

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.

Štovani čitatelji

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

Dogovor novoga rukovodstva Društva *Vila i inaužje "operativne"* grupe Uredničkog odbora bio je da se rad Društva i časopisa ne smije ugasiti! Dapače, kritzno stanje i nedáće mnogima su od nas pribrojala dodatnu snagu i optimizam!

Uži sastav Uredništva (abeecednim redom): B. Golub, M. Jurišić, S. Matoš, A. Prager, S. Štorga, Ž. Vojnić i nekoliko je mjeseci osmislio novu uređivačku politiku i aktivniji pristup gledje svojih zadataća. Nadamo se da je "osvjeđenčenje primjerom" vidljivo već u ovom broju časopisa. Dvama svescima godista 44. želimo premostiti nastali jaz u izlaženju s mnogo nade da čemo, i uz Vašu pomoć, bili redoviti u 1999.

Bez obzira na šarolikost ovog broja, upozoravamo na tematsku cijelinu prvih četiričiju članaka koji govore o modelima i načinima finansiranja, cesta. Smatramo, isto tako, da će članak o problematičnom izravnavanju betonskih mostova u primorskim prilikama privući Vašu pozornost. Pronaći ćete i prijope o nekim novim objektima.

U godini 1998. 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 nastave suradivati u časopisu. Točno se nadamo da će biti primjeran odziv. Posebna grupa je zadužena za iznalaženje izvora finančiranja časopisa i drugih aktivnosti Društva pa se uskoro očekuju pozitivni rezultati ovih zahajivnih aktivnosti.

Kako se izlaženje ovog broja (s velikim zakašnjenjem), podudara s blagdanskim danima i polkraj godine, koristim prigodu da ispred Uredničkog odbora svima Vama i Vašim obiteljima zazelim sretan Božić i uspjesnu novu godinu.

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

CESTE I MOSTOVI

broj

1 - 6

godište 44.

Zagreb, siječanj-ijpanj 1998.

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

SADRŽAJ

ZNANSTVENI I STRUČNI ČLANCI SCIENTIFIC AND PROFESSIONAL PAPERS

Mate Jurišić, Zagreb	3	Izgradnja autocesta i naplata cestarine
stručni članak – profesionalni paper	3	Motorway Construction and Tolls
Darko Milinarić, Zagreb	9	Metodološki pristup Svjetske banke
stručni prikaz – profesionalni review	9	Project Methodology of the World Bank
Boris Golub, Zagreb	17	Svjetska banka i program obnove
stručni članak – profesionalni paper	17	cestovne mreže u Republici Hrvatskoj
Ivan Legac, Zagreb	21	The World Bank and Croatian Highway Sector Project
pregleđeni članak – review	21	Politika razvitka hrvatskih cesta
		u prethodnom vremenu
Stanko Šram, Zagreb	33	Development Policy of Croatian Road Network in Foregoing Period
stručni članak – profesionalni paper	33	O održavanju betonskih mostova
Darko Lazić, Zagreb	41	About Concrete Bridges Maintenance
stručni članak – profesionalni paper	41	Obnova mosta preko Kupa kod Bresta
Darko Lazić, Zagreb	45	Renovation of the Bridge over Kupa River by Brest
stručni članak – profesionalni paper	45	Prijelaz Švaljkovec na autodestri
Jovo Beslać, Marko Hranilović, Željko Potocnjak, Zagreb	49	Zagreb–Macej Švaljkovec on the
izlaganje sa znanstvenog skupa – conference paper	49	Road Overpass Švaljkovec on the
Velimir Ukrainczyk, Ivana Banjaj, Boris Ukrainczyk, Radovan Hall, Zagreb	53	Zagreb–Macej Highway
izlaganje sa znanstvenog skupa – conference paper	53	Beton visoke kalitve u Hrvatskoj
		High Performance Concrete in Croatia

Slika na naslovniči: Postrojenje za miješanje astalta AMMANN EURO A 200
Proizvođač: švicarska tvrtka AMMANN
Kapacitet: 200 t/h

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

RUBRIKE

Kongresi, savjetovanja, skupovi	59	Prva obavijest o Drugom hrvatskom kongresu o cestama
Obljetnice	61	Sedamdeset i pet godina života Marijana Kočaka (Z. Marić)
Cestovna dokumentacija	63	Sazeci članaka iz stranih časopisa (B. Fručić)

VITA
VITA

Izдавač

Hrvatsko društvo za ceste

Zagreb, Vonočinina 3, tel. 46-17-422/63

Published by

Editor's Office

Hrvatsko društvo za ceste, Zagreb, Vonočinina 3

Časopis izlazi mjesечно

Lektor, konstruktor i redatelj: Mirjana Žec, prof.

Grančko oblikovanje: Goran Čurić, ing.

Klasificiranje i indeksiranje po UDK: mr. Davor Šovagović

Sekundarne publikacije i baze podataka koje telferiziraju objavljene u časopisu:

TRIS baza podataka (Transportation Research Board, TRB), Washington, DC, SAD

Informacije se pruzajuju i od HRIS, TIB, UMTRS, ATRIS, HSL i PRIS

Za tiskanje časopisa koriste se sredstva Ministarstva znanosti i Hrvatske uprave za ceste

Prenosničko ministarstvo proizvodi i kultura Kl. oznaka 612-0/91-01-939, broj 532-03-191-01 časopis CESTE I MOSTOVI

Prema mjestilju Ministarske smjere o porezu na članak 19. čl. Zakona o porezu na prijenos proizvoda i uslužna na porez na promet, a temeljem članka 20. Zakona o porezu na prijenos proizvoda i uslužna na porez na osnovni porez na promet, a temeljem članka 20. Zakona o porezu na prijenos proizvoda i uslužna na porez na

Naklada: 1.200

Tiskan je u Zagrebu 20. prosinca 1998.

Tiskanje dovršeno 20. prosinca 1998.

Stručni članak – Professional paper

UDK 336.645.1:625.71.8:336.2

Priimljeno: listopad 1998.

Prihvaćeno: 16. XII. 1998.

mr. sc. Mate JURIŠIĆ, dipl. ing.

Hrvatska uprava za ceste, Zagreb

IZGRADNJA AUTOCESTA I NAPLATA CESTARINE

SAŽETAK

Financiranje izgradnje autocesta moguće je s pomoći tri modela: (1) financiranje putem poreznih obveznika (proračun), (2) financiranje iz specifičnih pristojbi za koristeњe određenog tipa vozila i iz poreza na gorivo i (3) financiranje od naplate cestarine kontorski.

