

5	INFRASTRUKTURÁLIS FEJLESZTÉSEK ÉS FINANSZÍROZÁS	2
5.1	ÖSSZEFOGLALÓ	2
5.2	BENCHMARKING KUTATÁS ÉS ELEMZÉS	4
5.2.1	<i>Bevezetés</i>	4
5.2.2	<i>A kiválasztott benchmark városok olimpiai célú infrastrukturális beruházásainak összehasonlítása</i>	8
5.3	INFRASTRUKTURÁLIS BERUHÁZÁSOK EU FORRÁSOKBÓL TÖRTÉNŐ FINANSZÍROZÁSA A KOHÉZIÓS ORSZÁGOKBAN	14
5.3.1	<i>Infrastrukturális beruházások finanszírozása az athéni olimpia vetületében</i>	14
5.3.2	<i>Infrastrukturális beruházások EU forrásokból történő finanszírozása a további három kohéziós országban.....</i>	16
5.4	A BUDAPESTI OLIMPIA INFRASTRUKTURÁLIS HÁTTERÉNEK FINANSZÍROZÁSI FORRÁSAI	19
5.4.1	<i>Bevezetés – alkalmazott feltételezések, módszerek összefoglalása</i>	19
5.4.2	<i>A privát szektor finanszírozásba történő bevonásának lehetőségei</i>	20
5.4.3	<i>A potenciális EU források vizsgálata</i>	21
5.4.4	<i>Az állami finanszírozás lehetőségeinek vizsgálata.....</i>	28
5.4.5	<i>Az infrastrukturális fejlesztések finanszírozási szerkezete.....</i>	30
5.4.6	<i>Bankok projektfinanszírozásban betöltött szerepének vizsgálata.....</i>	31
5.4.7	<i>Jelentősebb beruházások Magyarországon az elmúlt években.....</i>	34

5 INFRASTRUKTURÁLIS FEJLESZTÉSEK ÉS FINANSZÍROZÁS

5.1 ÖSSZEFOGLALÓ

Budapest az olimpia megrendezése esetén Barcelonához és Athénhez hasonlóan a rendező városok azon kategóriájába tartozhatna, amelyek katalizátorként használják az olimpiai felkészülést az egyébként elhúzódó városrendezési és infrastrukturális fejlesztési elképzelések megvalósításához.

Az olimpiához kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések, beruházások elsődleges forrásai: a magánszektor, az Európai Unió által nyújtott támogatások, valamint az állami költségvetés. Másodlagos forrásként érdemes említeni a bankszektor által nyújtott beruházási, projektfinanszírozási hiteleket, amelyek a magán vagy állami szervezésben megvalósuló beruházások mögött állhatnak.

A rendelkezésre álló olimpiai példák alapján, illetve a magyarországi sajátosságok figyelembevételével lehet meghatározni a beruházásoknak azt a körét, ahol kizárólagosan vagy állami részvétellel közösen a magánszektorból valósítható meg a finanszírozás:

- A magántőke beruházásai biztosítják a szállodai férőhelyekkel kapcsolatos kapacitási igények kielégítését, ezeket azonban indokolt különféle állami ösztönzőkkel elősegíteni és támogatni.
- Az olimpiai falu jellemzően az állam és a magánszektor közös finanszírozásában épül fel, az ingatlanpiacnak azonban az olimpiát követően évekre lehet szüksége ahhoz, hogy „felszívja” az így keletkező többlet lakáskínálatot, amely folyamat erősítéséhez és ösztönzéséhez állami szerepvállalás is szükséges lenne.
- A közlekedési, úthálózati, sportlétesítményi infrastruktúra kialakításában csak abban az esetben lehet indokolt Magyarországon magánforrásokat is bevonni, ha a magánbefektetők számára bevételi forrást biztosító jegyárak és a lakosság által fizetendő egyéb díjfizetési kötelezettségek a magyar kereseteknek megfelelő szinten tarthatók.

Az Európai Unió által nyújtott támogatások kapcsán világosan kell látni, hogy kifejezetten és célirányosan az olimpia megrendezésének elősegítése céljából nem lehet támogatáshoz jutni Uniós forrásokból. Az olimpiához szükséges infrastrukturális fejlesztéseket összhangba kell hozni azokkal a célrendszerekkel, amelyeket az EU támogatandónak ítélt, és amelyekhez az EU támogatási politikája révén jelentős anyagi források igényelhetők.

Az olimpia felkészülési időszakában megvalósuló infrastrukturális beruházások tekintetében számos szempontból hasonló

módon tudná Magyarország is felhasználni az európai uniós támogatásokat, mint ahogy azt Görögország tette:

- jelentős infrastrukturális fejlesztések megvalósítása
- az uniós támogatás mellé állami és magán források bevonása
- EU támogatások felhasználása a nem-OCOG költségvetés keretében megvalósuló beruházásokhoz
- támogatások megosztása az olimpiához kapcsolható és az egyéb regionális érdekeket szolgáló beruházások között

Azt azonban látni kell, hogy a csatlakozó országok számára meghatározott és a jelenlegi tagokhoz képest alig több mint a felét kitevő egy főre vetített támogatási összeg következtében a csatlakozást követő első években Magyarország várható támogatása messze el fog maradni a jelenlegi görög szinttől. Arra vonatkozóan egyelőre szakértők sem mernek találgatásokba bocsátkozni, hogy az EU 2007-től induló új finanszírozási programidőszakában mire számíthatnak az újonnan csatlakozó országok.

Az olimpia megrendezése érdekében szükséges beruházásoknak azt a részét, amelyre nem lehet forrásokat találni a privát szférából, valamint amelyet nem fedeznek a bevonható európai uniós támogatások, állami költségvetési forrásból kell finanszírozni. A költségvetési kiadásoknak elsősorban az szab határt, hogy Magyarországnak idővel meg kell felelnie az Európai Gazdasági és Monetáris Unió (GMU) feltételeinek, amelyek kapcsán az államháztartás – EU statisztikának megfelelően számított – konszolidált együttes hiánya nem haladhatja meg a GDP 3%-át, a központi költségvetés adósságállománya pedig a GDP 60%-át.

Az infrastrukturális projektek finanszírozási adatainak összesítéséből kiderül, hogy a fejlesztések mintegy 30%-ában vonható be magántőke és EU források, 70%-ot állami forrásokból kell fedezni.

Mind a magán, mind az állami szektor részéről az olimpiához kapcsolódó beruházások finanszírozásához természetesen bevonhatók bankhitelek is. A banki forrásokkal szemben ilyen formán felmerülő igények kielégítésére rendelkezésre álló kapacitás elvileg korlátlan. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy a legjelentősebb hazai bankok többségének olyan méretű külföldi tulajdonos bankja van, amelyek rendelkeznek megfelelő tapasztalatokkal, és vonzó üzleti lehetőséget látva készséggel beszállnak a magyarországi projektek finanszírozásába. Így bár a hazai bejegyzésű bankokra vonatkozóan továbbra is érvényben maradnak a tőkearányos projektfinanszírozási korlátok, a szükséges finanszírozás külföldi banki forrásokból pótolható. Attól kezdve, hogy Magyarország a GMU tagjává válik és az euró lesz a nemzeti fizetőeszköz, az összes az EU-ban működő bank belföldivé válik, és elveszti a jelentőségét, hogy a finanszírozási forrás az EU mely tagállamából származik.

5.2 BENCHMARKING KUTATÁS ÉS ELEMZÉS

5.2.1 BEVEZETÉS

A nem-OCOG költségvetés a pályázati stratégia része

A nem-OCOG költségvetés tartalmaz minden olyan tőkeberuházást, amely nem direkt módon és kizárólag a szervezőbizottság működését, illetve az Olimpiai Játékok lebonyolítását célozza, de kifejezetten és alapvetően szolgálja, támogatja azt.

A nem-OCOG költségvetési terv összeállítása a pályázó város részéről jelentős mértékben stratégiai szempontok alapján történik. A stratégia ebben az esetben akkor szolgálhatja a nyeresi esélyek javítását, ha a NOB várhatóan nem fogja egyrészt túlzottnak és ezért megvalósíthatatlannak tartani a fejlesztési elképzeléseket, másrészt azonban nem fogja túl szerénynek és ezért az olimpiát nem kellő színvonalon kiszolgálónak sem ítélni az infrastrukturális háttér színvonalát. A jelölt városnak ezt a középútat kell megtalálnia és a nem-OCOG költségvetésében megjelenítenie. Ez akár úgy is megtörténhet, hogy bizonyos olyan beruházások is kimaradnak a pályázati nem-OCOG költségvetési tervből, amelyeknek az olimpiáig történő megvalósítása egyébként a pályázó város szándékában áll.

A kandidáló városok aránylag nagy szabadságot élveznek nem-OCOG költségvetésük – tőke beruházási program formájában történő – összeállításakor. Eltekintve a jelentősebb tőke beruházási kategóriáktól, mint amilyen például

- a repülőtér
- az út- és vasúthálózat
- a szálláshelyek
- a sportlétesítmények, és
- az olimpiai falu

a NOB nem fogalmaz meg konkrét szabályokat vagy előírásokat a nem-OCOG költségvetés tartalmára vonatkozóan.

A nem-OCOG költségvetés tartalmát illetően a NOB csupán a következő specifikációt adja meg:

„Az Olimpiai Játékok megrendezéséhez szükséges új infrastruktúra létrehozását vagy a meglévő infrastruktúra fejlesztését célzó tőkeberuházásokat a városi, regionális vagy állami hatóságok, illetve a magánszektor költségvetésében a megfelelő címszavak alatt kell szerepeltetni még abban az esetben is, ha a hosszú távú városfejlesztési tervben ezeket a beruházásokat korábban már feltüntették.” A kandidáló városok ezzel a potenciális szabadsággal élnek, amikor saját igényeiknek, illetve az általuk nyeresre esélyesnek tartott pályázati stratégiának megfelelően értelmezik és alakítják az általános szabályokat. Az egyes nem-

OCOG költségvetési tervek eltérő mértékben tartalmazzák az államilag és különösen a magánszektor által finanszírozott beruházási elemeket.

A meglévő helyi infrastruktúra fejlettségi szintje nyilvánvalóan nagymértékben meghatározza az olimpiai játékok támogatásához szükséges beruházások volumenét. Lényegesen nagyobb ráfordításokkal kell számolniuk azon városoknak, amelyek a közlekedési, úthálózati, infrastrukturális, lakásépítési, várostervezési és/vagy környezetvédelmi fejlesztéseket az Olimpiai Játékokra való felkészülés jegyében valósítják meg, mint azoknak, ahol csak apróbb finomítások szükségesek a követelményeknek való megfelelés érdekében.

Az olimpiai célú infrastrukturális beruházások számbavételének teljes körűvé tétele érdekében a nem-OCOG költségvetések számaikat ki kell egészíteni az OCOG költségvetések beruházási soraival. Az OCOG költségvetés beruházási sorai jellemzően a sportlétesítmények és az olimpiai falu kialakításának bizonyos beruházási költségeit, valamint az MPC & IBC beruházási költségeit tartalmazzák, ez utóbbit csak abban az esetben, ha meglévő létesítmények bérlése mellett beruházási ráfordítások is szükségessé válnak. Bár az OCOG költségvetéshez sorolt beruházási költségek összességében és az egyes tételek esetén is nagyságrendileg lényegesen kisebbek, mint a nem-OCOG költségvetés költségei, az olimpiai célú infrastrukturális beruházások ráfordításai a két költségvetés megfelelő sorainak összeadása révén válnak teljessé.

