

Magistritöö probleem lähtus sellest, et Politsei- ja Piirivalveameti laevastik kasutab oma tegevuseks ja toimimiseks väljaspool sadamat mootorikütust, täpsemalt diislikütust. Kasutatava diislikütuse hind on seotud mootorikütuse maailmaturu hinnaga ning sõltuv kohalikest maksumuudatustest, mistõttu võivad kütuse hinna muudatused laevadele mõeldud kütusekulude eelarve kiiresti tasakaalust välja viia. Magistritöö eesmärk oli selgitada välja kütusehindade muutumise mõju Politsei- ja Piirivalveameti laevastikule pandud kohustuste täitmisele – laevapatrullide arv minimaalselt 800 merepäeva aastas, ning kompenseerimismehhanismide vajalikkus tagamaks seadusest tulenevate teenistusülesannete ja -kohustuste täitmist.

Töös läbiviidud kvalitatiivse analüüsi (juhtumianalüüs, stsenaariumianalüüs, ekspertintervjuud) tulemusena jõudis autor järeldusele, et tagamaks laevapatrullidega minimaalselt 800 merepäeva aastas, tuleb eelarvepiirangu xxx eurot korral, alates diislikütuse hinnast 0,922 eurot/liiter, alustada kompenseerimismehhanismide rakendamist. Esmase kompenseerimismehhanismina võib kuni 2% suuruse majandamiskulude puudujäägi katmiseks otsida eelarvelisi vahendeid sisemiste ressursside arvelt. Samas tuleb siinjuures arvestada sellega, et sisemiste ressursside ümbersuunamine võib kaasa tuua mõne muu teenuse ja/või võimekuse võimelanguse ehk võimelünga. Pikemaajalisel mootorikütuse hinna kallinemisel on vajalik eelarve puudujääk tagada baaseelarve suurendamise kaudu, lühiajaliselt on võimalik puudujääki katta lisaelarve kaudu.

Kütusehinna muutuste mõju avaliku sektori organisatsioonide seadusest tulenevate ülesannete täitmisele on aktuaalne teema nii kütusehinna tihedate muutuste kui ka avaliku sektori kärpete (s.h mitte ainult personalivaldkonnas) taustal. Lähtuvalt eeltoodust on süsteemse teadusliku teadmise ning mudelite loomine aktuaalne ka Eesti avaliku sektori organisatsioonide kohustuste täitmise võimekuse edasisel planeerimisel ja hindamisel.