Bussifirmad avavad suu: riigi ülbus tapab Eesti bussiliikluse

Aivar Pau
ajakirjanik

6 3

27. september 2019, 0:01

Hansa Grupi juhu Neeme Tammise sõnul tahab riik, et bussifirmad ennustaks kümne aasta peale ette, kuidas muutuvad kütusehinnad, palgad ja tarbijahinnaindeks.

FOTO: Aivar Pau

Üle Eesti maakondlikke liine teenindavate bussifirmade hinnangul on riigiametnike aastaid kestnud ülbus ja turusolkijate soosimine viinud kaoselähedaste tagajärgedeni. Majandusministeeriumi (MKM) sõnul tahavad bussifirmad lihtsalt rohkem raha saada.

Sisuliselt kõik liine teenindavad bussid hilinevad, bussid ise on väga halvas tehnilises korras, juhid on tülpinud ja solvavad reisijaid, aeg-ajalt purjuski ja satuvad hooletuse tõttu raskete tagajärgedega liiklusõnnetustesse. Rahul pole reisijad, bussifirmad ega teenust tellivad riik ja omavalitsused.

Kujunenud olukord näitab mitme bussiettevõtte juhi sõnul ilmekalt, kui mäda on tänane majandus- ja kommunikatsiooniministeerium (MKM) poolt juhitud süsteem, mille ilmselgelt läbikukkunud peaeesmärgiks on kusjuures sõiduautode vähendamine bussitranspordi kasutamise suurendamise teel.

Nendega rääkides selgub, et kokku on selles sektoris õhus vähemalt viis suurt probleemi: läbikukkunud hankekorraldus, bussijuhtide puudus, tasuta bussisõidu kehtestamise läbimõtlematus ja must turg ning sellele läbi sõrmede vaatamine.

«Bussiveosektoris valitsev bussijuhtide puudus ja madal ametlik palgatase on tegelikult tagajärg, mille on tinginud must turg, läbikukkunud liinihangete korraldus, vale kulude kasvu kompenseerimine ja riigi olematu võimekus või tahe midagi nende probleemidega ette võtta,» räägib Hansa Grupi juht **Neeme Tammis**.

Milles täpsemalt asi? Väga lihtne: riik on avaliku veo hangete indekseerimise aluseks võtnud tarbijahinna indeksi (THI). Kui vaadata THI moodustamise sisendeid, siis see sisaldab küll toitu ja jooke, riideid ja tubakat, eluaset ja vaba aega, aga sellel kõigel pole mingisugust otsest seost bussijuhtide palkade muutmisega turul.

«See indeks ei tööta! See indeks jääb igal aastal reaalsest kulude kasvust maha!» põrutab Neeme Tammis.

Bussiettevõtetelt on võetud motivatsioon

Bussiettevõtte T Grupp tegevjuht **Ingmar Roos** ütles koguni, et praegu kehtivad avaliku teenindamise lepingud koostatud selliselt, et vedajatelt on võetud ära igasugune huvi ja initsiatiiv pingutada selle nimel, et pakkuda suurepärast teenust ning seeläbi meelitada bussidesse maksimaalselt palju reisijaid.

«Valdavalt teostatakse avaliku bussiliinivedu lepingus kokkulepitud kilomeetri hinna alusel ning sellest tulenevalt on bussifirma huvi võimalikult madalate kuludega need kilomeetrid läbi sõita,» tõdes Roos.

Aastatel 2013-2015 tegi riik küll püüdlusi vedajate initsiatiivi reisijate arvu kasvatamise ja piletitulu kogumise osas suurendada, lisades lepingutesse tingimusi, mille sai vedaja reisijate arvu kasvatamise korral 50 protsenti täiendavast piletitulust endale ning reisijate arvu langemise korral kaotas osa tulust.

See tõi mõnes piirkonnas kaasa positiivse tendentsi reisijate arvu suurenemise näol, kuid Keskerakonna levitatava tasuta ühistranspordi tulekuga kaotati piletitulu komponent ja kaotati ka mehhanismid, mis sunniks vedajat panustama reisijate arvu suurendamisse.

