Budapest 2020 Olimpia

Master Plan - Gazdasági elemzés

2010. március 3.

PRICEWATERHOUSECOOPERS

Előzetes

Tartalom

Olimpia projektjei

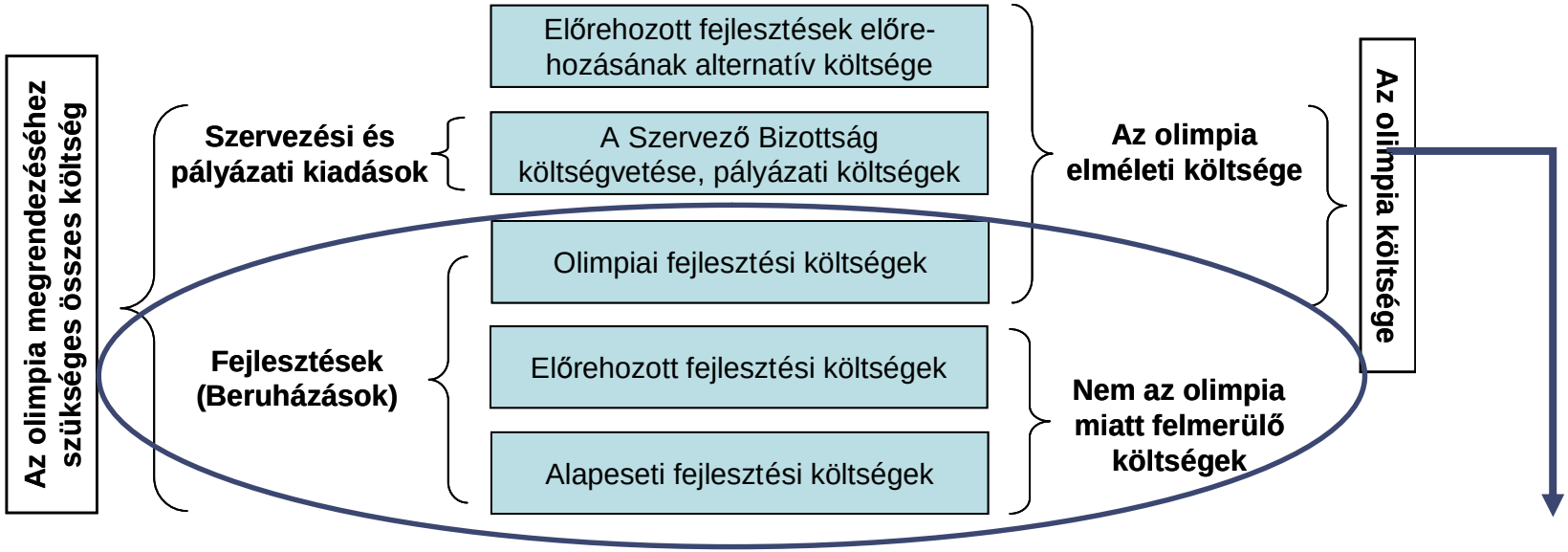
Finanszírozás

Makrogazdasági elemzés

2020-as Olimpiai Játékok - PwC

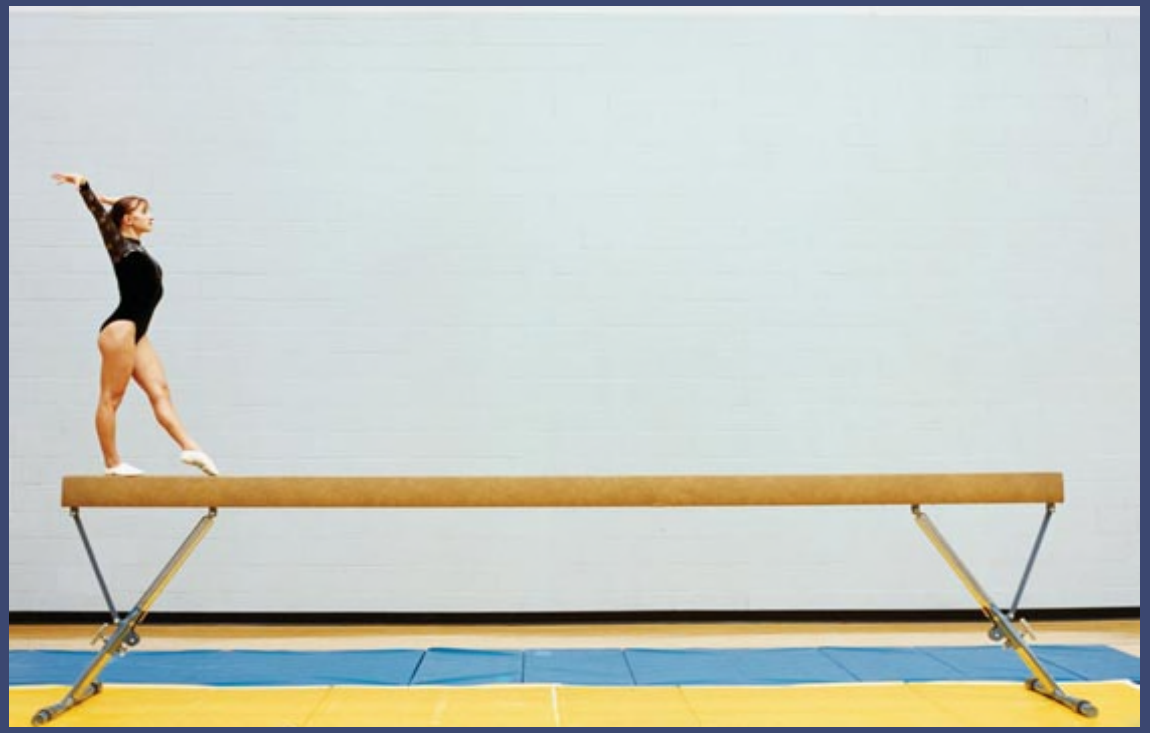
Az elemzés célja:

