



Republika Hrvatska
Ministarstvo mora,
prometa i infrastrukture



REFORMA
CESTOVNOG
SEKTORA RH

Reforma cestovnog sektora

Pregled ključnih projekata i izvješće o
Projektu modernizacije i restrukturiranja
cestovnog sektora Republike Hrvatske





Vrijeme novog uzleta



S ciljem smanjivanja duga i povećavanja efikasnosti poslovanja javnih trgovačkih društava, Vlada Republike Hrvatske 2017. godine donošenjem Pisma sektorske politike i Strategije prometnog razvoja RH za razdoblje 2017 – 2030. pokrenula je reformu cestovnog sektora. Time je započet višegodišnji proces financijskog i operativnog restrukturiranja cijeloga sektora, koji je krajem 2017. bio opterećen s više od pet milijarda eura duga, što je predstavljalo gotovo 13 % javnog duga RH.

U dva kruga financijskog restrukturiranja izdavanjem međunarodnih obveznica i refinanciranjem kod grupe domaćih banaka uz povoljne uvjete Vlada je početkom godine uspješno završila prvi i najzahtjevniji korak pri provedbi reforme. Refinanciranjem oko 60 % ukupnog duga i godišnjim uštedama, koje samo na kamatama iznose više od 50 milijuna eura, uspjeli smo postići financijsku održivost cestarskog duga koji će oko 2033. godine biti gotovo u cijelosti isplaćen. Istodobno, u skladu s prethodno iskazanom voljom velikog dijela građana, hrvatske su autoceste kao jedan od najvrjednijih infrastrukturnih resursa i nacionalno blago ostale u vlasništvu države i njezinih građana.

Cilj je financijskog restrukturiranja optimiziranje udjela duga koji sektor može otplaćivati iz vlastitih sredstava, progresivno smanjenje razine godišnje otplate duga te smanjenje mogućih utjecaja sektora na javne financije. U dijelu operativnog restrukturiranja povećat ćemo efikasnost poslovanja javnih cestarskih tvrtki uz istodobnu provedbu visokih EU standarda održavanja i sigurnosti. Zahvaljujući provedenim mjerama već danas bilježimo povećanje prihoda uz smanjenje operativnih troškova. U društvima smo ostvarili povećanje prihoda za gotovo 300 milijuna kuna, odnosno 90 % više od plana, uz smanjenje broja zaposlenih za 30 % više od plana.

Provodeći Strategiju prometnog razvoja postavili smo nekoliko specifičnih ciljeva poput poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa, kvalitetnijeg korištenja cesta u kontekstu javnog prometa, optimiziranja i međusobnog usklađivanja sustava naplate cestarina te dostupnosti područja u kojima je postojeća infrastruktura dosegla granicu propusnosti uz istovremeno smanjenje prometnih zagušenja u većim aglomeracijama. U praksi građani već danas mogu vidjeti rezultate ciljeva koji su preciznije definirani u Programu građenja i održavanja javnih cesta, vrijednom oko 17 milijarda kuna.

U tijeku je projektiranje ili gradnja nekoliko važnih prometnih pravaca ili obilaznica poput Pelješkog mosta, završetka mosta Čiovo, izgradnje brojnih obilaznica ili nastavka izgradnje autoceste A5, prometne žile kućavice istočne Hrvatske i trase budućeg koridora Vc koji sjever Europe povezuje s južnim Jadranom. U narednom razdoblju očekuje nas i odabir sustava naplate cestarine koji je na tragu europskih politika i iskustava, a predviđa jedan od oblika elektroničkoga beskontaktnog sustava naplate.

Sve to zajedno s izvrsnim rezultatima u korištenju sredstava EU, a riječ je o gotovo 12,7 milijarda kuna vrijednosti ugovorenih projekata, zasigurno će pokrenuti novi investicijski ciklus i otvoriti brojna gradilišta i prilike za gospodarski rast diljem Hrvatske. Stoga je biti na čelu ministarstva odgovornog za realizaciju projekata u vrijeme snažnog investicijskog uzleta u cestovnom sektoru, privilegija i odgovornost koju sa zahvalnošću prihvaćam.

Oleg Butković,
ministar mora, prometa i infrastrukture



Pregled ključnih projekata u cestarskom sektoru do 2022. godine

1. EU financiranje – financijsko razdoblje: 2014. – 2020.



Europska unija

U tijeku je priprema i realizacija više projekata iz cestovnog sektora koji se sufinanciraju sredstvima Europske unije.

PROJEKTI U PROVEDBI:

Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom – Pelješki most

U okviru Operativnog programa Konkurentnost i Kohezija, Prioritetna os 7 – Povezanost i mobilnost

- **Ukupna vrijednost projekta:** 4,0 mlrd. HRK
- **Vrijednost ugovora o dodjeli besp. sredstava:** 3,2 mlrd. HRK
- **Planirani dovršetak:** do 2022. god.
- **Cilj projekta:** smanjiti negativne posljedice za RH koje će nastati uspostavom tzv. Shengenskog režima i ojačati povezanost teritorija i funkcionalnih regija uz poticanje ukupnoga gospodarskog razvoja.



Most Čiovo sa spojnim cestama

U okviru Operativnog programa Konkurentnost i Kohezija, Prioritetna os 7 – Povezanost i mobilnost

- **Ukupna vrijednost projekta:** 210 mil. HRK
- **Udio EU sufinanciranja:** 85%
- **Planirani dovršetak:** srpanj 2018. god.
- **Cilj projekta:** Povijesna jezgra Trogira proglašena je spomenikom kulture pod zaštitom UNESCO-a, a izgradnjom novog mosta kopno – otok Čiovo bit će zaštićena povijesna jezgra Trogira te omogućeno kvalitetno prometno povezivanje trogirskog područja. Izgradnja novog mosta i spojnih cesta preduvjet je funkcioniranja gospodarstva, ali i mogućnosti prostornog razvoja na širem trogirskom području.

Izgradnja zaobilaznice grada Vodica – II. faza

U okviru Operativnog programa Konkurentnost i Kohezija, Prioritetna os 7 – Povezanost i mobilnost

- **Ukupna vrijednost projekta:** 64,8 mil. HRK
- **Vrijednost ugovora o dodjeli besp. sredstava:** 52,9 mil. HRK
- **Planirani dovršetak:** dovršeno u 2017. god.
- **Cilj projekta:** Izgradnja obilaznice Vodica duljine 5,1 km i njezino izmještanje izvan urbanog područja s ciljem poboljšanja pristupa zapadnog dijela Šibensko-kninske županije i dijela Zadarske županije državnoj cesti D33.

Izgradnja mosta Svilaj preko rijeke Save na granici RH i BIH

U okviru Instrumenta za povezivanje Europe (CEF)

- **Ukupni prihvatljivi troškovi:** 88,8 mil. HRK
- **CEF sufinanciranje:** 52,5 mil. HRK
- **Planirani dovršetak:** 30. 09. 2019.
- **Cilj projekta:** Most Svilaj sastavni je dio međunarodnoga paneuropskog cestovnog koridora Vc: Budimpešta – Beli Manastir – Osijek – Sarajevo – Ploče i dio europske mreže autocesta koja sjever Europe povezuje s Jadranom.



