee erastamist ja riigi osa majanduses miinimumini viimist nõuti ka Isamaaliidu 1996 a. programmis.<sup>97</sup>

Eesti Keskerakond oli erastamiste osas mõõdukamal, ettevaatlikumal seisukohal. Pooldati erastamismudelit, mis oli orienteeritud konkurentsivõimelise tootmise ja laia aktiivomanike kihi tekitamisele. Prioriteediks loeti rahvusliku kapitali huvidega arvestamist ja oluliseks peeti monopolide ja kõlvatu konkurentsi vastase seaduse koostamist.<sup>98</sup> Keskerakond pidas majanduse arendamisel oluliseks üldriiklikku pikaajalist strateegiat ja leidis, et üldreeglina tuleks riigi omandisse jätta suurenergeetika ja muud infrastruktuursed ettevõtted, mis oma monopoolse seisundi tõttu kontrollisid ja reguleerisid hindu Eesti turul. Leiti, et strateegilised transpordiobjektid ei kuulu reeglina erastamisele.<sup>99</sup>

Ka sotsiaaldemokraadid toetasid paindlikku erastamist. Kasutama pidanuks erinevaid temposid ning eelistama väikeeraomandit.<sup>100</sup>

Eesti Koonderakond leidis, et riigile tuleb jätta piiratud hulk ettevõtteid, valdavalt infrastruktuuri valdkonnas ja et privatiseerimine peab toimuma töökohtade säilitamisega arvestades. Erastamisel lubati vältida elitaarsust, korrupsiooni ja onupojapoliitikat. Orientatsioon oli rahvusvahelisele turule koos sotsiaalsete garantiidega töövõtjale. Tähtis ei olnud müügihind, vaid majanduslik põhjendatus ja äriplaan.<sup>101</sup>

## **1. 4 Euroopa Liidu ja muu välisabi erastamisteks**

Kuigi Eesti Euroopa Liiduga liitumisläbirääkimiste strateegia eesmärgiks oli esimeste liitujate hulka jõudmine, et võimalikult rohkem saada struktuurifondide vahendeid, ei olnud Euroopa Liidu abirahade kasutamisel ja vastavate kohustuste täitmisel nii edukad kui

---

<sup>96</sup> Isamaaliidu valimisprogramm 1995: 6, 7, 10.

<sup>97</sup> Isamaaliidu programm Eesti 2000. Tallinn 1996.

<sup>98</sup> Eesti Keskerakonna põhikiri ja programm. Tallinn 1994: 15-17.

<sup>99</sup> Eesti Keskerakonna põhikiri ja programm 1999: 24, 29.

<sup>100</sup> Eesti Sotsiaal-demokraatliku Partei (ESDP) programm. Tallinn 1993: 11.

<sup>101</sup> Eesti Koonderakonna programmilised seisukohad. Hansar 1993: 13.

loodeti.<sup>102</sup> Näiteks aastateks 2007-2013 eraldatud toetustest on praeguseks suudetud rakendada vaid 62%.<sup>103</sup>

12. juun. 1995. kirjutas T. Vähi alla Euroopa Lepingule, millega võeti endale mitmeid kohustusi, ennekõike seadusandluse harmoniseerimiseks EL-i normide ja õigusaktidega.<sup>104</sup>

Euroopa Ühenduse PHARE (Poland-Hungary Aid for Restructuring of the Economy) abirahasid hakkas vahendama juba 16. sept. 1991. loodud välisabi valitsuskomisjon. Septembri lõpus sai Eesti sealt privatiseerimise ja maareformi ettevalmistamiseks ning veel väike-ja keskmise suurusega ettevõtete, panganduse ja põllumajanduse arendamiseks 188 miljoni krooni väärtuses tagastamatut abiraha.<sup>105</sup> Üldse sai Eesti aastatel 1992-2004 Euroopa Liidu eelarvest abi ja toetust kokku 8,1 miljardi krooni ulatuses, mis jagunes erinevate programmide (PHARE, ISPA, SAPARD) vahel.<sup>106</sup>

RE Eesti Raudtee arenguga oli 1995 a. PHARE programmi raames kuuest suuremast välisabi projektist seotud kolm.<sup>107</sup> Erastamise kulusid aitasid maksta PHARE abirahade kõrval ka näiteks Saksa maksumaksjad, kes maksid umbes 8 milj. saksa marka nii reklaami kui ka konsulteerimis- ja majanduskulude eest.<sup>108</sup>

## **1. 5 Hinnangud ja avalikkuse suhtumine erastamistesse**

Avalikkuse suhtumine erastamistesse ja selle erinevatesse etappidesse on olnud varieeruv. 1990. a. AS Emori uuringu põhjal oli erastamiste poolt või pigem pooldas 57% ja vastu või pigem vastu 27% küsitletuist, väliskapitali pooldas 19% ja vastu oli 27%. Hilisem, infrastruktuursete ettevõtete erastamine ei saavutanud see-eest poliitilist konsensust ega ühiskondlikku heakskiitu. Samas välismaiste spetsialistide hinnangutes võib märgata vastupidiseid seisukohti. Kui Maailmapanga raport hindas erastamisi Eestis 1993 a. raskelt juhitavaks protsessiks, siis Deutsche Bank kirjeldas seda 1996. a., mil infrastruktuursed ettevõtted olid valdavalt erastatud, kui kiiret ja edukat, tuues seda teistele eeskujuks.<sup>109</sup>

Eesti Erastamisagentuuri endise peakonsultandi dr. Herbert Schmidt hinnangul oli Eesti erastamiste osas väga edukas, olles eeskujuks teistele endistele Idabloki riikidele. Eriliselt

---

<sup>102</sup> Raig: 82; Eesti reformikogemus teel Euroopa Liitu: 26.

<sup>103</sup> Euroopa Liidu struktuuritoetus. <http://www.struktuurifondid.ee/mis-on-tehtud/> (01.03.2013.).

<sup>104</sup> Raig: 69.

<sup>105</sup> Eesti reformikogemus teel Euroopa Liitu: 17.

<sup>106</sup> samas: 76.

<sup>107</sup> Eesti riigi hetkeseis ja arenguprobleemid: 48.

<sup>108</sup> Vikipeedia Erastamine. <http://et.wikipedia.org/wiki/Erastamine> (05.02.2013.).

<sup>109</sup> Terk 1999: 21, 155, 170.



hindab ta erastamiste algatajaid ja läbivijaid Olari Taali ja Tiit Vähit, kes algatasid erastamisprotsessi, Andres Bergmanni, Jaan Manitskit ning Mart Laari, kelle peaministriks oleku ajal toimus enamik suurerastamisi. Nendele isikutele võlgneb Eesti, H. Schmidt arvates, oma tänase näo. Ainsat kriisi, mis võinuks kogu riigi majandusliku arengu põhja viia, erastamiste läbiviimisel nägi ta 1992 novembris, kui Laar vallandas täies koosseisus EERE juhatuse ja tühistas juba kinnitatud esimese pakkumiskutse 38 Eesti ettevõtte müügiks, väites, et pakkumise tingimused ei vasta Eesti seadusandlusele. Treuhandi ja enda positiivset osa näeb H. Schmidt võimalikult lihtsa protseduuri juurutamises, millele algselt oli vastu ka Maailmapank, kes pooldas osakute kasutamist. Veel luges ta erastamise edukuse üheks võtmeks selle läbiviimise kiirust.<sup>110</sup>

Üldjoontes annab erastamistele rahuldava hinde Tiit Ulas, kelle arvates tuleb selle eest tänulik olla ennekõike erastamisagnetuuri juhile Väino Sarnetile. Kui suurerastamist oleks saanud alustada varem, oleks välditud ärastamist, mida tema hinnangul tuleb vaadata kui nüüdseks seaduslikuks kuulutatud varastamist.<sup>111</sup>

Avalike teenuste erastamise probleeme lahanud Tallinna Tehnikaülikooli majandusteaduskonna dotsent Kostel Gerndorf, kes oli ka EEA-s tööl, ei olnud nõus taasiseseisvumisjärgse majanduspoliitilise seisukohaga, et „riik on halb peremees“, leides 2000. aastal, et paljude avalike teenuste erastamise majanduslik otstarbekus on kahtlane ja see on keerukam kui poliitiliste mõtteavalduste tasemel tundub. Tema väitel püüab eraettevõtte maksimeerida oma kasumit, (mille riik teenust tellides kinni maksab) mitte nõutavat kvaliteeti ja tööde mahtu. Samuti ei esinda ettevõtja ühiskondlikke huvisid ning avalikku teenust pakkuva ettevõtja kõige paremaks äripartneriks on riik, mitte turg.<sup>112</sup>

Majandusteadlase Kaarel Kilvitsa arvates oli Eestis selle väiksuse tõttu reforme kerge läbi viia, kuna säilinud oli rohkem kui 50 aasta tagused demokraatia ja turumajanduse kogemused. Samas aga valiti tema hinnangul kõige keerulisem ja vaearikkam privatiseerimise tee, kus nii varade tagastamise, oksjonitel riigi varade müügi, erastamispaperite alusel erastamisega loodi soodne pinnas korruptsiooniks ja ärastamiseks.<sup>113</sup>

Jaan Tepandi leiab oma uurimuste kogumikus „Alternatiive otsides“, et erastamise halva korradamise (õiguslike aktide puudumise) tõttu tekitati suurt kahju näiteks kohtuasjade

---

<sup>110</sup> Erastamised Eestis: (lahendatud ülesanne). <http://blog.ekspress.ee/Arhiiv/Vanad/1998/02/tempo/art-05.html> (05.02.2013.).

<sup>111</sup> Ulas: 44.

<sup>112</sup> K. Gerndorf. *Avalike teenuste erastamise probleeme*. Eesti Vabariigi majanduspoliitika tulemuslikkus ja Euroopa Liit. 2000.

<sup>113</sup> Kaarel Kilvits. *Tööstuspoliitika*. Tallinn 1995: 13, 14.

näol.<sup>114</sup> Küsitav oli ka, kas elanike esmavajadusi rahuldava tootmise (näiteks leivatööstus) andmine võrkapitali kätte oli õigutsatud, rääkimata strateegilistest valdkondadest. Samuti oli küsitav erastamisest saadud kapitali õige kasutamine.<sup>115</sup> Erastamistuludega tasandati (finantseeriti) riigi eelarve puudujääke, näiteks 1999. a..<sup>116</sup>

Erik Terki hinnangul oli erastamise venimise põhjuseks selle algfaasis poliitiliste jõudude rivaalitsemine. Kuigi Laari juhitud „Isamaa” pooldas majanduse erakätesse viimist, siis valimised võitsid nad tegelikult tagastamise ja kompenseerimise tähe all, mida aga ei täidetud.<sup>117</sup>

Edgar Savisaare väitel piirati privatiseerimise venitamisega 1990. aastate alguses elanikkonna laiemal osal võimalusi saada ettevõtete aktsiaomandit, millega oleks võinud saavutada parem kontroll ettevõtete üle. Selles oli tema hinnangul süüdi tollane opositsioon, Laari toetajad ja ka ühenduse Vaba Eesti tegelased Jaak Allik, Indrek Toome ja vene saadik Vladimir Lebedev ning vanad kommunistid. Vaatamata sellele, et paljud oponendid rõhutasid laia omanikeringi tekke tähtsust, takistasid nad seda oma praktilise tegevusega. Venitati, kuni elanike raha oli inflatsiooniga sulanud. Kui privatiseerimine poleks veninud, poleks ka tööstuse langus nii suur olnud. Lõpuks tekitati erastamisega riigimonopolid asemele võimsad eramonopolid, keda riik enam mõjutada ei saanud.<sup>118</sup>

1996-1999 a. teede- ja sideministriks olnud R. Vare heidab erastamisele ette, et see polnud küllalt läbipaistev ja infrastruktuuri ei oleks tohtinud kiirmüügi meetodil müüja.<sup>119</sup>

Erastamise tulemusi uurinud A. Purju leidis, et erastamine muudab tegelikult ettevõtte käitumist vähe ega tuvastatud ka välismaiste omanike paremust kohalike ees.<sup>120</sup>

EERA Nõukogu juhi L. Tõnissoni tagantjärele antud hinnangul ei tundnud müüjad majandust ega osanud ka lepingutingimustega kaubelda. Samuti leidis ta, et erastamine ajas Eesti kahte leeri, omanikeks ja rügajateks, kuigi nii ei olnud seda mõeldud.<sup>121</sup>

Kokkuvõtteks võib öelda, et ühiskonnas jõuti küll kokkuleppele erastamise vajalikkuse üle üldisemalt, kuid mida erastada ja kuidas erastada, konsensust ei saavutatud.

---

<sup>114</sup> Tepandi: 178.

<sup>115</sup> Tepandi: 229, 230.

<sup>116</sup> Eesti Vabariigi majanduspoliitiline programm: 5. [http://www.google.ee/#hl=et&sclient=psy-ab&q=eesti+vabariigi+majanduspoliitiline+programm&oq=eesti+vabariigi+majanduspoliitiline+programm&gs\\_l=serp.3...616638.635561.1.636601.44.25.0.19.19.0.358.3136.11j11j1j2.25.0...0.0...1c.1.11.psy-ab.LVrdfjSw1PA&pbx=1&bav=on.2,or.r\\_qf.&fp=f65959841078fd75&biw=1024&bih=601](http://www.google.ee/#hl=et&sclient=psy-ab&q=eesti+vabariigi+majanduspoliitiline+programm&oq=eesti+vabariigi+majanduspoliitiline+programm&gs_l=serp.3...616638.635561.1.636601.44.25.0.19.19.0.358.3136.11j11j1j2.25.0...0.0...1c.1.11.psy-ab.LVrdfjSw1PA&pbx=1&bav=on.2,or.r_qf.&fp=f65959841078fd75&biw=1024&bih=601) (05.02,2013.).

<sup>117</sup> Terk 1999: 124.

<sup>118</sup> Savisaar: 12, 122.

<sup>119</sup> Terk 1999: 147.

<sup>120</sup> samas: 160, 161.

<sup>121</sup> samas: 99.

## 2. Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamise põhjused ja eesmärgid

Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamise põhjused ja eesmärgid olid seotud nii IMF-i nõuete, Euroopa Liiduga ühinemise aga samuti liidu majandus- ja transpordipoliitikaga üldisemalt, nagu ka RE Eesti Raudtee tegevuse tulemuslikkusega, jätkusuutlikkuse ja vajadustega.<sup>122</sup>

Euroopa Liitu pürgiva riigina oli Eestil vaja oma transpordipoliitika kohandada Euroopa Liidu nõuetele, mille eesmärgiks oli luua säästev transpordisüsteem, tagamaks elanikkonnale vajalikud liikumisvõimalused, mis oleks ühiskonna jaoks säästlik.<sup>123</sup>

Eesti transpordipoliitikat uurinud Eve Tomsoni väitel on transpordi ja selle alaliikide edukuse aluseks vaba ettevõtlus ja konkurents. Samas peab transpordi areng toimuma keskkonna ja teiste valdkondade ning poliitilisi eesmärke arvestavalt.<sup>124</sup>

1980. aastate lõpuks oli transport liikluse ja autode arvu suurenemise tõttu muutunud maailmas väga keeruliseks probleemiks, mis põhjustas negatiivseid globaalse ulatusega tagajärgi, nagu keskkonnareostus, liigne energiakasutus, liiklusohutuse halvenemine. Lahendamist vajab ka liiklusvajaduste rahuldamise küsimus.<sup>125</sup>

Nende probleemide lahendamiseks kujundati 1990. alguseks välja Euroopa Liidu ühtne transpordipoliitika, mille peamiseks eesmärgiks oli teenuste vaba liikumine ja turgude avamine, mille puhul oli oluline luua tingimused ausaks konkurentsiks. Nende liberaalsete meetmete kõrval oli oluliseks ka transpordi jätkusuutlikkuse küsimus, st. reisijatele soodsa hinnaga tõhusa liikumise tagamine koos keskkonnakahjude, liiklusummikute leevendamise ja liiklusõnnetuste vähendamisega.<sup>126</sup>

Raudteetransporti, mis on ökoloogiliselt küll kõige vähem saastav, on peetud mõne uurija poolt Euroopa ühtse transpordipoliitika üheks ebaõnnestunumaks osaks. Pärast II maailmasõda olid 19 saj. lõpus ja 20 saj. alguses ehitatud raudteesüsteemidele hakatud enamuses riikides eelistama maanteid. Seoses rahvastiku väga kiire juurdekasvuga aastatel 1950-1990, toimus linnades massiline autostumine. Selle tulemusena halvenesid sotsiaalsed ja

---

<sup>122</sup> Eesti Vabariigi majanduspoliitiline programm: 13.

<sup>123</sup> Eve Tomson. *Eesti ühistranspordisektor transpordipoliitika objektina*. XIII majanduspoliitika teaduskonverents Tartu-Värska, 30.juuni-2.juli 2005: 197

<sup>124</sup> Eve Tomson. *Eesti transpordi ja transpordipoliitika areng*. Eesti majanduspoliitika teel Euroopa Liitu XI. Tartu Ülikool 2003: 189.

<sup>125</sup> Vigar: 1.

<sup>126</sup> Nils Danklefsen. *Transpordipoliitika põhialused*. 2008.

