

VIA  
VITA



# CESTE I MOSTOVI

broj

1-6

godište 44.

Zagreb, siječanj-lipanj 1998.

UDK 625.7:624.2/8

CODEN CSMVB2

ISSN 0411-6380

Ceste i mostovi God. 44 Br. 1-6 Str. 1-64 Zagreb, Hrvatska siječanj-lipanj 1998.



# CESTE I MOSTOVI

broj

# 1-6

godšte 44.

Zagreb, siječanj-lipanj 1998.

UDK 625.7:624.2/.8 CODEN CSMVB2 ISSN 0411-6380

Štovani čitatelji

Pred Vama je novi broj našeg časopisa. Ne najredovitiji, niti na vrijeme, ali ipak...

Dogovor novoga rukovodstva Društva Via vita i najuže »operativne« grupe Uredničkog odbora bio je da se rad Društva i časopisa ne smije ugasi. Dapače, krizno stanje i nedaće mnogima su od nas pridodale dodatnu snagu i optimizam!

Uži sastav Uredništva (abecednim redom: B. Golub, M. Jurišić, S. Matoš, A. Prager, S. Štorga, Ž. Vojnić) u nekoliko je mjeseci osmislio novu uredničku politiku i aktivniji pristup glede svojih zadaća. Nadamo se da je »osvjedočenje primjerom« vidljivo već u ovom broju časopisa. Dvama svescima godišta 44 želimo premostiti nastali jaz u izlaženju s mnogo nade da ćemo, i uz Vašu pomoć, biti redovitiji u 1999.

Bez obzira na šarolikost ovog broja, upozoravamo na tematsku cjelinu prvih četiriju članaka koji govore o modelima i načinima financiranja cesta. Smatramo, isto tako, da će članak o problematiki održavanja betonskih mostova u primorskim prilikama privući Vašu pozornost. Pronaći ćete i priloge o nekim novim objektima.

U godini 1999. predviđeno je i održavanje Drugoga hrvatskoga kongresa o cestama pa u časopisu možete naći i prvu obavijest s pozivom na prijavu i aktivno sudjelovanje. Nadamo se da je izbor tema aktualan te da će imati primjeren odziv čak i izvan naših okvira.

Pozvali smo i pozivamo članove Društva da se ponovno aktiviraju i nastiave suradivati u časopisu. Toplo se nadamo da će biti primjeren odziv. Posebna grupa je zadužena za iznalaženje izvora financiranja časopisa i drugih aktivnosti Društva pa se uskoro očekuju pozitivni rezultati ovih zahtjevnih aktivnosti.

Kako se izlaženje ovog broja (s velikim zakašnjenjem) podudara s blagdanskim danima potkraj godine, korisnim prigodu da ispred Uredničkog odbora svima Vama i Vašim obiteljima zadržim sretan Božić i uspješnu novu godinu.

Za Urednički odbor CIM-a  
prof. dr. sc. Ivan Legac

Slika na naslovnici: **Postrojenje za miješanje asfalta AMMANN EURO A 200**  
Proizvođač: švicarska tvrtka AMMANN

Kapacitet: 200 t/h

Lokacija: industrijska zona grada Lepoglave (uz D-35 Varaždin – Golubovec)

