

Törő Károly: A közéleti szereplés és a személyiségvédelem. Magyar Jog, 1991. 4. 217-222. p.

Törő Károly: Sajtószabadság és személyiségvédelem. Magyar Jog, 1990. 6. 512-524. p.

Zoltán Ödön: A sajtóról és szabadságáról. Magyar Jog, 1991. 12. 726-730. p.

A Polgári Törvénykönyv Magyarázata, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1999

Gelencsér Zoltán

## Sztrádán vajon gyorsabban jutunk Európába?

Az autópálya-építési program szükségességének és kivitelezésének vizsgálata, különös tekintettel a finanszírozási alternatívákra

### 1. A magyar gyorsforgalmi úthálózat jelenlegi állapotának kialakulása

A II. Világháború után a gazdasági konszolidációval párhuzamosan Nyugat-Európában komoly fejlődésnek indult az autópálya-építési ipar. 1956-ot követően már Magyarországon is érezhető volt a motorizációs robbanás előszele, aminek következtében megfogalmazódott az igény az ország gyorsforgalmi úthálózatának kiépítésére (autópálya, autópálya). /Dr. Vásárhelyi Boldizsár már 1942-ben kidolgozta az ország gyorsforgalmi úthálózatának tervét, amely fő vonalaiban nem sokban tért el a mai tervektől.<sup>1</sup> A magyar mérnökök nagy kihívással álltak szemben, ugyanis a nyugat-európai autópályák megtekintésére, valamint az azokon való tapasztalatszerzésre nem volt lehetőségük. Végül is az úthálózat fejlesztésének hívei sikerként könyvelhették el az építési programnak a különböző politikai apparátusokon való nehézkes keresztülvitelét, így pár német szabvány alapján 1961-től be is indultak a szükséges munkálatok.

<sup>1</sup> Berg Tamás: Magyarország gyorsforgalmi úthálózatának 10 éves fejlesztési programja, Közúti és Mélyépítési Szemle, 1999. október 377. o.

Az 1. fejezet megírásában nagyban támaszkodom erre az írásra, illetve Berg Tamással készített interjúmra

Az akkoriban működő Útügyi Kutató Intézet (UKI) 1964-ben készítetett egy tanulmányt "A főúthálózat 1966 - 1980. évek közötti programjavaslata" címmel, amely 1980-ig mintegy 700 Km autópálya építését irányozta elő, amelyből a kijelölt időszakban mindössze 209 Km valósult meg. Az UKI 1971-ben egy új programjavaslattal állt elő, amely 1971-1985 között 1420 Km hosszúságú gyorsforgalmi út építését tervezte. Ebből 297 Km valósult meg a kijelölt időszakban. Az 1991-ben készült, „Az országos közúthálózat távlati fejlesztési programja” című tanulmány 2000. decemberéig 925 Km, míg ugyanezzel az időpontig az 1996-ban készített „Magyar gyorsforgalmi úthálózat távlati fejlesztési terve” 683 Km összhosszúságú hálózat üzemelésével számolt.

A nagyszabású tervek, s a mintegy 40 éves fejlesztés ellenére Magyarország gyorsforgalmi úthálózatának üzemelő hossza jelenleg 518 Km, amely 448 Km autópályára és 70 Km autótúra osztható fel. (forrás: UKIG) Ez kb. évi 12.5 Km gyorsforgalmi út építését jelent, ami elég gyenge teljesítménnyel ér csak fel. A fenti példákból látható, hogy a terveknek minden esetben csak töredéke vált valósággá.

De vajon miért is próbálták ennyire erőltetni a gyorsabb fejlesztést, s miért nem elég nekünk az az 518 Km-nyi gyorsforgalmi út? Nézzünk meg egy pár nyugat-európai adatot, s rögtön látni fogjuk, hogy mekkora a lemaradásunk, s az milyen hátrányokkal jár.

Magyarország gyorsforgalmi úthálózatának sűrűsége (Km/Km<sup>2</sup>-ben számolva) a nyugat-európai átlagnak mindössze egynegyedét teszi ki, ugyanakkor személygépkocsi állományunk (kb. 270szgk/1000 lakos) valamivel több mint a fele az Európai Unió átlagának (kb. 420 szgk/1000 lakos). (forrás: Volánbusz Rt.) A következő években Magyarországon a motorizáció további dinamikus fejlődése várható, ami a fennálló arányokat tovább rontja. A közlekedési beruházások összberuházásokhoz viszonyított aránya a '70-es évektől jelentősen csökkent, pedig a tapasztalatok alap-

ján a gyorsuló gazdasági növekedés nagyobb szállítási teljesítményeket igényel, azaz a fejlesztések a közeljövőben szükségesek.

Mindezekből látható, hogy az ország belső forgalmi helyzetének drasztikus romlását megakadályozandó szükséges egy – az európai közlekedési folyosókhöz is kapcsolódó – alaphálózat kiépítése, mely az országhatárokig nyúló sugárirányú illetve az azokat összekötő gyűrű irányú pályákból kell hogy álljon. (Az említett hálózat kiépítéséről alkotott tervezetekről bővebben írok ugyanezen cím alatt írt TDK dolgozatomban.)

Az Európát átszövő gyorsforgalmi úthálózat kiépítéséről szóló konferenciák (pl. 1993. Kréta, 1997. Helsinki) megrendezésével párhuzamosan a mindenkori Magyar Kormány – olykor időben csúszva – rendre hozott határozatokat az ország gyorsforgalmi úthálózatával kapcsolatban, melyek az időközben felmerült díjfizetési problémákat, az építés ütemezését, nyomvonalát, finanszírozását és volumenét érintették, s hol érdemi jelentőséggel bírtak, hol pedig csak elveket fektettek le. (pl. 2059/1998. , 2061/1998. , 2252/1998. , 2117/1999.) Ám sajnos az elmúlt 40 év gyakorlatához híven a határozatokban rögzített terveknek csak egy része valósult meg az elképzeléseknek megfelelően.

Az autópálya-hálózat fejlesztéséhez kapcsolódó legutóbbi Kormányhatározat, a 2037/2000. (II.29.) számú – a jelenlegi autópályákkal kapcsolatos sajtóvisszhangot ez a határozat kelti –, amely igen komolyan ösztönöz az építési folyamatok felgyorsítására. (A határozatban rögzített, az építési munkálatok feltételeinek megteremtéséhez szükséges intézkedések határideje egytől-egyig azonnali vagy folyamatos.) Ez a határozat tulajdonképpen a gyorsforgalmi úthálózat tízéves fejlesztési programjának megvalósításáról szóló 2117/1999. (V.26.) számú Kormányhatározat módosítása. (A média ez utóbbit ismertette 600 Mrd Ft-os program néven, s ebben szerepel mintegy 600 Km-nyi gyorsforgalmi út megépítése a Helsinki konferencia eredményeinek figyelembevételével.

A 2037/2000. Kormányhatározat a következő főbb módosításokat írta elő:

- a finanszírozásban a hazai pénzüzetek minél nagyobb szerepet vállaljanak, s a hazai megtakarításokat minél nagyobb arányban vegyék igénybe
- a 10 éves építési projektet fel kell gyorsítani
- hazai vállalkozásokat és munkaerőt jelentősebb mértékben kell alkalmazni
- az építés összehasonlító árakon számítva legalább öt százalékkal legyen olcsóbb az addigi árszintnél (Ez természetesen valorizált, s nem nominális áron értendő, a viszonyítási év pedig 1997.)

Ezekon kívül a projekt megvalósításának módjáról a következő alapelveket érdemes még megemlíteni:

- a források biztosítását és koordinációját a Magyar Fejlesztési Bank Rt. (MFB) végzi
- az építésért és a fejlesztésért a Nemzeti Autópálya Rt. felelős (Az NA Rt. 99%-os tulajdonosa az MFB, a további 1% pedig az államhoz tartozik. Ez utóbbit a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium /KHVM/ képviseli.) Az NA Rt. gyakorolja a tulajdonosi jogokat a három állami autópálya társaság felett (Északkelet-magyarországi Autópálya-fejlesztő és -üzemeltető Rt., Nyugat-magyarországi Autópálya Rt., Állami Autópálya Rt.)
- a fent említett három autópálya társaságot egyesíteni kell az Állami Autópálya Kezelő Rt.-ben, amelynek feladata a kezelés, üzemeltetés, karbantartás, időszaki felújítás lesz.<sup>2</sup>

Felmerülhet persze a kérdés, hogy ha a 2037/2000. (II.29.) számú Kormányhatározat az építkezések ilyen jelentős mértékű gyorsítására ösztönöz, s ezáltal a szükséges kiadásokat egy rövidebb időszakra sűríti össze, akkor vajon a 2117/1999. (V.26.) számú Kormányhatározat nem volt-e elnagyolt? Ha visszatekintünk a tavalyi év első felére, akkor azt tapasztaljuk, hogy egy pénzügyi válság fenyegetett, s a hazai és külföldi elemzők is megszorító intézkedéseket javasoltak. Ennek tükrében a tavalyi tervek nem voltak elnagyoltak.

## 2. Az autópályák makrogazdasági hatásai, pozitív és negatív externáliák

Egy több száz Km hosszú gyorsforgalmi úthálózat megépítésének az általa átszelt régiókat érő közvetlen hatásán kívül – amely a távolsági közlekedésre szánt idő jelentős csökkenésében mutatkozik – számtalan áttételes hatása is jelentkezik, mind az építési munkálatok során, mind pedig az azt követő időszakban. Ezek az indirekt hatások a „sok kicsi sokra megy” elve alapján az egész nemzetgazdaságra nézve komoly befolyással bírnak. Nem kétséges, hogy egy részük az ország egészére nézve előnyös változásokat eredményez, ám akadnak közöttük olyanok is, melyek kifejezetten negatívan értékelendők. A legtöbb hatás persze rendelkezik az „érem mindkét oldalával”.

