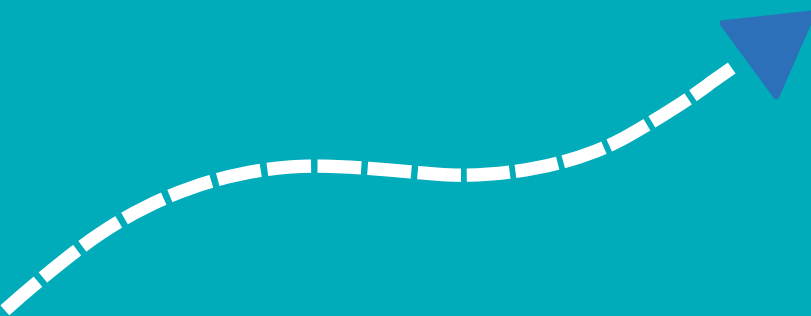





VEEBIKURSUSE “RÄNDEKOOL” LUGEMISMATERJAL

MAAILMAKOOL.EE/RANDEKOOL



JAGATUD
TEKONNAD



3. MIKS INIMESED RÄNDAVAD?

Mari-Liis Jakobson

See peatükk tutvustab teaduslikku kinnitust leidnud seaduspärasid inimeste rändes. Vastused leivad sellised küsimused nagu, miks osa inimesi üldse otsustab rännata, samas kui enamik paigale jääb, millised on rännet mõjutavad tõmbe- ja tõuketegurid ning kuidas rändeotsus sünnib.

Iga päev pakivad tuhanded inimesed maailmas oma seitse asja kokku ja siirduvad võõrsile paremat elu otsima. Miks nad seda teevad? Ühest küljest on igal rändajal oma lugu ja isiklikud põhjused. Teisest küljest aga on teadlased tuvastanud mitmeid seaduspärasid, mis aitavad meil mõista, miks inimesed liiguvad. Need on kirja pandud erinevate rändeteooriatena, mida nüüd lähemalt vaatamegi.

Ränne kui ratsionaalne valik

Võib-olla võiks alustada hoopis sellest, miks enamik inimesi rahvusvahelist rändeteekonda ette ei võta. Kuigi inimesi, kes elavad oma sünniriigist erinevas riigis, on maailmas sadu miljoneid, hõlmavad nad maailma elanikkonnast vähem kui [4 protsenti](#). Isegi Euroopa Liidus, kus ühest riigist teise kolimisel ei ole mingeid piiranguid, elab sünniriigist erinevas liikmesriigis alla [4 protsendi elanikest](#). Millega seda siis seletada?

Ränne võib olla ebamugav ja sageli ka päris riskantne protsess. Ja ehkki tänapäeval pole rändamise käigus eluga riskida enamasti vaja, käib sellega ikka kaasas omajagu stressi. Kohaneda tuleb uues keele- ja kultuurikeskkonnas, kus on võib-olla ka vähem sõprade või pereliikmete tuge, sageli tuleb kokku puutuda ka suure hulga bürokraatiaga.

Majandusteadlased (näiteks Larry A. Sjaastad oma 1962. aasta artiklis "The Costs and Returns of Human Migration") on rännet võrrelnud investeringuga: rännatakse selleks, et maksimeerida kasumit oma inimkapitalilt ehk oma teadmistelt, oskustelt või lihtsalt tervelt kehalt ja toorelt jõult. Ja rännatakse tavaliselt siis, kui on lootus, et investering, mis rändamisega teha tuleb, võib ka ära tasuda. Seetõttu rändavadki pigem noored inimesed, kes tasuvusajani ära jaksavad oodata, ja pigem need, kelle inimkapitali kasumlikkus rändamise tulemusena rohkem kasvab.