***Az olimpiai célú
beruházások
előzetes és
utólagos
számbavételének
rendszere nem
egységes és
konzisztens***

Mind a költségtervek összehasonlítása, mind pedig az egyes tételek részletes lebontása nehéz feladat, ha elemzésünk célja az abszolút pontosság és korrektség. Igaz ugyan, hogy a nem-OCOG költségvetést a jelölt városoknak szerepeltetniük kell a pályázatban, de egyrészt a pályázatnak ebben a szakaszában nem elvárás, és jellemző módon nem is valósul meg a teljes részletezettség, a háttérszámítások ismertetése, másrészt a tényleges számok várhatóan jelentősen eltérőek lesznek az előzetes tervszámoktól. Eltérő az elérhetőség és hozzáférhetőség a rendező városok közbülső és a végleges beszámolóikhoz és azok részletes kimutatásaihoz is.

Az összehasonlítás során az egységes szerkezetben meghatározott főbb költségtételek információs forrása is eltérő. Azoknál a városoknál, amelyek már túl vannak a rendezésen, tényszámok ismertetése indokolt, míg azoknál, amelyek a közeljövő olimpiáit rendezik, a pályázatban szerepeltetett tervszámok szolgáltatják az információt. Az olimpiai költségekkel kapcsolatban publikált utólagos elemzések nem feltétlenül követik a pályázati költségfelosztást, így az információkat több helyről összeszedve lehet csak összeszerkeszteni és más Olimpiákkal összehasonlítható formába önteni. Ebben a módszerben benne van egy kisebb fokú inkonzisztencia előfordulásának lehetősége, de a nagyságrendi tévedés talán elkerülhető.

Az e fejezetben szereplő számokat inkább csak tájékoztató jellegű iránymutatásnak és benchmarknak kell tekinteni, ami segíthet a magyar non-OCOG költségvetés lehetséges kategóriáinak, jellemzőinek kialakításában. Ezeket a számokat nem szabad a nem-OCOG célú tőkeberuházások kizárólagosan korrekt, hivatalosan is jóváhagyott és/vagy auditált végleges számaiként kezelni. Továbbá a szakértők nem győzik hangsúlyozni, hogy mivel minden kandidáló és rendező város igen eltérő

adottságokkal rendelkezik – a nem-OCOG költségvetést illetően –, ezért igencsak megkérdőjelezhető a költségtervek összehasonlításából levonható bármilyen következtetés. Ez a fejezet megkísérli elemezni és ismertetni négy rendező város OCOG és nem-OCOG költségvetéseibe foglalt olimpiai célú infrastrukturális beruházásait és a feltárt háttér-információkat.

A költségtervek egyes sorainak részletes elemzését megelőzően négy rendező város infrastrukturális beruházásainak néhány általános jellemzője kerül összefoglalásra.

BARCELONA

Az olimpia a városfejlesztés katalizátora

Barcelona az Olimpiai Játékokat egyfajta katalizátorként használta az évek óta halogatott városfejlesztési elképzelések megvalósítása során. Barcelona fontos, de korábban elmaradott középső és tengerparti területei válhattak a város modern, szerves részévé.

Barcelonában a beruházások közfinanszírozása különböző forrásokból történt: az állami, regionális és helyi önkormányzatoktól közvetlenül, valamint ugyanezeketől a testületektől, de közvetett módon a Holding Olímpico de Barcelona, S.A. (HOLSA) szervezetén keresztül. A HOLSA részben a központi kormány (51%), részben pedig Barcelona város (49%) tulajdonában volt.

SYDNEY

Iparterület rehabilitációja

Sydney mint Új-Dél-Wales – Auszália legfejlettebb és gazdaságilag legerősebb térségének – fővárosa elég fejlett, már meglévő infrastruktúrával rendelkezett az Olimpiai Játékok megrendezéséhez, ezért kevesebb kifejezetten olimpiai célú beruházásra volt szükség. Sydney az olimpiai létesítmények túlnyomó részét korábban iparterületként használt helyszínre telepítette, illetve építette föl, elősegítve ezzel a város elmaradottabb részeinek felfejlesztését és hasznosítását.

A nem-OCOG beruházásokat az Olimpiai Koordinációs Hivatal – OCA (Olympic Co-ordination Authority) bonyolította és felügyelte. A közpénzek döntő hányadát az állami költségvetés biztosította, kisebb részét fedezte a Nemzetközösség, illetve hozzájárult a kiadásokhoz a Sydneyi Olimpiai Játékok Szervező Bizottsága (SOCOG) is. A magánszektor beruházási volumene megközelítette a 700 millió dollárt.

ATHÉN

Városi és regionális

Athén helyzete Barcelonáéhoz hasonló abból a szempontból, hogy az olimpiai játékok megrendezéséhez szükséges fejlesztéseket összekapcsolták a városi és regionális infrastrukturális fejlesztési igényekkel. Példaként említhető, hogy Athén élt

**infrastrukturális
fejlesztés**

a lehetőséggel, és fejlesztette metróhálózatát, új nemzetközi repülőteret és a közúti közlekedést jelentősen javító, a város központját tehermentesítő körgyűrűt épített.

Athén számos városi infrastrukturális projektet indított, amiket beépítettek az 1994–1999-es Európai Közösségi Támogatási Keretbe (European Community Support Framework) és nagyrészt EU-s forrásokból finanszíroztak.

PEKING

**Kiemelt
környezetvédelmi
fejlesztés**

Peking szintén kifejezte abbéli szándékát, hogy az olimpiai fejlesztési igényeket a város hosszú távú terveivel összhangban végezze el. A pekingi vezetés szándékában áll hatalmas pénzüsszegeket fordítani a környezetvédelmi fejlesztésekre, ez pedig összehasonlítva bármely más rendező vagy kandidáló város költségvetésével, rendkívül nagy összegű összesített nem-OCOG költségvetést fog eredményezni. Ez a tétel általában nem szerepel sem az OCOG, sem a nem-OCOG költségvetésben, ez tehát Peking esetében meglehetősen egyedi.

5.2.2 A KIVÁLASZTOTT BENCHMARK VÁROSOK OLIMPIAI CÉLÚ INFRASTRUKTURÁLIS BERUHÁZÁSAINAK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

Az alábbi táblázat összehasonlítás céljából összefoglalja és bemutatja a négy kiválasztott rendező város infrastrukturális beruházásait. A költségadatok elsősorban a városok nem-OCOG költségvetéséből származnak, a sportlétesítmények és az olimpiai falu esetében ezek az adatok kiegészülnek az OCOG költségvetés beruházási tételeivel, illetve az MPC & IBC költségei kizárólag az OCOG költségvetésben jelennek meg.

Tőkeberuházás	Barcelona millió USD	Sydney millió USD	Athén millió USD	Peking millió USD
Repülőtér	229	-	2 202	85
Út-és vasúthálózat	3 114	197	2 732	3 673
Metró	-	62	1 524	-
Sportlétesítmények	723	1 031	332	1 531
Olimpiai falu	1 456	451	330	486
Környezetvédelem	-	-	-	8 627
Szállodák	991	-	-	-
MPC & IBC	-	-	27	45
Egyéb	1 393	166	345	-
ÖSSZESEN	7 906	1 907	7 492	14 447

REPÜLŐTÉR

Állami–magán együttműködés Athénban

Athén a fővárostól 30 kilométerre épített egy új repülőtérrel, hogy az Olimpiai Játékok ideje alatt várhatóan felszökő utasforgalmi terhelésből fakadó igényeket kiszolgálja és kielégítse. (A régi reptér a város - bővítésre nem alkalmas, ugyanakkor értékes - belső területén volt, és felszámolását követően az állami költségvetés jelentős összegekhez jutott a földterület magánbefektetőknek történő eladásából.) Az új repülőtér építésében mind az állami, mind pedig a magánszektor közreműködött. A repteret üzemeltető cég tulajdonosa 55%-ban a görög állam, 45%-ban pedig egy német irányítású nemzetközi konzorcium.

Barcelona bővítette a reptéri terminálokat és épített egy új kifutópályát, ez tehát az athéni fejlesztéshez képest szerény beruházás.

A pekingi repülőtér fejlesztésére szánt beruházási összeg elég kevésnek tűnik, de még nem lehet tudni, hogy pontosan milyen fejlesztést szándékoznak megvalósítani. Az összeg nagyságrendje azt sugallja, hogy a pekingi reptér esetében csak kisebb volumenű fejlesztési munkálatokra van szükség.

Ausztráliában a GDP és a devizabevételek jelentős hányada a turizusból származik. A külföldi látogatók elsődleges beutazási pontja a sydneyi repülőtér. A reptér folyamatos fejlesztésére van szükség a rendkívüli mértékben megnövekedett utasforgalomból fakadó igények zökkenőmentes kielégítéséhez. Sydneyben már 1993-ban megfelelőnek tartották a repülőtér az Olimpiai Játékok rendezéséhez, de a rákövetkező években további fejlesztéseket végeztek, melyeket részben a magánszektor finanszírozott. Mivel ezeket a beruházásokat az Olimpiai Játékok megrendezése nélkül, egyébként is el kellett volna végezni, költségvonzatuk nem szerepel a sydneyi nem-OCOG költségvetésben.

ÚT-ÉS VASÚTHÁLÓZAT

Tehermentesítő körgyűrűk, városi és regionális közút- fejlesztés

Athén nem-OCOG útfejlesztési költségvetésének legnagyobb hányadát (2,2 milliárd USD) egy körgyűrű, illetve az új repteret a várossal összekötő út építésére fordította. A projekt keretében megépített útszakasz hossza eléri a 70 km-t. A hatsávós, fizetős autópálya 14 görög útépítő cég konzorciális kivitelezésében készült el, és egy francia autópálya-üzemeltető társaság üzemelteti 25 éves koncessziós szerződés keretében. Az útfejlesztési költségvetés fennmaradó hányadát a Játékok szempontjából stratégiai fontosságú fejlesztésekre, valamint az olimpiai falut feltáró útkapcsolatok kiépítésére fordították.

Barcelona esetében az útépítési beruházások jelentős hányadát tette ki a városon belüli körutak és egy alagút megépítése, valamint az olimpiai helyszínek útkapcsolatainak megteremtése és Katalónia központi részén néhány összekötő út kiépítése.

Jelen pillanatban nem állnak rendelkezésre Peking út- és vasúthálózat fejlesztési tervének részletes adatai. Sydneyben az útépítési beruházások a Homebush Bay (az olimpia helyszíne) infrastrukturális fejlesztésének részét képezték.

METRÓ

EU források a metrófejlesztésben

Athén élt az olimpia-adta lehetőséggel, és új metróvonalak építésével, illetve a meglévők továbbfejlesztésével fejlesztette metróhálózatát. Az építési munkálatokat egy 22 tagú görög–francia–német konzorcium végezte. A metrófejlesztési projekt költségeinek felét EU támogatási források biztosították.

Sydney már az Olimpiai Játékokat megelőzően is fejlett metróhálózattal rendelkezett. A városnak csak egy új metróállomást kellett építenie, és egy rövid, 5 kilométeres vonalszakaszt, ami összekötötte az olimpiai helyszínt a meglévő metróhálózattal.

SPORTLÉTESÍTMÉNYEK

Magánforrások Sydneyben

Sydneyben, egészen egyedi módon, az Olimpiai Stadion építését elsősorban a magánszektor finanszírozta mintegy 350 millió US dollár értékben. További 80 millió US dollárt költöttek állami forrásokból arra, hogy a lelátókon a férőhelyek számát ideiglenes ülőhelyek kialakításával 70 ezerről 110 ezerre bővítsék. Sydney városának a többfunkciós, fedett pályás SuperDome építési munkálataiba is sikerült magánforrásokat bevonnia.

