ujforum53.qxp 7/7/2006 5:01 PM Page 48

A településfejlesztési infrastruktúra helyzete Romániában, különös tekintettel a közlekedési hálózatfejlesztésre

FEJÉR GERGELY

„A tudatos térszervezés különböző szinten levő társadalmi szerveződések (népcsoport, település, régió, állam, nemzetközi közösség) tevékenységének az eredménye" (Horváth, 2001).

Romániában a 1998. VI 15./151. sz. területfejlesztési törvény 2d pontja fogalmazza meg a területfejlesztés célját: „… ösztönözze az interregionális, a belső, a nemzetközi és határmenti együttműködést, ideértve az eurórégiókat is, valamint a fejlesztési régiók közreműködését az európai területi munkamegosztásban, a kölcsönös érdeklődésre számot tartó projektek megvalósítását elősegítő intézmények és szervezési formák elterjesztését a Románia által aláírt nemzetközi egyezmények szellemében."

A területfejlesztés feladataként az alábbiakat határozta meg: „… a kiegyensúlyozott fejlesztés ösztönzésével, a történelmi, földrajzi, társadalmi, politikai körülmények miatt hátrányban levő térségek fejlődési lemaradásának mérséklésével és az újabb egyenlőtlenségek kialakulásának megelőzésével mérsékelje a meglévő regionális különbségeket".

A törvény széleskörű közigazgatási decentralizációt indíthat el, illetve a kormányzati ágazati politikák és a regionális, valamint a helyi kezdeményezések összehangolását szorgalmazza a régiók fenntartható gazdasági, társadalmi és kulturális fejlődése érdekében.

A területfejlesztési célok megvalósításának eszközrendszere közé tartoznak a pénzügyi ösztönzők, központi szabályozás, valamint az infrastrukturális beruházások.

A térségi infrastruktúra fejlesztésének a térségi, környezetvédelmi, illetve a települési infrastruktúra fejlesztésén keresztül elő kell segítenie a térségen belüli hálózati kapcsolatok megerősödését, a kistérségi központok gazdasági kisugárzó erejének növelését, amivel hozzá kell járulnia a vállalkozások működéséhez szükséges feltételrendszer megteremtéséhez. Az infrastruktúra hiánya alapvetően az elmaradott térségekben jelenti a gazdasági fejlődés gátját, míg a fejlettebb térségekben szűk keresztmetszetet jelent az erőforrások magasabb szintű hasznosítása terén. Miközben az infrastruktúra meghatározza a vállalkozások működési környezetét, befolyásolja a lakosság életminőségét is. Az infrastruktúra fejlesztésekor alapvetően figyelembe kell venni a régiónként eltérő adottságokat, így az épített és természeti értékeket. A települések infrastruktúrájának helyzetét, fejlettségét befolyásolják a település földrajzi elhelyezkedésének feltételei és adottságai, helyi és helyzeti

ujforum53.qxp 7/7/2006 5:01 PM Page 49

energiái, a természeti viszonyok, táji adottságok. Ezek a megállapítások nemcsak a településen belül érvényesek, hanem azon kívül is. Továbbá az is befolyásolja, hogyan kapcsolódik egy település az országos hálózatokhoz, valamint ezen kapcsolódási pontoknak milyen a minősége. Vannak olyan elemek, melyek nem csak egy falut vagy kisvárost tudnak ellátni, hanem többet is, ebben az esetben növekedik a fontosságuk.

Az új infrastruktúrák olyan fejlődést hoznak magukkal, mely a térségben élők számára az életminőség megváltozása mellett különböző beruházások megjelenésével jár, s mely a jelenlegi hátrányos helyzetből való kilábalást jelentheti. Nem feltétlenül minden infrastrukturális beruházás vezet fejlődéshez, de a szükséges beruházások elvégzése egy hátrányos kistérség számára a helyzet megváltozását jelenti. Fontos itt megemlíteni, hogy míg egy nagy infrastrukturális beruházás megtérülése kérdéses lehet, hatásai nemcsak pozitívak, hanem negatívak is lehetnek: szolgálhatják a helyben maradást, de elvándorláshoz is vezethetnek.

A román gazdaság egyik legnagyobb gyengesége, hogy a múlt rendszerből örökölt infrastruktúrája hiányos. A gazdaság alulfinanszírozottsága miatt nem volt lehetőség jelentősebb infrastrukturális beruházások megvalósítására.