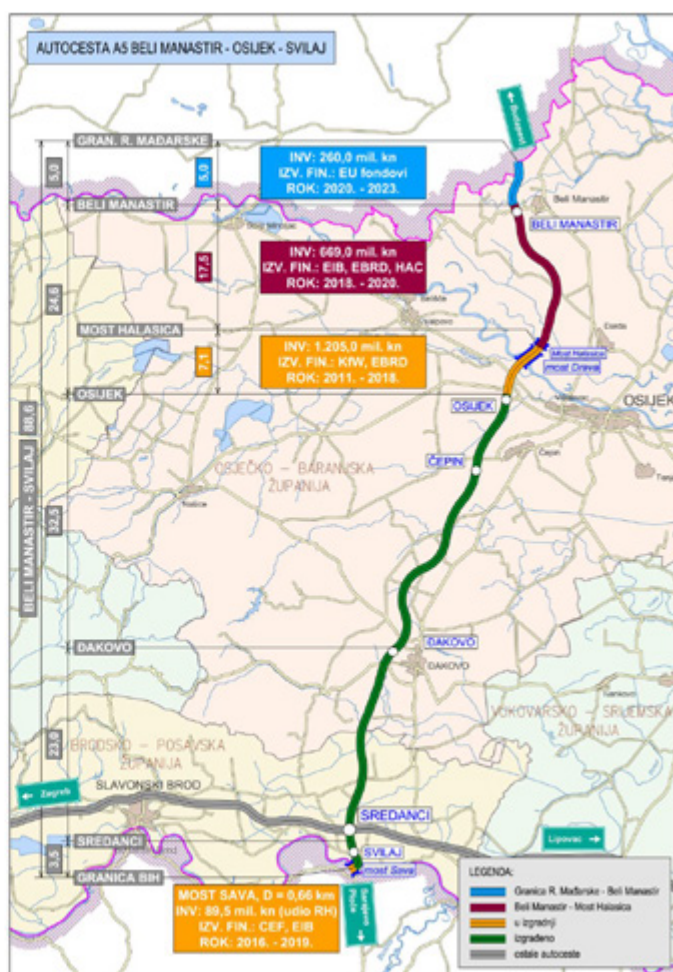
2. Projekti Hrvatskih autocesta

Autocesta A5 Beli Manastir – Osijek – Svilaj (koridor Vc)

- Autocesta A5 Beli Manastir – Osijek – Svilaj dio je međunarodnoga paneuropskog cestovnog koridora Vc te dio jedinstvene Transeuropske mreže prometnica (Trans-European Network Transport, TEN-T).
- Autocesta A5 dio je europske mreže prometnica E-73, koja sjever Europe povezuje s Jadranom. Prometni koridor Vc, koji se pruža od Budimpešte preko Sarajeva do Ploča, složena je poveznica sjeverne i srednje s južnom Europom i važna poveznica u procese gospodarske i prometne integracije srednjoeuropskog prostora.
- Na sjevernom dijelu koridora Vc, koji prolazi kroz RH, nalazi se autocesta A5 Beli Manastir – Osijek – Svilaj, koja se proteže od granice s Republikom Mađarskom do granice sa Bosnom i Hercegovinom. U prometnoj mreži RH ovaj cestovni pravac predstavlja okosnicu istočnog dijela države i spaja Osječko-baranjsku županiju na koridor X (autocestu Zagreb – Lipovac).
- Dionica Đakovo – Sredanci puštena je u promet 2007. godine, dionica Osijek – Đakovo 2009., a dionica Sredanci – granica BiH (osim mosta preko rijeke Save – Svilaj) puštena je u promet 2015. godine.
- S ciljem završetka autoceste A5 u pripremi su i izgradnji njezine sjeverne dionice granica Republike Mađarske – Beli Manastir – Osijek, a na jugu je u tijeku izgradnja međudržavnog mosta preko rijeke Save kod Svilaja.

Dovršetak cijele dionice autoceste A5 planira se do 2023. godine

Kao nastavak izgradnje hrvatskog dijela autoceste na njezinu sjevernom dijelu prema Mađarskoj započeli su radovi na izgradnji dionice Beli Manastir – Osijek. Izgrađen je most preko rijeke Drave dužine 2,5 km (u tijeku priprema za tehnički pregled) te je u tijeku izgradnja poddionice most Drava – Osijek u dužini 3,8 km i dijela trase autoceste sa sjeverne strane mosta Drava (do mosta Halasica) u dužini 0,8 km s planiranim rokom završetka sredinom 2018. godine. Dionica od mosta Halasica do Belog Manastira planira se izgraditi i pustiti u promet do kraja 2020. godine. Radovi na dionici od Belog Manastira do granice s Republikom Mađarskom planira se za 2020. godinu. Završetak dijela koridora Vc koji prolazi kroz RH planira se 2023. godine.



Pregled dionica na autocesti A5 i vrijednost investicije:

| Dionica | Dužina km | Vrijednost investicije mil. kn | Izvor financiranja | Rok izgradnje |
|---------------------------------------|--------------|--------------------------------------|--|---------------|
| Granica RM – Beli Manastir | 5,0 | 260 | Opcije financiranja još se razmatraju | 2020. – 2023. |
| Beli Manastir – Osijek | 24,6 | 1.874 | | |
| Beli Manastir – most Halasica | 17,5 | Putni prijelazi 97 | HAC | 2018. – 2020. |
| | | Trasa 572 | EIB, EBRD | 2018. – 2020. |
| Most Halasica – Osijek | 7,1 | 1.205 | KfW, EBRD | 2011. – 2018. |
| Osijek – Đakovo | 32,5 | 2.114 | HAC | 2009. |
| Đakovo – Sredanci | 23,0 | 1.383 | HAC | 2007. |
| Sredanci – granica BiH | 3,5 | 244 | | |
| Sredanci – most Sava | 3,2 | 154 | EIB EBRD | 2015. |
| Most Svijaj | 0,66 | 89 | CEF, EIB | 2016. – 2019. |
| VRIJEDNOST UKUPNE INVESTICIJE | | 5.875 | | |
| SREDSTVA POTREBNA ZA DOVRŠETAK | | 825 | | |



Međdržavni most Svilaj preko rijeke Save

Most preko rijeke Save kod Svilaja nalazi se na izgrađenoj dionici Sredanci – granica Bosne i Hercegovine. U svrhu završetka južnog dijela autoceste A5 u tijeku je izgradnja međdržavnog mosta čiji su radovi počeli u rujnu 2016., dok je planirani završetak mosta i dijela dionice koji se nalazi u Bosni i Hercegovini planiran za sredinu 2019. godine.



Sufinancira Europska unija
Instrument za povezivanje Europe

Značajke:

- Ugovorena vrijednost radova: 22,3 mil. EUR + PDV.
- Podjela troškova izgradnje: 50 % RH i 50 % BiH.
- Izvori financiranja:
 - RH – Instrument za povezivanje Europe (CEF) i kredit EIB-a.
 - BiH – proračun BiH i WBIF.
- Most je kontaktna točka autocestovne mreže RH i BiH u sklopu izgradnje dijela međunarodnoga paneuropskog cestovnog koridora Vc.
- Izgradnja objekta definirana je međdržavnim sporazumom između Vlade Republike Hrvatske i Vijeća ministara Bosne i Hercegovine.
- Duljina mosta: 640 m.
- Tehničko rješenje: dva zasebna objekta, kontinuirana greda preko sedam polja s dvostruko spregnutim poprečnim presjekom sastavljenim od čeličnog sanduka i betonske donje i gornje (kolničke) ploče, čelični polusanduk promjenjive visine od 3300 mm do 5500 mm.



Upravljanje projektom izgradnje

- Oblik ugovora o građenju – FIDIC Red Book – izdanje iz 1999. godine.
- Zajednički tim naručitelja – predstavnici MKT BiH i HAC-a i uspostavljeni zajednički protokoli upravljanja projektom.
- Nadzorna služba – zasebni stručni nadzor (kontrola kvalitete) u RH i BiH, dva zasebna tima koji nastupaju zajednički prema izvođaču.
- Uloga inženjera iz Ugovora o građenju – jedinstveno imenovanje (HAC i MKT BiH) – sastoji se od nadzornog inženjera iz RH i iz BiH – nastupa zajednički prema izvođaču, donošenje odluka uz suglasnost zajedničkog naručitelja.
- U tijeku su radovi temeljenja riječnog korita, proizvodnja i montiranje čelične konstrukcije gornjeg ustroja mosta.
- Zaključno s travnjem 2018. realizirano je 9,8 mil. eura bez PDV-a ili oko 44 % vrijednosti ugovora.

Sufinanciranje izgradnje mosta Svilaj

- Prijavitelj projekta: Hrvatske autoceste d.o.o.
- Cilj projekta: omogućiti funkcionalnost koridora Vc na mreži TEN-T, bolja prometna povezanost RH i BiH i njihova integracija u mrežu TEN-T.
- Projekt odabran za sufinanciranje temeljem projektne prijave na natječaj 2015 CEF Transport Call.
- Ugovor o sufinanciranju potpisan 23. 9. 2016. na maksimalni iznos od 7,1 mil. eura, odnosno 57,97 % prihvatljivih troškova dijela projekta u RH.
- Razdoblje provedbe: 16. 2. 2016. do 30. 9. 2019. godine.

