

RAIL BALTIC: Suur raudtee võib takerduda pisisiasjadesse

Veel alles mõnda aega tagasi pidid ligi 6-miljardilise raudteeprojekti puhul isegi 5000-eurosed arved ootama kolme riigi esindajatest koosneva nõukogu heakskiitu

Janar Holm, riigikontrolör

Kui kolme riigi riigikontrolli-asutused saatsid ühist raudtee-ehitust vedavale Lätis asuvale keskettevõttele kriitilise auditaruande, vastas RB Rail mõneti etteheitvalt, et „aruanne ei keskendu projekti hetkeseisule, vaid vaatab pigem selle ajalugu.“ Mingis mõttes on see paradoksaalselt ka õige. Näiteks on ajalooks saanud raudtee Eesti osa maksumuseks kavandatud 1,35 miljardit, mida siiani igal pool avalikkuses kasutatakse.

Kui rääkida tänapäevast, siis 2019. aasta oktoobri seisuga arvestati Eesti osa eelarveks 1,662 miljardit eurot ehk Eesti osa oletatav maksumus on praeguseks kallinenud juba 312 miljoni euro võrra, seega veerandi jagu. Nii selgus Rail Balticu Eesti ettevõtte tehtud esitlusest Riigikogu riigieelarve kontrolli erikomisjonis kuu aega tagasi. See aga võib olla alles algus. Kui auditaruanne osutab tõhusama juhtimise vajadusele, on silmas peetud just sümptomeid, mis võivad kogu ühisraudtee ehitamisele edaspidi pidurdavalt mõjuda. RB Raili juhtkond ju mõistab samuti, et keeruline on ehitada valmis minimaalselt 5,7 miljardit eurot maksma minevat ja enam kui 870-kilomeetrit raudteed, kui iga 5000 eurost suurem arve tuleb kinnitada nõukogus, mis koguneb korra kuus.

See on mikromänedžment, pisisiasjadesse takerdumine. Jah, õige, sellest korraldusest siiski õnneks loobuti 2018. aasta kevadel. Kuid mikromänedžment elab ka otsustes, kus RB Rail peab lisatööjõu palkamiseks nõukogult luba küsima. Need kaks momenti on äriühingu juhtkond ise välja toonud. Siinjuures on tegu taktikaliste ja operatiivtasandi otsustega, mitte strateegiliste valikutega, mille puhul on nõukogu sekkumine hädavajalik. Projekt on liiga suur, et iga pisisaja kõigi osapoolte vahel kooskõlastada. Jätakuvalt venivad aga Rail Balticu hanked selle taga, et nõukogu peab igale viimselegi detailile heakskiidu andma.

Ummikseis võib saada saatuslikuks

Konkreetselt tulevikust: erimeelsused käivad iga mitme osapoollega projekti juurde, kuid mitte selles pole häda. Probleem on selles, et kui vaidlused ummikusse jõuavad ja ka osapooltel kompromissivalmidus mingil põhjuse ammendub, siis ongi kõik. Kui nõukogu ei jõua otsusele, saab otsuse delegerida riikide esindajatest koosnevale juhtkomiteele. Ning juhul kui ka juhtkomitee üksmeelt ei saavuta, tuleb RB Rail laiali saata ja kogu projekt jääb eestvedajata. Inimlikes asjades tuleb sellise võimalusega arvestada ja tagada otsustusvõime ka juhtimiskriiside korral. Ja see oligi Eesti, Läti ja Leedu riigikontrolli üks peamistest sõnumitest.

Tegemist pole sugugi vaid hüpoteetilise stsenaariumiga. Osapooled ei suutnud näiteks tükk aega Pärnu kaubaterminali uuringu ja Ülemiste-Vanasadama trammiliini uuringu puhul kokku leppida, kas uuringud peaks hankima RB Rail või Eesti riiklik elluviija. Kemplus käib jätkuvalt selle üle, kuidas rahastada Lätis asuvat keskettevõtet RB Raili. Samuti ei ole Balti riigid jõudnud kokkuleppele, milline on taristu haldamise parim lahendus siis, kui raudtee kord valmis saab ja toimima hakkab. Euroopa Komisjoni rakendusotsusega määrati taristuhaldusmudeli kinnitamise tähtajaks 2019. aasta juuni, kuid riigid sellest tähtajast kinni ei pidanud. Kokkulepet pole.

Seega on tegemist vägagi olevikuküsimusega, mitte minevikus sobramisega – vastusest küsimusele, kuidas ja kes hakkab taristut haldama, sõltuvad omakorda väga olulised sisulised otsused ja kallid kulutused. Kuidas hakkab toimuma raudteeliikluse korraldamine kogu trassi

ulatuses? Kes ja millal sõidab, kuidas korraldatakse raudtee läbilaskvus? Ja kaugemasse tulevikku ka seoses opereerimisega vaadates – kas iga riigi piiril tuleb hakata rongijuhti vahetama, kui mõni riik otsustab, et näiteks tema territooriumil tohib rongi juhtida vaid inimene, kes valdab vastava riigi riigikeelt? Või kui mõni riik hakkab seadusele viidates jonnima, et tema riigis tohib raudteed hallata vaid tema riigile kuuluv konkreetne ettevõtte? Kas trassi hooldamiseks peab iga riik hakkama ostma omi masinaid ja eritehnikat? Või on see keske hooldaja käes, kes saab vajadusest lähtudes planeerida kogu trassi toimimist arvesse võttes remonte, kasutada efektiivselt tehnikat just seal, kus vaja? Ja nii edasi. RB Rail vastas riigikontrollidele veel, et „aruande pealkiri võib luua ootuse, et aruanne annab laiemale üldsusele ülevaate projekti elluviimise tegelikust seisust“, soovitades asjatuid lootusi mitte luua. Tegeliku seisu kohta teame, et kogu ettevõtmine on ajagraafikust maas ja eelarvest üle.

Tuleb olla realist

Mitte, et selles oleks midagi eriskummalist. Nii suurte projektide puhul on nii viivitused kui ka ülekulud üsna tavalised. Kavandatuga võrreldes on mahajäämus keskeltläbi poolteist aastat, on ka tegevusi, mis ajakavast maas viis aastat. Jah, leidub neidki tegevusi, mis on ajakavast ees. Aga ma arvan, et mitte keegi pole nõus oma pead panti panema, et lepingus fikseeritud 2026. aastal Rail Baltic reaalselt toimima hakkab.

Kahtlemata on kallimaks minek probleem. Sellises seisus on teatav riskitegur, et kaugemad aastad projekti rahastamisel on veel lahtised. Sõltuvalt riigist on kolme kuni viieaastased kavad olemas, kuid ehitus kestab kauem ja sealt edasi siduvaid lubadusi pole, et tagada projekti rahastamine valmimiseni. Samuti pole ametlikke stsenaariume juhuks, kui projekt osutub prognoositust kulukamaks ja/või Euroopa Liidu kaasrahastus prognoositust väiksemaks.

Soovime olla Rail Balticu realiseerumise suhtes optimistid. Kuid veel optimistlikumad saame olla siis, kui kõik asjaosalised võimalikke karisid selgelt näevad ja neid vältida oskavad. Ja parem on reaalsust tunnistada, kui teha kramplikult kunstlikku nägu, et saame hakkama esialgu kavandatud eelarve ja ajakavaga.