Éppen ezért, mivel egy ilyen nagyszabású fejlesztési programról van szó, csak nemzetgazdasági szinten lehetséges az összes előny és hátrány felmérése. A teljességre való törekvés nélkül érdemes néhány területet megemlíteni – a projekt komplexitását illusztrálendő -, melyekre az autópályák jelentős befolyást gyakorolhatnak:

<sup>2</sup> Kormányülés 2000.02.29. – Sajtótájékoztató

Az autópálya használata révén idő- és üzemanyag-megtakarítás érhető el, egyben a gépjármű üzemeltetési költsége is csökken. Rendkívül fontos szempont, hogy a baleseti statisztikák a gyorsforgalmi utakon - habár ugyanazok a személyek közlekednek rajtuk mint az egyéb utakon - sokkal kedvezőbbek. A hagyományos közutak baleseti kockázata háromszor nagyobb, mint az autópályák esetében. Ez az előny a társadalombiztosításra gyakorolt hatását vizsgálva ha csak durván is, de Ft-ban számszerűsíthető. (A közúti balesetek éves szinten mintegy 90 Mrd Ft-tal terhelik a nemzetgazdaságot.)<sup>3</sup> A halálos kimenetelű közúti balesetek persze az emberéleteket tekintve felbecsülhetetlen veszteséget jelentenek. A rövid távon drága forgalomtechnikai beruházás tehát hamar megtérül. „A jó utak életet mentenek, a rossz utak viszont emberéletet követelnek.”<sup>4</sup>

Ha egy adott nagyságú és irányú járműforgalom főútvonalakon - vagy annál alacsonyabb rendű utakon - halad keresztül, az jóval nagyobb környezetszennyezést okoz, mint az autópálya vagy autóút használata esetén okozna. Az M0 autóút megépítését például sokan az ország legfontosabb környezetvédelmi beruházásának tartják, amelynek jelentősége leginkább a budapesti tranzitforgalom elterelésében jelentkezik. Ugyanakkor arról sem feledkezhetünk meg, hogy egy magasabb színvonalú közúthálózat egyben nagyobb forgalmat is generál, amely a természeti környezetet tekintve kifejezetten negatív hatású.

Manapság az új autópályák létesítésekor gondosan ügyelnek arra, hogy a természetben a lehető legkisebb kárt okozzák, s ezért korszerű technikai megoldásokat alkalmaznak. Ilyenek például az út alatt áthaladó kis folyosók az állatok számára, és a zaj- illetve porfogó falak a pálya mentén. Az ilyen jellegű létesítmények kiépí-

tése a már megépült utakon jóval nagyobb anyagi ráfordítást igényel, mint az eredeti beépítés esetén.

Egy ilyen nagy méretű program véghezvitele multiplikatív módon számos más gazdasági részterületet befolyásol. Egyes szakértői számítások alapján egységnyi építési beruházás más területeken - leginkább az építőanyagiparban, a gépiparban valamint az infrastruktúra különböző szegmenseiben - legalább 2.5-3.0 egységnyi bővülést eredményez.<sup>5</sup> 50-60 Km-nyi építési tevékenység pedig mintegy 0.5%-kal növeli az éves gazdasági növekedés ütemét mindamellett, hogy a fizetési mérlegre gyakorolt hatása elhanyagolható, ugyanis a közvetett és közvetlen adótartalom 10% alatti.<sup>6</sup> Nem elhanyagolható az az összeg sem, mely a fejlesztés megvalósulása és a pályák üzemeltetése folyamán költségvetési többletforrásként jelentkezik.

Az autópálya áldásos és kevésbé áldásos hatásai főleg a nyomvonal 30-40 Km-es körzetében tapasztalhatóak. (Például ha egy adott útszakaszon az átlagos menetidő 10 perccel rövidebb lesz, akkor mintegy 0.3%-kal csökken a környékbeli munkanélküliség.)<sup>7</sup>

Az állam a nyomvonal kijelölésében, az építési prioritások kialakításában, valamint - fizetős rendszer esetén - a díjak nagyságának befolyásolásában (vagy megállapításában) hatékony eszközzé találhat regionális politikájának megvalósításához, valamint logisztikai központok kialakításához. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az autópályák mentén telepedik le a legtöbb nagyvállalat. Az M0, M3 és M5 épülésével párhuzamosan szinte gomba módra szaporodtak a zöldmezős beruházások, az ingatlanok árai többnyire jelentős emelkedésnek indultak - erre azért szép számmal található

<sup>5</sup> Dr. Lotz Károly: A Magyar Köztársaság Kormányának közlekedéspolitikája, 1995. augusztus

<sup>6</sup> ld. 2. lábjegyzet

<sup>7</sup> 2000.04.03 -án az M0 környékéről tartott konferencián Glattfelder Béla politikai államtitkár (GM) előadása

<sup>3</sup> Sík Gotthilf: A hozzá nem értés : GYILKOLHATI, 1998.ápr., Autópálya II., A Pest Megyei Gazdaságfejlesztő Kht. kiadványa

<sup>4</sup> ld. 3. lábjegyzet

ellenpélda is -, új logisztikai központok és kereskedőházak létesültek. Ugyanakkor azokra a térségekre nézve, melyeket a gyorsforgalmi úthálózat nem érint, reális veszélyt jelenthet, hogy az autópályák elszívják onnan a munkaerőt s az addig potenciálisanak mutakozó beruházásokat, konzerválva ezzel a térség lemaradását.<sup>8</sup>

A turizmus kedvenc célterületeinek kialakításában szintén komoly szerephez juthat az autópályák nyomvonalának kialakítása.

Mindamellet, hogy az autópályahálózat pozitív és negatív hatásait vizsgáljuk, nem szabad szem elöl veszíteni azt a lényeges szempontot, hogy - minden fajta megtérülési és gazdaságossági mutatót figyelmen kívül hagyva - az ország közlekedési infrastruktúrája gazdasági és biztonsági rendszerének alapvető stratégiai eleme.<sup>9</sup>

Magyarország számára földrajzi fekvése, munkaerőforrásának kiváló képzettsége révén a szolgáltatás-export az egyik legígéretesebb terület, így távközlő és információs rendszerek, nemzetközi pénzügyi hálózatok és kereskedelmi kapcsolatok szempontjából fontos gócpont lehet.<sup>10</sup> (A nemzetközi tranzitforgalom nemzetgazdasági egyenlege 1997-es árszinten, '95-ös és '96-os évekből számított átlag alapján + 22 334 mFt/év. Forrás: VIA Hungária)

### 3. Az autópályá-üzemeltető társaságok tulajdonosi szerkezete és a tulajdonosok érdekei

A finanszírozás módját nagy mértékben befolyásolják az épített paraméterei, ezért a következőkben azt vizsgálom, hogy a tulajdonosi szerkezet milyen formákat ölthet, s az adott formációk miben érdekeltek az üzemeltetés kapcsán.

#### 3.1 Az állami szerepvállalás

Mint azt már a 2. fejezetben említettem, az autópályák összes előnyének és hátrányának a felmérésére csak nemzetgazdasági szinten van mód, ezért a hatástanulmányok készítésére az állam lehet a megfelelő alany, vagy legalább koordinálnia szükséges a magántársaságok által készített tanulmányokat. Az állam nyilvánvalóan abban érdekelt, hogy a megépült úthálózat komplex gazdasági előnyeit maximalizálja a hátrányok minimalizálása mellett. Így arra törekszik, hogy a forgalmat lehetőség szerint a pályák kapacitásának határáig növelje. Egy díjfizetéses rendszer esetén ez nyilvánvalóan alacsonyabb díjak mellett lehetséges.

Egy ilyen nagy méretű közlekedésfejlesztési projekt gazdaságélénkítő hatását talán csak a telekommunikáció múlja felül. Ebből következően mind a fejlesztés megvalósításának gondos kialakításával, mind pedig a díjszabási rendszer meghatározásával - ha az autópályák nem magán kézben vannak - az államnak lehetősége nyílik arra, hogy makrogazdasági szinten anticiklikus politikát folytasson a recesszió idején. (Az 5. fejezetben majd látni fogjuk, hogy a magántulajdonban levő autópályák esetében is van mód az állami szabályozásra.)

<sup>8</sup> Merlin Hymann: Az autópályák hatása az EU kevésbé fejlett térségeinek gazdaságára, 1995. (Hozzáférhető a Levegő Munkacsoportnál, 2041 Budaörs, Pf. 102)

<sup>9</sup> Dr. Ruppert László: Autópályá '98, Közlekedéstudományi Intézet Rt., 1997. november

<sup>10</sup> ld. 9. lábjegyzet

A kiadások tervezésekor nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a maastrichti kritériumot, amely az államháztartás hiányát a GDP 3%-ában korlátozza. Ebből kifolyólag ha a kormány a tervezett építési ütemet tartani kívánja s az említett kritériumot sem szeretné megszegni, akkor a projekt finanszírozásánál minden bizonnyal támaszkodnia kell a magánszektorra illetve a lakossági megtakarításokra.

### 3.2 A magánszféra szerepvállalása

A magánbefektetők nyilvánvalóan csak akkor valósítanak meg egy autópálya-építési beruházást, ha legalább akkora hozamra számíthatnak, mintha pénzüket bankba fektették volna. Ennél fogva azokon a nyomvonalakon, ahol nem lehet jelentős forgalomra számítani – s ezáltal nagy összegű díjbevételekre szert tenni – szinte biztos, hogy nem vállalják az üzemeltetést, holott az ilyen pályák megépítése a makrogazdaságra való kedvező hatásuk miatt a társadalom egészére nézve előnyös lehet. A magánbefektető tehát egy magasabb díj mellett maximalizálja bevételét, aminek következtében a forgalom - s ezzel együtt a pozitív externáliák eredője is - egy alacsonyabb szintre áll be, mint az állami üzemeltetés esetében.

Az építési projekthez kapcsolódó feladatok közül azonban van néhány, melyet a magánszféra képviselői az államnál eredményesebben tudnak ellátni. A hatékony építési és üzemeltetési módszerekről például nagyon sok tapasztalat halmozódott fel a magántulajdonú vállalatok menedzsmentjében. A magántőke részvételének további előnye, hogy kisebb azonnali költségvetési kiadást jelent, ezáltal lehetővé téve az állami forrásfelhasználás időbeni szétterítését.

