

Kes annab sellele antakse

Ilmunud: Eesti Ekspress 17.01.2018

Kas kohalik tasuta ühistransport on võimalik ja mõttekas? Julgen anda sellele küsimusele selged vastused: jah ning jah. Tallinnas on süsteem mõned aastad töötanud ja taevast pole maa peale kukkunud. Seega, võimalik see kahtlemata on. Mõttekusega on lood mõnevõrra keerulisemad. Siin on tasuta ühistransporti kritiseerivate ettevõtjate ja poliitikute majandusmõtlemine mõneti eelmisse sajandisse kinni jäänud. Loomulikult pole tasuta lõunaid olemas ja riigi sekkumine majandusse peaks olema minimaalne. Kuid maailmas ringi vaadates võib näha, et kõige suuremad rikkused on 21. sajandil teenitud just tasuta asjadega. Kõigi selle sajandi uute ärihiiglaste (Google, Facebook jt) südames on läbiva joonena tasuta toode. Seega ei tasu tasuta asju hoobilt rumalaks tembeldada.

Tasuta avalike teenuste kasuks räägib mitu argumenti. Esiteks põhjustab eraettevõtja toetamine topelt administratiivkulu – vaja läheb nii ettevõtja kui riigi poolset juhtimisaparaati kulude kontrolli all hoidmiseks. Toetuse andja ja saaja majandushuvid on loomu poolest vastassuunalised. Nii töötavad ka nende aparaadid mitte koos, vaid üksteisele vastu. Näiteid taolise vägikaikaveo kohta leiab Eesti lähiminevikust palju: Edelaraudtee, Saarte Liinid, Tallinna Vesi. Advokaadid ja audiitorid saavad sellest muidugi leiva lauale, ent ühiskonnale on see kahjulik. Lisaks raiskame niiviisi väikerahva absoluutselt hinnalisimat majandusressurssi – kõrgharitud inimeste tööaega ja ajurakke. Teisisõnu, kui riik on juba otsustanud sekkuda ja mõnd avalikku teenust osutama asuda, siis tasub see pigem ise lõpuni ära teha.

Teiseks, toetuse osakaalu suurenedes kahaneb omatulu tootva süsteemi kasutegur. Näiteks Tallinn-Tartu bussisõidul katab piletitulu kenasti nii piletimüügi korralduse kui kogu teenuse maksumuse. Toetusi pole, kõik töötab. Tartu linnas on piletimüük juba vähem rentaabel ettevõtmine. 2018 eelarve kohaselt ostab linn kogu liiniveo bussifirmalt sisse 8,7 miljoni euro eest. Piletituluna laekub sellest linnaeelarvesse tagasi 3,9 miljonit. Sellest ligi veerandi jagu neelab omakorda piletimajandus ise¹. Puht-ökonoomiselt oleks piletite netotulust loobumine (ca 3 miljonit eurot aastas) Tartus ka tasuta ühistranspordile ülemineku hind – soovi korral kindlasti mitte võimatu. Tartust edasi lõuna poole minnes, olen sattunud ostma 1-eurost piletit Ruusa-Põlva liinil sõitvas mugavas bussis, kus olin ainus reisija. No ei olnud mõtet seda piletit müüa – kulud olid suuremad kui tulu. Maksumaksja raha eest sõitvas ääremaa bussis ei vääri piletitega sehkendamine küünlaid.