Teisisõnu, selle teooria järgi on ränne justnagu ratsionaalne valik. Mõistagi ei kalkuleeri kõik üksnes majanduslikku kulu ja tulu. Rändeuuringud näitavad, et isegi, kui neid kalkulatsioone algul tehakse, siis ei ole inimestel sageli täielikku infot sihtriigi konteksti ega kõigi kuluartiklite kohta. Samuti on asju, mida üheselt rahasse ümber arvutada on keeruline. Näiteks on Šveitsi sotsioloog Hans-Joachim Hoffmann-Nowotny välja toonud, et majandusliku tasuvuse kõrval on inimesele oluline ka ühiskondlik võim ja prestiiž. Ja kuna võõrsil on neid sageli raskem saavutada, ei võta inimesed rändeteekonda tingimata ette isegi siis, kui see majanduslikult kasulik oleks. Aga kindlasti on olulised ka isiksusega seotud tegurid: et inimene on piisavalt kohanemisvõimeline ja ka piisavalt kõrge riskitaluvusega, nii et erinevate inimeste emotsionaalse kulu ja tulu kalkulatsioon tuleks välja üpris erinev.

Kuidas tekivad sisseränderiigid ja väljaränderiigid?

Veel üks küsimus, millele rändeuurijsid vastuseid on otsinud, seondub sellega, miks mõnedest riikidest saavad väljaränderiigid, teistest aga sisseränderiigid.

Rände suunda on püüdnud seletada paljud teadlased, kuid neist üks kuulsamaid on ehk Ameerika Ühendriikide rahvastikuteadlase Everett S. Lee 1966. aastal ilmunud tõmbe- ja tõuketegurite teooria (Lee, E. S. 1966. A Theory of Migration. Demography 3(1): 47–57). Rände tõuketegurid on põhjused, mis meid lahkumist kaaluma panevad – näiteks sõjaline konflikt või ebatavalisus, tagakiusamine, töökohade puudus või ka lihtsalt suhteline vaesus. Tõmbetegurid seevastu on kõik see, mis rände sihtkoha atraktiivseks muudab – ihaldusväärsed töökohad, vanasti ka näiteks võimalus maad saada, kõrgemad palgad, elus häid võimalusi andev haridus, aga ka kultuuriline või poliitiline vabadus. Liikuma võivad meid panna nii tõmbe- kui ka tõukefaktorid, sageli ka mõlemad koos. Samuti tuleb arvestada mitmesuguseid kõrvaltegureid, mis võivad rändeplane muuta.

Tõmbe- ja tõuketegurite teooria seletab, miks ränne toimub enamasti vaesematest ja vähem arenenud riikidest rikkamatesse ja kõrgemalt arenenud riikidesse, sageli kirjeldatakse seda ka kui globaalsest lõunast lähtuvat rännet globaalsesse põhja. Ent tõmbe- ja tõuketegurite teooria koos investeerimise printsiibiga aitab meil mõista ka, miks väga suur osa rännet toimub hoopis väiksemal skaalal ning ennekõike n-õ globaalse lõuna sees. Rändamine on kallis ettevõtmine, iseäranis arenguriikide elanikele. Seetõttu jõuavad ka näiteks konflikti eest põgenejad sageli mitte väga palju jõukamatesse lähiriikidesse: tõuketegurid koju jääda ei luba, ning isegi kui tõmbetegurid naaberriigis liiga tugevad ei ole, on elu seal parem kui paigalejäämine.

Ent rahvastikuteadlased on andnud rände suunale ja põhjustele teisegi huvitava seletuse. 1971. aastal ilmutas Wilbur Zelinsky mobiilsussirde mudeli, mis seletab väljarännet arenguriikidest (Zelinsky, W. 1971. The Hypothesis of the Mobility Transition. Geographical Review 61(2): 219–249). Ränne hoogustub moderniseeruvates ühiskondades, kus elu on juba piisavalt heal järjel, et suured põlvkonnad jõuaksid täisikka. Kõigile ei pruugi aga kohapeal rakendust jaguda, mistõttu tuleb osal noortest ette võtta rändeteekond. Täna näeme sellist seisust paljudes Aafrika ning ka mitmetes Aasia riikides. Ent 100–150 aastat tagasi oli sellises seisus ka suurem osa Euroopa riike, Eesti kaasa arvatud. Ja nii juhtuski, et teine, kolmas või neljas poeg läks Venemaa avarustesse uudismaad rajama. Muide, suhteline jõukus ei ole oluline mitte üksnes suurte rändekohortide üleskasvatamiseks, vaid ka nende teeleaatomiseks, sest ränne nõuab tavaliselt ka parajat alginvesteeringut.

