

# Keskeny nyomtá

Talán nem túlzás azt állítani, hogy Magyarország európai uniós tagsága voltaképp átjárhatóságának megteremtésében rejlik: földön, vízben, levegőben. Hazánk infrastruktúrája ugyanakkor temérdek elmentmondással terhelt. Ez utóbbiak állnak annak a beszélgetésnek a középpontjában, amelyet Lotz Károly közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszterrel folytatott GYÉMÁNT MARIANN.



– Miniszter úr most érkezett Japánból. Mi az, ami különös irigységgel töltötte el?

– A japán fegyelmettség és következetesség. Ha elhatároznak valamit, végre is hajtják, s ez nagy ritkaság a világban. Azt azonban most nem tudom megítélni, irigylem-e őket vasútfeljesztésükért.

– Pedig mondják, az kész csoda.

– Csodának csoda, legalábbis technikailag. A vonatok háromszáz-háromszázötven kilométeres sebességgel „repülnek”, s bizonyos régiókon belül nem is érdemes repülőgépre szállni, hiszen az úgynevezett elővárosi vonatok bevisznek a városba. Valami hasonló nálunk is hasznos volna.

– Legfeljebb ekkora gyorsaság lenne fölösleges.

– Nincsenek meg az ehhez szükséges távolságok, és szigeteink sincsenek, amelyeket alagutakkal és hidakkal kellene összekötni. Ami viszont nagy kérdés – s erről indult meg a japán–magyar tapasztalatcsere –: a privatizáció ügye. Ez azért súlyos probléma, mert a vasút privatizációját sehol sem sikerült jól megoldani – talán Anglia a kivétel –, de a veszteségeket Japánban sem tudták tökéletesen eltüntetni.

– Az ottani veszteségek összemérhetőek a MÁV veszteségeivel?

– Hogyne. Abszolút mértékben persze ezek Japánban nagyobbak, de az arányok körülbelül megfelelték a miénknak. A japánok a rentabilitás megteremtéséért szétszedték a vasutat, öt társaságot hoztak létre, aztán ezeket privatizálták. Voltaképp most értettük meg, hogyan működik a privatizáció... Japánban két társaság nyereséges lett, három pedig veszteséges maradt. Ebből az következik: hiú ábránd, hogy a vasutat minden „porcikájában” nyereségesé lehet tenni. Még akkor sem, ha megszüntetnek vonalakat – erre természetesen a japánok is rá-

kényszerültek. Nálunk azonban a pusztá híre, hogy fel akarnak számolni egy-egy olyan vonalat, amelyen még a tucatot sem éri el a napi utasok száma, hisztérikus vita kezdődik. Miközben minden hitelfelvétel kritériuma, hogy megszüntessük a veszteségeket.

– Régebben úgy számolt a MÁV, hogy a személyszállítás veszteségeit az áruszállítás nyereségei csökkentik. Eddigi megnyilvánulásaiból úgy tetszik: ambicionálja, hogy az áruszállításban ismét nagyobb szerepet kapjon a vasút, mint a közút.

– Hogy a realitásoknál maradjunk: szeretném, ha nem hódítana teret a közúti szállítás Magyarországon oly mértékben, mint az Európai Unióban, ahol 85:15 az arány, a közúti szállítás javára. Magyarországon – optimista becslések szerint – a vasút 35 százalékban részesedik az áruszállításból, s jó volna, ha ez legalább nem csökkenne.

– Nem mond ellent egymásnak az, hogy a közút egyrészt elhódítja a vasúttól a fuvarozást, másrészt sok európai ország már be sem engedi a kamionokat, s a szállítatók kénytelenek vasútra rakni konténerüket?

