

3. AZ ÉPÍTŐIPAR HELYZETE AZ EU CSATLAKOZÁS TÜKRÉBEN

3.1. Az építőipar szerepe és megjelenése az Európai Unió regionális politikájában

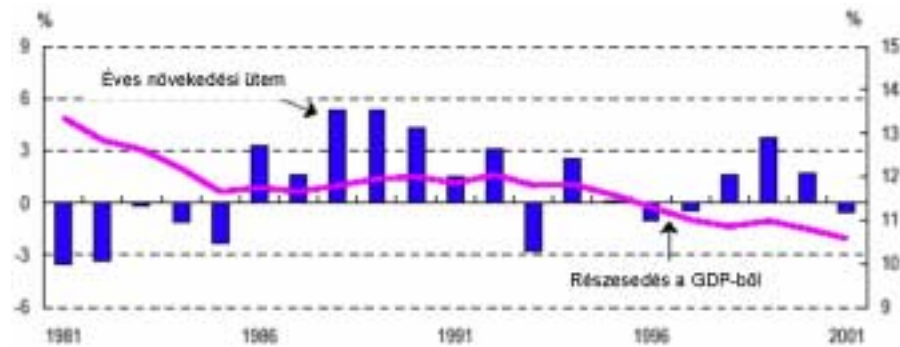
3.1.1. Az építőipar, mint ágazat általános jellemzői az Európai Unióban

Az Európai Unióban az építőipar a legnagyobb foglalkoztató. 11 millió közvetlen és közel 20 millió indirekt munkahellyel a munkahelyteremtés kulcsszektora, amely a GDP 10–12%-át állítja elő. Portugáliában és Írországban a nagy építési és infrastrukturális beruházások következtében 2001-ben az építőipar a GDP 18,3 illetve 17,3%-át állította elő.

Az Európai Unió teljes befektetésének több mint fele építőipari befektetés. Az Európai Bizottság úgynevezett SECTEUR jelentése azt is megállapította, hogy az építőiparban létrehozott minden egyes új munkahely két új munkahelyt teremt más ágazatokban (jórészt az ellátási láncban kapcsolódó szektorokban). Jelenleg mintegy 2 millió vállalkozás működik az építőipar területén, a cégek 92%-a azonban 10 főnél kevesebbet foglalkoztat. Tehát az ágazat nagyon fragmentált. Az ipar ezen szektorát a fragmentáció mellett a konzervatizmus is jellemzi, mivel az épületek átlagos élettartama 50 év (az éves épületpótlási ráta 2%). Ennek következtében az építőipar innovációs tevékenysége messze elmarad más iparágakétól, az output 1%-át fordítják csak kutatás-fejlesztésre.

3.1. ábra

Az építőipari beruházások az euró-övezetben, konstans áron



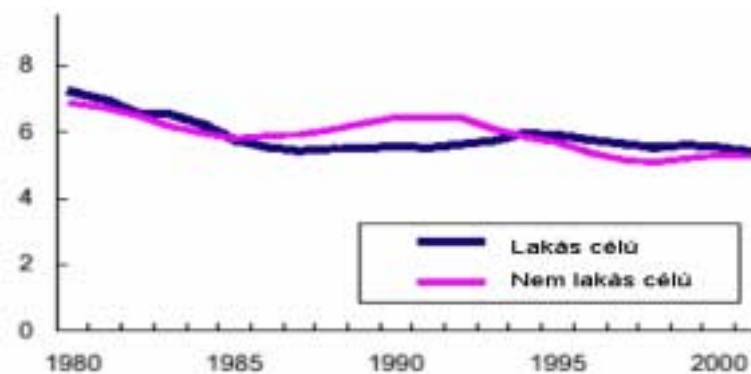
Forrás: Európai Bizottság.

Nyugat-Európában 1996 és 2000 között az építőipar átlagosan évente 1,7%-kal, miközben a GDP átlagosan 2,6%-kal növekedett. 2001-ben az építőiparban nem történt számottevő növekedés, melynek oka többek között a gazdasági növekedés lassulása volt, ami csökkentette a befektetők és a fogyasztók bizalmát. A folyamat megtorpanását az Euroconstruct a lakásépítések lanyhulásával és a német építőipari piacon bekövetkezett recesszióval magyarázza.

Az euró-övezetben az építőipar az összes beruházás valamivel több, mint 50%-át adta. Az ágazatot 1999-től eltekintve a kilencvenes évek második felében állandó recesszió sújtotta az euró-övezetben is (3.1–3.3. ábra). Ennek egyik oka a nyolcvanas években bekövetkezett ingatlanpiaci robbanás utáni korrekció volt. De talán még ennél is fontosabb oka volt a Németországban bekövetkezett építőipari beruházás visszaesése¹, ami évente mintegy 2 százalékponttal csökkentette az euró-övezet növekedési ütemét az 1995–2000 közötti időszakban.

3.2. ábra

Az építőipari beruházás megoszlása (lakás, nem lakás célú), a GDP %-ában



Forrás: Európai Bizottság.

Az építőipar az ipar többi ágához viszonyítva elmarad a minőség, a környezetvédelem és a fenntartható fejlődés elveinek figyelembe vétele tekintetében is. Az ágazatban bekövetkezett stagnálás következtében Martin Bangemann kezdeményezésére uniós szinten elkészítették az építőipar versenyképességének javításáról szóló jelentést.

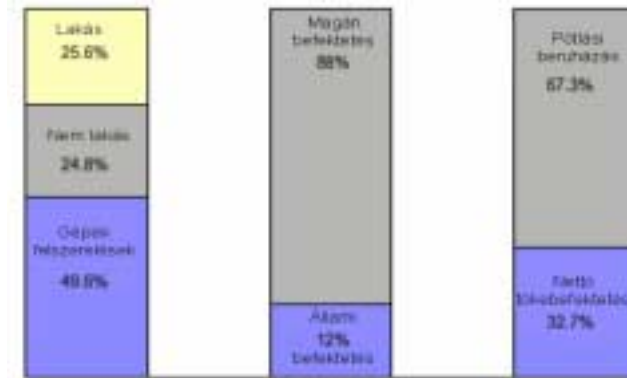
¹ Ennek egyik, bár nem kizárólagos oka, a német újraegyesítés volt. 1991 és 1994 között ugyanis nagymértékben megnőtt az építőipari beruházások nagysága az új tartományokban, amit az évtized második felében erőteljes visszaesés követett. Ennek ellenére a régióban történt befektetések nagysága 2000-ben még mindig 70%-kal magasabb volt, mint az 1991-ben.

A dokumentum négy fő stratégiai célt fogalmazott meg:

- Koherens minőségpolitika megteremtése;
- A szabályozási környezet javítása;
- Az oktatás és a képzés javítása;
- A kutatás-fejlesztés átalakítása és megerősítése.

3.3. ábra

Az összes befektetés összetétele, 2001



Forrás: Európai Bizottság.

3.1.2. A szektor megjelenése az Európai Unió politikájában

Az Európai Unióban az építőiparral a Vállalkozási Főigazgatóság foglalkozik. A főigazgatóság legfontosabb célja:

- A belső piac célkitűzéseinek megvalósítása, amely egyrészt az Európa Tanács építőipari termékekre vonatkozó 89/106/EC és az azt kiegészítő 93/68/EEC direktíváinak végrehajtását, másrészt a szabványok és európai műszaki megállapodások létrejöttének támogatását jelenti.
- Bátorítja a tagállamok és az ipar minden olyan kezdeményezését, amely elősegíti az építőipar versenyképességének növekedését, a fenntartható fejlődés megvalósítását és az információs technológiák alkalmazását a termelési folyamatokban és a vállalatok igazgatásában.
- Segíti a tagjelölt országok felkészülését.

A Vállalkozási Főigazgatóság mellett indirekt módon (elsősorban infrastrukturális fejlesztések révén) az Energia és Szállítási Főigazgatóság, a Környezetvédelmi Főigazgatóság, az Információs Társadalom Főigazgatóság, a Kutatási Főigazgatóság, valamint a Regionális Politika Főigazgatóság is foglalkozik az építőiparral.

A beruházásokat a Strukturális Alapokból², a Kohéziós Alapból (CF) és az Európai Beruházási Bankon (EIB) keresztül finanszírozza az Európai Unió. A Strukturális Alapok költségvetési előirányzatát a 2000–2006 közötti költségvetési időszakban 218,4 milliárd euróban határozták meg. A Strukturális Alapok közül elsősorban az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERDF) és a Kohéziós Alap forrásai használhatók fel építőipari tevékenységek finanszírozására. Az ERDF feladata a gazdasági és társadalmi kohézió elősegítése a regionális egyenlőtlenségek felszámolása révén. Ennek érdekében az alap támogatja:

- az állandó munkahelyeket teremtő termelő beruházásokat,
- az infrastrukturális beruházásokat,
- a belső növekedési potenciálok fejlesztését,
- a technológia transferek és innovációk befogadásának finanszírozását,
- a vállalkozások tőkepiacra való jutásának elősegítését,
- a vállalkozások beruházásaiban való részvételt,
- helyi kisléptékű infrastruktúra létrehozását,
- a termelő infrastruktúrát,
- a kutatás-fejlesztést,
- az információs társadalom fejlesztését,
- a környezet védelmét és rehabilitációját,
- a nemek közötti esélyegyenlőség elősegítését,
- a nemzetközi, határon átnyúló és régiók közötti együttműködések.