- olimpiai költségek, kihangsúlyozva az infrastrukturális fejlesztések költségeit
- a költségek finanszírozása, külön tekintettel az EU és a PPP finanszírozás lehetőségeire
- makrogazdasági aspektusok és hatások



Kategória	Mrd Ft
Nettó pályázási és szervezési költségek *	5
Olimpiai fejlesztések	601
Az olimpia költsége	**606**

Olimpia projektjei



Projektlista összeállítása

	Projektlista összeállítása	Költségek meghatározása
Infrastrukturális fejlesztések		
Közlekedés	tételes műszaki vizsgálat	tételes műszaki vizsgálat *
Városrehabilitáció és környezetvédelem	tételes műszaki vizsgálat	tételes műszaki vizsgálat
Technológia és biztonság	korábbi tanulmányok felülvizsgálata	építőipari árindex
Olimpiai létesítmények		
Sportlétesítmények	korábbi tanulmányok felülvizsgálata	építőipari árindex **
Olimpiai falu	tételes műszaki vizsgálat	tételes műszaki vizsgálat
Média falu	tételes műszaki vizsgálat	tételes műszaki vizsgálat

** Vidéki helyszíneknél korábbi tanulmányok felülvizsgálata.*
*** Egyes projektetknél költségek újbóli meghatározása.*

Az építőipar költségalapú árindexe 2002 június - 2009 június id őszakra 143%. (Forrás:KSH)

Előkészítés

- Előkészítési költség 5% (sportlétesítmények: 12%)
- Előkészítési idő 3 év (sportlétesítmények, biztonság és technológia: 2 év)

Kisajátítás

- Kisajátítási költség előkészítési időszak első évében merül fel
- Kisajátítási költségarányok korábbi tanulmányok alapján, műszaki felülvizsgálattal

Projektek bemutatása

Infrastrukturális fejlesztések – 72 projekt

- **Közlekedés** (52 darab): **országos közúthálózat** (*autópálya, autóút, és főút beruházások*); **fővárosi kötöttpályás közlekedés** (*DBR metró, a villamos, az S-Bahn, valamint a Ferex fejlesztések*); **fővárosi közúti közlekedés** (*útépítés, az útbővítés, és a parkoló kialakítás*); **vidéki helyszínek** (*Balatonfüred, Debrecen, Győr, Miskolc, és Székesfehérvár infrastrukturális költségeit*); **hajózás** (*kikötők*); **légi közlekedés** (*Ferihegyi 2C terminál*)
- **Város-rehabilitáció és környezetvédelem** (5 darab): **városi minőség általános fejlesztése**, és a csepeli területen végzett **környezetvédelmi, közműi és egyéb beruházások**
- **Technológia és biztonság** (15 darab): térfigyelő, a beléptető és a kommunikációs **biztonsági rendszerek**, távközlési hálózati technológiai beruházásokat

Olimpiai létesítmények – 57 projekt

- **Sportlétesítmények** (55 darab): a végleges és ideiglenes csarnokok, stadionok, sportközpontok és pályák
- **Olimpiai és médiafalu** (2 projekt)

Költség kategória	Mrd Ft	%
Infrastrukturális fejlesztések	**3 232**	***84%***
Közlekedés	2 960	*77%*
Városrehabilitáció és környezetvédelem	191	*5%*
Technológia és biztonság	81	*2%*
Olimpiai létesítmények	**601**	***16%***
Sportlétesítmények	364	*9%*
Olimpiai falu	113	*3%*
Média falu	125	*3%*
Összesen	**3 833**	***100%***

** Az itt bemutatott számok nem tartalmazzák az OCOG szervezési költségeit és bevételeit.*

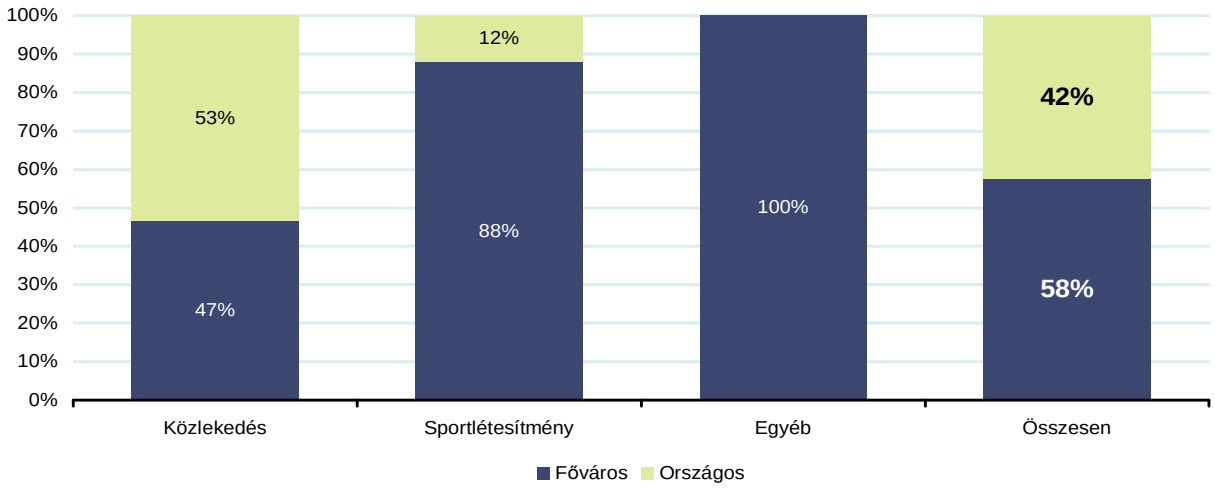
Projektek bemutatása

Közlekedési projektek 78%, 2.960 milliárd Ft.

