



Када год чујете да Србија годишње губи 100, 200 или чак 300 милиона евра због незавршеног Коридора 10 (услед ненаплаћене путарине на неизграђеним деоницама) запитајте се где су ту обавезе по основу добијених кредита? Јесу ли узете у обзир у правом обиму и динамици? Говоре ли те бројке више о пројектованој (жељеној) приходовној страни него о профиту? Колики се приходи реално могу очекивати, а колика ће бити стварна цена градње (након примене чувених клизних скала за цене грађевинских радова). И, ето нас пред кључном дилемом: да ли је подухват уопште исплатив? Ту све почиње и завршава.

И несуђени концесионар аутопута Хоргош-Пожега је ту почео да се саплиће (као и разни интересенти за путоградњу деценијама уназад). На крају је тражио додатну гаранцију да ће пројектована фреквенција саобраћаја бити и остварена у пракси! А, сетимо се само каква је финансијска гимнастика прављена да би се приволео да уђе у посао (понудили смо му и наплату путарине на постојећој деоници!). Изгледа да код нас све мора да буде другачије па смо прерадили и Б. О. Т. методу, у свету најчешће коришћен облик концесије за инфраструктурне пројекте. Стандардне задатке концесионара (по фазама): изгради – користи – предај концеденту (даваоцу концесије), претворили смо у: ево ти новац и гради – користи и плаћај накнаду – предај концеденту. Али, ни то није помогло. Уместо концесионара који гради, добили смо концесионара са којим се судимо.

Сада смо почели да стварамо нову климу око Коридора 10, засновану на чудним изјавама које доносе оптимизам у великим количинама. Зашто, по њима, да други убирају профит (ко се за то отима?), кад можемо сами. Али, по коју цену? Тврдње да исплативост пројекта потврђују даваоци кредита самим тим што су спремни да уђу у подухват, једноставно не стоје. Они се, наиме, јако комотно понашају када за партнера имају државу као гаранта уредног сервисирања дуга. Сасвим би другачија прича била да су директни партнери у инвестиционом подухвату и да, самим тим, на себе прихватају сразмерни део ризика.

Очекују нас велики проблеми и око експропријације земљишта. Многи су сад (као) изненађени што је то предмет уносне трговине. А, увек је тако. У уређеним државама траса будућег пута представља тајну највећег ранга, све до момента усвајања коначног профила. Тада информације постају свима доступне, без условљавања. Остало је ствар новонастало тржишта и његових законитости, при чему је држава дужна да посебно штити интерес грађана, као странке у послу. Наиме, разлику у цени, изнад реалне, покривају грађани – или индиректно (из буџета, кроз порезе) или директно (плаћањем

увећане цене путарине, због померене границе исплативости пројекта).

Ако у прорачуну укупне исплативости Коридора 10 имамо проблем са изласком из "црвене зоне", зашто се устручавамо да то јавно кажемо? Последњи је тренутак да у генерални прорачун уведемо фактор националне исплативости. Њиме се рефлектују различите користи по државу – од секундарних економских ефеката до повећања безбедности на путевима. Уколико се изврши правилна валоризација, он представља сасвим прихватљив, нови битан члан полинома исплативости. Тада ћемо коначно знати на чему смо и шта нам ваља чинити. Дакле, чисто математички, приступ "држава-финансијер" је у предности над комерцијалним приступом, јер се ту не инсистира на профиту, а додатни фактор националне исплативости битно ублажава евентуалне негативне трендове. Али, то не значи да сме да се срља у посао по сваку цену, ма колико нам нови путеви заиста требају. Прецизна рачуница, уз реалне изворе новца за отплату, представља императив.

Тачно је да и овако парцијално ("на парче"), како сад покушавамо, можемо да ствар истерамо до краја, али уз опасност да нас аутопут одведе у озбиљну дужничку кризу. Парцијалним приступом може се избећи експлицитно доказивање исплативости комплетног посла, али се стање тиме не поправља. А и што би неког сад болела глава због нечег што ће се можда десити за десет или петнаест година?

(Аутор је консултант за пословне ризике и кризе)