Autora zanimala treći model financiranja. To je jedan od dodatnih načina da se brzo i sigurno izgradi cestovna mreža jer se sredstva priključuju od naplate cestarine izravno usmjeravaju na izgradnju cestovne mreže autocesta. Cestarna kao model u svojoj biti u svemu je priljubljiva jer postavlja načelo pružanja / plaćanja odabijene usluge. U radu se ukazuje na povijest cestarine kroz vekove. Analizira se BOT model kao najnovije postignuće u financiranju izgradnje autocaesta s naplatom cestarine.

1. Iz povijesti cestarine

Pojam cestarine seže u početku civilizacije i trgovine. Stari zapisi govore o tome. Indijski spis Arthashastra iz četvrtog stoljeća prije Krista spominje cestarinu. U engleskom književnom djelu (Domesday book) postoji popis cestarninskih prolaza. Naplata cestarine na Londonskom mostu spominje se 1286. godine. Engleski kralj Eduard III. legalizirao je 1364. cestarinu, davši pravo na naplatu cestarine na Velikoj sjevernoj cesti, blizu Londona, kao naknadu za troškove njegove rekonstrukcije, nekom Phillipu Liefeldu. Naplata cestarine postala je uobičajena u cijeloj Evropi i ujekom feudalnog razdoblja. Naime, feudalni sustav omogućio je veće slobode, pa je time pospješio razvitak trgovine i transporda. 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 (rampak), koja bi se u slobodnom prijevozu mogla prevesti i podigni rampu. Cuvati riječi naprijed bi udrugo 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 cestina, bilo je uključeno u naplatu. Cestarinu je ubrzo više od tisuću poduzeća. Pioniri modernih kolnika, kao Telford i MacAdam, gradili su nove kolničke konstrukcije upravo na cestama s naplatom.

U Hrvatskoj početkom devetnaestog stoljeća (1803.-1811.) izgrađena je cesta Rijeka-Karlovac (Luzijana). Na toj se cesti naplaćivala cestarna. Cesta je imala pet glavnih i niz sporednih cestinskih prolaza (milnica). Treba naglasiti da su cestu nije finansirala 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 uzet je zajam.

U Ameriku su prenesena iskustva o cestama s naplatom iz Velike Britanije. Prvi zapravo 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 savezni niti lokalna vlast nisu pokazivale interes da bavljaju putove prevoze u cestama. Većinu produzeća koja su građila ceste i naplaćivala cestarnu osnivali su i finansirali lokalni trgovci i farmeri. Oni su znali da dobra cesta omogućuje povećanje prometa, a time i trgovine. Cijena cestarine za dionicu duljine 10 milija (16 kilometara) za zaprežnu 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 kompanija učinilo cestarinu. Izbjegavanje plaćanja cestarine bila je česta pojava. Donešeno je niz strogih zakona za prekrštjelje. Prva »prava« američka cesta s naplatom koja je projektirana i izgrađena s pravim inženjerskim specifikacijama i kolnickim konstrukcijama »makadam« (uključenim kamenu) sagradena je 1793. u blizini Philadelphije. Cesta je omogućivala razvijati poljodjelstvo. Zanimljivo je da danas, kao u doba otvaranja, zemlju obraduju, a staru cestu održavaju Amishi, vjerska sekta čiji sjedbenici uživaju uz primjenu sano starih tehnologija.

U državi New York 1830. bilo je oko 4.000 kilometara. U drugoj polovici devetnaestog stoljeća cestovni prijevoz počeo je naglo opadati jer nije bio sposoban nositi se s željezničkim prometom. Naime, parni stroj bio je znatno učinkovitiji na tračnicama nego na cestama. Konstruirana su i izgrađena cestovna vozila s pogonom na paru. Međutim, bila su teška i jednostavno nisu se mogla takmicići s čeličnim kotačem na tračnicama, gdje je trenje bilo znatno manje nego na cestama. Željeznicu je omogućivala znatno veći kapacitet prijevoza korisnog tereta i, za to obra, vrlo veliku brzinu. Takvo stanje trajalo je do dadevedesetih godina prošlog stoljeća. U tom razdoblju došlo je do izuma pneumatskih guma, novih konstrukcija kolnika ceste razdoblje od 1885. do 1915., a što je loš biljni, konstruirani su motori s unutarnjim izgaranjem, znatno veće učinkovitosti.

U početku primjene pneumatskih guma i motora s unutarnjim izgaranjem, gradene cesta finansirane su iz poreza na gorivo. Gorivo za motore prizvoljilo se na određenom broju lokacija (rafinerije) gdje je bilo moguce vrio lako kontrolirati i naplatiti porez. U usporedbi s konjskim zapregama, gdje je bilo nemoguce naplatiti porez od, na primjer, učinkovitosti konja jer su bili raspršeni po tisućama kolonista gospodarstava. U ovit automobilski ere ceste su ostale iste kao i u vrijeme ojačavanjem kolnika. Ponegde je obavljeno astaliranje manjih zaprežnih vozila. Tu i tamo napravljeno je neko poboljšanje ceste

god. 44 (1998)

CESTE I MOSTOVI

br. 1-6, 37

CESTE I MOSTOVI

ROADS AND BRIDGES

Izдавač

Hrvatsko društvo za ceste

Zagreb, Vonočinina 3, tel. 46-17-422/63

Published by

Editor's Office

Hrvatsko društvo za ceste, Zagreb, Vonočinina 3

Časopis izlazi mjesечно

Lektor, konstruktor i redatelj: Boris Golub, dipl. oec., Zagreb, mr. sc. Mate Juristić, dipl. ing., Zagreb, prof. dr. sc. Ivan Legac, dipl. ing., Zagreb, dr. sc. Stjepan Matos, dipl. ing., Zagreb, prof. dr. Andrija Prager, dipl. ing., Zagreb, Svetozar Storga, dipl. ing., Zagreb i mr. sc. Željko Vojnić, dipl. ing., Zagreb

Adresa uredništva

Editor's Office

Hrvatsko društvo za ceste, Zagreb, Vonočinina 3

Časopis izlazi mjesечно

Grančko oblikovanje: Goran Čurić, ing.

