

Archivum

ÚJ FOLYAM VII. 1-2. SZÁM BUDAPEST, 1998. FEBRUÁR ÁRA: 288 FT

MAGYAR SZEMLE

MIÉRT NEM KELL NEKÜNK DUNAGÁT: *MÁDL FERENC, NAGY BOLDIZSÁR, VIDA GÁBOR* – FÖLDKÉRDÉS MAGYARORSZÁGON ÉS ERDÉLYBEN: *RABÁR FERENC, OLÁH SÁNDOR* – MOLNÁR SÁNDOR FESTÉSZETE: *GRANASZTÓI GYÖRGY, ILLYÉS MÁRIA* – VARGA GYÖRGY: *VACLAV KLAUS MÉRLEGE* – CSÁTHIÁDA: *GRÓH GÁSPÁR, METZ KATALIN, SNEE PÉTER* – *TAR PÁL* ZBIGNIEW BRZEZINSKI KÖNYVÉRŐL



MAGYAR SZEMLE

Főszerkesztő: *Kodolányi Gyula*

Szerkesztőbizottság: *Borbándi Gyula,
Czakó Gábor, Cseh-Szombathy László,
Mellár Tamás, Molnár Gusztáv,
Szabados György, Szócs Géza, Dr. Varga Csaba*

Szerkesztőség: *Csejdy Virág, Bácsi István,
Cselényi Béláné, Gróh Gáspár,
Izinger Anna, Mátis Livia*

Szerkesztőségi titkár: *Arany Emilia*

ÚJ FOLYAM VII.	1–2. SZÁM	1998. FEBRUÁR
GRÓH GÁSPÁR	<i>Európába(n), botladozva</i>	3
SZÓCS GÉZA	<i>Tervezet egy dunai erőmű építésére a Fekete-erdőben</i>	5
MÁDL FERENC	<i>Bős–Nagymaros tegnap és ma</i>	7
NAGY BOLDIZSÁR	<i>Ördögárok</i>	43
VIDA GÁBOR	<i>Bős–Nagymaros Vízlépcső és az ökológia</i>	65
GRANASZTÓI GYÖRGY	<i>Az ember a szűkösségek lényge (Beszélgetés Balla Bálinttal)</i>	73
VÁCZI GÁBOR	<i>A „hídépítő” (Beszélgetés Sulyok Vincével)</i>	101
OLÁH SÁNDOR	<i>A mezőgazdaság székelőföldön</i>	111
RABÁR FERENC	<i>Mezőgazdaság és földvásárlás</i>	125
GRANASZTÓI GYÖRGY	<i>Molnár Sándor festőművész kiállítása elé</i>	137
ILLYÉS MÁRIA	<i>Minden ablakot, minden ajtót ki kell nyitni (Beszélgetés Molnár Sándorral)</i>	141

KÖRKÉP

<i>ELEK TIBOR</i>	<i>Végül is kinek az ideje?</i>	<i>157</i>
<i>GRÓH GÁSPÁR</i>	<i>...Az élet maga</i>	<i>163</i>
<i>SNEÉ PÉTER</i>	<i>Szegények vagyunk</i>	<i>174</i>
<i>METZ KATALIN</i>	<i>Szerelem: öncsalás és/vagy lélekkhasadás</i>	<i>177</i>
<i>HORNYIK MIKLÓS</i>	<i>Cselekvő bátorság</i>	<i>181</i>
<i>KUBINSZKY MIHÁLY</i>	<i>Eszterházi új vigasság</i>	<i>187</i>
<i>TAR PÁL</i>	<i>Zbigniew Brzezinski: a nagy sakktábla</i>	<i>193</i>
<i>VARGA GYÖRGY</i>	<i>A fordulat éve Csehországban?</i>	<i>200</i>
<i>LOVAS LAJOS</i>	<i>Vírus</i>	<i>207</i>

E számunkban Molnár Sándor festményei és szobrai láthatók.

K: Nagy Boldizsár műk: tanulmány
a dunai hajózásról, a Duna Tply
nemzeti parkról, vízmelegítésről, környezeti
hatásokról, energiáról

Kód: VILIEPCSO/BOS

Alm

ÖRDÖGÁROK*

x 913

Képek a Duna menti karneválról

A végső mozzatáról

- Miért nem hajózható az Ördögárok?
- Mert még nem tettük azzá!

A Magyar Közlekedés című hetilapban megjelent Nemcsók János-interjú¹ nyomán ezt a párbeszédet képzeltem el, mint a magyar vízi közlekedés fejlesztésének jövőképét összefoglaló dialógust. A tavaly őszi interjújában a velleencei matrózsapkában, lezseren oldott nyakkendőben lefényképezett politikai államtitkár a következőket mondja:

„Hiszek abban, hogy [az 1998-cal kezdődő] kormányzati ciklusban megvalósítható a Maros hajózhatóvá tétele Marosvásárhelyig illetve a Tisza hajózhatóvá tétele Záhonyig...” (A kiemelés az enyém – N. B.), majd beszámol arról, hogy „van egy másik ideám: az elkövetkezendő 5–12 évben megvalósítani Budapest–Kecskemét–Szeged között a Duna–Tisza-csatornát”².

