



Izvor: Index.hr • Fotografije: [Aleksandar Gospić Photography](http://AleksandarGospicPhotography)

Strka oko autocesta i »monetizacije« (kako smo u kolumni [prošli tjedan objasnili](#) – koncesije za uslugu) ne jenjava. Štoviše, pune su novine priče oko referenduma te izračuna od strane i nadležnog ministarstva i sindikata. Ono što je znakovito – u javnosti plasiraju opće teze i neprovjereni brojevi, ali se hrvatskim građanima ne prezentiraju bitne stvari oko koncesijskog modela.

Predviđena »monetizacija« u biti pokazuje sve slabosti hrvatske politike – one kratkoročne, bezidejne i voluntarističke politike koja nas je dovela u stanje u kojemu jesmo. Znamo da je oko gradnje autocesta (a ima i pravomoćnih presuda oko toga, valjda ih bude i još) bilo svakakvoga kriminala. I to treba i još istraživati i još sankcionirati – no, prepustimo tu priču DORH-u i sudovima.

To što je oko autocesta bilo kriminala – ničim ne opravdava da se njima upravlja na način koji nije stručan i da se kao opće rješenje problema nameće koncesija za usluge, gdje bi valjda privatnik trebao rješavati nagomilane probleme. Nije li to svojevrsno bježanje od problema? I kakav privatnik i pod kojim uvjetima? Dajući infrastrukturu u koncesiju stvaramo novi privatni monopol i stvaramo stanje koje će se svaki primjerice građanin Zagreba sjetiti – kada je bio samo jedan pružatelj taksi usluga. Bile su nekvalitetne i skupe. Privatnik bez tržišta (a kod autoceste nema alternativne autoceste koja predstavlja konkurenciju) – to jednostavno ne funkcionira.

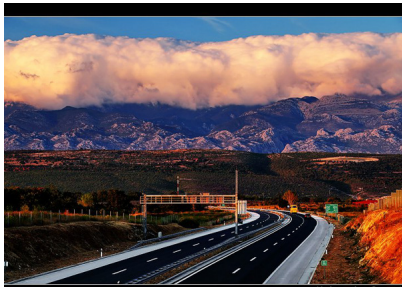
JAMČENJE PROMETA – PROTIVNO PROPISIMA EUROPSKE UNIJE

Kroz cijelu ovu priču se povlači i ideja o jamčenju određene razine prometa koncesionaru. Još uvijek nepotvrđena, ali i neopovrtna. A to je priča koju građani trebaju svakako znati. Jamčenje određene razine prometa je nešto najbolje što koncesionar može poželjeti. Zamislite da uložite novac u trgovinu gdje vam država jamči da će vam naknaditi razliku ukoliko promet bude ispod neke planirane razine. Stvar je definitivno problematična i vrlo lako dovodi do modela koji se može sažeti u frazu: »kapital vaš, profit naš«!

Europska komisija 2011. godine priprema novi koncesijski model u EU – gdje navodi i kako koncesija »uvijek podrazumijeva transfer koncesionaru gospodarskog rizika«. Iznimke mogu biti izvanredne okolnosti: poplave, političke nestabilnosti i slično. Stoga veoma čudi da u dokumentu »Monetizacija javnog duga u vezi s društvima HAC i ARZ – Konačni nacrt izvješća za Fazu 1« (dostupan na stranicama Ministarstva prometa) iz 2013. godine konzultanti preporučaju:

»Davatelj koncesije će u fazi nadmetanja raspraviti i razmotriti mehanizme za povećavanje vrijednosti Transakcije tako što će DPN-u omogućiti: podršku vezano za minimalnu razinu prometa (uz mehanizam podjele prihoda u korist Davatelja koncesije u slučaju većeg prometa od predviđenog); preuzimanje tečajnog rizika za dio financiranja u EUR.« Napominjemo kako je DPN je Društvo posebne namjene (DPN) osnovano od strane najboljeg ponuditelja, dakle koncesionar!

Kada je početkom ove godine donesena nova EU Direktiva o dodjeli ugovora o koncesiji, stvari su postale vrlo jasne. Direktiva navodi u preambuli: »Osnovno obilježje koncesije, prava na iskorištavanje radova ili usluga, uvijek podrazumijeva prijenos operativnog rizika gospodarske prirode na koncesionara koji uključuje mogućnost da se ulaganja možda neće nadoknaditi, kao ni troškovi nastali u dodijeljenom izvođenju radova ili pružanju usluga u normalnim radnim uvjetima, čak i ako dio rizika snosi javni naručitelj ili naručitelj. Primjena posebnih pravila koja uređuju dodjelu koncesija ne bi bila opravdana u slučaju da javni naručitelj ili naručitelj oslobodi gospodarski subjekt od svakog potencijalnog gubitka jamčeći minimalni prihod, jednak ili viši od uložених sredstava i troškova koje gospodarski subjekt ima u odnosu na izvršenje ugovora.«



KAKO PROMASITI ZAKON O KONCESIJAMA

Hrvatska je Zakon o koncesijama donijela prateći prijedlog Direktive, krajem 2012. godine, dakle prvi u Europi smo se prilagodili novom modelu. Nešto kao ono kada je Šibenik dobio električnu rasvjetu prije Beča, EU je očigledno htjela novi model negdje isprobati. Što uopće nije loše – novi model je dobar i puno više jasan i javan nego dosadašnji.