## SADRŽAJ

### ZNANSTVENI I STRUČNI ČLANCI SCIENTIFIC AND PROFESSIONAL PAPERS

Mate Jurišić, Zagreb	3	Izgradnja autocesta i naplata cestarine Motorway Construction and Tolls
Darke Milinarić, Zagreb	9	Metodološki pristup Svjetske banke Project Methodology of the World Bank
Boris Golub, Zagreb	17	Svjetska banka i program obnove cestovne mreže u Republici Hrvatskoj The World Bank and Croatian Highway Sector Project
Ivan Legac, Zagreb	21	Politika razvika hrvatskih cesta u prethodnom vremenu Development Policy of Croatian Road Network in Foregoing Period
Slanko Šram, Zagreb	33	O održavanju betonskih mostova About Concrete Bridges Maintenance
Darke Lazić, Zagreb	41	Obnova mosta preko Kupe kod Bresta Renovation of the Bridge over Kupa River by Brest
Darke Lazić, Zagreb	45	Prijelaz Svaljkovec na autocesti Zagreb-Macelj Road Overpass Svaljkovec on the Zagreb-Macelj Highway
Jovo Beslač, Marko Hranilović, Željko Poločnjak, Zagreb	49	Beton visoke kakvoće u Hrvatskoj High Performance Concrete in Croatia
Velimir Ukrainczyk, Ivana Banjad, Boris Ukrainczyk, Radovan Halle, Zagreb	53	Razumna procjena korozije betona u morskome okolišu Rational Assessment of Concrete Corrosion in Marine Environment

## RUBRIKE

- Kongresi, savjetovanja, skupovi 59 Prva obavijest o Drugom hrvatskom kongresu o cestama
- Objeltnice 61 Sedamdeset i pet godina života Marijana Koščaka (Z. Maric)
- Cestovna dokumentacija 63 Sažeci članaka iz stranih časopisa (B. Fučić)



Stručni članak – Professional paper  
UDK 336.645.1:625.7/8:336.2  
Primljeno: listopad 1998.  
Prihvaćeno: 18. XI. 1998.

mr. sc. Mate JURIŠIĆ, dipl. ing.  
Hrvatska uprava za ceste, Zagreb

## IZGRADNJA AUTOCESTA I NAPLATA CESTARINE

### SAŽETAK

Financiranje izgradnje autocesta moguće je s pomoću tri modela: (1) financiranje putem poreznih obveznika (proračun), (2) financiranje iz specifičnih pristojbi za korištenje određenog tipa vozila i iz poreza na gorivo i (3) financiranje od naplate cestarine korisniku. Autora zanima treći model financiranja. To je jedan od dodatnih načina da se brzo i sigurno izgradi cestovna mreža jer se sredstva prikupljena od naplate cestarine izravno usmjeravaju na izgradnju mreže autocesta. Cestarina kao model u svojoj biti u svemu je prihvatljiva jer poštuje načelo pružanja i plaćanja obavljene usluge. U radu se ukazuje na povijest cestarine kroz vijekove. Analizira se BOT model kao najnovije postignuće u financiranju izgradnje autocesta s naplatom cestarine.

U Americi su prenesena iskustva o cestama s naplatom iz Velike Britanije. Prvi zapisani most s naplatom izgrađen je u Massachusettsu 1656., a prva cesta s naplatom izgrađena je 1785. u Virginiji. Izgradnja cesta s naplatom cestarine u SAD-u započela je zato što ni savezna ni lokalna vlada nisu pokazivale interes da bi najviše putove pretvorile u ceste. Većinu poduzeća koja su gradila ceste i naplaćivala cestarinu osnivali su i financirali lokalni trgovci i farmeri. Oni su znali da dobra cesta omogućuje povećanje prometa, a time i trgovine. Cijena cestarine za dionicu duljine 10 milja (16 kilometara) za zaprežna kola sa zapregom od dva konja iznosila je 0,25 USD. U SAD-u je od 1789. do kraja 19. stoljeća više od 2.000 poduzeća ubiralo cestarinu. Izbjegavanje plaćanja cestarine bila je česta pojava. Doneseno je niz strogih zakona za prekršitelje. Prva »prava« američka cesta s naplatom koja je projektirana i izgrađena s pravim inženjerskim specifikacijama i kolničkom konstrukcijom »makadam« (uključeni kamen) sagrađena je 1793., u blizini Philadelphije. Cesta je omogućivala razvitak pojedinih područja. Zanimljivo je da i danas, kao u doba otvaranja, zemlju obrađuju, a staru cestu održavaju Amishi, vjerska sekta čiji sljedbenici žive uz primjenu samo starih tehnologija.