A városi infrastruktúra helyzete: A városok alapinfrastruktúrával való felszereltsége fontos megalapozása egy fenntartható fejlődésnek, ugyanakkor ezek hatással vannak a városok vonzására is. A 276 városból, amelyet 2003-ban jegyeztek Romániában, 182 város (66%) rendelkezett gázelosztási hálózattal, és 158 városban (57%) volt hőenergia-elosztás.

2003-ban a következő volt a városok felszereltsége:

Régió	Városok száma	Hőenergiával ellátott városok	Gázzal ellátott városok	Ivóvízzel ellátott városok
Románia	276	158	182	276
Észak-Kelet	34	24	22	34
Dél-Kelet	33	21	15	33
Dél	43	24	30	43
Dél-Nyugat	35	18	17	35
Nyugat	38	24	28	38
Észak-Nyugat	35	14	20	35
Közép	55	30	47	55
Bukarest	3	3	3	3

Forrás: Román Statisztikai Hivatal Évkönyve, 2004.

ujforum53.qxp 7/7/2006 5:01 PM Page 50

A városok infrastrukturális felszereltsége 100 ezernél nagyobb lakosságú városok esetében jobb azokkal szemben, amelyek kevesebb lakossal rendelkeznek. Ez azonban a városok földrajzi elhelyezkedésétől és a földrajzi adottságaitól is függ. Azon városok közül, ahol a lakosok száma 30 ezer alatt van, a városi lakások 54%-a volt a szennyvízhálózatra kapcsolva, szemben azokkal a városokkal, ahol a lakosság száma 200 ezer felett volt, itt ugyanis már 93%-ról beszélhetünk. A hőenergia vizsgálata szempontjából ugyanaz a szakadás figyelhető meg: 18% van a hőenergiához kapcsolva a 30 ezer lakos alatti városok esetében, és 53% a 30–100 ezer lakosú városoknál. A leggyengébben fejlett városok az Észak-Nyugati régió városai, ahol a városoknak csak 40%-a van hőenergiához kapcsolva.

A 2002-ben felszerelt városi lakások helyzete

Város kategóriák	Vízzel ellátott lakások (%)	Szennyvíz-hálózattal ellátott lakások (%)	Fűtött lakások közhálózatról (%)	Gázhálózatra bekötött lakások (%)
200 ezer feletti	95	93	77	81
100 és 200 ezer közötti	94	91	66	93
30 és100 ezer közötti	88	82	53	71
30 ezer alatti	69	54	18	56
Összesen	94	91	71	75

Forrás: ICCV, 2004

A lakások és lakásépítkezések számának alakulása 2002 és 2004 között:

Statisztikai mutatók	2002	2003	2004
Lakás alap – összesen (ezer)	8129,0	8152,4	8176,5
Állami tulajdonban (ezer)	203,0	7950,4	7976,8
Magántulajdonban (ezer)	7926,0	202,0	199,7
Befejezett lakások – összesen,	27722	29125	30127
Városi	11 572	14 494	15 874
Rurális	16 150	14 631	14 253
Állami tőkéjű kereskedelmi társaságok által épített lakások	2992	6137	4939
Városi	2849	6001	4820
Rurális	143	136	119
Magán alapból épített lakások	24 398	22 910	25 160
Városi	8408	8415	11 027
Rurális	15 890	14 495	14 133

Forrás: Román Statisztikai Hivatal

ujforum53.qxp 7/7/2006 5:01 PM Page 51

Lakásépítkezési program 2001–2004 között

	Program megnevezése	Átvett lakások száma					Összesen átvett lakások száma
		2001	2002	2003	2004	2005 01.30.	
1	Lakások fiataloknak, bérlet	106	2 096	4 937	4 272	286	*11 697*
2	Jelzáloghiteles lakások	295	512	142	313	16	*1 278*
3	Szociális lakások az 1996/114. sz. törvény alapján	441	139	247	94		*921*
4	Szociális lakások az 1997/687. sz. kormány-határozat alapján	0	468	1 092	260		*1 820*
5	Lakások az 1994/19. sz. kormányrendelet alapján	1 096	788	430	819		*3 133*
	Összesen	**1 938**	**4 003**	**6 848**	**5 758**	**302**	***18 849***