Klasificiranje i indeksiranje po UDK: mr. Davor Šovagović

Sekundarne publikacije i baze podataka koje telferiziraju objavljene u časopisu:

TRIS baza podataka (Transportation Research Board, TRB), Washington, DC, SAD

Informacije se pruzajuju i od HRIS, TIB, UMTRS, ATRIS, HSL i PRIS

Za tiskanje časopisa koriste se sredstva Ministarstva znanosti i Hrvatske uprave za ceste

Prenosničko ministarstvo proizvodi i kultura Kl. oznaka 612-0/91-01-939, broj 532-03-191-01 časopis CESTE I MOSTOVI

Prema mjestilju Ministarske smjere o porezu na članak 19. čl. Zakona o porezu na prijenos proizvoda i uslužna na koji se ne pišta

osnovni porez na promet, a temeljem članka 20. Zakona o porezu na prijenos proizvoda i uslužna na porez na promet proizvoda i uslužna na porez na

Naklada: 1.200

Tiskan je u Zagrebu 20. prosinca 1998.

Tiskanje dovršeno 20. prosinca 1998.

dijelova cesta, uređenje raskrižja, smanjenje uzdužnih nagiba, ali sve to u skladu s novcem koji je stizao od poreza.

Pokraj dva desetljeća i u počeku tridesetih godina ovog stoljeća postalo je razvidno da neće biti dobastno poboljšavati postojeću cestovnu mrežu jer, su potrebe za novim kapacitetima i novim prometnicama bile sve očitije. U SAD-u je 1910. godine automobilom bio iigracka bogatih, Henry Ford i njegov takmaci tvorničari omogućili su kupovinu automobila svim slojevima društva. Do kraja 1930., polovina kucanstava u SAD-u posjeđovala je automobil. Motoriziranoš se povećavala posvuda. Dijem zemljine kuge nikto nije mogao nastojati takav brzi rast motorizacije.

Inženjeri su reagirali projektiranjem cesta s više prometnih trakova u jednom smjeru, odvojenih zelenim pojasmom ili nekom drugom konstrukcijom. Križanja su građena u više razina, kontrolovala cestu postala je ograničenja: ulaz na te ceste izlaz s njih EFTA-e 1990. samo jedna trećina nova, potrošena izravno na ceste, za izgradnju i održavanje, i to od poreza; na prodaju vozila, carina, poreza na posledi automobila, troskova za vozila, cestarine i drugih poreza (nije uključen porez na gorivo), a dvije trećine bilo je namijenjeno drugim svrhama. Nedostatak novca u proračunu mnogim državama prisilio je vlastiti gotovo svih zemalja da se odloče za autopceste s naplatom, kako bi lakše financirali njihov izgradnju.

2. Model financiranja izgradnje autopcesta putem naplate cestarine

Proteklih tridesetak godina svjedoci smo izgradnje autopcesta s naplatom cestarine, posebice u Evropi, SAD-u, Japanu i Meksiku.

Značajke ovih autopcesta su da »nose« velik obujam prometa, locirane su u blizini gusto naseljenih područja ili spašavaju takva područja. Na toj je dionici prvi put u svijetu – na autopcesti – uvedena naplata cestarine.

Ceste velikih brzina zahtijevaju ispružene trase, a to znači velike i skupke radove: mostove, viadukte i tuneli. Građenje ih su posebno potrebljeno za projektiranje prijevoznih cesta u razvijenim zemljama, i u zemljama tranzicione ekonomije. Pravilo je da će cestarna pokriti troškove građenja i uporabe autopcesta s naplatom cestarine, a to u razvijenim zemljama i u zemljama tranzicione ekonomije. Pravilo je da se pronat stalno povećava ako je cestarna za osobnu vozila od 0,03 do 0,06 USD po kilometru. Te uvjete zadovoljavaju 5-20 posto državnih cesta ili 1-2 posto ukupne državne cestovne mreže.

Povećanje broja stanovništva, razvojne potrebe zemalja u razvijenim zemljama i u zemljama tranzicione ekonomije, na jednoj strani, i nedostatkovim kapitalom izgradnji cesta u drugoj, usmjerili su vlasti i privatno poduzeću na pridruživanje da pridruži se devenrašnjem koncesijskom modelu. Prica o koncesiji datira iz devetnaestog stoljeća i s početka dva desetljeća, kada su mnoge zemlje u temelju koncesija započele zgradnju infrastrukture, i to željeznicu, vodovoda, energetike itd. Najpoznatiji takav projekt je Šveski kanal.

U posljednje vrijeme razvijene su nove finansijske tehnikе koje omogućuju finansiranje velikih projekata za koje ne postoje stalni izvor prihoda. Takvi projekti realizirani su privatnim kapitalom sedamdesetih godina u SAD-u (nata i pln).

Slično se dogodilo i u drugim zemljama, na drugim infrastrukturnim projektima (na primjer: energetskim, pročišćavanju otpadnih voda, mostova, tunela i dakkatu autopcesta s naplatom). Počekom osamdesetih godina velika i poznata gradićinska poduzeća počela su u srednje razvijenim zemljama i istraživali mogućnost izgradnje infrastrukturnih projekata na privatnoj osnovi tako da će graditi i upravljati izgrađenim objektom, što je važno, bez stalnog izvora finančiranja izgradnje objekta. Pravni okvir takvog potvrđata je ugovor o koncesiji.