U državi New York 1830. bilo je oko 7.000 km cesta pod naplatom, a u Pennsylvaniji oko 4.000 kilometara.

U drugoj polovici devetnaestog stoljeća cestovni prijevoz počeo je naglo opadati jer nije bio sposoban nositi se sa željezničkim prometom. Naime, parni stroj bio je znatno učinkovitiji na tračnicama nego na cesti. Konstruirana su i izgrađena cestovna vozila s pogonom na paru. Međutim, bila su teška i jednostavno nisu se mogla takmičiti s čeličnim kolacima na tračnicama, gdje je trenje bilo znatno manje nego na cesti. Željeznica je omogućivala znatno veći kapacitet prijevoza korisnog tereta i, za to doba, vrlo veliku brzinu. Tako starije trajalo je do devedesetih godina prošlog stoljeća. U tom razdoblju došlo je do izuma pneumatik guma, novih konstrukcija kolničkih cesta (razdoblje od 1885. do 1915.), a što je još bitnije, konstruirani su motori s unutarnjim izgaranjem, znatno veće učinkovitosti.

U početku primjene pneumatik guma i motora s unutarnjim izgaranjem, gradjenje cesta financirano je iz poreza na gorivo. Gorivo za motore proizvodilo se na određenom broju lokacija (rafinerije) gdje je bilo moguće vrlo lako kontrolirati i naplatiti porez, u usporedbi s konjskim zapregama, gdje je bilo nemoguće naplatiti porez od, na primjer, uzgajanja konja jer su bili raspršeni po tisućama seoskih gospodarstava.

U osvit automobilske ere ceste su ostale iste kao i za vrijeme zaprežnih vozila. Tu i tamo napravljeno je neko poboljšanje ceste ojačavanjem kolnika. Ponegdje je obavljeno asfaltiranje manjih

### 1. Iz povijesti cestarine

Pojam cestarine seže u početke civilizacije i trgovine. Stari zapisi govore o tome. Indijski spis *Athasatra* iz četvrtog stoljeća prije Krista spominje cestarinu. U engleskom *Katastru* iz 1905. (*Domesday book*) postoji popis cestarinskih prolaza. Naplata cestarine na Londonskom mostu spominje se 1286. godine. Engleski kralj Eduard III. legalizirao je 1364. cestarinu, dajući pravo na naplatu cestarine na Velikoj sjevernoj cesti, blizu Londona, kao naknadu za troškove njezine rekonstrukcije, nekom Philippeu Lilelaidu. Naplata cestarine postala je uobičajena u cijeloj Europi i jednom feudalnog razdoblja. Naime, feudalni sustav omogućio je veće slobode, pa je time pospješio razvitak trgovine i transporta robe. U Engleskoj je od 1706. donijeto niz zakona koji su omogućili osnivanje poduzeća za naplatu cestarine (»turnpike«). Riječ »turnpike« dolazi od riječi *turn* (okrenuti) i *pike* (rampa), koja bi se u slobodnom prijevodu mogla prevesti »podignji rampu«. Čuvar rampe najprije bi ubrao cestarinu, a zatim bi podignuo rampu. Sve glavne ceste u Velikoj Britaniji 1820. bile su pokrivene naplatom cestarine. Oko 40.000 kilometara cesta, državnih i regionalnih, bilo je uključeno u naplatu. Cestarinu je ubiralo više od tisuću poduzeća. Ploniri modernih kolnika, kao Telford i McAdam, gradili su nove kolničke konstrukcije upravo na cestama s naplatom.

U Hrvatskoj početkom devetnaestog stoljeća (1803.–1811.) izgrađena je cesta Rijeka–Karlovac (Luizijana). Na toj se cesti na plaćivala cestarina. Cesta je imala pet glavnih i niz sporednih cestarinskih prolaza (mlićina). Treba naglasiti da tu cestu nije financirala država, nego udruženi strani i domaći privatni kapital.