A Kohéziós Alap forrásait azon országok vehetik igénybe, amelyek egy főre jutó GNP-je vásárlóerő-paritáson nem éri el a közösségi átlag 90%-át. 1999-ig Spanyolország, Görögország, Portugália és Írország vehette igénybe az alap forrásait. 1999-ben az Európai Tanács úgy döntött, hogy a GNP alakulásától függetlenül továbbra is ezt a négy országot támogatja az alap. A kiadások 45%-át a környezetvédelem, 55%-át a közlekedési projektek finanszírozására fordítják. A támogatott projekteknek olyan nagyságot kell elérniük, hogy az már szignifikáns hatást jelentsen, ezért a projektek költségvetésének alsó határa 10 millió euró.

Az Európai Unió 2002-es költségvetésében 34 milliárd euró volt elkülönítve a strukturális feladatokra, ez a teljes költségvetés 34%-át teszi ki. Ha az unió költségvetését beavatkozási területenként vizsgáljuk, akkor elmondhatjuk, hogy a vállalkozási területre közel 10 milliárd eurót, energia és szállítás területére 1 milliárd eurót, regionális politikára pedig 22 milliárd eurót fordítanak 2002-ben.

² A Strukturális Alapok a következők: Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERDF), Európai Szociális Alap (ESF), Európai Mezőgazdasági Orientációs és Garancia Alap Orientációs része (EAGGF) és a Halászati Orientációs Pénzügyi Eszközök (FIFG).

3.1.3. Az Európai Unió regionális politikájának hatása az építőiparra

Az 1. Célkitűzés területeinek támogatása

A Strukturális Alapok feladataként jelenleg három célkitűzés támogatását határozták meg. Az 1. Célkitűzés területeinek segítése az Alap legfontosabb prioritása. Az 1. Célkitűzésbe azok a régiók (NUTS 2 szintű) tartoznak, ahol a GDP vásárlóerőparitáson számolva a közösségi átlag 75%-a alatt volt³. A jelenlegi költségvetési periódusban (2000–2006) 13 tagállam közel ötven régiója tartozik e kategóriába. A régiók 2000 és 2006 között mintegy 127,5 milliárd euró támogatásra számíthatnak a Strukturális Alapokon keresztül. Várhatóan a források szignifikáns mértékben növelik a tagállamok nemzeti össztermékét (becslések alapján Görögországban és Portugáliában 6%-kal, Spanyolországban 2,4%-kal, Kelet-Németországban 4%-kal) és a beruházásokat (20%-kal Görögországban, 14%-kal Portugáliában).

A források 28%-át fordítják majd infrastrukturális beruházásokra, melyek közel fele közlekedési beruházás lesz. A humán erőforrás fejlesztésére fordítják a rendelkezésre álló források 30%-át, melynek keretében nagyobb hangsúlyt kapnak az aktív munkaerő-piaci programok és az oktatási rendszer megerősítése (különösen Olaszországban és Portugáliában). Termelő beruházásokra jut a maradék 42%. A közvetlen ipari támogatások összege a kohéziós országokban és Olaszországban csökkent, mert szigorúbb szabályokat alkalmaznak az állami támogatások tekintetében.

A 2. Célkitűzés területeinek támogatása

A 2. Célkitűzésbe azok a NUTS 3 szintű régiók tartoznak, ahol az ipari és a szolgáltatási szektor átalakulása okoz nehézséget, ahol csökkenő a mezőgazdasági tevékenység, ahol a városi térségek komoly válságban vannak, és azok a válságtérületek, amelyek nagymértékben függenek a halászatától. Az Európai Unió népességének 18%-át fedi le a 2. Célkitűzés. 8%-ot tesznek ki az ipari területek, melyek legfontosabb ismérvei:

- a közösségi átlagot meghaladó munkanélküliség,
- az ipari foglalkoztatottak száma nagyobb, mint a közösségi átlag,
- csökkenő ipari foglalkoztatottság.

³ Emellett ebbe a célkitűzésbe tartoznak Finnország és Svédország gyéren lakott területei (a népsűrűség kisebb, mint 8 fő/km²), a legtávolabb eső régiók (a francia tengerentúli területek, Kanári-szigetek, Azori-szigetek, Madeira), Svédország néhány tengerparti területe, Észak-Írország és az ír határ menti megyék.

A vidéki területek aránya 5,2%, melyekben:

- a népsűrűség 100 fő/km² alatt van, vagy a mezőgazdaságban foglalkoztatottak száma legalább a közösségi átlag duplája,
- a munkanélküliségi ráta a közösségi átlag feletti, vagy csökkenő a népesség.

A 2. Célkitűzés városi területeibe tartozik az EU lakosságának 1,9 %-a, ahol:

- a hosszú távú munkanélküliség magasabb, mint a közösségi átlag,
- a szegénység magas szintje jellemző, beleértve az ingatag lakáshelyzetet,
- súlyos környezeti károk fordulnak elő,
- a népesség alacsonyan képzett.

A halásztától függő területeken él a lakosság 0,3%-a, a vegyes területeken élők aránya pedig 2,1%. A városi területek azért alulreprezentáltak, mert a legtöbb ebbe a kategóriába eső település egyben ipari terület is.

Az URBAN kezdeményezés

Az URBAN egyike az Európai Unió Strukturális Alapjainak keretében működő négy közösségi kezdeményezésnek.⁴ Az URBAN kezdeményezés célja a válságban lévő városok támogatása. A forrásokat három fő területre koncentrálják: a fizikai és a természeti környezet helyreállítására, a vállalkozások élénkítésére és munkahelyteremtésre. Az URBAN I a korábbi kísérleti projektek sikere nyomán 1994-ben indult el 118 európai uniós várost érintve. Az 1999-ig tartó időszakban olyan programok valósulhattak meg, mint az olaszországi Bari történelmi városrészének helyreállítása, a Lasipalatsi épületének helyreállítása Helsinkiben, a munkások szállítását és képzési információk terjesztését segítő autóbusz Portóban, vagy a helyi piac újraélesztése Bécsben. A 2000-től kezdődő új tervezési periódusban az URBAN tovább folytatódott (URBAN II). A 2006-ig terjedő időszakban előreláthatólag 730 millió euró támogatást kaphatnak a kiválasztott városok az ERDF-ből, melynek segítségével összesen mintegy 1600 millió euró beruházás valósulhat meg. Az 1. Célkitűzéshez tartozó területeken 25% önrész, a 2. Célkitűzés területein 50% önrész szükséges. Az URBAN I-hez képest a következő változásokat hajtották végre az Európai Parlament és a Számvevőszék ajánlására:

- A programba bevonták a közepes és kis méretű városokat is. Korábban ugyanis csak a 100 ezer lakosnál nagyobb városok élvezhették a támogatá-

⁴ Az URBAN mellett jelenleg az INTERREG (határon átnyúló, transznacionális és régiók közötti együttműködés), a LEADER+ (fenntartható fejlődés a rurális területeken) és az EQUAL (egyenlőtlenségek és diszkrimináció kezelése a munkaerőpiacon) közösségi kezdeményezések működnek.

sokat. Csak program szinten vannak korlátozások, mivel a program által lefedett területnek legalább 20 ezer embert kell érintenie (kivételes esetekben 10 ezer főt).

- A kiválasztási kritériumokat világosan definiálták.
- Az URBAN II területeket az ERDF (Európai Regionális Fejlesztési Alap) támogatja. (Korábban a Szociális Alapok is támogatták.)

A városok kiválasztása decentralizált, hiszen a Bizottság által meghatározott pénzügyi kvóta⁵ alapján a tagállamok választják ki a városokat, és osztják meg a forrásokat a települések között. A Bizottság a koherencia és a hatékonyság érdekében elkészítette a kiválasztást segítő útmutatót, valamint előírta, hogy minden programnak el kell érnie a minimálisan 500 euró/fő támogatási intenzitást. A városoknak az alábbi kilenc kritérium közül legalább hármat kell 'teljesíteni':

- magas hosszú távú munkanélküliség,
- a gazdasági aktivitás alacsony szintje,
- szegénység magas szintje,
- a gazdasági és társadalmi problémák miatt szükséges strukturális kiigazítás,
- az emigránsok, nemzeti kisebbségek vagy menekültek magas száma,
- alacsony szintű iskolázottság, nagy képzettségi szakadékok, magas bukási arány,
- bűnözés magas szintje,
- instabil demográfiai fejlődés,
- különösen súlyos környezeti körülmények.