Forrás: Román Statisztikai Hivatal, 2005. év havi jelentései

A városi infrastruktúra másik tényezője a városi utak, melyek fejlettsége jelentősen befolyásolhatja egy város fejlődésének irányát. Az utak biztosítják a lakosság hozzájutását bizonyos javakhoz, illetve szolgáltatásokhoz, a munkaerőpiachoz. Ugyanakkor a közlekedés is hatással van a városi életre, a környezetre és egészségre. Az utak fejlettsége, minőségi színvonala városonként, régiónként változik, az országos átlag 59,7%-a esetében feljavított utakról beszélhetünk. A legalacsonyabb arány Bukarest-Ilfov körzetben van, éspedig 47,3%, ami azzal magyarázható, hogy a periférián lévő rossz utak száma magas.

Városi utak hossza 2003-ban

Régió	Összesen km	Felújított	Felújított %-ban
Románia	23 441	14 009	59,7
Észak-Kelet	3199	1786	55,8
Dél-Kelet	2854	1969	69
Dél	3347	1951	58,3
Dél-Nyugat	2340	1496	63,9
Nyugat	2954	1903	64,4
Észak-Nyugat	3108	1816	58,4
Közép	3686	2163	58,7
Bukarest	1953	925	47,3

Forrás: Román Statisztikai Hivatal Évkönyve, 2004.

ujforum53.qxp 7/7/2006 5:01 PM Page 52

A Dél-Keleti régióban a legmagasabb a felújított utak aránya, mivel a nagyvárosok száma ebben a régióban magasabb, mint máshol.

Közúti szállítás: A 2004-es évben az úthálózatok hossza Romániában elérte a 79 454 km-t, ennek megoszlása az ország területén relatív egyforma volt, természetesen a főváros környéke kivétel, mivel sokkal sűrűbb úthálózattal rendelkezik, mint az ország központja. A 2004-es évben a 79 454 km hosszúságú úthálózatból 15 712 km, azaz 19,8% nemzetközi út volt, és 63 742 km megyei és községi út. Ha a fejlettség fokának szemszögéből vizsgáljuk a lakosság által elérhető úthálózatokat, akkor elmondhatjuk, hogy a teljes úthálózat (beleértve a nemzetközi, megyei és települések közötti úthálózatot) 26,3%-a (20 880 km) modernizált út, 24,4%-a (20 200 km) kijavított út és 48,3% (38 374 km) kavicsos és földút volt.[1]

A nemzetközi utak állapota a legfontosabb, mivel a közlekedés 70%-a ezen történik.

2004-ben a gyorsforgalmi utak hossza csak 211 km volt, ami alacsony szintnek tekinthető mind a közösségi átlag alapján, mind pedig az újonnan csatlakozott országok úthálózata alapján. Magyarországon a gyorsforgalmi utak hossza a 2004-es év végén 448 km, Lengyelországban 398 km, Csehországban 517 km volt.[2]

Az EU közlekedési politikáját figyelembe véve, a közép-kelet-európai úthálózatnak jelentősen növekednie kell, így Romániában is, ahol a jelenlegi úthálózatok nem fogják megbírni a tranzit és belföldi forgalmat. Az átlag éves napi forgalom folyamatosan növekedik, 2000-ben ez 6500 személygépkocsi jelentett, és az előrejelzések szerint 2013-ban el fogja érni a 11 019-es személygépkocsi átlagot. Másik hátrány az, hogy Romániának semmilyen kapcsolata nincs az EU-s gyorsforgalmi úthálózattal. Az utak minőség (kapacitás, balesetek kockázata, környezetre kifejtett hatása) és a gyengén fejlett úthálózatok nem képesek lépést tartani a forgalom növekedésével, s nem felelnek meg a közösségi kívánalmaknak sem. Ami a jövőt illeti, 2007. január 1-jéig az úthálózatokon javításokat kell végrehajtani, hogy e dátum kezdetével hozzáférhessenek azon járművek is, melyek tömege és nagysága megfelel a 96–53-as irányzatnak (11,5 tonna/tengely). A jelen pillanatban 34,22% van felújítva a TEN-T úthálózatnak Románia területén, továbbá a megmaradt 3030,9 km úthálózat elvégzése is be kell fejeződjön.

Az 1995–2004-es periódust tekintve, a közúti hálózatok felújítása jelentősen növekedett, azonban ezek sűrűsége (33,3 km/100 km2 2004-ben) az EU országok átlagát tekintve (116 km/100 km2 2002-ben) alacsony maradt, Lengyelországban ez 79,9 km/100km.