Athén pályázati dokumentumában részletesen ismertette az egyes sportlétesítmények fejlesztésére tervezett beruházási kereteket. A felsorolásból arra lehet következtetni, hogy a legfontosabb létesítmények, mint például a központi olimpiai stadion és az olimpiai fedett csarnok, valamint egyéb stadionok és további sporthelyszínek is, rendelkezésre állnak, és csak minimális felújítási munkákat igényelnek. Ennek eredményeként Athénnek lényegesen kevesebbet kell költenie sportlétesítményekre, mint az összehasonlításban szereplő többi városnak.

Sportlétesítmények összekapcsolása a városrendezéssel

Barcelonában 13 sportlétesítményt – köztük az olimpiai stadiont – kellett újonnan kialakítani. Az új létesítmények kialakítását, illetve a meglévők felújítását az olimpiához kapcsolt jelentős városrendezési munkákkal összehangolva, a fejlesztések által érintett kerületekben, a lakossági sportolási lehetőségek ösztönzése céljával végezték el. Számos, az olimpiával foglalkozó dokumentum nem is különíti el a kisebb sportlétesítmények kialakításának költségeit az egyes kerületek városrendezési költségeitől.

Peking a sporthelyszínek építési programjára vonatkozó ambiciózus költségvetésének igen részletes lebontású tervét szerepeltette pályázatában. Jelentősebb beruházási tételek a következők voltak: az atlétikai Nemzeti Stadion (247 millió US dollár), egy zárt stadion (283 millió US dollár) a kosárlabda mérkőzések számára, az Országos Uszodaközpont (108 millió US dollár) és a Lovaspark (101 millió US dollár).

OLIMPIAI FALU

Jelentős magánforrások bevonása

Az olimpiai falu utóhasznosítására vonatkozó általános elgondolás, hogy az olimpiai szálláshelyeket lakásokká lehessen átalakítani a Játékokat követően, és értékesíteni a lakosság számára. Ez a koncepció általában lehetőséget teremt jelentős arányú magánforrások bevonására a beruházások finanszírozása terén.

Új, központi lakónegyedek

A barcelonai olimpiai falu(k) kialakítása a Játékok városi területfejlesztési célkitűzéseinek kulcsfontosságú részét képezte. Ez a fejlesztés a különböző célú (sportolói, bírói, média) faluk révén a város különböző kerületeit érintette, de talán mind közül a legjelentősebbnek a város tengerparti szakaszán kialakított teljesen új városnegyed számított, amely korábban egy fontosságát veszített, egyre jobban lepusztuló ipari terület volt. A többi rendező várossal való összehasonlításból is látszik, hogy milyen jelentős nagyságrendű beruházást jelentett Barcelona szempontjából az olimpiai faluk kialakítása. Állami részről elsősorban a kisajátítási költségeket és az infrastrukturális ráfordításokat fedezték, míg az épületeket és a lakások kialakítását a magánszektor finanszírozta. A beruházáshoz csak a magánszektor mintegy 830 millió dollárral járult hozzá, amely önmagában is jelentősen meghaladja azokat az összegeket, amelyeket a többi benchmark város allokált – magán és állami forrásokból – erre a feladatra. Az olimpia után egy évvel még arról szóltak a híradások, hogy lassan és nehezen halad a lakóingatlanokká átalakított olimpiai lakások értékesítése, és még kedvezőtlenebb a helyzet a kereskedelmi létesítmények értékesítése területén.

Elhúzóó értékesítés (utóhasznosítás)

Sydneyben a kormány finanszírozta az olimpiai falu leendő helyszínének földterület-kisajátítási költségeit, azokat a környezetvédelmi beruházásokat, melyeket a földterületen el kellett végezni, és a sportolók szálláshelyén végzett átalakítási költségeket is. A lakóépületeket a magánszektor építette és finanszírozta mintegy 240 millió dolláros beruházási költséggel. Voltak lakások, melyeket eladtak még az Olimpiai Játékok megkezdése előtt „eladási és visszlízing” megállapodások keretében, és voltak olyan mobil épületek is, melyeket a Játékok után elbontottak és máshol állítottak fel újra. Az eladásokból befolyó árbevétel megoszlott az állami és a magánszektor között befektetéseik mértékének megfelelően.

Athén is eredeti tervei szerint teljes mértékben magántőkéből kívánta finanszírozni az olimpiai falu beruházásait, de mára egyes hírek szerint megkérdőjeleződött ennek megvalósíthatósága, és az állam rákényszerülhet, hogy jelentős mértékű finanszírozási szerepet vállaljon át a beruházások időben történő befejezése érdekében. Az OCOG költségvetésből kizárólag a technikai berendezéseket és egyéb felszerelési tárgyakat finanszírozzák.

Peking szintén jelezte, hogy a város tervezi magántőke bevonását, továbbá az olimpiai falu lakóhellyé alakítását.

KÖRNYEZETVÉDELME

Állandó hangsúly, egyedi megoldások a környezetvédelem területén

A környezetvédelmi költségek jellemzően nem jelennek meg külön tételként a rendező városok nem-OCOG költségvetésében. Mint már szó esett róla, ez alól Peking kivételt jelent, feltehetőleg jórészt annak köszönhetően szerepeltetve a környezetvédelmi költségeket kiemelve is az olimpiai költségvetésben, mivel feltűnően nagy összeget terveznek ilyen célokra fordítani.

Az, hogy a környezetvédelem más városok költségvetésében nem külön tétel, nem jelenti azt, hogy nincsenek is ilyen típusú ráfordítások. Mind a Barcelonáról, mind az Athénról szóló jelentések kitérnek arra, hogy jelentős környezetvédelmi jellegű költségek merültek fel a városrendezési munkálatok során, Barcelona esetében elsősorban a tengerparton létesült olimpiai falu

kialakítása és környékének rendezése kapcsán, míg Athén esetében a szintén tengerparti övezetben létrehozott Faliron Bay sportcentrum kiépítése során. A beszámolók azonban a környezetvédelmi költségeket nem különítik el az egyéb területrendezési költségektől.

Sydney az olimpia kapcsán hangsúlyozott és kiemelt figyelmet fordított a környezetvédelem területére. Jelentős környezetvédelmi munkákat kellett elvégezni az olimpia helyszíneinek kialakítása kapcsán, különösen a korábban nagymennyiségű hulladék-kibocsátással a környezetet terhelő volt ipari terület Homebush Bay átalakítása során. Külön dedikált szakértők foglalkoztak az építőanyagok minőségével, az energiafelhasználással, a hulladék- és a vízkezeléssel, a környék élővilágával. Egyes becslések szerint a környezetvédelmi ráfordítások mintegy 80 millió dollárra tehetőek.

SZÁLLODÁK

A magánszektor befektetése, állami ösztönzőkkel

Barcelonát illetően rendelkezésre állnak azok az adatok, melyek ismertetik a magánszektor által, az olimpiához kapcsolódó szállodai férőhely-bővítésre fordított költségeket (legalábbis ezek a hivatalos szervező testületek statisztikái). A szálláskapacitás bővítése a rendező városokban általában jelentős kérdés, de mégis korlátozott információ áll rendelkezésre a tervezett és az elvégzett magánberuházásokról a másik három benchmark város esetében.

Jelentős fenntartások fogalmazódtak meg a NOB részéről, hogy Athén képes lesz-e biztosítani a megfelelő szállodai kapacitásokat az olimpia idejére. Két évvel az olimpia megrendezése előtt Athén még azzal küzd, hogy legalább az olimpiai család tagjainak az elhelyezését garantálni tudja a NOB számára, és ezen felül jelent még további problémát a nézők elszállásolásának megoldása. A görög kormány kezdeményezte egy 500 millió eurós ösztönző program beindítását a meglévő szállodák modernizálására, amelynek keretében támogatásban részesíti a létesítmények továbbfejlesztését megvalósító vállalatokat. A meglévő kapacitások azonban várhatóan nem tudják kielégíteni az igényeket, és az olimpia ideje alatt a part mentén horgonyzó és több ezres szobaszámot biztosító tengerjáró hajókon túl is szükség lenne további szállodák felépülésére. A görög kormány úgy becsüli, hogy miután feloldotta az Athénra és a környékre vonatkozó, 15 éve érvényben lévő szállodaépítési tilalmat, az olimpiáig még mintegy 4000 új szállodai szoba létesülhet. Szakértők ugyanakkor arra figyelmeztetnek, hogy a tavaly szeptember 11-i terrorcselekmények óta a magánbefektetők kétszer is meggondolják, hogy jelentős összegeket investáljanak a turizmusba, és ezt a tartózkodást csak további központi ösztönzőkkel és az adminisztrációs folyamatok egyszerűsítésével lehetne feloldani.

MPC & IBC

A sajtóközpont és közvetítő központ infrastrukturális ellátását a rendező városok a legtöbb esetben jellemzően úgy oldják meg, hogy meglévő létesítményeket bérelnek, melynek bérleti díját az OCOG költségvetés működési ráfordításként fedezi.

Infrastrukturális beruházként csak azok a ráfordítások jelenhetnek meg, amelyeket a szervező bizottság a saját hatáskörében elvégzett fejlesztési munkák finanszírozásának a fedezésére fordít. Ezek általában nem is tesznek ki jelentős tételt a teljes infrastrukturális fejlesztések arányában.

EGYÉB

Sydney esetében az egyéb költségekbe beletartozik például Homebush Bay, a korábbi ipari terület infrastrukturális fejlesztési költsége, és részben a Royal Agricultural Society mezőgazdasági bemutató pályájának az áttelepítése, amit Sydney már hosszú ideje tervezett. A város vezetése úgy döntött, hogy a bemutató területet Homebush Bay-be telepíti, ami a sydneyi Olimpiai Játékok elsőszámú színhelye. Az új terület néhány újonnan kialakított létesítménye bizonyos olimpiai sportesemények, mint például a baseball vagy tollaslabda céljára is alkalmas volt. Az áttelepítés (nem publikált) teljes költségének az erre eső részét a „Sportlétesítmények” rovatban lehetett volna szerepeltetni, de a költségadatok részletezettségének hiánya miatt az új mezőgazdasági bemutató terület kialakításának teljes beruházási költsége az „Egyéb” költségrovatban szerepel.

Barcelona esetében az egyéb költségek egy része adatfeldolgozási és telekommunikációs rendszerek fejlesztését fedezi, melyeket a magánszektor valósított meg, elsősorban a Telefónica de Espana. Az ilyen jellegű fejlesztések kisebb hányadát a COOB'92 finanszírozta. Az egyéb költségek másik része a város olimpiai negyedeinek olyan területrendezési költségei, amelyek nem sorolhatók az előbbieken részletezett kategóriákba.

Athén egyéb költségei a környezetvédelmi problémákkal jelentősen terhelt Faliron Bay tengerparti zóna területrendezését és fejlesztését tartalmazzák. Ezen a területen kerül kialakításra egy régi lóversenypálya helyén az olimpia egyik fontos, többfunkciós sportkomplexuma.