A tagállamok kiválasztási módszereit jelentős eltérések mellett a következő vonások jellemzik:

- Átlátható társadalmi-gazdasági mutatószámok alkalmazása.
- A javasolt programok minőségének értékelése.
- Területi egyensúly.
- A nemzeti és EU politikákkal való koherencia biztosítása.

A Kohéziós Alap támogatásai

A Kohéziós Alap forrásaiból jelenleg Írország (2–6%), Görögország (16–18%), Portugália (16–18%) és Spanyolország (61–63,5%) részesedik. A támogatás folyósításának feltétele, hogy a költségvetési deficit nem haladhatja meg a GDP 3%-át. A támogatás összege 2000 és 2006 között 18 milliárd euró, melyhez 15–20%-os társfinanszírozás szükséges.

⁵ A kvóta meghatározásakor a Bizottság a következő indikátorokat veszi figyelembe: a városi népesség aránya a tagállamban, városi munkanélküliség, hosszú távú városi munkanélküliség.

A Kohéziós Alap által támogatott közlekedési projekteknek a TEN hálózatba tartozó, illetve a hálózat elérését segítő útvonalak fejlesztését kell szolgálnia. Környezetvédelmi projekt esetén a következő célokra kell megfelelni:

- a környezet minőségének megőrzése, vagy javítása,
- a lakosság egészségének védelme,
- a természeti erőforrások megfelelő felhasználása.

Az ISPA támogatásai

Az ISPA (Instruments for Structural Policies for Pre-Accession) a csatlakozás előtt álló országokat segítő három pénzügyi alap⁶ egyike. Az ISPA támogatási köre megegyezik a tagállamok rendelkezésére álló Kohéziós Alapéval, tehát a közlekedés fejlesztéséhez és a környezetvédelemhez járul hozzá.

Az érintett országok⁷ a nemzeti ISPA koordinációs irodán keresztül pályázhatnak a támogatásért a Regionális politika Főigazgatóságához. Az ISPA projekt hivatalosan 2000. április 1-jén kezdődött.

A környezetvédelem területén az Európai Unió a következő területekre koncentrált:

- ivóvíz ellátás,
- szennyvízkezelés,
- szilárd hulladék kezelése,
- levegő-szennyezés kezelése.

A közlekedés területén az ISPA a Helsinkiben és Krétán meghatározott nagy európai közlekedési folyosók és a folyókkal való összeköttetést megteremtő közúti és vasútvonalakat támogatja. 1999-es árakon a 2000–2006-os időszakra elkülönített támogatási keret évente 1,04 milliárd, vagyis összesen 7,28 milliárd euró. Az alap forrásait a csatlakozás előtt álló országok között az Európai Bizottság osztotta el a következő kritériumok alapján:

- népesség,
- egy főre jutó GDP (vásárlóerő-paritáson),
- terület.⁸

⁶ A másik két alap a PHARE (Pologne, Hongrie Aide á la Restruction Économique) és a SAPARD (Special Action Programme for Pre-Accession Aid for Agricultural and Rural Development).

⁷ Bulgária, Csehország, Észtország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia.

⁸ Az ISPA projektek megoszlása: Bulgária: 8,66%, Csehország: 4,35%, Észtország: 2,09%, Lengyelország: 35,6%, Lettország: 5,58%, Litvánia: 3,65%, Magyarország: 8,56%, Románia: 25,76%, Szlovákia: 4,38%, Szlovénia: 1,14%.

3.1. táblázat

Aláírt ISPA projektek Magyarországon, 2002

Név	Alszektor	Beruházás összege, ezer euró	Támogatás mértéke, %	Támogatás összege, ezer euró
Technikai segítségnyújtás a városi hulladék kezelésére	ivóvíz és szennyvíz	190	75	142,5
Pécs: a város csatornahálózatának kiterjesztése	ivóvíz és szennyvíz	21 707	50	10 853,5
Technikai segítségnyújtás a 2001-es projekt dokumentumok javítására	ivóvíz, szennyvíz és szilárd hull.	405	75	303,75
Budapest: technikai segítségnyújtás a szennyvíz kezeléshez	szennyvíz hálózat, szennyv.kezelés	2 096,2	75	1 572,15
Győr: a szennyvíztisztító állomás fejlesztés	szennyvíz hálózat, szennyv.kezelés	14 500	50	7 250
Szeged: szennyvízgyűjtő és tisztító állomás	szennyvíz hálózat, szennyv.kezelés	66 650	50	33 325
Technikai segítségnyújtás az ISPA projektekhez	szennyvíz hálózat, szennyv.kezelés	1 440	75	1 080
Sopron: szennyvízkezelés	szennyvíz hálózat, szennyv.kezelés	18 682	50	9 341
Hajdú-Bihar: szelektív hulladékgyűjtés és szilárd hulladék	szilárd hulladékgyűjtés	18 738	75	14053,5
Miskolc: regionális hulladékgyűjtő	szilárd hulladékgyűjtés	12 900	70	9 030
Szeged: regionális hulladékkezelés	szilárd hulladékgyűjtés	12 797,93	65	8 318,654
Tisza-tó: települési hulladékkezelési rendszer	szilárd hulladékgyűjtés	8 140	60	4 884
Szolnok: szilárd hulladékkezelési rendszer	szilárd hulladékgyűjtés	10 280	70	7 196
Duna-Tisza köze: regionális szilárdhulladék kezelés	szilárd hulladékgyűjtés	23 739	50	11 869
Sajó-Bodva: regionális szilárd hulladékkezelés	szilárd hulladékgyűjtés	12 729	50	6 364
<i>Környezetvédelem összesen</i>		<i>224 994,13</i>	<i>55,82</i>	<i>125 584,054</i>
Segítségnyújtás a tenderezési folyamathoz (vasút)	vasút	158,1	75	118,575
Szolnok-Lökösháza vasútvonal helyreállítás	vasút	200	75	150
Budapest-Szolnok-Románia vasútvonal javítás	vasút	126 000	50	63 000
Hegyeshalom-Győr-Budapest vasútvonal korszerűsítés	vasút	85 988	50	42 994
Boba-Zalaegerszeg-Zalalövő vasútvonal korszerűsítés	vasút	167 390	50	83 695
Technikai segítségnyújtás a pályázatához és a projektek ellenőrzéséhez	vasút	1 980	75	1 485
Technikai segítségnyújtás az út rehabilitációs programhoz	közút	200	75	150
Út rehabilitációs program (11,5 tonna teherbírás)	közút	39 999,08	50	19 999,54
<i>Közlekedés összesen</i>		<i>421 915,18</i>	<i>50,15</i>	<i>211 592,115</i>
<i>ISPA összesen</i>		<i>646 909,31</i>	<i>52,12</i>	<i>337 176,169</i>

Forrás: Európai Bizottság.

Az ISPA projektek általános követelményei az alábbiak:

- Nemzeti társfinanszírozás szükséges.
- Az ISPA támogatás nem léphet más pénzügyi támogatási formák helyébe. Ellenkezőleg, a cél az, hogy más támogatási forrásokat is vonzzon az elsődleges prioritást élvező programok finanszírozására.
- A projekteknek meg kell felelniük a releváns EU normáknak és szabályoknak, valamint az adott szektor EU politikájának.
- A projekteknek illeszkedniük kell a tagjelölt államok nemzeti stratégiájába és a közlekedés fejlesztését, vagy a környezet védelmét kell szolgálniuk.

A programokat a nemzeti hatóságok azonosítják, formálisan a nemzeti ISPA koordinátor nyújtja be azokat az Európai Bizottságnak. A Bizottság által elfogadott programok végrehajtásáért a nemzeti kormányok felelősek. A minimális projektnagyság 5 millió euró. A Magyarország által már aláírt ISPA projektek listáját, valamint a projektek támogatásának legfontosabb jellemzőit a 3.1. táblázat tartalmazza.

3.2. Az építőipar helyzete Közép-Kelet-Európában

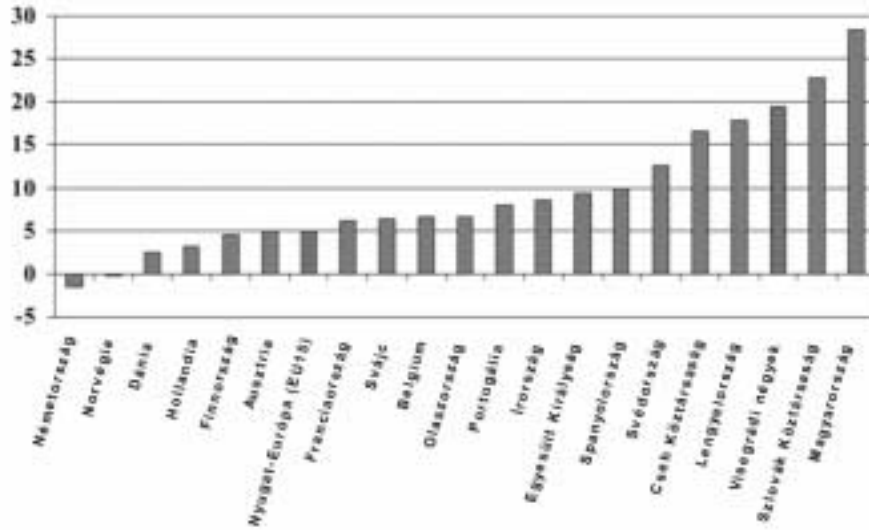
A fejezet célja a közép-kelet-európai építőipari piac helyzetének bemutatása, elemzése. Ennek során először bemutatásra kerülnek az építőipar általános jellemzői, majd a közlekedés fejlesztésének és a lakáspiacnak a rendszerváltást követő sajátosságai és perspektívái. Ezt követően a visegrádi országok (Lengyelország, Csehország, Szlovákia) és Románia építőiparának, lakásállományának és a közlekedési infrastruktúrájának a helyzetével, várható fejlesztési irányjaival ismertetjük meg az olvasót.

