

LEMBIT KALJUVEE

Kunda sadam päästis Eesti tsemenditootmise

Palju ei puudunud, et Kunda sadam oleks omal ajal müüdnud Aadu Luukase ja Anatoli Kanajevi omanduses olnud Pakterminalile ning sadamast saanuks hoopis õlisadam. Ühiste kavatsuste protokoll oli juba valmis, kuid müügitehing jäi viimasel hetkel ära.



Riigikogu liige Lembit Kaljuvee, kellele peaks üks väikesadam kuuluma?

Riik ei ole hea peremees, aga ka mitte halb. Riigi halduses väikesadamad on vähemalt rahuldavas seisukorras. Ma ei tea, kas kohalik omavalitsus suudab ühte sadamat edukalt ülal pidada. Sadama töös hoidmine pole just odav lõbu. Vanasti käis sadamate ümbruses aktiivne elu, nüüd valitseb vaikus, maanad on välja surnud, samuti rannakalandus, see on nüüd asjaarmastajate ning suvitajate lõbu.

Vainupea sadamat on kohalik omavalitsus tahtnud enda bilanssi saada. Minister Parts seda vallale ei andnud ning riik plaanib sadama maha müüa.

Eks kõik sõltub uuest omanikust, aga kipun olema ministriga pigem sama meelt. Vainupea on mõistlik maha müüa. Lähedal asuv eraomanduses Vergi sadam töötab hästi, eraomanduses Eisma sadamas käib aktiivne ehitus. Vainupea sadamahoone mahutab ehk kõige rohkem paarkümmend inimest, seega suuri üritusi seal korraldada ei saa. Enamik Põhja-Eesti väikesadamast kuulub eraomandisse, saartel on jällegi olukord vastupidine, seal on riik Saarte Liinide kaudu rekonstrueerinud kümnekond sadamat. Kahtlen, kas üks vald suudab sadamat ülal pidada.

Lisaks Vainupea sadamale olete suunanud Kunda sadama saatust. Ehitasite omal ajal Kunda sadama kahe aastaga

valmis. Kuidas see võimalik oli?

Kunda Nordic Tsemendi erastamisest saadud raha eest ehitasime sadama tänapäevaseks. Ehitus läks maksma kümme miljonit dollarit. Poolteist aastat pärast seda, kui kopp läks maasse, tuli esimene laev juba sisse. Esimesele sisetulevale laevale läks tollane sadamapüür Aadu Nurmsalu vastu Karepalt kalapaadiga. See oli mai alguses 1994. Ametlikult avati sadam sama aasta septembris.

Paljuski sai sadam nõnda kiiresti valmis seetõttu, et ehitajad olid projekterijatest ees ning keskkonnaalastele uuringutele ei kulunud nõnda palju aega, kui seda praegu kuluks.

Vaatamata sellele, et sadam valmis pooleteise aastaga, sai see hea – seda

ei ole rajamisest saadik puhastatud. Meri on sadama omaks võtnud. Kui me poleks seda rekonstrueerinud, oleks tsemenditootmine Eestis välja surnud.

Tsement on mahutoode ning kuna siseturul selle järele tollal nõudlust polnud, siis pidi olema võimalus seda eksportida.

Tänu sadama toimimisele saab seal praegu tööd hinnanguliselt viissada inimest. Sadamad on läbi ajaloo olnud akendeks välismaailma, Kunda on seda Lääne-Virumaa jaoks.

Pakterminal tahtis omal ajal Kunda sadamat oma valdusesse saada. Miks tehinguni ei jõutud?

See oli 1996. aastal. Läbirääkimiste viimane vaatus, kui nii võib öelda, toimus

Vainupea sadamahoones. Kohal oli Aadu Luukas, pikaagegne Rakvere TREVi juht Valentin Transtok, Nõukogude Eesti ehitusminister ja hilisem Tallinna Sadama peadirektor Peeter Palu ning mina.

Kunda linn oli just pääsenud suurest tolmu probleemist, kartsime õlisadama näol uut keskkonnariski linnale, keskkonnakaitsjad seisid samuti kindlalt vastu. Ei tahtnud, et Kunda peaks jälle ühe võimaliku reostusohuga silmitsi seisma.

Kuigi meil oli enne äräitlemist sõlmitud ühiste kavatsuste protokoll, ei hakanud Luukas ja Kanajev mõistvate ärimeestena meid kohtusse kaebama. Tänane Muuga sadama kogemus näitab, et kartus keskkonna pärast oli minigis osas põhjendatud.