

***Cinéma vérité* : korrupsiooniskandaalid ja Vene mõju Baltikumis**

Emmet Tuohy

Kõik kvaliteetse musta komöödia koostisosad on olemas, isegi suurtel kiirustel rahvusvaheline auto tagaajamine, mille käigus peategelase pääsemisele seavad tõkke ainult ilmsesti igavesti käivad teetööd Tallinna-Riia maanteel. Paraku ei arenenud kõik see mitte filmilinal, vaid alles äsja päris tegelikult, alguspunktiks Läti Raudtee (Latvijas Dzelceļš, LDz) tegevjuhi Ugis Maģonise vahistamine kahtlustatuna korrupsioonis. Maģonis peeti kinni, kui politsei [leidis](#) (selle detaili oleks ehk filmilavastaja liigse klišeelikkuse tõttu välja jätnud) tema juhitud Mercedesest ligemale 500 000 eurot sisaldava koti.

See ei olnud esimene kord, mil keevaline Maģonis köitis Läti korrupsioonivastase võitluse büroo tähelepanu: 2010. aastal uuriti teda rahapesus kahtlustatuna, 2012. aastal aga kahtlusega huvide konfliktis, kui LDz sõlmis logistikalepingu ettevõttega, mis kuulus tema vabaabielus abikaasale. Kummalgi juhul ei esitatud siiski ametlikku süüdistust. Samuti on Maģonist tihedalt seostatud Venemaa Raudtee juhi Vladimir Jakuniniga, kel õnnestus viibida Läti kolleegi suurejoonelisel [sünnipäevapeol](#) Ründale lossis — mida nimetatakse ka Läti Versailles'ks — tänu [erandile](#), mis Läti poliitikute pealekäimisel tekitati ELi sanktsioonide nimekirja. (Jakunin, kes astus [ametist tagasi](#) peagi pärast Maģonise vahistamist, on ehk kurikuulsamgi Eestis, kus kaitsepolitsei on [süüdistanud](#) teda katses kanda Keskerakonnale üle 1,5 miljonit eurot 2010. aasta valimiskampaania rahastamiseks.)

Võimude andmeil tehti altkäemaks seoses nelja kasutatud veduri ostmisega kaheksa miljoni euro eest Eesti rikkaimalt mehelt, ettevõtjalt Oleg Ossinovskilt. Hankes oli konkreetselt mainitud vedurite arv ja tüüp (2TE116), mille Ossinovskile kuuluv Skinest oli Eesti riigifirmalt EVR Cargo ostnud kõigest mõni kuu varem – ja koguni neli korda odavamalt.

Nädalalehes Eesti Ekspress, mis seadis kahtluse alla, kas Ossinovski oli ikka üldse altkäemaksuandja, “Oligarhovitši” tiitliga pärjatud mees ise on vaid kinnitanud, et “vedurimüük toimus korrektselt”, ning toonitanud, et seeläbi sai võimalikuks uuesti avada Daugavpils (see on suurim asula Latgales, mis ei ole mitte ainult Läti, vaid kogu eurotsooni kõige vaesem piirkond) veduriremonditehas ja pakkuda tööd 500 inimesele.

Majanduslikud hoovad

Juhtumi uurimine Eestis ja Lätis kestab, kuid esialgu on kõige enam muret tekitanud Venemaa võimalik reageerimine, kellele kuuluvad selles sektoris endiselt märkimisväärsed majanduslikud hoovad. Peagi pärast vahistamist anti Lätile mitteametlikke kanaleid pidi teada, et raudteeveosed Venemaalt katkevad “hädavajalike remonditööde” tõttu vähemalt kaheks kuuks. Ent isegi lühike katkestus avaldaks tugevat majanduslikku mõju Lätile, eriti kui pidada silmas, et tervelt kolmandiku Riia sadama transiidist annab Venemaa kivisüsi.

Vene poolega peetud arutelude järel väitis Läti transpordiminister Anrijs Matīss hiljuti, et “muretsemiseks pole põhjust”, leides, et remonditööd on tõepoolest hädavajalikud ning näitavad tegelikult hoopis Venemaa suurt huvi Läti kui ekspordi-transiidisuuna vastu. Ehkki ainult aeg saab näidata, kas remont tõepoolest õigel ajal lõpetatakse, annavad viimaste aastate pretsedendid ometi põhjust muretseda. Mitmel juhul on Venemaa valitsus (kas otseselt või läbi endaga seotud ettevõtete) katkestanud tarned Balti riikidesse, kui need on langetanud poliitilise otsuse, mis Venemaad ei rahulda.