3.2.1. Az építőipar általános jellemzői Közép-Kelet-Európában

A visegrádi országokban az építőipar szerepe egyre jelentősebb. Ezekben az országokban 2001 és 2003 között összesen 20%-os növekedés várható, míg Nyugat-Európában alig 5%-os. Az aggregált adatokat nagyban befolyásolja a két nagy piac, Németország és Lengyelország, vagyis az építőipari válság Németországban, és az erőteljes növekedés Lengyelországban. Az Euroconstruct becslése szerint a legerőteljesebb növekedés Magyarországon várható, de még a legalacsonyabb értékeket mutató Csehországban is meghaladja majd a 15%-ot (3.4, 3.5. ábra). 1996 és 2000 között az építőipar 5,2%-os növekedési rátával meghaladta a bruttó hazai össztermék növekedését (4%).

3.4. ábra

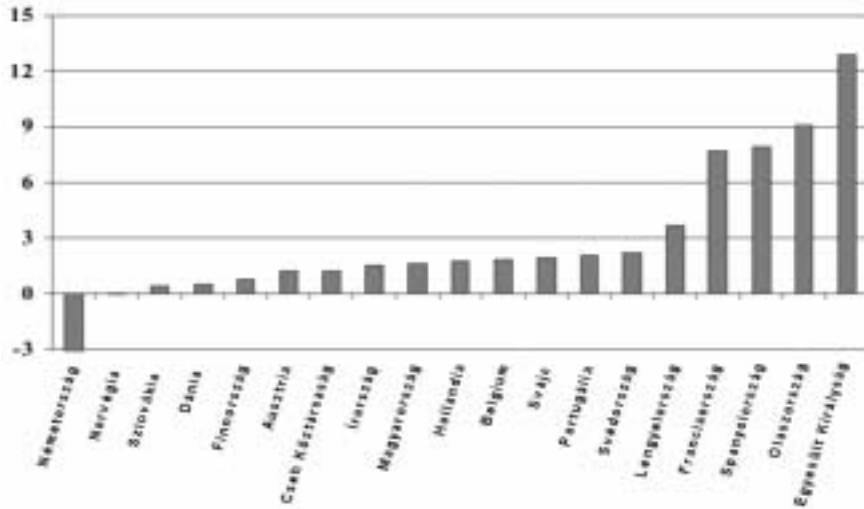
Az építőipari output növekedésének perspektívája országonként, 2001–2003, százalékban (összesített)



Forrás: Euroconstruct

3.5. ábra

Az építőipari output növekedésének perspektívája országonként, 2001–2003, milliárd euró (összesített)

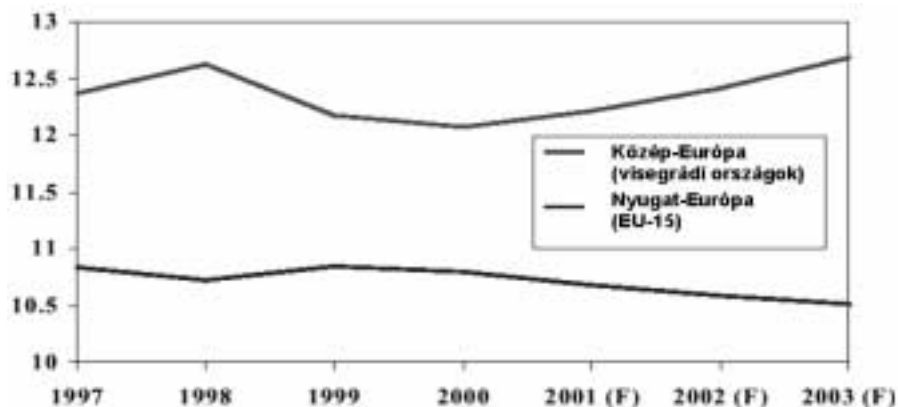


Forrás: Euroconstruct

A fejlett nyugat-európai államok és a visegrádi országok között tapasztalható strukturális különbségek jól tükröződnek az építőipari output összetételében. A felújítás és korszerűsítés Nyugat-Európában 30%-ot tesz ki, míg Közép-Kelet-Európában a nem lakás célú építkezés és a mélyépítés dominált. A visegrádi országokban átlagosan a GDP 11,3%-át állította elő az építőipar (3.6. ábra).

3.6. ábra

Az építőipari output részesedése a GDP-ből, %



Forrás: Euroconstruct.

A közép-európai közlekedési hálózat jellemzője, hogy a vasúthálózat hosszának csökkenése a második világháború után lassabb volt, mint Nyugat-Európában, így pl. a kilencvenes évek elejére Csehország a vasútvonalak sűrűsége tekintetében a világranglista legelső helyére került, de a többi közép-európai ország is az első között van. A közúthálózat minősége és kapacitása általában nem felel meg a 21. század követelményeinek, különösen kirívó különbség Nyugat-Európaéhoz képest, hogy a belterületi utak jelentős hányada nem rendelkezik szilárd burkolattal. A másik nagy különbség az autópályák, autóutak hosszában van. Tekintettel arra, hogy a magán gépkocsira korábban hosszú éveket kellett várni, az autópálya-építés csak lassan, nagy késéssel indult meg, és ma sűrűségét tekintve a nyugat-európai országokhoz képest tízszeres-húszszoros különbség van.

A hálózatok és a megközelíthetőségi viszonyok tükrözik a térség korábbi állami irányítási rendszereinek struktúráját. Ennek következtében a megközelítési lehetőségek hierarchikus viszonylatokban általában jobbak. A hálózatok a legközelebbi adminisztratív központba – de főleg a fővárosba – a legfejlettebbek. A hierarchia azonos fokán levő települések közötti kapcsolatok és hálózatok azonban jóval kevésbé kiépítettek. Ez a sugaras szerkezet a földrajzi helyzet miatt a leginkább Ma-

gyarországon és Csehországban jellemző, de megtalálható Lengyelországban is. Az elkövetkezendő évtizedekben ezért valószínűleg szükség lesz új hálózatok kialakítására.

A közlekedéshálózat fejlesztésére fordított beruházások aránya és nagysága a rendszerváltást követően mindegyik országban jelentősen csökkent. Nyugati szakértők szerint évente a GDP legalább 1,5%-át kellene a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére fordítani, hogy az belátható időn belül megfeleljen a közlekedési igényeknek. A térség országai közül csak Csehországban és Szlovéniában érték el ezt a színvonalat. Az autópályák fejlesztése az egyik legfontosabb prioritás lesz majd, hiszen a tapasztalatok azt mutatják, hogy az elérhetőség ideje és nehézsége egyik döntő tényezője a külföldi tőkeberuházások telephelyválasztásának. Az egyik legsúlyosabb probléma, hogy nem sikerült megtalálni az állami-magán partnerség és a magántőke bevonásának legmegfelelőbb módját. Ismertek pl. a magyarországi koncessziós építések problémái, a magas használati díjak. Lengyelországban az állam hajlandó lett volna a beruházásokban részt venni, de olyan alacsonyán, 15%-ban állapították meg részvételi arányát, hogy a beruházások saját részének fedezésére egyetlen magáncég sem vállalkozott. Lengyelországban így évekig egyetlen kilométer autópálya sem épült. A kizárólagos állami részvétel viszont az állam eladósodásához vezet (Szlovákia). Ráadásul a Világbank és az IMF politikája sem egységes a kérdésben. Bulgáriában például Világbanki (és EU) segítséggel kívánták az úthálózatot modernizálni, de az IMF költségvetési szempontokra hivatkozva megvétózta a tervet. A román kormány pedig felmérve a helyzetet lemondott mindenféle autópálya-építési programról.