– A legtöbb állam arra törekszik, hogy növelje a tulajdonában levő vasutak szolgáltatásait. Minden azon múlik, mit tud tenni a vasút szolgáltatásainak bővítése érdekében, ki tudja-e állí-

**Lotz Károly közgazdász 1937-ben született Budapesten. 1951-ben családjával együtt kitelepítik Gyöngyösorosziba. 1958 és 1964 között a kardvívó-válogatott tagja. 1964-től az Anyagmozgatási és Csomagolási Intézet fejlesztő közgazdásza, idővel igazgatóhelyettese. ENSZ-ösztöndíjat nyer Angliába, majd az ENSZ fejlesztési szakértőjeként dolgozik és tanít Brazíliában, Mexikóban és Kubában. 1977-től a budapesti közgazdaság-tudományi egyetem meghívott tanára, 1987-től a Világbank hazai beruházásainak előkészítője. 1990-től 1994-ig szabaddemokrata országgyűlési képviselő, a gazdasági bizottság tagja, az SZDSZ-frakció tudománpolitikai és műszaki fejlesztési szóvivője. Ugyanakkor az Európa Tanács gazdasági és fejlesztési bizottságának tagja. 1994-től közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter. 1996-tól az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának (CEMT) elnöke, 1997-től az Eurocontrol, az európai repülésirányítási szervezet elnöke, s az informatikai és távközlési kormánybizottság társelnöke.**

tani időre az áruszállításhoz szükséges kocsikat. Ez igen nehéz folyamat egy „lassú jelekkel” teletűzdelt országban – ami egyébként a pályák rendkívül rossz állapotából adódik.

– A laikus azt gondolja: közutat építeni mégis drágább. Hiszen a síneket már legalább lerakták egyszer.

”

*A tíz európai folyosóból négy érinti Magyarországot, benne vagyunk hát a sodrásban.*

”

– Ez nagy tévedés. Magyarország vasúti pályáinak legalább 70 százalékát teljesen fel kellene újítani. Márpedig a pályacsere horribilis összegbe kerül és ez nem áll a rendelkezésünkre. Talán most sikerül hozzájutnunk egy nagyobb hitelhez, amelyből a kocsikat is fel tudjuk újítani. Remélem, a pénzügyminiszter úr még februárban aláírja a szerződést.

– Tehát tizenkilencedik századi állapotban van a vasút. Ami viszont a közutakat illeti: ellentmondásnak látszik, hogy bizonyos statisztikák szerint Magyarország úthálózata semmivel sem fejletlenebb, mint Portugáliáé vagy Görögorszáé, Brüsszelnek mégis követelménye további autópályák építése. Ez pedig nemcsak előnnyel, de komoly hátránnyal is jár. Legalábbis, ami a környezetet és a lakosság életkörülményeit illeti.

– Portugália és Görögország temérdek pénzt kapott az Európai Uniótól útfejlesztésre. Ugyanakkor ez a két ország korántsem Európa közepén fekszik, s nincs olyan átjáróház-funkciója, mint hazánknak. A tíz európai „folyosóból” négy érinti Magyarországot, benne vagyunk hát a sodrásban. Ezért is érthető az az igény, hogy fejlesszük autópályáinkat, tegyük lehetővé az átjárhatóságot. Az emberek és áruk szabad áramlásához erre szükség van. Ami pedig a lakosság életkörülményeit illeti: az autópályáknak értelemszerűen el kell kerülniük a lakott helyeket. Az M0-ás persze nehéz ügy és az M1-es magas pályadíja miatt is sokan az elkerülő utakat veszik igénybe. A kormányprogram szerint ugyanakkor tíz év alatt körülbelül hatszáz kilométer autópálya épül. Az önkormányzatok pedig kifejezetten igénylik ezek közeliségét, hiszen a jó infrastruktúra vonzza a beruházókat. Példa erre az M5-ös Kecskemét környéki szakasza.



Császár Claudia felvétele

**– Ha már az ellentmondásoknál tartunk, van még egy, ráadásul politikai vonzattal: hágai döntés, bósi erőmű, Duna. Az ön – például az esetleges kártérítésre vonatkozó – megnyilatkozásai és pártja, az SZDSZ hivatalos állásfoglalásai nem mindig fedik egymást.**

– A hágai döntést követően megváltozott az alaphelyzet. A megegyezési szándék bejelentésének határideje március 25-én jár le, s nagy a rizikó, ha nem tudunk megegyezni addig vagy legalább nem folytatunk jó szándékú tárgyalásokat. Kérdés: meg tudunk-e egyezni, van-e esélye ennek. Hága azt is elfogadná, ha márciusban azt közölnénk, megvan rá a remény. Akkor már nem lenne szükség további eljárásra. Nagyon káros lenne, ha második döntést kérnénk. S naivítás volt azt hinni, a Nemzetközi Bíróság a szerződés érvénytelenségét fogja kimondani.