2006. aastal, kohe pärast seda, kui Leedu valitsus oli otsustanud müüa Mažeikiai naftatöötlemistehase aktsiapaki Rosnefti asemel Poola firmale PKN Orlen, teatas Venemaa torujuhtmete haldur naftaekspordi “ajutisest” peatamisest Leedusse, sest torujuhtmel Дружба [olla](#) “tekkinud leke”. Eksport pole taastunud [täni](#). Mais 2007 jõudis kord [Eesti kätte](#), mil “planeeritud raudteeremondi” tõttu kahanes järsult naftavedu – otse pärast Eesti otsust viia senisest asukohast minema Nõukogude-aegne mälestusmärk, mis tekitas nõndanimetatud pronksõduri kriisi. Pikema mäluga lätlased võivad mäletada 1998. aasta [vahejuhtumit](#), mil Venemaal teatas avalikult, et katkestab naftaekspordi Ventspils sadama kaudu Riia otsuse pärast ajada laiali venekeelsete elanike tänavameeleavaldused.

Kas korruptsioon puudutab ainult transpordisektorit?

Maçonise juhtumit on võimalik käsitleda ka nii, et see ei osuta mitte laialt levinud korruptsioonile Balti riikide äri- ja poliitikailma kõige kõrgemateski sfäärides, vaid on omane ainult transpordisektorile. Kahtlemata on raudteesajandus Venemaaga rohkem seotud ning seeläbi altim alluma sealse äriõhustiku mõjutustele: Baltikumi raudteevõrk keskendub ülekaalukalt idaläänesuunalisele liiklusele, sest see töötab Venemaalegi omase rööpmelaiusega, mis ei ühildu Euroopas standardse rööpmelaiusega.

Igal juhul ei ole seda võimalik pidada enam ainult Lätit puudutavaks probleemiks. Esimese hooga nentis Eesti ajakirjandus (näiteks eespool osutatud Eesti Ekspress), et sularahakotid on tavapärane äripraktika Läti ja Venemaa raudteeäris, “aga mitte Eestis”. Eestlased võivad loomulikult õigustatult olla uhked oma riigi [aina kõrgemale kohale](#) rahvusvahelistes korruptsiooniindeksites, kuid siiski jättis selline toon vaid juba mõne päeva

pärast kergelt ülbe mulje.¹ Viimaste aastate suurimas Eestit tabanud skandaalis [vahistas](#) kaitsepolitsei Tallinna Sadama juhatuse esimehe Ain Kaljuranna ja juhatuse liikme Allan Kiili kahtluse alusel, et nad on võtnud mitme aasta jooksul suuri altkäemakse, "[kokku miljoneid eurosid](#)". Kõik üksikasjad on veel selgumata, aga uurimine on juba laienenud piirkonna teistesegi riikidesse: nii otsisid [Poola](#) võimud hiljuti läbi laevatehase, millest Tallinna Sadam pidi ostma parvlaevad, millega hakata pärast ägedas konkurentsias pealejäämist alates 2016. aastast pakkuma reisijaveoteenust Eesti mandri ja saarte vahel.

Paistab olevat selge, et nende korruptsiooniskandaalide tähtsus ulatub kaugemale raudtee- või isegi transpordisektorist, millel on olulised tagajärjed. Eesti peaminister Taavi Rõivas [kinnitas](#), et kui Tallinna Sadama süüdistused tõeks osutuvad, "siis ei ole tegemist mitte ainult tohutu ahnusega, vaid ka väga tõsise julgeolekuriskiga". Tõepoolest, ainult tänu Läti eriteenistustele välditi napilt veel suuremat julgeolekuskandaali. Hiljuti selgus, et nad [tõkestasid](#) mõne aja eest Ossinovski järjekordse ärikavatsuse, milleks seekord oli endiste Briti soomukite renoveerimine Läti sõjaväele, ehkki Eesti ettevõtja oli selle huvides kohtunud toonase kaitseministri ja praeguse presidendi Raimonds Vējonisega (samuti veel terve "[kollektiooni](#)" Läti poliitikutega, nagu väitis päevaleht Diena).

