

## **Autocesta Zagreb – Macelj - opći podaci**

Pod autocestom Zagreb-Macelj podrazumijeva se odsječak autoceste od Jankomira do Macelja **u ukupnoj dužini od 59,25 km, od čega treba još izgraditi 25 km** i to:

- 10,1 km poluautoceste – 6,4 km na dionici Jankomir-Zaprešić  
– 3,7 km na dionici Krapina-Đurmanec
- 14,9 km autoceste – 1,4 km na poddionici Krapina  
– 5,7 km na dionici Krapina-Đurmanec  
– 7,8 km dionice Đurmanec-Macelj

Na dionici postojeće ceste na sektoru između Đurmanca i Macelja PGDP (Prosječni godišnji dnevni promet) bio je 8.601 vozila, a ljetni dnevni promet 15.362 vozila. U posljednje tri godine prosječni porast prometa iznosi 8,3%.

## **ROKOVI**

- u početku je bilo zamišljeno da projekt bude završen do kraja 2008.
- zbog ubrzanja izgradnje autocesta će biti dovršila do sredine 2007. godine i stoga je Republika Hrvatska odlučila uložiti u 3 rate kroz sljedeće 2 godine dodatnih 23.5 milijuna eura koji se državi vraća nakon ostvarenja 16,1% ostvarene dobiti društva na temeljni kapital od 32 mln eura

## **FINANCIRANJE**

- **Oko 372 mln € čitav projekt, od toga oko 280 mln € za građenje**

ukupni paket financiranja sastoji se od **četiri kreditne linije**:

- ECA Kredit - € 100 milijuna

izvozni kredit koji se oslanja na garanciju koju izdaje državna agencija za pokrivanje izvoznih rizika Euler Hermes Krediversicherungs AG u ime Vlade SR Njemačke

- GKA Kredit - € 100 milijuna

kredit koji se oslanja na investicijsku garanciju koju izdaje državna agencija za pokrivanje političkih rizika PwC Deutsche Revision AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft u ime Vlade SR Njemačke

- Komercijalni kredit - € 100 milijuna

kredit koji se u potpunosti oslanja na tržišne uvjete poslovanja

- Kredit za obrtni kapital - € 12 milijuna

kreditna linija za premošćivanje potencijalne tekuće likvidnosti

Dionički kapital: € 32 milijuna (RH 49%, Walter Motorways 51%)

Preferencijalni dionički kapital: € 28 milijuna (RH € 23,5 milijuna, Walter Motorways €4,5 milijuna)

## **FINANCIRANJE po modelu javno-privatnog partnerstva (public private partnership)**

- Cijeli projekt se mora financirati jednokratno (gradnja počinje nakon zatvaranja cjelokupne financijske konstrukcije)
- Potpuna odgovornost za pribavljanje financijskih sredstava je na privatnom partneru – tvrtki Walter Motorways
- Nema eksplicitnih državnih jamstava za otplatu duga projekta
- RH je spremna dati neophodnu podršku projektu kroz garanciju za eventualno neostvarenje prognoziranog prometa kako bi se zadovoljili minimalni uvjeti pod kojima banke razmatraju projekt
- Optimalna raspodjela rizika

- Država prema kreditorima preuzima rizik rasta prometa (koji je usko povezan sa makroekonomskim rastom i stabilnošću, čime država zapravo jamči gospodarski rast kroz rast BDP-a i stabilnost kroz nisku stopu inflacije)
- Nema nikakvih garantiranih stopa povrata na uloženi kapital u visini od 32 milijuna eura, što znači da je povrat na ulog koncesijskog društva izložen prometnom i komercijalno-tržišnom riziku

## **PODRŠKA RH**

Budući da se na bitnoj dionici projekta (Jankomir – Zaprešić) neće naplaćivati cestarina jer ta dionica čini dio zagrebačke obilaznice, a kako bi se postigla neophodna opravdanost projekta i omogućilo ovakvo financiranje, **Republika Hrvatska**, kao sudionik u ovom javnom-privatnom partnerstvu, **daje svoju podršku projektu na sljedeći način:**

- 2.** Ulog dioničkog kapitala (oko 15 mln eura)
- 3.** Ulog do sada izgrađene dionice
- 4.** Godišnji doprinos u visini PDV-a plaćenog na cestarinu
- 5.** Podrška u slučaju eventualnog neostvarenja prognoziranog prometa – u tom RH se obvezuje nadoknaditi neostvoreni prihod od cestarine, a koncesijsko društvo vraća taj iznos RH uvećan za godišnju kamatnu stopu od 6% prije isplate dividende