Harjumaal aastast 2011 ja 2012 enamus liinihanked võitnud endise keskerakondlase abilinnapea Arvo Sarapuu ettevõte ATKO on kusjuures ise samuti väga kriitiline Keskerakonna kehtestatud tasuta ühistranspordi suhtes.

«Lepingute täitmisel on esinenud ettenägematu reisijate arvu suurenemine, suures osas mõjutatuna 2018 suvel Harjumaal rakendunud tasuta ühistranspordi tõttu, reisijate arv on kasvanud võrreldes hankega 50 protsenti ja lepingu maht üle 40 protsendi,» kõlab ATKO seisukoht, mida on edastatud nii meediale kui hagides Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus vastu.

Just reisijate arvu kasvuga põhjendab ATKO ka oma busside retsidiivset 100-protsendilist hilinemist – põhjuseks olevat peatuste teenindamisel suurenenud ajakulu, mitte vigased bussid või asjaolu, et bussijuhid kella ei vaata.

Firmajuhtide sõnum on kokkuvõttes: kui maailmaturul kütusehind järsult tõuseb või palgaturg rallib, nagu on pikemat aega juhtunud, siis on bussifirmad sellise süsteemi alusel, kus indeksi aluseks on tarbijahinnaindeks, alarahastatud.

«Kui veidi vaeva näha ja tööd teha, oleks võimalik kehtestada õiglane ühistranspordi indeks, mis arvestaks reaalselt peamiste bussitranspordi sisendhindade muutumisega nagu näiteks palkade ja kütusehinna muutused, mis ei ole vedaja kontrolli all,» räägib Neeme Tammis.

Asi ka selles, et kui tellimusveol ja kommertsliinidel saab vedaja ise väljamüügi hinda muuta, kui kulud kasvavad, aga avalikul veol vedaja hinda määrata ei saa.

Riigi arrogantsus

Bussifirmad ja autoettevõtete liit on MKMile teinud aastaid väga konkreetseid ettepanekuid olukorra leevendamiseks, kohtunud näost-näkku ametnike ja poliitikutega ning andnud sõnumeid, et kriis on kohe ukse ees.

«Viimasest kohtumisest on möödas 15 kuud, esimesest tõsisest märgukirjast 21 kuud. Tänaseks riigi tegevusetuse tulemus realiseerus ehk kriis on tänaseks käes,» tõdeb Neeme Tammis. «Siit tekib paratamatult küsimus, et millega MKM ja maanteeamet ühistranspordi- ja bussiveo korralduse eest vastutavad ametnikud aastast-aastasse tegelevad?»

MKM ja maanteeameti retoorika on kõlanud aga hoopis selliselt: tehke siis oma pakkumised piisava varuga! See ajab bussifirmade juhtidel juba korralikult kopsu üle maksa.

Mõned bussifirmade ettepanekud riigile:

• Võitlus musta turuga ja kokkulepitud reeglitest kinnipidamise tagamine ehk ausa konkurentsiolukorra saavutamine

• Bussijuhi keelenõue peaks olema tasemel A1.

• Kommertsliinivedu peaks olema eelisarendatav ja soodustatud. Avalik liinivedu peaks jääma üksnes tõeliste turutõrgete ületamiseks olukordades, kus kommertsliinivedu ei ole majanduslikult võimalik korraldada. Nii oleks maksuraha ühistranspordi korraldamisel kõige efektiivsemalt kasutatud.

• Avaliku liiniveo kilomeetri hinna indekseerimisel tuleb lähtuda vedaja kulusid õiglaselt kajastavast ühistranspordi indeksist ning kompenseerida vedajale kõik indeksite muutuse tulemusena tekkinud kulud ka tagantjärele.

• Pakkujate eelkvalifitseerimine, et praakida juba eelnevalt välja ebakvaliteetsed vedajad.