Najveći projekt u povijesti izgradnje autopcesta započeo je 1956. u SAD-u. Te godine, američki je Kongres donio Zakon o Izgradnji 41.000 milja (65.000 kilometara) autopcesta nazvan Inter-state highway system (Međunarodna mreža autopcesta). Otic projekta bio je Franklin Delano Roosevelt, izvorac New Deal-a. Skiciravši na karti SAD- a mrežu autopcesta, stvrdio je početkom 1930-ih da će dobiti 100.000 km novih autopcesta, a do 1940-ih 200.000 km novih autopcesta, a do 1950-ih 300.000 km novih autopcesta, a do 1960-ih 400.000 km novih autopcesta, a do 1970-ih 500.000 km novih autopcesta, a do 1980-ih 600.000 km novih autopcesta, a do 1990-ih 700.000 km novih autopcesta, a do 2000-ih 800.000 km novih autopcesta, a do 2010-ih 900.000 km novih autopcesta, a do 2020-ih 1.000.000 km novih autopcesta, a do 2030-ih 1.100.000 km novih autopcesta, a do 2040-ih 1.200.000 km novih autopcesta, a do 2050-ih 1.300.000 km novih autopcesta, a do 2060-ih 1.400.000 km novih autopcesta, a do 2070-ih 1.500.000 km novih autopcesta, a do 2080-ih 1.600.000 km novih autopcesta, a do 2090-ih 1.700.000 km novih autopcesta, a do 2100-ih 1.800.000 km novih autopcesta, a do 2110-ih 1.900.000 km novih autopcesta, a do 2120-ih 2.000.000 km novih autopcesta, a do 2130-ih 2.100.000 km novih autopcesta, a do 2140-ih 2.200.000 km novih autopcesta, a do 2150-ih 2.300.000 km novih autopcesta, a do 2160-ih 2.400.000 km novih autopcesta, a do 2170-ih 2.500.000 km novih autopcesta, a do 2180-ih 2.600.000 km novih autopcesta, a do 2190-ih 2.700.000 km novih autopcesta, a do 2200-ih 2.800.000 km novih autopcesta, a do 2210-ih 2.900.000 km novih autopcesta, a do 2220-ih 3.000.000 km novih autopcesta, a do 2230-ih 3.100.000 km novih autopcesta, a do 2240-ih 3.200.000 km novih autopcesta, a do 2250-ih 3.300.000 km novih autopcesta, a do 2260-ih 3.400.000 km novih autopcesta, a do 2270-ih 3.500.000 km novih autopcesta, a do 2280-ih 3.600.000 km novih autopcesta, a do 2290-ih 3.700.000 km novih autopcesta, a do 2300-ih 3.800.000 km novih autopcesta, a do 2310-ih 3.900.000 km novih autopcesta, a do 2320-ih 4.000.000 km novih autopcesta, a do 2330-ih 4.100.000 km novih autopcesta, a do 2340-ih 4.200.000 km novih autopcesta, a do 2350-ih 4.300.000 km novih autopcesta, a do 2360-ih 4.400.000 km novih autopcesta, a do 2370-ih 4.500.000 km novih autopcesta, a do 2380-ih 4.600.000 km novih autopcesta, a do 2390-ih 4.700.000 km novih autopcesta, a do 2400-ih 4.800.000 km novih autopcesta, a do 2410-ih 4.900.000 km novih autopcesta, a do 2420-ih 5.000.000 km novih autopcesta, a do 2430-ih 5.100.000 km novih autopcesta, a do 2440-ih 5.200.000 km novih autopcesta, a do 2450-ih 5.300.000 km novih autopcesta, a do 2460-ih 5.400.000 km novih autopcesta, a do 2470-ih 5.500.000 km novih autopcesta, a do 2480-ih 5.600.000 km novih autopcesta, a do 2490-ih 5.700.000 km novih autopcesta, a do 2500-ih 5.800.000 km novih autopcesta, a do 2510-ih 5.900.000 km novih autopcesta, a do 2520-ih 6.000.000 km novih autopcesta, a do 2530-ih 6.100.000 km novih autopcesta, a do 2540-ih 6.200.000 km novih autopcesta, a do 2550-ih 6.300.000 km novih autopcesta, a do 2560-ih 6.400.000 km novih autopcesta, a do 2570-ih 6.500.000 km novih autopcesta, a do 2580-ih 6.600.000 km novih autopcesta, a do 2590-ih 6.700.000 km novih autopcesta, a do 2600-ih 6.800.000 km novih autopcesta, a do 2610-ih 6.900.000 km novih autopcesta, a do 2620-ih 7.000.000 km novih autopcesta, a do 2630-ih 7.100.000 km novih autopcesta, a do 2640-ih 7.200.000 km novih autopcesta, a do 2650-ih 7.300.000 km novih autopcesta, a do 2660-ih 7.400.000 km novih autopcesta, a do 2670-ih 7.500.000 km novih autopcesta, a do 2680-ih 7.600.000 km novih autopcesta, a do 2690-ih 7.700.000 km novih autopcesta, a do 2700-ih 7.800.000 km novih autopcesta, a do 2710-ih 7.900.000 km novih autopcesta, a do 2720-ih 8.000.000 km novih autopcesta, a do 2730-ih 8.100.000 km novih autopcesta, a do 2740-ih 8.200.000 km novih autopcesta, a do 2750-ih 8.300.000 km novih autopcesta, a do 2760-ih 8.400.000 km novih autopcesta, a do 2770-ih 8.500.000 km novih autopcesta, a do 2780-ih 8.600.000 km novih autopcesta, a do 2790-ih 8.700.000 km novih autopcesta, a do 2800-ih 8.800.000 km novih autopcesta, a do 2810-ih 8.900.000 km novih autopcesta, a do 2820-ih 9.000.000 km novih autopcesta, a do 2830-ih 9.100.000 km novih autopcesta, a do 2840-ih 9.200.000 km novih autopcesta, a do 2850-ih 9.300.000 km novih autopcesta, a do 2860-ih 9.400.000 km novih autopcesta, a do 2870-ih 9.500.000 km novih autopcesta, a do 2880-ih 9.600.000 km novih autopcesta, a do 2890-ih 9.700.000 km novih autopcesta, a do 2900-ih 9.800.000 km novih autopcesta, a do 2910-ih 9.900.000 km novih autopcesta, a do 2920-ih 10.000.000 km novih autopcesta, a do 2930-ih 10.100.000 km novih autopcesta, a do 2940-ih 10.200.000 km novih autopcesta, a do 2950-ih 10.300.000 km novih autopcesta, a do 2960-ih 10.400.000 km novih autopcesta, a do 2970-ih 10.500.000 km novih autopcesta, a do 2980-ih 10.600.000 km novih autopcesta, a do 2990-ih 10.700.000 km novih autopcesta, a do 3000-ih 10.800.000 km novih autopcesta, a do 3010-ih 10.900.000 km novih autopcesta, a do 3020-ih 11.000.000 km novih autopcesta, a do 3030-ih 11.100.000 km novih autopcesta, a do 