A társult országokban (a Baltikum kivételével) mintegy 14 200 km út és 17 800 km vasút tartozik a TINA⁹ közlekedési hálózatába. Ezen kívül az európai hálózat elemét képezi még 33 repülőtér, 52 folyami kikötő és 79 multimodális csomópont, valamint 8 tengeri kikötő. Az utaknál legalább autóúttá való kiépítés a követelmény, a vasutaknál a jövőben kétvágányú, megfelelő alépítményű és vonalvezetésű, európai szabvány szerinti teherbírású vonalak tartozhatnak ebbe a körbe. Az Európai Bizottság döntése alapján ISPA támogatási keretből is csak a TINA-ban szerep-

⁹ Az Európai Unióban a Transzeurópai Hálózatok (TEN) koncepciójának megalkotása a nyolcvanas évek végén, kilencvenes évek elején született meg. A transzeurópai hálózatok közlekedési, hírközlési és energetikai hálózatokat foglalnak magukban. A TEN keretébe tartozás előfeltétele annak, hogy egy közlekedési beruházás uniós támogatást kapjon. Az Európai Unió 1997-ben Helsinkiben határozta meg a társult tagokra is kiterjedő 10 közlekedési folyosót (a legelső döntések már 1994-ben megszülettek), mely a fő európai közlekedési hálózatot jelöli ki. 1995 szeptemberében a folyosókra épülve határozták meg egy, a társult országok távlati közlekedési hálózatának megtervezésére irányuló közös projekt létrehozását. Ennek a projektnek a neve TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment). A projekt az Európai Unió és Bécs városa támogatásával működik.

lő közlekedési beruházások támogathatók. A projekt keretében elemezték a hálózat-építés várható költségeit is (3.2. táblázat).

Azt feltételezték, hogy a gazdasági növekedés évi 3–3,5%-os lesz, és 15 év alatt kívánják a fejlesztéseket végrehajtani. Ilyen feltételek mellett azt tekintették reálisnak, hogy országonként a hálózat fejlesztésére a GDP maximum 1,5%-át kell fordítani. Azonban így csak Szlovéniában, Magyarországon, Csehországban, Horvátországban és Lengyelországban valósítható meg a célkitűzés, a többi országban nem realizálható. Ezekben az országokban is szükség lesz azonban nemzetközi segítségre, mivel a TINA úthálózat fejlesztése akkor lesz csak valóban eredményes, ha a „bekötő” úthálózatot is modernizálják, vagy kiépítik, ráadásul a TINA sok országban az amúgy is meglévő sugaras szerkezetet erősíti.

3.2. táblázat

A tervezett TINA hálózat kiépítésének becsült költségei

Ország	millió ECU	GDP %-ában (15 éves)
Albánia	3 100	9,2
Bosznia-Hercegovina	5 200	10,2
Bulgária	4 480	2,6
Horvátország	7 200	1,6
Csehország	10 731	1,2
Magyarország	7 325	0,7
Macedónia	4 000	5,3
Moldova	4 400	2,6
Lengyelország	36 294	1,15
Románia	11 044	1,8
Szlovákia	8 361	2,0
Szlovénia	3 551	0,8
Ukrajna	8 100	1,9
Jugoszlávia	10 000	2,2
<i>Összesen</i>	<i>123 786</i>	<i>1,5</i>
<i>Ebből társult országok</i>	<i>81 786</i>	<i>1,1</i>

Forrás: Vision Planet... (2000a).

A térség városainak lakáshelyzetére jellemző, hogy míg a belső városmagokat jelentős mértékben felújították, a külföldi és hazai irodák központjaikat oda telepítették, felszöktek az ingatlan árak, addig a városok külső, peremkerületeiben épített, előre gyártott paneles lakótelepek állapota romlani, az épületek értéke gyors ütemben csökkenni kezdett. Ezek a lakások az alkalmazott technológia miatt nem bővíthetők, és nehezen alakíthatók át. A magasabb jövedelmű rétegek elköltöznek, ezzel

tovább csökkentve az ingatlanok értékét. Ebben a folyamatban (amely amúgy sok nyugat-európai országban is lejátszódott) az a drámai, hogy jóval a normális amortizációs idő előtt lezajlik. Közép- és Délkelet-Európában (a volt NDK-val együtt) mintegy 20 millió ember lakik ilyen lakásokban, ez a teljes lakosság mintegy 15–16%-a.

A térség országaiban általában lezajlott a lakásprivatizáció, melynek három fő típusa volt:

- 1) Az aktuális lakóknak való juttatás ingyen, vagy kedvezményes áron.
- 2) Restitúció, azaz az eredeti tulajdonosoknak való visszajuttatás.
- 3) Kifejezetten a lakáshoz jutást szolgáló speciális kuponrendszer.

Az 1) típus volt a legelterjedtebb, csak az NDK-ban nem alkalmazták. A lakásprivatizáció legnagyobb problémája az, hogy az új tulajdonosok általában nem rendelkeznek a szükséges pénzeszközökkel, illetve az alkalmas szervezeti formákkal a szükséges karbantartási, felújítási munkák elvégzéséhez. Egyes országokban ráadásul ugyanazon épületben a lakások egy része magán-, más része önkormányzati tulajdonban van, így a fenntartás költségmegosztásáról való megegyezés különösen nehéz.

A lakásprivatizáció másik következménye, hogy a lakásoknak csak kis töredéke bérlakás. Magyarországon és Romániában a lakások több mint 90%-a magántulajdonban van. A bérlakások hiánya jelentősen korlátozza a munkaerő mobilitását, ami hátráltatja a strukturális váltást. Ráadásul az állami szociális lakásépítés a térség legtöbb országában gyakorlatilag leállt.

A mennyiségi hiány mellett komoly probléma a lakások minőségi állapota is. Mind a meglévő lakásállomány modernizációja, mind a lakások méretszerkezetének javítása igen fontos és égető kérdés – hiszen a lakások többsége kicsi mind a vidéki térségekben, mind a háború után épült lakótelepeken.

3.2.2. Lengyelország

Lengyelország a legnagyobb közép-kelet-európai ország, mind népességét, mind területét tekintve. Közép-Kelet-Európa országai között itt a legnagyobb az építőipari piac és az építőipari külföldi közvetlen beruházások nagysága.

Hosszú növekedési periódus után 2000 novemberében az előző év hasonló időszakához képest 1,9%-kal csökkent az output nagysága, míg 1997-ben 17,1%-os, 1998-ban pedig 11%-os volt a növekedés.

Becslések alapján Lengyelországban 2001 és 2003 között a közvetlen külföldi tőkebefektetések nagysága évente 7,3–8,4 milliárd USD. Az Euroconstruct előrejelzése alapján az építőipari output növekedése ugyanebben az időszakban 4–7,3% között mozog majd, a befejezett új lakások száma pedig 2010-ig meg fogja haladni

a 240 ezret, mintegy 11 milliárd USD értékben. Az új lakások építésében tapasztalható növekedést Lengyelországban is – hasonlóan a többi közép-kelet-európai országhoz – a lakáshiány ösztönzi. Becslések alapján 1,5 millió egységnyi otthonra lenne szükség. Lengyelországban az 1000 lakosra jutó lakások száma körülbelül 300, míg Nyugat-Európában 400.

A mélyépítési ágazat várhatóan folyamatosan növekedni fog az elkövetkező években, az EU csatlakozást követően pedig valódi robbanás várható. Legjelentősebb növekedés az autópályák, utak és hidak építésében várható. A nem lakás célú ingatlan építés növekedése lelassul az elkövetkező években, és jórészt hazai befektetésekre épül. A felújítás 1999-ben 37%-kal, 2000-ben 32%-kal növekedett, ami 920 ezer m² felújított teret jelentett, melynek hozzáadott értéke meghaladta az 1,1 milliárd dollárt.

A megélénkült hazai és nemzetközi üzleti célú idegenforgalom miatt növekszik az igény a magasabb minőségű szállodai szolgáltatások iránt. Becslések alapján a meglévő épületek 75%-a szorul felújításra, átalakításra. 2007-re várhatóan 1,3 milliárd dollárt tesz ki az új szállodaépítések nagysága, a meglévők korszerűsítése pedig 1 milliárd dollár befektetést jelent majd.

Lengyelország építőipari térképe meglehetősen változatos. Az építőipar néhány körzetbe koncentrálódik. A legtöbb külföldi beruházást vonzó régiók a következők: Mazowieckie, Śląskie voivodships, Dolnośląskie, Wielkopolskie és Małopolskie. Az állami beruházások 97%-a Mazowieckiebe és Śląskie voivodshipsbe áramlott.

Lengyelországban a transzeurópai tranzit szállítási vonalak prioritásának megfelelően a nyugat–kelet korridorok fő közlekedési eszköze, a vasút fejlesztése volt eddig napirenden: az E20 jelzésű (a II. PEN korridor részét alkotó) Frankfurt am Oder–Kunowice–Poznan–Warszawa–Terespol–Breszt vasúti tengely rekonstrukciója során 2000-től 160 km/h sebességre alkalmas pályát alakítanak ki.

3.2.3. Románia

Romániában a rendszerváltás előtti néhány évben óriási beruházások révén az építőipart mesterségesen felduzzasztották, melynek következtében a kommunizmus összeomlásakor Romániában volt a világon a legmagasabb az egy főre jutó cement-fogyasztás. Az 1990 előtti román politika része volt a falusi lakosság városi blokkházakba való kényszerítése is.