5.3 INFRASTRUKTURÁLIS BERUHÁZÁSOK EU FORRÁSOKBÓL TÖRTÉNŐ FINANSZÍROZÁSA A KOHÉZIÓS ORSZÁGOKBAN

5.3.1 INFRASTRUKTURÁLIS BERUHÁZÁSOK FINANSZÍROZÁSA AZ ATHÉNI OLIMPIA VETÜLETÉBEN

A Görögországban megvalósuló jelentősebb infrastrukturális beruházások számbavétele több okból is hasznos és tanulságos lehet egy budapesti olimpia és a kapcsolódó fejlesztések szempontjából:

- az olimpia és az infrastrukturális fejlesztések összekapcsolása
- az olimpia és az EU támogatások összekapcsolása
- az EU támogatások beruházásösztönző hatásának érzékelése
- a lehetséges fejlődés nagyságrendjének érzékelése
- a különböző finanszírozási források összehangolása

Az olimpia vetületében három kategóriába lehet besorolni a görögországi infrastrukturális beruházásokat:

- közvetlenül az olimpiához kapcsolódik, és a nem-OCOG költségvetés is tartalmazza
- hatással van az olimpia infrastrukturális kiszolgálására
- nem hozható közvetlen összefüggésbe az olimpiával

A következő oldalon található táblázat azoknak a jelentősebb infrastrukturális projekteknek a finanszírozását mutatja be, amelyek az EU regionális támogatási alapjaiból is részesülnek. A táblázatból kiolvasható, hogy az EU nagyszámban és jelentős mértékben biztosít társfinanszírozást olyan projektekhez, amelyek szorosabban vagy lazábban, de támogatják, kiszolgálják a megrendezésre kerülő olimpiát. Ugyanakkor az is látható, hogy ezek Görögország egészének fejlődéséhez is hozzájárulnak, valamint megvalósulnak olyan közös finanszírozású beruházások is, amelyek nem hozhatók közvetlen összefüggésbe az olimpiával. A regionális támogatások Görögországon belüli elosztása részben az Athén és a többi régió közötti alkufolyamatnak is az eredménye. A táblázatnak a magánszektor finanszírozási arányaira vonatkozó adatai kapcsán meg kell jegyezni, hogy a jelenleg rendelkezésre álló információs források nem adnak háttér-információt a magántőke bevonásának pontos konstrukciójáról. Mivel több olyan típusú projektben is megjelenik a magántőke, amelyek önmaguk jellemzően nem nyújtanak bevételi forrásokat, nem lehet kizárni, hogy számos esetben végső soron az állam fogja biztosítani saját forrásaiból a magántőke befektetéseinek megtérülését.

Projekt	Projekt költsége	Finanszírozás forrása				Projekt jellege / célja
		Állami	Magán	EU	EIB hitel	
Az olimpia nem-OCOG költségvetésében szereplő beruházások						
Athéni Metro	2,2 milliárd euro	10%	-	50%	40%	Metróhálózat bővítése
Athéni körgyűrű és reptéri autópálya	2,5 milliárd euro	35%	22%	-	43%	Athéni körgyűrű északi része és repülőtérre vezető útdíjas autópálya
Athéni új repülőtér	2,7 milliárd euro	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	Régi nemzetközi repülőtér leváltása egy teljesen újonnan épített repülőtérrel
Az olimpiát támogatóknak tekinthető egyéb beruházások						
Görög autópályák	8,5 milliárd euro	n.a.	n.a.	20%		A kelet–nyugati és az észak–déli autópályák összesen mintegy 1500 km-en történő fejlesztése
Görög vasutak	1,7 milliárd euro	5%	45%	50%		Athént az ország északi határával összekötő vasútvonal teljes, egyéb szakaszok részleges modernizációja
Athén és Thesszaloniki városi főútvonalai	728 millió euro	21%	58%	21%		A két legnagyobb görög város belső úthálózatának fejlesztése
Athéni városi közlekedés	642 millió euro	23%	27%	50%		Közlekedési helyzet javítása, pl. villamos-pálya kialakítása
Athéni külvárosi vasút	190 millió euro	50%	-	50%		Kapcsolatot teremt az új repülőtér és a város között is
Athéni Pireusz-kikötő	97,5 millió euro	n.a.	n.a.	46%		A legfontosabb görög kikötő fejlesztése
Nem az olimpiához kapcsolódó beruházások						
Thesszaloniki Metro	658 millió euro	19%	62%	19%		Városi közlekedés javítása
Thesszaloniki és Heraklion repülőterei	263 millió euro	50%	-	50%		Két nemzetközi repülőtér bővítése és modernizációja
Kikötők (Athén nélkül)	114 millió euro	43%	14%	43%		Hálózattá szervezés és biztonság javítása
Hajózási navigációs biztonság	120 millió euro	50%	-	50%		Tengeri balesetek megelőzése
Közlekedésbiztonság és forgalomirányítás	129 millió euro	51%	-	49%		Közúti közlekedésbiztonság és elektronikus forgalomirányítás fejlesztése
Görög vasutak üzleti terve	90 millió euro	50%	-	50%		Görög vasutak üzleti terve megvalósításának támogatása
Közúti biztonság, technikai feltételek	32 millió euro	50%	-	50%		Közúti balesetek megelőzése, technikai feltételek biztosítása

A felsorolt görög projektek közül az athéni metró és az autópályák esetén az EU támogatás átnyúlik az Unió előző, 1999-ben lezáródó pénzügyi periódusából a következő, 2000–2006-os finanszírozási periódusába. A többi projektet az EU által a 2000–2006-os periódusra támogatásra jóváhagyott programok tartalmazzák.

5.3.2 INFRASTRUKTURÁLIS BERUHÁZÁSOK EU FORRÁSOKBÓL TÖRTÉNŐ FINANSZÍROZÁSA A TOVÁBBI HÁROM KOHÉZIÓS ORSZÁGBAN

Spanyolország, Portugália és Írország alábbiakban bemutatásra kerülő projektjei kapcsán meg kell jegyezni, hogy nagyobb részben más forrásból származnak az adatok, mint a görög projektek adatai. A kohéziós országok nem feltétlenül ugyanabban a struktúrában nyújtják be támogatási kérelmeiket az EU alapjai számára, ezért nem áll feltétlenül rendelkezésre ugyanazon információs forrásból az infrastrukturális beruházások konkrét projekt szintű bontása. A különböző információs forrásoknál további bizonytalanságot jelent, hogy nem egyértelműen tisztázott, vajon a projektek költségeként feltüntetett adat egy nagy volumenű beruházás összes költségét tartalmazza-e, vagy csak azoknak a részprojekteknek a költségét, amelyek megfelelnek az EU támogatási kritériumainak, és ezáltal jogosultak a közösségi forrásokra. A három ország alábbi projektjeinél nagy valószínűséggel csak a támogatásra jogosult részek költségei kerültek feltüntetésre, amelyek bizonyos esetekben azonosak a teljes projektköltséggel, más esetekben feltehetően csak egy nagyobb átfogó projekt részét képezhetik. Az itt feltüntetett EU-s támogatási arányok meglehetősen magasnak tekinthetők, míg egyéb dokumentumokból arra lehet következtetni, hogy például Spanyolországban a 80-as évek végén elindított és az egész országot átfogó autópálya-építési program összköltségének csak kevesebb, mint 10%-a került közösségi forrásokból finanszírozásra. Mindezek alapján megállapítható, hogy megfelelő óvatossággal és körültekintéssel kell eljárni a rendelkezésre álló közösségi projekttámogatási információkból levonható következtetések megfogalmazásánál.

Projekt	Projekt költsége	EU forrás	Projekt jellege / célja
Spanyolország			
<i>1999-ben befejezett projektek</i>			
Környezeti beruházások	157,2 millió euro	81%	Az 1999-ben befejezett környezeti és környezetvédelmi fejlesztések – szennyvízkezelés, városrendezés, erdőtelepítés, stb.
Közlekedési beruházások	255 millió euro	85%	Az 1999-ben véglegesített közlekedési beruházások, fejlesztések – autópálya építések, útépitések és-fejlesztések, vasútvonalak fejlesztése, stb.
<i>2000–2006 időszakra jóváhagyott projektek</i>			
Helyi Fejlesztések	1,5 milliárd euro	70%	Regionális fejlesztések az elmaradottabb spanyol régiók részére

Projekt	Projekt költsége	EU forrás	Projekt jellege / célja
Helyi és városi fejlesztések	1,4 milliárd euro	70%	Elmaradott területek és városok infrastrukturális fejlesztése, megújítása, valamint korszerűbb eszközökkel és technológiákkal való felszerelése
Környezeti beruházások	1,375 milliárd euro	82%	A 2000-ben megkötött környezeti és környezetvédelmi beruházások
<ul style="list-style-type: none"> Vízellátás 	240,9 millió euro	84%	Vízellátó rendszerek, gátak építése
<ul style="list-style-type: none"> Csatornázás és vízkezelés 	812,1 millió euro	82%	Szennyvízcsatornák, rendszerek kiépítése fejlesztése
<ul style="list-style-type: none"> Szilárd szennyezőanyag kezelése 	321,2 millió euro	80%	Szelektív begyűjtés, szemétfeldolgozó telepek létesítése, újrahasonosítás megszervezése, stb.
<ul style="list-style-type: none"> Műszaki segítség 	0,2 millió euro	87%	
Közlekedési beruházások	1,557 milliárd euro	74%	A 2000-ben megkötött közlekedési beruházások
<ul style="list-style-type: none"> Utak 	198,7 millió euro	85%	Autópálya építés
<ul style="list-style-type: none"> Vasutak 	1,358 milliárd euro	70%	TGV vasútvonal – új szakaszok építése, elektronikai és kommunikációs fejlesztések
Portugália			
<i>1999-ben befejezett projektek</i>			
Környezeti beruházások	5,3 millió euro	85%	Az 1999-ben befejezett környezeti és környezetvédelmi fejlesztések – szennyvízkezelés, városrendezés, erdőtelepítés, stb.
Közlekedési beruházások	64,4 millió euro	80%	Az 1999-ben véglegesített közlekedési beruházások, fejlesztések – autópálya építések, útépítések és-fejlesztések, vasútvonalak fejlesztése, stb.
<i>2000–2006 időszakra jóváhagyott projektek</i>			
A portugál infrastruktúra beillesztése az Európai Közlekedési Hálózatba	654 millió euro	36%	Portugál gazdasági folyosók kialakítása a szomszédos Spanyolországgal és Európa más részeivel, a nemzeti út- és vasúthálózat, valamint repülőterek építése, felújítása és modernizációja érdekében.
Az intermodális koordináció megerősítése	828 millió euro	43%	
Belső kohézió megszilárdítása	1,3 milliárd euro	42%	Városok, valamint városok és vidéki központok közötti út- és vasúthálózatok fejlesztése
A közlekedési rendszer minőségének, hatékonyságának és biztonságának előmozdítása	561 millió euro	42%	A cél a közlekedési rendszerek szolgáltatásainak minőségi javítása, a közlekedés résztvevőinek biztonságát és kényelmét szem előtt tartva
Környezeti beruházások	263,5 millió euro	76%	A 2000-ben megkötött környezeti és környezetvédelmi beruházások
<ul style="list-style-type: none"> Szennyvízkezelés 	102,2 millió euro	80%	Szennyvízcsatorna építése, szennyvíz begyűjtése és kezelése, folyómeder tisztítás

