



Európában közlekedünk

Tanulmányok az európai
közlekedésfejlesztésről



Közlekedésfejlesztési
Integrált Közreműködő
Szervezet

Benned van 
Új Magyarország
FEJLESZTÉSI TERV

Bevezetés

Már az 1957-es Római Szerződés is kimondta, hogy a nyugat-európai integráció nem képzelhető el a regionális különbségek mérséklése nélkül, hiszen a területi egységek közötti jelentős fejlődésbeli eltérések akadályozzák az áruk, a szolgáltatások, a tőke és munkaerő szabad áramlását. A különbségek az újabb és újabb tagok, mindenekelőtt a dél-európai országok csatlakozásával egyre nőttek. Ezek mérséklésére születtek az európai közösség regionális pénzügyi támogatásai. Az együttesen Strukturális Alapoknak nevezett pénzügyi források nem egymástól független projekteket, hanem átfogó programokat támogatnak. A gazdasági és társadalmi kohézió erősítése, a régiós különbségek csökkentése a célja a Kohéziós Alapnak is, amelynek létrehozásáról a Maastrichti Szerződés rendelkezett. Az Alap a Közösség legszegényebb tagállamainak felzárkóztatását támogatja a monetáris unióra való felkészülés időszakában.

2007-től a Kohéziós Alap beépült a strukturális segítségnyújtás programozásába a különböző alapokból származó támogatások közötti nagyobb összhang érdekében. A támogatási célkitűzések: a konvergencia, a regionális versenyképesség és foglalkoztatás, valamint az európai területi együttműködés.

2007–2013-as programozási időszakban a kohéziós politika keretében Magyarország 25,3 milliárd euró közösségi forrásra jogosult. A fejlesztéspolitika dilemmáinál érdemes tanulmányozni más uniós országok példáit. Az egyik legfontosabb tanulság, hogy a siker nem a pénz mennyiségén, hanem a felhasználás módján múlik. A rendelkezésre álló forrásokat rosszul is fel lehet használni, és akkor ezek a milliárdok nem az ország gazdasági fejlődését, a szükséges szerkezetátalakítást segítik elő, hanem inkább károkat okoznak. A pénzt presztízsberuházásokra, vagy az életszínvonal növelésére is el lehet költeni, de úgy is be lehet fektetni, hogy a beruházások akkor is fenntarthatók legyenek, amikor az adott ország már nem kap újabb uniós támogatást. Érdemes tehát megnézni, melyek azok a tényezők, amelyek a sikert garantálhatják.

Ez a kis kiadvány azt próbálja összegezni, hogy a közösségi pénzek felhasználása mit jelentett az egyes országok életében. Ezen belül mindenekelőtt az infrastruktúra fejlesztését tekintjük át, mivel a vizsgált négy kohéziós országban (Írország, Portugália, Spanyolország és Görögország) mindenütt jelentős összegeket fordítottak erre a célra, noha az arányok nem összehasonlíthatók. Bízunk benne, hogy összeállításunk hasznos tanulságokkal szolgál majd.

Galovicz Mihály
Közlekedési Programok
Irányító Hatósága
Főigazgató

Kende Gábor
Közlekedésfejlesztési Integrált
Közreműködő Szervezet
Igazgató



Írország

Ha gazdasági csodáról, irigylésre méltó fejlődésről vagy az uniós pénzek hatékony felhasználásáról esik szó, csaknem mindenkinek Írország neve ötlik fel elsőként. Az európai támogatások által teremtett lehetőségek legmegfelelőbb felhasználásával ma az Unió egyik legvirágzóbb tagállamává vált az ország, amelyet 1973-as belépése pillanatában az Európai Közösség legszegényebb tagjának tartottak. A sikert azonban a tagság elnyerését követően csaknem 15 éves pangás előzte meg. Addig a kormányok azoknak az alapoknak a megteremtésével foglalkoztak, amelyek a kiugrást lehetővé tették: rugalmas oktatási rendszer, társadalmi konszenzus, üzletbarát környezet és javuló infrastruktúra.

