

Sest meile meeldib tasuta

(Ilmunud: Äripäev 15.02.2013)

„Sest meile meeldib tasuta“ – just sellise vastuse andis Skype’i koduleht kunagi küsimusele, miks nende videokõned tasuta on. Nüüd seda sealt enam ei leia. Ju ei sobinud vastusest peegelduv idealism Microsofti kiretu ärijoonega. Seda idealismi ei tasuks siiski maha kanda. Võib meenutada, et hind millega Microsoft Skype’i omandas oli suurem kui meie Põhjalasse müüdnud pankade maksumus kokku.

Samuti võib tähele panna, et kõikide 21. sajandi uute ärihiiglaste, olgu selleks siis Google, Facebook või Apple, südameks on tasuta toode. Sisuliselt on nad loonud uue ärimaailma, kus tuleb lähtuda eranditult kasutaja huvidest. Sest edu aluseks on siin kasutamine ja selle saavutamiseks peab toode olema lihtne ja inimsõbralik. Nii lihtne see ongi. Loomulikult pole uued ärimudelid altruistlikud. Pikemalt elus püsimiseks peavad nad kasumit teenima, nagu kõik teisedki. Kuid teatud ports ehtsat andmisrõõmu sisaldub neis küll. Andmine toodab omakorda usaldust ja see on maailmas kujunemas väga kalliks majandusressursiks. Skype on ere näide, kui palju hea tahte ja tasuta andmisega loodud klientide usalduskapital rahas väärt võib olla – kes annab, sellele antakse. Teisalt, usaldus on habras vara. Seda on raske rajada, kuid kerge kaotada. Sestap arendatakse neid ärisuundi ettevaatlikult ja katsetades. Google korraldab aastas kasutajatega üle kümne tuhande eksperimendi, et uurida meie reaktsioone erinevatele lähenemisviisidele. Lubatud ja lubamatu käitumise piirid uues 21. sajandi ärimaailmas ei ole veel sugugi selged.

Kui maailmast kodutanumale laskuda, siis Tallinna tasuta ühistransport torkab ses valguses meeldivalt silma. Paraku on see ka näide, kuidas lihtsaid asju keeruliseks ajades untsu keerata. Kui vaadata ühistranspordiga seotud ridu Tallinna eelarves (piletitulu ja liiniveo, piletimüügi, Transpordiameti ning Munitsipaalpolitsei kulud), siis esiteks jääb silma, et piletikorraldus ja kontroll on olnud linnale üsna ebaefektiivne tegevus. Isegi kui eeldada tagasihoidlikult, et neile kulub vaid 25-50% Transpordiameti ja MuPo ressursist, saame 2012 piletitulu netosuuruseks (tulud miinus kulud) 16-17 miljonit eurot, mis katab nappi kolmandiku liiniveo kulust. Lihtsaimal, alternatiivkulu meetodil oleks see ka tasuta ühistranspordile ülemineku hind. Üle jõu see linnale ei käi. Ka makromajanduslikult oleks asjal jumet – sadakond inimest võiks avalikus sektoris maksude kulutamise asemel suunata erasektoris neid teenima. Linn valis teise tee ja sama arvestuskäik annab 2013 pileтите netotuluks vaid 3-4 miljonit eurot, ehk 6-7% liiniveo maksumusest. Teisisõnu, aparaat jäi samaks (216 töökohta), kuid tööviljakus kahanes järsult.

Teiseks peegelduvad nendel ridadel vaid otsekulud. Siin ei sisaldu linnakantselei, laenuintressid, amortisatsioon jm kaudsed kulud. Kui lisada otsekuludele neist proportsionaalne osa, siis 2013. aastal toodab piletimüük linnale kahjumit. Võib meenutada, et ainuüksi uue piletisüsteemi arenduskulud olid 4,6 miljonit eurot.

Kolmandaks jätsin arvestusest välja trahvid, sest need pole ometi avaliku võimu eesmärk. Kui need siiski pildile tuua, siis 2012. aastal määras MuPo piletitu sõidu eest trahve 616 tuhat eurot (59% kogu trahvitulust). Samas leiame linnaelarvest ka 300 tuhande euro suuruse kuluprovisjoni laekumata trahvinõuete katteks. Taaskord mitte kõige viljakam tegevus.

Neljandaks, uue piletisüsteemi loojate jutt sealt saadava väärtusliku kliendistatistika kohta ei kannata kriitikat. Mis kasu on statistikast, mis jätab välja nii olulise kliendigrupi, nagu pensionärid ega ütle midagi katmata nõudluse kohta? Üldise infouputuse all kannatavas maailmas on piisav info tegelikult ammu olemas. Kui, siis jääb puudu analüüsivõimest.

Viiendaks, piletisüsteemi kaalukaim pooltargument on uued maksumaksjad. Linnaeelarve seletuskiri arvestab 2013 juurdekasvuks 2576 inimest. Praegu käimasolev Tallinlaseks registreerumise laine näitab, et see ületatakse kordades. Soodustuse lõplikku mõju on raske hinnata, kuid oletagem näiteks, et see toob Tallinnale sel aastal juurde viis või kümme tuhat keskmise palgaga maksumaksjat. Võttes aluseks omavalitsusele laekuva tulumaksu määra (11,57%) tähendab see linnakassale umbes 6-12 miljoni euro suurust lisatulu. Linnade ja valdade konkurents ei peaks nägema midagi traagilist ja selle summa võib Tallinn kindlasti projekti tulupoolele lisada. Paraku näitab kogemus, et ületulijate enamik pole autosõitlastest eeslinnade elanikud, vaid tulevad hoopis kaugematest ja vaesematest valdadest. Sõidusoodustus meelitab linna siseriiklikku sotsiaalpagulust ja see tähendab eelarvele ka lisakoormust.

Projekti viib lõplikult miinusesse mainekahju. Nimelt ei tule Tallinna külalised ainult Viimsist ja autoga. Nad tulevad ka Parksepast ja Leisist, Peterburist ja Londonist. Peterburi vanem põlvkond on ehk kuulnud Rae ja Toompea ajaloolisest vastasseisust ning mäletab veel Priit Pärna nõukaaegset kultusfilmi „Kilplased“ – nad teavad, et eestlastel on omad veidrused. Kuid Londonist pärit külalistele on väga piinlik seletada, et ka tasuta ühistranspordis on võimalik jänest sõita. Või seda, et kõrgtehnoloogilise piletisüsteemi näol on sisuliselt tegu linna külaliste püüdmiseks rajatud lõksuga, millele linnavalitsus peale maksab.

Kokkuvõttes, loo alguses kirjeldatud uute ärimudelite taustal julgen väita, et 21. sajandil on Tallinnal lihtsast ja kõigile tasuta ühistranspordist mõõtnatult rohkem võita kui mõnetuhande palgasaaja maksutulu. Teisisõnu, tasuta ühistransport on väga hea idee ja selle eest tuleb tegijaid kiita. Piletimüük tasuta ühistranspordis ei ole hea idee. Sest Skype'i stiilis tegemis- ja andmisrõõmu asemel kumab sellest läbi vimma ja vastandumine. Sest lihtsuse asemel toodab see juriidilist ja bürokratlikku mädasood. Varem või hiljem tuleb see süsteem üle parda heita ja piletiametnikud mõttetu kilplasetöö taagast vabastada. Ärimaailm teab lugusid, kus halba projekti „uputatud“ kuludest kinni hoides põhja mindi. Lahtilaskmiseks on vaja julgust ja jõudu. Seda tahaks siinkohal linnapeale soovida – jõudu loobuda väiklusest.

Guido Viik