«Hanked on tavapäraselt viie kuni kümnepikkused ja selle asemel, et oma tööd korrektselt teha, soovitavad nad vedajatel olla hiromandid ja prognoosida «piisava varuga» viie kuni kümne aasta peale ette, mida teevad kütusehinnad maailmaturul, mida teevad palgad nii pikal ajateljel, kuidas muutub kapitalikulu ja mida teeb tarbijahinnaindeks.

Ingmar Roos on väga kriitiline ka avalikke liine tellivate ühistranspordikeskuste suhtes.

«Avaliku bussiveo tellijatel kas puudub arusaam kvaliteetse ja jätkusuutliku bussiveoteenuse kulustruktuurist või siis ei ole suutlikkust hinnata, kas riigihangetel vedajate poolt pakutud liinikilomeetri hind ikka võimaldab kohase kvaliteediga teenust osutada - maksta bussijuhtidele väärikat palka, mille eest oleks võimalik tublisid roolikeerajaid maakonnaliinidele värvata,» sõnab ta.

Tulemuseks on tema sõnul see, et riigihangetel esitatakse ebarealistliku kulustruktuuriga pakkumusi, mis on bussivedajate poolt kokku pandud kas trikitades tööjõukulude, busside pesemise ja hooldamise kuluga või siis lootuses, et «läheme madala pakkumisega peale, küll hiljem saab juurde kaubelda».

Turu solkijad – bussijuhid kanditakse rendifirmadesse

Hanketingimuste ja tööjõu kõrval on suureks probleemiks ka ebavõrdne olukord bussifirmade endi vahel – põhjuseks ettevõtted, mis oma juhte ametlikult tööle pole võtnud, maksavad osaliselt mustalt või piletirahadega nihverdavad. Lisaks ühistranspordikeskused, mille juhid kas oma erakondliku kuuluvuse või laiskuse tõttu pole järelevalvega üldse tegelenud.

Kui vaadata näiteks skandaalset bussiettevõtet ATKO, siis selle tütarfirmades on ametlikult tööl vaid veidi enam kui 100 inimest. Kõik ülejäänud ehk kolm-neli korda suurem kogus inimesi, teevad bussijuhi tööd renditööjõuna ühe teise ettevõtte alt.

See ettevõte on Personaal OÜ, mille omanikud kattuvad ATKO-ga ja mille palgal on üle 360 inimese.

Miks küll? Probleem on selles, et avaliku veo leping näeb ette, et bussijuhtidele tuleb maksa autoettevõtete liidu ja ametiühingute vahel kokkulepitud palka. Renditööjõu osas on seda aga väga keeruline kontrollida, kuna nemad ei tööta ametlikult bussiettevõttes.

Vedajatel on raske

Eesti avalikke liine teenindavate vedajate koondkahjum

- 2017. aastal: 2,4 miljonit eurot
- 2018. aastal: 2,5 miljonit eurot
- 2019. esimesel poolaastal: 0,85 miljonit eurot

Allikas: maanteeamet

Nii tulebki välja, et reaalselt said rendiettevõtte kaudu palgatud juhid ametlikult palka vaid 683 eurot kuus – see oli Personaal OÜ ametlik keskmine palk 2018. aastal.

ÜKS KÜSIMUS

Keskerakonda kuuluvale Arvo Sarapuule kuuluva ATKO Liinide tegevuses avastati juba 2017. aastal Harjumaal enam kui 250 rikkumist. Kas need numbrid pole olnud piisavad, et ATKOlt riigilt saadud 45 bussi ära võtta ja lepingud lõpetada?

Vastab Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse juht **Vello Jõgisoo (Keskerakond)**: Täna on meil käsil mitmed protsesse, kus vaieldakse kas ATKO Liinid OÜ kõrvaldamine Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse korraldatavast liiniveohankest eelnevate lepingurikkumiste tõttu on õiguspärane ja kuni ei ole ATKOga selgeks vaieldud liiniveo jätkamise või lõpetamise küsimused - keskus nendel teemadel ühtegi selgitust ei anna. Vabandame!

Kõik bussiettevõtete juhid kinnitavad aga, et alla 1200 euro bruto ei tule Tallinnas ja Harjumaal tööle mitte ükski juht. Kõik, kes maksavad ametlikult alla selle palga, peaksid olema maksuameti huviorbiidis. Kui see pole näide ümbrikupalgast, siis mis see üldse on.

