

# Jadransko-jonska autocesta

Aleksandar Ivančić

**Ključne riječi**

Jadransko-jonska  
autocesta,  
trasa, izgradnja,  
troškovi,  
financiranje, koncesijski  
način izgradnje

**Key words**

Adriatic-Ionian  
motorway,  
route,  
construction,  
costs, financing,  
concession-based  
construction

**Mots clés**

Autoroute adriatique-  
ionienne,  
tracé,  
construction,  
frais, financement,  
construction par la  
concession

**Ключевые слова**

Адриатическо-  
ионическая автострада,  
трасса, строительство,  
расходы,  
финансирование,  
концессионный способ  
строительства

**Schlüsselworte:**

Adriatisch - Ionische  
Autobahn,  
Trasse,  
Errichtung,  
Konzessionsbauweise,  
Kosten,  
Finanzierung

A. Ivančić

Stručni rad

**Jadransko-jonska autocesta**

Iznose se osnovni podaci o trasi Jadransko-jonske autoceste koja prolazi kroz sedam zemalja. Prikazuje se značenje te autoceste za svaku zemlju kroz koju prolazi. Dijelovi te autoceste su izgrađeni u Hrvatskoj, a u Bosni i Hercegovini će se graditi dio kao spoj s koridorom 5C, koji povezuje luku Ploče s Budimpeštom preko Sarajeva i Osijeka. Opisani su pokušaji Ingre da pronađe načine financiranja Jadransko-jonske autoceste. Sugerira se kao logičan koncesijski način izgradnje.

A. Ivančić

Professional paper

**Adriatic-Ionian motorway**

Basic information about the Adriatic-Ionian motorway route passing through seven countries is presented. The significance of this motorway for each country it traverses is described. Parts of this motorway are already completed in Croatia, while in Bosnia and Herzegovina a portion of this motorway will be built as the 5C Corridor which is to link Ploče port with Budapest via Sarajevo and Osijek. Ingra's attempts to secure financing for the Adriatic-Ionian motorway are described. The concession is suggested as the logical method for the construction of this motorway

A. Ivančić

Ouvrage professionnel

**Autoroute adriatique-ionienne**

L'article expose les généralités sur le tracé de l'autoroute adriatique-ionienne qui traverse sept pays. On décrit l'importance de cette autoroute pour chaque pays qu'elle relie. Certaines parties de l'autoroute sont construites en Croatie, tandis qu'en Bosnie-Herzégovine sera construite une partie en tant que couloir 5C qui relie le port de Ploče et Budapest, via Sarajevo et Osijek. On décrit les tentatives d'Ingra dans la recherche des modes de financement de l'autoroute adriatique-ionienne. On suggère la concession comme mode logique de construction de l'autoroute.

A. Иванчић

Отраслевая работа

**Адриатическо-ионическая автострада**

В работе приводятся основные данные о трассе Адриатическо-ионической автострады, проходящей через семь стран. Показывается значение той автострады для каждой страны, через которую она проходит. Части той автострады построены в Хорватии, а в Боснии и Герцеговине будет строиться её часть как коридор 5С, связывающий порт Плоче с Будапештом через Сараево и Осиек. Описаны попытки Ингры найти способы финансирования Адриатическо-ионической автострады. Рекомендуется как логичный концессионный способ строительства.

A. Ivančić

Fachberich

**Adriatisch - Ionische Autobahn**

Dargelegt sind die Grundangaben über die Trasse der Adriatisch- Ionischen Autobahn, die durch sieben Länder verläuft. Dargestellt ist die Bedeutung dieser Autobahn für jedes von diesen Ländern. Teile dieser Autobahn sind in Kroatien schon ausgebaut, und in Bosnien und Herzegowina wird ein Teil davon als Korridor 5C gebaut, der den Hafen Ploče mit Budapest über Sarajevo und Osijek verbindet. Beschrieben sind Ingras Bestreben eine Finanzierungsart und -Weise für die Adriatisch - Ionische Autobahn zu finden. Als logisch suggeriert man die Konzessionsbauweise.

Autor: Aleksandar Ivančić, dipl. ing. stroj., član Uprave Ingre d.d.