3040-ih 11.200.000 km novih autopcesta, a do 3050-ih 11.300.000 km novih autopcesta, a do 3060-ih 11.400.000 km novih autopcesta, a do 3070-ih 11.500.000 km novih autopcesta, a do 3080-ih 11.600.000 km novih autopcesta, a do 3090-ih 11.700.000 km novih autopcesta, a do 3100-ih 11.800.000 km novih autopcesta, a do 3110-ih 11.900.000 km novih autopcesta, a do 3120-ih 12.000.000 km novih autopcesta, a do 3130-ih 12.100.000 km novih autopcesta, a do 3140-ih 12.200.000 km novih autopcesta, a do 3150-ih 12.300.000 km novih autopcesta, a do 3160-ih 12.400.000 km novih autopcesta, a do 3170-ih 12.500.000 km novih autopcesta, a do 3180-ih 12.600.000 km novih autopcesta, a do 3190-ih 12.700.000 km novih autopcesta, a do 3200-ih 12.800.000 km novih autopcesta, a do 3210-ih 12.900.000 km novih autopcesta, a do 3220-ih 13.000.000 km novih autopcesta, a do 3230-ih 13.100.000 km novih autopcesta, a do 3240-ih 13.200.000 km novih autopcesta, a do 3250-ih 13.300.000 km novih autopcesta, a do 3260-ih 13.400.000 km novih autopcesta, a do 3270-ih 13.500.000 km novih autopcesta, a do 3280-ih 13.600.000 km novih autopcesta, a do 3290-ih 13.700.000 km novih autopcesta, a do 3300-ih 13.800.000 km novih autopcesta, a do 3310-ih 13.900.000 km novih autopcesta, a do 3320-ih 14.000.000 km novih autopcesta, a do 3330-ih 14.100.000 km novih autopcesta, a do 3340-ih 14.200.000 km novih autopcesta, a do 3350-ih 14.300.000 km novih autopcesta, a do 3360-ih 14.400.000 km novih autopcesta, a do 3370-ih 14.500.000 km novih autopcesta, a do 3380-ih 14.600.000 km novih autopcesta, a do 3390-ih 14.700.000 km novih autopcesta, a do 3400-ih 14.800.000 km novih autopcesta, a do 3410-ih 14.900.000 km novih autopcesta, a do 3420-ih 15.000.000 km novih autopcesta, a do 3430-ih 15.100.000 km novih autopcesta, a do 3440-ih 15.200.000 km novih autopcesta, a do 3450-ih 15.300.000 km novih autopcesta, a do 3460-ih 15.400.000 km novih autopcesta, a do 3470-ih 15.500.000 km novih autopcesta, a do 3480-ih 15.600.000 km novih autopcesta, a do 3490-ih 15.700.000 km novih autopcesta, a do 3500-ih 15.800.000 km novih autopcesta, a do 3510-ih 15.900.000 km novih autopcesta, a do 3520-ih 16.000.000 km novih autopcesta, a do 3530-ih 16.100.000 km novih autopcesta, a do 3540-ih 16.200.000 km novih autopcesta, a do 3550-ih 16.300.000 km novih autopcesta, a do 3560-ih 16.400.000 km novih autopcesta, a do 3570-ih 16.500.000 km novih autopcesta, a do 3580-ih 16.600.000 km novih autopcesta, a do 3590-ih 16.700.000 km novih autopcesta, a do 3600-ih 16.800.000 km novih autopcesta, a do 3610-ih 16.900.000 km novih autopcesta, a do 3620-ih 17.000.000 km novih autopcesta, a do 3630-ih 17.100.000 km novih autopcesta, a do 3640-ih 17.200.000 km novih autopcesta, a do 3650-ih 17.300.000 km novih autopcesta, a do 3660-ih 17.400.000 km novih autopcesta, a do 3670-ih 17.500.000 km novih autopcesta, a do 3680-ih 17.600.000 km novih autopcesta, a do 3690-ih 17.700.000 km novih autopcesta, a do 3700-ih 17.800.000 km novih autopcesta, a do 3710-ih 17.900.000 km novih autopcesta, a do 3720-ih 18.000.000 km novih autopcesta, a do 3730-ih 18.100.000 km novih autopcesta, a do 3740-ih 18.200.000 km novih autopcesta, a do 3750-ih 18.300.000 km novih autopcesta, a do 3760-ih 18.400.000 km novih autopcesta, a do 3770-ih 18.500.000 km novih autopcesta, a do 3780-ih 18.600.000 km novih autopcesta, a do 3790-ih 18.700.000 km novih autopcesta, a do 3800-ih 18.800.000 km novih autopcesta, a do 3810-ih 18.900.000 km novih autopcesta, a do 3820-ih 19.000.000 km novih autopcesta, a do 3830-ih 19.100.000 km novih autopcesta, a do 3840-ih 19.200.000 km novih autopcesta, a do 3850-ih 19.300.000 km novih autopcesta, a do 3860-ih 19.400.000 km novih autopcesta, a do 3870-ih 19.500.000 km novih autopcesta, a do 3880-ih 19.600.000 km novih autopcesta, a do 3890-ih 19.700.000 km novih autopcesta, a do 3900-ih 19.800.000 km novih autopcesta, a do 3910-ih 19.900.000 km novih autopcesta, a do 3920-ih 20.000.000 km novih autopcesta, a do 3930-ih 20.100.000 km novih autopcesta, a do 3940-ih 20.200.000 km novih autopcesta, a do 3950-ih 20.300.000 km novih autopcesta, a do 3960-ih 20.400.000 km novih autopcesta, a do 3970-ih 20.500.000 km novih autopcesta, a do 3980-ih 20.600.000 km novih autopcesta, a do 3990-ih 20.700.000 km novih autopcesta, a do 4000-ih 20.800.000 km novih autopcesta, a do 4010-ih 20.900.000 km novih autopcesta, a do 4020-ih 21.000.000 km novih autopcesta, a do 4030-ih 21.100.000 km novih autopcesta, a do 4040-ih 21.200.000 km novih autopcesta, a do 4050-ih 21.300.000 km novih autopcesta, a do 4060-ih 21.400.000 km novih autopcesta, a do 4070-ih 21.500.000 km novih autopcesta, a do 4080-ih 21.600.000 km novih autopcesta, a do 4090-ih 21.700.000 km novih autopcesta, a do 4100-ih 21.800.000 km novih autopcesta, a do 4110-ih 21.900.000 km novih autopcesta, a do 4120-ih 22.000.000 km novih autopcesta, a do 4130-ih 22.100.000 km novih autopcesta, a do 4140-ih 22.200.000 km novih autopcesta, a do 4150-ih 22.300.000 km novih autopcesta, a do 4160-ih 22.400.000 km novih autopcesta, a do 4170-ih 22.500.000 km novih autopcesta, a do 4180-ih 22.600.000 km novih autopcesta, a do 4190-ih 22.700.000 km novih autopcesta, a do 4200-ih 22.800.000 km novih autopcesta, a