Izvori EU financiranja

- **Connecting Europe Facility (CEF)** – ulaganja u izgradnju nove i unapređivanje postojeće prometne, energetske i telekomunikacijske infrastrukture.
- **Connecting Europe Facility (CEF) – Transport** – instrument financiranja za ostvarivanje politike razvoja europske prometne infrastrukture. Svrha je instrumenta potpora ulaganjima u izgradnju nove prometne infrastrukture u Europi ili obnovi i nadogradnji postojeće.
- Fokus **CEF Transport** – prekogranični projekti te projekti usmjereni na uklanjanje uskih grla ili premošćivanje veza koje nedostaju u različitim dijelovima osnovne i sveobuhvatne mreže TEN-T te za horizontalne prioritete kao što su sustavi upravljanja prometom.

Struktura proračuna (okvir)

| Predviđeni proračun – izvori financiranja | Iznos financijskog doprinosa za prihvatljive troškove projekta (EUR) |
|---|--|
| CEF | 7.194.077 |
| Vlastita sredstva korisnika – zajam EIB-a | 5.215.923 |
| UKUPNO | 12.410.000 |

Očekivani rezultati

- Provedbom projekta izgradnje mosta Svilaj premostit će se veza koja nedostaje – spoj autocestovne mreže Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine.
- Izgradnja autoceste A5 u punoj dužini, a naročito graničnih dionica prema Republici Mađarskoj i Bosni i Hercegovini dat će puni doprinos gospodarskom razvoju regije, dok će u prometnom smislu pridonijeti povećanju udobnosti putovanja, skraćanju vremenu putovanja te povećanju sigurnosti prometa.
- Stvaranje dodatne EU vrijednosti u smislu boljeg povezivanja dijelova mreže TEN-T.



3. Projekti Autoceste Rijeka – Zagreb d.d.

Projekti ARZ-a do 2020. godine odnose se na povećanje uslužnosti i povećanje razine sigurnosti korisnika autoceste. Naglasak je na poboljšanju protočnosti prometa, modernizaciji sustava za upravljanje prometom i prevenciju nesreća, ulaganjima u odbojne ograde, zaštitu okoliša izgradnjom bukobrana i rekonstrukcijom rasvjete s ciljem prelaska na energetske učinkovite rasvjete.

Plan projekata za razdoblje 2017. – 2020.

Zidovi za zaštitu od buke

Prema izrađenoj dokumentaciji popisana su područja koja su kandidati za primjenu mjera za zaštitu od buke. Dokumentacija je izrađena za kompletno koncesijsko područje tvrtke Autoceste Rijeka – Zagreb, a dužina je autocesta i cesta obuhvaćenih područjem izrade karte buke 187 km i prolazi kroz područja 82 naselja s ukupno 238 000 stanovnika. Identificirana su prioritetna područja koja su kandidati za primjenu mjera zaštite od buke, a to su lokacije oko Grada Rijeke (Čavle, Orehovica, Draga, Kastav i Matulji) te lokacije Delnice – Zalesina, rubni dijelovi Karlovca, Bosiljevo – Resnik Bosiljevski, Fužine – Belo Selo, Ravna Gora – Kupjak, Netretić, Vrbovsko – Osojnik i, Ravna Gora.

Procijenjena vrijednost projekta:

- I. faza projektiranja i upravni postupak: oko 2 mil. HRK
- II. faza izgradnja zidova: ukupno 152 mil. HRK, planirani iznos do 2020. godine 30 mil. HRK, ostatak do 2022./2023. godine.

Ugradnja zaštitne odbojne ograde

Projekt Implementacija zaštitnih ograda na autocestama sastavni je dio mjera predloženih Akcijskim planom sigurnosti na cestama koje je izradila grupa za sigurnost prometa (WB2) u koordinaciji s predstavnicima Svjetske banke i predstavnicima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Izrađena je projektna dokumentacija, a procijenjena vrijednost projekta iznosi oko 83 mil. kuna. Detektirano je 8 lokacija u ukupnoj dužini oko 97 km autoceste na kojima je potrebno unaprijediti postojeću zaštitnu odbojnu ogradu.

Studija izvodljivosti za projekt Prilagodba infrastrukture na relaciji Zagreb – Karlovac

Cilj je projekta izraditi studiju izvodljivosti koja sadržava detaljnu analizu opcija, a koja će poslužiti kao osnova za odlučivanje o nastavku projekta jačanja kapaciteta autoceste Zagreb-Karlovac. Ključni problemi koji se rješavaju izradom ove studije jesu velika prometna zagušenja koja se javljaju u vršnim satima, buduća zagušenja koja će nastati u skladu s procjenama i prometnom modelu za razdoblje do 2030., zatim neadekvatna prometna oprema, otvoreni sustav odvodnje, proizvodnja buke i energetske neučinkovite rasvjete.

Nastavak projekta proširenja kapaciteta dionice autoceste Zagreb – Karlovac ovisit će o rezultatima studije izvodljivosti, koja se planira izraditi do II. kvartala 2019. godine. Ovisno o rezultatima studije, procijenjena vrijednost usluge projektiranja i provedbe upravnog postupka je 25 mil. kuna, a vrijednost izgradnje proširenja kapaciteta dionice autoceste Zagreb – Karlovac u smislu dogradnje trećeg traka iznosi oko 870 mil. kuna.



4. Projekti Hrvatskih cesta

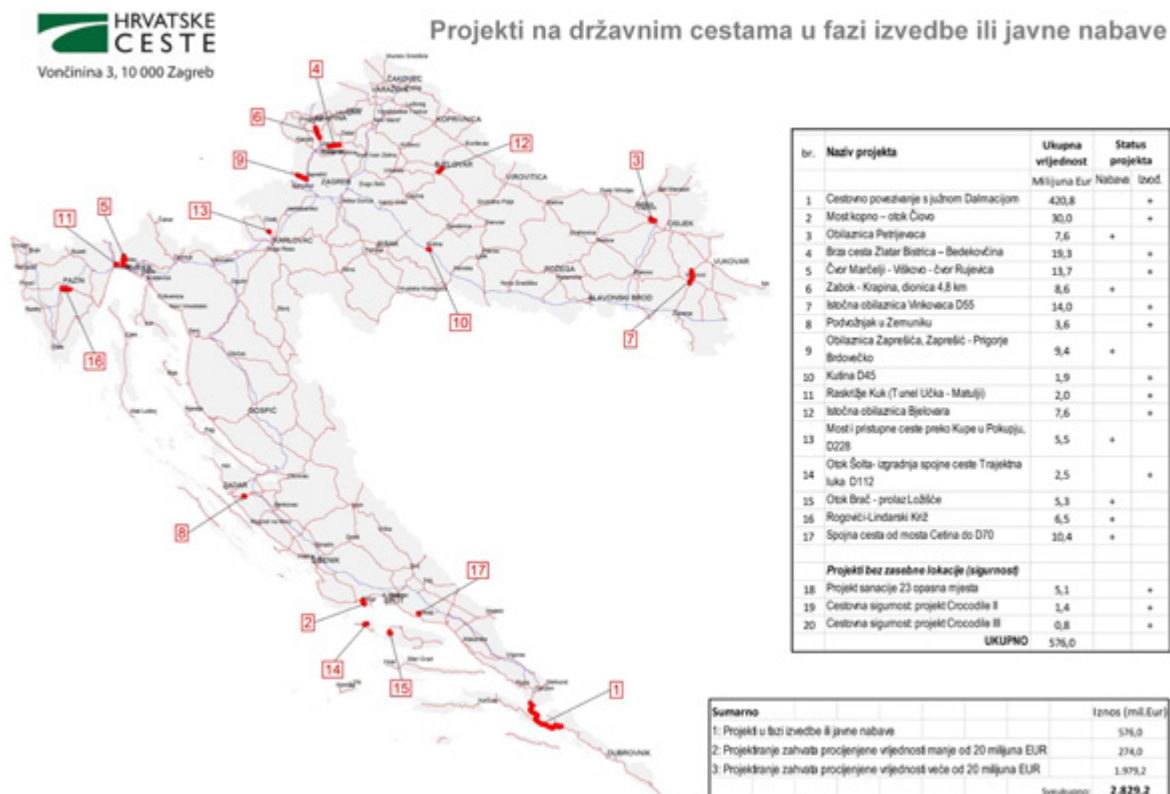
Multimodalna platforma splitske aglomeracije Solin – Stobreč – Dugi Rat – Omiš

