

Masinapurustajate tagasitulek

Ilmunud: Eesti Ekspress 19.04.2017

19. sajandi alguses heitsid briti töölised masinate vahele puukingi („*sabbots*“). Legendi kohaselt olevat sellest meie keelde jõudnud sõna „[sabotaaž](#)“. 2016. aastal korraldas Eesti Taksoettevõtjate Liit [sadu kontrollsõite](#) Uberi ja Taxify autodes ning edastas nende juhtide andmed politseile trahvitegemiseks. Mõlemad aktsioonid olid kantud õilsast motiivist kaitsta varasemat majanduskorda ja toimetulekuviise. Mõlemas sisaldus ka ports kahjurõõmu uute tulijate suhtes. Mõlemad mõjusid sündmuste arengule kui sääsehammustus elevandile.

18-19. sajandi tööstusrevolutsioon hävitas lugematu arvu töökohti. Kangrute ja seppade põlvest põlve edasiantud ametioskused osutusid korraga väärtusetuks, elatisallikad haihtunuks. Kadusid ka gildid ja tsunftid, mis olid sajandite jooksul taganud oma tootmisharu kvaliteedistandardid ja väljaõppe. Kas me täna tahaksime endisi aegu tagasi?

Tänases maailmas on Uber tegemas sama taksofirmadega. Erinevalt taksondusest ei vajata Uberis dispetšereid, personalitöötajaid ega raamatupidajaid. Ei vajata litsenseerijaid, sertifitseerijaid ega muid moodsa aja aparatšikuid (kas mäletate veel seda perestroika aegset sõna?). Vähe sellest, vaja pole ka tööandjaid ega töövõtjaid. Lihtsalt ei ole vaja. Uber loob teenuse soovijale ja pakkujale platvormi omavahel kohtumiseks, edasine on inimeste enda teha. Teatud mõttes viib Uber meid ajas tagasi. Olemuselt meenutab see platvorm paljuski keskaegse Tallinna Raekoja esist turuplatsi. Selle vahega, et uus plats asub veebis ja on ilma füüsiliste piirideta.

Oot, aga mis saab sõitjate ohutusest ja teenuse kvaliteedist? Mis saab vaevast, mida taksofirmad on näinud seaduse üha karmistuvate nõuete täitmiseks? Nii palju kui minu silmad näevad, on reedeõhtune Tallinna kesklinn täis lõks-taksosid, mis seal nokastanud turistide püüavad. Igaüks võib sisse istuda ja omal nahal järele proovida, kuidas ühistranspordiseadus teid seal kaitseb. Erinevalt sõidujagajatelt hüpoteetiliselt saamata jäävatest maksudest on nende tegelaste tekitatud kahju Eesti mainele ja turismimajandusele reaalne ja kohene. Ja kas nende maksud on tõesti korralikult makstud? Jah, üldine kord Tallinna taksonduses on praegu oluliselt parem, kui veel mõni aasta tagasi. Ent see saavutus on riigilt ja linnavalitsuselt nõudnud mahukat õigus- ja politseiresurssi. Selle oleme kinni maksnud kõik ühiselt. Kas sedasama ressursi ei lähe mitte hädasti tarvis varaste ja narkodiilerite püüdmiseks? Uber lahendab probleemi klientide ja juhtide [vastastikuse hindamise](#) kaudu. Lõks-taksondus on nende süsteemis sisuliselt välistatud. Tavataksodest dramaatiliselt halvemat teenusekvaliteeti pole vähemalt mina seal kogenud. Vahe on vaid selles, et sama tulemus saavutatakse kuludeta, naabrivalve meetodil. Lisaks, erinevalt ühistranspordiseadusest on süsteem siin vastastikune, pakkudes ka juhtidele kaitset kiuslike klientide eest. Kokkuvõttes polegi Uberi tulekus midagi imestamisväärset ega emotsionaalset. Lihtsalt, nende ärimudel on taksondusest samavõrd [tõhusam](#) kui masinatehas sepikojast.

Ning Uber pole sugugi ainus. Ootan huviga, kas ja millal meie hotelliomanikud hakkavad tegema kontrollööbimisi siinsete Airbnb pakkujate juures. Unistus oma valdkonnas „Uberit teha“ on saanud maailma ärijuhtide kinnisideeks (nagu ka hirm, et keegi teine neist sellega ette jõuab). Laienemine on vaid aja küsimus.