Već smo objasnili da država mora biti vlasnik zemljišta kojeg daje u koncesiju – jasno je, bez toga je otvorena pandorina kutija svih mogućih i nemogućih zloraba. Ali ima toga još.

Zakon o koncesijama govori kako davatelj koncesije računa procijenjenu vrijednost koncesije kao ukupnu vrijednost predmeta koncesije, izraženu u kunama bez PDV-a, uključujući sve moguće izmjene i opcije ugovora o koncesiji i maksimalnu vrijednost izmjena. E, sada. Imamo li Strategiju prometnog razvitka? Nemamo. Još nismo ni draft vidjeli. Kako netko može napraviti procjenu vrijednosti koncesije na 40 godina bez da imamo jasnu i od svih (i vlasti i oporbe!) prihvaćenu strategiju razvoja? Što ako strategija kaže nešto drugo ili možda naredni saziv Sabora bude imao neke druge ideje?

Ima netko uopće metodologiju za u ovakvim uvjetima promjene propisa svaki dan, uz sve još dijelom nerealizirane planove razvoja luka i bez strategije prometa, napraviti procjenu vrijednosti koncesije? Uključiti, kako se govori o razdoblju od 40 godina, i kamione koji voze u nizu povezani laserskim signalima i na automobile bez vozača, i još puno toga novog.



SLIKA HRVATSKOG POSLOVANJA

Ako spadate u one bez posla ili one koji sezonski odrađuju povremene poslove i razmišljate zašto je toliko gospodarstva propalo ili nestalo – projekt »monetizacije« daje vam dobar odgovor zašto u Hrvatskoj nema dobrih ulaganja, zašto nema otvaranja radnih mjesta i zašto nema velikih investitora.

Sigurno su među uzrocima hrvatskih gospodarskih problema visoki porezi, nedovoljno prilagođena radna snaga, ali među glavnim uzrocima je i jedan »lako ćemo« stav nositelja najviših javnih dužnosti.



Bilo tko tko ide nešto ulagati, uzeti će jednog lokalnog da mu prouči stanje. Pa kada taj javi da se porezi propisi mijenjaju dvaput godine, da se naručuju studije koje ne prate razvoj EU-okvira, da se ide u ogromne projekte koje suštinski mijenjaju upravljanje infrastrukturom bez da se ispuni pola uvjeta, a i uz nesređeno zemljišno-knjižno stanje (jer ne zaboravimo, trećina autocesta nije uknjižena!), zar mislite da će kvalitetan i pošten ulagač doći?

Da će netko tko zaista želi uložiti svoj teško stečen kapital i zaposliti 100 ili 500 ljudi uložiti u zemlju gdje je načelo ona Titova da se ne treba držati zakona k'o pijan plota? Lako je zaključiti kakve investitore privlači pravno nesigurna zemlja – one koji se u takvom okruženju dobro snalaze jer rade »na drugi način«. Da li zaista želite za takve raditi?

Da, HAC i pripadajuća društva imaju masu problema. Pa problemi su da se rješavaju. Jasno je da ovakav način naplate, s gomilom ljudi na naplatnim kućicama predstavlja manje-više prošlosti i da sustav naplate korištenjem satelitske navigacije predstavlja budućnost. I da, onda treba riješiti pitanje ljudi – otpremninama, novim poslovima (a ima ih, pa prvo nedostaje kvalitetnih ugostiteljskih sadržaja na A3!) ili na treći način – i što se ranije krene, to će reforme biti lakše. Krenuti naglavačke u »monetizaciju«, kako bi se zakrpao proračun, a pitanje reformi ostavilo privatnom koncesionaru – ne predstavlja državnu politiku već bježanje od problema. A vidimo i sami do čega to dovodi, recesije od punih šest godina. Uostalom, što ćemo onda »monetizirati« za godinu dana, kada se ovi novci potroše?



Politika mora uvoditi red – a uvođenje reda je prvenstveno poštivanje propisa koje je sama ta politika donijela. Potom, politika mora gledati dugoročno – pa ako za 5 godina više ne budemo trebali ljude na naplatnim kućicama i za 20 godina više ne budemo trebali vozače kamiona jer će isti sami voziti – onda se u rješavanje toga treba krenuti odmah, kako bi se našla alternativa. I politika mora biti iskrena – ako se želi nešto dati u koncesiju na 40 godina, onda je to stvar Sabora i javne rasprave, a ne ideje par političara. I politika se nema što kriti iza studija »stranih konzultanata« jer kako što se može vidjeti, nisu ni oni nepogrešivi. I politika mora gledati dalje od narednih izbora inače smo svi nastradali.

Sve dok se takve stvari ne promijene – biti ćemo predsoblje Europe, a jedino što će rasti je broj ljudi koji traže bolji život u drugim zemljama. Ova ideja »monetizacije« otkrila je sve propuste radi kojih nam jest upravo onako kako jest i radi kojih poželjan posao u Hrvata postaje sezonski konobar ili sobarica, poslovi koje u normalnoj zemlji rade studenti da napune džeparac. A sigurno možemo puno više i kao narod i kao država.