Főleg a külföldi magánvállalkozások bevonása esetén tárul fel egy újabb előnye a privát szféra alkalmazásának, mégpedig az, hogy e vállalkozásokon keresztül a velük üzleti viszonyban álló kereskedelmi bankok forrásaihoz is könnyebben hozzá lehet férni, illetve kedvezőbb feltételek érhetők el.

A magánszektorban a fejlesztési programokba való bevonását az Európai Unió is támogatja. Éppen ezért az Unió által létrehozott fejlesztési alapok csak akkor állnak a hitelkérő rendelkezésére, ha a kivitelező kiválasztása tender kiírása alapján történik, s néhány nemzetközi fejlesztési intézmény is csak akkor nyújt kölcsönt, ha a finanszírozandó projektben a magánszektor is részt vesz.

### 3.3 Az állam és a magánszféra együttműködése

Az állam és a magánszektor együttműködése során lehetőség szerint azt kell elérni, hogy a feladatkörök kialakításánál mindkét fél arra vállalkozzon, amiben előnye van, s azokat a kockázatokat vállalják, melyek alakulására befolyást gyakorolhatnak.

Az állam legfőbb előnye, hogy hosszú távra, s a magánszektornál kedvezőbb feltételekkel képes hitelhez jutni. A magánszektor pedig hatékonyan és gyorsan épít illetve üzemeltet. A kockázatvállalás megosztása például a következő módon is történhet: az országgokozatból és az előrejelzettnél lényegesen kisebb gazdasági növekedésből származó esetleges károkért az állam vállalja a felelősséget, az építési kivitelezések minőségével és az üzemeltetés során nyújtott szolgáltatás színvonalával kapcsolatos kockázatot pedig a magánszféra viseli.

A köz- és a magánszféra együttműködése (PPP = Public - Private Partnership) elméletileg jó néhány formációban elképzelhe-

tő, ezek közül most csak párat emelek ki, melyek létrejöttére a legnagyobb esély látszik.

A) Az állam épít, finanszíroz, s a kezdeti időszakban az üzemeltetést is végzi.

Tapasztalatok szerint az autópályák üzemeltetésének az első 8-10 éve az, amely kritikusnak mondható. Ebben az időszakban még kisebb a forgalom, emellett a díjaknak a tőke- és a kamattörlesztést is fedezniük kell. Később, a kritikus idő elmúltával a bejáratott autópálya társaság koncesszióba adható vagy akár értékpapírosítás is elképzelhető.

A módszernek előnye, hogy az állam olcsó forrásokhoz jut, s a kezdeti nagyobb kockázat miatt nem kell felárat fizetni. Ebből következik, hogy a már jól bejáratott autópályát a kisebb kockázat miatt magasabb áron lehet eladni. Hátrányként említhető viszont, hogy az első években igen komoly költségvetési kiadások merülnek fel, továbbá az állami beruházásokra jellemző „standard negatívumok” is megjelennek (lassú döntési mechanizmusok; politikai kockázat; „puha költségvetés”; puha határidő és hatékonyság).

B) A beruházás és működtetés is magánvállalkozáson keresztül történik, majd egy előre rögzített időszak után az állam részletekben kivásárolja a társaságot. Ebben az esetben az államháztartás kiadásai elnyújthatók, s az adott időszakonként történő részletkivásárlás egy biztos pénzáramlással látja el a vállalkozást, tehát az nem fog kockázati felárat igényelni. Ezen felül érvényesül a magánszféra menedzselési gyakorlatban szerzett előnye, valamint a magántulajdon révén a költségek minimális szintre való redukálása is biztosított.

C) Vegyes vállalkozás is létrehozható az előbbi két módszer kombinálásával. Az előnyök és hátrányok nyilvánvalóan attól függenek, hogy az egyes feladatkörök állami avagy magán kézbe kerülnek-e.

#### 4. A kivitelezéshez felhasználható források köre

Az autópályák építéséhez felhasználható források körét természetesen sokféleképpen csoportosíthatjuk. Jelen esetben a két fő csoportot azon szempont szerint képeztem, hogy a felhasználható forrás - amelynek nagyobbik része hitel - honnan származik: külföldről avagy belföldről.

Rögtön felmerülhet persze a kérdés, hogy mindenképpen szükség van-e hitelfelvételre? Nos, az építés költségeit vizsgálva, azt hiszem nem kérdéses, hogy csak minimális valószínűsége van annak, hogy egy társaság önerőből építsen meg egy, akár csak 40-50 Km hosszúságú autópálya szakaszt, hiszen az mintegy 52-65 Mrd Ft-jába kerülne. (Jelenleg 1 Km autópálya építési költsége kb. 1.3 Mrd Ft.) Ennél rövidebb szakaszokat pedig nem igazán érné meg különböző társaságok üzemeltetésére bízni, mert akkor az ország autópálya hálózata felaprózódna, amely nagy mértékben nehezítené az egységes díjszabási rendszer és szolgáltatás kialakítását, amelyre pedig kifejezetten törekedni kell egy olyan kis területű országban, mint Magyarország. (Mellesleg az EU is az egységesítést preferálja.) Ha pedig mégis akad egy olyan társaság, amely saját tőkéből vállalja az építetést, akkor nagyon egyszerű a helyzet: megbíz egy kivitelezőt, kifizeti, az megépíti, s máris van egy sztrádája.

De miért nem cselekszik ezen utóbbi eset szerint az állam? A válasz triviális: a nagy összegű kiadás a költségvetésre nézve akkora terhet jelentene, amely csak más területektől való drasztikus elvonással valósulhatna meg. A jelenlegi tervek szerint mintegy 600 Km gyorsforgalmi úthálózatnak kell megépülnie 5-9 év alatt. Ha 9 évvel számolunk, akkor is 60 Km jutna egy évre, ami pedig kb. 78 Mrd Ft-ba kerülne. (A nagyságrendek összehasonlítása végett említtem meg, hogy az idei évre a költségvetésben 27.2 Mrd Ft-ot külö-

nítettek el a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése címén.)<sup>11</sup> Mindezek mellett persze meg kell vizsgálni a költségvetésből közvetlenül az építésre fordítható forrásokat, ám ezek aránya jóval kisebb, mint a hiteleké.

Az állam hitelfelvételi kérdését azonban másik oldalról is megközelíthetjük. A központi költségvetés tervezésekor nem az egyes projektekből kell kiindulni, hanem először azt kell megvizsgálni, hogy mekkora lehet az államháztartás hiánya. Ezután kell kalkulálni a bevételeket és kiadásokat, amelyeken belül prioritásokat lehet képezni a kormányprogramnak megfelelően. A kérdés ekkor már nem úgy merül fel, hogy egy adott projektet miből valósítsunk meg, hanem azt kell körbejárni, hogy az államháztartás hiányát – mely az egyes projektek megvalósítása révén alakul ki – milyen módon lehet a legolcsóbban finanszírozni. Ezen a gondolatmeneten haladva tehát elképzelhető az autópályák tisztán költségvetési pénzből való építése, de ekkor a költségvetési hiány finanszírozási problémájává konvertáljuk a projektfinanszírozási kérdést. Lehet, hogy ez a módszer hatékonyabb, de a dolgozatom további részében nem ezt a logikát követem.

<sup>11</sup> 1999. évi CXXV. törv. A Magyar Köztársaság 2000. évi költségvetéséről

## 4.1 Hazai források

A hazai forrásokat elemezve három nagy csoportot képezhetünk:

- 1) költségvetési pénzek
- 2) hazai kereskedelmi és fejlesztési bankok forrásainak bevonása
- 3) lakossági megtakarítások bevonása kötvénykibocsátás révén

### 4.1.1 Állami pénzek

A legkézenfekvőbb fedezet az autópályák építésére a költségvetésben kifejezetten erre a célra elkülönített keret. A 2000. év költségvetésében „Gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési program” címen 27.2 Mrd Ft-ot különítettek el. Megjegyzendő, hogy ilyen jogcímen, kifejezetten új gyorsforgalmi utak építésére az idei évre hoztak létre először egy elkülönített keretet. Az előző évi költségvetésből - melyet az 1998. évi költségvetési törvényben rögzítettek - hasonló célra csak az Útalapot tavaly felváltó, jelenleg is létező „Útfenntartási és fejlesztési célelőirányzat” terhére használhattak fel forrásokat. Ezen a címen idén 68.1 Mrd Ft van elkülönítve, amely az előző évre tervezett 80.5 Mrd Ft-hoz képest 15.4%-os csökkenést jelent, ám ha figyelembe vesszük a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére szánt 27.2 Mrd Ft-ot, akkor összességében 18.4%-os a növekedés, amely tisztán tükrözi a kormánynak a közúti infrastruktúrára fordított nagyobb figyelmét.



1999-et megelőzően az országos közúthálózatot érintő kiadások az 1989. júniusa óta létező decentralizált - azaz a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumtól (KHVM) elkülönült - költségvetési alapot, az ún. Útalapot terheltek, mely '99-ben végleg megszűnt. Az Útalapot eredetileg azért hozták létre, hogy az ország úthálózatának fenntartási és üzemeltetési költségeit fedezze, ám sorozatosan az volt tapasztalható, hogy az Országgyűlés autópálya építésre szánt költségvetési forrást nem szavazott meg. Így aztán - más forrást nem találva - az Útalap egy részét fejlesztésre fordították. (Talán éppen a funkciók tisztán látása végett hozták létre 1999-ben az Útfenntartási és fejlesztési célelőirányzatot.) Az Útalap bevételeinek és kiadásainak a '90-es évek folyamán történő alakulását nyomon követve megfigyelhető, hogy a bevételek között a legnagyobb arányt - 1993-tól és 1994-től eltekintve - az adó jellegű bevételek tették ki. Az említett két évben a hitelkapcsolatokból származó bevételeké volt a legnagyobb rész. (KHVM)

A kivétel persze erősíti a szabályt, ezért egy 1994-es kormányhatározat az Útalaptól elkülönült, több évre szóló közvetlen költségvetési támogatásban részesítette az M3 autópálya építését. A támogatás a következőképpen nézett ki: az M3-ra évente költségvetési forrásból felhasználható összeg nagyságát akkor még egy adott ECU összeghez kötötték. Így lett a '94-ben 2 Mrd Ft-ban jóvá hagyott összegből '99-re 3.8 Mrd Ft. Ez utóbbi összeg a tavalyi költségvetésben a Kormányzati rendkívüli kiadások között szerepelt, pontosan az „Északkelet-Magyarországi Autópálya-fejlesztő és -üzemeltető Rt. (ÉKMA Rt.) támogatása az M3-as autópálya építésére” címen.