Kujutlege end tuleviku-maailma, kus tipptasemel kõrghariduse omandamiseks ei lähe tarvis kuue sambaga templihoonet ega haldusprorektorit. Maailma, kus te saate vajaliku arsti jutule otse, ilma mõttetute vahemeeste ja suunamisteta. Maailma, kus vajalikku asja või teenust ongi võimalik saada alati otse tegija käest, üleilmselt. Nüüd lisage sellele pildile päris suur osa tänastest töökohtadest, mille on üle võtnud masinad. Lisage suurte tööandjate (selle sõna 19-20. sajandi tähenduses) üldine taandumine. Lisage paras annus võõrandumist ja uut ebausku, samuti globaalse infosõja kõik-kõigi-vastu stiihiat. Ning lõpuks lisage veel selle kõige tulemusel murdumise piirini ülekoormatud sotsiaalsüsteem. Nii joonistuvad laias laastus välja selle kasvavalt vastuolulise maailma kontuurid, milles meie lastel käesoleva sajandi teisel poolel tõenäoliselt hakkama tuleb saada.

Loomulikult ei asenda Uber taksosid. Taksod ja hotellid ei ole maailmast kuhugi kadumas. Ka 18-19. sajandi tööstusrevolutsioon ei kaotanud ju käsitööd (mitut tehases õmmeldud kleiti te presidendi vastuvõtul nägite?). Tulevik ei sünni nii, et uued asjad tulevad vanade asemele. Pigem kasvavad nad vanade peale ja ümber, umbes nagu aastarõngad puul. Tulevik võib tõrjuda varasema küll tahaplaanile ja sügavamale ühiskonna sisemusse. Kuid mitte kunagi ei kaota ta seda lõpuni.

Loomulikult ei tohi Uberisse jt uue majanduse tegijaisse suhtuda naiivselt. Oma platvormi raames on Uber monopol ja platvormi-monopolidega kaasnevad täpselt samad jamad, mis kõikide varasemategi monopolidega. Ent monopolide vastu ei aita seadusega piiramine ja reguleerimine (kes ei usu, vaadake võrgutasusid oma elektriarvel). Platvormi-monopoli vastu aitab vaid platvormide paljusus. Teisisõnu: Uberi vastu aitab meid palju enam Taxify, kui ühistranspordiseadus.

Loomulikult pole Uberil jt uutel „jagamismajanduse“ sildi all tulevatel ettevõtmistel eriti pistmist altruistliku jagamisega. Nende taga seisvad „ingel-investorid“ osutuvad lähemal vaatamisel ikka tavalisteks saba ja sarvedega tegelasteks. Millekski „Rehepapi“ vanapagana sarnaseks, kes noortelt start-up'i tegijatelt öisel risteel kolme tilka verd pommivad. Turuplats on oma loomult antagonistlik, võistlev keskkond. Seda osa ei saa inimloomusest välja lõigata.

Loomulikult ei alistu varasem eliit selles uues maailmas võitluset. Selles mõttes oli eelpool viidatud Taksoettevõtjate Liidu aktsioon vaid piisk meres. Kui tänased kaubanduskojad ja järelevalve-ametnikud avastavad, et neid võib oodata gildide ja tsunftide saatus, paisatakse võitlusse kõik jõud. Tööliste asemel saavad seekord eesliinil olema ilmselt juristid ja suhtekorraldajad. Puukingade asemel saavad relvadeks paragrahvid ja propaganda. Loodetavasti saab võitlus olema tsiviliseeritud. Loodetavasti saab see käima kohtu- ja parlamendisaalides, mitte tänavatel ja barrikaadidel. Teisalt, Uberi-vastaste meeleavalduste käigus Pariisi tänavatel [põletatud autosid](#) vaadates pole ma selles ka väga kindel. Samuti ei tea ma ette ennustada võitluse pikkust ega kulgu. Võib-olla kestab see mõne kümnendi. Ent võib-olla visiseb hoopis mõne sajandi jagu. Inimkonna ajalugu tunneb ka pikemaid seiskuid. Lõpptulemus on siiski üheselt ennustatav: masinapurustajad kaotavad. Progressil jalus seista pole erilist mõtet.

Guido Viik
ökonomist ja futuroloog