

Učestali referendumi u Lijepoj našoj nisu izraz demokratizacije političkih i inih procesa. Učestali referendumi su naprosto kumulirane frustracije hrvatskih građana glede stanja i perspektive razvoja hrvatskog društva. Pitanje monetizacije cesta nije pitanje ljevice ili desnice, to je pitanje suvereniteta Lijepe naše. Ipak, po starom hrvatskom običaju, oporba će predstojeće prikupljanje potpisa za Referendum iskoristiti kao snažan alat kako bi dokazala kako je ova Vlada nesposobna, te će pri tom ignorirati činjenicu da je i sama željela provesti monetizaciju cesta, kakav li divan eufemizam. Ipak, bilo kako bilo, ukoliko se skupi više od milijun potpisa, što nije nemoguća misija, inicijatori referenduma će pokrenuti lavinu pitanja – što bi moglo imati učinak „revolucije“.

Protivnici referenduma smatraju da su kreditne obveze države nepodnošljive i da je, stoga, davanje cesta u koncesiju zapravo jedino moguće rješenje. Zagovornici referenduma imaju daleko više argumenata.

Činjenica da sindikati pokreću pitanje referenduma može se interpretirati da je u pitanju očuvanje postojećih radnih mjesta. Iako je to trivijalna interpretacija, u narednim danima ćemo je upravo slušati od strane protivnika referenduma. Istina, bilo bi bolje da cijelu priču nisu pokrenuli sindikati, već nevladine udruge koje ne podržavaju bilo koju političku opciju. Radi se o nacionalnom interesu pa bi bilo bolje da su organizatori referenduma bili predstavnici svih građana a ne samo zaposlenih. Nezadovoljstvo sindikata današnjom vladom ima političku konotaciju ma koliko mi to željeli marginalizirati.

Davanje cesta u koncesiju, po mome mišljenju, nije dobro rješenje. Mnogi su razlozi tome stavu. Kao prvo, valja reći da će odnos troškova i koristi davanja cesta u koncesiju biti tragičan. Rezultat će biti gotovo na razini rezultata kojeg smo polučili prodavši nacionalni bankarski sustav a koji smo prethodno sanirali (o čemu sam na ovim stranicama pisao u više navarata). „Nacionalni igrači“ kao što je Pliva i INA postaju drugorezredne tvrtke. Brodogradnja po kojoj smo bili poznati u svijetu postala je neželjeno dijete. Sve je počelo eutanazijom Končarevog instituta u vrijeme uspostave Lijepe naše početkom devedesetih godina, pa modelom privatizacije, itd.

Ceste su, po definiciji, javna dobra. Njihova izgradnja slijedi razvoj gospodarstva, što u nas nije bio slučaj. U vrijeme kad su se gradile ceste smatrao sam, i danas smatram, da je financijski napor isuviše velik imajući u vidu materijalnu snagu hrvatskog gospodarstva. To je tada ocijenjeno kao katastrofično razmišljanje. Međutim, ceste su izgrađene i ne bi bilo dobro raditi nove greške. Upravo obrnuto. Mlijeko je proliveno pa bi valjalo razmisliti kako ceste identificirati

kao resurs kojim ćemo dinamizirati razvoj krajeva kroz koje prolazi cesta. Financijski rezultat novoizgrađenih cesta nije niti može biti u fokusu interesa. Razvoj nacionalnog gospodarstva mora biti u fokusu interesa koje će neizravno otplaćivati dospjele anuitete. Nerazumno visoko učešće države u društvenom proizvodu znači da neracionalno koristimo javno prikupljena sredstva. Naime, „vatrogasne mjere“, karakteristika hrvatske ekonomske politike od uspostave Lijepe naše, nisu nikad bile dobre. Ono što je posebno značajno u toj priči jest činjenica da „vatrogasne mjere“ destruiraju sustav i on tako degenerira. O privrednom sustavu i njegovim promjenama temeljem ekonomske politike ne da se ne vodi računa već se nedopustivo ignorira. To je tragično stanje. Usput rečeno ta i takva politika je najskuplja, a konačni rezultati politike su tragični. Primjer za to je najavljeno oporezivanje nekretnina, te oporezivanje kamata na depozite.

U zemljama koje znaju kamo idu vrši se stalno preispitanje gospodarskog sustava i vrše se njegove promjene putem dnevnih iteracija - ekonomske politika. U zemljama, slučaj Hrvatske, ignoriraju se negativni učinci sustava i tek kad „voda dođe do grla“ najvaljuju se promjene. Kad obnašatelji vlasti „čuju“ cijenu i moguće posljedice promjena traže razlog da neučine obećano. Tako je to uvijek bilo na ovim turbulentnim prostorima.

Vratimo se koncesiji cesta. Danas u Hrvatskoj imamo nacionalnu cestovnu mrežu. Istarski ipilon i cesta od Macelja do Zagreba je inozemnom vlasništvu. Dovoljno je izvršiti komparativnu analizu da bi se zaključilo kuda nas vodi eventualno davanje u koncesiju nacionalne cestovne mreže.

Ukoliko ipak damo ceste u koncesiju i uprihodujemo željeni iznos. (Moguće je uprihodovati veći iznos ukoliko u Ugovoru o koncesiji cesta prihvatimo neke klauzule koje dovode u povoljni položaj koncesionara.) Tako prikupljena sredstva ćemo potrošiti u godini kada uprihodujemo sredstva i, odmah, postavlja se pitanje što je slijedeće. Dakle, koncesija nije rješenje za izlazak iz krize, već je rješenje reforma države po načelu „pokrij se koliko ti je biljac dug“. Sve je ostalo priča. Nema tog bogatstva koje neće nerazumni vlasnik, narodski rečeno, spiskati.

Na kraju, bez obzira koliko se potpisa skupi, najavljani referendu identificiram kao jasnu i nedvosmislenu poruku hrvatskoj vlasti, ali i svim prethodnim obnašateljima vlasti, da je krajnje vrijeme da se pristupi ozbiljnoj kirurgiji bez obzira koliko ona bolna bila. Tumor ili gangrena ne liječe se plivadonima ili apaurinim.