Az építőipart az 1990-es évek GDP csökkenése súlyosan érintette, az állami építőipari beruházásokat radikálisan csökkentették, a házépítések száma is súlyosan visszaesett. Míg az 1990-es évek elején néhány nagy állami vállalat dominált a lakásépítési piacon, az átmenet időszakában nagy számban jelentek meg a kis magánvállalkozások. 1998 végére 8263 olyan vállalat volt bejegyezve, melynek fő

tevékenységi köre az építőipar volt. A vállalkozások több mint 96%-a magánkézben volt, és 92%-uk 50 főnél kevesebbet foglalkoztatott. 1999-re az építőipari tevékenység messze az 1989-es szint alatt volt. Az építőipar leépülésének következtében sok munkavállaló próbált külföldön munkát vállalni (sokszor illegálisan), melynek következtében az ágazat kapacitása nagymértékben csökkent. Változás akkor várható, ha a makroökonómiai kondíciók javulásával növekszik a befektetések nagysága.

Románia az előző rendszerből viszonylag sűrű úthálózatot örökölt, de rossz műszaki minőségben. 1990 és 1993 között a szállított áru volumene drámaian lecsökkent az árliberalizáció és a gazdasági hanyatlás következtében, és 1993-ban csak az 1989-es volumen 26%-át érte el. 1994-től kezdve azonban emelkedés kezdődött. 1996-ban a szállított áruk mennyisége megközelítette a 796 millió tonnát, melyből 81,6 százalékot tett ki a közúti szállítás, 13,2%-ot a vasúti, 1,7%-ot a folyami, 1,5%-ot a tengeri és 1,8%-ot a csővezetéken keresztüli szállítás. A közutak hossza 73 160 km, az útsűrűség 30,7 km 100 km²-re. Az autópálya aránya mindössze 0,15%, mellyel Románia az utolsó helyen áll a volt szocialista országok között. A vasúti pálya hossza 11 385 km, melynek 35%-a villamosított.

A román közlekedési politika fő céljai a következők:

- a fő nemzetközi közlekedési folyosók fejlesztése (4,7 és 9);
- a fontos régiók és városok összeköttetésének biztosítása;
- a helyi szintű utak minőségének javítása;
- nagysebességű (250km/h) vasútvonal kialakítása, a meglévő vonal javítása, a 160 km/h sebesség elérésére, világbanki támogatással (Bukarest–Contanta, Arad–Sibiu–Brassó–Bukarest, Temesvár–Stamora Moravita);
- a tranzit forgalom számára a román kormány a 750km/24h sebességet szeretné elérni, valamint a kombinált szállítás lehetőségeit is ki szeretné tjeszteni;
- 2500 km hosszú gyorsforgalmi út megépítését tervezik az elkövetkező időben, melyet a Világbank is támogat. 1998-ban lehetővé vált magántársaság számára koncessziós beruházásokban való részvétel.

Sajnos a tervek végrehajtása várat magára, ennek egyik oka a világbanki támogatások körül kialakult probléma.

2000-ben az összes építőipari beruházás 11%-a volt lakáscélú, 38%-a nem lakáscélú építkezés, 23,7%-a pedig infrastrukturális beruházás. Az állami lakásépítések megszűnésével Romániában is súlyos lakáshiány lépett fel. A bukaresti Életminőség Intézet felmérései szerint a háztartások több mint 10%-ában élnek együtt a szülőkkel 25 és 35 év közötti gyerekeik.

1999-ben Romániában ezer lakosra 351 lakás jutott, ami a többi volt szocialista országgal összehasonlítva kedvező adat (3.3., 3.4. táblázat). Az 1992-es népszámlá-

lás adatai szerint háztartások száma 378 ezerrel haladta meg a lakások számát, ami 0,95-ös háztartás-lakásállomány arányt jelent (Magyarországon 1994-ben ez az arány 0,99 volt). A másik kedvezőnek tűnő adat szerint a lakásállomány nagyság évente 0,4%-kal növekedett, miközben a népesség ugyanebben az időben csökkent. Ezek az aggregált adatok azonban elrejtik a földrajzi megoszlás egyenlőtlensége miatti problémákat.

3.3. táblázat

A volt szocialista országok lakásállománya

Ország	Lakás/ezer lakos, db	Háztartás/lakás, db	Fő/szoba, fő	Lakóterület/fő, m ²
Albánia	219	1,00	2,70	8,0
Bulgária	405	0,88	1,00	16,7
Csehország	397	1,01	1,04	25,5
Észtország	410	1,03	1,18	32,0
Lengyelország	296	1,06	1,02	18,2
Lettország	370	1,13	1,21	20,9
Litvánia	329	1,06	1,30	19,7
Magyarország	385	0,99	0,92	32,1
<i>Románia</i>	<i>341</i>	<i>0,95</i>	<i>1,19</i>	<i>17,4</i>
Szlovákia	334	1,00	1,14	27,9
Szlovénia	338	0,95	1,33	19,0

Forrás: Nemzeti Statisztikai Bizottság.

3.4. táblázat

A népesség, a lakásállomány és a háztartások nagyságának változása

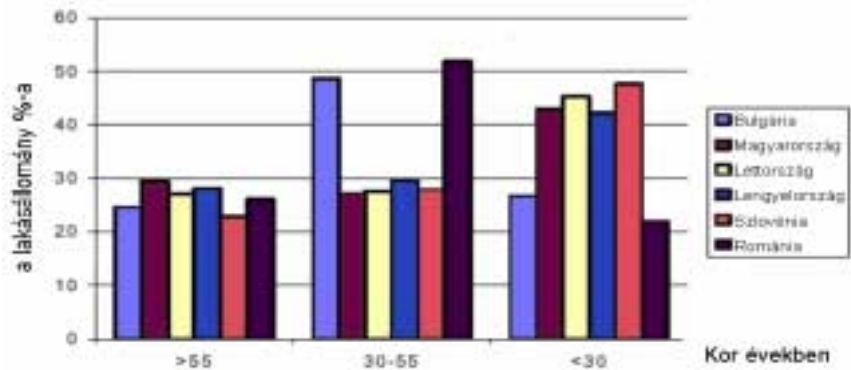
	1995	1996	1997	1998	1999
<i>Népesség, ezer fő</i>					
Románia	22,681	22,607	22,545	22,502	22,458
Bukarest	2,054	2,037	2,027	2,016	2,011
<i>Lakásállomány, ezer</i>					
Románia	1,782	7,811	7,837	7,861	7,883
Bukarest	776	778	780	784	788
<i>Háztartás mérete, fő</i>					
Románia	3,0	3,0	3,0	3,0	2,9
Bukarest	2,8	2,7	2,7	2,7	2,6
<i>Lakás/1000 fő, fő</i>					
Románia	343	346	348	349	351
Bukarest	378	382	385	389	392

Forrás: Nemzeti Statisztikai Bizottság.

A 2002-es romániai népszámlálás adatai csak 2003-ban lesznek elérhetőek, ezért a lakásállomány minőségéről és megoszlásáról megbízható adatok csak az 1992-es népszámlálásból állnak rendelkezésre. 1992-ben a lakásállomány nagysága ezer lakosra Bukarestben 369 volt (1999-ben már 392), míg Bistrita Nasaud régióban csupán 300. Az egy főre jutó lakóterület nagyságában még nagyobb eltérések mutatkoznak. Iaisi-ban 11,5 m² jut egy főre, míg Aradon 17,7 m².

3.7. ábra

A lakásállomány kora egyes volt szocialista országokban, 1998



Forrás: UNECE.

3.8. ábra

A lakásállomány kor szerinti megoszlása, 1992



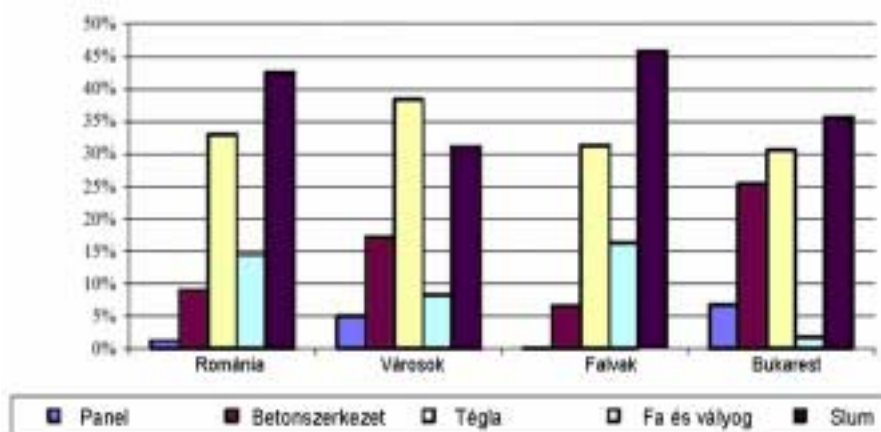
Forrás: Nemzeti Statisztikai Bizottság.

