Autor Guste Santini
Nedjelja, 28 Prosinac 2014 16:37

Vladari su često za ugovorenu svotu novca davali poduzetnicima pravo da umjesto njih ubiru poreze. Priča je u osnovi bila vrlo jednostavna. Procjenio bi se porezni kapacitet poreznih obveznika, odredili troškovi ubiranja i veličinu diskonta (kamatnu stopu). Tako se je utvrdila procjenjena vrijednost poreznih prihoda koju je vladar mogao ubrati. Međutim, kako je rastrošnost vladara bila bezgranična to se je vladarima žurilo da se što prije domognu prihoda kako bi mogli nastaviti bančiti pa je cijena ustupanja bila znatno niža od procjenjene. Dobitnici u cjeloj priči su bili poduzetnici koji su potom nesmiljeno oporezivali porezne obveznike. Gubitnici su bili porezni obveznici i vladar koji je ispod cijene ustupio pravo prikupljanja poreza. Neki porezni teoretičari smatraju da je upravo samovolja vladara u prikupljanju poreza rezultirala poznatim Smithovim kanonima.

Kapitalna se infrastruktura gradi, kao što su to ceste, kada nepostojanje primjerene infrastrukture koči daljnji razvoj nacionalnog gospodarstva ili onemogućava funkcioniranja društvenog sustava. Upravo je tako definirao obvezu vladara Adam Smith u svojoj V. Knjizi Bogatstva naroda. U lijepoj našoj iz patriotskih razloga pristupilo se cestovnom povezivanju Lijepe naše. Građani su, među kojima je bilo i ekonomista, ukazivali da nije dobro graditi ceste za koje ne postoji gospodarski opravdana potreba. Ovo tim više što gradnja cesta na kredit obvezuje buduće generacije u podmiriravnju tako formiranog duga. Sukladno lijepom hrvatskom običaju ti su se građani proglašavali, u najmanju ruku, neprimjereni da ne spominjem gore kvalifikacije. Sada kada smo u krizi uvjeravaju nas kako je potrebno dati ceste u koncesiju i tako smanjiti iznos javnog duga. Opet ti isti građani, koji su se svojevremeno borili da se ceste ne grade, suprostavili su se davanju cesta u koncesiju. I opet su postali nepatriotski članovi društva.

Uobičajena priča radnje ceste ili bilo kojeg infrastrukturnog projekta je slijedeća. Kada se razvoj gospodarstva i promet roba podigne na razinu koju nije moguće postojećim kapacitetom ceste učinkovito realizirati tada se pristupa izgradnji novih kapaciteta. Prije donošenja odluke da li će se graditi - ili neće - nova cesta izrađuje se cost – benefit analiza koja mora pokazati ekonomske i društvene koristi od eventualne izgradnje nove ceste. U slučaju komercalnih investicija radi se studija isplativosti kao što to pokazuju zahtjevi od strane EU fondova. Kada cost – benefit analiza pokaže društvenu isplativnost nove ceste pristupa se zatvaranju financijske konstrukcije. Kada se osiguraju potrebna financijska sredstva pristupa se izgradnji ceste.

Ne treba napominjati da ništa od toga nije učinjeno. Što više, ljevica i desnica su se „utrkivale“ tko će sagraditi više kilometara. Pri tome se nije vodilo računa o cijeni pojedinih dionica. I tako „otiđe“ gomila novca koju smo osigurali putem kredita. Ceste su većim dijelom godine prazne, a održavanje cesta košta. Zaključak o potrebi davanja cesta nameće se sam od sebe. Pri tome se

ne govori koliko je potrošeno za njihovu izgradnju i koliko ćemo, ukoliko se ceste dadu u koncesiju, još dugovati inozemnim investitorima.

Davanje cesta u koncesiju radi se po istom ključu kao i davanje prava na ubiranje poreza s početka priče. Koncesionar će pesimistički procjeniti koliko ga stoji održavanje cesta, za koje je zainteresiran samo za vrijeme trajanja ugovora, te koliki će biti prihodi od cestarina. Tako dobivene neto vrijednosti će diskontirati po ugovorenoj kamatnoj stopi, a suma diskontiranih vrijednosti predstavlja iznos koncesije. Jasno, kao što to pokazuje praksa, koncesionar će se osigurati da ukoliko prihodi, iz bilo kojih razloga budu manji, razliku pokrije država. Tako rizici budućeg poslovanja ostaje na Lijepoj našoj. Ukoliko se u ugovor ne ugradi takva klauzula znači da su ugovorne stranke svjesno podcijenile prihode koji se očekuju. Tako je moguće dogovoriti bilo koju cijenu koncesije ukoliko država osigura koncesionaru određeni godišnji prihod. Naprosto radi se o dodatnom kreditu koji je „provučen“ kroz koncesiju.

Iako nas uvjeravaju kako prikupljenim sredstvima od koncesije cesta namjeravaju otplatili kredite koji su nepovoljniji od uvjeta koncesije osobno nisam siguran da je tome tako. Naime, krediti imaju svoj rok otplate i nije vjerojatno da bi vjerovnici tek tako, bez naknade, dozvolili prijevremenu otplatu kredita.

Glavni razlog zašto ceste nije dobro davati u koncesiju jest činjenica da je cesta, po definiciji, javno dobro. Cesta može biti komercijalno dobro ako i samo ako postoji paralelno sa cestom koja ima funkciju javnog dobra (klasičan slučaj imamo kada imamo dva mosta jedan pored drugog; jedan naplaćuje mostarinu, drugi ne). Ovako imamo ceste koje naplaćujemo i tako destimuliramo građane da u svojim poslovnim kombinacijama koriste kapacitete cesta kojima raspolažemo. Sasvim pojednostavljeno rečeno izgrađene cestovne kapacitete valja koristiti kao resurs razvoja gospodarstva Lijepe naše. Umjesto koncesije daleko bi bilo razumljivije razmotriti mogućnost da se odustane od naplaćivanja cestarine što bi omogućilo investitorima da grade proizvodne kapacitete stotinu pa i više kilometara od Zagreba, Rijeke, Splita i Osijeka. Tako bi Lijepa naša postala gospodarski integrirana regija što bi u konačnici moglo opravdati nerazumnu prijevremenu investiciju.

Ovako se ne mogu oteti dojmu da je davanje cesta u koncesiju tek odgoda restrukturiranja države i smanjenja socijalnih prava hrvatskih građana, po onoj narodnoj „nek drži vodu dok majstori odu“. To nije niti može biti prihvatljiv put izlaska iz krize. Davanje cesta u kncesiju dodatno smanjuje uvjeriljivost hrvatske vlade da je u stanju sagledati težinu društvenog problema, odrediti put izlaska iz krize i potom ustrajno učiniti obećano.