

Dolazak ljeta i turistička žetva u mnogočemu određuju stanje u hrvatskom gospodarstvu. Veći uvoz od izvoza roba i, temeljem toga, rastući vanjskotrgovinski deficit pokriva se najvećim dijelom turističkom aktivnošću. Mislili smo da će izgradnja cesta riješiti problem dolaska individualnih turista. Prošle smo godine vidjeli da to nije točno. Lani su u vrijeme vikenda kolone dosizale i do desetak kilometara i to na cesti na kojoj se plaća cestarina.

Kad ulazite na komercijalnu cestu uzimanjem tiketa Vi prihvaćate cijenu po kojoj ćete koristiti usluge na određenoj relaciji. Istovremeno bi Vam pružalac usluge morao osigurati ponuđenu uslugu u kvalitativnom i kvantitativnom pogledu. Ukoliko pružalac usluge ne ispuni svoju stranu ugovora Vi nebi trebali platiti punu cijenu. Tako je to u tržišnoj ekonomiji u kojoj je ugovor nezaobilazan instrument tržišne privrede. Izgleda da ta priča ne vrijedi za naše autoceste. Ulazeći preuzimate obvezu da polatite na izlazu korištenje usluge bez obzira da li ste dobili uslugu koju ste, s pravom, očekivali.

Ono što bi autoceste mogle i morale činiti jest da se putem cijena «ispeglaju» vrhovi ekstremno visoke potražnje za uslugama. Drugim riječima, autoceste bi morale u doba velikog opterećenja povisiti cijenu svojih usluga kako bi se korisnici usluga, sukladno elastičnostima, obeshrabrili da koriste usluge autoceste u vrijeme najvećih opterećenja. Ovo znači da bi u vrijeme kada je potražnja manja od ponude valjalo sniziti cijenu kako bi se povećalo korištenje kapaciteta. Ukoliko bi, pak, ipak došlo do prevelikog opterećenja autoceste bi morale odustati od naplate jer nisu ispunile svoj dio ugovora.

Kada se radi na godišnjoj razini tada bi se formiranje cijena korištenja usluga autocesta, u vrijeme kada je turistička podsezona, morale voditi po direct costing metodi. Ovo pojednostavljeno znači da samo varijabilni troškovi određuju visinu cijene usluga autocesta.

Ne treba zaboraviti da je i komercijalna autocesta u mnogim elementima javno dobro i da ima prirodni, ili bar quasi, monopol. Prema tome, kako bi se ostvarila multiplikativna učinkovitost nije dovoljno da autocesta posluje rentabilno. Konačno, autocesta se gradi zbog potreba građana i gospodarstva. Kao što je znano autocesta bez građana i gospodarstva nema smisla. Uprvo multiplikativni pozitivni učinci na gospodarstvo koje donose autoceste bar su dijelom opravdanje postojećeg enormnog inozemnog duga.