1988-tól kezdődően az ír gazdaság az EU-tagállamok átlagos növekedési ütemét messze túlszárnyalva 10 év alatt 80%-kal növelte teljesítményét. A sikerben szerepe volt a Strukturális Alapok támogatásainak, illetve annak, hogy a 90-es évek elején megváltozott az Európai Közösség támogatási politikája. A támogatás elvei Írország számára kedvező irányban változtak. Az uniós fejlesztési prioritások egybeestek az ír gazdaság hosszú távú érdekeivel.



Dublini kikötő

Írország 1973-ban a Közösség legfejletlenebb tagállamaként mutatkozott be, vásárlóerő-paritáson számított egy főre jutó GDP-je az EK átlag 46,5%-a volt csupán. Az ország periferikus földrajzi helyzetéből adódóan meglehetősen rossz infrastruktúrával, fejletlen belső úthálózattal rendelkezett. Gondot jelentett az autópályák hiánya, a vasúthálózat gyenge minősége, ami a szállítási idő meghosszabbodásával növelte a termelési költségeket és gátolta a versenyképesség erősödését.

Az első programozási időszakban Dublin térségébe koncentráltak az infrastruktúrális befektetések. Ezek célja az volt, hogy a külfölddel való kapcsolattartásban meglévő kapacitáskorlátokat felszámolják. Ezért kaptak elsőbbséget olyan projektek, mint a dublini repülőtér és a kikötő bővítése. A közösségi források 37,5 százalékát az emberi erőforrások fejlesztésére fordították: 4 év alatt 500.000 ember vett részt különböző szintű tanfolyamokon, továbbképzésen.

A belső infrastruktúra fejlesztése a második programozási időszakra maradt. 1994–99 között a fő prioritások a termelői szféra, a gazdasági infrastruktúra, az emberi erőforrás, és a vidék fejlesztése volt. Kiemelt jelentőséget kapott a belföldi közlekedés, elsősorban a közúthálózat fejlesztése: ez utóbbira fordították az infrastruktúra beruházásra szánt források kétharmadát. A legfontosabb cél az volt, hogy az ország egész területén csökkentsék a közlekedési menet-időket: Jelentős forrásokat fordítottak a Dublin környéki elővárosi, és a Dublin-Belfast közötti vasútvonal, valamint Shannon és Cork repülőtereinek fejlesztésére. A főváros kulcsszerepe továbbra is megmaradt, és ez a későbbiekben sem változott.

Írország közlekedés fejlesztési programjának céljait jelző számok

| A beavatkozások területe | Egység | 1989–1993 | 1994–1999 |
|---|---------------------|-----------|-----------|
| Időmegtakarítás a négy kulcsfontosságú korridoron | perc | - | 204 |
| Kiépítettség foka a négy kulcsfontosságú korridoron | százalék | 35 | 53 |
| Közútra fordított kiadások nagysága a négy kulcsfontosságú korridoron | százalék | - | 70 |
| Utazók száma vasúton | utazók száma millió | 7,9 | 8,7 |
| Légi úton szállított utazók száma | utazók száma | 8,37 | 10,93 |
| Légi úton szállított áruk mennyisége | áru tonna | 94.100 | 128.000 |
| Utazási költségek csökkentése kompokon | százalék | - | -15 |

Forrás: CEC: *The impact of Structural Policies on Economic and Social Cohesion in the Union 89–99*. CEC, Brussels, 1999.

Az írek valójában nem jól fejlesztették az infrastruktúra-beruházásukat: ennek következtében máig gyenge az úthálózatuk. A vasúti szállítás fejlettsége sem megfelelő: a teherszállítás több mint 92 százalékát végzik közúton és alig 8 százalékát vasúton (2004-es adat). E vasúti arányok a legalacsonyabbak között vannak Európában.

A gazdaság fejlődését, motorját jelentő közlekedési infrastruktúra beruházások viszonylag szerény voltát vizsgálva érdemes megnézni, hogy mi volt az ír gazdasági siker oka. Elsősorban a partneri kapcsolatokra építő politikát, a széleskörű érdekegyeztetésen alapuló kormányzást kell kiemelni. A sikerhez, figyelemreméltó módon az is hozzájárult, hogy a „zöld szigeten” – Portugáliával, Görögországgal és részben Spanyolországgal szemben – nincs erős regionális politika. 2000-ig az Európai Unió az egész országot elmaradott térségnek tekintette, a támogatási gyakorlat nem vett tudomást az ország belső területi differenciáiról, így a központi kormányzat egyetlen fejlesztési tervet készített. Ennek persze hátrányai is voltak: a gazdaság teljesítőképessége térben nem erősödött egyenletesen, és az uniós források felhasználásakor nem érvényesült a kohézió. (A 2000–2006-os programozási periódusban az ország elvesztette korábbi teljes területére vonatkozó kedvezményezett státuszát. Területét két régióra osztotta, önálló fejlesztési tervekkel.)