Kolmas argument tuleb moodsa, [heterodoksse](#) majandusteooria vallast. Kui väga me ka ei sooviks, inimesed ei käitu oma majandusotsustes ratsionaalsete masinatena – see pole lihtsalt inimloomusele omane. Sestap pole ükski vahetuse akt pelgalt majanduslik tehing, vaid sellega koos luuakse (või hävitatakse) teatud ports mittemateriaalset kõrval-väärtust – nimetage seda siis usalduseks, lojaalsuseks, sotsiaalseks kapitaliks vms. See silmale hoomamatu lisaväärtus on 21. sajandil osutunud tõeliseks kullasooneks ning loonud majandusse omamoodi uue paralleelmaailma, kus toimetavad *start-up* ettevõtted ja „ingelinvestorid“. See on maailm, kus konventsionaalsed majandusreeglid näikse justkui mitte kehtivat (ent kehtivad siiski). Maailm, kus ettevõtte võib üheaegselt olla röögatus kahjumis ja väga edukas (näit. Tesla või Uber). Maailm, kus usk näib määravat rohkem kui reaalsus. Maailm, kus tehnoloogiaarengu fookus on kandunud riistvaralt „pehmetele“ sotsiaalsetele tehnoloogiatele – uued ärimudelid, turundus- ja käitumistehnoloogiad, tähelepanu-majandus jne. Ühest küljest on see uus maailm lihtne. Siin tuleb lähtuda eranditult kasutaja huvidest, sest edu aluseks on siin kasutamine ja selle saavutamiseks peab toode olema lihtne ja inimsõbralik. Teisalt, liigume kaardistamata territooriumil ja edeneda tuleb katse-eksituse meetodil. Uute võimaluste kõrval evib see maailm ka uusi ohte. Näiteks infosõda pole ju midagi muud, kui militaarkasutusse võetud turundustehnoloogiad.

Laias laastus on muutuse taga asjaolu, et inimühiskond ei ole lineaarne süsteem ja kaks pluss kaks ei võrdu siin alati neljaga. Seetõttu võib ühe ja sama rahalise hinna eest loodud „pehme“ väärtus erineda kosmilistes suurusjärgudes. Suvalise toote või teenuse hinna langetamine kahelt eurolt ühele maksab rahas sama palju kui ühelt eurolt nullile. Ent efekt võib olla kardinaalselt erinev. Lihtsustatult käivad asjad umbes nii nagu gümnaasiumiastme matemaatikaülesandes – x -i lähenemisel nullile läheneb y lõpmatusele. Näiteks võib tuua meie seni ainsa tõelise „ükssarviku“ – Skype'i. Kui nad oleks algusaastatel seadnud oma kõnedele kasvõi paari-sendise minutihinna, ei teaks me neist täna suure tõenäosusega midagi. Skype tegi „piraatliku“ valiku, millel polnud tavapärase majandusloogikaga mingit pistmist ning andis oma loodu meile kõigile tasuta kasutamiseks. Tulemus? Ameeriklased ladusid selle kahjumit tootnud ettevõtmise eest lauale suurusjärgu võrra rohkem raha, kui rootslased kõigi meie ülikasumlike pankade eest kokku. See on ere näide, kuidas arhailisena tunduvad kristlikud algtõed avalduvad ka moodsaimas kõrgtehnoloogilises infoühiskonnas – kes annab sellele antakse. Andmine toodab usaldust ja see on siin osutumas kõvemaks valuutaks kui kuld ja *bitcoin* kokku.

Kui nüüd loo alguses püstitatud küsimuse juurde tagasi tulla, siis *start-up* maailmas on tasuta ühistransport absoluutselt loogiline lahendus. Seetõttu on ka Tallinna tasuta ühistransport olnud väga hea idee ning selle eest tuleb tegijaid kiita. Eelkõige on see kiitus julguse eest mõelda „kastist välja“ ja murda Toompea dogmasid. Ent tasuta ühistransport, kus on võimalik jänest sõita, on väga halb idee ja selle eest tuleb tegijaid laita. Sellest kumab läbi valskus ja väiklus, soov vastanduda mitte ühendada. Nende omadustega pole *start-up* maailmas midagi peale hakata. Jah, mõned Tallinna elanikuks registreerunud maksumaksjad on linn juurde võitnud. Ent see on toimunud meie vaeste ääremaa valdade, mitte Viimsi või Harku ega Stockholmi või Londoni arvelt. Siin võistleb Tallinn täiesti vales liigas. Aeg on astuda järgmine samm.

Guido Viik

ⁱ Tartu linna 2018. [eelarves](#) on piletisüsteemi opereerimistasuks ette nähtud 266552 eurot ja menetlusteenistuse (mille üks töövaldkond on piletikontroll) eelarveks 490936 eurot. Lisanduvad investeringute kulum ja üldkulud.