

Pertens: 500 inimest jääb töötuks

24.04.2014, Äripäev

Uue võimuliidu mootorikütuse aktsiisi puudutava otsuse tulemus on viiesaja inimese töötuksjäämine, pankrotid ja teede lagunemine, kirjutab asfaldiliidu juht Sven Pertens.

Reformierakonna ja Sotsiaaldemokraatliku Erakonna valitsusliit allkirjastas 20. märtsil koalitsioonileppe, mille lubaduste täitmiseks tuleb riigieelarvesse leida lisavahendeid. Ühe võimalusena on välja öeldud kavatsus vähendada teehoiu finantseerimist, kütuseaktsiis läheks edaspidi senisest suuremas ulatuses eelarveaukude lappimiseks. Esialgu on plaanis teehoiust teistesse sfääridesse ümber suunata vähemalt 25 miljonit eurot, mis moodustab 10% praegu maanteede hoiuks kasutatavatest vahenditest. Kui koalitsiooni kavad teoks saavad, on oodata veelgi suuremaid teehoiuraha kärpeid.

Pauk rahakotile. Niisuguse lühinägeliku plaani elluviimine tähendaks Eesti teedevõrgu senisest kiiremat lagunemist ning sõidutingimuste halvenemist, mis omakorda mõjutab nii sõidukiomanike rahakotti ning peale selle kõige olulisemat liikluses – ohutust.

Teede seisundi halvenemist oskavad ette kujutada kõik, olgu tegu sõidukijuhtide või reisijatega. Sõidukiomanikud – nii eraisikud kui ettevõtted, sealhulgas transpordifirmad – peavad maksma suuremaid remondiarveid, turistid aga kiristavad hambaid ja pigem püüavad vältida autoga Eestisse tulekut.

Teehoiueelarve vähendamisel on ka otsene sotsiaalne ning regionaalmajanduslik mõju. Koalitsioon on oma leppes seadnud nii pere-, tööturu- kui ka regionaalpoliitilisi eesmärged. Samas jäetakse tähelepanuta, et needsamad valdkonnad saavad kütuseaktsiisiga mängimise tulemusel arvestatavaid tagasilööke.

Eesti infrastruktuuriehituse turu aastamahuks võib hinnata 300-400 miljonit eurot, millest teedeehitusturu osakaal on 250-300 miljonit eurot. Valdavalt on tegu avaliku sektori tellimustega, mis moodustavad 80-90% kogu tee-ehitusturust. Riigi teehoiueelarve kavandatud 25 miljoni euro suurune ehk 10% vähendamine tähendab reaalses elus tee-ehitusturu umbes samas mahus vähenemist.

Teehoid ei koosne ainult teede ehitusest ning otsuse mõju tunnetavad ettevõtted ei ole ainult tee-ehitusfirmad. Lisanduvad teehooldajad, projekteerijad ja ehitusjärelvalve. Kokku töötab Eesti teedesektoris hinnanguliselt umbes 4000 inimest. Turu 10% vähenemine paneb sarnases mahus riski alla sektori tööhõive. Kahaneva turu tingimustes ei ole otstarbekas ega rahaliselt võimalik jätkata sama arvu töötajatega.

Turulangus mõjutab teisigi teehoiuga seotud ettevõtteid, nagu materjalide tootmine, transport ning logistika. Ka nendes valdkondades kaotavad teehoiurahade vähendamise tõttu töö paljud inimesed. Valitsuse otsuste tulemusel on lähiajal löögi all vähemalt 500 inimese töökohad. Muidugi, külmalt kalkuleerides võib öelda, et küll nad hakkama saavad. Osa elatub edaspidi juhutöödest ja töötukassa abirahast, teine osa on sunnitud tööd otsima välismaal, ilmselt Soomes.

Turumahtude langus on alati kaasa toonud hinnasõja, nii juhtub ka seekord. Tihedas konkurentsivõetaks ebamõistlikke riske ja loodetakse, et turg jälle tõusule pöörab. Kui

seada ei juhtu, jõuavad riskialtimate tehoiuga seotud ettevõtted peagi pankrotini. Pankrotilaine algab reeglina alltöövõtjatest. Valdavalt maapiirkondades ja väljaspool tõmbekeskusi tegutsevatest pinnasetöödega või tehnovõrkude ehitamisega tegelevatest firmadest, kes ei suuda oma majandustegevuse ülalpidamisele kaua peale maksta. Peatöövõtjad, reeglina suuremad firmad, suudavad mõnda aega välja kannatada kahjumiga töötegemist või maandavad oma finantsprobleeme alltöövõtjatele, kuid lõputult ei püsi nemadki.

Mis poliitika see on? Süvenevad probleemid maapiirkondades, firmad lähevad pankrotti ja riigile jäävad maksud tasumata. Kas see ongi uue valitsuskoalitsiooni sotsiaalpoliitika? Regionaalpoliitika? Tööturupoliitika? Või hoopis majanduspoliitika? Koalitsioonilepe sätestab: „Rakendame riigi tegevuste planeerimise protsessis põhjalikku riskide analüüsi ja riskivalitsemist.“ Sellest põhimõttest tuleks tegutsedes lähtudagi. Paber kannatab küll kõike, kuid tõe kriteerium on ikka praktika.

Kujutame ette, et Eesti ühel põhimagistraalil, Tallinna-Pärnu maanteel ehk Via Baltical võetakse tee korrashoiu rahast ja seeläbi ka tööd tegevatest inimestest kümnendik lihtsalt ära. Kas jätame talvistes oludes Tallinna-Pärnu lõigul näiteks viimasel 13 kilomeetril lume sahkamata ja libedusetõrje tegemata? Et viimased kilomeetrid peaks igauks läbi hangede rammima, on muidugi ebatõenäoline.

Samas, mis on alternatiiv? Teeme küll kogu tee hädapäraselt läbitavaks, aga anname järele kvaliteedis ning jätame sellest liiklusohutusele tekkiva riski autojuhtide kanda?

Sven Pertens
Asfaldiliidu juhatuse esimees

Artikkel avaldatud Äripäevas 24.04.2014
<http://www.aripaev.ee/blog/2014/04/24/500-inimest-jaab-tootuks>