Ent mingis mõttes on seegi teooria pisut liiga üheplaaniline selleks, et kogu rännet selgitada. Mõnikord kestab väljaränne sellistest riikidest edasi ka pärast seda, kui demograafiline tasakaal on saavutatud, ning ühiskonnad võivad suisa kahanema hakata. Tekib nn ahelränne (*chain migration*), kus esialgsed rändajad, kes paremate töövõimaluste otsingul lahkuma olid sunnitud, toovad järele oma perekonna või järgnevad paljud teisedki, sest lähteriigi majandus on kiire väljarände tulemusel hakanud hoopis kahanema ning kohapealne turg ja paremad töövõimalused kuivavad kokku.

Mis on rändevõrgustikud ja kuidas need rändetrende seletavad?

Rändeuuringutes on täheldatud ka ühte ratsionaalsetele seletustele mitte eriti hästi alluvat trendi: miks on nii, et tavaliselt jõuab ühte sihtriiki palju rändajaid mõnest üksikust riigist, aga väga paljudest riikidest samas vaid üksikuid inimesi? Osaliselt võib seda seletada riikide vahel sõlmitud lepingutega. Näiteks jõudsid türklased 1950.–1960. aastatel mitmetesse Lääne-Euroopa riikidesse riikidevaheliste lepingute alusel külalisttöötajatena, sarnaselt jõuavad ka näiteks hooldusõed Filipiinidelt mitmetesse riikidesse.

Aga millega selgitada näiteks seda, et Lõuna-Hiina kaubanduslinna Guangzhousse tekkis ühtäkki mõnedel andmetel pea sadadesse tuhandetesse küündiv nigeerlaste kogukond? Mingit sellekohast lepingut kahe riigi vahel pole olnud, samuti pole ükski hiina ettevõtte Nigeerias suurt värbamiskampaaniat teinud. Ei seo kaht riiki ka ühine ajalugu.

Vastuseid pakub rände võrgustikuteooria. Rändega seotud kulused ja stressi aitab oluliselt vähendada see, kui inimesel on juba keegi, kes on kohapeal ees: kes vahendab infot eluolu ja rändevõimaluste kohta, pakub võib-olla algul öömajagi, aitab leida tööd ja lihtsustab asjaajamist. Seda võrgustikku ei moodusta tingimata alati inimesed, kes on omavahel sõbrad ja sugulased. Sageli toimivad võrgustikes ka professionaalsed vahendajad: rändeagendid, töövahendusfirmad, kolimisteenuse pakkujad ja paljud teised. Näiteks kui tööränne Ukrainast Eestisse kiiresti kasvama hakkas, pani üks odavlennufirma käima soodsa Tallinna-Kiievi liini, mis suurendas Eesti kui sihtkoha atraktiivsust veelgi. Kriitilise massi kogunedes tekivad kohapeal ka teenusepakkujad, kes asuvad seda võrgustikku omakorda ühendama – väikepoodnikud, kes vahendavad koduseid ja tuttavaid toidukaupu ja tarbeesemeid, restoranipidajad, juuksurid või arstid, kellega saab harjumuspäraselt asju ajada jne.