Projekt	Projekt költsége	EU forrás	Projekt jellege / célja
<ul style="list-style-type: none"> Ivóvízellátás 	73,5 millió euro	74%	Városközi ivóvízellátó rendszerek kiépítése, összekapcsolása
<ul style="list-style-type: none"> Szilárd szennyezőanyag kezelése 	85,2 millió euro	73%	Szilárd szennyezőanyag kezelése, városközi rendszerek kiépítése
<ul style="list-style-type: none"> Műszaki segítség 	2,5 millió euro	88%	
Közlekedési beruházások	800,3 millió euro	78%	A 2000-ben megkötött közlekedési beruházások
<ul style="list-style-type: none"> Utak 	73,5 millió euro	85%	Autópályák, elkerülő és összekötő utak építése
<ul style="list-style-type: none"> Vasutak 	697,4 millió euro	78%	Vasútvonal kiépítése, vasútvonalak modernizációja, városi metróvonal kiépítése
<ul style="list-style-type: none"> Kikötők 	29,4 millió euro	51%	Kikötő fejlesztés, bővítés
Írország			
<i>1999-ben befejezett projektek</i>			
Környezeti beruházások	23,8 millió euro	85%	Az 1999-ben befejezett környezeti és környezetvédelmi fejlesztések – szennyvízkezelés
Közlekedési beruházások	135,7 millió euro	85%	Az 1999-ben véglegesített közlekedési beruházások, fejlesztések – autópálya építések, útépítések és-fejlesztések, kikötő fejlesztés
<i>2000–2006 időszakra jóváhagyott projektek</i>			
Határszéli, középső és nyugati régió helyi infrastrukturális beruházásai	527 millió euro	33%	A régió infrastrukturális intézményeinek javítása és fejlesztése, illetve azok összekapcsolása stratégiai nemzetközi hálózatokkal
Déli és keleti régió helyi infrastrukturális beruházásai	785 millió euro	35%	A régió infrastrukturális intézményeinek javítása és fejlesztése, illetve azok összekapcsolása stratégiai nemzetközi hálózatokkal
Környezeti beruházások	318 millió euro	80%	A 2000-ben megkötött környezeti és környezetvédelmi beruházások
<ul style="list-style-type: none"> Szennyvízkezelés 	318 millió euro	80%	Szennyvízcsatorna építése, szennyvíz begyűjtése és kezelése
Közlekedési beruházások	172,7 millió euro	85%	A 2000-ben megkötött közlekedési beruházások
<ul style="list-style-type: none"> Utak 	115,6 millió euro	85%	Autópálya építés
<ul style="list-style-type: none"> Vasutak 	57,1 millió euro	85%	Vasútvonal fejlesztése, modernizációja

5.4 A BUDAPESTI OLIMPIA INFRASTRUKTURÁLIS HÁTTERÉNEK FINANSZÍROZÁSI FORRÁSAI

5.4.1 BEVEZETÉS – ALKALMAZOTT FELTÉTELEZÉSEK, MÓDSZEREK ÖSSZEFOGLALÁSA

Az olimpiához kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések, beruházások lehetséges finanszírozási forrásainak feltérképezéséhez érdemes egyrészt áttekinteni a korábbi és a közeljövőben megrendezésre kerülő olimpiák finanszírozási struktúráját, másrészt végiggondolni az EU-csatlakozásból származó előrebecsülhető pénzügyi előnyöket, továbbá figyelembe venni az ország gazdasági helyzetéből és lehetséges fejlődési pályájából levezethető következtetéseket.

A beruházások elsődleges forrásai: a magánszektor, az Európai Unió által nyújtott támogatások, valamint az állami költségvetés. Az egyedi beruházások finanszírozása származhat tisztán az egyes forrásokból, illetve létrejöhet ezek kombinációja is. Másodlagos forrásként érdemes említeni a bankszektor által nyújtott beruházási, projektfinanszírozási hiteleket, amelyek a magán vagy állami szervezésben megvalósuló beruházások mögött állhatnak.

A rendelkezésre álló olimpiai példák alapján jól beazonosítható, hogy milyen típusú beruházásokba vonható be magántőke. Ezek egy részénél nem az a kérdés elsősorban, hogy ma vagy a jövőben rendelkezésre állhat, hajlandó-e megmozdulni a magántőke, hanem ha fontos szempont az állami szerepvállalás lehetőség szerinti csökkentése, akkor ennek érdekében kifejezetten szükségszerű megoldást találni ezeken a területeken a magántőke bevonására, aktivizálására. Erre vonatkozóan a legjellemzőbb az olimpiai falu kialakításának kérdése. A beruházások egy másik körére vonatkozóan a helyi sajátosságok ismeretében lehet mérlegelni, hogy bár akad példa a magántőke bevonására, ezt csak egy lehetőségként, és nem a feltétlenül legkedvezőbb megoldásként érdemes-e kezelni. Erre egyik példa a magántőke részvétele az autópálya-építésben.

Részletes elemzést kíván az EU-tól várható támogatások felmérése, illetve hogy ezek milyen arányban és módon hozhatók össze az olimpiával kapcsolatos infrastrukturális fejlesztések megvalósításával. A beruházási típusokra és arányokra vonatkozóan jó például szolgálhat elsősorban Athén elemzése, az összegekre vonatkozóan pedig a különböző feltételezéseken alapuló becsléseket érdemes számba venni.

Mindazokat a pénzügyi forrásokat, amelyek szükségesek a magán és EU pénzek által nem fedezett beruházások finanszírozásához, az állami költségvetésnek kell rendelkezésre bocsátania. A költségvetési kiadásoknak azonban több korlátozó tényezője is lehet, különös tekintettel arra, hogy belátható időn belül Magyarország is a GMU tagja kíván lenni, és ennek feltétele az ott alkalmazott előírásoknak való megfelelés. Ezeket a korlátokat folyamatosan szem előtt kell tartani, amikor az állami beruházások finanszírozásának lehetőségei kerülnek elemzésre.

5.4.2 A PRIVÁT SZEKTOR FINANSZÍROZÁSBA TÖRTÉNŐ BEVONÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI

Elsősorban a Barcelonában és Sydneyben megrendezett, illetve az Athénban és Pekingben megrendezésre kerülő olimpiák példái alapján lehet meghatározni a beruházásoknak azt a körét, ahol a legnagyobb valószínűséggel aktivizálható a magántőke.

A magánszektor befektetései:
- olimpiai falu,
- szállodák,
- egyedi célterületek

Az olimpiai falu kapcsán a legegyszerűbb, hogy a rendező városnak nem szabad kihagynia azt a lehetőséget, hogy az állami kiadásokból megtakarítson a magántőke bevonása révén. A példák azt mutatják, hogy ha a földterületet a saját befektetéseként biztosítja is az állam, illetve a szálláshelyek berendezési tárgyakkal való ellátásának és az átmeneti létesítmények felépítésének finanszírozását az olimpia helyi szervezőbizottsága fedezi, a véglegesen fennmaradó építmények, elsősorban lakások kialakítására találhatók magánbefektetők. Bár az Olimpiai és a Paralimpiai Játékokat követően kisebb átalakításokat el kell végezni az olimpiai falu épületein, és az ingatlanpiacnak még állami szerepvállalás és ösztönzők mellett is időre van szüksége (Athén esetében például várhatóan öt évre), hogy felszívja az egyszerre jelentkező kínálatot, ezekkel a tényezőkkel együtt is jó esély és megfelelő üzleti hasznot kínáló lehetőség van a lakóingatlanok magáncélú értékesítésére. Előzetesen már Peking is jelezte, hogy ilyen módon kívánja kialakítani az ottani olimpiai falut is. Sydney, Athén és Peking példáját figyelembe véve az olimpiai falu költsége mintegy 300–500 millió dollárra tehető. (Barcelona esetében – mint már szó esett róla – az olimpiai falu költsége lényegesen meghaladta ezt a nagyságrendet.)

Az olimpia megrendezését (is) támogató magánberuházások másik jelentős területe a szükséges szállodai kapacitások kialakítása. Ezt a tételt mindenképpen figyelembe kell venni, mint az olimpiához kapcsolódó beruházások egyik típusa, ugyanakkor nem szerepel minden rendező város nem-OCOG költségvetésében. Ha a szállodaépítési költségek esetleg nem is szerepelnek a pályázatban, arra mindenképpen ki kell térni, hogy a szükséges szobaszámot az olimpia megrendezésének idejére milyen fejlesztésekkel tudja biztosítani a rendező város. A szálláshelyek kialakítását célzó magánberuházásokat ösztönzőkkel, támogatási programokkal tudja a helyi vagy a központi kormányzat előmozdítani.

Az olimpiai példák között található olyan egyedi esetek, amelyeknél csak az adott olimpia adott beruházására jellemző a magántőke kizárólagos finanszírozása. Bár ezekben az esetekben is racionális piaci megfontolások állnak a háttérben, nem várható gyakori előfordulásuk a későbbi olimpiákhoz kapcsolódó beruházások során. Ilyen beruházásnak tekinthető Barcelonában a Telefónica de España „beszállása” az adatátviteli és telekommunikációs rendszer felállításába.

Még inkább egyedülállónak értékelhető, hogy Sydneyben magánfinanszírozásból épült fel az Olimpiai Stadion (eltekintve az állami forrásból finanszírozott ideiglenes lelátóktól), illetve részben a SuperDome fedett sportcsarnok. A terület, melyen az Olimpiai Stadion épült, Új-Dél-Wales állam tulajdonában van, és a kormány adta bérbe a Stadium Australia Group-nak 2030-ig, amikor is a stadion tulajdonjoga átszáll az államra. A beruházás költségeinek finanszírozására tőzsdei kibocsátás révén kívánták a forrást előteremteni. A részvényeknek csak megközelítőleg 25%-át jegyezték le a kibocsátás során, így a fennmaradó részt a tőzsdei jegyzésért garanciát vállaló bankkonzorciumnak kellett finanszíroznia. A részvényesek egyben a „Stadium Australia,

Gold Membership Club” tagjaivá is váltak a papírok megvásárlásával, amely tagság kiegészítésként olimpiai és későbbi rendezvényekre is szóló eseménylátogatási lehetőséget is biztosít számukra. Az olimpiai események látogatása nem került a részvényesek számára többletköltségbe, de a további – akár sport, akár egyéb – rendezvények látogatása érdekében rendszeres éves tagdíj befizetését is vállalniuk kell, amelynek összege minden évben az infláció mértékének megfelelően növekedik. A részvények iránt mind a kibocsátás során, mind a későbbiekben a vártnál lényegesen kisebb volt a kereslet, így a részvények jelentős többsége még mindig a garanciát vállaló bankok birtokában van.

Lehetőségek az állami–magán társulásban

A magánszféra befektetései között indokolt kitérni az állami finanszírozással és/vagy az európai uniós támogatásokkal vegyes beruházásokra is. Példaként említhető az új athéni repülőtér, illetve az oda vezető autópálya, amelyek „public-private partnership” (PPP) konstrukcióban a felsorolt három forrásból valósultak meg.

5.4.3 A POTENCIÁLIS EU FORRÁSOK VIZSGÁLATA

Az EU nem Olimpiát támogat

Az olimpia szempontjából a lehetséges EU támogatásokra vonatkozóan mindenképp indokolt leszögezni, hogy kifejezetten és célirányosan az olimpia megrendezésének elősegítése céljából nem lehet támogatáshoz jutni központi EU forrásokból. Ezért indokolt alaposan feltérképezni és megvizsgálni azokat a lehetőségeket, hogy miképpen lehet az olimpiához szükséges infrastrukturális fejlesztéseket összhangba hozni azokkal a célrendszerekkel, amelyeket az EU támogatandónak ítél, és amelyekhez az EU támogatási politikája révén jelentős anyagi források igényelhetők. Abból a szempontból azonban függetleníteni kell az olimpiát és az EU támogatásra kijelölt beruházásokat, hogy ez utóbbiak megvalósítása nem köthető az olimpia megrendezésének feltételéhez, az azokra vállalt megvalósítási kötelezettséget az olimpia megrendezése nélkül is vállalni és teljesíteni kell.