Društvo je poslovalo na temelju koncesije dobivene na rok od pedeset godina. Izgradnja ceste stajala je 2,1 milijun forinti. Poduzetnici su uložili 1,2 milijuna, a za ostatak uzeo je zajam.



# CESTE I MOSTOVI

## ROADS AND BRIDGES

Izdavač Hrvatsko društvo za ceste Zagreb, Vontčinina 3, tel. 46-17-422/63

Published by

Ovaj broj su pripremili i uredili: Boris Golub, dipl. oec., Zagreb, mr. sc. Mate Jurišić, dipl. ing., Zagreb, prof. dr. sc. Ivan Legac, dipl. ing., Zagreb, dr. sc. Stipan Matoš, dipl. ing., Zagreb, prof. dr. Andrija Prager, dipl. ing., Zagreb, Stjepan Storga, dipl. ing., Zagreb i mr. sc. Željko Vojnić, dipl. ing., Zagreb

Adresa uredništva Hrvatsko društvo za ceste, Zagreb, Vontčinina 3

Editor's Office

### Časopis izlazi mjesečno

Lektura, korektura i tehničko uređenje: Mirjana Zec, prof. Grafičko oblikovanje: Goran Curi, ing. Klasificiranje i indeksiranje po UDK: mr. Davor Sovagović

Sekundarne publikacije i baze podataka koje referiraju članke objavljene u časopisu: TRIS baza podataka (Transportation Research Board, TRB), Washington, DC.; SAD Informacije se preuzimaju i od: HRIS, TLIS, UMTRIS, ATIRIS, HSLI, IPRIS

Za iskanje Časopisa koriste se središnja Ministarstva znanosti i Hrvatske uprave za ceste i Prema mišljenju Ministarstva prosvjete i kulture (K), oznaka 012-1091-01-939. Uz broj 532-03-191-01 Časopis CESTE I MOSTOVI smatra se proizvodom iz članka 19. točka 14. Zakona o porezu na promet proizvoda i usluga, na koji se ne plaća osnovni porez na promet, a temeljem članka 20. Zakona o porezu na promet proizvoda i usluga ne plaća se ni poseban porez na promet.

Naklada: 1.200

TISAK: HRVATSKA TISKARA d.d. – ZAGREB

Tiskanje dovršeno 20. prosinca 1998.



tala (equity). Svi bi radije radili s raznim razinama glavnog i podređenog duga (senior and subordinated debt). Glavni zajmodavatelji (komercijalne banke) uvijek žele imati »amortizer« koji bi osiguravao njihov glavni zajam. Njih ne zanima mnogo dolazi li taj »amortizer« u obliku podređenog zajma ili temeljnoga uloga (equity). Država, odnosno vlada zemlje u kojoj se izvodi BOT projekt uvijek želi dobiti financijsku podršku u obliku dugoročnih aranžmana s osnivačima BOT projekta, i to za vrijeme operativnosti projekta. Podrška se sastoji od podređenog duga, equitya ili equitya sa zatezanim taksama. Financiranje BOT projekta sastoji se od dviju faza s različitim izdancima. Prva faza je gradnje objekta koje ima znatno veći rizik od druge faze, uporabe projekta. Njezin rizik znatno manji. Ulažaci temeljnoga kapitala (equitya) i zajmodavatelji očekuju i zahtijevaju razna jamstva koja su različita za svaku spomenutu fazu. To je ovisno o fazi u koju su uključeni.

### 2.2.7. Osiguranje zajmodavatelja

Ključni izazov BOT projekta je kako utvrditi valjano osiguranje za zajmodavatelje. Naime, jednostavno je naći novoga kupca za neku zgradu ako vlasnik propadne. Nađe se novi kupac i zajmodavatelj je dobio novac natrag.