Samas ei kesta selline kogukondade kasv igavesti. Rändevõrgustikel on ka oma küllastumispunkt, milleni kogukonnad kasvavad, kuid seejärel hoopis kahanema võivad hakata. Miks nii? Ühest küljest võib siin taga olla riiklik poliitika karmistamine. Näiteks aafriklaste arv Guangzhous kahanes 2010. aastate keskel pea olematuks, kuna riik hakkas sisserännet oluliselt piirama ning ei saa öelda, et ka juba saabunuid just hellalt koheldud oleks.

Ent alati ei pruugi poliitikamuudatused olukorda mõjutada. Näiteks kui Saksamaa 1970. aastatel Türgi külalisttöötajatele ukсед sulges, ränne Türgist hoopis kasvas. Nüüd, kus piirid vabale liikumisele sulgusid, otsustasid saabunud kannad maasse suruda ning järele kutsuda oma pereliikmedki, kes peredega taasühinemise õiguse kaudu siiski rännata said.

Aga teatud juhtudel toimub loomulik kasvu pidurdumine või lausa kahanemine siiski. Ühest küljest saab sisserändajate kogukondade kahanemist selgitada tõuke- ja tõmbetegurite mõjuga: näiteks pole Eesti ja Soome elatustase enam nii erinev kui 10 või 20 aastat tagasi ja seetõttu on ränne Soome vähenenud ning tagasipöördumine kasvanud. Ent võrgustikuteooria ütleb, et oma rolli mängib ka võrgustik ise. Ajapikku võivad väliskogukonnad muutuda uute tulijate suhtes tõrjuvaks – eriti siis, kui nad on sattunud vastuvõtvas ühiskonnas kriitika alla. Tekib vastasseis sama päritolu "uute tulijate" ja "vanade olijate" vahel, kes näevad elu juba rohkem kohalikega sarnase prisma läbi. "Vanad olijad" kardavad maine pärast või lihtsalt võrgustikega kaasnevate kohustuste pärast. Ajapikku hakkavad ka rändevõrgustikud ise lahti sulama: kaob professionaalsete vahendajate huvi ning paigalejääjad sulanduvad rohkem vastuvõtva ühiskonna ellu.

Kuidas sünnib rändeotsus?

Veel on rändeurijad püüdnud mõista, kuidas inimesed rändavad. Tänapäeval on rändeotsus sageli järkjärguline. Enamasti ei mõtle keegi, et "hüvasti, kodumaa, siia ma enam ei naase!" Algul minnakse lühemaks ajaks – mõneks kuuks, aastaks või õpingute perioodi lõpuni, et näha, kas elu võõrsil üldse sobib. Ent päris sageli saab lühikesest visiidist pikem ning kodumaal käiakse edaspidi pigem külas.

Huvitav on seegi, et sageli jäädakse välismaale hoopis teistel põhjustel kui need, miks sinna esialgu mindi. Iseäranis puudutab see just noorte inimeste rännet. Kui eslotsa mindi välismaale hariduse järele või raha teenima, siis elama jäädakse pigem üldisema sotsiaalse keskkonna, näiteks ühiskonna avatuse pärast. Ka intervjuud suurlinnadesse elama läinud Eesti noortega viitavad sellele, et kuigi Eesti on paljudel endiselt südames ja kunagi soovitakse siia tagasi pöörduda, siis takistab seda peamiselt kaks asja: esiteks see, et sageli ollakse oma erialal spetsialiseerunud nii kitsalt, et kodumaal ei jagu lihtsalt piisavalt tööd, ning teiseks see, et siin pole võrreldavaid kultuuri tarbimise võimalusi.

Aga mõistagi pole kõik nii vabad liikujad kui noored. Saksamaa majandusteadlane Oded Stark on aga välja töötanud uue töörande ökonomia teooria, mis seletab, et sageli pole rändeotsus mitte üksikisiku otsus, vaid kollektiivne, näiteks perekondlik otsus (Stark, O. ja Bloom, D. E. 1985. The New Economics of Labour Migration. American Economic Review 75: 173–178). Isegi kui faktiliselt rändab vaid üks inimene, on rändeotsusega seotud terve pere. Rändeinvesteeringut ei tee tingimata vaid need inimesed, kes liiguvad, vaid ka pereliikmed, kes neil liikuda võimaldavad.