Dublini villamos

A források felhasználásának példaértékű hatékonyságát külön ki kell emelni. „A költséghatékonyság, a költségek/hatásfok aránya, a működő projektek gyors bevezetésének képessége – ezek számítottak hosszú távon, és ezek nagyon is jól működtek. Jelenleg mi a hatékonysággal törődünk: mekkora a projekt valós hozzáadott értéke az állampolgár, a fogyasztó számára.” mondja Jim Higgins, a Strukturális Alapok és a Kohéziós Alapok írországi koordinálója. „Szerencsénk volt, hogy kis ország vagyunk, ahol az adminisztráció az emberek számához mért, és ahol az jól alapozott struktúrákra és informális hálózatokra támaszkodhat.”

Természetesen szót kell ejteni magukról a közösségi alapokról is, amelyet Írország valóban képes volt mozgatórugóként használni: ezek a források 1994–1999 között 5,58 milliárd eurót, 2000 és 2006 között pedig 4,31 milliárd eurót tettek ki. Ebből, a 3. támogatási periódus pénzeiből Írország jelentős közlekedési infrastruktúra beruházásokat valósított meg. Egyebek közt 7 transzeurópai szállítási projektet kezdtek el az ország egész területén, és 2000 km utat korszerűsítettek. Megépült Dublin két ultramodern villamos-vonala, amely napi 50 ezer utast szállít, s összekapcsolja az ír főváros pályaudvarait, a külvárosi vonatokat és a főbb autóbuszvonalakat. A 70 ezres Galway agglomerációban 19 új szélessávú internetes hálózatot építettek. Az ír kormány mind a 19 hálózat számára megvásárolta az optikai szálak kábeleket, ami az előnyösebb árak mellett egy azonos, koherens készterméket jelentett az ország egész területén.

Írország ma egy nagy építőtelephez hasonlít, amely útjai, elszállásolási lehetőségei, és szolgáltatási minőségének javításával van elfoglalva, nagyrészt az európai pénzalapoknak köszönhetően. A legfontosabb azonban talán az, hogy a társadalom többsége megértette és elfogadta a célokat, a nemzeti fejlesztés jelentőségét, és csatlakozott megvalósításához.



Portugália

Portugália is euró-milliárdokat kapott az Európai Közösségtől, a forrásokat is jó arányban hívta le és használta fel, mégsem tartozik a sikeres felzárkózási példák közé. Portugália sokáig éltanulónak számított a tagállamok között, mára azonban súlyos gondokkal küzd. Számítások szerint ismét évtizedek kellene ahhoz, hogy az ország eljusson az EU átlag szintjére. A múlt hibáiból okulva a portugál kormány most a képzésre kívánja fordítani a 2006–2013-as időszakban folyósítandó európai pénzalapok jelentős részét.

Az ibériai országban a csatlakozás és a közösségi regionális politika 1988-as reformja közötti átmeneti időszakban a rendelkezésre álló forrásokat sokszor nem tudták kihasználni, a koordináció és a tapasztalat hiánya a programok késedelmes megindítását eredményezte. A pénzeket túlnyomórészt a modernizáció és a felzárkózás szempontjából stratégiai fontosságúnak ítélt infrastrukturális beruházások felé irányította a mindenkor portugál kormány. Az országnak juttatott források összesen 2200 millió ECU-t tettek ki ebben az időszakban: a megvalósított projektek fele a szállítási infrastruktúrát javította, 25 százalékuk víz- és csa-



Autópálya kereszteződés

tornaellátottságot növelte, és jelentős volt az energetikai infrastruktúra fejlesztése is. Ezekben az években folyamatosan növekedett az uniós fejlesztési programok jelentősége, éppen az Európai Közösség akkori átlagánál jóval szegényebb déli országok – Görögország, Portugália és Spanyolország csatlakozása miatt. Sokáig úgy tűnt, hogy Portugália kiválóan tudott élni a lehetőségekkel, fejlettségi szintje jelentősen közeledett a közösségi átlaghoz.