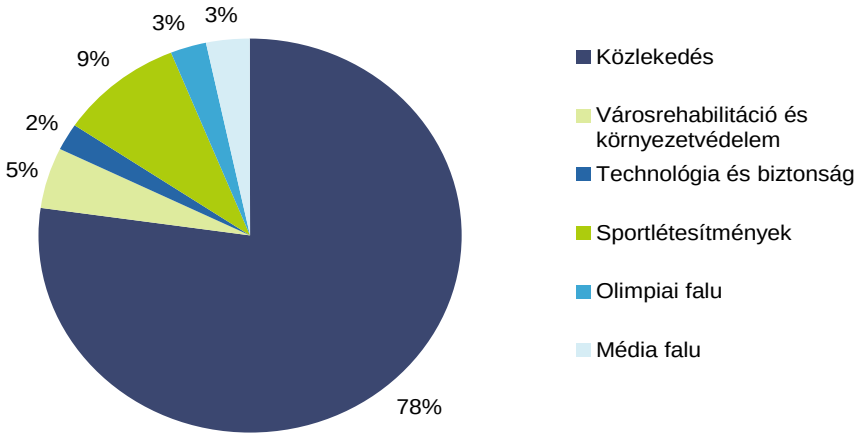
Projektek 58%-a fővárosi, 42%-a országos fejlesztés.

Országos közúthálózat 1.500 milliárd Ft, a fővárosi kötöttpályás 1.100 milliárd Ft.

Költségmegoszlás - Főváros, országos



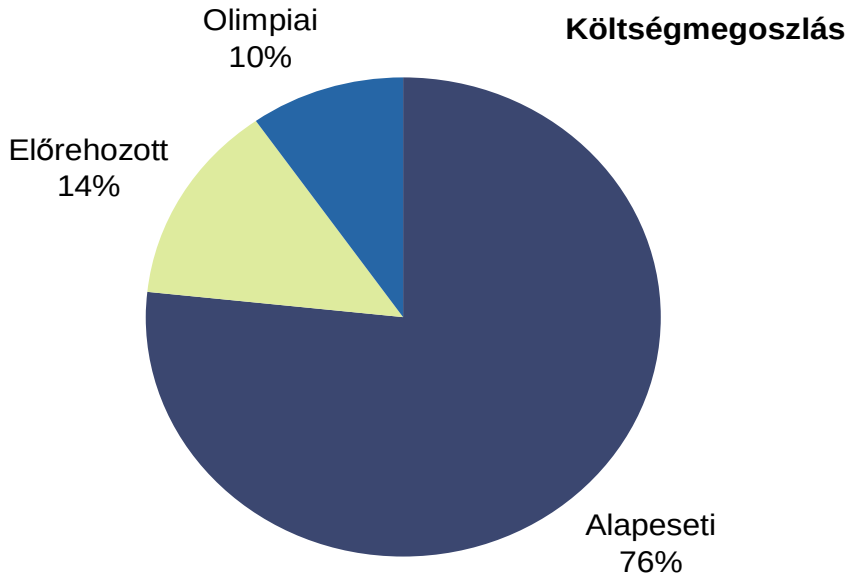
Költségmegoszlás - Költségkategóriák



Közlekedési projektek	Mrd Ft
Fővárosi hajózás	12
Fővárosi kötöttpályás közlekedés	1 082
Fővárosi közúti közlekedés	226
Légiközlekedés	62
Országos közúthálózat	1 562
Vidéki helyszínek	16
Közlekedés összesen	**2 960**

Alapeseti, előrehozott, olimpiai költségek

- **Alapeseti projekt**: hosszú távú fejlesztési tervek, illetve budapesti vagy országos szakmai koncepciók alapján 2020-ig megvalósításra kerül;
- **Előrehozott projekt**: hosszú távú fejlesztési tervek, illetve budapesti vagy országos szakmai koncepciók alapján az olimpiától függetlenül megvalósításra kerül, azonban a befejezés várható időpontja 2020 utánra esik, így azt előre kell hozni
- **Olimpiai projekt**: a hosszú távú fejlesztési tervek, illetve budapesti vagy országos szakmai koncepciókban nem szerepel, viszont az olimpia megrendezéséhez szükséges fejlesztésnek minősül