(TROGIR – OMIŠ sa spojnim cestama: TTTS – SOLIN – STOBREČ – D. RAT – OMIŠ)

- **Procijenjena vrijednost investicije:** 2,8 mlrd. HRK
- **Cilj projekta:** cesta će otvoriti pristup novoj trajektnoj luci Krilo Jesenice u koju će biti izmješten dio trajektnih linija iz Splita u ljetnoj sezoni. Dužina trajektna linije kopno – Supetar time će se skratiti s 9,1 na 4,7 NM. Istodobno će se izbjeći postojeća uska grla na križanju u Stobreču te na mostu preko Cetine. Obnova postojeće D8 na dionici od oko 20 km znatno će poboljšati sigurnost u prometu. Multimodalna platforma splitske aglomeracije usmjerena je na uklanjanje uskih grla u cestovnom i trajektnom prometu, bolju povezanost između otoka i kopna, povećanje sigurnosti u prometu i smanjenju emisije stakleničkih plinova. Radovi će se izvoditi u fazama.

Problemi koje rješava nova multimodalna platforma splitske aglomeracije:

- Otvaranje prilaza Omišu s istočne strane i rješavanje problema parkinga – promicanje i potpora pješačkom prometu u gradskim i prigradskim područjima te mogućnost drugačijeg vođenja i zatvaranja prometa kroz centar Omiša.
- Obnova postojeće ceste D8 na dionici dugoj oko 20 km od Stobreča do Nemire (izgradnja pješačkih nogostupa, ležćih policajaca, pješačkih semafora, ograda, utvrđenih bankina za javni prijevoz i parkirnih mjesta) znatno će poboljšati sigurnost u prometu.
- Izbjegavanje postojećeg uskog grla na mostu preko Cetine, koji je jedini prilaz Omišu iz smjera Splita.



- Izbjegavanje postojećeg uskog grla na križanju u Stobreču preusmjeravanjem prometa s D8 i križanja na novu cestu od Mravinaca do TTTS-a, čija je dužina znatno kraća.
- Otvaranje pristupa novoj trajektnoj luci Krilo Jesenice u koju će biti izmješten dio trajektnih linija iz Splita u ljetnoj sezoni, skraćenje vremena putovanja od čvora Dugopolje do trajektne luke, a vrijeme putovanja trajektom s kopna u Supetar skoro će se prepoloviti.
- Promocija i favoriziranje pješačkog prometa u odnosu na osobna vozila na postojećoj cesti D8, koja u kontinuitetu prolazi kroz naselja od Stobreča do Nemire (dionica duga oko 20 km).

D403 Škurinje – Luka Rijeka

- **Procijenjena vrijednost investicije:** 505 mil. HRK
- **Cilj projekta:** izgradnjom ceste povećat će se kapacitet mreže prometnica i poboljšati vrijeme putovanja. Također će se povećati cestovni kapacitet Luke Rijeka i istodobno izbjeći miješanje teretnoga i lokalnoga gradskog prometa. Uz paralelno povećanje cestovne sigurnosti i mobilnosti, cesta će imati nemjerljiv utjecaj u razvoju multimodalnosti (multimodalna platforma grada Rijeke).

Okučani – Stara Gradiška, most na Savi kod Gradiške i spojna cesta

- **Procijenjena vrijednost investicije:** 500 mil. HRK
- **Status:** Projekt se sastoji od izgradnje nove ceste, nekoliko objekata, spojne ceste i mosta preko rijeke Save (granica s Bosnom i Hercegovinom), a dužina je mosta oko 463 m. Most je zajednička investicija Hrvatske i Bosne i Hercegovine i predstavlja I. fazu projekta.

Cesta Okučani – Granica BiH u europskoj prometnoj mreži dio je priključnog pravca E-661 Balaton – Virovitica – Okučani – Banja Luka – Split, koji predstavlja jednu od transverzalnih prometnih veza između srednje Europe i Jadrana.

Izgradnjom prometnice postići će se:

- izgradnja mreže E-koridora E-661

Most kopno-otok Čiovo,
dovršetak srpanj 2018.



5. Projekti Bina – Istre

Izgradnja punog profila Istarskog ipsilona na dionici Rogovići – Vranja (Faza 2B1)

Značajke:

- 11 vijadukata
- 14 podvožnjaka
- tri nadvožnjaka i rušenje triju postojećih
- izgradnja brojnih potpornih zidova i pomoćnih građevina
- poboljšanja trase postojećeg kolnika na trima lokacijama
- izgradnja PUO-a Reбри
- vrijednost investicije faze 2B1: cca 156,5 mil. EUR.

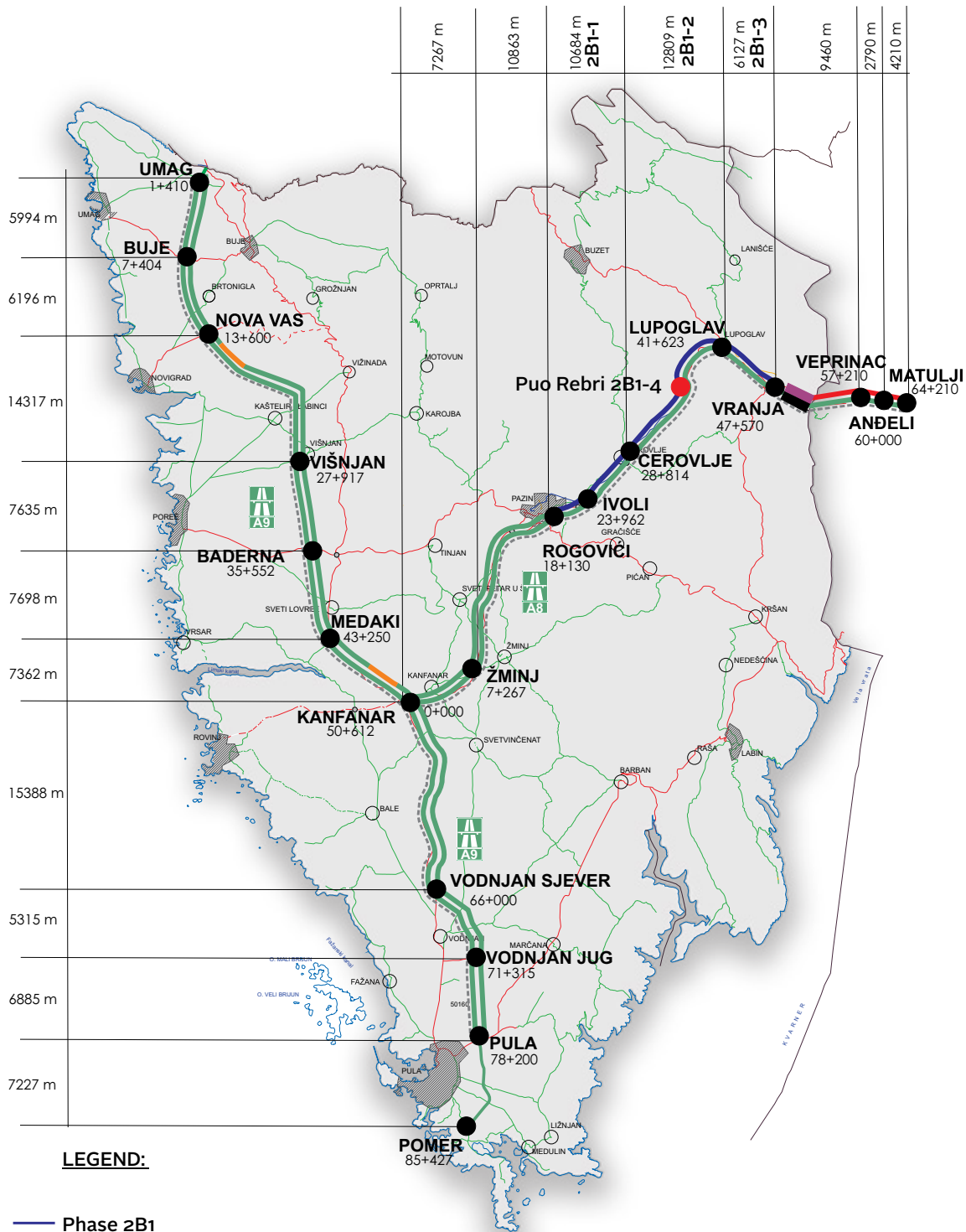
Faze izvođenja radova:

- podfaza 2B1-1
- Rogovići – Cerovlje : 24 mjeseca
- podfaza 2B1-2
- Cerovlje – Lupoglav : 24 mjeseca
- podfaza 2B1-3
- Lupoglav – Vranja : 24
- ukupno razdoblje izvođenja radova: 36 mjeseci
- ukupna dužina dionice: 28 km.