1988-ban az EK átfogó reformokat vezetett be a regionális politikában. Az 1. közösségi keretprogram a portugál GDP-hez való hozzájárulása évenként átlagosan 3 százalékot tett ki az 1989–93-as időszakban. A program révén 80 ezer új munkahely jött létre. Az infrastrukturális fejlesztés eredményei: a szállításban a fő prioritást az utak kapták, a szállítás fejlesztésére utalt források több mint 60 százalékát közútfejlesztésre költötték. A telekommunikációban fejlett technológiájú szolgáltató-

sok jelentek meg, az energiaellátásban a forrásokat diversifikáló projekteket indítottak, lehetővé téve az ország kiemelkedően magas függőségének csökkentését a kőolajtól. A második támogatási időszakban, 1994 és 1999 közötti időszak elején a legnagyobb problémának az infrastrukturális hiányosságok látszottak, mindenekelőtt az autópálya-ellátottság területén. Ezért a fő cél az országos főút vonal fejlesztése volt, így például a Lisszabon–Madrid autópálya portugáliai szakaszának megépítése, A ország periferikus helyzetének oldását segítették azoknak a közutaknak és vasútvonalaknak a korszerűsítései is, amelyek Spanyolországot és Portugáliát kötik össze (ilyenek például a Sevilla–Lisszabon, Irún–Lisszabon vagy a La Coruna–Lisszabon útvonalak)

A vasúti hálózat ellátottsága jobb volt, (az EU átlag 70 százaléka), de a vasúti pályák minősége nagyon rossz. Ezért a program célul tűzte ki a vasút korszerűsítését: közösségi támogatással villamosították egyebek közt a Lisszabon – Porto vonalat. A korszerűsítésekkel egy másik fontos cél, a menetidő csökkentése is teljesült. A Lisszabon és Porto közötti vasúti



Portói metro

utazási idő 3 órától 2 óra 15 percre csökkent. Ugyancsak uniós források segítségével bővítették a külkereskedelmi forgalom növekedését akadályozó szűkös kikötői kapacitásokat, és növelték a repülőterek fogadóképességét is. Mindezen építkezések előkészítésében és megvalósításában állami és magáncégek egyaránt részt vettek. A fejlesztéseknek köszönhetően nemcsak az adott régió, hanem más régiók helyzete is javult. Az 1994–99 között digitalizálták a teljes távközlési hálózatot, (emellett a telefonra várakozás időtartamát egy évről két napra csökkentették 1999-re).

Portugália fejlődése ebben az időszakban igen meggyőző volt, hiszen 1986 és 1999 között az egy főre jutó gazdasági teljesítmény az EU átlagának 55 százalékról 76 százalékra nőtt. 2000 és 2006 között is folytatódott az infrastruktúra nagyarányú fejlesztése. Az új beruházások között látványos projektek is voltak, mint a Tejo felett átfelülő, 18 km hosszú új lisszaboni híd (Vasco da Gama híd), amelynek megépítéséhez az EU 311 millió euróval járult hozzá. A vasúti korszerűsítések nyomán a hálózat 50 százalékan mód van a 140 km/óránál gyorsabb forgalomra – miközben 1993-ban ezt még egyetlen vasútvonal állapota sem engedte meg.



Vasco da Gama híd, Lisszabon

Nemzeti és közösségi kiadások (1999-es árakon)

| | 1989–1993 | | 1994–1999 | | 2000–2006 | |
|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Millió ECU | % | Millió ECU | % | Millió ECU | % |
| Alapinfrastruktúra | 3258 | 58,5 | 3131 | 40,4 | 3241 | 40,2 |
| Szállítás-közlekedés | 1348 | 24,2 | 2277 | 29,4 | 2341 | 29,0 |
| Telekommunikáció | 1457 | 26,2 | 115 | 1,5 | 233 | 2,9 |
| Víz/környezetvédelem | 367 | 6,6 | 518 | 6,7 | 410 | 5,1 |
| Egészségügy | 86 | 1,5 | 220 | 2,8 | 257 | 3,2 |
| Emberi erőforrások | 1114 | 20,0 | 1634 | 21,1 | 1887 | 23,4 |
| Termelő ágazatok | 1009 | 18,1 | 1618 | 20,9 | 1982 | 24,6 |
| Egyéb | 187 | 3,4 | 664 | 8,6 | 953 | 11,8 |
| Összesen | 5568 | 100 | 7748 | 100 | 8062 | 100 |