Az EU jelenlegi támogatási politikájának keretében a Strukturális Alapokból biztosított forrásokat az Unió egyes régiói között fennálló fejlettségi különbségek csökkentésére. A Strukturális Alapokból a támogatások fele az ún. kohéziós országokba, másik fele a fejlettebb országok kedvezőtlenebb helyzetű régióiba irányul. Ezen felül a Kohéziós Alapból juthatnak további támogatáshoz azok az országok, amelyek esetében a GNP nem éri el a közösségi átlag 90%-át. Ezt a meghatározást kifejezetten az Unió legkevesbé fejlett országaira, Görögországra, Írországra, Portugáliára és Spanyolországra „szabták”, és a célja ezen országok gazdasági felzárkózásának elősegítése, az Unióhoz való kapcsolódás kohéziós erejének növelése.

Az EU a támogatások mértékét többéves finanszírozási program keretében határozza meg. Jelenleg a 2000–2006 időszakot átölelő program van érvényben, melynek keretében a legnagyobb mértékben támogatott országokra a következő keretösszegek kerültek meghatározásra:

	Strukturális Alapok		Kohéziós Alap		Összes EU támogatás	
	1994-1999 milliárd euro	2000-2006 milliárd euro	1994-1999 milliárd euro	2000-2006 milliárd euro	1994-1999 milliárd euro	2000-2006 milliárd euro
Görögország	19	21	3	4	22	25
Spanyolország	46	43	0	14	46	57
Portugália	16	19	0	1	16	20

STRUKTURÁLIS ALAPOK

Fejlődésben lemaradt régiók támogatása

A Strukturális Alapok céljaira az EU költségvetésének kb. egyharmadát, 2000–2006 között 195 milliárd eurót használnak fel. Ezek az alapok csak a tagállamok számára elérhetők, így természetesen Magyarország is csak a csatlakozás után részesülhet támogatásban ezekből a forrásokból.

A Strukturális Alapok elsősorban programokat, és néhány esetben különleges projekteket támogatnak, amelyek meghatározott célkitűzések elérését szolgálják. A Strukturális Alapok által támogatott regionális politika célkitűzései a 2000–2006 időszakra vonatkozóan:

1. Elmaradt régiók fejlődésének segítése
2. A gazdasági és társadalmi szerkezetátalakítás miatt strukturális problémákkal küzdő régiók támogatása
3. Oktatási, képzési, foglalkoztatási politikák és rendszerek támogatása

Az első célkitűzés megvalósítása érdekében támogatást az a régió kaphat, ahol a GDP egy főre eső értéke nem éri el az EU átlagának 75%-át.

Egyes felvetések szerint nem lehet teljesen kizárni annak lehetőségét, hogy Budapest, illetve a közép-magyarországi régió az EU-csatlakozás idejére kieshet ebből a kategóriából, mivel az egy főre eső GDP ebben a régióban már 1998-ban elérte az EU átlagának 71%-át, és ez az átlag a közép-kelet-európai országok csatlakozását követően csökkenni fog. Amennyiben az EU e területen alkalmazza az egyenlő elbánás elvét, és a támogatási jogosultságot a pénzügyi időszakot megelőző három év (1997–1998–1999) alapján ítéli meg a csatlakozó országoknál csakúgy, mint a tagországoknál, abban az esetben Budapest és a vele közös régió 2004–2006 között még feltétlenül jogosult lesz a támogatásokra. A 2007-től induló újabb pénzügyi időszakra

vonatkozó támogatási elvek még nem ismert és még ki nem dolgozott lehetséges módosulásai és a régióhatárok esetleges változásai egyelőre nem teszik megítélhetővé, hogy mi az esélye Budapestnek a támogatások köréből történő kiesésére vagy bennmaradására.

A korábbi támogatási politika kedvezőtlen tapasztalataiból kiindulva, a források hatékonyabb felhasználása érdekében az EU négy alapelvet határozott meg a támogatások igénybevétele szempontjából:

- **Koncentráció:** jelentős méretű programok, intézkedések, projektek preferálása, a különböző alapokból származó források együttes felhasználása a legfontosabb területeken, az erőforrások szétforgácsolódásának megakadályozása
- **Programozás:** különböző alapok felhasználásának összehangolása, többéves átfogó tervezése, közép távú regionális fejlesztési programok készítése
- **Partnerség:** a regionális és helyi hatóságok, oktatási intézmények, civil szervezetek, vállalatok, szociális partnerek együttműködésének ösztönzése, valamint a felelősség megosztása a döntésekben és a megvalósításban az EU Bizottsága és a nemzeti kormányok, helyi szervek között
- **Addicionalitás:** a közösségi hozzájárulás kiegészítő jellege a nemzeti, regionális és helyi, valamint a magánszektorból származó források mellett

Kiegészítő elvek:

- **Szubszidiaritás:** a döntéseket a legtöbb információval rendelkező lehető legalacsonyabb szinten kell meghozni
- **Transzparencia:** átlátható programozási folyamat, támogatások felhasználásának ellenőrizhetősége

A Strukturális Alapok az első célkitűzés esetében egy-egy adott projekt költségeinek minimum 50%-át, maximum 75%-át, a második és harmadik célkitűzés esetében minimum 25%-át, maximum 50%-át finanszírozzák, a többit állami forrásból vagy magánbefektetők bevonásával kell fedezni.

Strukturális Alapok:

- Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERDF)
- Európai Szociális Alap (ESF)

- Európai Mezőgazdasági Orientációs és Garancia Alap (EAGGF)
- Halászati Orientációs Pénzügyi Eszköz (FIFG)

A Strukturális Alapok közül az infrastrukturális beruházások megvalósítását az Európai Regionális Fejlesztési Alap támogatja.

KOHÉZIÓS ALAP

Kijelölt kohéziós országok támogatása

A Kohéziós Alapból az ún. kohéziós országok számára nyújtott támogatások jelenleg az összes EU támogatásoknak hozzávetőlegesen 15–18%-át teszik ki. Ez az arány a közeljövőben várhatóan egyharmadra növekszik. Ez a lépés a tagjelölt országok szélesebb köre miatt is indokoltnak látszik.

A Kohéziós Alapból egyedi nagy infrastrukturális (pl. vasút) és környezetvédelmi projektek finanszírozhatók. A támogatást az ország egésze és nem egy régiója kapja. A Kohéziós Alapból támogatott projektek saját forrás igénye kisebb, mint a Strukturális Alapok esetében, projekttől függően akár alig 15% is elegendő lehet.

A helyi forráselosztás szempontjából kötöttséget jelent a Kohéziós Alap támogatásának igénylése során, hogy minden egyes projektről az EU központjában, Brüsszelben döntenek, míg a Strukturális Alapoknál csak keretekről kell egyeztetni, és az adott országban (régióban) döntenek a konkrét felhasználásról.

INFRASTRUKTURÁLIS TÁMOGATÁSOK ARÁNYÁNAK BECSLÉSE

Mint szó esett róla, infrastrukturális projekteket az EU a Kohéziós Alapból és az Európai Regionális Fejlesztési Alapból támogat. A kohéziós országok esetében az ERDF-en belül a közlekedési és környezetvédelmi infrastruktúrára igénybevett támogatások aránya hozzávetőlegesen 15–35% között mozog. Amennyiben a Kohéziós Alap aránya valóban egyharmadra növekszik, illetve feltételezve, hogy az ERDF aránya a Strukturális Alapokon (ERDF, ESF, EAGGF, FIFG) belül a korábbi szinten (átlag kb. 65%) marad, továbbá az infrastruktúra aránya az ERDF-en belül 25%-os átlagértéken kerül figyelembevételre, abban az esetben az infrastrukturális támogatások aránya a Strukturális és Kohéziós Alapok együttes összegéből megközelítheti a 45%-ot.

Kohéziós Alap részesedése a Strukturális és Kohéziós Alapokból	33%
Strukturális Alapok részesedése a Strukturális és Kohéziós Alapokból	67%
ERDF részesedése a Strukturális Alapokból	65%
Infrastruktúra részesedése az ERDF-ből	25%
Infrastruktúra részesedése a Strukturális Alapokból	$65\% \times 25\% = 16,25\%$
Összes infrastruktúra részesedése a Strukturális és Kohéziós Alapokból	$67\% \times 16,25\% + 33\% = 43,89\%$

ELŐCSATLAKOZÁSI ALAPOK

Cél: közelítés az EU normáihoz

A tagjelölt országok számára előcsatlakozási alapok (PHARE, ISPA, SAPARD) vehetők igénybe a Strukturális Alapok által támogatott programokhoz hasonló típusú programok megvalósításához. Ezen alapok közül infrastruktúrális beruházások támogatására a 2000-ben létrehozott ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) használható fel. Célja az olyan környezetvédelmi és közlekedésfejlesztési projektek támogatása, amelyek segítik a csatlakozni kívánó országokban az adott területen az EU normáihoz való közelítést. A 2000–2006-os időszakban az ISPA költségvetése összesen mintegy 7 milliárd euró. Az ISPA a Kohéziós Alap „előfutárának” tekinthető, mivel annak feltételei szerint működik.

A PHARE program (Poland-Hungary: Action for Restructuring of the Economy) elsősorban a piaccgazdaság intézményi, szabályozási hátterének kiépítésében nyújt segítséget, valamint a szociális és gazdasági felzárkózás egyéb területeit szándékozik támogatni. Az éves támogatási előirányzat 1,6 milliárd euró, amiből Lengyelországon és Magyarországon kívül a többi csatlakozni kívánó kelet-európai ország is részesedik. A SAPARD program (Special Action Programme for Pre-Accession Aid for Agricultural and Rural Development) célja a vidékfejlesztés támogatása, valamint a felkészülés az EU mezőgazdasági piacához és szabályozásához történő csatlakozásra. Az éves támogatási keretösszeg meghaladja a félmilliárd eurót.

MAGYARORSZÁG FELKÉSZÜLÉSE A TÁMOGATÁSOK FOGADÁSÁRA

Intézményrendszer, pályázati rendszer, programok és projektek

Magyarország az egyes előcsatlakozási alapokból 2001-ben 8% körüli arányban részesedett, a környezetvédelmi és közlekedési infrastruktúrális projektek támogatásához az ISPA alapból 82 millió eurót vehetett igénybe. Az egyes években Magyarország az éves költségvetési összegek 7–10%-ára számíthat, mivel a részesedési keretek rugalmas kezelésével az EU ösztönözni szándékozik a minél jobb projektek kidolgozását, támogatásra történő betérjesztését és megvalósítását. Magyarország számára

előkészítése a csatlakozásig

a beterjesztett projektek alapján 2000–2001-ben 324 millió euró ISPA hozzájárulás került megítélésre az ISPA alapból. Ennek az összegnek a közel kétharmada közlekedési, azon belül is túlnyomó részben vasútfejlesztési projektek támogatását szolgálta, míg a mintegy egyharmadnyi rész környezetvédelmi, hulladékgazdálkodási és szennyvízkezelési projektek megvalósítása érdekében került felhasználásra. Az ISPA támogatások mértéke a projektek teljes értékéhez viszonyítva a közlekedési beruházásoknál jellemzően 50%, az egyes jelentősebb beruházások előkészítését és pályáztatásának segítségét célzó kisösszegű projekteknél 75%, míg a környezetvédelmi projekteknél egyedileg változóan 50–75% között alakul.

