

# ▶ A KOHÉZIÓS ALAP ÉRTÉKELÉSE

## AZ ELEMZÉS EREDMÉNYEKET MUTAT A KÖZLEKEDÉS ÉS A KÖRNYEZET TERÜLETÉN, DE ELŐTÉRBE KELL HELYEZNI A HÁLÓZATSZERŰ SZEMLÉLETMÓDOT

**A Kohéziós Alap támogatásai főképpen nagy infrastrukturális projekteknek jutnak, amelyek a közlekedési és környezetvédelmi nemzeti fejlesztési programok részei. A Kohéziós Alap által finanszírozott projektek hatékonyságának elemzése különféle problémákat vet fel, amelyek közül az egyik leggyakoribb, hogy számos projektet csak évekkal az eredeti finanszírozási időszak után fejeznek be.**

Független konzultációs cégek számos egymással összefüggő értékelések sorozatát készítették el a 2000-2006 közötti időszakban a Kohéziós Alap és a korábbi Előcsatlakozási Strukturális Politikák Eszköze (ISPA) által folyósított támogatásokra vonatkozóan.

A jelentés a következő 16 országra terjed ki: Görögország, Írország, Portugália és Spanyolország (2000 óta részesül támogatásban), Ciprus és Málta (2004 óta részesül támogatásban), Csehország, Észtország, Magyarország, Lettország, Lengyelország, Litvánia, Szlovákia és Szlovénia (2000 és 2004 között az ISPA támogatta, azután a Kohéziós Alap), valamint Bulgária és Románia (ISPA-támogatásban részesült). A jelentés a közlekedési és a környezeti infrastruktúra támogatási igényeire összpontosít, vizsgálja ezenkívül a támogatások felosztását a különféle típusú projektek között, illetve a projektek megvalósításának ütemét a támogatott országokban. Kiértékeli a támogatások eredményét, és megpróbálja felmérni a projektek egységköltségét, illetve elvégzi az eredmények költség-haszon elemzését. A projektek irányítását és megvalósítását is vizsgálja, csakúgy, mint egyéb, a vizsgálat során felmerülő hosszú távú politikai kérdéseket.



### MEGNYÍLT A LISSZABONI REPÜLŐTÉRI METRÓVONAL – ÉS „A KOHÉZIÓS ALAP PORTUGÁLIÁBAN” KIÁLLÍTÁS

1993 és 2006 között a Kohéziós Alap 6 milliárd eurós projekt-társfinanszírozást hagyott jóvá Portugáliában a környezetvédelem (272) és a közlekedés (80) területén. Az utolsó nagyberuházásokat 2011-ben és 2012-ben fejezték be. Ezek közé tartozik a lisszaboni repülőtérre vivő metróvonal is. Ezeknek eredményeknek a bemutatására júliusban megnyílt „A Kohéziós Alap Portugáliában” című kiállítás az új repülőtéri metróvonal használatba vételével egy időben. A hat hónapig nyitva tartó kiállításon a Kohéziós Alap által 1993 óta (az I. és II. programidőszakban) nyújtott támogatás eredménye és hatása látható, számos kedvezményezett vesz részt rajta, köztük az Águas de Portugal Csoport, a REFER, az EDIA, a Lipor, a Brisa, az Amarsul, az Estradas de Portugal, a Lusoponte, az Águas de Douro e Paiva, a Simtejo, a Simarsul, az Águas do Mondego, az Autonomous Regions és egyebek.

### Az eredmények

A közlekedési szektorban a Kohéziós Alap és az ISPA társfinanszírozásában 1 274 km közút és 950 km vasút épült meg, és körülbelül 3 000 km közút és 3 800 km vasút felújítására került sor. A környezetvédelmi szektorban az Európai Regionális Fejlesztési Alap társfinanszírozásával kiegészülő projektek 20 millió ember számára javították a vízminőséget, és 23,5 millió ember számára alakítottak ki kapcsolatot szennyvízkezelő rendszerrel. A társfinanszírozású projektek elérték ugyan céljukat a közlekedési hálózat és a környezeti infrastruktúra fejlesztése terén, az érintett országok gazdasági fejlődésére és kohéziójára kifejtett hatásukat azonban nehéz felbecsülni. Ez azért van, mert ezeket a hatásokat nem részletezték eléggé, és mert még nem telt el elég idő ahhoz, hogy a hatások érvényre jussanak. A tagállamok nem voltak kötelesek beszámolni az ebben az időszakban társfinanszírozott projektek egységköltségéről. A kiértékelés ennek ellenére szerzett ilyen információkat. Ezzel egy olyan központi adatbázis alapjait rakták

le, amelynek alapján összehasonlíthatók a különböző országok hasonló projektjeinek egységköltségei.

## A projektek nettó haszna

Az utólagos költség-haszon elemzés a 10 vizsgált közlekedési projekt közül 9-ben azt mutatta, hogy az előnyök – a legtöbb esetben jelentős mértékben – felülmúlták a költségeket. Az előnyök főképpen a csökkenő utazási idő, a járművek működési költségének csökkenése és a nagyobb biztonság formájában nyilvánultak meg. A környezeti projektekre vonatkozó becslések szerint azonban a vizsgált 10 projektből csak kettő esetében múlja felül a haszon a költségeket. Ettől a kettőtől eltérően a többi nyolc projektet az EU irányműveinek való még nagyobb megfelelés kialakítására indították, és nem főképpen a bennük rejlő érték miatt.