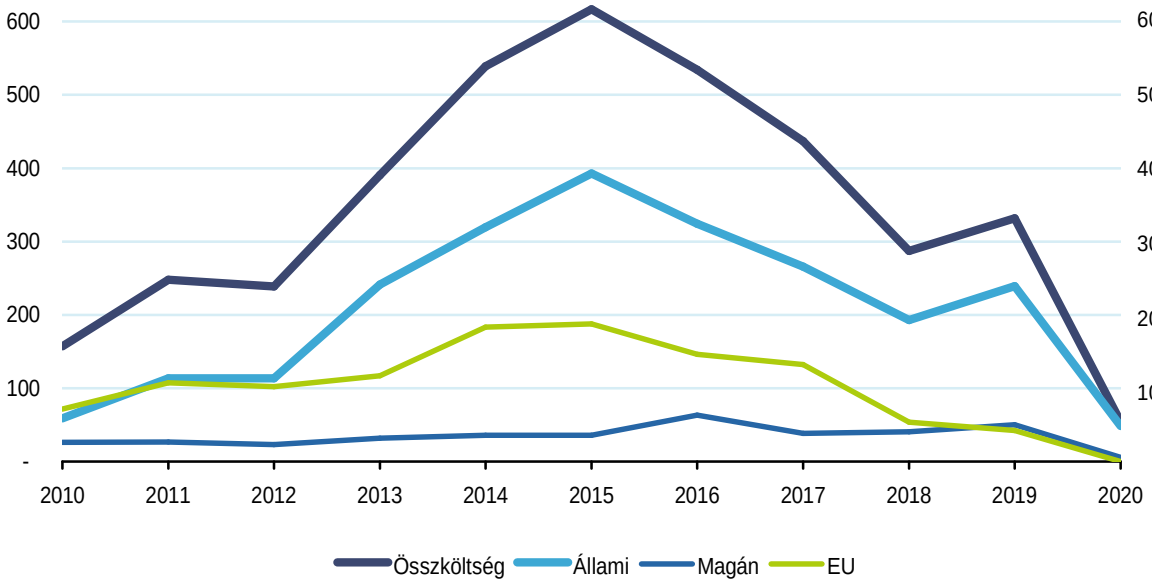
Költség kategória *	Összköltség Mrd Ft	%	Alapeset Mrd Ft	%	Előrehozott Mrd Ft	%	Olimpiai Mrd Ft	%
Infrastrukturális fejlesztések	**3 232**	*84%*	**2 795**	*73%*	**301**	*8%*	**137**	*4%*
Közlekedés	2 960	*77%*	2 743	*72%*	122	*3%*	95	*2%*
Városrehabilitáció és környezetvédelem	191	*5%*	7	*0%*	179	*5%*	5	*0%*
Technológia és biztonság	81	*2%*	45	*1%*	-	*0%*	36	*1%*
Olimpiai létesítmények	**601**	*16%*	**142**	*4%*	**223**	*6%*	**237**	*6%*
Sportlétesítmények*	364	*9%*	23	*1%*	104	*3%*	237	*6%*
Olimpiai falu	113	*3%*	56	*1%*	56	*1%*	-	*0%*
Média falu	125	*3%*	63	*2%*	63	*2%*	-	*0%*
Összesen	**3 833**	*100%*	**2 937**	*76%*	**523**	*14%*	**373**	*10%*

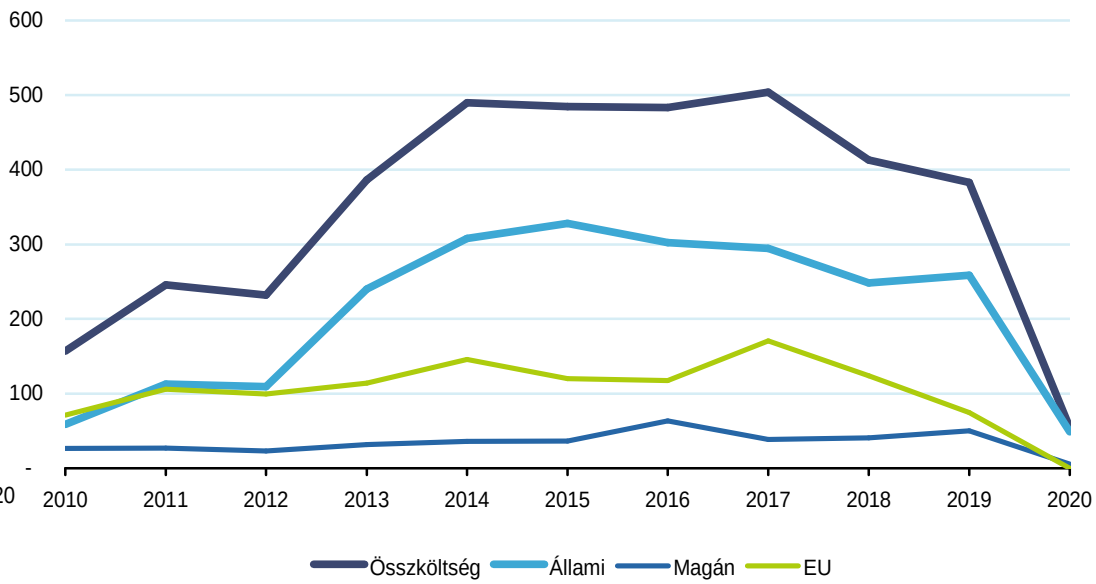
** Az itt bemutatott számok nem tartalmazzák az OCOG szervezési költségeit és bevételeit.*

Ütemezés

Ütemezési alapelvek

- Alapelv: alapeseti műszaki szempontok alapján meghatározott minimumkezdéssel, előrehozott maximumkezdéssel
- EU korlátok, függőségi kapcsolatok
- Beruházások január 1-i kezdéssel
- **Kisimítás** 8 nagyprojekt eltolásával gazdasági szempontok figyelembe vételével