---

1 A Közlekedési Minisztérium által közölt adatok alapján, 2004
2 Az Eurostat adatai szerint.

ujforum53.qxp 7/7/2006 5:01 PM Page 53

Románia közúti hálózatának alakulása 1995–2004 között

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Közutak hosszúsága (km)	72 859	73 160	73 161	73 260	73 435	78 479	78 492	78 896	79 001	79 454
Modernizált közutak hosszúsága (km)	17 608	17 716	17 813	18 031	18 084	19 418	19 868	19 958	20 368	20 880
Közutak sűrűsége (km/100 km^2)	30,6	30,7	30,7	30,7	30,8	32,9	32,9	33,1	33,1	33,3

Forrás: Román Statisztikai Hivatal 2004-es éves adatai, valamint 2005-ös publikációi

A nemzetközi utak hosszából 15 712 km, vagyis 90,5% modern állapotban van, 7,7% könnyű aszfaltburkolattal rendelkezik és 1,7% kövezett vagy földút. Az összes nemzetközi úthálózatból 1,4% (211 km 2004-ben) gyorsforgalmi út, 37,3% európai út, a többi fő-, illetve másodlagos út. A legtöbb európai út, amely a nemzetközi forgalom által is ismert, nem felel meg az Európai nemzetközi közlekedési egyezménynek, mivel az utak 60,16%-ának hossza már 2003-ban lejárt kihasználtságukat tekintve. A nagyvárosok környékén hiányoznak a kerülőutak.

Románia közúti hálózatának eloszlása régiók szerint 2004-ben

Régió	Közutak összesen	Nemzetközi utak	Megyei és községi utak	Közutak sűrűsége/ 100 km^2
Észak-Kelet	13 375	2657	10 718	36,3
Dél-Kelet	10 536	1997	8539	29,5
Dél	11 999	2753	9246	34,8
Dél-Nyugat	10 480	2043	8437	35,9
Nyugat	10 205	1882	8323	31,9
Észak-Nyugat	11 858	1955	9903	34,7
Közép	10 129	2134	7995	29,7
Bukarest-Ilfov	872	291	581	47,9

Forrás: Román Statisztikai Hivatal 2004-es éves adatai, valamint 2005-ös publikációi

Az elmúlt években a gépkocsipark jelentősen megnőtt az országban, mennyiségileg és minőségileg egyaránt. Ez a változás a törvények szigorodásának és a keresletnek is tulajdonítható. A 2004-es adatok alapján Romániában 3225,4 ezer autó volt bejegyezve, 43,1

ujforum53.qxp 7/7/2006 5:01 PM Page 54

ezer autóbusz és mikrobusz és 482,4 ezer áruszállításra alkalmas gépkocsi. Ennek ellenére a tehergépkocsik parkjának száma alacsony, ha az EU-s átlagot vesszük figyelembe. Például 2001-ben Romániában az 1000 főre jutó tehergépkocsik száma 20 darab volt, míg az EU-s átlag 1000 személyre 65 darab. Ha az újonnan csatlakozott országokat vizsgáljuk, a következő a helyzet: Magyarországon 37, Lengyelországban 51, Csehországban 31 tehergépkocsi jutott ezer lakosra.

Ami a közúti szállítást illeti, a jövőre nézve a fő cél a fenntartható fejlődés és a negatív hatások csökkentése, tekintettel a környezetre.

Vasúti szállítás: 2004-ben a Román vasúti hálózat elérte a 11 053 km hosszat (ebből 10 914 km normális síntávolságú: 1435 mm, 78 km szűk síntávolságú és 61 km széles síntávolságú). Az összes vasúti hálózatból 3965 km (35,8%, az EU-s átlag 48%-a) van elektromos hálózattal ellátva, és 2965 km (26,9%, az EU-s átlag 41%-a) dupla vonal. 2004-ben 2,4%-kal csökkentették a vasutak hosszát 1995-höz képest, mivel megszüntettek másodlagos vonalakat, ahol alacsony volt a közlekedés.