Erős hit, erős ambíció. (Mely nyilván feltételezi, hogy nemcsak Szlovákia, hanem Románia is megszállottja a hajóközlekedésnek, s készen áll a Marost több száz kilométeren átépíteni, ismételjük, a következő kormányzati ciklusban. Vagy a munka lesz sietős, vagy a ciklus váratlanul hosszú...).

Hogy az ördögbe kerül a Maros, a Tisza, a kétszáz kilométeres csatorna a hágai ítéletről szóló cikkbe? Úgy, hogy sokan kérdezik, miért nagyszabású hajóútfejlesz-

* Köszönetet mondok Gyórfy Katalinnak, akinek forráskutató segítségével és biztatása nélkül ez a cikk nem készülhetett volna el.

tésről és második erőműről tárgyal a magyar delegáció a szlovákokkal, s miért nem arról, ami 1989 és 1997 között a változó magyar kormányok változatlan célkitűzése volt: a Bős–Nagymarosi Vízlépcsőrendszerrel kapcsolatos hasznok maximalizálásáról és károk minimalizálásáról.

Gondolom, két oka van ennek: a tárgyalódelegációt mozgató személyes ambíció és a nagyszabású beruházások kivitelezéséhez fűződő példátlan méretű gazdasági érdek. Gondoljunk csak bele, mennyi pénzt érdemes a 300 milliárd forintos összértékű, garantáltan fizető állami megrendelések megszerzéséért racionálisan marketingbe, sajtóba, döntéshozók informálásába befektetni? Ha fél százalékot áldoznak a leendő vállalkozók (amennyit a magyar folyóiratok költenek a folyóirat-támogatási pályázatokra), akkor 1500 millió forintot szánhatnak lobbizásra, vagyis (feltételezve, hogy 1997. szeptember és 1998. március között születik a döntés) havi 250 millió forint az elköltendő összeg. Munkanaponként 10 millió!

Nekik megéri, ami nekünk, tollforgatóknak, közembereknek nem, s amire a hágai ítélet – vagy más nemzetközi jogilag kötelező norma – sem kényszerít bennünket.

Mielőtt röviden tárgyalom, szerintem mi következik az 1997. szeptember 25-én kihirdetett hágai döntésből, két ilyen abszurd törekvést veszek – a nyilvános források alapján – górcső alá: a hajózást és az energiatermelést.

Álproblémák

SZELLEMHAJÓZÁS

A Bős–Nagymarosi Vízlépcsőrendszer létrehozataláról szóló 1977. évi szerződés³ nem teremt semmilyen új kötelezettséget a hajózás kapcsán, csupán megerősíti, hogy a felek az 1948. évi belgrádi Duna-egyezménnyel összhangban

„megfelelően biztosítják mind a vízlépcsőrendszer megvalósításának, mind az üzemelésének időszakában a nemzetközi hajóúton a folyamatos és biztonságos hajózást”.⁴ A Nemzetközi Bíróság a peres felek jövőbeni magatartását szabályozó ítéleti részében (a 131. pont után) egyetlen szót sem szól a hajózásról, kiváltképpen pedig arról, milyen paraméterű hajózóút fenntartását kívánná meg. Ezért a hajózásnak nincs köze a perhez és az 1977. évi szerződéshez azon túl, hogy a felek céljai között szerepelt a Nagymaros és Pozsony közötti Duna-szakasz hajózási akadályainak kiküszöbölése az energiatermelésre szánt erőművek és az azokhoz szükséges duzzasztás előnyös mellékhatásaként.

Akármit tesznek tehát a felek a hajózásért, azt a dunai hajózásra vonatkozó, az erőműtől független szabályok vagy a racionális gazdasági megfontolás szempontjából kell vizsgálni.

A dunai hajóút paramétereit nem rögzíti kötelező, hatályba lépett egyezmény. A Duna-bizottság ajánlásai irányadóak ugyan, de be nem tartásuk nem vonhat maga után szankciót, ráadásul most vannak változóban, mint ahogy az egész egyezmény újraalkotása is folyamatban van. A magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról megfogalmazott országgyűlési határozat⁵ sürgető feladatnak tekinti a „dunai vízi úton az európai VI.b. víziút-osztálynak megfelelő paraméterek” biztosítását és a hajózást kiszolgáló legfontosabb országos közforgalmú kikötők megvalósítását, amiből kitetszik, hogy itt egy ajánlott szabvány elérésére irányuló programról olvasunk jogszabálynak nem minősülő országgyűlési határozatban.

