Autor Guste Santini
Ponedjeljak, 28 Lipanj 2004 20:44

Priča.

Ako ste bili te nesreće da ste povjerovali vlasti kako ćete od Rijeke do Zagreba doći za sat i dvadesaet minuta bili ste, po starom hrvatskom običaju, naivni. Ostavimo na stranu da je potrebno više vremena kako bi prevalili navedenu razdaljinu. Problemi postaju sasvim jasni kad u nedjelju navečer, kao što je to bilo jučer 27 lipnja, dođete pred svoje odredište – Zagreb – i stanete disciplinirano u kolonu (kao nekad pred pumpnu stanicu) red na jeanaestom kilometru od Zagreba. Po traci za zaustavljanje jure asocijalni tipovi a policije nema. Kada osjetiš potrebu prisustva policije, što nije često, nje naprosto nema. Za prijeći jedanaest kilometara treba vam sat i nešto više vremena. To je moja priča.

Analizirajmo malo stvari. Autocesta je javno dobro ako nema drugih mogućnosti; paralelne ceste. Kako postoji stara cesta za Riijeku ili Zadar to cesta može biti komercijalno dobro u kojem će se znati što se i zašto se plaća. Karta koju uzimate na ulazu predstavlja ugovor između vozača i društva za upravljanje autocestom. Ukoliko vi ne dobijete protučinidbu za svoj novac vi ste zapravo prevareni. Prema tome, ako idem autoputem očekujem da za svoj novac putujem ugodno i sigurno te da mogu predvidjeti vrijeme puta (Česi dobili Nizozemsku a vi to niste vidjeli jer niste dobili primjerenu uslugu za svoj novac). Ekonomska nas teorija uči da je cesta – u našem slučaju – monopolist koji može učiniti što i kako želi. I nikom ništa. Zaključak koji se nameće je jasan: Gospodo iz autocesta ako niste u stanju osigurati normalan protok vozila platite cijenu i propustite umorne vozače bez naknade. Oni su ušli u ugovorni odnos kako bi povećali svoje blagostanje i vi ga, zato što je špica, nemate pravo oduzeti. Zaštita potrošača bi mogla i trebala o tome progovoriti.

Stvar je prilično trivijalna. Besplatni savjet: ukoliko želite naplatiti cestarinu tada jednostavno valja angažirati dodatne djelatnike u vrijeme vršnih opterećenja koji će naplaćivati karte a na izlazu se samo kontrolira proces. To bi upeterostručilo protok što čini stvar bitno podnošljivijom.

Ako su, pak, ceste u funkciji povezivanja zemlje i unapređivanje (ubrzanje) protoka roba tada je od presudnog značaja da država donese odluku da se cestarina ne naplaćuje za osobne automobile tijekom turističke sezone. Multiplikativne koristi (u konačnici i više poreza) od takve politike bitno bi se povećale. Ovo bi doprinijelo i konkurentnoj sposobnosti hrvatskog turizma. Ako možemo subvencionirati zračni saobračaj zašto to ne bi učinili i s cestovnim saobraćajem.

Na cestama se gine. Na žalost broj poginulih i povrijeđenih je u porastu. Tu vidim dva problema. Prvi je kontinuirano snimanje protoka vozila i određenja primjerene signalizacije. Drugi čimbenik je policija ne da vrše funkciju zastrašivanja i kurative već da preventivno budu čimbenik koji će olakšati promet ovim našim cestama. Ne treba zaboraviti da je prije petnaestak godina prolazio našim cestama gotovo jedank broj automobila kao i sada a broj nesreća je bio manji (sic!).

Ceste su krvotok jedne zemlje. Kao i kod krvotoka morate imati jasno definiuran presjek krvotoka kako bi isti normalno funkcionirali. Ukoliko dođe do začepljenja na bilo kojem mjestu u krvotoku imate problema. Ekonomisti to nazivaju uskim grlom. Narod to naziva principom konvoja ili lanac je toliko čvrst koliko je čvrsta njegova najslabija karika. I to je cijela priča.

Na kraju ne mogu a da ne ukažem na potrebu cost-benefit analize. Ona bi bila poučna i otvorila bi mogućnost argumentiranog procesa optimalizacije u ovom slučaju saobraćaja.