A vasúti vonalak hossza (figyelmen kívül hagyva azt, hogy helyenként két vagy három sínpálya is van) 21 360 km. Ezzel a vasúti hosszúsággal Románia a 7. helyet foglalja el Európában, Németország, Franciaország, Olaszország, Spanyolország, Lengyelország és Ukrajna után. A vasúti vonalak sűrűsége 46,3 km/1000 km^2 területen (2004-ben) és ezzel az értékkel az EU-s átlag (51 km/1000 km^2, 2003) alatt van, ez az érték az újonnan csatlakozott országok esetében pedig a következő: Csehország – 121, Magyarország – 83, Szlovákia – 75 km/1000 km^2).[3]

Románia vasúti hálózatának alakulása 1995–2004 között

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Vasutak hosszúsága (km)	11 376	11 385	11 380	11 010	10 981	11 015	11 015	11 002	11 077	11 053
Elektromos vasútvonal hossza (km)	3866	3960	3943	3929	3942	3950	3950	3950	3965	3965

Forrás: Román Állami Vasutak Rt.

Mivel az elmúlt évek alatt nem voltak jelentős infrastrukturális javítások és fejlesztések, a vasúti szállítás – a minőséget és biztonságot tekintve – az EU-s standardok alatt he-

[3] Eurostat adatai alapján.

ujforum53.qxp 7/7/2006 5:01 PM Page 55

lyezkedik el. Az egész hálózat 27%-án az átlag maximális közlekedési sebesség 50 km/h, 39%-án pedig 80 km/h az átlag haladási sebesség.

Ami az áruk szállítását illeti, a jelenlegi keresletet figyelembe véve kielégítőnek tartják, 2004-ben 72 738 ezer tonna árut szállítottak (ebből 20 928 ezer tonna nemzetközi szállítás és 679 ezer tonna tranzit áruszállítás).

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Árumennyiség (ezer tonna)	105 130	105 040	93 880	76 510	62 940	71 462	71 809	68 110	68 763	72 738
Tonna - km	27 179	26 877	24 789	19 708	15 927	17 982	17 757	17 197	16 584	17 022

Forrás: MTCT

A személyszállítás helyzete a 2004-es évet tekintve a következőképpen alakult: 99 434 ezer utas (ebből 520 ezer nemzetközi forgalomban), valamint 8,6 milliárd utas-km. Az évek során megjelentek a magán vasutak is, 22 áruforgalmat működtető vállalat 2,5% piaci részesedéssel rendelkezik. A vasúti park 2059 mozdonyból, 218 önműködő vagonból, 60 964 árut szállító vagonból és 5584 személyszállító vagonból állt. Az áruszállító vagonok életkora 30 év, tíz évvel több, mint a 20 éves működési év, a személyszállító vagonok esetében pedig 25 év a 20 helyett.

A piaci része, ami a vasúti szállítást illeti, az EU-s átlag feletti, ez azonban 15 éve folyamatosan romlik, mivel bezárnak azok a gyárak, amelyek termékeinek szállítására a legalkalmasabb forma a vasúti szállítás, valamint az agresszív közúti szállítás reklámozása miatt is csökkent a személyszállítás a vasutakon.

Ami a fejlesztéseket illeti, a vasutak esetében elmondható, hogy nagy figyelmet tulajdonítottak azon vonalaknak, melyek a jövőben a TEN hálózatnak lesznek részei. A vasutak rehabilitációs programját már 1996-ban elkezdték az IV-es folyosó részére, ez a jelen pillanatban 90 km-es szakaszban ért véget.

Légi közlekedés: A légi közlekedés hálózatát tekintve 17 repülőtér van megnyitva a polgári repülésnek, ebből 12 repülőtér állandó jelleggel nyitva van a nemzetközi szállításnak és más kérésre. A légi közlekedés 80%-át a Bukaresti „Henri Coandă" reptér bonyolítja le. A légiflotta jelentős átszervezésen és újításon megy keresztül. Az 1992-ben 75 áruszállító repülőgépből 2004-ben 34 maradt. Az elmúlt években a Tarom mellett megjelentek más hazai és külföldi szállítóvállalatok is, mely a verseny által javított a légi közlekedés és szállítás minőségén.

ujforum53.qxp 7/7/2006 5:01 PM Page 56

Meg kell még említeni, hogy 2004-ben 1 336 500 személy használta a légi közlekedést, ez 14,1%-os emelkedést jelentett az előző évhez képest, de még mindig az EU-s átlag alatt helyezkedik el. 2004-ben 62 utas/1000 hely volt Románia esetében, míg a közösségi átlag 1396 utas/1000 hely. Az utak tekintetében a 2001-es adatok szerint a légi közlekedés úti céljainak 58%-a az EU 15-kel történt, 13%-a pedig a többi 11 csatlakozásra váró államok között.[4]

Meg kell említeni, hogy a bukaresti „Henri Coandă" reptér, amely a személyek légi úton történő szállításának 76%-át végzi, az Európai Bizottság kritériumai alapján a 4-es csoportba, a kis reptér kategóriába tartozik. Becslések alapján 2010-re eléri a 7 millió utas szállítását. Összehasonlításként: Amszterdam esetében 2001-ben 30,3 millió utast jegyeztek.