[http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact\\_sheets/info/data/policies/transport/article\\_7262\\_et.htm](http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7262_et.htm) (23.05.2011.).

keskkonnatingimused, liiklusõnnetuste arv suurenes oluliselt.<sup>127</sup> Samal ajal olid kõik Euroopa raudteed 1980. aastateni riiklikult juhitud ning töötasid ebaefektiivselt. Olukorra parandamiseks, süsteemi paindlikumaks muutmiseks ja bürokraatlike struktuuride vähendamiseks hakati teostama reforme, mille eesmärgiks oli riiklikest monopolidest vabanemine.<sup>128</sup>

Sarnaseid reforme teostati ka mujal. Näiteks Jaapanis, kus raudtee oli peamiselt riigi kontrolli all, langes kasutatavus 1965 a. 45%-lt kuni 23%-le 1985 a. ja seeläbi ka riigi sissetulekud.

1987 a. reformiga jagati Jaapani rahvuslik raudtee seitsmeks iseseisvaks kompaniiks, kus reisijate vedajad omavahel ei võistelnud. Reform tõi kaasa kulude vähenemise, sealhulgas tööjõu kokkuhoiu 30%; suurendas reisijate arvu ja muutis sektori äriliselt kasumlikuks. Seejärel uued kompaniid erastati ning vabastati riigi kontrolli alt, mille negatiivseteks aspektideks olid sõidutariifide tõus, 1987-1991 20%, teeninduse kvaliteedi langus ja töökaotused. Töötajaid koondati 280 000-160 000-le. Majanduse viletsa olukorra tõttu reform täielikult ei õnnestunud.

Lõuna-Ameerikas (Argentiina, Brasiilia, Tšiili) toimusid sarnased reformid, mis on toonud kaasa tehnoloogilise arengu ja kulude ning töökohtade vähenemise kuni 75%.<sup>129</sup>

Euroopa raudteed töötasid veel 1990. aastatel täiesti ebaefektiivselt, dotatsiooni toel. Palju liine doteeriti ainult regionaalsel kaalutlusel. Lahendusena võeti 1996. vastu Euroopa Liidu direktiiv riigiraudteede asemele väiksemate ja efektiivsemate raudteeüksuste moodustamiseks.

Tegelikult määras juba Euroopa Liidu 1991 direktiiv (440) peamised raudteekompaniide kohta käivad põhimõtted. Neist tulenevalt peavad kompaniid olema riigist majanduslikult sõltumatud ja orienteeritud turumajandusele. Samas pidi riik fiskaalkokkuleppega kõigepealt vabastama raudtee võlgadest. Vastavalt sellele direktiivile peavad infrastruktuur ja reisijateveo teenuste juhtimine olema üksteisest eraldatud, riikide transpordipoliitika avatud rahvusvahelistele firmadele, sotsiaalvahendite kaudu võimaldama ümberõpet ja töötajate ümberstruktureerimist.

Direktiivis 95-18 ja 95-19 – nes nähakse ette, et turule sisenemiseks peab potentsiaalne rongiteenuste operaator vastama riigi seatud nõuetele (professionaalsus, finants, tehniline). Prioriteet peab olema rahva vajaduste arvestamisel.<sup>130</sup>

---

<sup>127</sup> Whitelegg, Haq: 164; Danklefsen.

<sup>128</sup> Quinet, Wickerman: 302-305.

<sup>129</sup> samas: 302-305.

Eestis oli enne taasiseseisvumist raudtee osatähtsus transpordis suur. Pärast taasiseseisvumist raudteetranspordi osatähtsus oluliselt langes, eriti reisijateveo osas. Sõitjatevedu raudteel 1990 a. oli 23,1 milj. inimest, 1995 a. oli see 8,8 milj., 1996 a. – 6,7 milj., 1997 a. -5,6 milj..<sup>131</sup>

Kuigi raudteeseaduse järgi kuulub prioriteet reisijateveole, moodustas olulisema osa transiidist läände. Samas infrastruktuuri kvaliteet, mis kannatab transiidi ülekoormuse tõttu, ei võimaldanud tõsta reisijateveo kvaliteeti (liikumiskiirust). See sundis reisijaid valima alternatiive. Samal ajal riik subsideeris ulatuslikult raudteesektorit just reisijateveo pärast.<sup>132</sup>

Sisuliselt puudus Eestis 1990. aastate alguses ka raudtee-poliitika. Näiteks algas valdkonda puudutavate õigusaktide tõlkimine vene keelest eesti keelde alles 1993. aastal. Esimene raudteeseadus, mis oli lühike, vähenormatiivne ja segane, võeti vastu 1994. a.

14. detsembril.<sup>133</sup>

1991. 12. sept.määrusega nr.182 loodi nõukogudeaegse ettevõtte Balti Raudtee asemel uus riiklik ettevõtte RE Eesti Raudtee, mis hakkas tegutsema kahjumiga ega olnud jätkusuutlik. Tema monopoolne seisund takistas transporditeenuste turu arengut.<sup>134</sup>

1994. a. doteeris riik sõitjate vähesuse tõttu sõitjatevedu 58 milj. krooniga. 1995. nõudis RE Eesti Raudtee teemajanduse parandamiseks 240 miljonit, kuid riigi võimalused olid 60 milj. 1995. a. otsustati sulgeda Tallinn-Haapsalu liin, kus kiirus oli ainult 15 km/h ja reise hakati tegema bussidega.<sup>135</sup>

Ka 1993. a. käivitatud rahvusvaheline ümberistumistega kiirrong Balti Ekspress Tallinnast-Berliini tõi suurt majanduslikku kahjumit ja see lõpetas tegevuse 1998. a., põhjustades riigile 13 milj. krooni kahju. Eesti-sisene kaubavedu vähenes võrreldes 1980. aastatega 50%. Transiiditariife ei olnud võimalik tõsta, kuna konkurentsi pakkuvast Lätis olid need madalamad.<sup>136</sup>

Leidsid aset ka keskkonnareostusega lõppenud õnnetused, nagu 1995. 17. mail, kui Ülemiste jaama lähistel sõitis rööbastelt maha masuuti vedanud rong. 16. aug. 1995. sõitis Keilas rööbastelt maha elektrirongi 2 vagunit, mille põhjuseks oli rööbaste kehv seisukord.

Olukorda raudteel iseloomustas ka tohutu metallivargus. Varastati alates vanadest rongidest, kuni signaalfoorideni, mille tõttu toimus palju liiklusõnnetusi.

---

<sup>130</sup> Quinet, Vickerman: 306, 307.

<sup>131</sup> *Eesti statistika aastaraamat 2000*. Tallinn 2000: 348.

<sup>132</sup> Tomson. *Raudteetranspordi osatähtsus Eesti ühistranspordis*: 1.

<sup>133</sup> samas: 344.

<sup>134</sup> Arjakas: 336, 337, 353.

<sup>135</sup> samas: 353, 354.

<sup>136</sup> samas: 349-351, 354.

Nende sündmuste mõjul leiti, et raudteed on vaja reformida, et viia see kasumlikult töötavaks organisatsiooniks või üldse lõpetada tegevus.<sup>137</sup>

Raudteede sulgemine oleks tähendanud aga üle 5000 töökoha kaotust ja regionaalset kahju.

Lahendusi nähti koondamistes ja raudtee tükeldamises. 1996. a. valmis Eesti Raudtee restruktureerimise arengukava 1996-2000, mis lähtus kulude vähendamisest ja kaugemaks sihiks oli RE Eesti Raudtee erastamine. Töötajate vähendamine (1997. töötas Eesti Raudtees 6500, siis 1999 4500 töötajat) ja transiidi suurenemine andiski AS Eesti Raudteele 1999. a. 113 miljonilise puhaskasumi.<sup>138</sup> Valitsus võttis 1996. a. ka laenu 40 milj. dollari ulatuses, mida kasutati raudtee rekonstrueerimiseks. 1997. a. muudeti riigiettevõtte ümber aktsiaseltsiks AS Eesti Raudtee. Üle 2/3 kaubaveo mahust moodustas transiit.<sup>139</sup>

1997. a. erastati 52 km. pikkune nn. Haapsalu raudtee Riisiperest Haapsallu. Erastamine ei olnud tulemuslik ja selle uuele omanikule, OÜ Haapsalu Raudteele, tõi raudtee majandamine aina suurenevaid kahjumeid ning see likvideeriti 2004. a. mais.<sup>140</sup>

1999. 23. veebruaril võeti Riigikogus vastu teine raudteeseadus, mis soodustas konkurentsi teket raudteeturul. See seadus oli kooskõlas Euroopa Liidu õigusaktidega ning selle eelnõu koostasid Inglise advokaadibüroo Denton Hall koos Teede-ja Sideministeeriumiga ja Erastamisagentuuri ning Eesti Raudtee spetsialistidega. Seadus valmis Euroopa Liidu PHARE programmi toetusel ning see määras näiteks kindlaks tegevuslubade väljaandmiseks vajalikud tingimused ja dokumendid ja raudtee riikliku järelevalve põhireeglid.<sup>141</sup>

---

<sup>137</sup> Arjakas: 344-347, 353-356.

<sup>138</sup> Arjakas: 362, 364; *Eesti riigi hetkeseis ja arenguprobleemid*, 1996: 47; Peep Mardiste. *Transpordisektori areng ja keskkond*, 1997. [http://bankwatch.org/documents/blueprints\\_est.pdf](http://bankwatch.org/documents/blueprints_est.pdf) (15.05.2011.).

<sup>139</sup> Arjakas: 362, 364, 365.

<sup>140</sup> samas: 376.

<sup>141</sup> Arjakas: 367; VIII Riigikogu stenogrammid 1999, II: 1000 SE (II) tabel 62)

### 3. Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamine

#### 3.1 Erastamise ettevalmistamine

RE Eesti Raudtee erastamise otsustas ja erastamiskava kinnitas Tiit Vähi valitsus 1997 aprillis, mille tulemusena jagati Eesti Raudtee mitmeks ettevõtteks, eesmärgiga muuta need otstarbekamaks, et lihtsustada erastamist.<sup>142</sup>

RE Eesti Raudtee baasil moodustati raudtee hoolduseks AS EVR Koehne (üheks osanikuks oli Saksa firma Herman Koehne); reisijateveoks loodi AS Edelaraudtee, mis sai hiljem endale kõik reisijaveod peale elektrirongide liinide. 15. nov. 2000. eraldati, seoses erastamisega, Elektriraudtee AS ja selle aktsiad anti üle riigile. Rahvusvaheliste reisijatevedudega hakkas tegelema AS EVR Ekspress, mis asutati 1998. a. Selle ühissetevõtte aktsiatest kuulus 49% Eesti Raudteele ja 51 % erakapitalile.<sup>143</sup>

1998 a. detsembris võttis Mart Siimani valitsus vastu määruse, mis andis teede- ja sideministrile volituse AS Eesti Raudtee erastada riigivara seaduse järgi, st. loobuti avalikust erastamiskonkursist erastamisagentuuri kaudu. 1998. a. korraldati rahvusvaheline konkurss.

1999. a. tegi Mart Laari valitsus erastamiskavadesse olulise muudatuse; loobuti kontsessiooni sõlmimisest ja otsustati 66% enamusaktsiate müügi kasuks rahvusvahelise konkursi kaudu. Vastava otsuse võttis vastu ka Riigikogu 1999 veebruaris.<sup>144</sup>

Erastamiseseaduse kohaselt hakkas erastamist läbi viima Eesti Erastamisagentuur, kelle juurde oli 1999.a. moodustatud erastamisagentuuri nõukogu ettevalmistamise töögrupp, kuhu kuulusid olulisemad ärimehed ja ettevõtjad, nagu Aadu Luukas, Jüri Käo, Riivo Sinijärv, Mihkel Pärnoja, Toivo Jürgenson.

1999. a. 1. novembril sai Erastamisagentuuri peadirektoriks Jaak Liivik. Erastamisega jäi seotuks ka Erastamisagentuuri endine juht Väino Sarnet.<sup>145</sup> 11. 01. 2000. a. kiitis valitsus heaks 2000. aasta riigivara erastamise plaani, mille kohaselt pidi agentuur müüma Eesti Raudtee enamusaktsiad (51-66% aktsiatest) strateegilisele investorile. Lisatingimusena

---

<sup>142</sup> EV majanduspoliitiline programm: 41.

<sup>143</sup> Tomson. *Raudteetranspordi osatähtsus Eesti ühistranspordis*: 7.

<sup>144</sup> *Raudtee-Algus Eesti Raudtee erastamine*. <http://www.toivojyrgenson.ee/?d=raudteeMM> (29.12.2010.).

<sup>145</sup> IX Riigikogu stenogramm IX istungjärk 13. veebr. 2003. Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti raudtee erastamise käigus toimepandud...lõpparuande arutelu. <http://www.riigikogu.ee/index.php?op=steno&stcommand=stenogramm&date=1045123200&pkpkaupa=1&paevakord=2000009670&op2=print> (05.02.2013.).

kehtestati kohustus investeerida raudtee infrastruktuuri. Erastamine tuli läbi viia 2000 aasta jooksul. 11. juulil 2000. a. määras valitsus erastamise läbirääkimiste eest vastutavaks isikuks teede- ja sideministri Toivo Jürgensoni.<sup>146</sup>

### **3.2 Osalejad, nõustajad ja hind**

17. aprillil 2000. a. kuulutas Erastamisagentuur välja rahvusvahelise kahe-etapilise eelläbirääkimistega pakkumise Eesti Raudtee 66% aktsiate erastamiseks. Laekus neli pakkumist, kes kõik jõudsid teise etappi, kus oli vaja esitada ka äriplaan. Pakkujateks olid Eesti Erastamise Rahva AS (RER AS), Baltic Rail Services OÜ, Taani äriühing CSX Estonia ApS ja Rootsi äriühing SJ International AB.

16. aug. 2000. a. kinnitati Erastamisagentuuri poolt lisatingimused, nagu tehniline finantsplaan, äriplaan ja tegevuse jätkamise kohustus raudteeinfrastruktuuri majandamisel. Selle järgselt esitasid 23. oktoobril 2000. a. II etapi pakkumised kolm äriühingut: Raudtee Erastamise Rahva AS (kaasates SJ International AB), Baltic Rail Services OÜ ja Rail Estonia ApS.<sup>147</sup>

Tegelikult on pakkujate taust ja osaleda soovijad jäänud segaseks. Juba enne erastamist levisid jutud salalepetest ning välismaiste firmade taga olid paljus tegelikult Eesti ärimed.<sup>148</sup> Erastamisel tahtis osaleda ettevõtja, Eesti Kaubandus- Tööstuskoja juhatuse esimees ja Eesti Erastamisagentuuri nõukogu liige Toomas Luman. Erastamisega olid seotud ka Isamaaliidu rahastajad, M. Laari sõber Jaanus Reisner ning Hillar Teder, kes nõustamistasude pealt suuri kasumeid lõikasid ning hiljem omavahel riidu ja seejärel kohtusse läksid. Raudtee Erastamise Rahva AS-i taga oli kirju seltskond, alates Pakterminali nõukogu esimehest Aadu Luukasest, turvafirmade omanikust Urmas Sõõrumaast, pankur Rain Lõhmusest, meediategelase Hans H. Luigeni.<sup>149</sup> Rail Estoniaga on seostatud Hannes

---

<sup>146</sup> Viies osakond otsus vastuvõetavuse kohta kaebus nr. 12157/05 Jaak Liivik versus Eesti: 2. [https://www.riigiteataja.ee/failid/Liivik\\_vastuvõetavuse\\_otsus\\_est.pdf](https://www.riigiteataja.ee/failid/Liivik_vastuvõetavuse_otsus_est.pdf) (29.04.2013.).

<sup>147</sup> ASi Eesti Raudtee 66% aktsiate erastamise otsus. Riigi Teataja. <https://www.riigiteataja.ee/akt/756052> (10.03.2013.).

<sup>148</sup> Salalepe eesti raudtee erastamisel sai kinnituse. ERR uudised 12.06.2004. <http://uudised.err.ee/index.php?0540432> (28.04.2013); Sulev Vedler. Vana kuld: Ärimed lubasid raudtee eest poliitikutele 20 miljonit krooni. Eesti Ekspress, 01.11.2001

<sup>149</sup> Erkki Erilaid. Eesti ärimed moodustasid ühisrinde. <http://arhiiv2.postimees.ee:8080/leht/00/07/11/uudised.shtm> (05.02.2013.).



Tammjärve, Jüri Mõisa, Vallo Toometit ja Eesti allilma üheks juhiks peetud Meelis Laod. BRS-ga olid seotud Guido Sammelselg ja suurärimees Jüri Käo.<sup>150</sup>

Erastamise nõustamine kujunes, nagu erastamine üldse, skandaalseks, segaseks ja korruptiivseks. Probleemid olid nii nõustamistasudes, kvaliteedis, kui ka nõustaja valikus. Erastamise nõustamise leping sõlmiti Suurbritannia konsultatsioonifirmaga GIBB Ltd. GIBB-i suhtes, kes tegi samas *lobby* ka Rail Estoniale, oli kahtlusi, kuid valiti ikkagi nõustajaks.<sup>151</sup> Erastamisagentuuri nõustas ka firma Tark & Co.<sup>152</sup> Erastamist tahtsid nõustada veel mitmed firmad, kaasaarvatud Guido Sammelselja ja Riivo Sinijärvega seostatud investeerimisfirma Suprema.<sup>153</sup>

Eelnevalt olevat 1999 a.-ni teede- ja sideministriks olnud R. Varele eraldi raudtee erastamise osas nõu andnud nõunik Tonny Biene, kes hoiatas ja soovitas seda mitte teha ning puhta südamega erru minna. Erastajate seas oli suhtekorraldajaks ka veel endine Londoni saadik Riivo Sinijärv.<sup>154</sup>

Raudtee hinna suhtes olid arvamused erinevad. Raha saadi raudteest ülisoodsate tariifide (ühed maailma madalaimad) tõttu suhteliselt vähe.

