

Riigilaen Tallinna–Tartu maanteeks tasub ära

25.04.2016, 07:00

Eesti peaks Tallinna–Tartu maantee neljarajaliseks ehitamiseks võtma laenu, et vajalik transporditaristu kiiremini valmis saada, kirjutab Asfaldiliidu ja Lemminkäinen Eesti juht Sven Pertens.

Põhjendada 2+2 sõiduradadega Tallinna–Tartu maantee vajalikkust tundub lahtisest uksest sisse murdmisena. Ei mäletagi, et keegi oleks liiklejate neljarajalise unistuse vastu väga jõuliselt sõna võtnud, kui jätta siinkohal arvestamata kolmerajaline ehk möödasõiduradadega alternatiiv.



Eesti kõik suuremad erakonnad on kinnitanud, et Tallinna–Tartu maantee on prioriteet ja küsimus vaid ajas, millal uuenenud tee tegelikult valmib. Välja on pakutud erinevaid tähtaegu. Kord lubatakse neli sõidurada vähemalt Mäo ristmikuni 4–5 aastaga valmis ehitada, kord kurdetakse, et selleks puudub rahaline ressurss. 2+2 maantee valmimine seisabki ennekõike rahastamise taga, mis omakorda sõltub poliitilisest tahtest. Mõni erakond pooldab ehitamist laenurahadega, mõni teine erakond leiab, et võlg on võõra oma ja peab võimalikuks asjaga tegeleda vaid eeldusel, et riigieelarve rahaline seis paraneb. Aeg kulub aruteludele ja Tallinna–Tartu maantee neljarajaliseks ehitamine on seni edenenuks keskmiselt tempoga ligi 1 kilomeeter aastas. Sama ehitustempo jätkumisel jõuaks neljarajaline tee Mäoni aastaks 2060, paremal juhul 2050.

Iga investeeringu puhul on oluliseks aspektiks investeeringu tasuvus. Näiteks Ameerika Ühendriikide Transpordiehituse Koalitsiooni läbiviidud uuringus on jõutud tulemusele, et iga transporditaristusse investeeritud dollar toob riigile maksudena tagasi 74 senti ja lisaks kasvatab riigi SKPd ligi 2 dollari võrra. Suurbritannias läbiviidud sarnaste uuringutega on jõutud arusaamisele, et igal transporditaristusse investeeritud naelsterlingil on riigi majandusele ligi 3 naelsterlingi suurune positiivne mõju.

Mastaabid muidugi erinevad ja võimalik, et uuringutulemused ei ole Eesti majanduskeskkonda üksüheselt üle kantavad. Kuid ajal, mil Eesti riigi majanduskasv on kahanenud nulli lähedale, tasub kindlasti mõelda investeerimisele riigi taristusse, sh Tallinna–Tartu maantee neljarajaliseks ehitamisele kui võimalusele riigi majandust elavdada.

Kas ehitada võiks ka laenuga?

Tõmbame mõne paralleeli ajalooga ja pöördume tagasi 1970ndatesse. Oma elamispind ja isiklik sõiduvahend olid tollal iga elus edasipürgiva inimese unistuseks. Nõukogude ajal oli laen aga inimestele võõras teema. Paljud pereisad alustasid umbes kolmekümneselt majaehitust – soetasid jooksvalt ehitusmaterjale, rassisid puhkuste ajal ja nädalavahetustel tööd teha ning jõudsid vastvalminud elamusse sissekolimiseni paarikümne aasta pärast, kui lapsed juba täiskasvanud. Lisaks registreeriti end autoostuloo järjekorda ja koguti enne järjekorra etteotsa jõudmist kümme ning enamgi aastat autoosturaha. Samal ajal elati kitsastes oludes ja kasutati liikumiseks ühiskondlikku transporti.