A fentiekből megállapítható, hogy a költségvetésből a gyorsforgalmi úthálózat dinamikus fejlesztéséhez szükséges forrásoknak csak kisebb hányada különíthető el, feltéve, hogy a különböző társadalmi csoportok közötti állami redistribúció struktúráját jelentős mértékben meg nem változtatják. Jelenleg ugyanis Ma-

gyarországon a jövedelemszintek - mint az köztudott - nagyon széles sávban mozognak. A társadalomnak az a szegmense, mely személygépkocsival rendelkezik, nyilvánvalóan egy magasabb jövedelmi kategóriát képvisel. Ebből kifolyólag kézenfekvő megoldás, hogy a „módosabb” gépjármű tulajdonosokra komoly adóterheket vet ki az állam, s a befizetett adónak csak a kisebbik részét fordítja az autósokat érintő úthálózat fejlesztésére, a nagyobbik hányadot pedig az éppen legégetőbb államháztartási problémák megoldására használhatja fel. Ezt illusztrálандó érdemes megtekinteni az alábbi táblázatot, amely a gázolaj 1997-es és 1998-as árszerkezetét vázolja fel.<sup>12</sup> (A benzin fogyasztási árának összetevői hasonló arányokkal bírnak.)

	1997.	1998.
(Ft)		
Fogyasztói ár	134,9	147,5
1 környezetvédelmi termékdíj	2,00	-
2 fogyasztási adó	40,00	-
3 útalap	15,40	-
4 1+2+3	57,40	-
5 jövedéki adó	-	67,60
6 KKKSZ díj	1,86	2,67
7 term. És forg. Fedezet	48,66	47,73
8 ÁFA	26,98	29,50
adóbefizetések összesen (%)	63,93	67,64

<sup>12</sup> Karmos Gábor: Államháztartási reform nélkül nem megy, Autópálya II., A Pest Megyei Gazdaságfejlesztő Kht. Kiadványa, 1998. ápr.

Egy liter üzemanyag árában '97-ben 63.93% adótartalom volt, ez a 134.9 Ft / liter egységárból számolva 86.24 Ft adóbevételt jelent minden felhasznált liter gázolaj után. Ha ezt a számot megszorozzuk az 1997-ben hazánkban elfogyott 3 milliárd liter üzemanyaggal, akkor kiderül, hogy a költségvetésnek ez mintegy 258 Mrd Ft bevételt jelentett.<sup>13</sup> Ekkora összegből '97-es áron számolva legalább 200 Km díjmentes autópálya építhető. Ezzel szemben ha csak az Útalapba kerülő részt szorzom fel 3 milliárddal, akkor mindössze 46.2 Mrd Ft-ot tesz ki az egész Útalap. Ez az összevetés természetesen erősen sarkított, de mégis érzékelteti azt, hogy az „autós társadalom” teherviselése milyen nagy mértékű.

Ez persze a társadalmi igazságosságot nem feltétlenül sérti. A központi költségvetés tervezésekor ugyanis a következőképpen gondolkodnak: az állam normális működéséhez minden évben szükség van egy adott nagyságú pénzösszeg bevételeire, s azt kell a politikai preferenciák kialakítása révén megállapítani, hogy ezt az összeget melyik társadalmi csoport, milyen arányban fizesse be adó formájában. Ugyanúgy, mint ahogy az elfogyasztott étel árának ÁFA-tartalmát sem forgatják vissza közvetlenül az élelmiszeriparba, úgy a benzin adótartalmának különböző állami célokra való felhasználása is helytálló. Ha innen közelítjük meg a problémát, akkor éppen a társadalmi igazságosságot véljük felfedezni, ugyanis a szükségszerűen jobb módú autósok nagyobb közterhet viselnek, eképpen szolidaritást vállalva a szegényebb rétegekkel.

#### 4.1.2 Hazai kereskedelmi és fejlesztési bankok forrásai

A forrásteremtés adott esetben úgy is történhet, hogy az építkezéshez szükséges anyagi erőforrások egy részét az állam hazai kereskedelmi bankoktól szerzi meg. A jelenlegi elképzelések szerint a hiteleket az MFB venné fel, természetesen állami kezességvállalással. Ez a megoldás nem kérdéses, hogy hatalmas üzletet jelentene a bankok számára, melyek a visszafizetésre szóló állami garancia nélkül csak nagyon magas kamattal nyújtanának hiteleket, vagy éppen nem is finanszíroznák a kockázatos építési projektet. A koncessziós autópályák építésénél – hacsak erre nincs külön kitétel a koncessziós szerződésben – az állami kezességvállalás hiánya nagyon nagy mértékben nehezítheti az építető társaság hitelszerzési lehetőségét. Ugyanakkor a hitelfelvetelek állami garanciával való párosítása esetén az állam valamennyire saját magát csapja be. Kezességvállalás során ugyanis gyakran kerül sor tényleges állami kiadásokra, így a módszer csak látszólag nem növeli a központi költségvetés deficitjét.

A kereskedelmi bankok egyedileg is finanszírozhatják a pálya-fejlesztéseket, ám az ilyen nagy volumenű hitelek folyósítására legtöbbször szindikátust alapítanak. A szindikált hitelek valamivel olcsóbbak is az egyedi hiteleknél, mert a kockázat egyszerre több viselőre hárítható.

A bankoknak a közvetlen hitelnyújtáson kívül abban is fontos szerepük lehet, hogy a következőkben tárgyalandó, projektfinanszírozásra kibocsátandó kötvények forgalmazását Magyarországon – esetleg külföldön is – lehetővé tegyék.

<sup>13</sup> ld. 12. lábjegyzet

### 4.1.3 Lakossági megtakarítások bevonása kötvénykibocsátás révén

A lakossági megtakarítások bevonásának legkézenfekvőbb módja a kötvénykibocsátás. A jelenlegi koncepció szerint ha erre sor kerül, akkor a kötvények kibocsátója az MFB lesz. Ebben az esetben viszont a felvett hitel törlesztésére vonatkozó állami garancia esetén sem beszélhetünk államkötvényekről, amiből az következik, hogy a kötvényt jegyzők felárat, azaz magasabb hozamot várnak el. Ez annak tudható be, hogy ha az állami tulajdonban levő MFB csődbe megy, akkor az állam ugyan kártalanítja a kötvényeseket, de azt időben csak valamivel később teszi, mint az állampapírok esetében tenné. (Államkötvényeket egyébként csak az Államadósság Kezelő Központ /ÁKK/ vagy a Magyar Nemzeti Bank /MNB/ bocsáthat ki.)

A kötvénykibocsátás esetében fontos ex ante megvizsgálni, hogy a megtakarítások körülbelül mekkora összegben teszik lehetővé az ily módon történő forrásszerzést. A jelenlegi gazdasági mutatók alapján úgy tűnik, hogy a hazai megtakarításokon mintegy 50-60 Mrd Ft értékben lehet kötvényt vásárolni.<sup>14</sup> Ez persze a kötvény kondíciójától és az aktuális piaci helyzettől nagyon nagy mértékben függ, akár csak a kötvénykibocsátáshoz szükséges technikai jellegű munkálatok átfutási ideje. Egy 40-50 Mrd Ft értékű kötvénycsomag kibocsátása az ÁKK-n keresztül átlagosan egynegyed évet vesz igénybe, s az elsődleges jegyzésen többnyire a hazai pénzintézetek (bankok, brókercégek) vesznek részt.<sup>15</sup> (Az állam által kibocsátott kötvényeket elvileg külföldön is jegyezhetnék, de az állam hazai forgalmazókkal szerződött.)

Az autópályákba való beruházások megtérülési ideje nagyon hosszú idő (kb. 10 év), s mint az köztudott, hosszú távra nehezebb befektetést találni. A hosszú lejáratú kötvények futamideje is csak ritkán haladja meg a 10 évet. Ezért a biztosabb forrásszerzés reményében célszerű 5 éves futamidejű kötvényeket kibocsátani, majd az első 5 év lejáta után a törlesztést újabb kötvénykibocsátással refinanszírozni, s a későbbiekben ugyanígy lehet eljárni. (Az utóbbi 10 évben azért volt példa néhány nagyon hosszú futamidejű kötvény kibocsátására is. Az egyik a konszolidációs kötvény, a másik pedig az MNB 0-ás hitelállományának átvételére szolgáló kötvény volt, rendre 20 és 30 éves lejáratú. Ehhez hozzá kell tenni, hogy ezek a kötvénysorozatok nem piaciak voltak. Piaci kötvény volt viszont a tavaly januárban az árvízkárok kapcsán kibocsátott 10 éves futamidejű kötvény.)