Näiteks kui üks abikaasa läheb välismaale tööle, tähendab see, et teine peab suurema vastutuse võtma koduse majapidamise eest – temalgi on rohkem rändega kaasnevat stressi. Seetõttu on oluline kaaluda ka rände kulu ja tulu just terve pere seisukohast. Näiteks, kas rändega saavutatav suhteline heaolukasv – ütleme, võimalus teha kodus remonti ja soetada teine auto – kaalub üles ühe pereliikme rändega kaasnevad riskid ning ajutise ebamugavuse. Muidugi, kaaluda võib ka teisi valemid: ehk on kasulik hoopis ahelränne, tuua hiljem pere võõrsile järele. Loomulikult on seegi otsus midagi, mida hoolikalt kaaluda, näiteks elukalliduse ja majandusliku heaolu, aga ka lõimumisega seonduvate väljakutsete aspektist. Ent oma rolli mängib ka rändepoliitika – kui vastuvõtjariik peaks seni suhteliselt liberaalseid liikumistingimusi muutma, on tõenäoline, et järgneb ahelrände laine ehk pered tuuakse sihtriiki järele, sest ise enam ajuti pere juures nii lihtsalt käia ei saa. Sageli aga eelistatakse jääda just ringrände lahenduse juurde, kus üks pereliige käib aeg-ajalt välismaal tööl, saadab kodustele raha ning ülejäänud pereliikmed sätivad oma elukorralduse nii, et sellega kõige paremini sobituda.

Niisiis on ränne tingitud väga paljudest erinevatest faktoritest nii tervete ühiskondade, kogukondade, aga ka üksikisikute tasandil. Ränne võib olla pealesunnitud valik või osa rahuldust pakkuvast elustiilist. See võib muuta inimese kosmopoliitseks maailmaränduriks, kes naudib uut seiklust ja põnevaid avastusi, mida sihtriik talle pakub. Ent see võib inimese jätta ka rändelõksu, kus ilmneb, et algul lubatu või loodetu ei realiseeru ning võimalusi napib nii edasi- kui ka tagasilikumiseks.

Aruteluküsimusi

- Jutusta kellegi päriselt aset leidnud või enda välja mõeldud rändelugu (kes, kust kuhu ja mis põhjustel rändas) ning arutle selle üle peatükis käsitletud teooriate põhjal: kuivõrd seletavad tema rändevalikuid majanduslik kulu-tulukalkulatsioon, kuivõrd tõmbe- ja tõuketegurid, mobiilsussiire, võrgustikud? Kas see oli individuaalselt või kollektiivselt kaalutud otsus?
- Arutle, kui palju on sinu hinnangul ränne ratsionaalne protsess ja kui palju sisaldub selles irratsionaalsust.

Lisalugemist

Rändeteooriatest saab põhjalikuma ja akadeemilisema ülevaate näiteks siit: [Hagen-Zanker, J. \(2008\) Why do people migrate? A review of the theoretical literature. MPRA Paper no 28197](#)

Huvitavat rändeteemalist kuulamist leiab näiteks rändeuurijate assotsiatsiooni [IMISCOE taskuhäälingu sarjast](#).

Brettell, C. B., & Hollifield, J. F. (Eds.). (2014). Migration theory: Talking across disciplines. London; New York: Routledge.



KULTUURIMINISTEERIUM

Rändeteemalised tekstid on välja töötatud projekti "Jagatud teekonnad" raames mida kaasrahastavad Euroopa Komisjon, Kodanikuühiskonna Sihtkapital, Eesti Kultuuriministeerium ja Eesti Välisministeerium arengu- ja humanitaarabi vahenditest.