Románia lakásállománya Nyugat-Európához képest – hasonlóan a többi volt szocialista országhoz – viszonylag fiatal (3.7., 3.8. ábra). Az 1930 előtt épült házak aránya 14%. 1945 és 70 között épült a lakások 52%-ra, mely már jóval meghaladja (Bulgária kivételével) a többi kelet-közép-európai ország adatait. Mindez a kommunista időszak első felében tapasztalható kiugróan magas építési arány miatt jött létre.

A lakásállomány azonban igen rossz minőségű, mivel a hatvanas években szinte kizárólag panellakásokat építettek, és azokat karbantartás és felújítás nélkül használták. A lakásállomány korát és az építési anyagok minőségét számításba véve elmondható, hogy a romániai lakások 56%-a már teljesen amortizált, vagyis túllépte az elméletileg meghatározott élettartamát (3.9. ábra). Ha a jelenlegi tendencia folytatódik az elkövetkező húsz évben, akkor a lakások további 27,2%-a amortizálódik, tehát az 1992-es lakásállománynak csak 17%-a marad használható állapotú lakás 2020-ban. Természetesen ezen épületek élettartama gondos karbantartással és felújítással meghosszabbítható lenne.

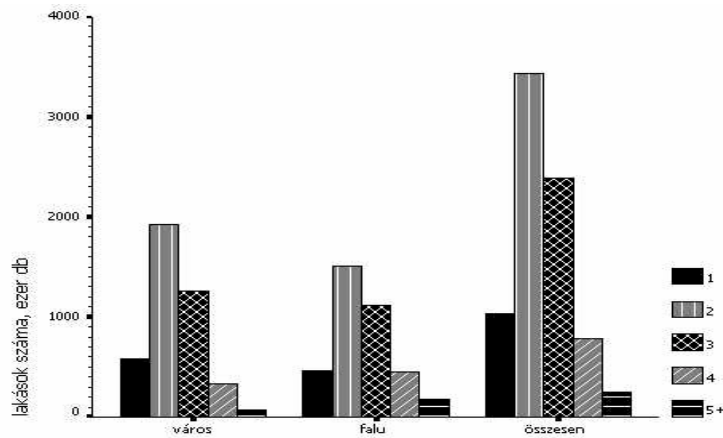
3.9. ábra

Az építési minőség, 1992

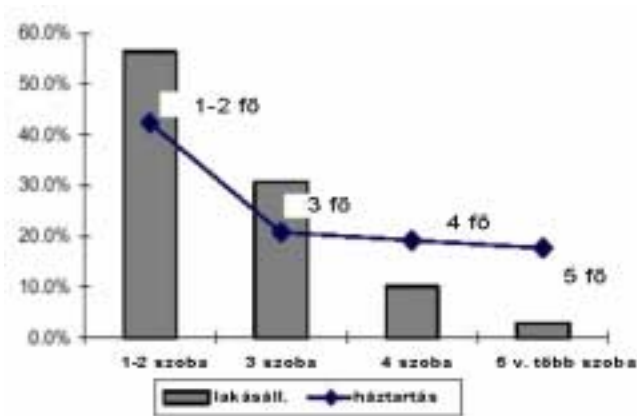


Forrás: Nemzeti Statisztikai Bizottság.

A román lakásállomány egyik nagyon fontos jellemzője a családi házak magas aránya. Az összes lakóépület 95,1%-a, a lakásegység 55,7%-a családi ház. A lakások 56%-a azonban egy- vagy kétszobás (3.10. ábra). A lakások szobaszáma és a háztartások nagysága között feszültség található, mivel a háztartásoknak csak 42,3%-a egy- vagy kétszemélyes, melyből egyenesen következik, hogy mintegy 1,7 millió kislakásban háromfős, vagy annál nagyobb családok élnek (3.11. ábra).

3.10. ábra*A lakások szobaszáma, 1992*

Forrás: Nemzeti Statisztikai Bizottság.

3.11. ábra*A lakásállomány és a háztartások, 1992*

Forrás: Nemzeti Statisztikai Bizottság.

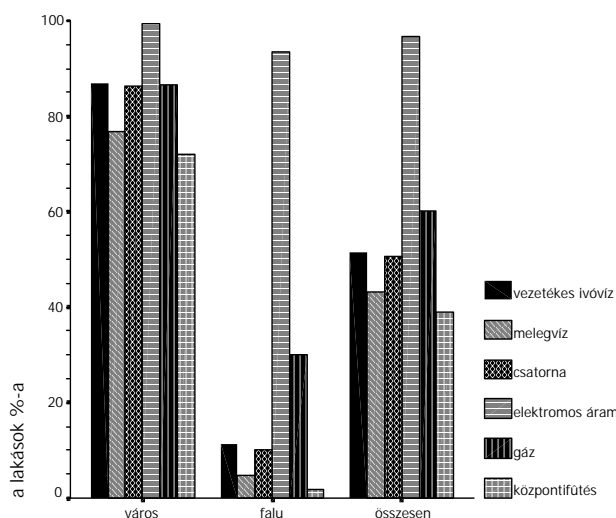
Romániában súlyos problémát jelent a lakások rossz komfortfokozata is. A lakásoknak csupán 51,6%-ában van vezetékes ivóvíz, mely aránnyal Románia az utolsó helyet foglalja el a 14 volt szocialista ország között az UNECE felmérése szerint. Ha a városi és a falusi lakásokat külön elemezzük, akkor világossá válik, hogy a falusi területek messze elmaradnak a városok mögött, hiszen a falvakban csak a lakások 11%-ában van vezetékes ivóvíz, míg a városokban ez az arány 87%. Ha-

sonlóan nagy a különbség a melegvíz és a csatorna esetében is. Egyedül az elektromos áram esetében található csekély mérvű eltérést a városok és a falvak között (3.12. ábra). A falvak fejlesztését hosszú időn keresztül elhanyagolták Romániában. A többi európai országhoz való felzárkózás érdekében ezért a román kormány jelentős infrastrukturális befektetéseket tervez.

A szolgáltatások minősége között városi szinten is nagyok az eltérések. Bukarest a többi városhoz képest sokkal jobb helyzetben van.

3.12. ábra

A lakások komfortossága, 1992



Forrás: Nemzeti Statisztikai Bizottság.

Romániában a lakáspiac 1990-ben „indult meg”, amit a tömeges privatizáció is ösztönzött. Az eladott lakások száma 1990-ben 39 ezer volt, a csúcst 1993-ban következett be 226 ezer eladással, majd folyamatos csökkenés következett be. 1999-ben már csak 100 ezer eladást jelentettek. A legtöbb tranzakció a már létező lakások privatizációját vagy újraeladását és nem újonnan épített lakást jelentett.

3.2.4. Szlovákia

Szlovákia közlekedési szempontból sajátos helyzetben van azáltal, hogy fővárosa földrajzi értelemben szélsőségesen periférikus elhelyezkedésű, melynek közlekedési kapcsolattartása az ország távolabbi régióival sokkal nehezebb, mint mondjuk a szomszédos Ausztriával. Nyugat-kelet irányban a kedvezőtlen domborzati viszo-

nyok miatt nem jött létre tranzit főtengeley. Szlovákia közúti főtengeleyei hosszantiak, de észak–déli elemekkel kiegészítve valószínűleg rácsos szerkezet kialakulása várható, és a fejlesztési politikában szoros együttműködés valószínűsíthető a szomszédos országokkal.

Szlovákiában az autópálya hossza az összes úthálózat (198 km) csupán 1%-át teszi ki. A szlovák kormány célkitűzései alapján 2005-ig 460 km autópályának kell megépülnie az Európai Fejlesztési Bank segítségével (1998 és 2000 között 8 km autópálya épült).

2010-ig szeretnék az egész vasútvonalat villamosítani (jelenleg a 3665 km-nyi vasútvonal 42%-a villamosított), és a Pozsony–Bécs (repülőtér), valamint a Pozsony–Lengyelország és Ukrajna vasútvonalat gyorsvasúttá alakítani. A célkitűzések között szerepel még a pozsonyi, kassai, zilinai és sliaci repülőtér korszerűsítése is.

1948 és 1990 között Szlovákiában közel másfél millió (1 352 779) lakás épült. 1948 és 1960 között az építkezések 52,2%-a magánereből történt, 1981 és 1990 között már csak 31,1%-a. 1991 után a házépítések száma drámaian lecsökkent, még a magánszférában is. A recessziót enyhe emelkedés követte 1997–98-ban, bár a legtöbb építés a magas jövedelmű családok igényeit szolgálta. Az 1991 és 1999 közötti időszakban alig 100 ezer (96 486) lakás épült. 1998-ban a lakásállomány nagysága hozzávetőleg 1,7 millió volt, melynek körülbelül 5–7%-a volt lakatlan. Az utóbbi években évente átlagosan 6 ezer lakásegység épült, ami messze elmaradt a kívánatos szinttől. A háztartások átlagos nagysága Szlovákiában 2,9 fő, ami jóval magasabb, mint a legtöbb nyugat-európai országban. A rendelkezésre álló statisztikák azt mutatják, hogy ezer lakosra 312 lakás, egy lakásra 1,12 háztartás jut, melynek alapján Szlovákiában körülbelül 180 ezer lakásegységre lenne szükség a zsúfoltság csökkentéséhez. A szlovák kormány célkitűzései alapján az elkövetkezendő években ezer lakosra számítva évente legalább 5–6 lakást kellene építeni. 2010-ig 166 ezer lakást kell felújítani, ez 2005-ig évente körülbelül 18 ezer lakást jelent, az azt követő években pedig 25 ezret.