Forrás: European Commission: Community Support Framework, Portugal

Az EU strukturális támogatásai, illetve az ezek mellé rendelt nemzeti finanszírozás révén az elmaradott portugál régiók jelentős összegekhez jutottak 1988 óta. Számítások szerint az EU támogatásai éves átlagban a portugál GDP 3 százalékát tették ki. A támogatásokat elsősorban az infrastruktúra fejlesztésére fordították, ami az átgyűrűző gazdasági munkahelyteremtő hatásokon keresztül segítette a növekedést. 2000 után azonban újabb visszaesés következett be. Hibás gazdasági lépések sorozata, rossz fiskális politika – sorolják közgazdászok az okokat. Mások szerint a lemaradás fő oka, hogy Portugália sem a gazdaságilag kedvezőbb – időközben már véget ért – időszakot, sem az eddig bőséges, de a jövőben már csak csordogáló EU-pénzforrásokat nem volt képes az égetően szükséges strukturális reformok végrehajtására felhasználni. Az európai pénzeket főleg infrastrukturális beruházásokra, azon belül is autópályákra fordította, és csak kisebb hányad jutott más olyan alapvető fontosságú területekre, mint az állami adminisztráció, az egészségügy vagy az oktatás reformja. Portugália a strukturális és kohéziós alapoknak köszönhetően ma már jól kiépített úthálózzal, hidakkal és egyéb létesítményekkel rendelkezik, ugyanakkor az EU-n belül az ibériai országban a legalacsonyabb a lakosság iskolai végzettsége, a dolgozók szakmai képzettsége és ennek megfelelően a munka termelékenysége (az EU-átlag 60 százaléka). Vagyis egy portugál dolgozó csak a kétharmadát teljesíti annak, mint egy átlagosan dolgozó uniós kollégája. Ezért a 2006–2013 közötti 21,5 milliárd eurós uniós támogatások nagy részét oktatási és képzési célokra kívánja fordítani a portugál vezetés. Persze az infrastruktúrát is továbbfejlesztik: egyebek közt nagysebességű vasútvonalakat terveznek, és új repülőteret építenek Lisszabonban. Ezeket azonban – a korábbi időszakokkal ellentétben – már nem uniós forrásokból, hanem magántőkéből kívánják finanszírozni.



Görögország

Ha a közösségi forrásokat jól használják, akkor ezek az összegek soha nem látott fejlődést eredményezhetnek. Ha viszont nem – és ezt bizonyítja Görögország példája – akkor a pénzek szinte látszat nélkül folynak el, de legalábbis nem fejtenek ki érdemi hatást az adott fejlesztési területen.

A görögök 1981-ben csatlakoztak az Európai Közösséghez, de az utóbbi néhány évet leszámítva, gazdaságuk végig stagnált. A csatlakozást követően még hosszú évekig tartott, amíg egyáltalán megkezdődhetett a tagállami átlag gazdasági színvonalának a megközelítése. Más tagországtól eltérően Görögország nem volt képes a csatlakozás előnyeit kihasználni, a számottevő nagyságrendű európai közösségi átutalásokat nem tudták a gazdasági modernizáció szolgálatába állítani. A forrásokat látványos – és gyakran botrányoktól övezett – beruházások és a fogyasztás emésztette fel. Közgazdászok véleménye szerint Görögország Brüsszel segítségével tartotta fenn a fenntarthatatlant. Mások pedig nyíltan úgy vélekedtek, hogy az uniós pénzek inkább hátráltatták, mintsem gyorsították a görög gazdaság előrehaladását, mivel ebből tartják életben a versenyképtelen állami vállalatokat és finanszírozták a felduzzasztott közigazgatást. Ez jelentős mér-



Korinthoszi-híd

tékben gátolta az uniós források hatékony felhasználást, csakúgy, mint a kormányzat nem megfelelő, rövidtávú, politikai érdekekre épülő, és gyakran irányt váltó gazdaságpolitikája és a magántőke részvételének alacsony foka a beruházásokban.