Eesti investorite puhul kardeti, et enne erastamist blufitakse hind üles (näiteks ettepanekuga tõsta tariife) ja hiljem taotletakse esialgsete tingimuste muutmist.<sup>155</sup> Erastamise nõustaja GIBB olevat ka soovitanud hinnapakumiste suurendamist, kuid mitte PER-ile. Osalejate pakkumised kasvasidki voorude vahel. Näiteks Rail Estonia pakkumine suurenes 160 milj. krooni, BRS-i oma 100 milj. krooni. Lõplikuks hinnaks jäi PER-l, kes pakkumist ei suurendanud, 800 milj. krooni, BRS-l – 1 miljard krooni ja Rail Estonial 1,7 miljardit krooni.<sup>156</sup> Erastamisagentuuri nõukogu liikme Ignar Fjuki hinnangul 2001 a. märtsis ei ulatunud aga PER-i pakutud hind 865 milj. krooni müüdava vara väärtusele ja ka BRS-i erastamiskava ei vastanud riigi eesmärkidele.<sup>157</sup> Ajakirjanik Errki Erilaiu väitel hindasid ka raudteespetsialistid erastamispakkumisi enne lõplikke läbirääkimisi liiga odavateks. Hind alla

---

<sup>150</sup> A. Reinap. *Vandenõu raudteel*. Postimees, 20.09.1999; S. Vedler. *Riigikogu arutab Isamaaliidu niiditõmbaja salaäri*. Eesti Ekspress, 26.10.2006; T. Vahter. *Poliitikute 2 miljoni kroonist vahendustasu tagasi nõudnud suurärimees kaotas kohtus*. Eesti Ekspress, 07.05.2009; A. Naulaien. *Eesti mehed tahavad raudteed endale*. Õhtuleht, 11.07. 2000; Meelis Lao-Vikipeedia [http://et.wikipedia.org/wiki/Meelis\\_Lao](http://et.wikipedia.org/wiki/Meelis_Lao) (10.02.2013.).

<sup>151</sup> IX Riigikogu stenogrammid 2003, I: 596, 597.

<sup>152</sup> IX Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti Raudtee erastamise kõigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks. Erastamise kronoloogia: 6.

<sup>153</sup> Reinap. *Vandenõu raudteel*.

<sup>154</sup> Paavo Kangur. *Saatuslik raudtee erastamine* Neljas.ee Majandus 01.12. 2004.

<http://www.neljas.ee/est/?news=908039&category=9> (27.12.2010.).

<sup>155</sup> Reinap. *Vandenõu raudteel*.

<sup>156</sup> Annel Ammas. *Erastamise nõustaja kruvis raudtee eest pakutavat hinda*. Eesti Päevaleht, 27.03.2001.

<sup>157</sup> Errki Erilaiu. *Fjuk: erastamisjuht sõlmis kahjuliku leppe*. 06.03.2001

<http://vana.www.postimees.ee/index.html?op=luгу&id=13252&number=73> (29.04.2013.).

2 miljardi krooni oleks olnud riigi jaoks halb lahendus, kuna transiidi suurenemise korral oli spetsialistide hinnangul võimalik teenida aastakasumeid 500-700 milj.kr..<sup>158</sup>

### **3.3 Erastamine**

Erastamisprotsess kujunes skandaaliderohkeks ja korruptiivseks või nagu ajakirjanik Aivar Reinap mainis, röpaseks äratemiseks, mis läks Eesti riigile erakordselt kalliks maksmata ja kahjustas Eesti mainet.<sup>159</sup>

Erastamist konsulteerinud britt Graham Hewitt, kes oli konsulteerinud paljudes riikides ja kelle sõnul üritati vältida Suurbritannias tehtud erastamise vigu, ütles, et sellist skandaalide rohkest nagu Eesti Raudtee erastamisel, nägi ta esmakordselt.<sup>160</sup>

13. dets. 2000. tunnistati parimaks pakkujaks Rail Estonia ApS, kelle pakutud ostuhind oli oluliselt kõrgem teistest.<sup>161</sup> Raudtee Erastamise Rahva AS tegi otsuse osas kaebuse ja läks kohtusse. Järgnes keeruline kohtuprotsesside jada halduskohtu ja Riigikohtu vahel ning viimane rahuldab lõpuks Rahva AS kaebuse. Probleemiks oli erastamisprogrammis nimetatud strateegilise investori määratlus. Tuldi järeldusele, et pakutud investorit ei saa lugeda strateegiliseks investoriks.<sup>162</sup> Teise etapi pakkumise kutse dokumendis määratles Erastamisagentuur strateegilist investorit kui “juriidilist isikut, kellel on laialdane kogemus raudteefrastruktuuri majandamisel ja raudteekaubavedude korraldamisel, kes omab piisavalt finantsvõimsust esitatud pakkumiste elluviimiseks ning kes on otseselt seotud esitatud pakkumisega”.<sup>163</sup>

Ka paremuselt järgmine kandidaat, BRS-i esindaja suurerastaja Ed Burkhard ei vastanud täielikult ootustele. Ta oli küll edukas Suurbritannias, kus juhtis English, Welsh and Scottish Railwayd, kuid USA-s oli olnud suhteliselt tagasihoidlik. Oli vaja suurt Ameerika strateegilist investorit, kelle maaletoomisega hakkas tegelema Tony Massei (endine Valge Maja praktikant), kes oli seotud Rail Estoniaga. Massei osutus aga tagaotsitavaks kriminaalkurjategijaks Antonio Angottiks. Võitjaks kuulutatud, kuid kohtu poolt tühistatud Rail Estonia juht John Orrison tõmbas erastamise ka kriminaalse taustaga Giovanni Sposato.

---

<sup>158</sup> Errki Erilaid. *Riik jääb miljardist ilma*. 27.02.2001.

<http://www-arhiiv.postimees.ee/index.html?op=lugu&id=12538&number=55> (29.04.2013.).

<sup>159</sup> samas.

<sup>160</sup> Kangur. Saatuslik raudtee erastamine.

<sup>161</sup> Riigi Teataja 2004, lisa 61-70: 3753, 3754.

<sup>162</sup> Riigi Teataja Lisa 2000: 3755, 3759.

<sup>163</sup> AS Eesti raudtee 66% aktsiate erastamise otsus: 2. <http://www.riigiteataja.ee/akt/756052> (10.03.2013.).

Skandaalsete arengute tausta uurimisel selgus, et Angotti ja Orrisoni Eestisse „importijaks“ osutus varem riigi krediitkaarti oma isiklikeks ostudeks kasutanud luurekordinaator E.-N. Kross, kes oli samal ajal ka Eesti Raudtee nõukogu liige.<sup>164</sup>

T. Massei – Angotti tausta ilmsikstulekul lahkus ta rahvusvaheliselt tagaotsitava kurjategijana Eestist ilma, et teda oleks piiril kinni võetud. Arvati, et info lahkumissoovitusega tuli USA saatkonnast.<sup>165</sup> 17. aprillil 2001 pöördus Vabariigi President Lennart Meri oma kirjaga peaministri poole seoses murega erastamisel toimunu pärast.<sup>166</sup>

Nõuetele vastavaks pakkujaks, pärast neid sündmusi, jäi ainult Baltic Rail Services OÜ. Nende pakkumise äriplaanis nähti ette ohutuse ja keskkonnanõuete täitmist, tööjõupoliitikat; plaani jätkata transiidi mahu suurendamist. Olulised olid planeeringud infrastruktuuri ja infotehnoloogiasse. Plaaniti vähendada töötajaskonda 3850-lt (2001) 2204-ni (2010), ehk 43%, millega tööjõukulud kahaneksid 92 miljoni krooni võrra. Esmatähtsaks pidasid nad vedurite väljavahetamist ameerika vedurite vastu. Äriplaani koostamisel arvestati Euroopa Liidu-poolsete toetustega infrastruktuuri parandamiseks.<sup>167</sup>

Kuna Rail Estonia ApS ei olnud tähtajaks lepingule alla kirjutanud ja maksnud ostuhinda, mis nad oma pakkumises esitasid, siis sõlmitigi 2001. 30. aprillil erastamisleping Baltic Rail Service OÜ-ga.

31. aug. 2001. tasus BRS 66% aktsiate eest 1 miljard krooni (56 milj. US dollarit), saades aktsiate kontrollpakti omanikuks.<sup>168</sup>

Skandaalid erastamistehingu ümber kestsid aga edasi.

28. septembril 2001. a. astus majandusminister Mihkel Pärnoja ametist tagasi. Ajakirjandus süüdistas Pärnojat Erastamisagentuuri nõukogu esimehena Eesti Raudtee erastamist ette valmistades riigihangete ametile valetamises selleks, et Erastamisagentuur saaks konkursita sõlmida firmaga GIBB nõustamislepingu, mis läks maksma 70 miljonit krooni. Selle nõustamise tulemusena valiti Pärnoja juhtimisel raudtee erastamiskonkursi võitjaks Rail Estonia, kellel tegelikult ei olnud 1,7 miljardi krooni suuruse tehingu sooritamiseks raha.<sup>169</sup>

2001. a. juulis oli Riigikontroll edastanud Riigiprokuratuurile avalduse kriminaalmenetluse alustamiseks, kuna Erastamisagentuuri peadirektor Jaan Liivik oli erastamislepingut sõlmides

---

<sup>164</sup> Arjakas: 380; KAPO: *Kross eiras Angottile elamisluba ajades eetikapõhimõtteid*. Eesti Päevaleht 04. juul. 2001. Anneli Ammas. *Eerik Kross mõjutas raudtee erastamist* Eesti Päevaleht, 12.04.2001.

<http://www.epl.ee/news/eesti/eerik-kross-mojutas-raudtee-erastamist.d?id=50801764> (07.03.2013.). Vilja Kiisler. *Vana Kuld: Tippluurajast siseministriks? Eerik Niiles Krossi lugu*. Eesti Ekspress 13.01.2012.

<sup>165</sup> A. Ammas. *FBI esindaja Baltimaades: pettur Angotti leitakse kindlasti*. Eesti Päevaleht, 10. 03. 2001.

<sup>166</sup> IX Riigikogu stenogrammid 2002, III VII istungjärk (743 OE), 17. aprill 2002: 965.

<sup>167</sup> RT 2004, L: 3761-3764.

<sup>168</sup> IX Riigikogu stenogrammid 2002, III VII istungjärk (743 OE), 17. aprill 2002: 965.

<sup>169</sup> Alo Lõhmus. *Võttes vastu poliitilise otsuse astun tagasi*. Maaleht, 22.11.2012.

ületanud oma pädevust rahaliste kohustuste osas. Süüdistus puudutas sõlmitud erastamislepingus sisalduvaid kinnitusi ja tagatise. Liivik, agentuuri direktorina, oli andnud sõlmitud lepingu järgselt riigipoolseid kinnitusi, mis puudutasid pankrotistunud AS Valga Külmvagunite Depoo võimalikke nõudeid ning Vene päritolu vedurite ostu. Riigiprokuratuur menetlust ei alustanud. 31. aug. 2001. a. taotles Riigikontroll taas kriminaalmenetluse alustamist ja 10. sept. 2001. a. Riigiprokuratuur alustaski menetlust.<sup>170</sup> Süüdistuses seati kohustuste võtmise kõrval kahtluse alla ka agentuuri tegevuse õiguspärasus ja usaldusväärus millega kahjustati oluliselt riigi autoriteeti ja diskrediteeriti Eesti riiki rahvusvahelisel tasandil.<sup>171</sup>

17. aprillil 2002 tegi Riigikogu Keskerakonna algatusel otsuse luua uurimiskomisjon AS Eesti Raudtee erastamise käigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks. Komisjoni lõpparuanne kinnitati 2003. a. veebruaris.

Selle komisjoni esimees, endine riigikogulane ja EEA nõukogu liige Ignar Fjuk, pidas erastamisprotsessi küll „metafüüsiliseks“ ja „paranoiliseks“, aga Eesti majandusele väga vajalikuks.

Komisjon keskendus kolmele aspektile: 1. probleemid nõustajaga, 2. institutsioonide koostöö, 3. ajafaktor- erastamise tempo. Fjuk teatas, et nõustamine oli ebatulemuslik ja väheefektiivne.<sup>172</sup> Kuigi Fjuk keeldus kommenteerimast erastamisagentuuri ametnike võimalikku mõjutatavust, oli tema hinnangul erastamisagentuuri tegemistes liiga palju seiku, kus võib näha kavatsust, mitte juhust. Institutsioonide tegevus ei olnud adekvaatne ja asju juhiti nähtamatust kohast.<sup>173</sup> Majandusministeeriumi valitsemisalasse kuulunud Riigihangete Amet, keda samuti vaadeldi seoses erastamisega, andis komisjoni väitel, seoses nõustaja leidmisega, mitmel korral valeandmeid ja selle töös esines huvide konflikti. Sposato või Massei ja Krossi küsimustega komisjon Fjuki väitel üldse ei tegelenud.<sup>174</sup>

Riigikogu erikomisjoni raporti kohaselt selgus veel, et nõustajaks palgatud Inglise firma GIBB oli ilmselgelt ülemakstud ning tegelikult mingit nõustamist ei olnudki. Sellisel tasemel oleks võinud seda teha suvaline majandusteadlane. Segaseks jääb, kui palju neile siiski maksti. Eesti Raudtee ajalugu uurinud Küлло Arjakas väidab, et 40 milj. krooni; I. Fjuk Riigikogu komisjoni raportis aga, et GIBB-le, keda kahtlusi eirates ikkagi nõustajaks valiti,

---

<sup>170</sup> Viies osakond otsus vastuvõetavuse kohta kaebus nr. 12157/05 Jaak Liivik versus Eesti: 3, 5. [https://www.riigiteataja.ee/failid/Liivik\\_vastuvõetavuse\\_otsus\\_est.pdf](https://www.riigiteataja.ee/failid/Liivik_vastuvõetavuse_otsus_est.pdf) (29.04.2013.).

<sup>171</sup> samas: 5.

<sup>172</sup> IX Riigikogu stenogrammid 2003, I: 596.

<sup>173</sup> samas: 595, 598, 599; V. Rozental. *Erastamise lõpp jättis mõru maigu*. Äripäev, 04.08.03.

<sup>174</sup> samas: 598.

makstud summa oli 75 milj. krooni, ning tegelikult taheti maksta 123 või 125 miljonit. J. Käo hinnangul ei olnud nende töö väärt rohkem kui 5 milj. krooni.<sup>175</sup>

Ka erastamise ajakava oli pingeline ja toimus kiirustades. Selle tulemusena ei järgitud esitatud kriteeriumite täitmist ja ka nende koostamist.<sup>176</sup>

Riigikontrolli hinnangul oluks mõistlik jätta leping üldse sõlmimata kuni lõpliku kohtuotsuse saamiseni; EEA peadirektor ning teede- ja sideminister ületasid oma volitusi, võttes riigile kohustusi, tekitades kahju ligi 100 milj krooni ulatuses, milleks neil erastamisest ega ühestki teisest õigusaktist tulenevalt õigust ei olnud.<sup>177</sup>

EEA peadirektor Liivik mõisteti 2004. a. süüdi ja pandi vangi, kuid ta kaebas otsuse edasi Euroopa Inimõiguste Kohtusse, kus otsustati, et talle on tehtud ülekohut, kuna ta mõisteti süüdi kriminaalkoodeksi 161 alusel, mis teo tegemise ajal ei kehtinud. Eesti riik pidi maksuma kohtukahjude ja moraalse kahju hüvitamiseks 14 000 eurot. Selle tõttu loobus Eesti Raudtee erastamise rahastamisest ka Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupank.<sup>178</sup>

Liivik väitis, et lepingu sõlmimata jätmise oleks toonud kaasa Eesti majandusele äärmiselt rasked tagajärjed, (Eesti Raudtee pankroti). Veel väitis ta, et süüdistus oli poliitiliselt motiveeritud ja talle ei tagatud kohtuasja õiglast arutamist.<sup>179</sup>

Erastamisega seonduvatesse ja raudtee taasriigistamise skandaalidesse kisti ka endine sotsiaaldemokraat, president Toomas Hendrik Ilves, keda peeti üheks strateegiliste ettevõtete, elektriijaamade ja raudtee ostjate maaletoojaks. Ilves kaitses end, väites, et tema ei müünud midagi, ainult soovitas ning raudteed osta soovinud firmaga ei ole tal mingit pistmist, kuid igal suursaadikul olevatki kohus oma maa investeerimisvõimalusi tutvustada.<sup>180</sup>

---

<sup>175</sup> IX Riigikogu stenogrammid 2003, I: 596, 597; Arjakas: 379; V. Rozental. *Erastamise lõpp jättis mõru maigu*. Äripäev, 04.08.2003; IX Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti Raudtee erastamise käigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks Toimik 2B-7 Lõpparuanne 2003 lk. 58.

<sup>176</sup> IX Riigikogu stenogrammid 2003, I: 598.