Ali, što napraviti s autocestom, tunelom ili mostom? Ako projektno poduzeće propadne, teško je prodati neku autocestu ili tunel. Zbog toga su pronađeni mnogi sustavi koji zaštićuju velike zajmodavatelje, posebice u BOT projektima. Kako je to napravljeno?

Prvo, prihodi projektnog poduzeća (naplata cestarine) obavljaju se preko neodređenog operatora, to jest operator je neovisan o projektnom poduzeću. Operator obavlja isplatu prema određenim prioritetima. Nadalje, zajmodavatelji inzistiraju da se otvori specijalni rezervni račun za servisiranje dugova, koji mora imati na računu sredstva za plaćanje glavnog duga (šest mjeseci ili više). Drugo, prihodi od raznih ugovora koje je sklopio projektno poduzeće (npr. ključ u ruke, ugovori, činidbena garancija, razna osiguranja itd.) posebnim ugovorom usmjerena su u korist zajmodavatelja.

Treće, zajmodavatelji obično inzistiraju na preuzimanju projekta ukoliko dode do teškoća. Dakako, prije bankrota projekta! Ako dode do preuzimanja projekta, zajmodavatelj obično dovodi novog izvođača, dobavljača i operatora projekta. U tom slučaju zajmodavatelj postaje vlasnik projektnog poduzeća.

Na kraju, komercijalne banke i agencije obično traže pomoć vlade u takvom projektu, a to je *standby* zajam, koji je u biti predviđen dug. Taj zajam ekvivalentan je državnoj garanciji za razvitak projekta.

### 2.2.8. Povrat objekta koncedentu

Ugovorom o koncesiji projektno poduzeće obvezuje se vratiti objekt koncedentu nakon određenog vremena. Povrat objekta (u ovom primjeru autoceste) podrazumijeva povrat autoceste, odgovarajućeg zemljišta, objekata i svake druge imovine, koja je predmet ugovora o koncesiji. Povrat objekta znači i povrat temeljnog uloga (equitya). Sve treba temeljiti na financijskim kriterijima. Praksa govori da je to mnogo realnije nego tražiti tržišnu vrijednost objekta. Najvažnije je da projektna kompanija mora prenat ugovor o koncesiji održavati objekt lege artis prema važećim svjetskim normama.

## 3. Zaključna razmatranja

BOT modeli za izgradnju autocesta postali su putokazi za tranzicijske zemlje. Mada je došlo do nekih nepovoljnih događaja u

primjeni ovih modela financiranja (mađarska autocesta M-1), BOT modeli je nedvojbeno rješenje za tranzicijske zemlje. U ovom radu nisu spomenuti mnogi čimbenici koji utječu na profitabilnost BOT projekta, kao što su razne podrške viadnih institucija, politička i birokratska, porezna i razne druge podrške. Također nije analizirana raspodjela rizika među sudionicima u projektu jer to prelazi granice ovog rada. Analiza raspodjele rizika svakako zaslužuje poseban osvrt. Iz istog razloga nisu analizirani svi uvjeti koji pridonose optimizaciji i učinkovitosti BOT projekta.

Novije varijante BOT projekta isto tako nisu analizirane. Spomenut ćemo najnoviji, sve popularniji DBFO model (Design, Build, Finance & Operate). Model je zasnovan na tome da država ne sudjeluje u financiranju troškova gradnje autoceste.

Gradnje financira konzorcij građevinskih poduzeća. Nakon izgradnje država plaća konzorciju određeni iznos za svaki automobil koji koristi autocestu u razdoblju od 30 godina nakon dovršenja autoceste. Taj se model naziva i »Shadow Tolls« (cestarina u sjeni). Na tom načelu izgrađene su neke autoceste u Velikoj Britaniji i Finskoj.

