Autor Guste Santini
Ponedjeljak, 04 Siječanj 2016 18:25

Najava kako se odustaje od monetizacije autocesta dobra je vijest nove političke pozicije. Za razliku od svojih prethodnika nova pozicija vjeruje u povoljnije mogućnosti koje donosi vlastito upravljanje javnim i inozemnim dugom, s jedne strane, i, s druge strane, očuvanju prometne neovisnosti Lijepe naše. Na ovim stranicama odlučno sam se suprostavljao prijedlozima o monetizaciji hrvatskih cesta kao nužnom i najboljem rješenjem.

Jedan sam od onih građana koji se nije slagao sa tadašnjom politikom kako je dobro izgraditi suvremene prometnice ne vodeći računa o cijeni po kojoj smo se zaduživali i nedovoljnom korištenju kapaciteta autocesta. Nije da nisam do moga Turnja na moru želio putovati modernom cestom. Razlog mom protivljenju je činjenica da izgradnja cesta slijedi nemogućnost odvijanja nesmetanog saobraćaja ljudi i dobara. Dakle, kratko rečeno, ceste se grade kada je „osigurano korištenje kapaciteta iznad (ili barem oko točke pokrića) zone gubitka. Katastrofičare se nije slušalo jer je svaka vlada željela svoj dio slave i vječnog spomenika izraženog u kilometrima autocesta.

Zagovaratelji izgradnje cesta imali su dva snažna protuargumenta. Jedan je, za mene prihvatljiv, kako zemljopisni izgled Lijepe naše – oblik kifle - onemogućuje normalno povezivanje Lijepe naše pa je nužno osigurati takvu cestovnu infrastrukturu koja će omogućiti učinkovito povezivanje. Drugi je, za mene neprihvatljiv, kako je bolje da se umjesto rasta standarda i kupovine svega i svačega, u suštini manje bitnog – nepotrebnog, grade ceste jer se tako buduća generacija kreditno opterećuje u ozračju fair intergeneracijskog odnosa.

Kada je kruta zbilja srušila bajku i kada je bonitet Lijepe naše pao na nazividnu razinu, počela se je razmatrati mogućnost davanja autocesta u koncesiju. Da podsjetim to je bilo u vrijeme mandata gospođe Kosor što je tadašnja opozicija na čelu sa SPDP-om oštro kritizirala. Nasatavak priče znamo. Kukuriku koalicija je željela upravo ono protiv čega se je prethodno borila. Tako je zagovarajući vinjete HDZ poslao snažnu poruku hrvatskoj javnosti kako je stranka spoznala značenje cestovne infrastrukture u predstojećem dinamiziranju gospodarskog razvoja i vraćanja nacionalnog suvereniteta (jednog dana isto ćemo učiniti sa povratom internacionaliziranog bankarskog sustava). Ta ocijena vrijedi, jasno, ukoliko se ne predomisle.

Ono što bih želio vjerovati je mogući stav vladajućih da prestane brzati sa rasprodajom obiteljskog srebra. Dobro je da se odustaje o tzv. monetizacije cesta ako i samo ako se preispita ukupna politika rasprodaje obiteljskog srebra. Upravo argument kako moderne ceste povezuju Lijepu našu dobro je polazište za konačno rješenje – vinjete.

Ovdje je potrebno ukazati da najveću korist od izgrađenih cesta ima turizam. Tako turizam pored „prisvajanja“ komparativnih prednosti dobio je i konkurentnu prednostÂ - moderne autoceste. Međutim, u tome se pretjeruje po lijepom hrvatskom običaju što bi, nedaj Bože, moglo rezultirati pretvaranjem hrvatskog gospodarstva u monokulturno gospodarstvo – turizam čiju učinkovitost na ovim nesigurnim prostorima može ugroziti jedna jedina petarda. Da je tome tako svjedoči povoljniji porezni tretman turizma. Da li je to i takvo preferiranje turizma u redu valjalo bi pitati industrije na izdisaju kao što su: prerađivačku industriju, industriju kože i obuće, tekstilnu industriju, drvnu industriju – svu preostalu industriju male dodane vrijednosti. Možda bi bilo dobro razmisliti o povratu osnovne porezne stope PDV-a u turizmu i tako stvoriti preduvjete za ozbiljnu reformu i smanjenje deficita; čitaj – javnog duga.

Iz tako prikupljenih sredstava od turizma, povrat osnovne porezne stope, mogli bi se otplatiti anuiteti po kreditima za autoceste. I nastavno tome, predlažem završetak priče – izgraditi autocestu do Dubrvnika.

I dalje, gospodo na vlasti, ostaje moj prijedlog kako bi valjalo razmisliti o postepenom „pretakanju“ autoceta u javno dobro. Reći ćete kako odustati od naplate cestarina kada to uvodi Njemačka. Moj je odgovor jasan. Njemačke autoceste su pretrpane i penalizirnje upotrebe autocesta je prirodan potez velike državnice kancelarke Angele Merkel. Osim toga naplata cestarina u tako superiornom gospodarstvu može se obrazložiti filozofijom posebnih poreza u najboljem smislu te riječi. Smanjenje cestarina, draga gospodo, dinamizirao bi povezivanje Lijepe naše i, predstavlja pokolon zagovornicima turizma, produžuje turističku sezonu. Uz ovu priču ide i priča razumnijeg oporezivanja naftnih derivata.

Konačno ispravno upravljanje financijama, javne su samo njezin dio, omogućuje uz istu cijenu daleko veće rezultate. Dobro je da financije postanu punoljetne u Lijepoj našoj. Međutim, gospodo koji formirate vlast nema boljitka u Lijepoj našoj ukoliko država neće imati uvjete kao i ostali sektori, stanvništvo i gospodarstvo, koje mi financijaši nazivamo tvrdim budžetskim ograničenjem. Na Mandataru je da uvjeri gospdu političare, što neće biti ni lako ni jednostavno, da nema reformi bez tvrdog budžetskog ograničenja. U protivnom priča o smanjenju proračunskog deficita ostat će samo priča. Naprosto javna ekonomija teško funkcionira u tvrdom budžetskom ograničenju. Za navedeno postoji obilje argumenata.