Praegu oleme harjunud saama meile vajalikud hüved, sealhulgas nii elamispinna kui ka auto, pangalaenu abil kasutusse kohe ning tasuma inimväärilise elustandardi eest järelmaksuga. Kas ei ole aga neljarajaline Tallinna–Tartu maantee samasugune hüve, mida pea kõik Eestimaa elanikud rohkem või vähem vajavad? Kas soovime seda hüve kasutusse kohe või aastakümnete pärast?

Eesti riigisektori välisvõlg on praegu ligi 10% riigi SKPst ja ligi 22% riigieelarvest, millega oleme Euroopa liidu madalaimal tasemel. On selline konservatiivsus õige ja põhjendatud? Huvitav oleks teada, kas poliitikud, kes on riigi laenukoormuse suurendamise vastu ja peavad seetõttu mõeldamatuks Tallinna–Tartu maantee ehitamist laenuga, mõtlevad samades kategooriates ka isiklikus plaanis?

Riigile laekub raha valdavalt maksudena, leibkonnale tavaliselt töötasuna. Riigikogu liikme netopalk on umbes 34 000 eurot aastas. Oletame, et ka riigikogu liikme elukaaslane käib tööl ja leibkonna aastane netosissetulek on näiteks 50 000 eurot. Lähtudes Eesti riigi praeguse laenupoliitika loogikast (ligi 22% aasta sissetulekutest) peaks sellise pere kogulaen olema umbes 11 000 eurot. Mõned pered ilmselt ei olegi laenu võtnud. Aga tõenäoliselt on sarnase aastasissetulekuga pere kogulaen keskmiselt siiski kordades või isegi suurusjärgu võrra suurem. Kas nimetatud näidisleibkond on võtnud üle jõu käivaid riske ja ennast lõhki laenanud? Kui ei, siis miks riigi puhul kehtib erinev loogika? Euroopa Liidu liikmesriikide keskmine valitsussektori välisvõlg on ligi 90% SKPst, ehk ligi 9 korda Eesti vastavast näitajast kõrgem.

Toob raha sisse

Oma maja või auto ei too tavaliselt perele raha sisse, vaid viib välja. Investeering taristuehitusse, nagu nähtub eespool nimetatud uuringutest, toob riigile erinevate maksudega raha nii ehituse toimumise ajal kui ka selle järgselt. Lisandub ka uusi kulutusi, sest neljarajalise maantee hoolduskulud on suuremad kui kahe- ja koljarajalise maantee omad. Aga nimetatud täiendav hoolduskulu ei ole kaugeltki nii suur, et see tulud üles kaaluks. Tõmmates jälle paralleele, ka elamispiinnaga kaasnevad kommunaalkulud, autot peab hooldama ning mõlemad vajavad amortiseerumisel remonti. Ometi soetatakse need sageli laenuga.

Neljarajalise Tallinna–Tartu maantee kasuks on palju argumente, sealhulgas riigisiseste regionaalühenduste paranemine, majanduse elavdamine, teekasutajate aja kokkuhoid ja liiklusohutus. Vastuargumente ei olegi, peale nõrgalt põhjendatud postulaadi, et riigisektori laenukoormus ei tohi suureneda. Kasutame siis paaril aastal kütuseaktsiisist laekuvaid summasid sihtotstarbeliselt? Kütuseaktsiisi laekub Eestis üle 400 miljoni euro aastas, teehoiuks kulub ligi 300 miljonit – raha on tegelikult olemas. Aga arvesse võttes, et see iga-aastaselt n-ö ülejääv 100 miljonit eurot on riigieelarves mujale paigutatud, tuleks Eesti riigil ikkagi võtta laenu ja 2+2 sõiduradadega Tallinna–Tartu maantee valmis ehitada. Alguses Mäo liiklussõlmeni, seejärel Mäo ja Tartu vahelisel lõigul. Enamik riike on oma taristu arendamiseks edukalt kasutanud laenuraha ja Eesti peaks järgima nende eeskju.

See leht on trükitud Äripäeva internetivärvast

Aadress: <http://www.aripaev.ee/arvamused/2016/04/25/sven-pertens-riigilaen-tallinnatartu-maanteeks-tasub-ara>