<sup>177</sup> Riigikontroll. *AS-i Eesti Raudtee erastamislepingu ja aktsionäride lepinguga on riigile võetud ebaseaduslikke rahalisi kohustusi*, [http://www.riigikontroll.ee/Suhtedavalikkusega/Pressiteated/tabid/168/dnn\\_ctr557\\_Article\\_List\\_paginationDBCControlGetPage/2/dnn\\_ctr557\\_Article\\_List\\_yearSelectControlYear/2001/ItemId/292/amid/557/language/et-EE/Default.aspx](http://www.riigikontroll.ee/Suhtedavalikkusega/Pressiteated/tabid/168/dnn_ctr557_Article_List_paginationDBCControlGetPage/2/dnn_ctr557_Article_List_yearSelectControlYear/2001/ItemId/292/amid/557/language/et-EE/Default.aspx) [28.12.2011].

<sup>178</sup> Arjakas: 382; Väinu Rozental. *Erastamise lõpp jättis mõru maigu*. Äripäev, 04.08.2003.

<sup>179</sup> *Viies osakond otsus vastuvõetavuse kohta kaebus nr. 12157/05 Jaak Liivik versus Eesti*: 12, 13, 21.

<sup>180</sup> T. Ilves. *Ilves: mina ei müünud midagi, ainult soovitasin*. Kesknädal, 07. juuni 2006.

### **3.4 Erastamise tulemuslikkus**

2003. aastal, mil Eesti Raudtee kasum oli 65,3%, pidas Eesti Raudtee nõukogu esimees Eduard A. Burkhardt ettevõtet maailma kasumlikemate raudtee-ettevõtete hulka kuuluvaks. 2003. a. vahetati välja nõukogude vedurid. Uued ameerika vedurid võtsid vähem kütust ja nende veovõimsus oli suurem, mis oli ka üheks transiidi veomahtude suurenemise põhjuseks. Samuti võeti laenu ja investeeriti 498 milj. krooni.

Kuigi 2004. a. toimus Eesti Raudtees ulatuslik streik, mille käigus kasutati ebaseaduslikult vene vedurijuhte, ärikasum suurenes. Ettevõttes vähenes tööõnnetuste arv.<sup>181</sup>

Samas suurenes alates 2001 a. avariide ja raskete kokkupõrgete arv. Kuigi BRS oli võtnud kohustuse investeerida 2001-2005 raudtee infrastruktuuride turvalisusse 1,6 miljardit krooni, oli 2003 a. lõpuks investeeritud ainult 672 milj. krooni. Esines ka tulekahjusid kütuserongidega ja kokkupõrkeid reisirongidega.

Üldiselt olevat BRS K. Arjakase hinnangul siiski oluliselt parandanud töökultuuri ja võtnud kasutusele uut tehnikat, kuid sai ka väärilise tasu transiidi näol.<sup>182</sup>

### **3.5 Eesti Raudtee taasriigistamine**

Esimeseks tüliks riigiga osutus dividendide väljavõtmine BRS-i poolt 2002 a., mille vaidlustas majandusminister Liina Tõnisson, kuna riik oli huvitatud ettevõtte arengust pikemaajalises perspektiivis ja seetõttu oli vajalik kasumi investeerimine ettevõttesse. Tüli põhjustas ka finantseerimiste küsimus Koidula piirijaama osas (Eesti Raudtee ei tahtnud piirijaama väljaehitust kaasfinantseerida) ning ooteplatvormide olukord, mida Eesti Raudtee ei tahtnud rahastada, samuti vaidlused Elektriraudteega kontaktvõrkude osas, mis takistasid Euroopa Liidu abirahade saamist.<sup>183</sup> Samuti ei olevat raudtee kasutanud Euroopa Komisjoni aruande kohaselt abirahasid ettenähtud ulatuses ja viisil. Veel oli küsimuseks erastamislepingu puudulikkus.<sup>184</sup>

---

<sup>181</sup> 2003 Aastaraamat Eesti Raudtee pidevas liikumises: 6-8. Andres Eilart. *Mis juhtus raudteel*. 01.11.2002. <http://www.neljas.ee/est/?news=911152&category=9> (29.04.2013.).

<sup>182</sup> Arjakas: 393, 395, 403, 404.

<sup>183</sup> samas: 385, 390, 391.

<sup>184</sup> sams: 392.

2004. a. tahtis BRS minna börsile, mille vaidlustas tollane peaminister Andrus Ansip, kuna BRS polnud täitnud kõiki investeerimiskohustusi ja Ansipi arvates oli riigil kergem suhelda konkreetse ettevõttega kui aktsionäridega.<sup>185</sup>

2005. a. vaidlustas AS Eesti Raudtee kohtus Raudteeinspeksiooni poolt kehtestatud veomahud, mis ohustasid Eesti Raudtee äriplaani.

2006. aprillis otsustas uus valitsuskabinet, et BRS on oluliselt rikkunud erastamislepingut ja investeerimiskohustusi ning pantinud lepinguvastaselt aktsiaid.<sup>186</sup>

Baltic Rail Service'i (BRS) juht E. Burkhardt süüdistas aga valistust kõikide lepingute ja protseduurireeglitest taganemises ja turumajanduse reeglite ja põhimõtete ning eraettevõtluse toetamise hülgamises.<sup>187</sup>

Valisus taotles erastamislepingu tühistamist, kuna BRS ei täitnud investeerimiskohustust, pantis raudtee aktsiaid laenu katteks riigiga kooskõlastamata ja vaidlustas riigi kuldaktsia (veto) õiguse, mis oli tegelikult vastuolus Euroopa Liidu õigusega.

Kuigi 2005 a. lõpus oli BRS teatanud aktsiate müügisoojust, ei jõutud hinnas kokkuleppele. BRS tahtis 2,5 miljardit krooni, riik oli valmis pakkuma 2,2 miljardit.

10. veebruaril 2006 esitas BRS riigi vastu Rahvusvahelise Investeeringutevaidluse Lahendamise Keskusele Washingtonis hagi lepingute rikkumises, mille suuruseks oli 5,3 miljardit krooni.<sup>188</sup> Lõpuks parafeeriti majandusministeeriumis leping 66% Eesti Raudtee aktsiate riigile tagasiostmisest hinnaga 2,35 miljardit krooni.<sup>189</sup>

Riigikogu otsustas 6. dets. 2006. kiita heaks 30. aprillil 2001 sõlmitud erastamislepingu ja selle lisaks olnud aktsionäride lepingu lõpetamise poolte kokkuleppel ja AS Eesti Raudtee enamusaktsiate omandamise Eesti Vabariigi 2 miljardi 350 milj. kroonise hüvitise eest.<sup>190</sup>

Taasriigistamise tulemusena ehitati reisijate ooteplatvorme ümber euronõuetele vastavaks. Tartu – Valga liinil tehti kapitaalremont.<sup>191</sup>

Kuigi riik sai ER-i tagasiostmisega endale hästitoimiva ettevõtte, vähenes pärast 2007 a. aprillisündmusi transiit oluliselt. Võrreldes 2006 aastaga 50%. 2007. a. alanud majanduslanguse tõttu töötati välja kriisikava, mis tähendas uute vagunite ostmisest

---

<sup>185</sup> Arjakas: 386.

<sup>186</sup> samas: 390-392.

<sup>187</sup> X Riigikogu stenogrammid 2006, IV: 1668.

<sup>188</sup> samas; I. Bärenklan. Ingvar Bärenklau. *Gordioni sõlm Eesti raudteel*. Postimees, 22. 04. 2006.

<sup>189</sup> *Eesti Raudtee taasriigistamine maksab 2,35 miljardit krooni*, ERR uudised

<http://uudised.err.ee/index.php?0566072> [12.10.2010].

<sup>190</sup> RT 2006: 1811.

<sup>191</sup> *Ajastud Eesti raudteel*. Rongimees 14.sept. 2010

[http://www.rongimees.ee/index.php?option=com\\_content&view=article&id=13:ajastud-eesti-raudteel&catid=11:ajastud&Itemid=6](http://www.rongimees.ee/index.php?option=com_content&view=article&id=13:ajastud-eesti-raudteel&catid=11:ajastud&Itemid=6) (10. 10. 2012.).

loobumist, sundpuhkust 350 töötajale ja 200 töötaja koondamist ning veomahtude jätkuvat langust. 2009. a. koondati veomahu vähenemise tulemusena veel 157 töötajat. Siiski on majanduslikus mõttes ettevõtte töötanud ka pärast taasriigistamist kasumlikult.<sup>192</sup>

On jäänud selgusetuks, kas 2007 a. aprillisündmuste ja sellele järgnenud transiidimahtude järsu languse ning taasriigistamise reformierakonna poolset otsusel oli mingit seost. Märkusi ja hoiatusi, et peaministri avaldused Vene-poliitika osas võivad dramaatiliselt mõjutada transiiti ja Eesti raudtee olukorda, oli juba enne erastamist. Näiteks terminalide operaatorfirma E.O.S. juhatuse esimees ja raudtee suurklient Arnout D. Lougmeijer ja ka Edward Burkhardt avaldasid arvamust, et suurimaid riske on transiidi võimalik katkemine poliitiliste otsuste mõjul.<sup>193</sup>

### **3.6 Edelaraudtee erastamine**

Edelaraudtee erastamise elluviimine sarnanes Eesti Raudtee erastamisele, selle erinevusega, et Edelaraudtee aktsiad erastati 100% ja see on taasriigistamise asemel toimunud peamiselt riigi dotatsioonidest.

Edelaraudtee AS loodi RE Eesti Raudtee varade baasil ja alustas tegevust 01.02.1997. a. Põhitegevusaladeks on reisijatevedu, välja arvatud elektrirongide liinidel ja kaubavedu (Viljandi ja Pärnu suunal), raudtee infrastruktuuri säilitamine ja arendamine.

Tollasel juhtkonnal sisuliselt raudteevaldkonda puudutavat haridust ega töökogemust ei olnud. Näiteks oli ettevõtte juht 1997. a. Jüri Kuusik põllumajandusliku taustaga ja töötanud enne Erastamisagentuuris, reiseodirektor Kalvi Pukkast oli põllumajandusliku kõrgharidusega, haldusdirektor Urmas Lükki tuli aga Türi Metsamajandist. Ka isikkoosseis oli ülemäära suur ja kehva kvalifikatsiooniga, infrastruktuur amortiseerunud.<sup>194</sup> Sõitjate arv 1990. aastate lõpus pidevalt vähenes ja ettevõtte tegutses kahjumiga ning sai riigilt pidevalt dotatsiooni. Reisirongiliiklus suleti mitmel liinil nagu Tartu-Orava, Tartu-Valga.<sup>195</sup>

Edelaraudtee erastati 29. nov. 2000. a. Briti firma GB Railways harufirmale GB Railways Eesti AS. GB Railways maksis Edelaraudtee aktsiate eest 10 milj. krooni (0,56 milj US

---

<sup>192</sup> Arjakas: 393,395, 396, 398, 436.

<sup>193</sup> Erkki Erilaid. *Eesti ärimehed moodustasid ühisrinde*. <http://arhiiv2.postimees.ee:8080/leht/00/07/11/uudised.shtm> (12.03.2013.).

<sup>194</sup> Arjakas: 372.

<sup>195</sup> samas: 373.



dollarit) ja lubas laiendada aktsiakapitali 100 milj. krooni võrra ja 5 aasta jooksul investeerida kokku 260 milj. krooni.<sup>196</sup> Edelaraudtee peamine tuluallikas on riigi toetus reisijateveole.

Äriplaani kohaselt lubas GB Railways garanteerida töökohad Edelaraudtee 366 töötajale ja suurendada reisijate arvu.<sup>197</sup>

Ka Edelaraudtee erastamisel puhkes rahvusvaheline skandaal. Prantsuse transpordifirma Connex süüdistas GB Railways'i suutmatuses erastamistingimusi täita, kuna GB Railways'i aktsiahind oli alates 1997 langenud 80%. Connex tahtis sellest teavitada ka Riigikogu liikmeid ja ise alustada erastamiskõnelusi, kuid Eesti ametnikud (Riigikogu rahanduskomisjoni esimees Andres Lipstok, Henn Ruubel) ja Teede- ja sideministerium olid inglaste poolel, vaatamata sellele, et andmed võisid olla õiged. Prantslased olid hämmeldunud eestlaste inglise-meelsusest ja GB Railways'i toetamisest, kuid võtsid süüdistuse tagasi.<sup>198</sup>

Pärast erastamist süüdistas GB Railways riiki erastamislepingu rikkumises ja taotles erastamisagentuurilt määratud 100 milj. krooni suuruse aktsiakapitali laiendamise nõude muutmist. Firma esindaja Morgani sõnul taotlesid britid ka, et Eesti Raudtee loobuks eelmise aasta eest 34 milj. kroonise infrastruktuuri tasu nõudest Edelaraudteele. Samuti taotles GB Railways 15 milj. krooni kompenseerimist riigi poolt, mis kulus ligi 230 töötaja vallandamiseks seoses reisirongiliinide sulgemisega. Veel avastas Edelaraudtee uus juhtkond ootamatult ettevõtte 22 milj. krooni suuruse kahjumi, mis polnud erastamislepingut sõlmides ette nähtav.<sup>199</sup>

Aasta pärast erastamist selgus, et tegelikeks erastajateks olid Tiit Pruuli ja Marcel Vichmann. Ka nemad nõudsid infrastruktuuri investeerimise kohustuse muutmist või selle tagasiostmist riigi poolt. Tollane majandusminister Liina Tõnisson pidas seda labaseks pettuseks, sest tema sõnul arvas riik, et müüs ettevõtte kogenud investorile, mitte kahtlastele ärimeestele.<sup>200</sup> Lõplikult läks Edelaraudtee inglasele Eesti ettevõtjate kätte 2007. aastal.<sup>201</sup>

M. Vichmann sai 1997. a. kuulsaks Hoiupangalt (olles ise Hoiupanga jurist) 200 milj. krooni ulatuses Hansapanga aktsiate omastamisega ehk Daiwa afääriga, mille tulemusena oli

---

<sup>196</sup> Tähtis: Riik sõlmis GB Railwaysiga Edelaraudtee erastamislepingu. Eesti Päevaleht, 29.11.2000. <http://www.epl.ee/news/majandus/tahtis-riik-solmis-gb-railwaysiga-edelaraudtee-erastamislepingu.d?id=50854008> (12.02.2013.).

<sup>197</sup> Tähtis: Riik sõlmis GB Railwaysiga Edelaraudtee erastamislepingu. Eesti Päevaleht 29.11.2000.

<sup>198</sup> A. Reimer. *Briti-Prantsuse firmad tülis Edelaraudtee erastamise pärast*. Äripäev, 26.02.2001.

<sup>199</sup> A. Reimer. *Britid suruvad Edelaraudtee aktsiakapitaliga*. Äripäev, 16.02.2001.

<sup>200</sup> *Vichmann ja Ruubel üllatasid riiki* 02.aug.2001 Majandus

<http://majandus.delfi.ee/news/uudised/vichmann-ja-ruubel-ullatasid-riiki.d?id=1827306> (03.04.2013.); Rikaste Top: *mr Daiwa ehk Marcel Vichmann* [http://www.ap3.ee/?PublicationId=31503ED6-39D4-4163-9D98-74AA1E3959CE&code=4568/uud\\_uudid\\_x\\_456802](http://www.ap3.ee/?PublicationId=31503ED6-39D4-4163-9D98-74AA1E3959CE&code=4568/uud_uudid_x_456802) [17.11.2011].

<sup>201</sup> Arjakas: 410.

Hansapank astunud välja ka BRS-i finantseerivast laenusündikaadist.<sup>202</sup> Riigikontrolli väitel on Vichmann Edelaraudteele antud riigi külluslike dotatsioonide eest arendanud läbi tütarfirmade (nagu EVR Ekspress) ka Tallinnas Kakumäel kinnisvaraarendust.<sup>203</sup>

Edelaraudtee teiseks omanikuks on M. Vichmanni sõber T. Pruuli. Pruuli oli 1992-1993 a. peaminister M. Laari nõunik. Ta oli kohtu all rublamüügi tehinguga. Siiski mõistis kohus ta õigeks. Pruuli sattus raudteeärisse 1995. a. Eesti Raudtee nõunikuna, et seda riigifirmat erastamiseks ette valmistada. Pruuli firma Fraser Grupp erastaski 1999. a. Pruuli poolt erastamiseks ettevalmistatud reisijateveoga tegeleva raudteefirma EVR Ekspressi (opereeriti Tallinn-Moskva ja Tallinn-Peterburi liinidel) ning pani seda juhtima Vichmanni. Hiljem osteti koos ära ka Edelaraudtee, pannes alguses „tankistik“ GB Railways'i. Tänapäevaks on mõlemad ühistranspordiga tegeleva GO Grupi omanikud, mis ühendab nii rongi, bussi, kui hotellindust.<sup>204</sup>

Ka selle erastamise järgselt uuris 2002. a. riigikontroll Edelaraudteelt tellitava veoteenuse vajalikkust ja hindas efektiivsusnäitajaid ning Edelaraudteele makstava toetuse juhtimist ning seda, kas erastamine tagas parimad pakkumised hinna ja kvaliteedi osas.

Selgus, et:

- kuni erastamise lõpuni polnud selge tellitava veoteenuse maht; sisulist konkurssi pakkujate vahel ei toimunud; lisaks tehti ainsale pakkujale, pärast teise pakkuja loobumist, ebaseaduslikke lisasoodustusi enam kui 100 milj. krooni ulatuses;
- Riigikontrolli hinnangul elas Edelaraudtee teeninduspiirkonnas ca 400 inimest, kellel pole sobivaid alternatiive liikluseks (peamiselt Kagu-Eestis);
- Edelaraudteele makstavate toetuste eest oleks saanud käima panna 9 tasuta bussi, kui teede ehitamise välja jätta (kuid ehitatavaid maanteid saaks kasutada pidevalt, mitte mõni kord päevas nagu raudteed);
- perioodil 2000-2002 kasvas toetus rongikilomeetri kohta 81% ja toetus reisija kohta 115%. Põhjuseks oli reise arvu vähenemine; arvati, et reise arv väheneb ka tulevikus.