Tengeri szállítás: A továbbiakban röviden bemutatom a tengeri szállítást Romániában, mely három tengeri kikötőn keresztül történik: Constanța, Mangalia és Midia, valamint négy folyami-tengeri kikötőn keresztül: Brăila, Galați, Tulcea és Sulina. A costanțai kikötő a legnagyobb a Fekete-tengerre, mely a pán-európai IV és VII korridorok keresztezésében helyezkedik el. Lehetőség van arra, hogy főkapuja lesz az Európa és Ázsia korridornak.

Fontos a costanțai kikötő infrastruktúrájának összehasonlítása az alábbi európai kikötőkével:

Kikötő	Szállítás millió tonna, 2003	Teljes felület (ha)		Mélység
		víz	szárazföld	
Rotterdam	327,8	3500	7000	24
Antwerpen	142,9	2109	11 239	15,5
Hamburg	106,3	7500		17
Marseilles	95,5			22
Le Havre	71,4	5000		14,5
Amszterdam	70,4	600	1900	13
Genova	53,7			14
London	51			20,1
Dunkerque	50,1			20,5
Bremen/Bremerhaven	49			14
Constanța	43,2	2614	1312	19

Forrás: MTCT

[4] EUROSTAT: "Statistics in focus – transport", Theme 7, nr.1-2003

ujforum53.qxp 7/7/2006 5:01 PM Page 57

A kikötők helyzete fokozatosan romlott, a flotta élettartama magas. A közeljövőben kezdték el a Călărași-Brăila hajózási szektor feljavítási munkálatait, melyet ISPA projekt segítségével valósítanak meg.

2004-ben az áruforgalom 71 742 ezer tonna volt, ebből 43,5% képezte a folyami áruszállítást.

Távközlés

Vezetékes telefonszolgáltatás: Romániában a távközlés hagyományos (vezetékes) és új (mobil) technológiájának fejlesztése, a leszakadás behozására való törekvés jegyében, időben bizonyos mértékig fedésben ment végbe. A mobiltelefon-szolgáltatások megindulása után kapott igazán lendületet a vezetékes infrastruktúra minőségi fejlesztése, alapvetően a telefonközpontoknak az analógról a digitális rendszerre való átállásával, illetve a fénykábelhálózat kiépítésével a városok között gyűrűt formáló térhálózatban, még olyan félreeső városokban is, mint Brassó vagy Bodzaforduló (Erdősi, 2003). A Romtelecom az internetes szolgáltatás megjelenésével sokfelé kiépítette az ISDN vonalakat, amelyek lehetővé teszik az egyidejű telefonálást és internetezést is.

Az EITO szerint a romániai információs és távközlési piac fejlődött a legjobban Közép- és Kelet-Európában, 20,2%-kal 2004-ben az előző évhez képest[5], így 14%-os átlag éves növekedést tudott felmutatni.

Az információs-technológiai piac helyzete 2000 és 2005 között:

Mutató	2000	2001	2002	2003	2004	Növekedési ráta 2004/2000	Növekedési éves átlag 2004/2000
IT és kommunikáció piac értéke (millió euró)	2159	2743	2672	3025	3637	68%	14%
IT piac nagysága (millió euró)	358	553	553	648	789	120%	21%
Telekommunikációs piac nagysága (millió euró)	1801	2190	2118	2377	2848	58%	12%

Forrás: EITO: 2003, 2004, 2005

A 2000–2004-es periódusban az összesen elköltött összegek az információ-technológia és telekommunikáció területén a GDP százalékában kifejezve növekvő tendenciát mutatott, azonban az EU-15-höz képest még mindig alacsony.