Egyes kormányzati elképzelések szerint a kibocsátott kötvényeknek kifejezetten autópálya-kötvényeknek kellene lenniük. Ezen azt kell értenünk, hogy a kötvény meg lenne „címkézve” az autópálya szóval, s a kötvényt jegyző tudatában lenne annak, hogy kölcsönbe adott pénzét kizárólag autópályák fejlesztésére fogják felhasználni. Ennek a megkülönböztetésnek első hallásra nem túl sok értelme látszik, hacsak arra nem gondolunk, hogy az elképzelések szerint ehhez a fajta kötvényhez a törlesztés mellett nemcsak kamatfizetés tartozna, hanem a kötvény tulajdonosa esetleg olcsóbban juthatna autópálya-matricához, illetve díjfizetés esetén szintén kedvezményben részesülne. Ez az autópályák építésében érdekelt, illetve a pályákat rendszeresen használók – vagy a későbbiekben, a kivitelezés után használni szándékozók – körére nézve kétségtelenül kecsegtető forma. Ugyanakkor a kötvény likviditását a másodpiacon valószínűleg rontaná a megkülönböztetés, hiszen a legtöbben nem tudnák a matricavásárlásban megtestesülő addicionális előnyöket kihasználni. Hasonló, kifejezetten adott projekt finanszírozását megcélzó kötvénykibocsátásra a rendszer-

<sup>14</sup> HVG, 2000.03.11., 132.o.

<sup>15</sup> ÁKK interjú

váltás óta az „Expo kötvény” az egyedüli példa, melyet az Állami Fejlesztési Intézet kétszer 3 Mrd Ft értékben, 3 éves futamidővel bocsátott ki. (Ezek voltak a 96/G és 97/I számú kötvények 22 illetve 25 % kamattal.)

#### 4.2 Külföldi források<sup>16</sup>

A külföldről, devizában felvett hitelek két fő csoportot alkotnak:

- 1) **Nemzetközi fejlesztési intézmények (NFI-k) vagy hozzájuk hasonló pénzügyi szervezetek által folyósított hitelek:**
  - az NFI kölcsönök – a Világbank gazdaságpolitikai vállalásokon alapuló hiteleinek kivételével – kizárólag konkrét fejlesztési programok finanszírozására szolgálnak, s csak az adott programra vehetők fel, még hozzá a tényleges beszerzések kifizetésének ütemében.
- 2) **Nemzetközi tőkepiacról felvett hitelek (szindikált hitel, kötvénykibocsátás):**
  - az MNB és az állam által a nemzetközi tőkepiacon felvett hitel mindenféle felhasználási kööttség nélküli. Ez azt jelenti, hogy a szuverén kibocsátó a külföldi forrást felhasználhatja lejáró adósságainak megújítására, devizatartalékainak feltöltésére, folyó fizetési mérleg finanszírozására vagy akár – megfelelő gazdaságpolitikai döntés alapján – tetszőleges beruházási projekt megvalósítására.

<sup>16</sup> Ezen rész megírásában nagyban támaszkodtam Lengyel Lászlóval készített interjúmra, illetve PM adatokra

#### 4.2.1 A nemzetközi fejlesztési intézményekről

Magyarországon a következő NFI-k nyújtanak hiteleket: Európai Beruházási Bank (EIB), az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD), kisebb mértékben a Nordic Investment Bank (NIB), a Világbank-csoport két tagja, a Nemzetközi Újjáépítési és Fejlesztési Bank (IBRD vagy Világbank) és a Nemzetközi Pénzügyi Társaság (IFC). Ezekhez hasonló jellegű, hosszú lejáratú beruházási hiteleket lehet igényelni még az Európa Tanács Társadalomfejlesztési Alapjától (CEF), a német KfW-től és bizonyos esetekben a japán JEXIM-től. A felsorolt intézetek közül Magyarország az IBRD-nek, az IFC-nek, az EBRD-nek és a CEF-nek tagja.

A nemzetközi fejlesztési intézetek gyakran kereskedelmi bankokkal, kormányzati hivatalokkal, export-hitel biztosítókkal, nemzetközi pénzügyi szervezetekkel és bilaterális pénzügyi intézményekkel való társfinanszírozás útján nyújtanak hiteleket.

Hogy melyik NFI-től célszerű felvenni a hiteleket, s milyen volumenben, azt a külső finanszírozási szükségleteket és az egyéb forrásokat is vizsgálva lehet meghatározni, tekintetbe véve a különböző piaci és intézményi kapcsolatok fenntartásának gazdaságpolitikai jelentőségét is. Nem írott szabály, de a nemzetközi tőkepiacon való folyamatos jelenlét és pozíció fenntartása érdekében rendszeresen meg kell jelenni kötvénykibocsátásokkal és hitelfelvétellel. Ugyanígy szükséges az is, hogy a gazdaságpolitikai szempontból szükségesnek ítélt NFI kapcsolatok fenntartása végett bizonyos mértékű hiteleket vegyünk fel tőlük. Manapság az NFI-ktől felvehető hitelek összvolumene jóval nagyobb, mint a tényleges hitelfelvételi igényünk, ennek következtében a hazai prioritások kerülhetnek előtérbe. Ez persze nem így volt az NFI kapcsolatok kezdeti szakaszában, amikor csaknem kizárólag ezeknél az intézményeknél juthattunk hitelekhez, mivel Magyarország korábban –

makrogazdasági helyzetéből kifolyólag – a mainál sokkal rosszabb feltételekkel jelenhetett meg a nemzetközi tőkepiacokon.

Korábban a szaktárcáknak kifejezetten érdekükben állt, hogy az NFI-ktől vegyenek fel kölcsönöket, mert így gyakran a jóváhagyott költségvetésen felüli többletforrásokhoz jutottak. Az Államháztartási törvény módosítása alapján viszont ma már a külföldi hitelfelvételeket és segélyeket is be kell számítani az adott tárca költségvetési fejezetének kiadási és támogatási előirányzatai közé.

A nemzetközi fejlesztési intézményektől való állami és állami garanciális kölcsönök felvételét az is indokolhatja, hogy azoknak feltételei viszonylag kedvezőek. A legkedvezőbb feltételekkel az EIB rendelkezik. A Világbank által felszámított kamatköltség pedig még ma is összemérhető az állam vagy az MNB, mint szuverén kockázatot viselő adósok által a nemzetközi piacokon elérhető kamatfeltételekkel, annak ellenére, hogy azok az utóbbi egy-két évben jelentősen javultak. Mindemellert az NFI-k nyújtotta, 15-20 éves, hosszú lejáratú hitelek futamideje jóval kedvezőbb, mint az önkormányzatok és a vállalkozások döntő többsége által a nemzetközi tőkepiacokról felvehető hiteleké. Az EBRD és IFC magánszektorban nyújtott hitelei is olyan feltételekkel rendelkeznek, hogy azok versenyképesek a nemzetközi tőkepiac finanszírozási feltételeivel. Ha ez nem így lenne, akkor a magánszektor csak a tőkepiacra fordulna forrásokért. Az állami kockázatos hiteleknel azonban nem ilyen kedvező a kép, ugyanis az EBRD folyósított hiteleinek árazását egy minden országra nézve egységes eljárás alapján oldja meg, azaz szükségszerűen a leggyengébb fizetőképességű országok paramétereit is figyelembe vették az ármeghatározási metódus kialakításakor. Ez pedig minden, fizetőképességi szempontból kedvezőbb helyzetű ország számára – ide tartozik Magyarország is – megdrágítja a hitelfelvételt. Ezt kiküszöbölendő, az EBRD hozzá fogott egységes árazási politikájának felülvizsgálatához. (Egyébként az EIB és a Világbank is egységes hitelbírálati

eszközrendszerrel dolgozik, mégis kedvezőbb hitelszerzési lehetőséget biztosítanak.)

Am az NFI-k által nyújtott hiteleknek van egy olyan előnye is, amely az autópályák építéséhez való forráskutatásnál különös jelentőséggel bír: a Phare által jelentős infrastrukturális beruházásokhoz folyósítható, a fejlesztési költség maximum 25%-át kitevő, vissza nem térítendő forrás csak abban az esetben áll rendelkezésre, ha a beruházást valamelyik NFI finanszírozza. (A Phare és ISPA, mint uniós alapok még tárgyalásra kerülnek a 7. fejezetben.)

#### 4.2.2 A nemzetközi fejlesztési intézményeken és a nemzetközi tőkepiacokon keresztül felvehető hitelek kondícióinak összehasonlítása

Az összehasonlítás során alapvetően két csoportra osztottam a vizsgálódási szempontokat:

- pénzügyi feltételek
- egyéb feltételek

##### I. Pénzügyi feltételek

###### a) Futamidő

A nemzetközi tőkepiacra a szuverén kibocsátó többnyire 5, 7, 10 éves, főleg bullet típusú instrumentumokat bocsát ki. Ez azt jelenti, hogy a tőketörlesztés lejáratkor, egy összegben esedékes. (A másik lehetőség a ballon típusú tőketörlesztés, ami nem egy összegben történik, ám a nagyobb részt szintén a lejáratkor fizetik vissza.) Néhány tőkepiacra szinte lehetetlen a hosszabb futamidő elérése, vagy ha sikerül is azt meghosszabbítani, az a kamatfelár

(spread) jelentős emelkedésével jár, ami nagy mértékben drágítja meg a forrást.

A nemzetközi fejlesztési intézményektől kapott kölcsönök 15-20 éves lejáratúak. Általában 3-5 év türelmi idő elteltével, félévenkénti törlesztéssel kell a visszafizetést megejteni. Ez legalább 8-10 éves átlagos futamidőnek felel meg.

b) Kamat illetve kamatfelár

A nemzetközi tőkepiacokon az elmúlt másfél évben meglehetősen nagy volt a bizonytalanság az ázsiai és az orosz válság következtében, ami főként a szuverén hitelfeltevő által fizetett kamatfelárak növekedésében jelentkezett. Ez a jelenség természetesen Magyarországra is kihatott.

Az utóbbi időben szélesedtek a másodpiaci kamatfelárak, ami a következő hitelfelvételek költségét is befolyásolhatja. 1999. júliusában – a kötvénynél olcsóbb – szindikált hitel piacon LIBOR+37.5 bp volt elérhető.

Jelenleg Magyarország számára kedvezőek a középtávú kilátások: az adós minősítés terén további javulás, az EU csatlakozás után pedig a spread-ek csökkenése várható. Természetesen mindezekre nagy befolyást gyakorolnak a mindenkori világgazdasági változások.