Eeldati, et Teede- ja Sideministeerium katab aastail 2002-2009 89% Edelaraudtee võimalikest maksimaalsetest veokuludest ja maksab toetust 556 mlj. krooni lubatust rohkem. Ühistranspordiseadus lubas katta dotatsiooni arvelt kuni 70% veokuludest, kuid polnud

---

<sup>202</sup> Arjakas: 381.

<sup>203</sup> *Edelaraudteele antud dotatsiooniraha rändas laenuna kinnisvaraprojekti*. Äripäev, 03.03.2004.; *Edelaraudtee kandib dotatsiooniraha*. ERR uudised 03.03.2004. <http://uudised.err.ee/index.php?0537429> (29.04.2013.); M. Karell. *Kõvemad mehed kui Leedo: Marcel ja Tiit*. Eesti Päevaleht, 03.jaan. 2005.

<sup>204</sup> T. Pruuli: *äri on praegu rohkem või vähem õiglase ideede, rahakottide ja osavuse võidujooks*. [www.neljas.ee/est/?news=909183&category=9](http://www.neljas.ee/est/?news=909183&category=9) [17.11.2011].

selgust, milliseid kulusid Teede- ja Sideministeerium aktsepteerib veokuludena; seega polnud, millest lähtuda kontrolltegevusel.<sup>205</sup>

Ka majandusminister M. Pärnoja vastused Edelaraudtee dotatsioonidega seotud küsimustele Riigikogus jäid selgusetuks. Riigikogulaste Jaan Pööri, Janno Reiljani, Enn Tarto, Toivo Tootseni küsimustele, mis puudutasid Edelaraudtee erastamise tingimusi, erastaja kohustuste määramist ja Edelaraudtee doteerimise põhimõtteid, ühistranspordi arengu üldisi küsimusi ning Edelaraudtee osa selles, Pärnoja sisuliselt vastata ei osanud.

Kriitiline oli ka L. Tõnisson väites, et valitsus ei ole suutnud mingit raudtee-reisijateveo strateegiat välja töötada, tegevuse aluseks on mingi juhuslik statistika ja umbmäärased seletused, ega teata, kuhu kulutatakse, kuidas kontrollitakse.<sup>206</sup>

19. septembril 2002. Riigikontrolli poolt antud juhised ja soovitusid teede- ja sideministrile olid:

- määratleda kindlaks transporditeenuse tase ning tagada ühistranspordi teenuste tellimine neile normidele vastavalt;
- kaaluda Edelaraudtee rongide asendamist busside ja muu transpordivahenditega ja teha selleks vajalikud kalkulatsioonid;
- määratleda veokulude sisu ja teha seadusandjale ettepanek loobuda piiranguist, mis lubab katta 70% veokuludest ja lähtuda Edelaraudtee doteerimisel eeldusest, et piletitulud peavad katma vähemalt 30% veokuludest.

Riigikontroll oli kõige kriitilisem veokulude küsimuses. Leiti, et see tuleb selgelt määratleda. Raudteed oli reisijateveos proportsionaalselt rohkem toetatud kui teisi transpordiliike.<sup>207</sup>

Edelaraudtee erastamise tulemuslikkus ja riigi dotatsioonid on olnud oluliseks küsimuseks ka ühiskonnas laiemalt. Autoettevõtete Liidu liige Hugo Osula osutas tõsiasjale, et olukorras, kus piletitulu katab Edelaraudtee tuludest ainult 20-25%, pakub Edelaraudtee bussiliiklusele ebaausat konkurentsi ning kaugliiklust pakkuvad bussiettevõtjad võivad seetõttu loobuda vähetasuva bussitranspordi arendamisest. Ka Riigikogu liige reformierakondlane Jürgen Ligi leidis, et riik ei peaks Edelaraudteed doteerima. Tema väitel saanuks selle raha eest, mida riik kavatses Edelaraudteele anda, osta igale Edelaraudtee teenust kasutavale perele uue sõiduauto ning et GB Railways tuli erastama riigi antud dotatsioone, mitte Edelaraudteed.<sup>208</sup>

---

<sup>205</sup> M. Kurin. *Riigi tegevus Edelaraudtee AS-i erastamisel ja ühiskondliku reisijateveo teenus tellimisel*. Tallinn, 2000: 2.

<sup>206</sup> IX Riigikogu stenogrammid 2000, III: 998-1001, 1006, 1131.

<sup>207</sup> Kurin: 3.

<sup>208</sup> *Kas riik peaks doteerima Edelaraudteed aastani 2009?* Eesti Päevaleht, 07.03.2000.

2008.a. oli IRL-i kuuluv majandusminister Juhan Parts küsimuste ees, keda valida reisirongi teenust pakkuma, kas Edelaraudteed või Elektriraudteed, kumba on otstarbekam doteerida, kas elektrirongiliiklust või diiselronge. Tegemist oli üle 3 miljardi krooni maksvate uute rongide tellimisega. Valitsus otsustas 2009 a. 10. juunil jätkata lepingut Edelaraudteega reisijateveoks kuni 2014 a.; samas doteeritaks (peamiselt EL-i toetustega 85% ja riik 15%) Elektriraudteed uute 1,25 miljardit krooni maksvate rongide ostul alates 2013.<sup>209</sup>

Ka 2011a. 10. juuni Õhtulehe artiklis „Miks me ei sõida rongiga?“ nendib ajakirjanik K. Paas, et riigi dotatsioonide vähesuse üle Edelaraudtee omanik M. Vichmann, kelle ettevõttesse Moonrider on kogunenud nii palju puhaskasumit, et selle arvelt võiks inimesi ka kaks aastat ilma toetusteta vedada, kurta ei tohiks. Kuigi Edelaraudtee ise näitab järjekindlalt kahjumit (2008 a. 32 milj. krooni miinuses), oli 2009 a. aruande järgi kontserni Moonrider kontole kogunenud jaotamata kasumit 365,6 milj. krooni. 2010. a. maksis riik Edelaraudteele toetust 191 milj. krooni, Moonrideri müügitulu ilma riigi dotatsioonita oli 2009. a. 139 milj. krooni ja kasum 51,5 milj.

Vaatamata sellele, et majandusministeerium on olukorrast teadlik, ei ole sundinud dotatsioonid ja kasum Edelaraudteed tihendama sõidugraafikut, mis ei ole mitte ainult harv, vaid ka reisijate jaoks ebasobivatel aegadel (Tallinna ja Tartu vahel kiirrong ainult kaks korda päevas, Narva sõidab rong ainult üks kord päevas).<sup>210</sup> Riik on Edelaraudteed doteerinud 2001-2009 kuni 939,6 milj. krooniga.<sup>211</sup> Edelaraudtee juhtkond on ka ise tunnistanud, et reisirongiliiklus on liiga hõre ja probleeme on teeninduse kvaliteediga, vaatamata sellele, et riiklikud dotatsioonid on jätkuvalt kasvanud. 2011. a. sai Edelaraudte AS riigilt dotatsioone 12,9 milj. eurot ja 2012. a. 13,4 milj. eurot.<sup>212</sup>

### **3.7 Meedia kajastused**

Raudtee erastamise olulisuse tõttu jälgis ja kajastas meedia sündmusi tähelepanelikult. Ajakirjanduses ilmus rohkesti artikleid ja arvamusslugusid.

---

<sup>209</sup> A. Reimer. *Majandusminister valib uut rongijuhti: kas riik või Vichmann*. Eesti Päevaleht, 12. märts 2008; Raudtee reisijateveo avaliku teenindamise leping. [http://www.google.ee/#hl=et&source=hp&q=lepingud+edelaraudteega&oq=lepingud+edelaraudteega&aq=f&aqi=&aql=f&gs\\_sm=e&gs\\_upl=4583114472101261241010101812291389513.17.4124&bav=on.2,or.r\\_gc.r\\_pw.&fp=1&biw=1016&bih=593](http://www.google.ee/#hl=et&source=hp&q=lepingud+edelaraudteega&oq=lepingud+edelaraudteega&aq=f&aqi=&aql=f&gs_sm=e&gs_upl=4583114472101261241010101812291389513.17.4124&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.&fp=1&biw=1016&bih=593) [22.09.2011].

<sup>210</sup> K. Paas. *Miks me ei sõida rongiga*. Õhtuleht, 10.06.2011.

<sup>211</sup> Kurin: 8.

<sup>212</sup> *Edelaraudtee: reisirongiliiklus on liiga hõre*. Postimees, 28.01.2012.

Juba enne Eesti Raudtee erastamist, 1999 20. sept. analüüsis toimuvat läbinägelikult Aivar Reinap Postimehe artiklis “Vandenõu raudteel”. Reinapi hinnangul toimus erastamise sildi all, kus selge ei olnud isegi see, mida erastada tahetakse, raudtee kantimine (A. Reinapi sõnastus) eesti kapitalile, kes aga osasaamise küsimuses ei olnud üksmeelel.<sup>213</sup>

Kalle Muuli artikkel „Raudtee erastamist varjutab musta raha kahtlus“ 12. 04. 2001 Postimehes, püüab heita pilgu erastamise tõelistele niiditõmbajatele ja kasusaajatele, tuues esile Erik-Niiles Krossi ja väites, et ministrid Mihkel Pärnoja ja Toivo Jürgenson olid protsessis ainult hüpiknukud.<sup>214</sup>

Eesti Ekspressi ajakirjanik Sulev Vedler valgustab oma 01.11.2001 artiklis „Ärimehed lubasid raudtee eest poliitikutele 20 miljonit krooni“ lugejaid sellest, kuidas BRS-i juhtfiguurid Jüri Käo ja Guido Sammelselg lubasid raudtee erastamisvõidu korral kinkida valitsusliidule 20 milj. krooni. kuid, kui võit tuleb teises voorus, siis ainult 15 milj. krooni. Sammelselg tegeles Vedleri väitel reformierakonna ja Siim Kallasega, Jüri Käo isamaaliitlaste äraostmisega ning annab ülevaate teistest erastamissoovijatest.<sup>215</sup>

Anvar Samost annab 2001 3. sept Eesti Päevalehe artiklis „Raudtee erastamise sõnastik“ valgustava ja kriitilise ülevaate Eesti Raudtee erastamisel toimunud ja segaseks jäänud asjaoludest ning ironiseerib, et Erastamisagentuuri juht Jaan Liivik rääkis ilmselt tõtt, kui ütles, et pole erastamislepingut ise läbi lugenudki. Tegelikult on leping ainult ingliskeelne ja enam kui saja lehekülje pikkune.<sup>216</sup>

Ka Äripäeva 2009 a. väljaandes „Läbilöök, Eesti majandus 1989-2009“ vaadeldakse Eesti Raudtee erastamist lühidalt, kuid kriitilise pilguga, tuues esile J. Käo ja G. Sammelselja, kes tegelikult BRS-i varjus omasid kolmandikku Eesti Raudteest ja said paari aastaga 2 miljardit kr. kasumit, saades ainuüksi dividende 600 milj. kr.<sup>217</sup>

Errki Erilaid vahendas 31. 03. 2001. a. Postimehe artiklis „Soome päevaleht peab raudtee erastamist farsiks“ Soome suurima päevalehe Helsingin Sanomat seisukohta, et raudtee erastamine oli Eesti majanduse viimaste aastate surim fiasko, mille tõttu kannatab ka riigi maine. Samas Helsingin Sanomat artiklis kirjutati ka Edelaraudtee müügist B Railwaysile ja osaliselt raudteeliikluse lõpetamisest Eestis, mille peale hakati lume peale ehitama autoteid.<sup>218</sup>

Oli ka erastamisega seotud minister T. Jürgensoni kaitsta püüdev artikkel „Jürgenson – jäämurdja või ämbriisseastuja“, kus kirjatöö autor Märt Ummelas leidis, et vaatamata sellele,

---

<sup>213</sup> A. Reinap. *Vandenõu raudteel*. Postimees, 20. 09. 1999.

<sup>214</sup> K. Muuli. *Raudtee erastamist varjutab musta raha kahtlus*. Postimees, 12. 04. 2001.

<sup>215</sup> S. Vedler. *Ärimehed lubasid raudtee eest poliitikutele 20 miljonit krooni*. Eesti Ekspress, 01. 11. 2001.

<sup>216</sup> A. Samost. *Raudtee erastamise sõnastik*. Eesti Päevaleht, 03. 09. 2001.

<sup>217</sup> *Läbilöök Eesti majandus 1989-2000*. Äripäev 2009: 139.

<sup>218</sup> E. Erilaid. *Soome päevaleht peab raudtee erastamist farsiks*. Postimees 31.03. 2001.

et kogu Eesti Raudtee ja Edelaraudtee äpardunud erastamise süü on teenimatult minister Jürgensoni kaela visatud, võib teda, erinevalt teistest erastamisega seotud inimestest, pidada rumal- ausaks, mis on kaitsnud teda korruptiivsusest.<sup>219</sup>

Samuti üritati õigustada Tony Massei (Antonio Angotti) tegevust. Euroülikooli professor Eduard Tinn väitis 2001 a. 15 märtsi SL Õhtulehe artiklis „Professor Tinn peab patust Masseid sõbraks“, et tänu Masseile tuli Eestisse arvestatavaid investeringuid ning tegemist oli alati puhta rahaga. Täpsemalt ei osanud Tinn küll öelda, milliseid projekte oli Massei rahastanud, kuid ilmnes, et need olid siiski Venemaa projektid. Ilmnes veel, et Tony Massei tõeline nimi oli Antonio Angotti Massei ning tema ja E.- N. Krossi vastu on Eestis esitatud teisigi süüdistusi, näiteks AS Mosella omanikelt olevat nad välja petnud 100 000 kr. ja andnud alusetuid lubadusi investorite leidmiseks.<sup>220</sup>

Erastamistehingut pooldas Äripäeva ajakirjanik Aivar Hundimägi, leides, et tehing oli hea ja riik on teeninud kasumliku ettevõtte 1/3 omanikuna dividende rohkem kui olles selle omanik. Selle taasriigistamisest sai poliitilist kasu ainult E. Savisaar.<sup>221</sup>

---

<sup>219</sup> M. Ummelas. *Jürgenson – jäämurdja või ämbrisseastuja*. <http://www.delfi.ee/archive/mart-ummelas-jurgenson-jaamurdja-voi-ambrisseastuja.d?id=1105640> (01.03.2013.).

<sup>220</sup> P. Raidla. *Professor Tinn peab patust Masseid sõbraks*. SL Õhtuleht, 15. 03. 2001.

<sup>221</sup> A. Hundimägi. *Raudteest saab Savisaare laborihiir*. Aripaev, 19.10.2006.

## 4. Hinnang erastamistele

Millest tuleks hinnangu andmisel lähtuda?

Eesti omandireformi parimaid asjatundjaid T. Ulas on erastamisega seoses rääkinud põhjendatud ootuste printsiibist, mis olulisema põhiseadusliku printsiibina peab tagama, et seadustega ettenähtud sündmused kodanike suhtes ka täituksid.<sup>222</sup>

Erastamiskogemusi Euroopa Liidus uurinud Marko Köthenburger, Hans-Werner Sinn ja John Whalley väitel peaks erastamise edukuse määramise osas olema kriteeriumiteks see, kas erastamine toob kaasa teeninduse paranemise ning samas investoritele ka kasumlikkuse. Teiseks, kas regulatsioonid ja hind on parem kui avalikus omandis; kas riigi dotatsioonid vähenevad ja hinnad alanevad.<sup>223</sup>

Niisiis võib öelda, et hinnangu andmisel tuleb lähtuda nii püstitatud eesmärkide teostumisest, osapoolte ja avalikkuse rahulolust.

### 4.1 Avalikkuse suhtumine

Raudteede erastamisel, mida meedia tähelepanelikult jälgis, võib selgelt täheldada avalikkuse kriitilist suhtumist ja hinnangut toimumusse.

Juba 1999. a. septembriks olid Eesti Keskerakond, Eestimaa Rahvaliid ja Kristlikud Demokraadid kogunud Eesti Raudtee erastamise küsimuse üle referendumi korraldamiseks 163 001 allkirja ja andnud need üle Riigikogu esimehele. See oli ulatuslikum allkirjade kogumise aktsioon pärast omariikluse taastamist.<sup>224</sup> Referendumi siiski ei toimunud.

2001. aastal tehtud TNS Emori küsitluse põhjal, kui Eesti Raudtee erastamisprotsess oli käimas, selgus, et valdav osa küsitletuist oli raudtee erastamise vastu.<sup>225</sup> valdav osa Eesti elanikest pooldas ka Eesti Raudtee 66 % aktsiate tagasiostmist eraomanikelt riigile. Uuringus küsitletud 500 inimesest olid kindlalt Eesti Raudtee aktsiate tagasiostmise poolt täpselt pooled, 21 % küsitletuist andis vastuseks «pigem jah». Veidi üle kümnendiku uuringusse kaasatuist leidis, et Eesti Raudtee aktsiate tagasiostmine oleneb nende eest küsitavast hinnast.

---

<sup>222</sup> Ulas: 101.

<sup>223</sup> Köthenburger, Sinn, Whalley: 13-15.

<sup>224</sup> Arjakas: 379.