Isegi kui jääda seisukohale, et korruptsiooniprobleem puudutab Balti riikides ainult transpordisektorit, ei kaota see veel julgeolekuriski. Siin käsitletud skandaalides võib näha positiivseid elemente, eriti just tõhusat [koostööd](#) Eesti ja Läti võimude vahel, mis lubas Maçonise juhtumi üldse päevavalgele tuua, kuid ilma suuremate sammudeta, mis seaksid sihiks transpordisektori äripraktika muutmise ja üldisemalt avalike hangete süsteemi reformimise Balti riikides, püsib strateegiline haavatavus vähemalt kahel põhjusel.

Esiteks on välisel jõul tohutult hõlpsam rakendada oma mõju selles sektoris kui märksa tundlikumates valdkondades, näiteks riigikaitstes või kommunikatsioonis, mis pälvivad palju terasemat tähelepanu. Teiseks võib kergesti juhtuda, et kui pikaajaline kampaania kaotada Balti riikide kui ELi haavatavate "energiasaarte" staatus hakkab lõpuks vilja kandma, vähenevad Venemaa võimalused kasutada energiat relvana. Seepeale võib Kreml pidada märksa mõttekamaks suunata ressursid transpordisektorisse, pidades seda šansiks avaldada majanduslikku ja poliitilist mõju piirkonnale - sõnaga, kirjutada oma stsenaarium filmile, milles ei taha peaosas mängida ükski Balti riik.

¹ Isegi enne käesolevat aastat ei ole Eesti raudteesektor suutnud jääda puutumata värvikatest rahaskandaalidest. Näiteks 2014. aastal pidi Eesti Raudtee juhatuse esimees Ahti Asmann tagasi astuma, sest oli lubanud oma naisel kulutada ettevõtte kütusekaardiga ligikaudu 5000 eurot. Väärtegu tuli välja, kui raamatupidamises selgus, et Asmanni Audi A6 kütusekulu oli erakordselt suur, lausa 20 liitrit 100 kilomeetri kohta.

Allikad

Brinkmann, Koit. *Asmann astus tagasi*. Äripäev, 27. märts 2015.

Estonian Millionaire Ossinovski Acquainted with Number of High-Ranking Latvian Officials. Baltic Course, 31. august 2015.

Grigas, Agnia. *The Politics of Energy and Memory between the Baltic States and Russia*. London: Ashgate, 2013.

Grigas, Agnia. *Unsolved Dilemma of Orlen Lietuva (Mažeikių Nafta)*. Lithuania Tribune, 29. oktoober 2014.

KAPO Declassifies Savisaar Files. ERR News, 22. detsember 2010.

Kiewlicz, Robert. *Gdański wątek afery korupcyjnej w Estonii*. Trójmiasto, 1. september 2015.

Laats, J. M. *Authorities Detain Port of Tallinn CEO on Corruption Allegations*. ERR News, 26. august 2015.

Laats, J. M. *Port of Tallinn Bribes Totaling "In the Millions"*. ERR News, 28. august 2015.

Latvia May Have Bought "Useless" Locomotives as Part of Corruption Scandal. Latvian Public Broadcasting News, 12. august 2015.

Maigre, Merle. *Energy Security Concerns of the Baltic States*. Tallinn: ICDS, aprill 2010.

Margēviča, Agnese. *Igaunijas miljonāram Osinovskim plaša Latvijas politiķu "kolekcija"*. Diena, 28. august 2015.

Minister: Russia Won't Reduce Rail Transit Volumes to Latvia. Baltic Course, 26. august 2015.

Ossinovski ja Skinest Läti Raudtee skandaalis. Äripäev, 8. august 2015.

Платонова, Елена, Романова, Карина. *Якунин покидает РЖД*. Газета.Ру, 17. august 2015.

PM Rõivas: Port of Tallinn corruption case "serious security risk". The Baltic Times, 27. august 2015.

Russia Announces Constructions [sic] Works on Rail Line with Latvia. Baltic Course, 14. august 2015.

Sloka, Linda. *Blacklisted Russian Railway Boss Welcome at Latvian Birthday Bash*. Latvian Public Broadcasting News, 23. märts 2015.

Transparency International. *Corruption Perceptions Index 2014*.

Tänavsuu, Toivo. *Oleg "Oligarhovitš" Ossinovski - kas altkäemaksu andja?! Eesti Ekspress*, 19. august 2015.

Yakunin and Russian Railways Not Included on EU List of Sanctions Due to Latvia's Objections. Baltic Course, 15. september 2014.