A támogatások hatékonyságát csökkentette, hogy a felhasználás nem mindig az eredeti célok szerint, vagy nem szabályosan történt (jelentős költségütléppéssel, határidők csúszásával). Annak, hogy a fejlesztési programok sokáig sikertelenek voltak, az is oka volt, hogy a programok prioritásai nem harmonizáltak a nemzeti fejlesztési stratégiával, és a nemzetközi versenyképesség követelményeivel. Nem volt következetes az ágazati és regionális programok közötti erőforrás megosztás, a támogatások elaprózódtak, bizonyos pályázatok hiányosan voltak előkészítve (elmaradt, vagy gyenge minőségű volt a teljesítés). Tíz évvel a csatlakozás után Görögország rosszabb helyzetben volt, mint amikor belépett: az állam adóssága például 1985-ben a GNP 50 százalékával volt azonos összegű, 10 évvel később már 110 százalékkal!

A görög gazdaság 1995-től kezdett fellendülni, és GDP-je 2000-ig évi 3,4 százalékkal növekedett. A második programozási ciklusban a hangsúlyt már a források koncentrációja kapta, ekkor a strukturális politikának jelentősebb eredményei voltak Görögország fejlődésében, a gazdaság abszorpciós képessége nőtt. A támogatások felhasználása azonban még mindig jóval kisebb arányú volt, mint a vizsgálatba bevont másik három országban.

A strukturális alapok felhasználása célkitűzések és országok szerint (1994–99)

| | % | Görög-ország | Írország | Spanyol-ország | Portugália | EU 15 |
|-------------------|------------|--------------|----------|----------------|------------|-------|
| 1.cél-kitűzés* | odaítélt | 99 | 99 | 99 | 99 | 99 |
| | kifizetett | 73 | 87 | 82 | 89 | 78 |
| 2. cél-kitűzés** | Odaítélt | - | - | 94 | - | 97 |
| | Kifizetett | - | - | 68 | - | 60 |
| 3. cél-kitűzés*** | Odaítélt | - | - | 100 | - | 100 |

Forrás: Broad Economic Policy Guidelines, European Economy 2001.

* 1. célkitűzés: Az elmaradt régiók fejlődésének és szerkezeti alkalmazkodásának elősegítése (közlekedési infrastruktúra, ipar, turizmus, vidékfejlesztés, környezetvédelem, kutatás-fejlesztés, emberi erőforrások)

** 2. célkitűzés: A hanyatló iparágak által súlyosan érintett régiók átalakításának segítése

*** 3. célkitűzés: A fiatalok munkába állásának segítése

Görögország 1989 és 2006 között több mint 54 milliárd (54 000 millió) eurót kapott az EU strukturális és kohéziós alapjaiból, ami átlagban a görög GDP 2,5–3 százalékával ért fel, fejlesztési hatása azonban a lehetségesnél kisebb volt. A transferek nagy része ugyanis a fogyasztást (farmerek számára juttatott összegek) illetve az életszínvonal emelését szolgálta, és kisebb gazdasági aktivitásra ösztönzött. A hosszú távra szóló, felzárkózást segítő beruházások, az infrastruktúra fejlesztése háttérbe szorult. Ez is magyarázza, hogy amikor az EU által támogatott projektekre keresünk példákat, akkor a többi kohéziós országgal ellentétben, Görögországban viszonylag kevés konkrét esettel találkozhatunk. Ez nagyrészt azzal magyarázható, hogy Görögország csak a 90-es években kezdett aktívabban és sikeresebben részt venni az EU programokban. Ha viszont találunk konkrét eseteket, akkor kisebb ellentmondásokba ütközünk. Euró-milliárdokat költöttek például a Korinthoszi-híd, az athéni földalatti, nemzetközi repülőterek és autópályák építésére. Mindez hozzájárult az ország infrastruktúrájának modernizálásához, új munkahelyek teremtéséhez, de a pénzek felhasználása körül állandósultak a botrányok. Napirenden voltak a tervezői malőrök: utólag derült ki, hogy az Észak-Görögországot a Peloponnészosz – félszigettel összekötő, a korinthoszi öblöt csaknem 3 kilométer hosszan átívelő hídra elfelejtettek vasútvonalat tervezni. Az athéni földalatti építésekor az állomások melletti parkolók kialakításáról feledkeztek el. Általában ezeket a beruházásokat jelentős költségűllépés, a határidők csúszása jellemezte, és gyakran jelentek meg leleplező írások arról, hogyan vándoroltak állítólag az uniós támogatások görög politikusok zsebébe.