<sup>225</sup> *Rahvas pooldab raudtee aktsiate tagasiostmist*. tnsemor 17.01.2006. [www.emor.ee/rahvas-pooldab-raudtee-aktsiate-tagasiostmist/](http://www.emor.ee/rahvas-pooldab-raudtee-aktsiate-tagasiostmist/) (12.10.2010.).

Eitavalt suhtus aktsiate tagasiostu 10 % küsitlenuist, arvamust ei omanud selles küsimuses 7 %.<sup>226</sup>

Tollane Rahvaliidu presidendikandidaat Arnold Rüütel tegi 2001. a. 4. augustil avalduse Eesti Raudtee erastamislepingu õigustühiseks kuulutamiseks, et vältida Eestit ähvardavaid ainelisi ja moraalseid kahjusid. Tema hinnangul ei kahjustanud Eesti Raudtee ebaõnnestunud erastamisprotsess mitte ainult valitsust ja Erastamisagentuuri, vaid kogu Eesti rahvusvahelist mainet ja see ähvardas Eestit raskete majanduslike ja poliitiliste tagajärgedega, mis võivad jääda kogu rahva kanda. Rüütli sõnul oli valitsus ja erastamisagentuur järjekindlalt taganenud kõigist Eesti Raudtee ja ka Edelaraudtee erastamisele seatud algeist põhinõudmistest.<sup>227</sup>

Tollase majandusministri ja ühe Eesti Raudtee erastamise eest vastutaja Toivo Jürgensoni väitel oli raudtee erastamine üks Eesti edukamaid erastamisi. See oli tema arvates vajalik, sest enne erastamist sai riik omanikuna poliitilise surve kaudu manipuleerida. Pärast 66% aktsiate erastamist sai riik aga 1 miljard krooni, pluss 2 miljardit garanteeritud investeeringuid, pluss iga aasta dividende. Maa jäeti riigile ning riik säilitas raudteel tugeva kontrolli. Ostja, kes oli võtnud palju kohustusi, pidi nende täitmata jätmisel maksma trahvi 15 miljonit krooni aastas. Pärast erastamist ei toetanud riik Eesti Raudteed enam dotatsioonidega ja kõige tähtsam oli see, et raudtee sai areneda meie transiidikoridori konkurentsivõimelisemaks osaks, mis oli Jürgensoni arvates rahvuslike huvide prioriteete.

Toivo Jürgensoni väitel lõhkus Ansipi-Savisaare-Reiljani valitsus selle hästitoimiva mudeli taasriigistamisega, millega ei lahendatud ühtegi probleemi, küll aga tuli tema arvates probleeme juurde (julgeolekurisk), seose transiidikoridori avatusega Vene riigi kontrollitud kapitalile.<sup>228</sup> T. Jürgenson pidas 24. jaanuaril 2000 Riigikogus esinedes ka Eesti Raudtee erastamisega seoses Raudtee Juhatus ja Nõukogu tööd väga heaks.<sup>229</sup>

Ka Edelaraudtee erastamise osas oli avalikkuse vastuseis. Eesti Sotsiaaldemokraatlik Tööpartei nägi selles juba 1997. aastal sotsiaalse katastroofi ohtu. Vastu oli ka Ametiühingute Keskliit, nõudes erastamise peatamist, sest GB Railways kavatses lubatust vähem investeerida. Keskliidu sõnul nägi GB Railways`i äriplaan ette 500 töötaja koondamist ja

---

<sup>226</sup> *Rahvas pooldab raudtee aktsiate tagasiostmist*. tnemor 17.01.2006. [www.emor.ee/rahvas-pooldab-raudtee-aktsiate-tagasiostmist/](http://www.emor.ee/rahvas-pooldab-raudtee-aktsiate-tagasiostmist/) (12.10.2010.).

<sup>227</sup> Arnold Rüütel nõuab Eesti raudtee erastamise tühistamist. [www.saarlane.ee/uudised/uudis.asp?newsid=5860&kat=2](http://www.saarlane.ee/uudised/uudis.asp?newsid=5860&kat=2) (15.01.2013.).

<sup>228</sup> Raudtee-Algus. <http://www.toivojyrgenson.ee/?d=raudteeMM> (29.12.2010.).

<sup>229</sup> IX Riigikogu stenogramm 2000, I: 223.



allesjäänute keskmiseks palgaks alampalga jätmist. Vedurijuhtide Ametiühingu juht Tõnu Väärt nimetas erastamist mahaparseldamiseks.<sup>230</sup>

## **4.2 Eesmärkide teostumine**

### **4.2.1 Positiivsed jooned**

Üheks olulisemaks eesmärgiks oli Euroopa Liidu transpordipoliitika ja üldise majanduspoliitika (erastamised) elluviimine. Vaatamata sellele, et Eesti Raudtee puhul, mis küll erastati, kuid seejärel taasriigistati ning kus riik sai nii majanduslikku kahju kui ka kahjustati riigi mainet, olid sellel ka positiivseid jooni.

AS Eesti Raudtee puhul tuleb positiivseks lugeda seda, et uus omanik, BRS, oli investeerimisvõimeline ja uues juhtkonnas oli transpordialaste kogemustega inimesi nagu juhatuse esimees ja tegevdirektor Earl Currie. Lühikese ajaga suudeti muutada maailma üheks kasumlikuks ettevõtteks.<sup>231</sup> Vahetati välja nõukogudeaegsed vedurid ja osteti asemele 74 renoveeritud ameerika 1980. aastate vedurit, mis vajasis vähem kütust ja ka hooldust ning seetõttu sai sulgeda mittevajalikud tanklad. Vähendati üldkulusid, parandati töökultuuri ja ohutustehnikat, ohtlike veoste vedu ja raudtee ohutust. Transiit kasvas.<sup>232</sup>

Eesti Raudtee oli Euroopas esimene täielikult erastatud raudteesüsteem, kuhu ei jäänud enam mingeid riiklikke regulaatoreid.

### **4.2.2 Negatiivsed jooned**

Raudtee müügiga lõigati ära Euroopa Liidu abifondidest tulev abi ja kahjustati avalikkuse huvi turvalise ja efektiivse reisijateveo suhtes. Selle tõttu loobus Eesti Raudtee erastamise rahastamisest ka Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupank.<sup>233</sup>

Erastatud Eesti Raudtee kasum tulenes suuresti koondamistest. Koheselt (4 kuuga) koondati ligi 250 töötajat. 2004. a. oli Eesti Raudtee töötajate arv vähenenud 1600 inimese võrra. Töötuks jäi ka 530 Tapa vedurihooldus-töötajat.<sup>234</sup> 2004. a. septembris toimus koondamiste ja

---

<sup>230</sup> Ametiühingud nõuavad Edelaraudtee erastamise peatamist. <http://majandus.delfi.ee/news/uudised/ametiuhingud-nouavad-edelaraudtee-erastamise-peatamist.d?id=938175> (30.12.2010.).

<sup>231</sup> Arjakas: 383.

<sup>232</sup> samas: 384, 385.

<sup>233</sup> samas: 435.

<sup>234</sup> samas: 384-386.

palgaküsimuste pärast ulatuslik streik, mille käigus kasutas BRS-i juhatuse ebaseaduslikult Vene vedurijuhte.

AS Eesti Raudtee uus omanik ei täitnud ka endale võetud finantseerimiskohustusi. Alates 2006 a. kasum vähenes, seoses tööjõu- ja kütusekulude suurenemisega.<sup>235</sup>

Taasriigistamise järgselt, pärast 2007 a. aprillisündmusi (pronksiöö) langes transiidikasum kuni 50%. Kaubaveo maht raudteel on jätkuvalt vähenenud. 2008. a. oli see 52,8 milj. tonni, 2011 – 48,4 milj. tonni.<sup>236</sup>

Ka erastamise võitnud Baltic Rail Service'i (BRS) juht, ameeriklane Edward Burkhardt ei olnud arengutega rahul, süüdistades valitsust kõikidest lepingutest ja protseduurireeglitest taganemisest ja turumajanduse reeglite ja põhimõtete ning eraettevõtluse toetamise hülgamisest. Samuti süüdistas ta majandusminister E. Savisaart, seoses Eesti Raudtee taasriigistamisega, erahuvides ja Vene firma Severstaltransi soosimisega. Koos Burkhardtiga kritiseerisid innukalt raudtee taasriigistamist riigikogulased Indrek Raudne, Ken-Martti Vaher, Urmas Reinsalu ja Juhan Parts, kes ise riigikontrolli esimehena oli kritiseerinud erastamise tulemusi.<sup>237</sup>

Nii erastamisel kui ka Eesti Raudtee taasriigistamisel esines ohtralt riigi mainet kahjustanud korruptiivsust, kuritegelikkust ja küündimatust. Küündimatus algas juba Eesti Raudtee erastamise nõustaja konkursi korraldamisel, milleks EBRD (Euroopa Rekonstruktsiooni ja Arengupank) andis 1999. a. 200 000 euro ulatuses raha. Komisjoni liikmete valikul osutus ainsaks kriteeriumiks inglise keele oskus, kuna pakkumised olid ingliskeelsed ja nendest arusaamisega oli raskusi. Puudus tuli nõustaja valimisel kvalifikatsioonist ja ajast ning võitjaks osutunud GIBB-i valikut ei osatud põhjendada.<sup>238</sup> Erastamise nõustaja riigihanke pakkumise hindamise põhimõtteid muudeti lubamatult ja otsustajate pädevust ületades. Allkirjastajatel ei olnud selleks üldse õigust. Pakkujate hindamise 2. etapil kasutati hindamissüsteemi ebaõigesti ja kaheldi otsustajate erapooletuses. EEA Nõukogu hindamiskomisjoni väljavalitud pakkumise paremust ei saadud sisuliselt kontrollida. Nõukogu liikmed ei olnud pakkumisi oma silmaga isegi näinud.<sup>239</sup> Nõustajaks valitud GIBB-i tasude

---

<sup>235</sup> Arjakas: 387, 388.

<sup>236</sup> Arjakas: 395; *Eesti statistika aastaraamat 2012*. Tallinn, 2012: 341.

<sup>237</sup> IX Riigikogu stenogrammid 2006, IV: 1668; IX Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti Raudtee erastamise käigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks Toimik 2B-8, Uurimiskomisjoni kirjavahetus lisadega: 28; *Raudtee müüki püüavad mõjutada tuntud persoonid*. aripaev.ee 16.08.2001.

<http://www.ap3.ee/?PublicationId=31503ED6-39D4-4163-9D98-74AA1E3959CE&code=80356> (29.04.2013.).

<sup>238</sup> IX Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti Raudtee erastamise käigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks Toimik 2B-7 Lõpparuanne 2003: 6, 7.

<sup>239</sup> IX Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti Raudtee erastamise käigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks Toimik 2B-7 Lõpparuanne 2003: 21- 23.

osas toimunud läbirääkimised kujunesid täielikuks farsiks. GIBB-i teenustasu, kellele nõustamise eest maksti lõplikult välja 75 000 000 kr. oli kaks korda kõrgem kui konkursil teiseks tulnud nõustaja hind.<sup>240</sup> GIBB nõustus küll langetama oma fikseeritud teenustasu 1 694 885 £-lt 1 694 871 £ -le, kuid nõustaja kogutasu kasvas 60 milj. kroonilt 80 milj. kroonile ja keeldumise korral võttis riik endale kohustuse maksta 1,8 milj. kr. kahjutasu.<sup>241</sup> Nõustamisel, milles keskenduti ainult pakkumise formaalsetele aspektidele, andis GIBB väärinfot, väites, et kõik pakkujad olid täitnud strateegilise investori nõude ja esitanud usaldusväärse tegevusplaani. Kui selgus, et nende soovitatud parim pakkuja Rail Estonia ApS tagatis ei vastanud tingimustele ja garanteerija, Kingsley Group, ei olnud usaldusväärne, põhjendas GIBB oma viga sellega, et muidu oleks konkurss jäänud liiga väikeseks.<sup>242</sup>

Erastamisel ei suudetud täita ka valitsuse korraldust 11.01.2000 nr. 13-k, mille järgselt oleks tulnud AS Eesti Raudtee erastada strateegilisele investorile 2000 a. jooksul.<sup>243</sup>

Riigikogu uurimiskomisjon, kes uuris erastamisega seotud seadusrikkumisi, ei suutnud enamusele enda ette seatud küsimustele vastuseid või hinnanguid anda. Näiteks T. Massei ülekuulamisel jäi komisjon tõsiselt hätta, saamata üldse sisuliselt tõsiseltvõetavaid vastuseid.

Väga halva mälu ja küsimustele ilma oma märkmeteta vastama tulnud Massei väitis näiteks, et Eesti ministriumites ei tahtnud ametnikud üldse erastamist ning tal tuli tõsiselt tegeleda nende suhtumise muutmisega ning ministriumid ei andnud piisavalt taustainfot ettevõtete kohta, kuigi soovisid neid erastada. Sposatoga tegi Massei väitel teda tuttavaks keegi tundmatu eesti äriees telefoni teel ja leidis, et tema ja Sposato osalemine erastamisel tõstis Eesti Raudtee hinda ja oli Eestile väga kasulik.<sup>244</sup>

Eesti Raudtee taasriigistamise puhul teatas E. Burkhard 17. jaan. 2007. a. „Pealtnägija” saates, et Reformierakond nõudis eestlastest omanikelt 1 milj. euro suurust toetust, lubades kindlustada ER-i taasriigistamise otsuse Riigikogus.<sup>245</sup>

Edelaraudtee erastamisel puudusid riigil selged erastamisnõuded ja samuti ei viidud pakkujate vahel läbi konkurssi. Valitsusel puudusid plaan ja eesmärgid ega suudetud näha ka erastamise tagajärgi. Riigikogu kuulamisel erastamist juhtinud minister T. Jürgensonile esitatud küsimustele, millised on erastamistingimused ja kas neid üldse on, vastas Jürgenson,

---

<sup>240</sup> IX Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti Raudtee erastamise käigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks Toimik 2B-7 Lõpparuanne 2003: 59.

<sup>241</sup> samas: 35-37.

<sup>242</sup> samas: 39-43.

<sup>243</sup> samas: 61.

<sup>244</sup> IX Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti Raudtee erastamise käigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks Toimik 2B-7 Uurimiskomisjoni istungite protokollid koos lisadega nr. 1-10: 126-155.

<sup>245</sup> Pealtnägija. 17.12.2007.

et kõik selgub läbirääkimiste käigus. Jürgensoni väitel oli riigi seisukohaks ainult, et dotatsioonid peavad pärast erastamist vähenema ja reisijatevedu peab jääma samale tasemele. Erastamisaegne äriplaan nägi ette 3 miljardit krooni investeringuid infrastruktuuri ja 500 milj. krooni investeringuid 4 aasta jooksul. Küsimuse osas, kuidas müük mõjutab regionaalpoliitikat (rongide kiiruse nimel teivasjaamade likvideerimine ja töökohtade säilimine) Jürgenson vastust ei teadnud. Isegi sellise üliolulise asjaolu osas, kas tahetakse erastada ka raudtee all olev maa, valitsusel seisukoht puudus.<sup>246</sup>

Mis puudutab teenuse kvaliteedi paranemist ja infrastruktuuri investeerimist, siis ka selles osas positiivset palju ei ole. Ettevõtte töötab peamiselt riigi dotatsioonidest, rahulolematust pakutud teenuse osas on suur ja reisijate arv on jätkanud vähenemist. 2000. a. oli sõitjaid raudteel 7,3 milj., 2001. – 5,5 milj., 2011. - 4,8 milj..<sup>247</sup>

Kokkuvõtvalt võib öelda, et Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamised ei täitnud ei nende ette seatud ülesandeid ega ka põhjendatud ootuste printsiipi, muuta raudteesektor majanduslikult efektiivseks ja otstarbekaks, tagada raudteeseaduses ettenähtud prioriteet reisijateveo osas, peatada ühistranspordi taandareng ega ka keskkonnasäästliku transpordi eelisarendamist. Küll aga iseloomustavad need sündmused hästi nii tolleaegset Eesti asjaajamis- ja ärikultuuri kui ka majanduspoliitikat.

Erastamistulemustega ei olnud rahul ka erastajad.

Riigikogu liige Ants Käärma küsis erastamise asjaolusid uurinud riigikogu komisjoni esimehelt Ignar Fjukilt, kas erastamise nõustamise luhtaminemise taga oli Eesti ametnike lollus või omakasuga seotud kuritahtlikkus. Fjuk vastas, et võib olla ka kolmas võimalus, kuid milline, seda ta ei täpsustanud.<sup>248</sup>

Tegelikult võib nendes sündmustes selgelt täheldada nii küündimatust aga ka sihiteadlikult planeeritud kuritegelikku enesekasule suunatud tegevust.

---

<sup>246</sup> IX Riigikogu stenogramm III istungjärk 05.aprill 2000 Edelaraudtee erastamise stenogramm Otsuse „Vabariigi Valitsusele volituse andmine Edelaraudtee AS-i riigisisel raudteel reisijateveo doteerimiseks aastatel 2000-2009“ eelnõu (275 OE) arutelu <http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenogramm&date=954932400&pkpkaupa=1&paevakord=200006533>) (20.02.2013.).

<sup>247</sup> *Eesti statistika aastaraamat 2006*. Tallinn 2006: 397; *Eesti statistika aastaraamat 2011*. Tallinn 2011: 347; *Eesti statistika aastaraamat 2012*: 341.

<sup>248</sup> IX Riigikogu stenogrammid 2003, I: 600.