## 1 Uvod

Trasa Jadransko-jonske autoceste (JJAC) međunarodnih oznaka E-61, E-65 i E-80 (Trst – Rijeka – Zadar – Split – Dubrovnik – Bar – Drač – Atena) položena je uz istočnu obalu Jadrana i Jonskog mora – od Trsta u Italiji do Igoumenitse u Grčkoj, u ukupnoj dužini od približno 1100 km. Prolazi kroz 7 zemalja: Italiju (10 km), Sloveniju (30 km), Hrvatsku (460 km), Bosnu i Hercegovinu (90 km), Srbiju



Slika 1. Jadransko-jonska autoceste u europskoj mreži autocesta

i Crnu Goru (120 km), Albaniju (370 km) i Grčku (20 km). Navedena kilometraža predviđa granični prijelaz iz Hrvatske u Bosnu i Hercegovinu kod Ploča, a mijenja se u slučaju najnovijeg prijedloga prijelaza u Osojniku. Ukupni troškovi izgradnje procjenjuju se na gotovo 8 milijardi američkih dolara.

Jadransko-jonska autocesta značajna je za sve zemlje kroz koje prolazi:

- za Italiju – nastavlja se na autocestu Milano – Venecija – Trst (Serrenissima).
- za Sloveniju – relativno je kratka dionica, no značaj dobiva u kombinaciji s cestom Ljubljana – Rijeka i kao veza luke Kopar s Rijekom.
- za Hrvatsku - prema studiji, hrvatska dionica predstavlja gotovo pola ukupne dužine. Kako je veći dio trase identičan s trasom autoceste Zagreb – Split, Hrvatska bi u slučaju odluke o gradnji JJAC-a bila u vrlo povoljnom položaju jer bi najveći dio trase bio već izgrađen.
- za Bosnu i Hercegovinu – u najnovijoj verziji trasa nešto kraća, no dionica će pravi značaj dobiti po izgradnji ceste Ploče-Budimpešta.

- za Srbiju i Crnu Goru – potrebno je definirati točnu trasu od granice s BiH do albanske granice na rijeci Bojani. Plan rekonstrukcije jadranske ceste u Crnoj Gori predviđa izgradnju mosta u Boki kotorskoj kod tjesnaca Verige, trasu JJAC-a treba odrediti u suradnji sa susjednim zemljama.
- za Albaniju – od presudnog je gospodarskog značaja. Nažalost, zasad osim generalne političke suglasnosti nije poduzeto ništa za pripremu projekta.
- za Grčku – izgradnjom JJAC-a ta zemlja dobiva najkraću vezu s Europskom unijom čija je članica.

Kroz čitavu povijest Balkana, a i danas, mediteranske zemlje smještene uz istočnu obalu Jadranskoga i Jonskoga mora nisu dovoljno koristile prometni koridor uz svoju obalu. Uz političke razloge i nedostatak primjerene prometnice koja bi ih povezivala, glavni je razlog bio u nedostatku gospodarske suradnje. To je, vjerojatno, i glavni razlog relativno slabe razvijenosti tih područja.

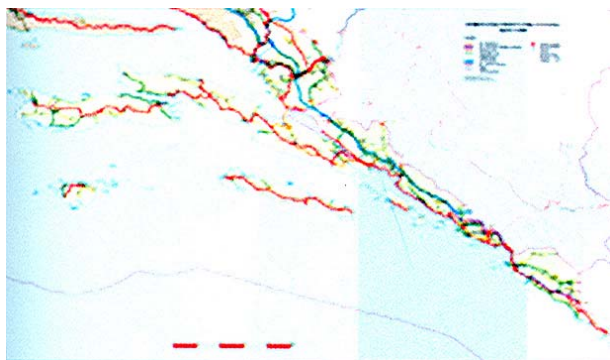
Prva zamisao o projektu JJAC potekla je s talijanske strane 1993., a nakon toga su 1998. hrvatski predsjednik dr. Franjo Tuđman i grčki premijer Kostas Simitis dali poticaj za realizaciju projekta radi stabilizacije i razvoja zemalja uz trasu. Nažalost, ni do danas koridor JJAC-a nije uvršten u europsku kartu prioritetnih cestovnih pravaca. To je vrlo teško razumjeti jer, osim iznimne regionalne važnosti, koridor bi omogućio povezivanje prometnih tokova zapadne i središnje Europe sa zemljama jugoistočne Europe i Bliskog istoka.