## A projektek lassú megvalósítása

A 2000-2006 közötti időszakban körülbelül 36,2 milliárd eurós támogatást folyósítottak a Kohéziós Alapból és az ISPA forrásaiból. A támogatások nagyjából fele-fele arányban oszlottak meg a közlekedés és a környezeti infrastruktúra között, és nagyon kis összeg jutott technikai segítségre. A rendelkezésre álló adatok alapján levonható az a következtetés, hogy viszonylag lassú ütemben sikerült megvalósítani a finanszírozott projekteket. 2009 végére a négy EU15 kohéziós ország részére történő kifizetés a teljes elérhető források 77%-át tette ki, az EU12 esetében pedig csak 70%-ot. A projektek megvalósításának lassú üteme számos okból eredt, a késedelmek sok országban a projektek kezdeti tervezési szakaszában jelentkeztek, illetve elmaradás keletkezett az engedélyek megszerzése és az építkezésnek helyet adó terület felvásárlása, a közbeszerzési eljárások lebonyolítása, majd a tényleges munka elvégzése során is.

## Költség-haszon elemzés

Az értékelés számos olyan területre rávilágított, ahol javulást kell elérni a Kohéziós Alap által társfinanszírozott beruházások hatékonyságának növelése és a késések csökkenése érdekében. A költség-haszon elemzésben rejlő lehetőségek teljes kiaknázásához a jövőben folyamatosan javítani kell a hatóságok képességét a költség-haszon elemzés alkalmazására. Ehhez állandó külső szakértelem bevonása szükséges – ahogyan most is, a JASPERS esetében –, hogy rendelkezésre álljon a szakértelem különösen azoknál a hatóságoknál, amelyek ritkán valósítanak meg nagyszabású projekteket. A projekteket nem elszigetelten kell vizsgálni, hanem egy rendszer vagy hálózat részeként. Ez az előírás szerepel a jelenlegi időszak költség-haszon elemzésének irányművelei között.

A 2000 óta elért javulás ellenére még mindig van lehetőség előrelépésre a Kohéziós Alap támogatásainak egyéb aspektusai területén, különösen a döntéshozatal és a projekt-kiválasztás esetében, ezek ugyanis nem minden országban teljesen objektívek és átláthatók. Egyes országokban meg

### ELŐRETEKINTÉS A KOHÉZIÓS ALAP 2014-2020 KÖZÖTTI IDŐSZAKÁRA

A Kohéziós Alap jelentős szerepet játszik az Európai Unió belüli egyenlőtlen fejlődés csökkentésében azzal, hogy segítséget nyújt a legkevésbé fejlett tagországoknak az egységes uniós piacba történő integrációban. A 2014 és 2020 közötti időszakban a Kohéziós Alap nagyjából hasonló körre terjed ki, mint a jelenlegi időszakban. A következőkhöz biztosít támogatást:

- a környezetvédelmi előírások betartását célzó beruházások;
- egyértelmű környezeti előnyökkel járó energiaprojektek, például az energiahatékonyság növelésének és a megújuló energia felhasználásának elősegítése;
- transzeurópai közlekedési hálózatokra, valamint városi és kis széndioxid-kibocsátású közlekedési rendszerekre irányuló beruházások.

A Kohéziós Alap első ízben támogatni fogja az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt, amely versenyképes és fenntartható európai közlekedési rendszer kialakítására irányul. A Kohéziós Alap támogatására azok az országok jogosultak, amelyekben a bruttó nemzeti jövedelem nem éri el az Európai Unió átlagának 90%-át. Ezek többségében azok az országok, amelyek 2004-ben és 2007-ben csatlakoztak az unióhoz. Átmeneti támogatás lesz elérhető azokban az országokban, amelyek 2007 és 2013 között jogosultak voltak, de már nem azok, mert nőtt a jövedelemszintjük.

#### ▶ TOVÁBBI INFORMÁCIÓ

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/what/future/index\\_hu.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/index_hu.cfm)

kell erősíteni a hosszú távú stratégiai tervezést, különösképpen a környezeti beruházások esetében. Az engedélyezési eljárást és a földfelvásárlás folyamatát fel több országban is fel kell gyorsítani törvényi és jogszabályi módosításokkal. A közbeszerzési eljárást is tökéletesíteni kell a fellebbezések gyakoriságának csökkentése érdekében, illetve gondoskodni kell róla, hogy a minőség és a szakértelem megfelelő súlyt kapjon az árhoz képest a szerződések odaítélésekor.

Az értékelés végül megállapítja, hogy a projektek utólagos értékelését a befejezésük után elég hosszú idővel kell elvégezni ahhoz, hogy a végcélokra kifejtett hatásuk nyilvánulhasson, és vizsgálat tárgyát képezhesse.

#### ▶ TOVÁBBI INFORMÁCIÓ

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/information/evaluations/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/information/evaluations/index_en.cfm)