## Kokkuvõte

Käesolev uurimus keskendus Edelaraudtee ja Eesti Raudtee erastamisele 2000 ja 2001 a. Sellega seoses vaadeldi ka majanduspoliitilist tausta Eesti Vabariigis 1990. aastatel, erastamise ideoloogiat, raudteede erastamisega seonduvaid arenguid nii Euroopa Liidus kui maailmas XX saj. lõpukümnenditel.

Kuigi plaanimajanduselt üleminek turumajandusele Eestis 1990. aastate alguses eeldas reforme, kaasaarvatud erastamised, mis tundusid vältimatud, puudus üleminekuaja poliitikutel selge arusaam nende ees seisnud ülesannete keerukusest ja ka läbimõeldud majanduspoliitika.

Ei saa öelda, et puudus oleks olnud eeskujudest või kogemustest. Erastamised olid juba toimunud endistes idabloki riikides nagu Ungari, Poola, Ida-Saksamaa.

Peamised ideoloogid, kellel olid täiesti erinevad nägemused reformide osas, olid E. Savisaar, kes pooldas, seoses kogemuste ja omakapitali puudumisega, nn. samm-sammult erastamise protsessi ja M. Laar, kelle seisukoht oli kiire erastamine. Seda toetas ka parlament ning M. Laari peaministriks oleku ajal 1994. a. algaski odav ettevõtete massmüük ja toimusid peamised infrastruktuursed erastamised.

Reformide läbiviimist suunasid ja ka rahastasid rahvusvahelised finantsinstitutsioonid nagu IMF ning Maailmapank ja ka Euroopa Liit. Eesti Raudtee erastamise ettevalmistamiseks ja läbiviimiseks eraldatud Euroopa Liidu ja kasvõi EBRD abirahasid kasutati ebaefektiivselt.

Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamise peamised põhjused olid IMF-i ja Euroopa Liidu direktiivide täitmine ja transpordipoliitika, milles suurt rõhku pandi transpordisektori liberaliseerimisele. Peale selle toodi välja nende ettevõtete tegevuse majanduslikku ebaefektiivsust ning riigi suutmatust hoida korras raudtee infrastruktuuri. Raudteeseaduse järgi oli prioriteet reisijateveol, mis halvenes infrastruktuuri viletsa olukorra tõttu ja reisijate hulk raudteel pidevalt vähenes.

Raudtee erastamise eesmärgiks oli leida usaldusväärsed rahvusvaheliste kogemustega investeerimisvõimelised uued omanikud, kes oleks taganud nii raudtee kui reisijateveo arengu ja kvaliteedi paranemise.

Eesti Raudtee erastamisele pandi alus 1997. a. Enne erastamise väljakuulutamist toimus erastamisnõustaja konkurss. Nõustajaks valiti briti nõustamisfirma GIBB, kelle töö osutus mitte ainult ülemakstuks, vaid ka väga ebatõhusaks, andes väärinfot, kahjustades sellega Eesti riiki majanduslikult ja mainet-rikkuvalt.

Kuigi osalejate suhtes kehtis rahvusvahelise investori nõue, toimus varjatult eesti kapitalile müümine (J. Käo, G. Sammelselg). Manööver oli tarvilik selleks, et minimaliseerida teiste eesti konkurentide-erastada soovijate osavõttu. Protsessi käigus tühistati juriidilistel põhjustel leping parima pakkujaga, milles oli süüdi ebakompetentsed, ent ülemakstud nõustajad.

Eesti Raudtee erastati inglise firmale Baltic Rail Service 1 miljardi krooni eest ja 2 miljardi kroonise investeringute kohustusega.

Sarnane skeem ja põhimõte töötas ka Edelaraudtee erastamisel, mille võitis samuti inglise firma GB Railways, keda eelistati paremale prantsuse pakkujale. Ka siin osutusid lõppkokkuvõttes tegelikeks erastajateks selle eestlastest korraldajad (M. Vichmann ja T. Pruuli), kes on saanud suurt kasu riigi dotatsioonidest reisijateveole. Sellest hoolimata on reisijatevedu raudteel pidevalt vähenenud ning 10 aasta jooksul ei ole sisuliselt suudetud infrastruktuuri renoveerida, et liiklus sellel normaalselt toimiks.

Eesti Raudtee müüdi riigile tagasi 2006. a. 2,35 miljardi krooni eest.

Raudteede erastamisele hinnangu andmisel tuleks erastamise edukuse kriteeriumiks lugeda, kas erastamine on täitnud soovitud eesmärged, kas uus omandivorm on majanduslikult efektiivsem, kas riigipoolsed dotatsioonid vähenevad, kas valdkonnas on teeninduse tase tõusnud ning on tehtud ettenähtud investeringuid.

Lõppjärgeldusena võib välja tuua järgmist. Nii Eesti Raudtee kui Edelaraudtee erastamised kujunesid Eesti riigile ebaõnnestunuteks majanduslikus mõttes. Eesti Raudtee müüdi alla oma turuhinna ja taasriigistati üle kahe korra kallimalt müügihinnast. Uute omanike majanduslik kasumlikkus baseerus suures osas ka töötajaskonna laialdasel koondamisele, mis mõjus kahjustavalt sotsiaalsele olukorrale. Ettenähtud ulatuses investeringuid ei tehtud, kui kasumlikkus langes, siis tegevusest loobuti. Raudteede erastamiste käigus sai kahjustada Eesti riigi maine skandaalide tõttu, mis olid seotud rahvusvaheliste avantüristide kaasamisega ja osalemisega protsessis.

Seoses raudtee erastamisega riigile tekitatud kahjude ja korruptiivsete protsesside uurimisega moodustati uurimiskomisjon. Erastamisprotsessi tulemusena võttis riik endale lisakohustusi 100 milj. kr. ulatuses, mida erastamisest ei olnud ette nähtud. Erastamisprotsessi korraldajana ja läbiviijana näitasid selleks loodud riiklikud organid ja instantsid üles küündimatust. Avalik arvamus ja meedia hoiak oli valdavalt kriitiline.

Positiivsed küljed Eesti raudtee erastamisel seisnesid selles, et uued omanikud teostasid olulisi struktuurseid muudatusi; vahetati välja vedurid; tõsteti töökultuuri ja teenuste kvaliteeti. Tehti investeringuid (kuigi mitte ettenähtud ulatuses).

Edelaraudtee erastamise puhul on positiivset veelgi vähem. Riigil puudus isegi selge arusaam erastamise eesmärkidest, samuti ei viidud läbi konkurssi. Reisijateveo teenuse kvaliteet oluliselt paranenud ei ole, reisijate arvu vähenemist peatada ei ole suudetud, erastamine ei ole stimuleerinud investeerimist ning ettevõtte kasum tuleb riiklikest dotatsioonidest. Erastamise protsess kujunes korruptiivseks ja erastamispõhimõtteid eiravaks. Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamine ei kinnitanud erastamise edukusel põhinevat Eesti majandusedu väidet.

## Privatization of Eesti Raudtee and Edelaraudtee

### Summary

After reestablishing independency in 1991, Estonia has experienced profound political and economical changes and taken a market orientation. The most important economic reform beside monetary reform in transition to the market economy was privatization. Estonia has been declared as a successful post communist country in economic reforms. This study focuses on privatization of two Estonian railway companies, Eesti Raudtee and Edelaraudtee, and tries to find out how successful they were, how government policies and activities have fulfilled raised goals, public needs and expectations and EU transport policies.

After getting independency in 1991 dramatic changes occurred in the field of railway transportation. Car ownership rapidly increased, passenger transportation in railways decreased dramatically, and at the same time government did not pay much attention to it. State-owned company SE Estonian Railways operated with losses and company had no finances. The conditions in railway worsened dramatically. About 15% of rail lines were subject to extensive speed limitation, 30% of railways needed major repairs. Domestic freight transport also decreased. In 1997 the Government decided to privatize Estonian Railways.

The first chapter of this study is giving an overlook of economical situation and problems in Estonia in early 90-s and also focusing on ideologies of privatization.

Estonia's transition to the market economy has been enhanced by the integration to EU. In order to stabilize economic situation after decline (decrease was 45%) in 1991-1993 and to get loans, Estonia had to fulfill all requirements of the organisations like IMF and World Bank. In reality it meant shocktherapy, liberalization of prices and privatization.

There were very different opinions in the questions how to privatize. Popular Front and E. Savisaar had the economic concept of privatization which preferred a sale for money. But the lack of money caused delay in process. M. Laar and nationalists supported restitution and so called compensation vouchers. Estonian privatization scheme resembled to Eastern Germany Treuhand-type privatization. Enterprises were mostly sold for cash. Foreign investors had important role in privatization. In 1994 the Estonian Privatization Agency was founded and operated until 2001. The privatization of the national infrastructure enterprises started in 1995. The last enterprise to be privatized was Estonian Railways (Eesti Raudtee).



The second chapter is taking a look at the reasons of privatization of Eesti Raudtee and Edelaraudtee. In early 1990s the passenger freight on railway was decreasing rapidly, also the quality of passenger transport and railway infrastructure.

Privatization was also the part of EU policies and meant to make railway function more effective, to prefer sustainable transport. The general principle was that railway operating companies should be independent of the State and directed towards to satisfy the needs of the market and passengers.

The third chapter is about privatization of Eesti Raudtee and Edelaraudtee. Privatization in Estonia considered to be the quickest and most effective among the countries in transition, but the privatization of railways as one of the most important one did not prove this. It became shameful and corrupted enterprise and the outcome of it was ineffective. Eesti Raudtee was renationalized in 2007 and the part of it Edelaraudtee which was also privatized, works with huge governmental dotations. The quality of passenger transport has not improved sufficiently enough and decrease of passengers has not stopped. Edelaraudtee has also fired a number of employees.

The privatization of Eesti Raudtee and Edelaraudtee received international attention and both companies were privatized to British companies. 100% of the shares of Edelaraudtee were sold in 2000 for 0,56 million US dollars to GB Railways Eesti AS, which was owned by GB Railways Group. Later it became evident that the real owners of Edelaraudtee were Estonian businessmen. But these companies were meant to be privatized to international investors.

66% of the shares of Eesti Raudtee were sold in 2001 for 56 million US dollars (1 billion kroons) to Baltic Rail Service OÜ. The privatization of Eesti Raudtee developed into a scandalous and criminal enterprise. Into this process were engaged the Ministry of Economic Affairs, Privatization Agency, Security Police Board, ect. Later there was set up special committee in the Parliament to investigate this privatization affair. The Director of Estonian Privatization Agency was sent to prison in result. The 33% share of Eesti Raudtee owned also Estonian businessmen.

The privatization of Eesti Raudtee and Edelaraudtee received mostly critical attitudes from Estonian population.

The fourth chapter analyzes the outcome of these privatizations. The new owners of Eesti Raudtee replaced 74 old soviet locomotives. The new management reduced more than 1600 jobs and closed many locomotive filling stations. Therefore only 50 of 350 maintenance and repair employees retained their jobs. New owners brought a new work culture, paid much

attention to the employees safety and focused on the safety of railway. Also large number of carriages were replaced. But the source of the success of Eesti Raudtee was the growing transit from Russia. At the same time BRS did not make necessary and sufficient investments to improve railway infrastructure and also EU funds was not allowed for private companies. In number of issues BRS did not agree with government. The public expectations were also not fulfilled. The Government re-purchased Eesti Raudtee shares for 2,35 billion kroons (150 200 000 eur.).

After nationalization of Eesti Raudtee in 2006 and so called bronze soldier protest action in Tallinn in 2007, the transit declined and dropped 40%.

The media was mostly negative to about the outcome of privatization.

Conclusively one can say that the privatizations of Eesti Raudtee and Edelaraudtee has not been succesful and does not prove allegation of Estonian success and not even economical success after regaining independence.

## Kasutatud allikad

ASi Eesti Raudtee 66% aktsiate erastamise otsus. Riigi Teataja Külastatud 10.03.2013. aadressil <http://www.riigiteataja.ee/akt/756052>

Eesti ja Euroopa Liidu ühinemismõjude uurimine Akadeemia Nord seminari (15.05.2001.) materjalid, Tallinn 2001

Eesti Raudtee pidevas liikumises, 2003 Aastaraamat

Eesti riigi hetkeseis ja arenguprobleemid. Ülevaade 1995.a. I kvartali 1996.a. töötulemustest Teede- ja Sideministeriumi valitsusalas, Tallinn 1996

Eesti Vabariigi majanduspoliitiline programm. Külastatud 05. 02. 2013. aadressil [http://www.google.ee/#hl=et&sclient=psy-ab&q=eesti+vabariigi+majanduspoliitiline+programm&oq=eesti+vabariigi+majanduspoliitiline+programm&gs\\_l=serp.3...616638.635561.1.636601.44.25.0.19.19.0.358.3136.11j11j1j2.2.5.0...0.0...1c.1.11.psyab.LVrdfjSw1PA&pbx=1&bav=on.2,or.r\\_qf.&fp=f65959841078fd75&biw=1024&bih=601](http://www.google.ee/#hl=et&sclient=psy-ab&q=eesti+vabariigi+majanduspoliitiline+programm&oq=eesti+vabariigi+majanduspoliitiline+programm&gs_l=serp.3...616638.635561.1.636601.44.25.0.19.19.0.358.3136.11j11j1j2.2.5.0...0.0...1c.1.11.psyab.LVrdfjSw1PA&pbx=1&bav=on.2,or.r_qf.&fp=f65959841078fd75&biw=1024&bih=601)

Eesti statistika aastaraamat 2000 Tallinn 2000

Eesti statistika aastaraamat 2006 Tallinn 2006

Eesti statistika aastaraamat 2012 Tallinn 2012

Eesti välismajanduse teataja 10 (65) 1996 Mainor 1996

Erastamine Eestis: lahendatud ülesanne Külastatud 05. 02. 2013. aadressil <http://blog.ekspress.ee/Arhiiv/Vanad/1998/02/tempo/art-05.html>

„Euro ja Eesti“ Tartu Ülikool Majandusteaduskond, Eesti Tööandjate ja Tööstuse Keskliit, Tallinn 2001

Euroopa Liidu struktuuritoetus Külastatud 01. 03. 2013 aadressil  
<http://www.strukturifondid.ee/mis-on-tehtud/>

Havrylyshyn, O. McGettigan, D. „Privatization in Transition Countries: A Sampling of the Literature“ IMF Working Paper, 1999. Külastatud 29. 04. 2013. aadressil  
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/1999/wp9906.pdf>

Konverentsi „Majandusreformid. Taasiseseisvunud Eesti esimese valitsuse aeg 1990-1992“  
ettekannete kogumik  
Kokk, A. „Esimes valitsuse programm“

Kurin, M. „Riigi tegevus Edelaraudtee AS-i erastamisel ja ühiskondliku reisijateveo teenuse  
tellimisel“ 19.09.2002 Tulemusauditi osakonna peakontrolör, Tallinn 2002

Mardiste, P. „Transpordisektori areng ja keskkond“ 1997 Külastatud 15. 05. 2011. Aadressil  
[http://bankwatch.org/documents/blueprints\\_est.pdf](http://bankwatch.org/documents/blueprints_est.pdf) (15.05.2011).

Mereste, U. „Majandusleksikon II“, Tallinn 2003

Omandireform Eestis Konverentsi “Omandireform Eestis: hetkeolukord ja  
tulevikuperspektiivid” materjalid Tartu, 4. November 1994, Tartu 1995

Pilv, M. „Eesti Riikliku Välismajandusameti kujundamisest ja Eesti välismajandustegevuse  
reformidest aastatel 1990-1992“

Raudtee-Algus Eesti Raudtee erastamine Külastatud 29. dets. 2010, aadressil  
<http://www.toivojyrgenson.ee/?d=raudteeMM>

Raudtee reisijateveo avaliku teenindamise leping Külastatud 22. 09. 2011. aadressil  
[http://www.google.ee/#hl=et&source=hp&q=lepingud+edelaraudteega&oq=lepingud+edelaraudteega&aq=f&aqi=&aql=f&gs\\_sm=e&gs\\_upl=4583114472101261241010101812291389513.17.4124&bav=on.2,or.r\\_gc.r\\_pw.&fp=1&biw=1016&bih=593](http://www.google.ee/#hl=et&source=hp&q=lepingud+edelaraudteega&oq=lepingud+edelaraudteega&aq=f&aqi=&aql=f&gs_sm=e&gs_upl=4583114472101261241010101812291389513.17.4124&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.&fp=1&biw=1016&bih=593)

IX Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti Raudtee erastamise käigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks Toimik 2B-7 Lõpparuanne 2003

IX Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti Raudtee erastamise käigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks Toimik 2B-7 Uurimiskomisjoni istungite protokollid koos lisadega nr. 1-10

IX Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti Raudtee erastamise käigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks Toimik 2B-8, Uurimiskomisjoni kirjavahetus lisadega

IX Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti Raudtee erastamise kõigus toimepandud seadusrikkumiste asjaolude väljaselgitamiseks. Erastamise kronoloogia.