A támogatások mellé biztosítani kell a saját hozzájárulást

Magyarországnak, akárcsak valamennyi jelenlegi és jövőbeni kedvezményezett országnak, számos területen felkészülési lépéseket kell tennie az előcsatlakozási alapok mértékét jelentősen meghaladó strukturális támogatások fogadására. Egyrészt elő kell készíteni azt az intézményrendszert, amely a pályáztatások, a kötelező nemzetközi tenderek lebonyolítását, valamint a támogatások elosztását, folyósítását és adminisztrációját végzi. Másrészt elő kell készíteni azokat a programokat, projekteket, amelyekhez a támogatások igényelhetők. A támogatásra kijelölt beruházásnak a támogatást megítélő döntéshozatalt követő két éven belül el kell indulnia. Harmadrészt a rendelkezésre álló támogatások lehető legnagyobb mértékű kihasználása érdekében biztosítani kell a megkívánt saját tőke arányt vagy állami költségvetési forrásból, vagy a magánszféra bevonása révén.

ELŐZETES BECSLÉSEK A MAGYARORSZÁGI TÁMOGATÁSOK MÉRTÉKÉRE

2004–2006 között évente átlagosan 1,2–1,3 milliárd euró közösségi támogatás várható, ebből kb. 450 millió euró fordítható infrastruktúrára

Magyarország a hazai becslések alapján a csatlakozást követő években, 2004–2006 között évente átlagosan 1,2–1,3 milliárd euró közösségi támogatásra számíthat. A becslések az EU bővítésének pénzügyi tervére, az Agenda 2000-re alapozódhatnak, amely évente a csatlakozó államokra összességében adja meg a tervezett finanszírozási kereteket, és ennek felosztását a csatlakozó országok népességének arányában tervezi. Az agrártámogatások (az összes támogatás 20%-ára becsült rész) levonása után a három évben átlagosan kb. 1 milliárd eurót kaphat Magyarország a Strukturális és Kohéziós Alapokból. A Kohéziós Alap arányának növekedését követően várható – az előzőekben levezetett és bemutatott – felhasználási arányt feltételezve Magyarország évente kb. 450 millió euró, vagyis mintegy 110 milliárd forint infrastrukturális támogatáshoz juthat.

Ma még gyakorlatilag lehetetlen, illetve szinte értelmetlen arra vonatkozó találgatásokat végezni, hogy milyen módon változhat az EU támogatási politikája a 2007. évtől kezdődő újabb pénzügyi ciklusban. Mivel azonban az olimpiára való infrastrukturális felkészülés jelentős része esik ebbe az újabb időszakba, és az infrastrukturális fejlesztések finanszírozása során nem elhanyagolható mértékben kell és lehet számítani a uniós támogatásokra, ezért bizonyos feltételezések mentén indokolt elvégezni a várható támogatásokra, és azon belül az infrastrukturális forrásokra vonatkozó próbaszámításokat.

Pesszimista változatként feltételezhető, hogy a most csatlakozó országokban 2006-ot követően sem fog növekedni a jelenlegi uniós átlagtól lényegesen elmaradó egy főre jutó támogatási összeg. Minden egyéb előzőekben bemutatott feltételezés változatlanlansága esetén, ennél a változatnál az EU Magyarország számára juttatott infrastrukturális támogatása 2004–2011 között összesen mintegy 900 milliárd forint lehet. Bár meglehetősen szélsőséges feltételezés, hogy ezek a támogatások

kizárólag olyan infrastrukturális projektek finanszírozását szolgálják majd, amelyek a megvalósíthatósági tanulmány szerint az olimpia megrendezéséhez szükségesek, mégis azt lehet megállapítani, hogy az egyes scenárióknál meghatározott EU finanszírozási összeg (scenáriótól függően 850–900 milliárd forint) elvileg belefér a keretbe a pesszimista változat megvalósulása esetén is.

Optimista változatként az feltételezhető, hogy 2006 után Magyarország egy főre vetítve megkapja a kohéziós országok jelenlegi átlagát. Ebben az esetben az infrastrukturális támogatások összege a 2004–2011 időszakban elérheti a 1300 milliárd forintot, amely nagyobb mozgásteret engedhet a források olimpiai és nem-olimpiai célú felhasználásra történő allokálásához.

PROJEKTSZINTŰ BECSLÉS A TÁMOGATÁSOK MÉRTÉKÉRE

Az olimpiai célú infrastrukturális projektek EU támogatási arányának becsléséhez indokoltnak tűnik Görögország példájából kiindulni, a két ország helyzetének számos hasonlósága okán:

- Magyarországon is hasonlóan nagy volumenű és hasonló típusú közlekedési infrastrukturális fejlesztésekre van szükség az olimpia megrendezhetőségének érdekében,
- Magyarország a közeljövőben várhatóan hasonló módon lesz jogosult a kohéziós támogatásra, mint Görögország az EU korábbi és a jelenlegi pénzügyi periódusaiban,
- Görögország vasúthálózatának fejlesztéséhez hasonlóan a projektköltségek 50%-os mértékében jutott közösségi támogatáshoz, mint Magyarország ugyanezen a területen az ISPA keretből,
- az információs források értelmezése alapján az EU támogatási arányok a projektek összköltsége alapján állnak rendelkezésre, és nem csak a támogatásra közvetlenül jogosult részprojektek költségei alapján.

Ezen a kiindulási alapon a következő közösségi támogatási arányokkal lehet indokolt számolni a magyarországi infrastrukturális projektek egyes típusainál:

Autópályák	20%
Metró	20%
Regionális városi vasút	50%
Dunai hajózás	20% (becslés)
Környezetvédelmi infrastruktúra (közmű)	50% (eddigi ISPA támogatási arány alapján)
Telekommunikáció	20% (becslés; projektek egyedi megítélése)

5.4.4 AZ ÁLLAMI FINANSZÍROZÁS LEHETŐSÉGEINEK VIZSGÁLATA

Döntő szerep az olimpia finanszírozásában

Az olimpia megrendezése érdekében szükséges beruházásoknak azt a részét, amelyre nem lehet forrásokat találni a privát szférából, valamint amelyet nem fedeznek a bevonható európai uniós támogatások, állami költségvetési forrásból kell finanszírozni.

Legjelentősebb korlát: az államháztartás hiányát a GDP 3%-a alatt tartani

A költségvetési kiadásoknak elsősorban az államháztartás hiánya és az adósságállomány szab határt. Az EU-hoz való csatlakozás során Magyarországnak is programot kell kidolgoznia arra vonatkozóan, hogy milyen módon tud megfelelni az Európai Gazdasági és Monetáris Unió (GMU) feltételeinek, és válhat a GMU tagjává. A feltételek között kiemelt helyen szerepel, hogy az államháztartás – EU statisztikának megfelelően számított – konszolidált együttes hiánya nem haladhatja meg a GDP 3%-át, a központi költségvetés adósságállománya pedig a GDP 60%-át.

A jelenlegi becslések szerint az államháztartás uniós módszertan szerint számított hiánya 2002-ben elérheti a GDP 6%-át. A magyar módszertan számított hiány az előrejelzések szerint 5 – 5,5% körül várható. Az államháztartás egyenlege

- a központi kormányzat,
- az elkülönített állami pénzalapok
- a helyi önkormányzatok és

- a társadalombiztosítás (Nyugdíjbiztosítási Alap és Egészségbiztosítási Alap)

költségvetésének egyenlegéből adódik össze. Az EU által alkalmazott módszertant összefoglaló ESA95 (European System of Accounts) szabvány szerint a kormányzati szektor szélesebb értelmezést kap, mint a magyar államháztartás. A hiány és az eladósodottság arányának számításakor figyelembe kell venni

- az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt-vel,
- a kormányzat által irányított és finanszírozott nonprofit szervezetekkel és
- a kormányzat által irányított és finanszírozott gazdasági társaságokkal

kapcsolatos elszámolásokat is. Többek között ide tartozik a Magyar Fejlesztési Bank Rt. finanszírozása is.

Az államháztartás hiányának számítása során egyéb módszertani különbségek is hozzájárulnak az eltéréshez. Az uniós módszertan

- a nyújtott kölcsönöket és visszatérülésüket, a pénzügyi befektetéseket és kivonásukat figyelmen kívül hagyja
- a pénzforgalmi helyett eredményszemléletű számbavételt alkalmaz, ami elsősorban a kamatkiadásoknál okozhat jelentősebb eltérést
- a pénzforgalomban nem jelentkező egyes műveleteket (pl. hiteltartozások állami átvállalása, állami követelések elengedése, kölcsönök végleges támogatássá alakítása) is figyelembe veszi

Az államháztartási hiánynak az EU követelményeknek megfelelő fokozatos csökkentése mellett csak a GDP folyamatos növekedése nyújthat lehetőséget arra, hogy a költségvetési kiadások összességében növekedhessenek a következő években. Amennyiben a jövőben a korábbi évekhez képest jelentős infrastrukturális többletberuházásokra kerül sor állami finanszírozásból, akkor várhatóan el kell végezni a költségvetés kiadási oldalán a jelenlegi szerkezet átstrukturálását, és csak egy későbbi elemzés adhat választ arra, hogy a többlet-beruházási kiadások fedezhetők-e a gazdasági növekedés biztosította többlet költségvetési kiadási lehetőségekből vagy ezt meghaladó mértékben kellene forrásokat a költségvetés keretein belül átcsoportosítani.

Az államadósság jelenlegi, 50%-ot kevéssel meghaladó értéke ugyan elvileg lehetőséget biztosítana a költségvetés további hitelfelvételére, illetve kötvénykibocsátások szervezésére, ez azonban nem kereshet az államháztartási hiány leszorítására és 3% alatt tartására irányuló törekvéseket.

Az államkötvények akár hazai, akár külföldi kibocsátásának két célja lehet: a lejáró adósságok újrafinanszírozása, illetve az államháztartás hiányának a finanszírozása. Sem a kibocsátásból befolyó tőke összege bevételi oldalon, sem ennek törlesztése kiadási oldalon nem része a folyó költségvetésnek, csak a kamatok képezik részét az államháztartási hiány számításának. Az állami kötvénykibocsátások nem célzottak, tehát általános finanszírozási céllal valósulnak meg, ami tehát azt is jelenti, hogy kifejezetten olimpiai finanszírozási céllal az állam nem bocsát ki kötvényt. Ezzel együtt lehetséges lenne marketing megfontolásokból „Olimpia” vagy hasonló tartalmú elnevezéssel egy vagy több kötvénysorozatot ellátni.

Amennyiben az állam projektársaságot hoz létre egy adott beruházás megvalósítására, ez a szervezet tud célzott hiteleket felvenni akár kereskedelmi bankoktól, akár nemzetközi pénzügyi intézményektől, de jellemzően az állami garanciavállalás ellenére az ilyenkor elérhető finanszírozási feltételek némileg kedvezőtlenebbek, mint az állami kötvénykibocsátás esetén elérhetőek. Az adósságállományba természetesen az így felvett hitel is beletartozik, és a beruházás részét képezi az államháztartási hiány számításának.

A megvalósíthatósági tanulmányban nem kerül megkülönböztetésre, hogy az állami beruházások finanszírozása a központi költségvetésből vagy önkormányzati forrásból származhat. Bár maguk önállóan is bocsáthatnak ki kötvényt és vehetnek fel hiteleket, az önkormányzatoknak jelentős mértékben korlátozottak a finanszírozási forrásai. Ezeket csak abban az esetben lennének képesek növelni, ha folyó bevételeik is növekednének vagy a központi kormányzattól származó többlettámogatás, vagy a számukra átengedett nagyobb arányú adóbevételek révén. Ezek együttes hatása azonban nem változtatja az államháztartás terheit.