A lakásépítések száma az utóbbi években folyamatosan emelkedett, 2000-ben a befejezett lakások száma már közel 13 ezer volt. Nemcsak az épített lakások száma, hanem nagysága is növekedett, az ezredfordulón már 82 m² volt átlagosan.

3.2.5. Csehország

Csehországban az építőipar a kilencvenes években a GDP 7%-át állította elő, és a munkaerő 7–9%-a dolgozott az ágazatban (2000-ben 9,3%). A cseh statisztikai hivatal adatai szerint 1999-ben már több mint 200 ezer építőipari vállalkozás működött az országban, 2000-ben pedig a cégek száma meghaladta a 221 ezret. Mind-ez az összes regisztrált vállalkozás körülbelül 10,8%-át jelentette.

1989 után 1993-ig folyamatosan csökkent az építőipari output (3.13. ábra), majd 1994 és 1996 között körülbelül 20%-kal növekedett. Ezután ismételen recesszió következett be, majd 2000-ben már ismét növekedés volt tapasztalható. Az output 80%-át a 20 főnél többet foglalkoztató cégek állítják elő. Az egy főre jutó építőipari output nagysága Csehországban 500 euró, míg az Európai Unióban 2000 euró, tehát várható a kereslet élénkülése, az output bővülése. Az építőipari ágazatok közül a mélyépítés dominál, azt követik a nem lakás célú, majd a lakáscélú építkezések¹⁰.

3.13. ábra

Az építőipari output alakulása



Forrás: Mélyépítő vállalkozások szövetsége.

Csehország Európa tranzit-közlekedéssel egyik legerőteljesebben terhelt országa, 1997-ben egymillió teherautó haladt keresztül az ország területén. Eddig a nyugati közlekedési kapcsolatok javításának fő eszközei az autópályák voltak. Teljesen elkészült a Prága–Pilsen–Nürnberg autópálya, a Prágát Drezdával összekötő szakasz pedig 2002 folyamán lesz teljes egészében autózható. Az észak–keleti irányú Prága–Olomouc–Ostrava–Lengyelország autópálya megépítése legkorábban 2007-ben várható. Megkezdődött a Csehországot Németországgal és Ausztriával összekötő nemzetközi vasútvonalak modernizációja is egy, a három érintett ország között 1995-ben létrejött egyezmény alapján. Az érintett vasútvonalak a Berlinnel, Béccsel, Linzzel és Lengyel-Sziléziával való kapcsolatot javítják.

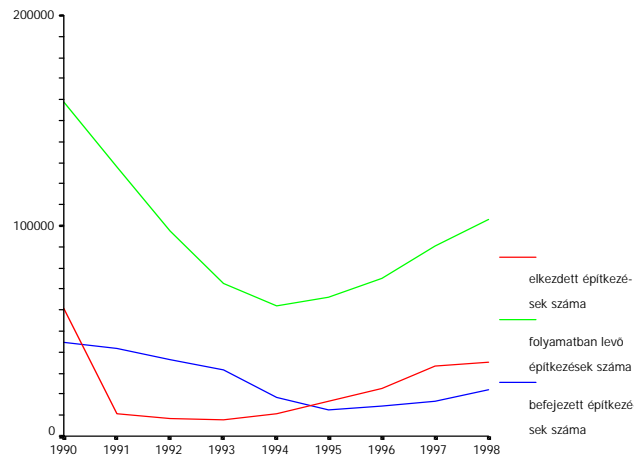
¹⁰ Az eladások nagysága alapján a legnagyobb építőipari vállalkozások a következők: BEST, BORGRES-CHZK Group, Calofrig, Cembrit Bohemia, Cement Hranice, Cementárny a vápenky Prachovice, Keraost, Rako, Tarmac Severokámen, Ytong, Zapa Beton.

Csehországban az 1991-es népszámlálás adatai szerint a lakásállomány nagysága 4 077 193 volt. 1991-ben ezer lakosra 360 lakás jutott (a városokban 371, a falvakban 335), 1999-ban 398, ami nemzetközi összehasonlításban megfelelőnek mondható, a közép-európai országok között az egyik legkedvezőbb mutatójú ország Csehország. A lakásállomány 51%-a társasházi lakás, a panellakások száma 1,2 millió. Az egyik legfontosabb probléma – a többi volt szocialista országhoz hasonlóan – a lakások karbantartásának és korszerűsítésének elhanyagolása.

1990 után számottevően csökkent a lakásépítések száma egészen 1993-ig (3.14. ábra). Azóta az elkezdett építkezések száma folyamatosan növekszik, bár a befejezett lakások száma csak 1996 óta mutat nagyon enyhe emelkedő tendenciát. 1998 után a növekedés üteme jelentősen lelassult és 2001-ben már csekély mérvű csökkenés volt tapasztalható. A cseh Regionális Fejlesztés Minisztériuma becslése szerint jelenleg 170 ezer lakásra lenne szükség Csehországban.

3.14. ábra

Az elkezdett, folyamatban levő és befejezett építkezések száma



Forrás: Cseh Statisztikai Hivatal.

A cseh lakásállomány meglehetősen régi. A lakások 12,1%-a 1900 előtt épült, közel harmada (29,8%) pedig 1900 és 1945 között. A lakások átlagéletkora 1991-ben meghaladta a 42 évet, és a lakásállomány öregedése a kilencvenes évek folyamán tovább folytatódott. A lakások kora és a település nagysága között erős a korreláció, minél kisebb a település, annál idősebb a lakásállomány. Ugyanakkor az adatok azt is mutatják, hogy a 100 ezer főnél nagyobb településeken a lakásépítést szintén elhanyagolták, tehát a nagyvárosok lakásállománya is előregedett. Az 1945 után újonnan épített lakások minősége folyamatosan javult. Ennek is köszönhető, hogy az átlagos szobaszám Csehországban 2,66 (a városokban 2,51, a falvakban 3).

Irodalom

- Activities of the Structural Funds in 1998. (1999) – *Inforegio*. 02. 11.
- CEC (1997) *Communication on Competitiveness: Summary*. COM, Brussels.
- CEC (2001a) *European Economy*. COM, Brussels.
- CEC (2001b) *The results of the programming of the Structural Funds for 2000–2006 (Objective 1)*. COM, Brussels.
- CEC (2002) *The programming of the Structural Funds 2000–2006: an initial assessment of the Urban Initiative*. COM, Brussels.
- Compendium of the National contributions to the VISION document*. (1999) Volume 1–2. ÖIR, Wien.
- Conclusion and recommendations on the housing sector, Poland*. (1997) United Nations, New York–Genf.
- Conclusion and recommendations on the housing sector, Slovakia*. (1999) United Nations, New York–Genf.
- Construction industry: Impetus for innovation*. <http://europa.eu.int/comm/research/rtdinfo/en/26/constr1.html>
- Country profiles on housing sector: Romania*. (2001) United Nations, New York–Genf.
- Czech Construction Industry 2000*. http://www.adresar.direkta.cz/info_ce.phtml
- Erdősi F. (2000) *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Forman B. (2000) *Regionális politika az Európai Unióban*. VÁTI, Budapest.
- Illés I. (2002) *Közép- és Délkelet-Európa az ezredfordulón. Átalakulás, integrációk, régiók*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Jensen, S. *The European construction market*. www.cifs.dk/doc/euroconstruct_press_release_2001.pdf
- Román Statisztikai Évkönyv 2000*. (2001) Román Statisztikai Hivatal, Bukarest.
- The Government at work*. http://www.polishmarket.com/c_feature_2.php
- VISION PLANET (2000a) *Strategies for Integrated Spatial Development of the Central Europea danubian and Adriatic Area*. Background Report. Bonn.
- VISION PLANET (2000b) *Strategies for Integrated Spatial Development of the Central Europea danubian and Adriatic Area*. Guidelines and Policy Proposals. Bonn.
- Internet:
- http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm
- http://europa.eu.int/comm/regional_policy/objective1/index_en.htm
- http://europa.eu.int/comm/regional_policy/objective2/index_en.htm
- http://europa.eu.int/comm/regional_policy/urban2/index_en.htm
- http://europa.eu.int/comm/regional_policy/applicants/index_en.htm
- http://europa.eu.int/comm/budget/index_en.htm