do 4210-ih 22.900.000 km novih autopcesta, a do 4220-ih 23.000.000 km novih autopcesta, a do 4230-ih 23.100.000 km novih autopcesta, a do 4240-ih 23.200.000 km novih autopcesta, a do 4250-ih 23.300.000 km novih autopcesta, a do 4260-ih 23.400.000 km novih autopcesta, a do 4270-ih 23.500.000 km novih autopcesta, a do 4280-ih 23.600.000 km novih autopcesta, a do 4290-ih 23.700.000 km novih autopcesta, a do 4300-ih 23.800.000 km novih autopcesta, a do 4310-ih 23.900.000 km novih autopcesta, a do 4320-ih 24.000.000 km novih autopcesta, a do 4330-ih 24.100.000 km novih autopcesta, a do 4340-ih 24.200.000 km novih autopcesta, a do 4350-ih 24.300.000 km novih autopcesta, a do 4360-ih 24.400.000 km novih autopcesta, a do 4370-ih 24.500.000 km novih autopcesta, a do 4380-ih 24.600.000 km novih autopcesta, a do 4390-ih 24.700.000 km novih autopcesta, a do 4400-ih 24.800.000 km novih autopcesta, a do 4410-ih 24.900.000 km novih autopcesta, a do 4420-ih 25.000.000 km novih autopcesta, a do 4430-ih 25.100.000 km novih autopcesta, a do 4440-ih 25.200.000 km novih autopcesta, a do 4450-ih 25.300.000 km novih autopcesta, a do 4460-ih 25.400.000 km novih autopcesta, a do 4470-ih 25.500.000 km novih autopcesta, a do 4480-ih 25.600.000 km novih autopcesta, a do 4490-ih 25.700.000 km novih autopcesta, a do 4500-ih 25.800.000 km novih autopcesta, a do 4510-ih 25.900.000 km novih autopcesta, a do 4520-ih 26.000.000 km novih autopcesta, a do 4530-ih 26.100.000 km novih autopcesta, a do 4540-ih 26.200.000 km novih autopcesta, a do 4550-ih 26.300.000 km novih autopcesta, a do 4560-ih 26.400.000 km novih autopcesta, a do 4570-ih 26.500.000 km novih autopcesta, a do 4580-ih 26.600.000 km novih autopcesta, a do 4590-ih 26.700.000 km novih autopcesta, a do 4600-ih 26.800.000 km novih autopcesta, a do 4610-ih 26.900.000 km novih autopcesta, a do 4620-ih 27.000.000 km novih autopcesta, a do 4630-ih 27.100.000 km novih autopcesta, a do 4640-ih 27.200.000 km novih autopcesta, a do 4650-ih 27.300.000 km novih autopcesta, a do 4660-ih 27.400.000 km novih autopcesta, a do 4670-ih 27.500.000 km novih autopcesta, a do 4680-ih 27.600.000 km novih autopcesta, a do 4690-ih 27.700.000 km novih autopcesta, a do 4700-ih 27.800.000 km novih autopcesta, a do 4710-ih 27.900.000 km novih autopcesta, a do 4720-ih 28.000.000 km novih autopcesta, a do 4730-ih 28.100.000 km novih autopcesta, a do 4740-ih 28.200.000 km novih autopcesta, a do 4750-ih 28.300.000 km novih autopcesta, a do 4760-ih 28.400.000 km novih autopcesta, a do 4770-ih 28.500.000 km novih autopcesta, a do 4780-ih 28.600.000 km novih autopcesta, a do 4790-ih 28.700.000 km novih autopcesta, a do 4800-ih 28.800.000 km novih autopcesta, a do 4810-ih 28.900.000 km novih autopcesta, a do 4820-ih 29.000.000 km novih autopcesta, a do 4830-ih 29.100.000 km novih autopcesta, a do 4840-ih 29.200.000 km novih autopcesta, a do 4850-ih 29.300.000 km novih autopcesta, a do 4860-ih 29.400.000 km novih autopcesta, a do 4870-ih 29.500.000 km novih autopcesta, a do 4880-ih 29.600.000 km novih autopcesta, a do 4890-ih 29.700.000 km novih autopcesta, a do 4900-ih 29.800.000 km novih autopcesta, a do 4910-ih 29.900.000 km novih autopcesta, a do 4920-ih 30.000.000 km novih autopcesta, a do 4930-ih 30.100.000 km novih autopcesta, a do 4940-ih 30.200.000 km novih autopcesta, a do 4950-ih 30.300.000 km novih autopcesta, a do 4960-ih 30.400.000 km novih autopcesta, a do 4970-ih 30.500.000 km novih autopcesta, a do 4980-ih 30.600.000 km novih autopcesta, a do 4990-ih 30.700.000 km novih autopcesta, a do 5000-ih 30.800.000 km novih autopcesta, a do 5010-ih 30.900.000 km novih autopcesta, a do 5020-ih 31.000.000 km novih autopcesta, a do 5030-ih 31.100.000 km novih autopcesta, a do 5040-ih 31.200.000 km novih autopcesta, a do 5050-ih 31.300.000 km novih autopcesta, a do 5060-ih 31.400.000 km novih autopcesta, a do 5070-ih 31.500.000 km novih autopcesta, a do 5080-ih 31.600.000 km novih autopcesta, a do 5090-ih 31.700.000 km novih autopcesta, a do 5100-ih 31.800.000 km novih autopcesta, a do 5110-ih 31.900.000 km novih autopcesta, a do 5120-ih 32.000.000 km novih autopcesta, a do 5130-ih 32.100.000 km novih autopcesta, a do 5140-ih 32.200.000 km novih autopcesta, a do 5150-ih 32.300.000 km novih autopcesta, a do 5160-ih 32.400.000 km novih autopcesta, a do 5170-ih 32.500.000 km novih autopcesta, a do 5180-ih 32.600.000 km novih autopcesta, a do 5190-ih 32.700.000 km novih autopcesta, a do 5200-ih 32.800.000 km novih autopcesta, a do 5210-ih 32.900.000 km novih autopcesta, a do 5220-ih 33.000.000 km novih autopcesta, a do 5230-ih 33.100.000 km novih autopcesta, a do 5240-ih 33.200.000 km novih autopcesta, a do 5250-ih 33.300.000 km novih autopcesta, a do 5260-ih 33.400.000 km novih autopcesta, a do 5270-ih 33.500.000 km novih autopcesta, a do 5280-ih 33.600.000 km novih autopcesta, a do 5290-ih 33.700.000 km novih autopcesta, a do 5300-ih 33.800.000 km novih autopcesta, a do 5310-ih 33.900.000 km novih autopcesta, a do 5320-ih 34.000.000 km novih autopcesta, a do 5330-ih 34.100.000 km novih autopcesta, a do 5340-ih 34.200.000 km novih autopcesta, a do 5350-ih 34.300.000 km novih autopcesta, a do 5360-ih 34.400.000 km novih autopcesta, a do 5370-ih 34.500.000 km novih autopcesta