Finanszírozás

Magánberuházás

EU finanszírozás

PPP finanszírozás

Finanszírozás

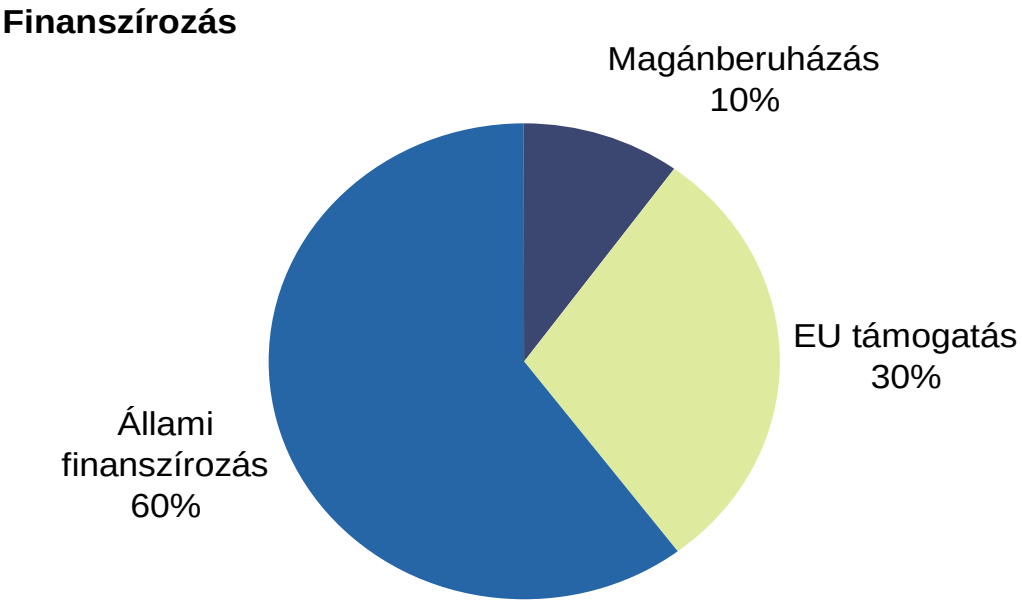
Magánberuházás

- Olimpia és média falu (100%)
- Ferihegyi repülőtér 2/C terminál (100%)
- Budakeszin megvalósuló golfközpont (100%)
- FTC futballstadion (rögbi) (100%)
- Általános város-rehabilitáció (15%)
- Technológiai beruházások (átlagosan 90%)

EU támogatás

Állami finanszírozás maradékelven

PPP konstrukció vizsgálata



	Összköltség		Állami		Magán		EU	
	Mrd Ft	%	Mrd Ft	%	Mrd Ft	%	Mrd Ft	%
Alapeset	2 937	*77%*	1 643	*43%*	234	*6%*	1 060	*28%*
Előrehozott	523	*14%*	302	*8%*	146	*4%*	76	*2%*
Olimpiai	373	*10%*	365	*10%*	-	*0%*	8	*0%*
Összesen	**3 833**	***100%***	**2 310**	***60%***	**379**	***10%***	**1 144**	***30%***

** Az itt bemutatott számok nem tartalmazzák az OCOG szervezési költségeit és bevételeit.*

**** OCOG finanszírozást nem tartalmaz az elemzés –egyes sportlétesítmények olimpiai használatra való átalakításának költségei és az ideiglenes sportlétesítmények felépítési és elbontási költségeit állami forrásból finanszírozzák***

Az EU finanszírozás általános jellemzői

- **Az EU források az összes infrastrukturális költség kb. 25%-át fedezhetik**
- **A közlekedésfejlesztésre szánt támogatási keretek mintegy 35%-át köthetik le az olimpiához kapcsolódó fejlesztések**
- A támogatások felhasználása Operatív Programokon keresztül történik
- Az infrastrukturális fejlesztések finanszírozásának forrásai:
  - **Kohéziós Alap** (KA) Magyarország számára 2 290 Mrd Ft 2007-2013 között
    - > Jellemző beavatkozási területek: gyorsforgalmi úthálózat, kötöttpályás tömegközlekedés (valamint környezetvédelem, energetika)
    - > A közösségi átlag GNP 90%-át el nem érő tagállamok jogosultak rá
  - **Európai Regionális Fejlesztési Alap** (ERFA) Magyarország számára 3 352 Mrd Ft 2007-2013 között
    - > Jellemző beavatkozási területek: belterületi úthálózat, egyéb infrastruktúra fejlesztése
    - > A közösségi átlag GDP 75%-át el nem érő régiók jogosultak rá

A támogatások lehívásának szabályai

- **A vonatkozó szabályozás 2013-ig érvényes, utána változtatások várhatók**
- Az EU társfinanszírozást nyújt, ezen felül önrész biztosítása szükséges
- A felhasználáshoz részletes előkészítés, és a kifizetések pontos ellenőrzése szükséges
  - Külön brüsszeli jóváhagyás szükséges az 50 M EUR-t meghaladó támogatástartalmú nagyprojektek esetén
- A támogatandó projekteknek:
  - Illeszkedniük kell az EU által kijelölt fejlesztési irányokhoz;
  - Pénzügyi fenntarthatóságukat és társadalmi hasznukat igazolni kell.
- Az egyes projekt-típusok támogathatóságának jellemzői:
  - Kizárólag **sportcélú létesítmények / „olimpia” fejlesztése nem támogatható**;
  - Támogatható a TEN-T hálózat részét képező gyorsforgalmi úthálózati elemek fejlesztése (M2, M3, M4, M8 kijelölt szakaszai);
  - Támogatható a kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztése (Metro 4, É-D gyorsvasút, villamoshálózati fejlesztések);
  - Támogatható a városi közúthálózat fejlesztése.