Rezultati pristupa izgradnji autocesta putem naplate cestarine su zažudjujući:

- U Kini se gradi nekoliko autocesta s naplatom cestarine. Investitori su lokalne uprave popomognute Hong Kongom. Sredinom 1996. godine više od dvije milijarde USD uloženo je kao »equity« u izgradnju autocesta.
- Njemačka i Austrija planiraju na svojim autocestama uvesti naplatu za kamione 2000. godine. Austrija je 1997. uvela naplatu (vinjete) za strana vozila.
- Velika Britanija je na najboljem putu da uvede cestarine počevši graditi autocestu modelom »cestarine u sjeni«.
- Francuska je najveći svjetski investitor u izgradnji mreže autocesta s naplatom. Stalno povećava mrežu svojih autocesta i gradi autoceste s naplatom u čitavom svijetu.
- Italija privatizira mrežu autocesta koje su uglavnom izgrađene državnim kapitalom, pa su bile u vlasništvu države.
- Latinska Amerika, Australija, Južna Afrika i zemlje južne Azije izgrađuju mrežu autocesta s naplatom.
- Skandinavске zemlje donedavno povezane trajektima, danas se grandioznim mostovima i tunelima s naplatom povezuju s Danskom i Njemačkom.
- Veliki europski gradovi – Pariz, Stockholm, Lyon, Oslo, te Melbourne i Sydney u Austriji izgradili su u podzemlju autoceste s naplatom, kako bi izbjegli ekološke prepreke. Singapore gradi podzemni prsten autocesta koji se financira iz naplate.
- Hrvatska je napravila značajne korake u izgradnji autocesta s naplatom. Osnovana su dva koncesijska mješovita društva koja grade autoceste Zagreb-Goričan i Istarski »Y« i jedno domaće koncesijsko društvo Rijeka-Zagreb. Treba spomenuti da je svoju prvu autocestu s naplatom Hrvatska izgradila 1972. godine.
- Istočne europske zemlje: Mađarska, Češka i Poljska grade autoceste s naplatom. Najvjerovatnije to isto učinit će Rusija i Ukrajina.
- Grčka i Portugal većinu svojih autocesta izgradili su kao naplatni sustav, a Izraelska glavna autocesta sjever-jug bit će izgrađena po koncesijskom modelu s naplatom.

## LITERATURA

- 11) M. G. Lay, *Ways of the World: A history of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them*, Rutgers University Press, 1992.
- 12) *America's Highways: 1776-1996*, US Department of Transportation, Federal Highway Administration.
- 13) D. Coupered, *Wilbur Smith Associates Research »Toll Financing: a Report on the state of the toll Industry«*, International Bridge Tunnel & Turnpike Association, September 1992.
- 14) G. Roth, *Roads in Market Economy*, Avebury Technical 1995.
- 15) M. Augenblick and B. Scott Custer, Jr., *The Build Operate Transfer (BOT) Approach to Infrastructure Projects in Developing Countries*, World Bank, Working paper, 1990.
- 16) T. Bilic, *Utjecaj prometnica na razvoj Gorškog kotara u prošlosti i budućnosti*, EUR, EKO usmjereni razvoj, Vol. 1., 1994.

## SUMMARY

UDC 336.645.1:625-71.8:336.2

Professional paper

### Motorway Construction and Tolls

New construction of motorways is usually financed by three main models: out of taxes (budget), road user charges and fuel taxes or out of toll revenues.

We are interested in the third model of construction financing which is regarded as the most efficient for quick and safe development of road network, because toll revenues are directly allocated to the construction of motorway network. Toll revenue, as a model of financing, is essentially acceptable because it abides by the principle of providing and paying for services. In the paper, an outline of history of toll collection is given, and BOT model analyzed as the most recent development in financing of tolled motorway construction.