tala (equity). Svi bi radile radili s raznim razinama glavnog i podređenog duga (senior and subordinate debt). Glavni zajmодавач (komercijalna banke) uvek želi 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 vlasta zemlje u kojoj se izvodi BOT projekti uvek želi dobiti finansijsku podršku u obliku dugorogčih aranžmana s osnivačima BOT projekta i to za vrijeme operativnosti projekta. Podrška se sastoji od podređenog duga, equity ili equitya sa zatezanim takšama. Financiranje BOT projekta sastoji se od dvojne faze s različitim rizicima. Prva fazu je građenje objekta koje ima znatno veći rizik od druge faze, uporeba potrošnje i raznopravljivosti znatno manji. Ulagači temeljnoga kapitala (equity) i zajmодавatelji očekuju i zahtijevaju razna jamtiva koja su različita za svaku sponnenu fazu. To je ovisno o fazu u koju su uključeni.

2.2.7. Osiguranje zajmодавatelja

Ključni izazov BOT projekta je kako utvrditi valjano osiguranje za zajmодавatelje. Naime, jednostavno je naci novoga kupca za neku zgradu ako vlasnik propadne. Nade se novi kupac i zajmодavatelje je dobio novac natrag.

Ali, što napraviti s autocestom, tunelom ili mostom?! Ako je potrebno poduzete propadne, teško je prodati neku autocestu ili tunel. Zbog toga su pronađeni mnogi sustavi koji zaštituju velike zajmодавatelje, posebice u BOT projektima. Kako je to napravljeno?

Prvo, prihodi projektnog poduzeća (naplata cestarine) obavljaju se preko neovisnog operatora, to jest operator je neovisan o projektnom poduzeću. Operator obavlja isplatu prema odredenim prioritetima. Nadalje, zajmодавatelji inzistiraju da se otvori spajališni rezervni račun za servisiranje dugova, koji mora imati na računu sredstva za plaćanje glavnog duga (šest mjeseci ili više).

Drugo, prihodi od raznih ugovora koji je skloplio projektno poduzeće (npr. klijuci u ruke, ugovori, činjenici o kompaniji, razna osiguranja itd.) posebnim ugovorom usmjerena su u korist zajmодавatelja.

Treće, zajmодавatelji obično inzistiraju na preuzimanju projekta ukoliko dođe do teškoča. Dakako, prie banku projekta (učinkovitosti primjeru autoceste) podrazumejava povrat autosece, odnosno novog izvozača, dobavljača i operatatora projekta. U tom slučaju zajmодavatelji postaju vlasnici projektnog poduzeća.

Nakon, komercijalne banke i agencije obično traže ponosno vlađe u takvom projektu, a to je standart zaim, koji je u biti podređeni dug. Taj zajam ekvivalentan je državnoj garanciji za razvitak projekta.

2.2.8. Povrat objekta koncedentu

Ugovorom o koncesiji projektni poduzeće obvezuje se vratiti objekt koncedentu nakon određenog vremena. Povrat objekta (u ovom primjeru autoceste) podrazumejava povrat autosece, odnosno varajućeg zemljišta, objekata i svake druge imovine, koja je predmet ugovora ili koncesije. Povrat objekta znači i povrat temeljnog uloga (equitya). Sve treba temeljiti na finansijskim kriterijima. Pravila kaša govori da je to mnogo realnije nego razni tržišni vrijednosti objekta. Naučnija je da projektna kompanija mora prema ugovoru o koncesiji odrižavati objekt lege artis prema važećim svjetskim normama.

3. Zaključna razmatranja

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

LITERATURA

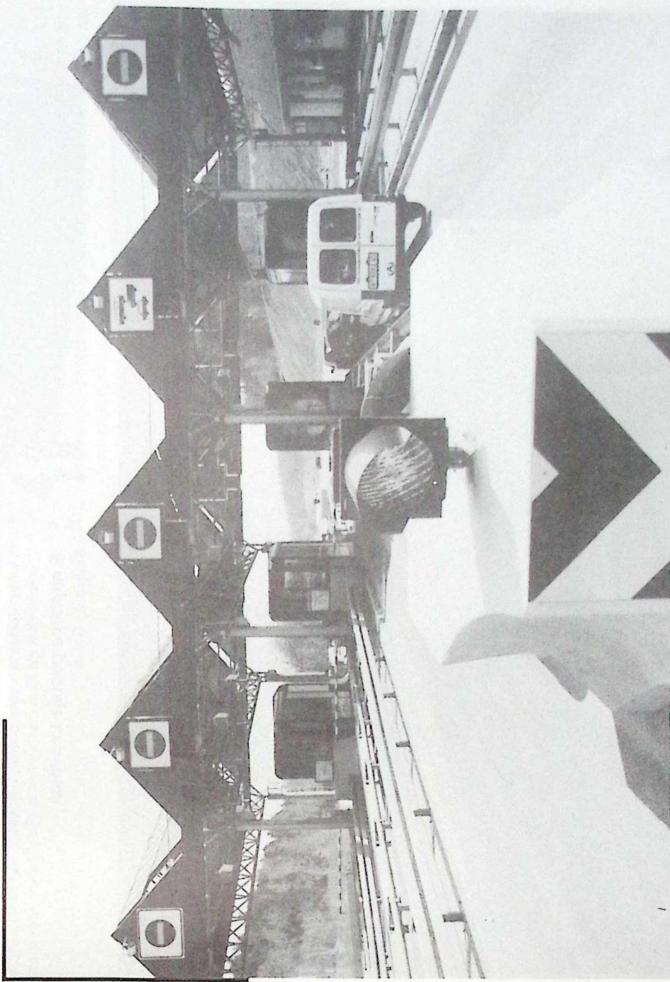
- [1] M. G. Lay, *Ways of the World: A history of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them*, Rutledge University Press, 1992.
- [2] America's Highways: 1776-1996, US Department of Transportation, Federal Highway Administration.
- [3] D. Coopersberg, Wilbur Smith Associates Research - *Toll Financing: a Report on the state of the toll Industry*-, International Bridge Tunnel & Turnpike Association, September 1992.