Razlozi za realizaciju projekta:

- Značajno smanjenje broja nesreća i poginulih s punim profilom autoceste.
- Pozitivan utjecaj na turizam: više od 90 % turista u Istri dolazi cestovnim putem.
- Prihod: faza 2B1 predstavlja najprometniju dionicu Y, koja će se staviti pod naplatu poslije završetka projekta.
- Smanjivanje zagušenja i skraćivanje vremena putovanja autocestom te unapređivanje zaštite okoliša.
- Faza 2B1 omogućuje nadogradnju sveobuhvatne Transeuropske prometne mreže (TEN-T), čime se primjereno povezuje Istra s ostatkom Hrvatske, poboljšava gospodarska i socijalna kohezija te se ostvaruju znatne gospodarske koristi.
- **Realizacijom faze 2B1 injektirat će se oko 170 mil. eura u nacionalno gospodarstvo. Očekuje se pozitivan utjecaj od +0,5 % BDP-a.**
- **Planirani je početak faze 2B1 ljeta 2018. godine.**

ISTRIAN MOTORWAY A8 and A9 sections PHASES OF PROJECT CONSTRUCTION





Projekt modernizacije i restrukturiranja cestovnog sektora RH

(2017. – 2022.)



Pozadina

Uzimajući u obzir dosadašnje neuspješne pokušaje reforme sektora autocesta sudjelovanjem privatnog sektora (monetizacija i IPO), Vlada Republike Hrvatske (VRH) s ciljem smanjivanja duga i povećavanja efikasnosti poslovanja javnih trgovačkih društava u cestovnom sektoru 2017. godine pokrenula je reformu cestovnog sektora projektom poslovnog i financijskog restrukturiranja.

Namjera je projekta uvesti strukturne reforme u cestovni sektor, ojačati nadzor i planiranje unutar sektora, povećati operativnu učinkovitost trgovačkih društava i popraviti financijsku sliku sektora. VRH je u ožujku 2017. objavila Pismo sektorske politike i započela proces financijskog i operativnog restrukturiranja cestovnog sektora i optimizacije obveza od oko pet milijarda eura za dugove HAC-a, ARZ-a i HC-a, koji čine oko 13 % javnoga vanjskog duga RH. Pismo sektorske politike pripremano je unutar radne skupine Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (MMPI) i u suradnji sa Svjetskom bankom.

Financijski ciljevi VRH-a jesu poboljšati strukturu financiranja HC-a, HAC-a i ARZ-a, optimizirati udio duga koji sektor može otplaćivati iz vlastitih izvora, progresivno smanjiti razinu godišnje otplate duga te tako smanjiti eventualni utjecaj sektora na javne financije i ograničiti razinu do koje država jamči za budući ili postojeći dug trgovačkih društava u cestovnom sektoru.

Poslovni ciljevi VRH-a jesu jačanje kapaciteta resornog ministarstva u dijelu nadzora i planiranja te povećanje operativne učinkovitosti javnih trgovačkih društava pa su ključna područja restrukturiranja:

1. upravljanje sektorom
2. planiranje, financiranje i provedba investicija
3. upravljanje trgovačkim društvima i njihovo poslovanje.

Ključni ciljevi reforme:

1. financijska održivost sektora
2. povećavanje operativne učinkovitosti trgovačkih društava
3. jačanje nadzora (kapaciteta resornog Ministarstva) i planiranja unutar sektora.

Pripremu i provedbu reforme cestovnog sektora Svjetska banka podupire zajmom od 22 milijuna eura i mogućnošću korištenja jamstva u visini od 350 milijuna eura. Poslije završetka Projekta modernizacije i restrukturiranja cestovnog sektora RH do sredine 2022. bit će poznati svi rezultati reforme. Uobičajeno je trajanje sličnih projekata koji se provode uz potporu Svjetske banke, a koji uključuju opsežne reforme, oko pet godina. VRH je tražila i mišljenje Europske komisije za dio reformi koji se odnose na spajanje HAC-a i HAC-ONC-a (Glavnu upravu za tržišno natjecanje).

Pri pripremi reforme Svjetska banka reformi cestovnog sektora daje potporu financiranjem investicijskih projekata uz financirani (investicijski zajam) i nefinancirani (jamstvo zajma) dio, a VRH je konzultirala i Europsku komisiju (Glavnu upravu za tržišno natjecanje).

VRH reformu cestovnog sektora provodi u skladu s dvama ključnim dokumentima:

1. Pismom sektorske politike VRH (Plan poslovnog i financijskog restrukturiranja c. sektora) (2017.)
2. Strategijom prometnog razvoja RH 2017 – 2030. (2017.)

Cestovni sektor RH do 2018.

- U Hrvatskoj je do stjecanja neovisnosti izgrađeno manje od 300 km autocesta.
- RH je u kratkom roku trebala izgraditi cestovnu infrastrukturu da bi potaknula gospodarski razvoj i uhvatila korak s razvijenim zemljama EU-a (npr. talijanska A1 – Autostrada del sole Milano – Napoli izgrađena je prije više od 60 godina).
- Danas je RH s oko 1300 km u prosjeku EU-a (ili 4. najbolja po broju kilometara autocesta na milijun stanovnika).
- Izgradnja autocesta bio je jedan od preduvjeta za nesmetani razvoj turizma (npr. samo 2017. Hrvatsku je posjetilo 18,5 milijuna stranih gostiju, od čega je 85 % dolazaka ostvareno cestovnim prijevoznim sredstvima – *Izvor: Tomas, ljeta 2017., Institut za turizam*).
- Za razliku od razvijenijih zemalja EU-a, hrvatsku cestovnu mrežu odlikuje visoka sezonalnost (turistička sezona), a glavninu prometa čini I. skupina vozila (osobna vozila).
- Pojedine dionice izvan turističke sezone bilježe niske stope prometa.
- Intenzivnu gradnju autocesta (2000. – 2009.) i obnovu državnih, županijskih i lokalnih cesta pratili su visoki troškovi i zaduživanja na domaćem i međunarodnom tržištu, često pod nepovoljnim uvjetima (glavnina kredita na naplatu dolazila je u razdoblju 2017. – 2022.).
- U fazi intenzivne izgradnje mreže dolazi i do povećanog zapošljavanja (broj zaposlenih veći je u usporedbi s ostalim državama EU-a).
- Budući da je dospijee kratkoročnih kredita značajno dovodilo u pitanje održivost poslovanja javnih cestarskih tvrtki, VRH je 2012. pokrenula projekt monetizacije (privatizacije) autocesta na rok do 50 godina.
- Godine 2015. VRH odustaje od monetizacije – razmatraju se druge opcije.
- Godine 2016. i 2017. VRH razmatra opciju poslovnog i financijskog restrukturiranja uz zadržavanje autocesta kao jednog od najvažnijih infrastrukturnih resursa u vlasništvu države i građana.
- Godine 2017. VRH objavljuje Pismo sektorske politike i kreće u realizaciju višegodišnje reforme cestovnog sektora.
- Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture pokrenulo je sa Svjetskom bankom projekt „Modernizacije i restrukturiranja cestovnog sektora“, a projekt obuhvaća financijsko i operativno restrukturiranje poslovanja trgovačkih društava cestovnog sektora.
- Nakon 20 godina povećanih ulaganja u infrastrukturu, poduzeća Hrvatske ceste (HC), Hrvatske autoceste (HAC) i Autocesta Rijeka-Zagreb (ARZ) danas su opterećeni s pet milijarda eura duga, koji je u potpunosti osiguran državnim jamstvom. Dodatni rizici prije refinanciranja duga proizlazili su iz tadašnje strukture duga (npr. nepovoljne kamate i rokovi dospjeća).