A nemzetközi fejlesztési intézmények közül az EIB, EBRD és a Világbank az egyes országok tőkepiaci helyzetétől független, egységes kamatfeltételeket alkalmaz. Az alábbi táblázatban e három bank költségstruktúráját láthatjuk.

	Világbank			
	SCL	FSL	EIB	EBRD
lejárat	15 év	15 év	15-20 év	15-20 év
türelmi idő	5 év	5 év	3-5 év	3-5 év
kamat	kb.LIBOR+0.20	kb.LIBOR+0.30	LIBOR alatt	LIBOR+1%
rend.tart.jutalék	0.25%	0.25%	nincs	0.5-1%
egyszeri kez.ktg.	1%	1%	nincs	1%
all-in cost kb.	LIBOR+30bp	LIBOR+40bp	LIBOR alatt	LIBOR+113bp

Az EIB és a Világbank a fizetendő kamatot a saját átlagos hitelfelvételi költsége alapján határozza meg.

A Single Currency Loan (SCL) azt jelenti, hogy a hitelfeltevő a hitelt egy megegyezésen alapuló pénznemben kapja. Magyarországon 1996. óta az összes új kölcsön ilyen típusú. A korábban alkalmazott Currency Pool Loan kölcsönöket – amikor a hitel folyósítása világbanki dollárban történik – átalakították vagy visszafizették. 1998. július 31. óta 75 bp a szerződés szerinti kamatfelár az új kölcsönökre, ám ebből a Világbank évenkénti döntés alapján elenged 25 bp-ot. A szerződésekben rögzített rendelkezésre tartási jutalék 0.75%, ebből szintén elengednek 0.50%-ot.

A Fixed Spread Loan (FSL) rögzített kamatrésű kölcsönt jelent, melyet a Világbank 1999. szeptember 1-én vezetett be. Ez az új kölcsönfajta nagyon rugalmas szerkezetű, ami a korábbi világbanki kölcsönök esetében nem volt jellemző. Ennél a kölcsönfajtnál a kamatrés éppen ezért nagyobb mint az SCL-nél, ugyanis kamatrögzítési és pénznemváltóztatási opciók is köthetők. A kölcsön pénzneme megállapodás kérdése. A Világbank eleve felajánlja az EUR, USD és JPY választékot, de ezektől különböző is lehet a pénznem, ha ahhoz a Világbank hatékonyan hozzáfér. A kölcsön egyszerre többféle pénznemből is összetevődhet, ezek párhuzamos

kölcsönként kezelendők. Nagyon lényeges kikötés, hogy a kölcsönfelvevő pénznemében nem folyósítható a hitel. A Világbank lehetővé teszi az összes korábbi kölcsönfajta FSL kölcsönre való átalakítását.

Az EIB forrásköltségéről nem közöl adatokat. Ennek ellenére megbecsülhető az általa alkalmazott kamatszint, mivel minden valószínűséggel az EBRD, a Világbank és az EIB forrásköltsége nagyjából azonos szint körül ingadozik. A Világbank az elmúlt 3-4 hónapban LIBOR alatt 36 bp-on jutott forráshoz, ami hosszabb távon LIBOR alatt 30 bp-ra módosult. Az EBRD hosszú távra átlagosan LIBOR alatt 38 bp-on kap forrást. Ha ezekre az értékekre felszámítjuk az EIB által felszámított mintegy 15-25 bp kamatfelárat, akkor az EIB kamatszintje körülbelül LIBOR alatt 10-20 bp-ra jön ki. Az EIB legtöbbször kiköti, hogy az általa folyósított hitelkeretet nem lehet tőkerészesedés szerzésére felhasználni.

Az all-in cost egy olyan átlagos hitelköltség, melyet az adott hitel összes paraméteréből, egy bonyolult matematikai formulát alkalmazva számolnak ki.

### c) Jutalékok

A nemzetközi tőkepiacokon – a hazai tőkepiacokhoz hasonlóan – többféle jutalékot különböztetünk meg. Az *underwriting* (jegyzésgarantáló) jutalékot az értékpapír kibocsátója akkor fizeti a tanácsadójának vagy közvetítőjének, ha az saját tőkéjéből megveszi a teljes értékpapírcsomagot. Ennek a jutaléknak a szintjét a piac többé-kevésbé meghatározza. A kibocsátás megszervezéséért *lebonyolítói*, a papírok értékesítéséért pedig *eladási* jutalék illeti meg a szervezőt illetve az értékesítőt. Ez utóbbiakat erősen befolyásolja a tőkepiac, a kibocsátó minősége, az értékpapír (legtöbbször kötvény) típusa, a kibocsátott összeg nagysága és a futamidő. Az 1999-es magyar kibocsátásokra átlagosan a kibocsátott összeg 0.275-

0.375%-a körüli jutalék volt jellemző. A szindikált hitelek esetében 1999-ben a lebonyolítói jutalék a kibocsátott összeg 0.4-0.5%-a volt. (A fizetendő összeg természetesen megoszlik a szindikátus tagjai között.)

A jutalék jellegű költségek (rendelkezésre tartási jutalék, egyszeri kezelési költség) az egyes nemzetközi fejlesztési intézményeknél eltérő nagyságúak, de intézményenként minden hitelfelvevőre egységesek.

A nemzetközi fejlesztési intézmények által nyújtott hitelek kondíciói, 2000. február:

Átlagfutamidő	Világbank pool unit		Világbank egyszoros			Világbank egyszoros n			EBB	EBRD	KAV	NIB	CEB
	7,5 év	7,5 év	4,5 év	6 év	7,5 év	4,5 év	6 év	7,5 év	7-10 év	7 év	10-13 év	5-10 év	7-10 év
Kamatot	Változó	Változó	Fix	Fix	Fix	Fix	Fix	Fix	Változó	Változó	Változó	Változó	Változó
Kamatot	Saját kig. (+45%*)	Saját kig. (+45%*)	Saját kig. (<Libor) +0,43%*	Saját kig. (<Libor) +0,45%*	Saját kig. (<Libor) +0,45%*	Saját kig. (<Libor) +0,50%*	Saját kig. (<Libor) +0,50%*	Saját kig. (<Libor) +0,50%*	Saját kig. (<Libor) +0,15%*	Libor +1%*	Saját kig. (<Libor) +0,6%*	Libor +0,3%*	Saját kig. (<Libor) +0,25%*
Rendelt kam. jut.	0,25%*	0,25%*	0,25%*	0,25%*	0,25%*	0,25%*	0,25%*	0,25%*	0%*	0,5-1%*	0,20%*	0,25%*	0%*
Kezelési kig.	0%*	0%*	0%*	0%*	0%*	1%*	1%*	1%*	0%*	1%*	0,25%*	0,125%*	0%*
All in cost or yield to maturity	LIBOR +335 bp	LIBOR +237 bp	LIBOR +34 bp	LIBOR +36 bp	LIBOR +32 bp	LIBOR +61 bp	LIBOR +58 bp	LIBOR +50 bp	LIBOR	Libor +112 bp	Libor +29 bp	Libor +52 bp	Libor +10-50 bp

\* Ahol a hivatalos hiteltárgyalási megbízást 1998 július 31. után küldte ki a Világbank  
 \*\* A Világbank saját költsége + margin, félévente változó mértékű  
 ÁKK Devizapiaci főosztály adatai alapján

## II. A kölcsönök egyéb jellegzetességei

A kötvények kibocsátásához a nemzetközi tőkepiacokon – az extrém eseteket nem tekintve – átlagosan 4-5 hétre van szükség. Ez az időtáv a road show és a dokumentációs tevékenységek miatt egy-két héttel meghosszabbodhat, így összességében maximum 5-7 hétre nőhet a hitelezési folyamat lefutásának hossza. Normális esetben a szindikált hitelezés lebonyolításához 8-9 hét szükségeltetik. A nemzetközi tőkepiacokon csak korlátozott volumenű hitelek felvételére van lehetőség, s a piaci hozzáférést az NFI-ktől felvett

hitelek mennyisége nemhogy nem gátolja, hanem még segíti is. Ha a hitelfelvevő piaci viszonyai kedvezőek, akkor az NFI-kölcsönök esetén az előtörlesztés könnyebben kivitelezhető, mint a kötvények esetében. Ez többek között annak is betudható, hogy a kötvények esetében a hitelt lejegyzőkkel, illetve a másodpiacon kötvényekhez jutó hitelezőkkel jóval nehezebb tárgyalást kezdeményezni egy esetleges előtörlesztésről, mint egy NFI esetében.

Ugyanakkor a nemzetközi fejlesztési intézmények hitelbírálati procedúrája nagyon hosszú időt vesz igénybe. Gondosan előkészített projektek prezentálása esetén is mintegy 3-6 hónap szükséges ahhoz, hogy a hitelvizsgálatot, a hiteltárgyalást és a belső jóváhagyási eljárásokat lefolytassák. (Ez amúgy összhangban van a magyar kormányzati jóváhagyási rend időigényével.) Általában a projekt előkészítése kb. egy évet vesz igénybe, ám ha a hazai preferenciák nem tiszták vagy a projektben vázoltak nincsenek kellőképpen megalapozva, akkor az előkészítés akár több évig is elhúzódhat. Így tehát az NFI hitelek megszerzéséhez a projekt tervezet elkészítésének elindításától számítva minimum 15 hónapra van szükség.

A nemzetközi fejlesztési intézmények egyik sajátossága, hogy sok esetben néhány százezer dolláros nagyságrendű támogatást nyújtanak a projektek előkészítésére és a technikai segítségnyújtásra.

Az utóbbi tíz évben egyre fontosabb szerepet tölt be az EIB. Ezzel párhuzamosan a Világbank kulcsszerepe folyamatosan csökkenni látszik, bár az EIB által nem finanszírozott területeken továbbra is a Világbanké a meghatározó szerep. Ilyen területnek számít például a humán infrastruktúra és a mezőgazdaság. Ez utóbbi esetében a Világbank az egyedüli NFI, mely társ a finanszírozásban.