Az elemzés által tárgyalt költségvetési periódusok

- A fejlesztések az EU két költségvetési ciklusán ívelnek át (2007-2013, 2014-2020)
- A **2007-2013** közötti periódus:
  - Érvényben lévő jogszabályi, és fejlesztéspolitikai keretek, dokumentumok;
  - Folyamatban lévő, illetve tervezés alatt álló fejlesztések;
    - > Támogatástartalom megközelítőleg pontos számítása
- A **2014-2020** közötti periódus:
  - Nem állnak rendelkezésre jogszabályok és fejlesztéspolitikai dokumentumok, bizonytalan pénzügyi keretek;
  - Nagyvonalú fejlesztési elképzelések, bizonytalan, nem előkészített projektek;
    - > Támogatástartalom nagyvonalú becslése
- **Várható változások**:
    - > Gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére fordítható források mértéke vélhetően csökken;
    - > A Közép-magyarországi Régióban elnyerhető támogatások mértéke csökken (ERFA finanszírozás esetén);

Lehívható közösségi források mértéke

Olimpiai fejlesztések támogathatósága - összefoglaló táblázat

Fejlesztési kategória	Összes beruházási költség	Támogatható projektek beruházási költsége	Átlagos társ-finanszírozási arány	Elérhető támogatás összege	Finanszírozás forrása
2007-2013 között megvalósuló fejlesztések					
TEN-T, illetve gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése	370	230	Jt.: 67% Njt.: 85%*	220	KA
Közösségi közlekedésfejlesztés Budapesten	790	380	64%	240	KA
Belterületi úthálózat-fejlesztés Budapesten	80	10	45%	-	ERFA
Sportlétesítmények és egyéb fejlesztések	130	-	-	-	-
Összesen 2007-2013	**1 370**	**620**		**460**	
2014-2020 között megvalósuló fejlesztések**					
TEN-T, illetve gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése	1 130	820	Jt.: 67% Njt.: 85%*	420	KA
Közösségi közlekedésfejlesztés Budapesten	290	260	64%	170	KA
Belterületi úthálózat-fejlesztés Budapesten	160	150	30%	50	ERFA
Sportlétesítmények és egyéb fejlesztések	880	200	20%	40	ERFA
Összesen 2014-2020	**2 460**	**1 430**		**680**	
Mindösszesen	**3 830**	**2 050**		**1 140**	

** Jt: Jövedelemtermelő projektek, Njt: Nem jövedelemtermelő projektek*

*** Becslésen alapuló előrejelzések*

A PPP mint finanszírozási lehetőség

Tapasztalatok Magyarországon

- Hiányzik az egységes intézményi háttér
- A jogi és szabályozási környezet nem teljes, eljárásrend nem kidolgozott
- Elsődleges cél, az azonnali állami tehervállalás kiváltása (Eurostat megfelelés)
- Kevés működő minta/sikeres projekt
- Csak nagy tőkeigényű projektek estében hatékony a konstrukció (autópálya)
- A magánszektor érdeklődési szintje alapvetően alacsony

Tapasztalatok a régióban (KKE)

- A PPP projektek szempontjából a régió még inaktív, mert a módszer elterjedése legtöbb országban még korai szakaszban van
- Kevés sikeres megvalósult és működő fázisban lévő projekt
- Jellemzően infrastrukturális projektek kapcsán merült fel a PPP mint alternatív finanszírozás (autópálya és közmű)

Jelentősebb projektek

Papp László Sportaréna – 2000

- Az első PPP jellegű beruházás Magyarországon(DBO)
- A projekt állami finanszírozás mellett valósult meg, mert a az üzemeltetés nem fedezte hosszú távon a projekt költségeit

M6-os autópálya – 2004

- Első valódi PPP projekt DBFO konstrukcióban, (Design, Build, Finance, Operate)
- Az állam rendelkezésre állási díj formájában törleszti a költségeket

Börtön projektek – 2006

- DBFO
- Az üzemeltetési szakasz 15 év melynek végén a létesítmény vissza kerül az államoz

Művészetek Palotája – 2002

- A beruházás egy európai színvonalú kulturális létesítményt eredményezett
- A létesítmény fenntartása és működtetés nominál értéken áfa nélkül 335 milliárd forint
- A magánszféra kezdeményezte a projektet

Projektek a régióban (KKE)

- Bukaresti víz- és szennyvíztisztító üzem (Románia)
- A lengyel A2 autópálya egy szakasza és az A1 autópálya Gdansk-Torun közötti szakasza
- A tiranai repülőtér modernizációja (Albánia)
- Szentpétervári nyugati gyorsforgalmi út.(Oroszország)