Athéni metro

A harmadik támogatási időszakban, 2000 és 2006 között sokat javult a helyzet. A Nemzeti Fejlesztési Tervben a korábbinál jóval nagyobb szerepet szántak az infrastruktúra fejlesztésének, amellyel két operatív program foglalkozott. Az egyik a közút, a kikötő és a metró fejlesztésével, a másik pedig a vasúti, légi és városi közlekedéssel. A fellendülést elősegítette a 2004-es athéni olimpia megrendezése, illetve az azzal kapcsolatos beruházási boom. Ebben az időszakban a görög gazdaság az EU átlagot meghaladó ütemben nőtt, és 2001-re az ország teljesítette a maastrichti kritériumokat. Az már csak adalék, hogy utólag kiderült, hogy a görög gazdaság alapmutatóit kozmetikázott változatban kerültek napvilágra, mert pusztán a teljesítménye alapján nem szolgált rá 2001-ben az euró-zóna tagságra.



Athéni metro



Spanyolország

Spanyolországban jóval nagyobb arányban költöttek a közlekedés, ezen belül a közutak fejlesztésére, mint máshol. Az uniós támogatás 50–60 százalékát fordították az infrastruktúra modernizálására. 1989–1993 között az 1. céltámogatás 70 százalékát fordították erre! Ekkoriban épült a Madrid – Sevilla gyorsvasút, az A 92-es autópálya és más autótutak, Lanzarote repülőtere, a valenciai metró. A telekommunikáció terén a 100 lakosra jutó telefonvonalak száma ez időben 22,8 százalékról 31,8-re, a digitalizáció foka 5,7 százalékról 37 százalékra nőtt.

A következő támogatási időszakban, 1994–1999 között Spanyolország 31,7 milliárd eurót kapott a strukturális alapokból. Ebből az első célra 82,5 százalékot fordítottak, ami gyakorlatilag infrastruktúrafejlesztést jelentett. A teljes beruházási összeg 55, a nemzeti finanszírozás 49,7 és az EU alapok 37,2 százalékát az alpinfrastruktúra, elsősorban a közlekedés fejlesztésére fordították. Ennek az időszaknak a szinte hihetetlennek tűnő eredményei számokban:

- 2351 km vízvezeték
- 5285 km autópálya
- 567 km autótut
- 900 km fő gázvezeték
- 4,832 millió digitalizált telefonvonal
- 20049 km vidéki út

Néhány konkrétumot is említve: megnyílt a Sevilla-Granada-Almeria autópálya első szakasza, jelentősen megrövidítve az utazási időt. A Sevilla és Puert Lumbreras közti 416 km-t 3 és fél óra alatt lehet megtenni. Az új út következtében javult a baleseti statisztika és a légszennyezettség, a környező településeken pedig érezhetően fellendült a gazdaság. Új repülőtér épült Palma de Mallorcán, Madrid után ma ez Spanyolország legforgalmasabb repülőtere. (Az EU hozzájárulással épült új terminál 300 ezer négyzetméteres területen fekszik, 204 chek-in pult és 4 km mozgó járda üzemel benne. A turizmusból élő Mallorca számára ez a beruházás óriási húzóerőt jelentett.) Mindemellett számtalan vasútvonalat, kikötőt modernizáltak, javították a városi közlekedés színvonalát. Az építkezések a magánberuházásokat is fellendítették. Az infrastruktúra javulásának jelentős tovaterjedő hatásai is voltak: 1986 és 1999 között Spanyolország egy főre jutó GDP-je az EU 15 átlag 71,5 százalékáról 82,5 százalékára nőtt, miközben az évtized elején átélt egy gazdasági recessziót. Ugyanakkor az országon belül, a régiók között nem történt meg a konvergencia.