Az állami kötvénykibocsátás kapcsán néhány gondolat erejéig indokolt kitérni az ország hitelképességének minősítésére. Magyarország besorolása a három legnagyobb nemzetközi hitelminősítőnél azonos: „A-“ a Standard & Poor és a Fitch intézeteknél, illetve ennek megfelelő „A3” a Moody’s-nál. Ezt a besorolást a hitelminősítők 2000 végén adták ki és tartják a mai napig. Szakértők szerint a minősítés további javítására az európai uniós csatlakozási folyamat sikerének függvényében nyílhat lehetőség. Bár kétségtelen összefüggés áll fenn a hitelminősítési besorolás és az állam külföldi kötvénykibocsátásai során elérhető finanszírozási feltételek között, a tapasztalatok azt mutatják, hogy a hitelminősítés inkább követő jellegű, a nemzetközi pénzpiac szereplői saját elemzéseik alapján, kedvezőbb feltételek formájában már hamarabb elismerik az ország javuló hitelképességét.

5.4.5 AZ INFRASTRUKTURÁLIS FEJLESZTÉSEK FINANSZÍROZÁSI SZERKEZETE

Az ebben a fejezetben eddig bemutatott tapasztalatok, elvek, tények és prognózisok alapján a megvalósíthatósági tanulmány

minden egyes infrastrukturális projekthez hozzárendelte a rendelkezésre álló finanszírozási források várható szerkezetét, és ezt összegében is számszerűsítette. A következő táblázat a beruházások főbb típusai szerint, illetve Master Plan opcióként összesíti a finanszírozási források becsült összegét:

milliárd forint

Költség kategória	Duna menti olimpia				A városmegújítás olimpiája				Eszaki olimpiai park			
	Összktg.	Állami	Magán	EU	Összktg.	Állami	Magán	EU	Összktg.	Állami	Magán	EU
Infrastrukturális fejlesztések												
Közlekedés	3 182	2 476	19	687	3 266	2 566	19	680	3 607	2 837	19	750
Városrehabilitáció és környezetvédelem	159	140	19	0	189	170	19	0	159	140	19	0
Közmű	236	175	0	61	236	175	0	61	236	175	0	61
Idegenforgalom	199	0	199	0	199	0	199	0	199	0	199	0
Technológia és biztonság	87	51	36	0	87	51	36	0	87	51	36	0
Olimpiai létesítmények												
Sportlétesítmények*	152	152	0	0	150	150	0	0	170	170	0	0
Olimpiai falu	68	0	68	0	68	0	68	0	69	0	69	0
Média falu	91	0	91	0	87	0	87	0	82	0	82	0
Összesen	4 175	2 994	433	748	4 284	3 113	429	741	4 611	3 374	426	811
	100%	72%	10%	18%	100%	73%	10%	17%	100%	73%	9%	18%

* További 83 milliárd forint jelenik meg az OCOG költségvetésben ideiglenes sportlétesítmények építésére

A táblázatból megállapítható, hogy a fejlesztések mintegy 30%-ában vonható be magántőke és EU források, 70%-ot állami (ezen belül részben önkormányzati) forrásokból kell fedezni.

5.4.6 BANKOK PROJEKTFINANSZÍROZÁSBAN BETÖLTÖTT SZEREPÉNEK VIZSGÁLATA

A kereskedelmi bankok a magán, az állami vagy a vegyes finanszírozású beruházásokban másodlagos finanszírozóként jelenhetnek meg az olimpiai célú fejlesztések kapcsán. Szerepük és részvételük a beruházások finanszírozásában teljes mértékben üzleti alapon nyugszik. Általános szakértői vélemény, hogy amennyiben akár a magán, akár az állami szférából igény jelentkezik, és a hozam/kockázat arányokat tekintve elfogadható (jövedelmező) feltételeket lehet elérni, abban az esetben a bankszektorban mindig megtalálhatók azok a szereplői, akik megoldást tudnak kínálni a finanszírozási igény kielégítésére.

A hazai bankrendszer finanszírozási kapacitásait két okból indokolt megvizsgálni:

- a hitelintézeti törvény korlátozásokat tartalmaz az egy ügyfél számára nyújtható hitel, illetve az egyedi projektek iránti banki elkötelezettség mérleg-főösszeghez viszonyított arányára vonatkozóan
- olyan méretű és számú egyedi infrastrukturális beruházások elindítására és finanszírozására keletkezik igény az olimpia kapcsán, amelyre a múltban Magyarországon nem volt példa

**Üzleti alapú
projekt-
finanszírozásban a
bankrendszer
finanszírozási
készsége és
kapacitása elvileg
korlátlan**

Mivel a legjelentősebb hazai bankok többségének olyan méretű külföldi tulajdonos bankja van, amelyek rendelkeznek megfelelő tapasztalatokkal, szükség esetén és vonzó üzleti lehetőséget látva az „anyabankok” készséggel beszállnak a magyarországi projektek finanszírozásába. Akár az is előfordulhat, hogy még olyan projektek finanszírozását is magukhoz vonják a tulajdonosok, amelyek a hazai bankok egyedi vagy konzorciális kapacitásaiba is beleférnének. Ha az „anyabank” mégis úgy dönt, hogy egy adott projektet magyarországi leányvállalatán keresztül kíván finanszírozni, de azt pillanatnyi helyzetében gátolják a tőkearányos korlátok, az „anyabanknak” akkor is vannak eszközei, mint például tőkeemelés vagy alárendelt kölcsöntőke nyújtása, hogy feloldja a finanszírozás helyi megoldása útjában lévő akadályokat. Ezekből a tényezőkből adódóan kijelenthető, hogy az olimpiához kapcsolódó beruházások banki finanszírozási igényeinek kielégítésére rendelkezésre álló kapacitás elvileg korlátlan.

A bankrendszer kapacitásainak igénybevétele döntően az állam finanszírozási stratégiáján múlik: milyen mértékben kívánja az állam folyamatosan a folyó költségvetési kiadásokból finanszírozni a beruházásokat, milyen mértékben vonja be a bankokat projekt finanszírozási konstrukció keretében közvetlenül az állami beruházásokba, illetve milyen mértékben kezdeményezi „PPP” konstrukció keretében a magánbefektetőket bevonni, amelyek ennek kapcsán szintén igénybe vennék a bankok finanszírozási szolgáltatásait.

A tőke szabad áramlásnak biztosítási kötelezettségéből adódóan mesterséges állami korlátok nem állíthatók annak útjába, hogy egy nemzetközi bank ne magyarországi leányintézménye, hanem központi szervezete vagy bármely országban lévő „lerakata” révén vegyen részt egy-egy projekt finanszírozásában. Attól kezdve, hogy Magyarország az GMU tagjává válik, és az euró lesz a nemzeti fizetőeszköz, az összes az EU-ban működő bank belföldivé válik, és elveszti a jelentőségét, hogy a finanszírozási forrás az EU mely tagállamából származik. A hazai állami költségvetést csak abból a szempontból érintheti, hogy a hitelt Magyarországról vagy más tagállamból nyújtják, hogy a hitelügyletekből származó nyereség adótartalma a hazai költségvetés bevételei között jelenik-e meg vagy egy másik országéban. Bár az EU integrációs folyamatai ebből a szempontból még kevésbé előre jelezhetők, az feltételezhető, hogy a multinacionális bankok figyelembe fogják venni a helyi adóterhek mértékét annak kiválasztása során, hogy melyik tagállamból folyósítsák a jelentősebb méretű projektf finanszírozási hiteleket.

Szakértők egybehangzó véleményeként fogalmazódott meg, hogy projektf finanszírozási konstrukció minden esetben olyan

egyedi termék, amelyre nem lehet általános feltételezéseket meghatározni. A szerződéses feltételek a finanszírozást igénylő állami vagy magán ügyfél és a jellemzően konzorciumban finanszírozó bankok egyedileg kialakított megállapodásának az eredménye.

Egyedileg kerülnek meghatározásra többek között a következő fő feltételek:

- a hitel összege
- kamatláb és díjak
- futamidő
- lehetséges kockázatok és az ezeket ellentételező biztosítékok, garanciák, kezességvállalások
- saját tőke / hitel aránya
- a hitel folyósításának vagy lehívhatóságának ütemezése
- a rendelkezésre tartás feltételei
- a törlesztés megkezdésének türelmi ideje
- a projekt bevételi és kiadási cash-flowjához igazított törlesztési és kamatfizetési ütemezés
- a hitelfelvevő tájékoztatási kötelezettsége gazdasági helyzetéről és az abban bekövetkező változásokról
- a hitelezői jogok érvényesíthetőségeinek körülményeiről és feltételeiről

Az állami beruházások kapcsán indokolt külön kitérni a Magyar Fejlesztési Bank (MFB) szerepére. Az MFB a nagy állami beruházásoknál, mint például az autópályák építésénél, kormányzati intézményként gondoskodik az állami finanszírozás biztosításáról. Szempontjai a finanszírozás során alapvetően eltérnek az üzleti alapon működő kereskedelmi bankok gazdaságossági, kockázati szempontjaitól. Ezzel összefüggésben érdemes ismételtlen megjegyezni, hogy az MFB gazdálkodása az EU statisztikai módszertan szerint az államháztartás részét képezi.

5.4.7 JELENTŐSEBB BERUHÁZÁSOK MAGYARORSZÁGON AZ ELMÚLT ÉVEKBEN

Tekintettel arra, hogy az olimpia kapcsán számos nagy volumenű beruházást kell megvalósítani, érdemes néhány, az elmúlt években megvalósult, jelentős összegű finanszírozást igénylő beruházás főbb jellemzőit számba venni:

Projekt	Projekt költség	Hitel / Saját tőke arány	Finanszírozó bankok	Megjegyzések
West-End City Center	56 milliárd Ft	55% / 45%		Beruházó: TriGranit
Ferihegy 2B – Repülőtéri Terminál	33 milliárd Ft	86% / 14%	Banki konzorcium az OTP és a Royal Bank of Canada vezetésével	Beruházó: Airport Development Corporation (Kanada), Államilag garantált; kezdeményezés történt az újraállamosításra
M5 Autópálya	70 milliárd Ft		EBRD + 14 bank, 4 magyar bank nemzetk. főszervező: Commerzbank magyar főszervező: Budapest Bank	kb. 100 km hosszú szakasz
Csepel II. Erőmű	72 milliárd Ft	72% / 28%	Bayerische Landesbank, DKB, HypoVereinsbank, KBC, NordLB, Erste, Landesbank Hessen-Thuringen	Beruházó: PowerGen
Four Seasons – Gresham Palota	27 milliárd Ft	55% / 45%	CIB, Banca Commerciale Italiana	
Millennium City Center (a Nemzeti Színház környékének tervezett területrendezése)	31 milliárd Ft (154 milliárd Ft)	(70% / 30%)		PPP – állami garancia 31 milliárd Ft beruházási költségre; (zárójelben a teljes Dél-Dunai Városközpont kialakításának a költsége) Beruházó: TriGranit
Budapest Aréna	23 milliárd Ft	95% / 5%	OTP, MKB	PPP – a hitel visszafizetését 12 éves futamidő alatt teljesíti az állam
Lágymányosi híd	14 milliárd Ft			3 milliárd Ft Budapest önkormányzata által finanszírozva, 11 milliárd Ft a központi kormányzat által finanszírozva
Nemzeti Színház	13,5 milliárd Ft			központi költségvetés által finanszírozott