

NAJČEŠĆA PITANJA I ODGOVORI O MONETIZACIJI

1. Davanjem autocesta u koncesiju prodajemo li ih koncesionaru?

Autoceste su naše vlasništvo i davanjem u koncesiju upravljanja ne postaju vlasništvo koncesionara. Autoceste su građene kreditima i te kredite moramo vratiti. Dakle, novac za gradnju autocesta je posuđen novac. Preostaje nam vratiti više od 30 milijardi kuna glavnice. Ako uspješno provedemo monetizaciju i dobijemo dovoljno visoku cijenu, moći ćemo odjednom vratiti 23 milijarde kuna kredita. Takvim načinom uštedjeli bismo još 30 milijardi kuna. Toliko bi iznosile kamate ako reprogramiramo kredite i na taj način otplaćujemo dug. Dakle, ukupan povrat kredita iznosio bi najmanje 60 milijardi kuna.

2. Ali i hrvatski građani su plaćali gradnju autocesta?

Gradnju autocesta u najvećoj su mjeri platile banke kreditima. Mi im taj novac moramo vratiti, kao što se svaki kredit mora vratiti.

3. Hoće li se novac od koncesije potrošiti na zatvaranje proračunskih rupa koje nemaju veze s kreditima za autoceste?

Novac od koncesije iskoristit će se isključivo za vraćanje duga HAC-a i ARZ-a, dakle za vraćanje kredita koji su uzeti za gradnju autocesta. Novac se neće koristiti za krpanje proračuna niti za bilo koje druge svrhe.

4. Zašto bi na upravljanje autoceste dali strancima, a ne domaćim tvrtkama?

Koncesionar neće biti samo strana tvrtka, jer u ponudama sudjeluju i hrvatski mirovinski fondovi. To znači da će hrvatski građani, sadašnji i budući umirovljenici, biti suvlasnici koncesijskih tvrtki, te će preko svojih fondova imati i zaradu od prihoda.

5. Zašto bi se koncesionaru isplatilo upravljati autocestama, a ne isplati se HAC-u i ARZ-u?

Koncesionar će koncesijsku naknadu uplatiti jednokratno i to novcem koji je njemu jeftin. Njegov prihod će biti cestarina, od koje ulaže u održavanje autocesta. Puno je lakše pozitivno poslovati neopterećen kreditima. I naše bi tvrtke pozitivno poslovale da nisu opterećene visokim ratama kredita koje dolaze na naplatu. HAC i ARZ godišnje od cestarine i trošarine godišnje imaju prihod 1,9 milijardi kuna, ali samo u ovoj godini im zbog kredita koji dolazi na naplatu i kojega moraju vratiti nedostaje 7 milijardi kuna.

6. Hoće li koncesionar ubirati i 60 lipa od trošarine po litri goriva?

Koncesionar neće imati prihod od trošarina na gorivo. Taj će prihod biti usmjeren isključivo u obnovu i gradnju županijskih i lokalnih cesta. To je infrastruktura koju građani koriste svakodnevno i važnija im je za život i promet od autocesta. Radi se o 60 milijardi kuna. Taj novac nam je cijelo vrijeme trajanja koncesije na raspolaganju i investirat će se u projekte. Taj novac nosi razvojni potencijal i ima značajan utjecaj na cjelokupno gospodarstvo. Ako do koncesije ne dođe taj novac bismo morali trošiti isključivo za vraćanje kredita i onemogućavamo si daljnji razvoj i nova ulaganja.

7. Hoćemo li privatnom koncesionaru davanjem autocesta na upravljanje uistinu dati i zaradu od 80 milijardi kuna kroz narednih 40 godina?

Koncesionar kroz koncesijsko razdoblje može temeljem sadašnjeg stanja prometa i projekcija u narednim godinama računati na prihod od oko 80 milijardi kuna. Ali to nije čista zarada koncesionara jer ima troškove za održavanje koji iznose oko 40 milijardi kuna. Dodamo li tome da je platio jednokratno koncesijsku naknadu oko 22 milijarde kuna, možemo predvidjeti kako će koncesionar tijekom 40 godina zaraditi oko 20 milijardi kuna. Dakle četiri puta manje nego što se u javnost plasira.

8. Zašto se nama ne bi po istoj logici isplatilo zadržati autoceste na upravljanju?

Isplatilo bi se da nemamo kreditno zaduženje više od 30 milijardi kuna koliko trenutno iznosi glavnica. I da nismo svjesni kako će se reprogramom taj kredit multiplicirati, odnosno, novim zaduženjima da bi vratili stara, kroz kamate ćemo morati dug platiti s ukupno više od 60 milijardi kuna. Da nema duga za autoceste koje su kreditima i građene naše bi tvrtke, HAC i ARZ, poslovale pozitivno. Odnosno, cestarina bi pokrivala njihovo poslovanje.

9. Hoće li koncesionar odmah povišati cestarinu?

Neće.

10. Hoće li pasti kvaliteta usluge i održavanja autocesta nakon što ih u upravljanje preuzme privatni koncesionar?

Koncesionara će koncesijski ugovor i europske direktive koje propisuju sigurnost i održavanje takvih prometnica obvezivati na davanje najviše razine usluge i održavanja. Građani neće osjetiti nikakvu razliku kad se promijeni koncesionar prilikom korištenja naših autocesta.