Pismo sektorske politike – strategija za rješenje izazova u cestovnom sektoru

VRH je u ožujku 2017. usvojila Pismo sektorske politike da bi ojačala sektorsko upravljanje, planiranje, financiranje i implementaciju investicija u cestovnom sektoru. Pismo je nastalo na temelju nacionalne Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. uvažavajući i Akcijski plan za sigurnost cesta, koju je izradilo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MMPI) u skladu s Nacionalnim planom za sigurnost cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. (VRH).

Očekivani rezultati reforme:

1. Povećanje prihoda

- 5 % usklađenja cestarine na dionicama pod upravljanjem HAC-a (provedeno 2017.)
- 10 % povećanja cestarine tijekom turističke sezone
- 6 % povećanja prometa na autocestama u odnosu na 2016. (provedeno 2017.)

2. Smanjenje troškova održavanja i upravljanja

- definiranje novog standarda održavanja u skladu s praksom EU-a
- racionalizacija osnovnih poslovnih funkcija
- smanjenje broja zaposlenih po km autoceste s 2,7 na 2,2 (usporedivi EU operateri imaju i do 30 % manje zaposlenih)
- očekivani odljev oko 700 zaposlenih do 2021. godine.

3. Ostalo

- definiranje novog sustava naplate cestarine 2019. uz implementaciju 2021. godine
- uvođenje sustava upravljanja imovinom do 2020. godine
- revizija sigurnosti cestovne mreže (2017.)
- usvajanje plana korporativnog upravljanja za trgovačka društva (usvojeno 2017.).

Elementi poslovnog i financijskog restrukturiranja

1. Upravljanje cestovnim sektorom

- Jedinствени sustav kategorizacije cesta i standarda održavanja te upravljanje javnim cestama s ciljem osiguranja odgovarajućeg i isplativijeg održavanja imovine.
- Organizacijsko jačanje uloge Ministarstva mora, prometa i infrastrukture kao tijela odgovornog za planiranje i kontrolu poslovanja javnih trgovačkih društava u cestovnom sektoru.
- Racionalizacija poslovanja trgovačkih društava u sektoru autocesta (očekivani su manji operativni troškovi održavanja cesta za određenu razinu usluge od najmanje 30 % do kraja 2021.).
- Strategija optimizacije dugova HAC-a, ARZ-a i HC-a (refinanciranje postojećih zajmova uz niže kamate).

2. Planiranje, financiranje i provedba investicija u cestovnom sektoru

- Sustav gospodarenja cestovnom imovinom s ciljem osiguravanja točnosti planiranja investicija.
- Odobreni investicijski plan cestovnog sektora za razdoblje 2017. – 2020.
- Prihodi i naplata cestarine (uvođenje novog sastava naplate cestarine sukladno EU standardima).
- Povećanje sigurnosti na cestama (sanacija opasnih mjesta, vaganje teških teretnih vozila u pokretu, revizija standarda zaštitnih ograda na autocestama i revizija sigurnosti u tunelima).

3. Upravljanje trgovačkim društvima i njihovo poslovanje

- načela korporativnog upravljanja (2017.)
- modernizacija upravljanja ljudskim resursima
- učinkovitiji sustav održavanja s ciljem smanjenja troškova.



Ključni koraci u procesu restrukturiranja

2017.

a) provedene financijske mjere:

- 5 % usklađenja cijene po kilometru autoceste HAC-a u odnosu na ARZ (travanj 2017.).
- 10 % (sezonsko) povećanje cijene cestarine za prvu kategoriju vozila (srpanj 2017.). Povećanje se ne odnosi na teška vozila.
- Na inozemnim je tržištima u studenom 2017. izdana obveznica vrijedna 1,275 milijardi eura, s rokom dospjeća 2030. godine (kupon od 2,75 %), koja je omogućila prijevremenu otplatu i refinanciranje zaduženja s državnim jamstvima HAC-a, ARZ-a i HC-a. To je dosad najpovoljnije, a ujedno i izdanje najdulje ročnosti realizirano na međunarodnim tržištima kapitala (razina javnog duga time nije porasla jer se sredstvima obveznice refinanciraju postojeće obaveze).

b) provedene operativne mjere:

- Krajem 2017. spojene su tvrtke HAC-ONC i HAC (spajanjem tvrtki dolazi do uštede smanjivanjem broja zaposlenih, ali je i preseljenjem djelatnika HAC-ONC-a u zgradu HAC-a prestao najam poslovnog prostora bivšeg HAC-ONC-a).
- Socijalnim je dijalogom dogovoreno da iz sustava dobrovoljno odlazi 208 zaposlenika ili 7,5 %. Zbrinjavanje zaposlenih odrađeno je po najvišim socijalnim standardima. Da su navedeni zaposlenici ostali raditi, sustav bi dugoročno na njihove plaće potrošio gotovo 30 milijuna eura.

Pregled broja zaposlenih i kilometara autocesta pod upravljanjem u EU

| Zemlja | Društvo | Godina | Km cesta | Prihod od naplate u 000 eura | Broj zaposlenih | Zaposleni po km mreže | Prihod po zaposlenom |
|-----------|-----------|--------|----------|---------------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------|
| Hrvatska | HAC I ARZ | 2014. | 1113 | 249 773 | 3075 | 2,76 | 81,23 |
| Hrvatska | AZM | 2014. | 60 | 25 616 | 150 | 2,50 | 170,77 |
| Hrvatska | BI | 2014. | 141 | 40 613 | 248 | 1,76 | 163,76 |
| Slovenija | DARS | 2014. | 607 | 344 164 | 1251 | 2,06 | 275,11 |
| Austrija | ASFI | 2014. | 2183 | 2 266 660 | 2674 | 1,22 | 847,67 |
| Slovačka | NDS | 2014. | 620 | 237 555 | 1341 | 2,16 | 177,15 |
| Italija | API | 2014. | 2855 | 2 954 773 | 5492 | 1,92 | 538,01 |
| Francuska | ASG | 2014. | 4386 | 3 333,000 | 4220 | 0,96 | 789,81 |

Pregled budućih aktivnosti

2018.

- refinanciranje dijela duga kod grupe domaćih poslovnih banaka - realizirano
- odlazak 90* djelatnika HAC-a u okviru socijalnog dijaloga i uz pripadajuće otpremnine (* u skladu s poslovnim planom za 2018.)
- analiza europskog interoperabilnog sustava elektroničke naplate cestarine.

2019.

- finalizacija analiza svih osnovnih poslovnih funkcija i reorganizacija poslovanja
- implementacija nove organizacije HAC-a
- dogradnja ključnih indikatora učinka (KPI) i njihovo praćenje u društvima
- izrada standarda za redovito održavanje cesta
- odabir europskog interoperabilnog sustava elektroničke naplate cestarine.

2020. – 2022.

- implementacija novog sustava naplate cestarine
- razvoj i implementacija sustava upravljanja imovinom
- daljnje operativno i financijsko poboljšanje učinkovitosti društava u cestovnom sektoru
- postupno smanjenje preostalog broja zaposlenih
- postizanje financijske stabilnosti do 2022. godine.