IX Riigikogu stenogramm, IX istungjärk. Riigikogu uurimiskomisjoni AS Eesti raudtee erastamise käigus toimepandud...lõpparuande arutelu. Külastatud 05.02.2013. aadressil <http://www.riigikogu.ee/index.php?op=steno&stcommand=stenogramm&date=1045123200&pkpkaupa=1&paevakord=2000009670&op2=print>

VIII Riigikogu stenogrammid II köide 1999

IX Riigikogu stenogrammid III köide 2000

IX Riigikogu stenogrammid I köide 2000

IX Riigikogu stenogrammid III köide 2002

IX Riigikogu stenogrammid I köide 2003

X Riigikogu stenogrammid IV köide 2006

IX Riigikogu stenogramm III istungjärk 19.aprill 2000. Edelaraudtee erastamise stenogramm Otsuse „Vabariigi Valitsusele volituse andmine Edelaraudtee AS-i riigisisisel raudteel reisijateveo doteerimiseks aastatel 2000-2009“ eelnõu (275 OE) arutelu Külastatud 20.01.2013. aadressil

<http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenoagramm&day=12&date=956142000&pkkaupa=1&paevakord=2000006593>

Riigikontroll. AS-i Eesti Raudtee erastamiselepingu ja aktsionäride lepinguga on riigile võetud ebaseaduslikke rahalisi kohustusi Külastatud 28. 12. 2011. aadressil

[http://www.riigikontroll.ee/Suhtedavalikkusega/Pressiteated/tabid/168/dnn\\_ctr557\\_Article\\_List\\_paginationDBControlGetPage/2/dnn\\_ctr557\\_Article\\_List\\_yearSelectControlYear/2001/ItemId/292/amid/557/language/et-EE/Default.aspx](http://www.riigikontroll.ee/Suhtedavalikkusega/Pressiteated/tabid/168/dnn_ctr557_Article_List_paginationDBControlGetPage/2/dnn_ctr557_Article_List_yearSelectControlYear/2001/ItemId/292/amid/557/language/et-EE/Default.aspx)

Riigi Teataja 2000, Lisa

Riigi Teataja 2004, Lisa 61-70

Riigi Teataja 2006

Rongimees 14.sept. 2010 „Ajastud Eesti raudteel“ Külastatud 10.10.2012. aadressil [http://www.rongimees.ee/index.php?option=com\\_content&view=article&id=13:ajastud-est-raudteel&catid=11:ajastud&Itemid=6](http://www.rongimees.ee/index.php?option=com_content&view=article&id=13:ajastud-est-raudteel&catid=11:ajastud&Itemid=6)

Viies osakond otsus vastuvõetavuse kohta kaebus nr. 12157/05 Jaak Liivik versus Eesti Külastatud 29. 04. 2013. aadressil

[https://www.riigiteataja.ee/failid/Liivik\\_vastuv6etavuse\\_otsus\\_est.pdf](https://www.riigiteataja.ee/failid/Liivik_vastuv6etavuse_otsus_est.pdf)

Vikipeedia Erastamine Külastatud 05.02.2013. aadressil

<http://et.wikipedia.org/wiki/Erastamine>

Vikipeedia Meelis Lao Külastatud 10.02.2013. aadressil

[http://et.wikipedia.org/wiki/Meelis\\_Lao](http://et.wikipedia.org/wiki/Meelis_Lao)

Wikipedia Golden share Külastatud 28.02. 2013. aadressil

[http://en.wikipedia.org/wiki/Golden\\_share](http://en.wikipedia.org/wiki/Golden_share)

Wikipedia Shock Therapy (economics) Külastatud 14. 02. 2013. aadressil

[http://en.wikipedia.org/wiki/Shock\\_therapy\\_%28economics%29](http://en.wikipedia.org/wiki/Shock_therapy_%28economics%29)

## Parteide programmid

Eesti Keskerakonna põhikiri ja programm, Tallinn 1994

Eesti Keskerakonna põhikiri ja programm 1999

Eesti Koonderakonna programmilised seisukohad 1993

Eesti Sotsiaal-demokraatliku Partei (ESDP) programm, Tallinn 1993

Isamaaliidu valimisprogramm 1995

Isamaaliidu programm Eesti 2000, Tallinn 1996

## Meedia

Eesti Ekspress 2001. 01.11. „Vana kuld: Ärimehed lubasid raudtee eest poliitikutele 20 miljonit krooni“ Sulev Vedler

Eesti Ekspress 2006. 26. 10. „Riigikogu arutab Isamaaliidu niiditõmbaja salaäri“ Sulev Vedler

Eesti Ekspress 2009. 07. 05. „Poliitikute 2 miljonit kroonist vahendustasu tagasi nõudnud suurärimees kaotas kohtus“ Tarmo Vahter

Eesti Ekspress 2012. 13. 01. Vilja Kiisler. „Vana Kuld: Tippluurajast siseministriks? Eerik Niiles Krossi lugu“ Vilja Kiisler

Eesti Päevaleht 2000. 07. 03. „Kas riik peaks doteerima Edelaraudteed aastani 2009?“

Eesti Päevaleht 2000. 29. 11. „Tähtis: Riik sõlmis GB Railwaysiga Edelaraudtee erastamislepingu“ Külastatud 12.02. 2013. aadressil <http://www.epl.ee/news/majandus/tahtis-riik-solmis-gb-railwaysiga-edelaraudtee-erastamislepingu.d?id=50854008>

Eesti Päevaleht 2001. 10.03. FBI esindaja Baltimaades „Pettur Angotti leitakse kindlasti” Anneli Ammas

Eesti Päevaleht 2001. 27. 03. “Erastamise nõustaja kruvis raudtee eest pakutavat hinda” Anneli Ammas

Eesti Päevaleht 2001. 03.09. „Raudtee erastamise sõnastik” Anvar Samost

Eesti Päevaleht 2001. 04.07. KAPO: Kross eiras Angottile elamisluba ajades eetikapõhimõtteid

Eesti Päevaleht 2001. 12. 04. „Eerik Kross mõjutas raudtee erastamist” Anneli Ammas  
Külastatud 07.03. 2013. aadressil

<http://www.epl.ee/news/eesti/eerik-kross-mojutas-raudtee-erastamist.d?id=50801764>

Eesti Päevaleht 2005. 03.01. „Kõvemad mehed kui Leedo: Marcel ja Tiit” Marii Karell

Eesti Päevaleht 2008. 12. 03. „Majandusminister valib uut rongijuhti: kas riik või Vichmann” Andres Reimer

Eesti Päevaleht 2013. 15. 02. „Väino Sarnet: ma olin omal ajal tööriist ühe kindla töö tegemiseks” Andres Reimer

Kesknädal 2006. 07. 06. Toomas Ilves “Ilves: mina ei müünud midagi, ainult soovitasin”

Maaleht 2012. 22. 11. „Võttes vastu poliitilise otsuse, astun ametist tagasi” Alo Lõhmus

Postimees 1999. 20. 09. „Vandenõu raudteel” Aivar Reinap

Postimees 2001. 31. 03. “Soome päevaleht peab raudtee erastamist farsiks” Errki Erilaid

Postimees 2001. 12. 04. „Raudtee erastamist varjutab musta raha kahtlus” Kalle Muuli

Postimees 2006. 22. 04. „Gordioni sõlm Eesti raudteel” Ingvar Bärenklau



Postimees 2009. 15. 01. „Uurimus: erastamine suurendas suremust“

Postimees 28. 01. 2012. „Edelaraudtee: reisirongiliiklus on liiga hõre“

Äripäev 2001. 26.02. „Briti-Prantsuse firmad tülis Edelaraudtee erastamise pärast“ Andres Reimer

Äripäev 2001. 16. 02. „Britid suruvad Edelaraudtee aktsiakapitaliga“ Andres Reimer

Äripäev 2003. 04.08. „Erastamise lõpp jättis mõru maigu“ Väino Rozental

Äripäev 2004. 03.03. „Edelaraudteele antud dotatsiooniraha rändas laenuna kinnisvaraprojekti“

Äripäev 2006. 19.10. „Raudteest saab Savisaare laborihir“ Aivar Hundimägi

Äripäev „Läbilööök Eesti majanduses 1989-2009“ Äripäev 2009

Õhtuleht 2000. 11. 07. „Eesti mehed tahavad raudteed endale“ Anti Naulaien

Õhtuleht 2001. 15. 03. „Professor Tinn peab patust Masseid sõbraks“ Peeter Raidla

Õhtuleht 2011. 10. 06. „Miks me ei sõida rongiga?“ Kadri Paas

2007. 17. 12. „Pealtnägija”

Ametiühingud nõuavad Edelaraudtee erastamise peatamist. Külastatud 30. dets. 2010 aadressil <http://majandus.delfi.ee/news/uudised/ametiuhingud-nouavad-edelaraudtee-erastamise-peatamist.d?id=938175>

Andres Eilart „Mis juhtus raudteel“ 01.11.2002. Külastatud 29. 04. 2013. aadressil <http://www.neljask.ee/est/?news=911152&category=9>

Arnold Rüütel nõuab Eesti Raudtee erastamise tühistamist Külastatud 15.jaan. 2013  
aadressil <http://www.saarlane.ee/uudised/uudis.asp?newsid=5860&kat=2>

Edelaraudtee kandib dotatsiooniraha ERR uudised 03.03.2004. Külastatud 29. 04. 2013.  
aadressil <http://uudised.err.ee/index.php?0537429>

Eesti Raudtee tagasiostmine maksab 2,35 miljardit krooni. ERR uudised Külastatud 12. 11.  
2010 aadressil <http://uudised.err.ee/index.php?0566072>

Erkki Erilaid “Eesti ärimehed moodustasid ühisrinde“ Külastatud 12.03.2013. aadressil  
<http://arhiiv2.postimees.ee:8080/leht/00/07/11/uudised.shtm>

Erkki Erilaid “Riik jääb Miljardist ilma“ 27.02.2001. Külastatud 29. 04. 2013. aadressil  
<http://www-arhiiv.postimees.ee/index.html?op=lugu&id=12538&number=55>

Erkki Erilaid „Fjuk: erastamisjuht sõlmis kahjuliku leppe“ 06.03.2001. Külastatud 29. 04.  
2013. aadressil <http://vana.www.postimees.ee/index.html?op=lugu&id=13252&number=73>

Kangur, P. (2004) “Saatuslik raudtee erastamine” Külastatud 27.dets. 2010 aadressil  
<http://www.neljas.ee/est/?news=908039&category=9>

„Massiline erastamine 90 ndatel suurendas suremust.“ 5. jaan. 2009, Külastatud 06. aprill  
2013 aadressil <http://forte.delfi.ee/news/teadus/massiline-erastamine-90ndatel-suurendas-suremust.d?id=20900206>

Märt Ummelas „Jürgenson – jäämurdja või ämbrisseastuja“ Külastatud 01.märts 2013  
aadressil <http://www.delfi.ee/archive/mart-ummelas-jurgenson-jaamurdja-voi-ambrisseastuja.d?id=1105640>

Rahvas pooldab raudtee aktsiate tagasiostmist tsemor 17.01. 2006. Külastatud 12. okt., 2010,  
aadressil  
<http://www.emor.ee/rahvas-pooldab-raudtee-aktsiate-tagasiostmist/>

Raudtee müüki püüavad mõjutada tuntud persoonid. aripaev.ee 16.08.2001. Külastatud 29.04.2013. aadressil <http://www.ap3.ee/?PublicationId=31503ED6-39D4-4163-9D98-74AA1E3959CE&code=80356>

Rikaste Top: mr Daiwa ehk Marcel Vichmann Külastatud 17. 11. 2011. aadressil [http://www.ap3.ee/?PublicationId=31503ED6-39D4-4163-9D9874AA1E3959CE&code=4568/uud\\_uudid\\_x\\_456802](http://www.ap3.ee/?PublicationId=31503ED6-39D4-4163-9D9874AA1E3959CE&code=4568/uud_uudid_x_456802)

Salalepe eesti raudtee erastamisel sai kinnituse ERR uudised 12.06.2004. Külastatud 28. 04. 2013. aadressil <http://uudised.err.ee/index.php?0540432>

Tiit Pruuli: äri on praegu rohkem või vähem õiglane ideede, rahakottide ja osavuse võidujooks Külastatud 17. nov. 2011, aadressil <http://www.neljaskorral.ee/est/?news=909183&category=9>

Priit Vahter „Väliskapitalile ei pea tegema erisoodustusi“ 2004 Külastatud 03. 04.2013. aadressil <http://www.eestipank.ee/press/artiklid-ja-intervjuud/valiskapitalile-ei-pea-tegema-erisoodustusi>

Vichmann ja Ruubel üllatasid riiki Majandus 02.aug.2001 Külastatud 03.04. 2013 aadressil <http://majandus.delfi.ee/news/uudised/vichmann-ja-ruubel-ullatasid-riiki.d?id=1827306>

## Kasutatud kirjandus

Arjakas, K. „Eesti raudtee 140“, Tallinn 2010

Bjørnskov, Ch. and Potrafke, N. „Politics and privatization in Central and Eastern Europe, Economics of Transition“ Volume 19 (2)

Brada, J. C. „Privatization Is Transition-Or Is It?“ Journal of Economic Perspectives volume 10, 1996 Külastatud 30.04. 2013. aadressil [http://www.davidson.edu/academic/economics/foley/eco232\\_f03/brada%20Privatization%20is%20Transition%20or%20Is%20it%20JEP%281996%29.pdf](http://www.davidson.edu/academic/economics/foley/eco232_f03/brada%20Privatization%20is%20Transition%20or%20Is%20it%20JEP%281996%29.pdf)

Cooper, R. N., Janos Cacs, J. "Trade growth in transition economies, Export Impediments for Central and eastern Europe" 1997

Danklefsen, N. „Transpordipoliitika põhialused“ 2008. Külastatud 23. mail, 2011  
[http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact\\_sheets/info/data/policies/transport/article\\_7262\\_et.htm](http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7262_et.htm)

Dhanji, F. Milanovic, B. „Privatization in Eastern and Central Europe, Objectives, Constraints and Models of Divestiture“. Country Economics Department, The World Bank 1991

„Eesti ajalugu VI“ 2005

„Eesti jätkusuutliku arengu teel“ 2006

„Eesti reformikogemus teel Euroopa Liitu“ 2009

VIII teadus- ja koolituskonverentsi ettekanded-artiklid Tartu-Värska 29.juuni-1.juuli 2000

Gerndorf, K. „Avalike teenuste erastamise probleeme“

Leimann, J. „Majanduspoliitiliste otsuste kujunemine“ Tallinna Tehnikaülikool

Kilvits, K. „Majanduspoliitika“, Tallinn 2008

Kilvits, K. „Tööstuspoliitika“, Tallinn 1995

Kopf, D. Lieberman, Ira W. Desai, Raj M. „Privatization in Transition Economies: The Ongoing Story“. Külastatud 15.02.2013. aadressil

[http://6M&hl=et&sa=X&ei=TgBvUeWsDZCa0QWjo4DICg&ved=0CHIQ6AEwCQ#v=onepage&q=mass privatization definition&f=false](http://6M&hl=et&sa=X&ei=TgBvUeWsDZCa0QWjo4DICg&ved=0CHIQ6AEwCQ#v=onepage&q=mass%20privatization%20definition&f=false)

Köthenburger, M. Sinn, H-W. Whalley, J. „Privatization experiences in the European Union“, 2006

Laar, M. „Eesti uus algus“ 2002

Muuli, K. „Isamaa tagatuba, Mart Laari valitsus 1992-1994“, Tallinn 2012

Nõmmann, T. Luiker, L. Eliste, P. “Eesti arengu alternatiivne hindamine – jätkusuutlikuse näitajad“, Tallinn 2002

O Connor, K. „The History of The Baltic States” 2003

Raig, I. „Eesti tee Euroopa Liitu unistus paremast Euroopast”, Tallinn 2008

Savisaar, E. „Usun Eestisse“, Tallinn 1999

Smith, David J. „Estonia independence and european integration” 2001

Tali, V., Klein, A. „Ownership reform and privatization process in Estonia”, Tallinn 1993

Terk, E. „Erastamise algusest ja omandireformist“ Majandusreformid Taasiseseisvunud Eesti esimese valitsuse aeg 1990-1992, Tallinn 2006

Terk, E. „Eesti majanduspoliitika: muutuv või muutumatu?”  
*Eesti poliitika eile, täna, homme Reforme seitsmest valdkonnast* 2005

Terk, E. “Erastamine Eestis ideoloogia, läbiviimine, tulemused”, Tallinn 1999

Tepandi, J. „Alternatiive otsides“, Tallinn 2000

Tomson, E. „Raudteetranspordi osatähtsus Eesti ühistranspordis“ Tartu Ülikool Külastatud  
25.10.2009 aadressil  
[http://www.emselts.ee/konverentsid/EMS2007/Ettev6tlus\\_ja\\_majanduspoliitika/Tomson.pdf](http://www.emselts.ee/konverentsid/EMS2007/Ettev6tlus_ja_majanduspoliitika/Tomson.pdf)

Tomson, E. „Eesti ühistranspordisektor transpordipoliitika objektina“ XIII majanduspoliitika teaduskonverents Tartu-Värskas, 30.juuni-2.juuli 2005

Tomson, E. „Eesti transpordi ja transpordipoliitika areng“ Eesti majanduspoliitika teel Euroopa Liitu XI 2003

Tomson, E. Eesti majandusajalugu 20 sajandil. 1999

Ulas, T. „Eraomandisse tagasi 1991-2009“, Tallinn 2010

Vigar, G. “The Politics of Mobility, Transport the environment and public policy” 2002

Whitelegg, J. and Haq, G. „The Earthscan Reader on WorldTransport Policy and Practice” 2003

Quinet, E. and Vickerman, R. „Principles of Transport Economics” 2004

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, **Tarmo Tulgiste** (isikukood: 36208160381)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose  
magistritöö „Eesti Raudtee ja Edelaraudtee erastamine“,  
mille juhendaja on Olev Liivik, *MA*
  - 1.1. reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
  - 1.2. üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus 9. mail 2013

---

(allkiri)