2000–2006 között, a harmadik támogatási időszakban Spanyolország 40 milliárd euró támogatást kapott a különböző strukturális alapokból. Ebből ismét a regionális támogatások tették ki a legnagyobb részt, bár néhány régió már nem volt rá jogosult. A legnagyobb összeget ismét az infrastruktúra fejlesztésére fordították: a teljes beruházási összeg 58 százalékát, a nemzeti finanszírozás 52 és az EU alapok 42 százalékát a közlekedés és a szállítás korszerűsítésére költötték. 2001-ben a teljes spanyol úthálózat 163 799 km-t tett ki.

A célok között szerepelt, hogy vasúton Madrid minden tartományi székhelyről 4 órán belül, míg Barcelona 6 és fél órán belül elérhető legyen, valamint az, hogy a vasút szállítási teljesítményben kifejezett aránya elérje a 30 százalékot (ez az arány 2001-ben még csak 3,23 százalék volt). A fejlesztési elvek között szerepelt, ugyancsak, hogy bár van kapcsolat a különböző közlekedési hálózatok fejlesztése között, de nem mindig a kiegészítő kapcsolatot erőltetik, egyes esetekben szándékosan versenyztetik a különböző közlekedési módokat, párhuzamos fejlesztéssel.



Barcelonai vasút

**Az 1. cél régióinak finanszírozása források és területek szerint
(Millió euró 1999-es árakon)**

| | 1994–1999 | | 2000–2006 | |
|-----------------------------|--------------|-----------------------|--------------|-----------------------|
| | EU támogatás | Nemzeti finanszírozás | EU támogatás | Nemzeti finanszírozás |
| Alapinfrastruktúra | 1930 | 1227 | 2405 | 1331 |
| Szállítás-közlekedés | 1108 | 606 | 1264 | 680 |
| telekommunikáció | 76 | 141 | 40 | 74 |
| energia | 113 | 170 | 41 | 61 |
| Víz/környezetvédelem | 551 | 255 | 963 | 453 |
| egészségügy | 82 | 53 | 99 | 63 |
| Emberi erőforrások | 1394 | 482 | 1609 | 560 |
| Termelő ágazatok | 1419 | 597 | 1428 | 603 |
| Egyéb | 438 | 164 | 224 | 0 |
| Összesen | 5181 | 2470 | 5666 | 2494 |

Forrás: European Commission: Community Support Framework 2000–2006 for Spanish Objective 1. Regions, Summary

A tavaly kezdődött és 2013-ig tartó időszakban éves szinten a GDP 4,5 százalékát tervezik infrastrukturális beruházásokra fordítani, ami összesen 192,3 milliárd eurót jelent. Ennek harmadát, 60 milliárd eurót a Fejlesztési Minisztérium kezeli. Az összeg 42 százalékát a közutak, több mint 36 százalékát a vasút, 12,4 százalékát a repülőterek, 6,5 százalékát a vízi utak és kikötők fejlesztésére fordítják. Az összeg 37 százalékát a költségvetés bevételeiből finanszírozzák, 21 százalékát hitelből, 22 százalékot az uniós alapokból, és 20 százalékot magántőkéből.

A tervek között továbbra is a legfontosabb elem az autópálya-hálózat és a gyorsvasúti hálózat fejlesztése.

Budapest, 2008. április

Irodalomjegyzék:

MTA Világgazdasági Kutatóintézet Műhelytanulmányok: Demendy Nóra – Éltető Andrea: Spanyolország és Portugália az EU strukturális és támogatási rendszerében

MTA Világgazdasági Kutatóintézet: Artner Annamára: AZ EU különböző alapjainak felhasználásából adódó tapasztalatok összehasonlító elemzése

Journal of Common Market Studies: 2003. december

HVG 2004. május 4.

Inforregio Panorama 2005. május

Uniós támogatások – felzárkózó Magyarország (VÁTI)

Forman Balázs: Az Európai Unió strukturális és előcsatlakozási alapjai

Almássy Eszter: A görög szerpentin, avagy Athén és az európai integráció

Népszabadság: 2007. január 22.

MTA Világgazdasági Kutatóintézet: Sezmlér Tamás: a beruházások alakulása az Európai Unió perifériáján

Európai Műhelytanulmányok: Az infrastruktúra helyzete az Európai Unió hat tagországában

Közlekedésfejlesztési Integrált Közreműködő Szervezet

1024 Budapest, Lövőház u. 39.

www.kiksz.eu