Strategija upravljanja dugom (svi iznosi u mil. eura)

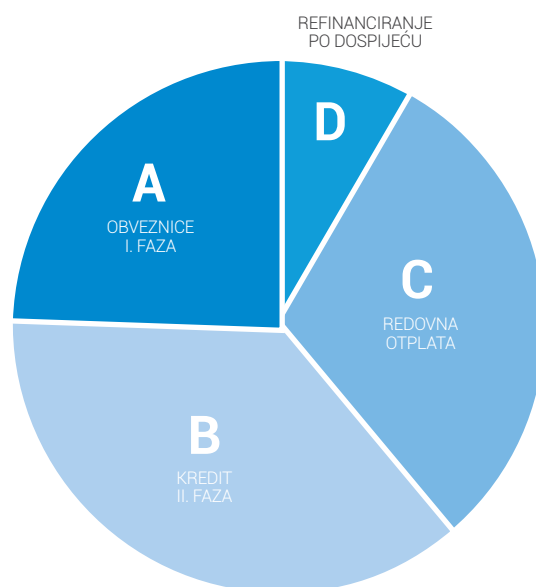
Financijsko restrukturiranje provedeno je u dva kruga, čime je refinancirano oko 60 % ukupnog duga cestarskog sektora.

| Stanje zaduženosti po društvima u milijunima eura na 31.03.2018. | HAC | ARZ | HC | Ukupno |
|--|------|-----|------|--------|
| Zaduženja po postojećim uvjetima | 1122 | 518 | 256 | 1896 |
| Prvi krug refinanciranja | 673 | 85 | 517 | 1275 |
| Drugi krug refinanciranja | 1141 | 202 | 467 | 1810 |
| Ukupno | 2936 | 805 | 1240 | 4981 |

| Godišnje uštede na kamati u milijunima eura | HAC | ARZ | HC | Ukupno |
|---|-----|-----|----|--------|
| Zaduženja po postojećim uvjetima | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Prvi krug refinanciranja | 9 | 2 | 10 | 21 |
| Drugi krug refinanciranja | 17 | 4 | 8 | 29 |
| Ukupno | 26 | 6 | 18 | 50 |

Struktura duga

- A** Refinanciranje preko državnih obveznica 2017.: **1,275 milijarda eura**
- B** Refinanciranje preko kredita kod domaćih banaka 2018.: **1,810 milijarda eura.**
- C** Kreditne obveze koje će se redovno otplatiti: **1,5 milijardi eura**
- D** Kreditne obveze koje će se refinancirati po dospjećima od 2019.: **0,4 milijarde eura**



I. krug

U studenom 2017. Ministarstvo financija izdalo je 1,275 milijarda eura vrijednu obveznicu na stranim tržištima, dospijea 2030. godine, uz kupon od 2,75 posto. Sklopljeni su Ugovori između Ministarstva financija s društvima HAC d.o.o., ARZ d.d. i HC d.o.o. te je iz sredstava ostvarenih obveznicom 20. prosinca 2017. prijevremeno otplaćeno odnosno refinancirano više bankarskih kredita:

1. 673 mil. eura (HAC)
2. 85 mil. eura (ARZ)
3. 517 mil. eura (HC).

Na kamatama će se ostvariti godišnje uštede od 21 milijuna eura.

Obaveze po ugovoru između Ministarstva financija s društvima dospijevaju jednokratno, početkom 2030. Zbog povoljnog odaziva kreditora zasad nije bilo potrebe za aktiviranjem jamstva Svjetske banke, no dogovoreno je da bude dostupno u slučaju daljnjih potreba za refinanciranjem.

Predviđenom će dinamikom RH za otprilike 15 godina (sredina 2030-tih) gotovo u potpunosti isplatiti postojeći dug cestovnog sektora.

Preostali dio od 1,894 milijarda eura većim će se dijelom (oko 1,2 milijarda eura) otplatiti u postojećim rokovima dospijea, a manjim dijelom refinancirati (oko 700 mil. eura kada dospijeva u narednim godinama).

II. krug

Drugi krug refinanciranja duga proveden je krajem ožujka 2018. na domaćem tržištu. Refinanciranje je provedeno u suradnji sa sindikatom domaćih banaka, od kojih je ZABA agent za HAC, a PBZ za ARZ i HC. Refinancirano je 1,8 milijarda eura na rok od 12 godina s kamatom od 1,95 %. U refinanciranju ukupno sudjeluje 8 banaka: ZABA, PBZ, Erste, HPB, Splitska, OTP, IKB i Croatia banka.

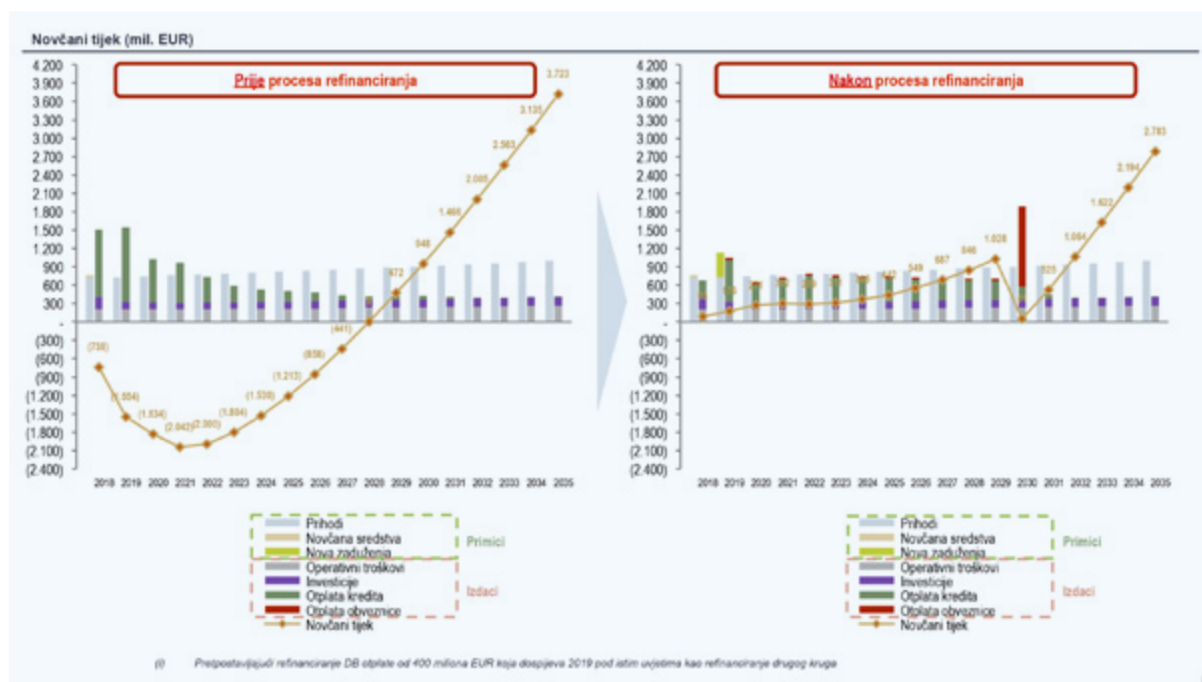
Iznosi refinanciranih kredita:

- ARZ – 202 milijuna eura
- HC – 467 milijuna eura
- HAC – 1,141 milijarda eura.

Na kamatama će se ostvariti godišnja ušteda od 29 milijuna eura

Financijskim restrukturiranjem u dva koraka RH će na kamatama godišnje štedjeti oko 50 mil. eura te je dug optimiziran tako ga je moguće uredno otplaćivati.

Analiza održivosti konsolidiranog duga



Planirano stanje kreditnih obaveza po postojećim kreditima

| Datum | 1.1.2017. | 31.3.2018. | 31.12.2022. |
|------------------------------------|-----------|------------|-------------|
| Kreditne obveze u milijardama eura | 5,2 | 5,0 | 3,8 |

Dosadašnji efekti financijskog restrukturiranja

| | | |
|----------------------------|--------------------|---------------------------------------|
| Spajanje HAC-ONC-a i HAC-a | Ostvarene uštede | 340.000 eura (trošak poslovnog najma) |
| Smanjenje broja zaposlenih | Ostvarene uštede | 30 mil. eura (dugoročno) |
| Refinanciranje kredita | Ušteda na kamatama | 50 mil. eura |
| Ukupno povećanje cestarina | Ostvareni prihodi | 41 mil. eura (u odnosu na 2016.) |

Troškovi realizacije reforme cestovnog sektora (posljednja revizija, siječanj 2018.)

Do kraja projekta ukupno se planira utrošiti 22 milijuna eura osiguranih zajmom Svjetske banke:

- 3,2 mil. eura za kupnju opreme i ugradnju
- 4,8 mil. eura za poticajne otpremnine zaposlenicima
- 0,8 mil. eura za standardizaciju u području održavanja cestovne i autocestovne mreže
- 1,0 mil eura priprema za novi sustav naplate – studija
- 0,5 mil. eura za revizorske usluge
- 7,7 mil. eura za implementaciju projektnih aktivnosti po sastavnicama uključujući financijskog savjetnika
- 2,0 mil. eura za sigurnost prometa i zaštitu okoliša
- 2,0 mil. eura za nepredviđene izdatke.