A következő táblázatban összefoglalva láthatóak a kétfajta hitelforrás jellegzetességei:

Az NFI hitelek és a tőkepiaci hitelek nem-pénzügyi jellegzetességeinek összehasonlítása	
<i>Tőkepiaci hitelek</i>	<i>NFI hitelek</i>
szabadon felhasználható	csak a tervezett célra használható fel
adósságtörlesztésre, tartalékmenedzselésre, folyó finanszírozásra is felhasználható	csak fejlesztésfinanszírozásra használható, kivéve a Világbank gazdaságpolitikai vállalatokon alapuló kölcsöneit
akár a fejlesztés egésze finanszírozható	a fejlesztés bizonyos arányban finanszírozható (pl. EIB-nél max. a telj. fejl. ktg. 50%-a; Világbank-nál és EBRD-nél vám és illeték kivételével bármilyen, építés csak részlegesen)
a magyar beszerzési szabályok érvényesek	az adott NFI beszerzési szabályait kell betartani, pl. nemzetközi versenyeztetés
Azonnal lehívható	csak a programmegvalósítás ütemében vehető igénybe
rövid idő alatt megszervezhető (max. 2 hónap)	hosszú idő alatt készíthető el (min. 3-6 hónap, normálisan több mint egy év)
piaci körülmények függvényében hozzáférhető	folyamatos kapcsolattartás, előre tervezés esetén folyamatosan hozzáférhető
nem kapcsolódik hozzá kedvezményes finanszírozás	jelentős mértékű vissza nem térítendő támogatás kapcsolódhat hozzá
a céltól eltérő felhasználás esetén egyensúlyi zavart okozhat	a kötött felhasználás pénzügyi fegyverre kényszerít
a BIS szabályozás változása kihatará	a BIS szabályozás nem hat az árra



A táblázat egyes sorait összevetve megállapítható, hogy az NFI-ktől szerezhető hitelek versenyképesek a nemzetközi tőkepiacokon beszerezhető hitelekkel. Az, hogy éppen melyik forrásbevonás kecsegtet kedvezőbb feltételekkel, nagyban függ a konkrét piaci viszonyoktól.

## 5. Díjpolitika

Az autópályák nem örök életű létesítmények, rendszeres karbantartást igényelnek ugyanúgy, mint az egyéb közutak. (A 30.000 Km hosszúságú közúthálózat bruttó értéke kb. 1.700 Mrd Ft, aminek az amortizációval lépést tartó karbantartásához évi 45-50 Mrd Ft szükséges.)<sup>17</sup> Ebből következően nemcsak az építés költségeit, hanem a sorozatos felújításra, s az üzemeltetésre fordítható forrásokat is ki kell gazdálkodnia valakinek. De vajon ki legyen az, aki fizet?

A 2. fejezetben részletezett előnyök, pozitív externáliák döntő többségét nem csak az autópályát igénybe vevők élvezik, hanem közvetett módon az egész társadalom. Az autópálya tehát közjó, ebből kifolyólag az építési, üzemeltetési, fenntartási és felújítási költségek összessége nem terhelhető kizárólag az utat használókra, vagyis annak egy részét a közre (államháztartás) kell hátrítani.

<sup>17</sup> Gyöngyössyné Szabó Ágnes: Az autópálya díjszedési rendszerek alkalmazásának elvei az Európai Unió tagállamaiban, különös tekintettel Ausztriára, valamint a matricás díjszedési rendszer magyarországi bevezetésének oka, szükségessége és feltételei., szakdolgozat, Külkereskedelmi Főiskola, EU szakirányú továbbképzés

Az 5. fejezet megírásában nagyban támaszkodtam erre a dolgozatra

Manapság az autópályák használata esetében egyre inkább érvényesül a „használó fizessen” elv. Ez a tendencia megfigyelhető az EU-ban és az USA-ban is. Kevésbé köztudott, de Magyarországon sem ebben az évtizedben jelentkezett először a díjfizetős gyorsforgalmi utak kialakításának gondolata. Az 1968-as „gazdasági reformot” követően '73-ban egy Minisztertanácsi Határozatban rögzítették az útdíjasítás szándékát, ám ez a szocializmus paternalista vonásait erősen csorbította volna, ezért az ötlet a szándék szintjén meg is rekedt. 1988-ban a Közlekedési Minisztérium ismét felvetette a fizetős pályák kialakításának lehetőségét, s '89-ben már le is gyártották az első próbamatricákat, melyek a tervek szerint motorosoknak 500 Ft-ba, autósoknak pedig 1500 Ft-ba kerültek volna egy félévre.<sup>18</sup> A rendszer bevezetése ebben az esetben is megghiúsult, a szükséges adótartalmat inkább a benzin árába építették be.

A '90-es évek első felében épült koncessziós autópályák javarészt magánereből épültek – az M1-hez minimális, az M5-höz jelentős állami támogatást nyújtottak –, ezért az építés, üzemeltetés és fenntartás finanszírozása mindenképpen megkívánta a díjak bevezetését. Ettől kezdve az ország autópálya hálózata a díjfizetés szempontjából nagyon heterogén lett. Jelenleg három kategóriába sorolhatók az autópályák:

- állami kezelésű, díjmentes (pl. M7)
- állami útdíjas (M1)
- koncessziós rendszerű (M5)

A Kormány jelenlegi díjpolitikájának alapelveit a 2252/1998. (XI.25.) számú, a gyorsforgalmi utak egységes használati díjának kialakítása érdekében szükséges intézkedésekről szóló Kormányhatározat fekteti le. Ebben többek között a következő sarokpontok kerülnek megfogalmazásra:

<sup>18</sup> Népszabadság Online 2000.02.24.

- az esélykiegyenlítő területfejlesztési politikának megfelelően a gyorsforgalmi utak használati díja tekintetében a kialakult aránytalanságok fokozatosan szűnjenek meg
- a gyorsforgalmi utak használati díja a jövőben legalább azok üzemeltetésének, fenntartásának és időszakos felújításának költségeit fedezze; a fejlesztés költségeit pedig a központi költségvetésből, továbbá az állam által felvett vagy állami garanciával biztosított hitelekkel kell finanszírozni
- az összes hazai autópályára egységesen érvényes díjszedési rendszer fokozatos bevezetésének lehetőségét meg kell vizsgálni

A koncessziós autópályákon kialakult magas használati díj mérsékelésére az állam a következő megoldáshoz folyamodhat: megállapodik a koncesszorral, hogy az csökkenti a díjak nagyságát, cserébe az állam az elmaradt profitot pótlandó kompenzációt fizet. Ez a módszer jelenleg is használatos Magyarországon. Az 1999-es költségvetési törvényben például az „ÉKMA Rt. (M3) támogatása az 1998. évi díjbevétel kiesés kompenzálására” címen 1 Mrd Ft-ot különítettek el a kormányzati rendkívüli kiadások között.

A díjfizető rendszer alkalmazása során az államnak lehetősége nyílik arra – külön megállapodás esetében a koncessziós autópályáknál is –, hogy a díjak megfelelő szabályozása révén a közlekedési igényeket befolyásolja (Traffic Demand Management). Ez azt jelenti, hogy a különböző napszakokban illetve évszakokban más és más tarifákat állapítanak meg. Például a nyári illetve a nappali időszakban többet kérnek a pályahasználatért mint télen vagy éjszaka. A körgyűrűkön (várost elkerülő útszakaszokon) pedig mindig ingyenes a közlekedés, ezzel is ösztönözve az autósokat arra, hogy a városi forgalmat ne terheljék túl.

## 6. Melyik „utat” válassza az ország?

Magyarország közlekedési infrastruktúráját önmagában vizsgálva, illetve az európai uniós állapotokkal való összevetése során azt tapasztaljuk, hogy az autópálya hálózat intenzív fejlesztése valóban szükséges, mégpedig nem is kis mértékben. Ebből azonban még nem következik egyenes úton az, hogy az építkezések dinamikus végzésére mihamarabb jelentős nagyságú állami forrásokat kell elkülöníteni illetve nagy összegű kölcsönöket kell felvenni, hiszen az ország egyszerre több problémával néz szembe (pl. egészségügy, mezőgazdaság, árvízvédelmi gátak megerősítése). Az autópályák építése tehát szükséges, de nem elengedhetetlen. Egy adott időszak problémáinak rendezésére állami szinten célszerű felállítani egy preferenciarendszert, s az államnak ennek tükrében kell kialakítani különböző projekteket, s természetesen a megvalósítást a legpreferáltabb programnál kell kezdeni. Hangsúlyozom, hogy dolgozatomban írásom során az ország előtt álló egyéb problémákat nem vizsgáltam, azoknak fontosságát és a nemzetgazdaságra való hatását az autópálya fejlesztés fontosságával illetve hasznosságával nem hasonlítottam össze. Elképzelhető, hogy jelenleg más területre kell nagy összegű anyagi forrásokat koncentrálni, de mindazonáltal úgy látom, hogy önmagában a gyorsforgalmi úthálózat dinamikus fejlesztése Magyarország számára mindenképpen előnyös.

Az M1 autópályát illetve az állami- és magántulajdonlás érdekeit vizsgálva azt hiszem jól látszik, hogy Magyarországon a jelenlegi gazdasági és társadalmi körülmények között nem szerencsés a koncessziós sztrádaépítés választása, tehát az autópályák állami kézben tartása nagyobb társadalmi hasznosságot eredményez. (Az M1 autópálya finanszírozásával az ennek a dolgozatnak a címén íródott TDK dolgozatomban foglalkozom részletesebben.)

Az építkezések minél gyorsabb elkezdése érdekében úgy látom, hogy a munkálatok első fázisának kiosztásához – ha az törvénybe nem ütközik, márpedig erről komoly vita folyik a jogászok között is, amibe nem szeretnék belemélyedni – a közbeszerzési eljárás lefolytatása nem szükséges, mert az akár több mint fél évvel is kitolhatja a munkakezdést. A KHVM felkérésére egy tavaly készült tanulmány szerint a hazai építőiparban a '90-es évek elején lezajlott privatizáció során néhány nagy cégből álló, erős útépitőlobby alakult ki, amely gyakorlatilag verseny nélkül diktál a piacon, háttérbe szorítva ezzel a közepes méretű vállalkozásokat.<sup>19</sup> A magyar autópályákat lényegében ez a néhány nagy cég építette hol konzorciumban, hol pedig fővállalkozásban, egymást alvállalkozóként bevonva. Ily módon pedig a vállalatok a közbeszerzési eljárás ellenére előre megállapodhatnak egy magasabb árajánlat tételében.