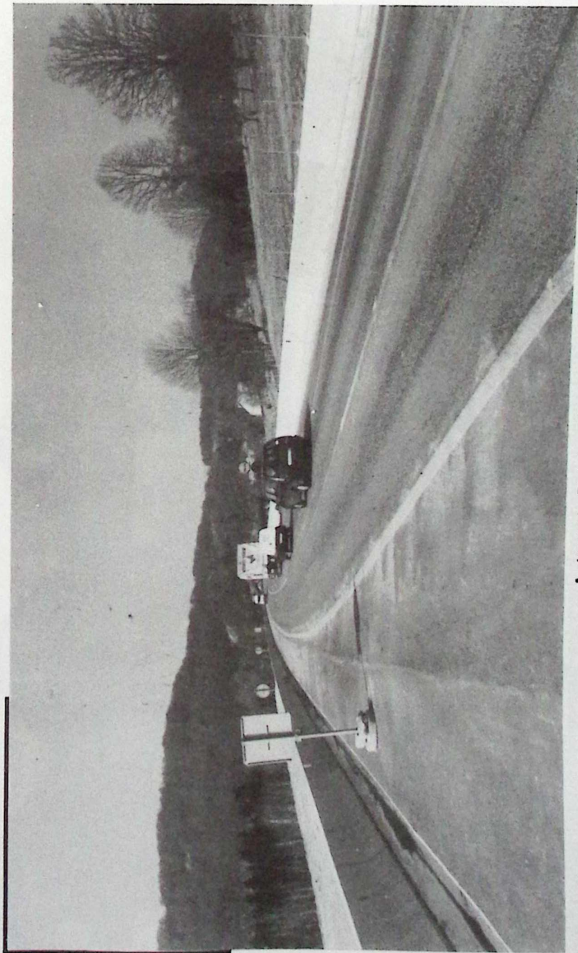
Naplatna postaja Lepenica na autocesti Oštrovnica–Delnice

Snimio: B. Golub



**S naplatne postaje Lepenica**

Snimio: B. Golub



**Autocesta Delnice-Kupjak**

Snimio: B. Golub



Stručni prikaz – Professional review  
UDK 711.7:336.645.1  
Primljeno: listopad 1998.  
Prihvaćeno: 18. XI. 1998.

**Dr. sc. Darko MLINARIĆ, dipl. ing.**  
Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Zagreb

**METODOLOŠKI PRISTUP SVJETSKJE BANKE**  
**priprema, realizacija i ocjena razvojnih projekata**

**SAŽETAK**

Međunarodna banka za obnovu i razvoj – IBRD, Svjetska banka iz Washingtona – pomaže Hrvatsku već četrdeset godina. od prvoga razvojnoga kredita za Jadransku magistralu do aktualnoga Hitnoga kredita za obnovu mostova i cestovne i željezničke infrastrukture.

Ovim prikazom želi se upoznati hrvatsku stručnu javnost s metodologijom rada Svjetske banke kroz projektni ciklus od pripreme i odobravanja kredita preko građenja i nadzora te efekata realiziranog projekta.

Nastavak suradnje sa Svjetskom bankom danas se usmjeruje prema obnovi i rehabilitaciji cestovne mreže te prema rješenju podizanju i financiranju koncesijskih projekata za autoceste u Hrvatskoj.

**Uvodno**

Međunarodna banka za obnovu i razvitak iz Washingtona – kraće Svjetska banka – gotovo je četrdeset godina prisutna u kreditnoj potpori razvitku cestovne mreže Hrvatske. Od prvoga kredita Svjetske banke u početku šezdesetih godina, namijenjenoga dovršetku Jadranske magistrale do Dubrovnika, preko serije kredita osamdesetih godina, usmjerenih na izgradnju Posavske autoceste (Transeuropske autoceste E-70 na smjeru sjeverozapad–jugosjever Europe) te obnovu (rehabilitaciju) dijelova magistralne mreže) do devedesetih godina kada Svjetska banka sudjeluje u potpori dovršenju izgradnje »snežne dionice« na autocestovnom smjeru Rijeka – Zagreb, stručnjaci Svjetske banke i hrvatski planeri razvili su kvalitetnu suradnju u okviru metodologije rada Svjetske banke.