Sustav naplate cestarina

U skladu s budućom direktivom Europske komisije prema kojoj bi sve države EU-a od 1. siječnja 2026. trebale usvojiti sustav naplate po prijeđenom kilometru (takav se sustav za teretna vozila uvodi već od 2023.), RH idućih godina planira postupno uvođenje sustava automatizirane naplate koji će biti interoperabilan s EETS sustavom drugih zemalja članica. EETS (European Electronic Tolling System) će zamijeniti postojeće sustave naplate cestarine, a osim prijeđene udaljenosti u obzir će se uzimati i količina CO₂ koju je vozilo pritom ispustilo.

Do prelaska naplate na novi sustav planira se postupno povećanje automatiziranih naplatnih postaja uz daljnji razvoj ENC sustava. Tijekom 2018., u sklopu Projekta modernizacije i restrukturiranja cestovnog sektora, analizirat će se moguće verzije automatiziranog sustava naplate cestarina (EU interoperabilnog) koji će se implementirati 2020. godine.

Trenutačni sustav naplate cestarina u Europi

| | Vinjete | Cestarina po prijeđenom km | Posebna naplata (tuneli, mostovi, obilaznice gradova) |
|---------------------|---------|----------------------------|---|
| Hrvatska | | ✓ | Krčki most |
| Francuska | | ✓ | ✓ |
| Makedonija | | ✓ | |
| Italija | | ✓ | ✓ |
| Norveška | | ✓ | ✓ |
| Portugal | | ✓ | ✓ |
| Srbija | | ✓ | |
| Španjolska | | ✓ | ✓ |
| Grčka | | ✓ | ✓ |
| Bosna i Hercegovina | | ✓ | |
| Turska | | ✓ | ✓ |
| Poljska | | ✓ | |
| Austrija | ✓ | | ✓ |
| Bugarska | ✓ | | ✓ |
| Češka | ✓ | | |
| Mađarska | ✓ | | |
| Rumunjska | ✓ | | ✓ |
| Slovačka | ✓ | | |
| Slovenija | ✓ | | |
| Švicarska | ✓ | | ✓ |

Pregled jediničnih cijena cestarine po kilometru za I. skupinu vozila u kunama

| | | |
|--------------------------------|-------------------------|--------|
| Hrvatske autoceste d.o.o. | cestarina po kilometru | 0,3864 |
| Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. | cestarina po kilometru | 0,3864 |
| Francuska | cestarina po kilometru* | 0,6121 |
| Italija | cestarina po kilometru* | 0,5847 |
| Španjolska | cestarina po kilometru* | 0,6544 |
| Portugal | cestarina po kilometru* | 0,5250 |

Napomena: Cijene su izražene bez PDV-a.

Izvor: udruženje ASECAP, odnosno nacionalna izvješća pojedine zemlje članice udruženja

Pregled jediničnih cijena cestarine po kilometru za III. i IV. skupinu vozila u kunama

| Zemlja | Cestarina po kilometru | III. skupina* | IV. skupina* |
|-----------|------------------------|---------------|--------------|
| Hrvatska | Cestarina po kilometru | 1,08 – 1,15 | 1,59 – 2,06 |
| Slovenija | Cestarina po kilometru | 1,09 – 1,83 | 2,29 – 3,81 |
| Austrija | Cestarina po kilometru | 2,52 | 3,69 |

Napomena: Sve cijene uključuju PDV. Cijena varira ovisno o emisiji CO₂ (EURO 3 – Euro 6).





Zaključno

Mreža autocesta u Republici Hrvatskoj najvećim je dijelom izgrađena u odnosu na početne planove države te kratkoročno nisu potrebna značajnija ulaganja. Mreža državnih cesta također je sveobuhvatna i u dobrom stanju prema nacionalnim standardima i standardima EU-a. Slijedom toga glavne će se investicije u mreži javnih autocesta usmjeriti na dovršetak koridora Vc, a u državnim cestama u projekt Pelješkog mosta i nekoliko nužnih obilaznica (npr. Omiška obilaznica ili D403) na ključnim točkama mreže, pri čemu će se iskoristiti značajna sredstva iz europskih fondova.

VRH će nastaviti ulagati u prometnu infrastrukturu (objavljivanje pisma sektorske politike i početak modernizacije željezničkog sektora). Riječ je o kapitalnim projektima najveće složenosti od javnog interesa, koji su često u početku komercijalno neisplativi, ali dugoročno proizvode znatnu društvenu i ekonomsku korist.

Ključni naglasci

- U skladu s ranije iskazanom voljom velikog dijela građana RH, hrvatske autoceste kao jedan od najvrjednijih infrastrukturnih resursa i hrvatsko nacionalno blago ostaju u vlasništvu države i građana.
- EU praksa pokazuje da privatni koncesionari naplaćuju veću cijenu cestarine po prijeđenom kilometru.
- Modernizacija i reforma cestarskog sektora alternativa su privatizaciji cesta te omogućuju cestarskim društvima da samostalno otplaćuju dugove da ne bi pali na teret svih građana (proračuna), uz istodobno zadržavanje kvalitete usluga.
- Svjetska banka prati i podržava tijek procesa reforme cestovnog sektora u Hrvatskoj. Pritom usko surađuje s Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture i tri cestarske tvrtke pri provedbi financijskog i operativnog restrukturiranja, u skladu s Pismom sektorske politike.
- Restrukturiranjem oko 60 % ukupnog duga na povoljnije uvjete on postaje dugoročno održiv, otvara prostor za novi investicijski ciklus uz istovremenu uštedu na kamatama i smanjenju udjela u javnom dugu.
- Do 2022. očekuje se smanjenje udjela duga u ukupnom vanjskom javnom dugu RH.
- RH će samo na kamatama godišnje ostvarivati uštedu od oko 50 milijuna eura.
- Povoljni uvjeti refinanciranja i duga ročnost pokazuju da domaći i međunarodni kreditori podržavaju strategiju i predloženu dinamiku reforme cestovnog sektora.
- Pokazuje to i podizanje rejtinga Hrvatskoj.
- Predviđenom će dinamikom RH za cca 15 godina (sredina 2030-tih) gotovo u potpunosti isplatiti postojeći dug cestovnog sektora. Istodobno bi se modelom monetizacije na 30 godina isplatila samo polovica duga, dok bi ostatak platili porezni obveznici uz očekivano znatno povećanje cijene cestarina.
- Predloženim modelom država čuva imovinu i dugoročno stabilizira poslovanje te smanjuje udio u vanjskom javnom dugu.
- Poslovnim restrukturiranjem sektora povećat će se efikasnost poslovanja javnih cestarskih tvrtki uz istodobno provođenje visokih EU standarda održavanja i sigurnosti.
- U skladu s direktivom i preporukama EK-a Hrvatska će zadržati model naplate cestarine prema prijeđenom kilometru i postupno uvesti sustav automatizirane naplate s visokom razinom interoperabilnosti (standardizacija sustava naplate u cijeloj EU).
- Do kraja 2022. sektor će postupno napustiti oko 700 djelatnika (radnika na naplati cestarine, održavanja i administracije). Kao i do sada, višak radnika će se zbrinjavati uz stimulativne otpremnine i dijalog sa socijalnim partnerima.
- Cijene cestarina ostaju na sadašnjim razinama, uz sezonsko povećanje cijene.
- VRH će javnost, socijalne partnere i sve dionike u procesu redovito informirati o tijeku i napretku reforme.
- Restrukturiranje neće utjecati ni na planiranu izgradnju novih dionica ni na kvalitetu pružanja usluga društava.
- VRH je predana provedbi reforme cestovnog sektora kao jedne od ključnih reformi u mandatu ove Vlade, između ostalog iskazanom podrškom međunarodnih i domaćih investitora, socijalnih partnera te Svjetske banke.



Izdavač

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Zagreb, svibanj 2018.

Informacije za medije

Ana Matijašević, ana.matijasevic@mmpi.hr
Alan Bahorić, marspress@mmpi.hr



Tisak

Epilog studio d.o.o.
www.epilogstudio.hr



REFORMA
CESTOVNOG
SEKTORA RH