Krediidiinfo poolt valikuliselt kajastatud 91-est bussiettevõttest ei täitnud koguni 66 majandusnäitajate andmetel ametiühinguga sõlmitud sektoris kehtivat üldtöökokkuleppe alammäära, mis oli 2018 aastal 895 eurot.

Tulevad Ukraina juhid

Tallinnas ja Harjumaal on bussijuhtide keskmine brutopalk umbes 1300 kuni 1400 eurot, kuid sellele vaatamata on täitmata kuskil 10 protsenti kohtadest ja ülejäänud peavad tegema ületunde.

Nii on hetkel kujunenud olukord, kus ainuüksi Hansabuss võtaks lisaks olemasolevale 200-le otsekohe tööle 20 bussijuhti, aga neid ei paista kuskilt. Jämedate prognooside järgi on Eesti turult kokku puudu 300-400 bussijuhti.

Kellegagi on vaja need kohad täita ja need keegi ei ole eestlased vaid ukrainlased ja valgevenelased, kes paraku sõnagi eesti keelt ei oska ja seega vähemalt avalikel liinidel sõita ei tohi. Ka see ei meeldi bussifirmadele.

«Bussivedajad on aastaid palunud, et viige keelenõue bussijuhtidele B1 pealt A1 peale. Bussides on olemas peatuste häälteadvustajad ja elektroonilised tablood. Minda leian, et avaliku liini bussijuht peaks oskama jämedalt 100 sõna – kui on avarii, et saaks päästjad ja politsei kohale kutsuda, ning reisijatele piletid müüdud,» leiab Neeme Tammis. «Siin ei ole vaja jalgratast leiutada – tasub vaadata, kuidas meie Skandinaavia naabrite juures teistest riikidest pärit bussijuhtide keele- ja töökorraldus on ellu viidud. Seal on pikk praktika olemas.»

Tellimusvedudel - näiteks tööliste veol - pole enam eestlasest bussijuhi rahvus üldse oluline, kuna enamus veetavad töölised on juba mõnest muust rahvusest– seal ei ole kellegagi eesti keeles rääkidagi.

Eestis on juba bussifirmasid, kus eestlastest juhte saab üles lugeda vaid ühe käe sõrmedel. Kuid see ei ole kõigiga nii.

Go Busi juhatuse liige **Andrei Mändla** märkis näiteks, et tema ettevõte on siiani hakkama saanud kohalike jõududega ning liinid on teenindatud, kuid puudujääk on olemas.

«Tööjõu defitsiit on piirkonniti väga erinev. Näiteks Tartus on tööjõu vajadus suurem, ka Harjumaal, kus kõik vedajad soovivad bussijuhte juurde. Praegu on Go Busis tööl üle 500 bussijuhi, kuid see number muutub iga päevaga. Juurde oleks vaja veel paarkümmend bussijuhti,» ütles Mändla.

Ingmar Roos T Grupist aga räägib, et kui avalikul liiniveol ei suudeta tagada vähemalt Eesti keskmisele vastavat palgataset, siis ei ole lootust leida kohapealt tublisid ja ausaid roolikeerajaid ning tuleb seda võõrtööjõuga asendada.

Kus on lahendus?

«Esmaseks eelduseks on, et MKM võtaks vastutuse ja tunnistaks, et paljude ühistransporti puudutavate teemadega on sügavalt puusse pandud. Ja seejärel kutsuks kokku kõik osapooled ja kuulaks neid päriselt,» sõnas Tammis.

Teiseks eelduseks võiks tema sõnul olla, et MKM ja maanteeamet hakkavad suhtuma vedajatesse kui headesse partneritesse, mitte pidalitõbistesse, ja otsida sahtlitest välja vedajate ja teiste osapoolte poolt aastate jooksul saadetud ettepanekud ja need mõttega ja põhjalikult läbi töötada. Ja vaadata igale ettepanekule otsa stiilis «kuidas saab» mitte «kuidas ei saa».