[5] European Information Technology Observatory, 2005.

ujforum53.qxp 7/7/2006 5:01 PM Page 58

IT és telekommunikációs költségek százalékos aránya a GDP-ben:

Mutató	2000	2001	2002	2003	2004
IT költségek Romániában	0,89	1,23	1,114	1,28	1,34
IT költségek az EU-15-ben	3,3	3,2	3	3	3
Telekommunikációs költségek Romániában	4,46	4,88	4,37	4,69	4,84
Telekommunikációs költségek az EU-15-ben	3,2	3,2	3,1	3,2	3,4

Forrás: EITO, 2005 és Eurostat 2005

Amint az előző táblázatból kiderül, a telekommunikáció költségének aránya a GDP-ből nagyobb volt, mint az EU-15-ök átlaga.

Ami a fix telefonvonalak helyzetét illeti, Romániában a következő volt a helyzet:

Mutató	2000	2001	2002	2003	2004
Fixtelefon-előfizetők száma – millió	3813	4026	4210	4330	4390
Fix telefonok száma/lakos	17,7	18,8	19,4	20	19,7
Automatizálási %	94,6	96,5	97,6	98	99
Digitalizálási %	54,8	65,4	71,9	74,27	77,15

Forrás: ANRC és a MCTI

Mobiltelefon-szolgáltatás: Néhány éves késéssel, 1993-tól kezdte meg működését az első mobil szolgáltató, a Connex, ezt követően pedig a Dialog-Orange mobiltársaság. Utóbbi 2002-ben már az ország területének 75%-át sugározza be. 2000-től már a digitális GSM rendszerű szolgáltató, a Cosmorom cég is bővítette a kínálatot. 2004-ben a Vodafon megvásárolta a Connexet, a Zapp Mobile a jogi személyeket célozta meg kedvező telefoncsomagokkal, őket követte a Cosmotel erőteljes piacra lépése. A mobilszolgáltatások térbeli elterjedésének folyamata a nemzetközi érvényességű diffúziós modellnek megfelelően ment végbe: kezdetben a nagyobb városokban és közvetlen környékükön (a legsűrűbb, legtöbb bevételt ígérő előfizetői piacon), majd a városok közti közlekedési főtengelyek mentén bontakoztak ki a szolgáltatások és fokozatosan terjeszkedtek a mögöttes területek felé a mobilvállalatok.

A mobiltelefon elterjedése (100 lakosra) 2000 és 2004 között átlag évi 50%-os növekedést ért el, ennek a gyors növekedésnek ellenére még mindig az EU-s átlag alatt van.

A 2005-ös évben dobták piacra az első 3G szolgáltatásokat, és jelen pillanatban 14 helységben van 3G lefedettség.

ujforum53.qxp 7/7/2006 5:01 PM Page 59

Mutató	2000	2001	2002	2003	2004
Mobiltelefon-előfizetők száma – millió	2,01	3,87	4,49	7,04	10,21

Forrás: ANRC és a MCTI

A táblázatból kiderül, hogy a 2004/2000 évre viszonyított növekedési ráta 408%.

Hagyományos postai szolgáltatások: A kelet-közép-európai folyamatokkal megegyező módon a Román Postából is kivált a távközlés, így a posta mai tevékenysége részben a klasszikus postai küldemények (levél, csomag, szórólap, újság stb.), részben újfajta információhordozók (CD-k, kazetták) szállítására korlátozódik, míg a pénzátutalás rendszere átvette már a nyugati korszerű online mintákat. Ilyenek a címzetthez az összeget igen rövid időn belül eljuttató szolgáltatások, nevezetesen: a Western Union szolgáltatásai, melyek 2002-ben még csak a nagyobb, városi településeken vehetők igénybe, az Eurogiro meg csupán a megyeközpontokban. Tehát e téren a lakosság kiszolgálási színvonala alapvetően lakóhelyének, településének státusától függ (Erősi, 2003). Ezt követően jelenik meg a magán gyorsposta (pl. Curier, Cargus).

Irodalomjegyzék

1. Európa Únió honlapja: www.europa.eu
2. European Information Technology Obsvatory, 2005
3. EUROSTAT: „Statistics in focus-transport". Theme 7, nr.1–2003
4. Román Kormány honlapja: www.gov.ro
5. Románia Nemzeti Fejlesztési Terve 2007–2013
6. Román Statisztikai Hivatal Évkönyvei, 2004, 2005
7. Szállítási, Építkezési és Turisztikai Minisztérium honlapja: www.mt.ro