Za Hrvatsku bi JJAC bio projekt od izvanredne važnosti jer bi povećao značenje cestovnih pravaca koje Hrvatska gradi odnosno još planira izgraditi. Iako su cestovni pravci



Slika 2. Dio trase Jadransko-jonske autoceste u Hrvatskoj

Zagreb – Rijeka i Zagreb – Split za Hrvatsku vitalni, njihova je isplativost upitna jer nisu međunarodno tranzitni. Današnje projekcije povećanja prometa u idućem desetljeću ne jamče otplatu anuiteta samo iz prihoda od cestarine. Izgradnja JJAC-a taj bi rizik sigurno otklonila, jer bi preuzela velik dio prometa između zemalja Europske unije i Bliskog istoka.



Slika 3. Dio trase Jadransko-jonske autoceste u Dubrovačko-neretvanskoj županiji

Hrvatska bi u partnerskom odnosu s Bosnom i Hercegovinom trebala također nastojati izgraditi autoceste u koridoru 5C, koji povezuje luku Ploče s Budimpeštom preko Sarajeva i Osijeka. Svi spomenuti pravci iznimno su kompatibilni i samo njihova međusobna interakcija daje, uz jamstvo isplativosti i uz gospodarski razvoj koji bi uslijedio njihovom izgradnjom, dugoročnu političku stabilnost regije koja je zbog nespretnih političkih rješenja (Dayton, Kosovo...) još uvijek upitna.

U dogovoru s Vladom Republike Hrvatske pokušava *Ingrra* već dulje vrijeme pronaći načine financiranja JJAC-a. S obzirom na iznimno visoku cijenu projekta i vrlo male financijske potencijale zemalja na južnom dijelu trase, logično se nameće koncesijski način izgradnje (*BOT – build, operate, transfer*). Kada bi u Europskoj uniji postojala po

litička volja (isplativost nije upitna), a čini se da je još nema ili je nedovoljna, logično bi bilo uključivanje Europske banke za razvoj (EBRD) ili neke druge europske financijske institucije.

U slučaju da se to ipak uskoro ne dogodi, moguće je i financiranje na osnovi međunarodnih obveznica (modela tunela ispod kanala La Manche). U tu bi svrhu vjerojatno bilo najbolje da se u jurisdikciji Europske unije osnuje koncesionarsko društvo za realizaciju posebne transakcije (*Special Purpose Vehicle*) koje bi na sebe preuzelo vođenje cjelokupnog projekta – organizaciju, izgradnju, financiranje i vođenje u razdoblju trajanja koncesije. U zemljama uključenima u projekt bile bi osnovane podružnice koje bi brinule o realizaciji dionica unutar svoje države. Društvo bi na sebe trebalo preuzeti financijske rizike, a države sudionice jamčile bi pravnu sigurnost donošenjem posebnih zakona o zaštiti takva ulaganja. Zemlje sudionice morale bi također takvim zakonom jamčiti konverziju lokalnih valuta, kao i niz pogodnosti za izgradnju infrastrukture uz samu autocestu. Hrvatska bi, s obzirom na već izgrađene dionice, kao i one koje će se do početka gradnje JJAC-a izgraditi, bila u iznimno povoljnom položaju. Izgrađeni dijelovi mogli bi biti hrvatski proporcionalni udjel u koncesionarskom društvu ili bi se mogli prodati koncesionaru, čime bi se otvorile mogućnosti za investiranje u infrastrukturne projekte manjega međunarodnog značenja.

Vidljivo je da je projekt izgradnje Jadransko-jonske autoceste iznimno složen i još ne postoji potrebna kritična masa za njegovu realizaciju. No mišljenja smo da bi materijalizacija tog projekta trebala biti jedan od prioriteta hrvatske Vlade (i vlada susjednih država!). Politička stabilnost u regiji jugoistočno od Hrvatske upravno je proporcionalna gospodarskom razvoju, odnosno brzom porastu nacionalnog bruto proizvoda. Zasad nema projekta koji bi u postizanju takvog cilja mogao biti konkurentan ovom velikom međunarodnom prometnom zahvatu.