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.



Naplata postaja Lepenica na autocesti Oštrovica–Delnice

Snimio: B. Golub

CESTE I MOSTOVI

god. 44 (1998)

CESTE I MOSTOVI

god. 44 (1998)

br. 1-6, 3-7

Snimio: B. Golub

CESTE I MOSTOVI

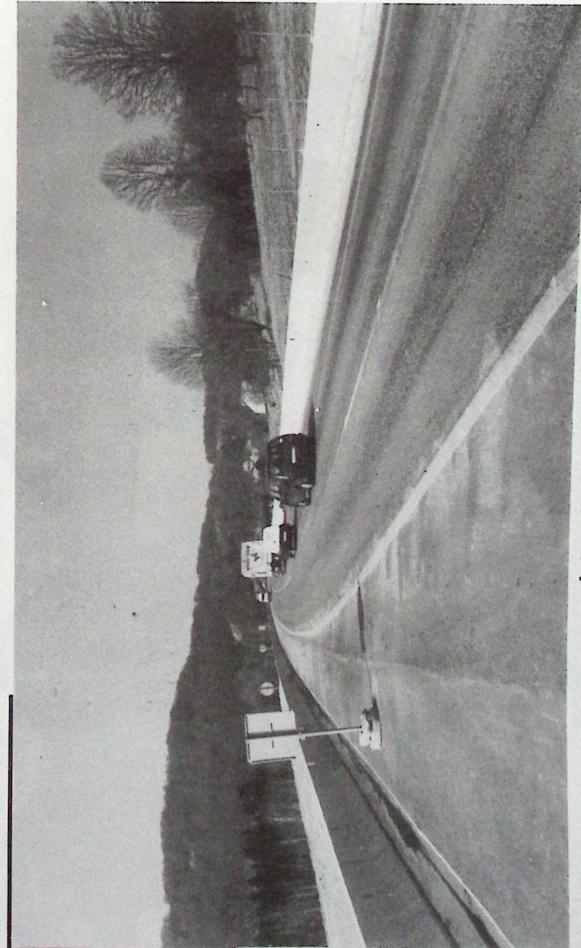
br. 1-6, 3-7

CESTE I MOSTOVI

god. 44 (1998)



S naplatne postaje Lepenica
Snimio: B. Golub



Autocesta Delnice-Kupljan
Snimio: B. Golub

Stručni prikaz – Professional review
UDK 711.7:338.645.1
Punijeno: listopad 1998.
Prihvaceno: 18. XI. 1998.

Dr. sc. Darko MLINARIĆ, dipl. ing.

Ministarstvo promovista, prometa i veza, Zagreb

METODOLOŠKI PRISTUP SVJETSKO BANKI priprema, realizacija i ocjena razvojnih projekata

SAŽETAK

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

Ovim prikazom želi se upoznati hrvatsku stručnu javnost s metodom razvoja Svjetske banke kroz projektni ciklus od pripreme i odozivanja 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 njenoj podršci financiranju koncesijskih projekata za autoceste u Hrvatskoj.

Uvodno

Međunarodna banka za obnovu i razvoj iz Washingtona – kráće Svjetska banka – gotovo je četrdeset godina prisutna u kreditnoj potpori razviku cestovne mreže Hrvatske. Od prve kredite Svjetske banke u početku šezdesetih godina, namijenjena dovršaku Jadranske magistrale do Dubrovnika, preko sniježne dobiti osamdesetih godina, usmjerenih na izgradnju Posavske autoceste (Transeuropske autoceste E-70 na smjeru Sjeverozapad-Jugostor Europe) te obnovu (rehabilitaciju) magistralne mreže do devedesetih godina kada Svjetska banka sudjeluje u potpori dovršenju izgradnje »snežne dionice« na autocestovnom smjeru Rijeka – Zagreb, stručnici Svjetske banke i hrvatski planeri razvili su kvalitetnu suradnju u okviru metodologije rada Svjetske banke.

Mora se istaknuti i aktualna kredita 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 lejku.

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

Stoga se čini korisnim da se naša stručna javnost podsjeti na cijelinu djelovanja Svjetske banke od njeni osnivanja 1946. do danas, s posebnim naglaskom na strukturu metodologiju njenog odlučivanja koja se zrcali u okvirima vodenja i praćenja »projektog 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 odabralih i pripremljenih, temeljito procijenjenih, pažljivo nadgledanih i sustavski analiziranih. Otkada je otvorila svoja vrata godine 1946., Banka je – u skladu sa svojim proglašenom Međunarodna banka za rekonstrukciju i razvoj injenja područnica za beskamatne kredite, Međunarodno udruženje za razvoj (International Development Association – IDA), koje započelo s radom u 1961. godini – dočinila 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 umjetnog gnojiva.

Ta orientacija 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 opšta kredit. Banke je i razvojna i finansijska institucija, 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 Banika 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. dodjeljeno je 67 kredita, zemljopisno šire raspodijeljenih, u ukupnom iznosu od 1,1 milijardi USD, dok je u fiskalnoj godini koja je završila u lipnju 1981. bilo odobreno 246 kredita u ukupnom iznosu od 12,3 milijardi USD za devedeset zemalja.

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

– glede zemalja: Kreditiranje se sve više usmjeruje prema siromašnim i manje razvijenim zemljama u Aziji, Africi i Latinskoj Americi.
– glede razvojne strategije: Tako zvana teorija »prokapitalizacija« koja pretpostavlja da će razvojne pogodnosti postupno stići i do siromašnih, zamjenjena je izbalansiranim pristupom koji kombinira urbani razvoj s izravnim nastajanjem na siromaštvo kroz programe kojima se povećava produktivnost i životni standard seoske i gradske sroštine.