Makrogazdasági elemzés

Makro pálya

Beruházási lehetőségek

Hatások

Alkalmazott feltételezések – Makrogazdasági pálya

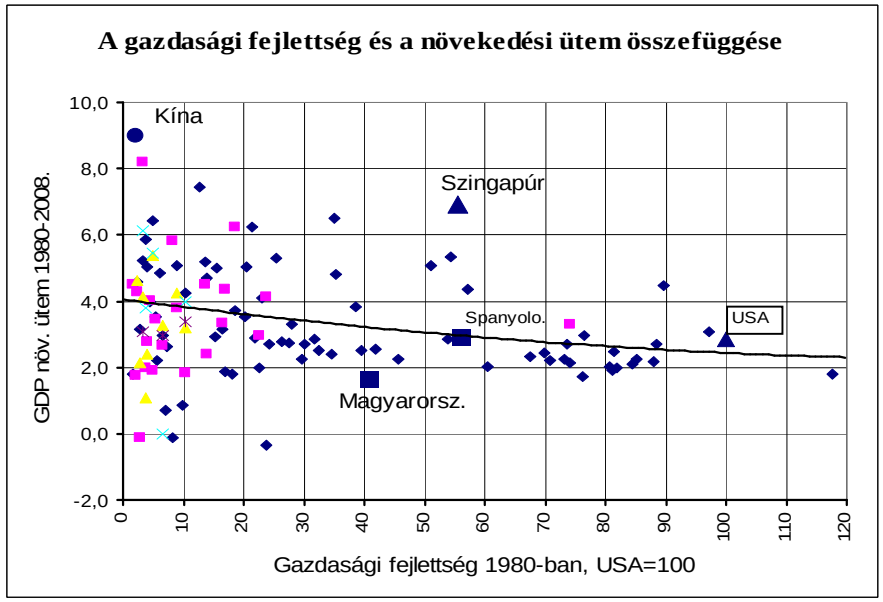
- Hosszú távú trendek alapján 2-6%-os növekedés valószínűsíthető ezen a fejlődési szinten
- Magyarország esetében 2-4% várható
- Magyar ciklusok 3-4 évente, rendszerváltás utáni ciklusok külső fizetésképtelenség veszélye, stabilizációs időszakok

Jelenlegi helyzet

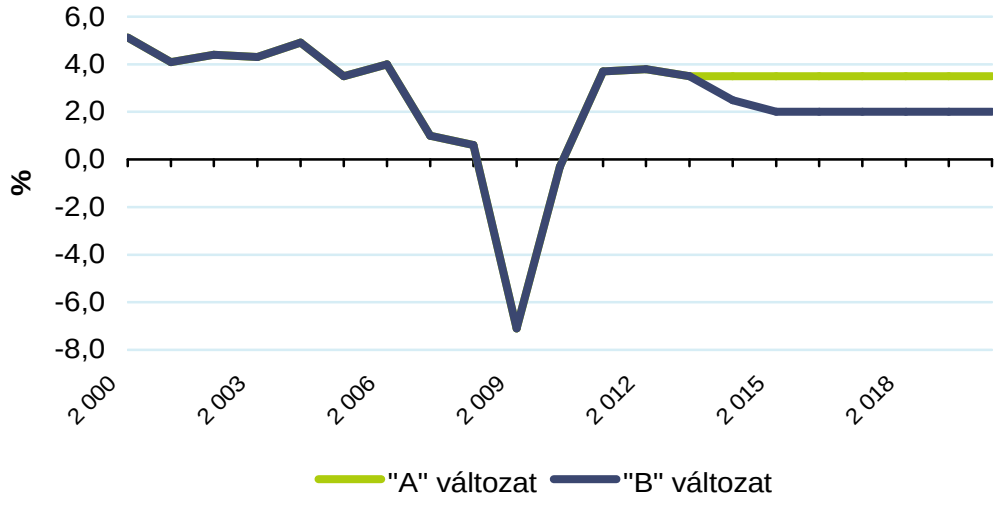
- 2009 recesszió, lassú és bizonytalan vs. gyors kilábalás
- KKE országok 6%-os visszaesése
- Elemzők, Magyarország 2010 6-7% visszaesés 2011 növekedés 2,4-3,2%, 2012 3,1-4,5%-os sávban, hosszú táv 3,5%

Változatok

- „A” export felfut, építőipar, belső integráltság növekszik, szolgáltatások szerepe csökken, egyensúlyi problémák kezelése (3,5%)
- „B” lassabb multinacionális export, ipari növekedés (2%)



A magyar GDP növekedési üteme (%) az A és B változatban



Alkalmazott feltételezések – Beruházási pályák

Nemzetgazdasági beruházások

- GDP mérleg alapján becsült
- 70-es évek (5% GDP) 29-32%, 1995-2005 (4% GDP) 22-23%-os hányad
- „A” változathoz szükséges a magasabb 24-25%-os beruházási hányad, „B” változatban 22%

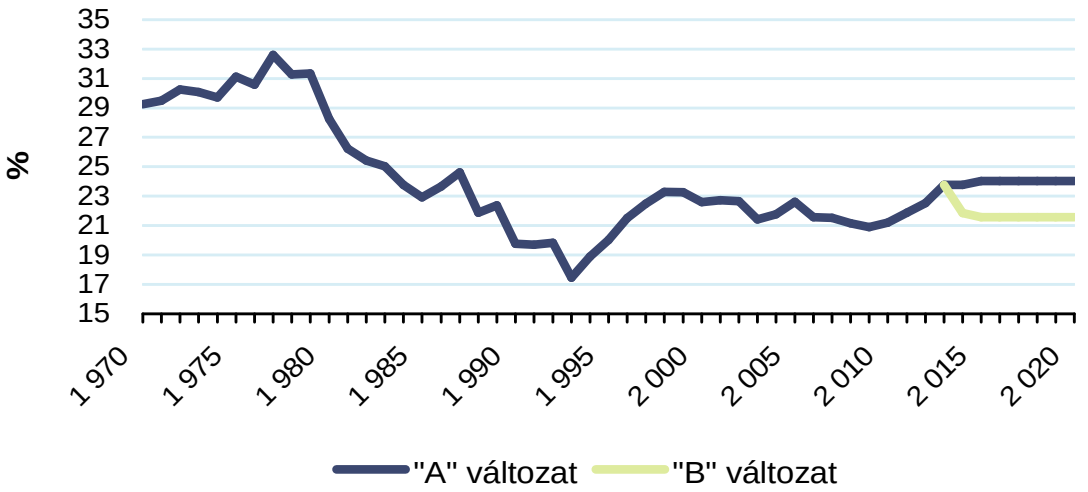
Kormányzati beruházások és Közlekedési beruházások