Nem könnyű a helyzet, hiszen mind e közben kártérítési vita is folyik. Az sem véletlen, hogy a parlament környezetvédelmi bizottsága úgy határozott: meg kell oldani a közös üzemeltetést Dunakiliti térségében. Ez is azt mutatja, hogy szükség van további hatásvizsgálatra. Ami nem csak az én véleményem, ez az MTA különbizottságának álláspontja is. Márciusig tehát feltehetően csak abban lehet megállapodni, hogy milyen irányban, s mely alapelvek szerint kell folytatni a tárgyalásokat.

**– Mennyire kavarja fel az SZDSZ-t az a „testvérháború”, amely éppen ez ügyben folyik Eörsi István és Eörsi Máttyás között? Hiszen láthatóan arról van szó: a megegyezés ellenzői a rendszerváltás szimbólumát látják leértékelődni.**

– Nos, éppen ez az, amin túl kell tennie magát az SZDSZ-nek. Ez ügyben osztom Eörsi Máttyás

”

*Vannak országok, amelyekben rendkívül rövid a miniszterek szavatossági ideje.*

”

véleményét, aki nagyon okosan fejtette ki álláspontját. Szükségesek persze további műszaki, gazdasági és ökológiai vizsgálatok, de ha ezek elkészülnek, józan belátással el kell fogadni a végeredményt – bármi legyen is az. Ma már a megfellebbezhetetlen hágai döntés a kiindulópont.

**– De vajon a hágai döntés nem pusztán arról szól, hogy a Dunának teljes hosszában hajózhatónak kell lennie? Valóban ennyire fontos ez a vízi út?**

– Úgy látszik, az Európai Unió ebben a kérdésben a legelszántabb. Szakértők azt mondják: a Duna a 7-es számú európai korridor. Főútvonalnak tekintik, s úgy gondolják, nem azért építették meg a Duna–Rajna–Majna-csatornát, hogy ne lehessen végig használni a Dunát. Majdhogynem az a véleményük: Magyarország nem sajátíthatja ki a Dunát, e folyó európai útvonal, s merő véletlen, hogy Magyarországon folyik át... Ez olyannyira így van, hogy több levelet is kaptam az Európai Unió főbiztosától, amelyben hangsúlyozza: Magyarországnak nemcsak a vízi utat kell szavatolnia, hanem a nemzetközi hajózási társaságokat is be kell engednie. E tekintetben viszont mi egy kicsit megkötöttük magunkat, hiszen ők viszonyosságról nem is akarnak hallani. Azaz nekünk nem lehetnének például szállítási érdekeltségeink a Rajnán. Nagy nyomást gyakorolnak ránk, hiszen az európai logisztikai központok, ipari parkok és regionális gazdasági központok rendszerében egyre több áru szállítása terelődik vízi útra. Ami egyébként környezetvédelmi szempontból igen csak kívánatos. Európai uniós tárgyalásaink során ennek a problémának egészen biztosan emiatt jelentősége lesz.

**– Pár hónappal ezelőtt ön arra a kérdésre, szeretné-e folytatni mostani tevékenységét, kitérő választ adott. Nemsokára kezdődik a kampány. Most mit mondana?**

– Politikai pályám folytatásáról és arról, hogy hol történjék ez, nem illene beszélnem. Különben is: ma még nem lehet tudni, ki nyeri a választásokat, milyen koalíció áll fel és így tovább.

**– Beszéltem már politikussal, aki kerek percc megmondta: szüksége volna még négy évre.**

– Sok mindenbe belefogtunk, s természetes, hogy jó volna befejezni például az autópálya-programot, a vasút rekonstrukcióját. De azt is tudomásul kell venni, hogy vannak országok, amelyekben rendkívül rövid a miniszterek „szavatossági ideje”. Japánban egy és háromnegyed év az átlag, úgyhogy, amikor a tárgyalások őszi folytatásáról volt szó, mindkét partnerem megjegyezte: ő akkor már nem lesz miniszter. Óvatosságnak kell tehát lenni. Egyébként pedig csak azt mondhatom: nem utáltam meg ezt a munkát. ■