A közbeszerzési eljárás mellőzése esetén viszont az idei évre sztrádafejlesztésre elkülönített 27.2 Mrd Ft-ot nem lehetne közvetlenül az építésekre fordítani, így az M1 adósságának állami kézbe került részét kellene belőle törleszteni, illetve az egyéb autópályákkal kapcsolatos követelések egy részét kielégíteni.<sup>20</sup> Az EU ISPA alapjából való támogatás elnyeréséhez ugyan szükséges lenne a nemzetközi közbeszerzési eljárás, ám 2000. márciusára végérvényessé vált, hogy az EU a magyar prioritások elején álló M3 építését nem támogatja, mert egy Ukrajna felé haladó nyomvonal kiépítésében nem érdekelt.<sup>21</sup>

A munkálatok mielőbbi megkezdése viszont gyors anyagi forrásszerzést feltételez, amely a nemzetközi fejlesztési intézeteken és a hazai kötvénykibocsátásokon keresztül nem lehetséges. A közbeszerzés mellőzése esetén közvetlen költségvetési források

<sup>19</sup> Mink M.: *Rábajítottak – Autópálya-építési előkészületek*, HVG, 2000.04.01., 117.o.

<sup>20</sup> Napi Magyarország, 2000.03.02., 9.o.

<sup>21</sup> Szirmai S. P.: *Osztott pálya – Vitatott gyorsforgalmiút-építés*, Figyelő, 2000.03.9-14., 27.o.

sem használhatók fel, így aztán célszerűnek látszik az a megoldás, melyet az Magyar Fejlesztési Bank Rt. tűzött ki célul, vagyis hogy az induláshoz szükséges pénzt az MFB alaptőkéjéből folyósítják. A cél érdekében a bank alaptőkéjét március végén 18 Mrd forinttal megemelték. (Az MFB 12 ezer db egyenként 1 millió Ft névértékű részvényt bocsátott ki, melyet az ÁPV Rt. a privatizációs tartalék-alapjából 150 százalékos árfolyamon jegyzett le.)<sup>22</sup> Az MFB alaptőkéjét augusztus 31-ig még további 14 Mrd forinttal tervezik megemelni, tehát úgy tűnik, hogy a kezdeti munkálatokhoz szükséges pénzeszköz biztosított.<sup>23</sup> (Hasonló célból egyébként márciusban a Nemzeti Autópálya Rt.-nél /NA Rt./ is tőkeemelést hajtottak végre 5 Mrd Ft értékben.)<sup>24</sup> Ha ennek a módnak mégis bármiféle – jogi, gazdasági vagy politikai – akadálya képződne, akkor a gyors hitelszerzés érdekében a nemzetközi tőkepiacon kellene megjelenni kötvénykibocsátással. (Az NA Rt. '99. novemberében még azt tervezte, hogy az M3, M7 és a szekszárdi Duna-híd finanszírozására az USA-ban mintegy 150 millió dollár értékben kötvényt bocsát ki.)<sup>25</sup>

Az autópálya építések kezdeti kiadásain túli költségeire is gondolva 2001-2002-re a Széchenyi terven belül mintegy 102 Mrd Ft-ot különítettek el.<sup>26</sup>

A hazai pénzügyekkel mindenképpen el kell kezdeni a tárgyalásokat mind az egyéni, mind pedig a szindikált hitelezés lehetőségére kapcsán, rövid és hosszú távon egyaránt. Ez nemcsak a hazai pénzügyek számára lenne kedvező, hanem lehetővé tenné azt is, hogy a 2037/2000. (II.29.) számú Kormányhatározatban megfogalmazottak szerint a hazai vállalkozások is lehetőség szerint nagyobb szerephez jussanak. Az NFI hitelek esetében ugyanis szín-

<sup>22</sup> Magyar Hírlap, 2000.03.31., 9.o.

<sup>23</sup> ld. 20. lábjegyzet

<sup>24</sup> Népszabadság, 2000.03.31.

<sup>25</sup> Napi Gazdaság, 1999.11.02.

<sup>26</sup> Napi Gazdaság, 2000.04.04. 3.o.

te mindig kikötik a nemzetközi közbeszerzés kiírását (a tenderek az Official Journal-ban, az „EU Közlönyben” kerülnek meghirdetés-re), amely révén a külföldi vállalatok is nagy eséllyel pályázhatnak, csökkentve ezzel a magyar pályázók sikerének valószínűségét.

Ettől függetlenül érdemes az NFI hitelek és európai uniós alapok felől is érdeklődni egyrészt azért, hogy a hazai bankok ne hogy azt érezzék, hogy az ország rájuk van utalva, s ezért drágábban adják a hiteleket, másrészt pedig az NFI hitelek sokszor valóban nagyon kedvező feltételekkel érhetőek el. Mind az NFI-k, mind pedig az uniós alapok hitelbírálati folyamata hosszúra nyúlik, így az építésekhez kapcsolódó hatásvizsgálatokat mindenképpen precízen kell elkészíteni és mielőbb be kell nyújtani, mert az esetleges hibák miatti átdolgozás további jelentős időbeni csúszást eredményez. A már többször is említett ISPA alpból (Instrument for Structural Policies for Pre-accession, 2000. januárjában megnyíló előcsatlakozási alap) 2000-ben mintegy 90 millió eurót szánnak Magyarországnak, amelynek kb. 50%-a az infrastruktúra fejlesztésére (MÁV, autópálya stb.), másik 50%-a pedig környezetvédelemre fordítandó. Az uniós alapok által biztosított keretek megszerzésére hosszabb távon nemcsak azért kell törekedni, mert vissza nem térítendő juttatásként kapnánk egy részüket, hanem azért is, mert ezáltal a magyar államigazgatás felkészülhet a későbbi EU tagság során a központi pénzek elosztása révén ránk eső rész „hatékony” fogadására. Sajnos ezen a téren jelenleg még nem kellő olajozottsággal működik államigazgatásunk, amiből már többször is komoly hátrányunk származott, gondoljunk csak a Phare pénzek akadozó felhasználására.

További érv lehet még a hosszú lejáratú hitelek rövid lejáratúakkal való párosítása mellett, hogy ily módon az ország adósságstruktúrája kiegyenlítettebb lesz, s nem szükséges rövid időszakon belül nagyon nagy összegű adósságtörlesztéseket megejteni. Ugyanakkor ha az ország adósságstruktúrája jelenleg a lejárat terén

rövid vagy hosszú távon koncentrálnak, akkor ezt is figyelembe véve kell kialakítani a finanszírozáshoz szükséges hitelfelvétel szerkezetét.

Mindezek után úgy látom, hogy ha sikerül kiépíteni az ország autópálya hálózatát az európai főútvonalakhoz kapcsolódva, akkor az mind Magyarország, mind pedig Európa számára számos előnyt jelentene, többek között az áru, a munkaerő, a szolgáltatás és a tőke szabad áramlásának elve könnyebben érvényesülne, mindezzel felgyorsítva azt a folyamatot, amely révén országunk a jelenlegi politikai szándék szerint az Európai Uniónak majdani szerves részévé válik.

## Bibliográfia

1999. évi CXXV. törv. A Magyar Köztársaság 2000. évi költségvetéséről
- Berg Tamás:** Magyarország gyorsforgalmi úthálózatának 10 éves fejlesztési programja, Közúti és Mélyépítési Szemle, 1999. október 377. o.
- Dr. Lotz Károly:** A Magyar Köztársaság Kormányának közlekedéspolitikája, 1995. augusztus
- Dr. Ruppert László:** Autópálya '98, Közlekedéstudományi Intézet Rt., 1997. november
- Dr. Scharle Péter:** Forrásteremtés, Közlekedéstudományi Szemle, XLIX. Évf., 10. sz., 361.o.
- Dr. Timár András:** hogyan finanszírozhatók az autópálya-építések az EU-hoz csatlakozni kívánó öt közép-európai országban?, Közlekedéstudományi Szemle, XLIX. Évf., 9. sz., 346.o.
- Gyöngyössyné Szabó Ágnes:** Az autópálya díjszedési rendszerek alkalmazásának elvei az Európai Unió tagállamaiban, különös tekintettel Ausztriára, valamint a matricás díjszedési rendszer magyarországi bevezetésének oka, szükségessége és feltételei., szakdolgozat, Külkereskedelmi Főiskola, EU szakirányú továbbképzés  
HVG, 2000.03.11., 132.o.
- Karmos Gábor:** Államháztartási reform nélkül nem megy, Autópálya II., A Pest Megyei -Gazdaságfejlesztő Kht. Kiadványa, 1998. ápr.
- Magyar Hírlap,** 2000.03.31., 9.o.
- Merlin Hymann:** Az autópályák hatása az EU kevésbé fejlett térségeinek gazdaságára, 1995. (Hozzáférhető a Levegő Munkacsoportnál, 2041 Budaörs, Pf. 102)

- Mink M. :** *Rábajtottak – Autópálya-építési előkészületek*, HVG, 2000.04.01., 117.o
- Napi Gazdaság,** 1999.11.02.
- Napi Gazdaság,** 2000.04.04. 3.o.
- Napi Magyarország,** 2000.03.02., 9.o.
- Népszabadság Online** 2000.02.24.
- Népszabadság,** 2000.03.31.
- Sík Gotthilf:** A hozzá nem értés : GYILKOLHATI, 1998.ápr., Autópálya II., A Pest Megyei Gazdaságfejlesztő Kht. kiadványa
- Szirmai S. P. :** *Osztott pálya – Vitatott gyorsforgalmiút-építés*, Figyelő, 2000.03.9-14., 27.o.