Mora se istaknuti i aktualna kreditna podrška obnovi mostova porušenih u agresiji na Hrvatsku – u sufinanciranju obnove mosta Županja – Orašje preko Save te obnove 28 mostova na raznim dijelovima Hrvatske, što je u tijeku.

Značajna je i potpora koju danas Svjetska banka pruža posredno u davanju pozitivnih mišljenja pri zatvaranju financijske konstrukcije za neke autocestovne koncesije u Hrvatskoj.

Stoga se čini korisnim da se naša stručna javnost podsjeti na cjelinu djelovanja Svjetske banke od njena osnivanja 1946. do danas, s posebnim naglaskom na stručnu metodologiju njenog odlučivanja koja se zrcali u okvirima vođenja i praćenja »projektnog ciklusa«.

**1. Djelovanje Svjetske banke od 1946. do danas**

Ako bi na pitanje »Što radi Svjetska banka?« trebalo odgovoriti s nekoliko riječi, to bi glasilo: »Ona kreditira razvojne projekte«. Osnovno poslovanje Banke usmjereno je na kreditiranje određenih projekata, pažljivo odabranih i pripremljenih, temeljito procijenjenih, pažljivo nadgledanih i sustavski analiziranih. Otkada je otvorila svoja vrata godine 1946., Banka je – u skladu sa svojim proglasom, Međunarodna banka za rekonstrukciju i razvoj i njena podružnica za beskamatne kredite, Međunarodno udruženje za razvoj (International Development Association – IDA), koje je započelo s radom u 1961. godini – dodijelila preko 3.000 razvojnih kredita u ukupnom iznosu od više od 92 milijarde USD. Od toga je većina, više od 90 posto, bila za određene projekte kao što su škole, poljoprivredni programi, brane hidroelektrana, ceste i tvornice umjetnoga gnijevla.

Ta orijentacija na kreditiranje projekata ima cilj da bankovna sredstva budu investirana u zdrave produktivne projekte koji pridonose razvoju kreditirane zemlje i njenoj ekonomiji, kao i njenoj sposobnosti da otplati kredit. Banke je i razvojna i financijska in-situacija pa tako svaki kreditirani projekt mora zadovoljiti obje značajke ove institucije.

Broj projekata i iznosi kredita znatno su porasli tijekom posljednjih godina. Početkom 1950-ih godina Banka je davala manje od 20 kredita u godini, većinom u Europi i Latinskoj Americi, u ukupnom iznosu oko 400 milijuna USD. U fiskalnoj godini 1967. dodijeljeno je 67 kredita, zemljopisno šire raspodijeljenih, u ukupnom iznosu od 1,1 milijardu USD, dok je u fiskalnoj godini koja je završila u lipnju 1981. bilo odobreno 246 kredita u ukupnom iznosu od 12,3 milijarde USD za devedeset zemalja.

Ne manje promjene dogodile su se u pogledu same prirode projekata. Bankovno kreditiranje postajalo je sve više razvojno orijentirano u pogledu zemalja koje se kreditiraju, razvojne strategije, sektora kreditiranja i svrhe projekata.

– *glede zemalja:* Kreditiranje se sve više usmjeruje prema siromašnim i manje razvijenim zemljama u Aziji, Africi i Latinskoj Americi.

– *glede razvojne strategije:* Takozvana teorija »prokapljivanja« koja pretpostavlja da će razvojne pogodnosti postupno stići i do siromašnih, zamijenjena je izbalansiranim pristupom koji kombinira ubrznani razvoj s izravnim nastojem na siromaštvo kroz programe kojima se povećava produktivnost i životni standard seoske i gradske sirotinje.