- GDP 15%-a, illetve a GDP 16%-a

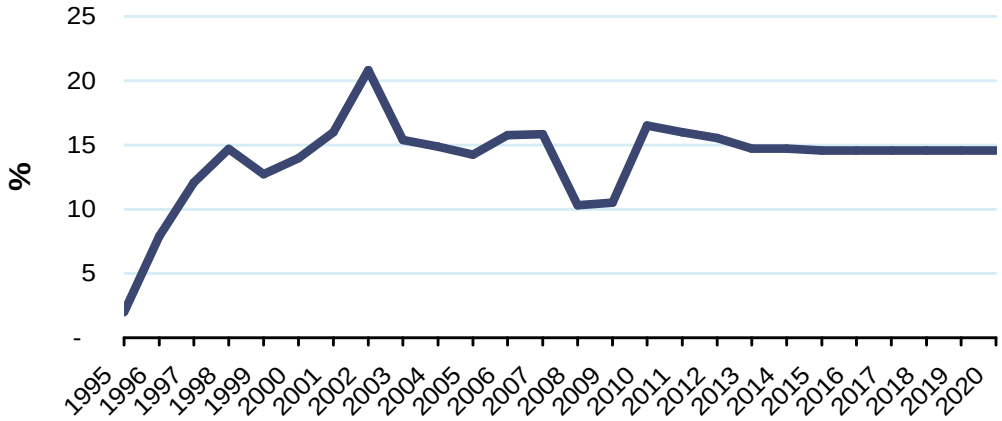
Előrejelzések (2009-2020)

- Nemzetgazdasági beruházások 71-80ezer Mrd Ft,
- a Szállítás-távközlési beruházások 12-13,5ezer Mrd Ft,
- a Kormányzati beruházások 11,5-13ezer Mrd Ft

Nemzetgazdasági beruházások aránya a GDP-ben (%)



Kormányzati beruházások aránya a nemzetgazdasági beruházásokban (%)



Legfőbb eredmények

Beruházások vizsgálata

- A GDP 1,1%-át teszi ki a teljes felkészülés, az olimpiai 0,3%-át teszi ki
- A nemzetgazdasági beruházások 4,8-5,4%-át tesz ki a teljes, 1,2-1,3%-át tesz ki az olimpia felkészülés
- A Kormányzati beruházások 2,9%-3,2%-át teszi ki, az **állami költségvetés 2,4%-2,5%-át teszi ki a teljes felkészülés**
- A Kormányzati beruházások **0,8%-0,9%-át teszi ki, az állami költségvetés 0,7%-át teszi ki az olimpiai felkészülés**

Megnevezés	Teljes felkészülés változat	változat	Előrehozott és olimpiai változat	változat
Olimpiai felkészülés beruházásai	**3 833**		**897**	
- a GDP%-ban	1,1%	- 1,2%	0,3%	- 0,3%
- a nemzetgazdasági beruházások %-ban	4,8%	- 5,4%	1,1%	- 1,3%
Ebből állami finanszírozású	**2 310**		**667**	
- a GDP%-ban	0,7%	- 0,7%	0,2%	- 0,2%
- a kormányzati beruházások %-ban	2,9%	- 3,2%	0,8%	- 0,9%
- állami költségvetés %-ban	2,4%	- 2,5%	0,7%	- 0,7%

Legfőbb eredmények

- A teljes 3833 Mrd Ft, 77%-a Közlekedési projektek, az Olimpia projektek 16%-ot tesznek ki,
- Állami beruházás 2310 Mrd Ft összesen, 1144 Mrd Ft EU finanszírozás
- Többletberuházás 900 Mrd Ft-ra tehető (olimpiai+ előrehozott), melynek 670 Mrd Ft állami
- Olimpia költsége 606 Mrd Ft

Gazdasági hatásvizsgálatok

- A GDP növekedési hatása kb. +0,1%-ra tehető
- Többlet adóbevételek évi 25-30 Mrd Ft
- A megnövekedett termelés 25-30 ezer többlet-munkahely teremtését jelenti az intenzívebb években

Tovagyűrűző hatások a többletberuházások eredményeképpen	**A 2015-2019-es években**
Beruházástöbblet	
Beruházástöbblet 5 évben és évente	755 Mrd Ft és 151 Mrd Ft/év
Állami beruházástöbblet 5 évben és évente	573 Mrd Ft és 115 Mrd Ft/év
Hatás	
GDP többlet 5 évben és évente	485 Mrd Ft és 136 Mrd Ft/év
GDP növekedés ütemtöbblet	+ 0,1% évente
Többlet adóbevétel egy évben átlagosan	kb. 27 Mrd Ft/év
Munkahelyteremtés egy évben átlagosan	kb. 26 ezer fő/év

Köszönöm a figyelmet !

Katona Zoltán
Senior manager
PricewaterhouseCoopers

telefon: (+361)-461-9307
e-mail: zoltan.katona@hu.pwc.com