Ebből az következik, hogy a hajózóút tényleges méreteit, az eltérhető korlátozások számát politikai és gazdasági döntésben határozzák meg, azokról kötelező egyezmény nem szól.

Mit diktál a politikai és gazdasági érdek? A gázlós napok ésszerű csökkentését, a hajózóút fejlesztését addig, amíg a jobb hajózási körülményekből adódó, a fuvarozónál és a fuvaroztatónál megjelenő nyereség legalább arányban áll az állam infrastrukturális beruházásának nagyságával. A külföldi hajótársaságnak kedvező könnyebbség politikai és viszonzásági tőke: remélhetjük, hogy lobogójának állama a saját folyószakaszát ugyancsak karbantartja, illetve hálás a neki semmibe nem kerülő, de gazdasági társaságainak előnyt hozó beruházásért.

A dunai hajóút fejlesztésére szánt összegek meghatározásánál a fenti előnyöket az alábbi korlátokkal kell összevetni:

A hajózóút paraméterei, különös tekintettel a Duna–Majna–Rajna-csatornára

A dunai hajózóútra a felső-ausztriai szakaszon 18,5 dm-es vízmélységet ajánl a Duna-bizottság, a német szakaszon a folyam Straubing és Vilshofen között nem duzzasztott, és olykor 15 dm-es gázlókat produkál. Számos másfajta akadály is található Budapest felett (pl. nagyvíz idején hajómagasságot korlátozó alacsony hídníylások), nem beszélve arról a tényről, hogy a Duna–Majna-csatorna mindössze 55 m széles a felszínen és 40 az alján, és évi 40–45 napra rendszeresen befagy. Minek akkor 180 m széles, 25 dm mély hajózóutat fenntartani a teljes esztendőben?! A jelenlegi viszonyok között, minden beavatkozás nélkül is adottak ezek a feltételek az év nagyobb részében. (1997 áprilisa és szeptembere között egyetlen gázlós nap sem volt Pozsony és Budapest között!) Ráadásul hiába épül egy duzzasztó Pilismarótnál, ha az alatta fekvő dömösi, budafoki, dunaföldvári, solti, barakai gázlók hasonló gyakoriságát nem befolyásolja, tehát a Dunát nemzetközi mértékben nem teszi jobban hajózhatóvá.⁶

Ha nem azt az állapotot tekintenénk gázlónak, amikor a vízmélység 180 méter szélességben nincs meg, hanem azt, amikor – mondjuk – 55 méter szélességben sem adott a 25 deciméteres merülési mélység, akkor a hajózási akadályok száma drasztikusan esne. A konklúzió tehát az, hogy néhányszor tíz nap hajózási akadállyal mindenképpen kell számolni, a Bécs fölötti és a német szakaszon nem remélhető a 20 decimétert meghaladó hajózómélység, így a Pilismarót–Szap-szakasz hajóútfeltételeinek javítását csak az egyéb szűk keresztmetszetekre figyelemmel, azokat meg nem haladó mértékig érdemes elvégezni, és ez a munka is elsősorban Pozsonyban terem gyümölcsöket: a pozsonyi kikötőbe terelve át Csepel átrakó-forgalmát. Számos tanulmány bizonyítja – így a magyar kormány megrendelésére holland részvétellel 1994-ben elkészült átfogó munka –, hogy a józan követelmények duzzasztás nélkül, hagyományos folyamszabályozási eszközökkel teljesíthetőek.

Hajóforgalom, igények, méretek

Az európai és a dunai belvízi hajózás hosszabb ideje leszálló ágban van vagy stagnál. Valkár István, a Szlovákiával tárgyaló magyar delegáció hajózási szakembere jelentette ki, hogy a Duna forgalma a rendszerváltó évek után a felére csökkent, majd „a 90-es évek kezdetére a hajózás mélypontra süllyedt”⁷. A dunai hajózás teljesítménye (a teljes Duna-szakaszra vonatkoztatva) a maximum évében, 1980-ban volt annyi, mint a Rajnán 1950-ben (90 millió tonna), azóta 23,8 millió tonnára (1993) esett vissza, miközben a Rajnán 1970 óta ennek tízszeresét meghaladja a hajózás teljesítménye (260–290 millió tonna között stagnálván), holott a rajnai hajózóút sokkal keskenyebb és szűkebb kanyarulati sugarú, mint a Dunáé.⁸ A Duna kapacitása évi 1000 millió tonna áruszállítási volumen, a Rajnáé 600 millió tonna. Az előbbi 2,3 százalékban kihasznált, az

utóbbi 45 százalékban⁹, de mi a Dunát akarjuk továbbfejleszteni! A belvízi hajózás stagnálása vagy visszaesése hosszú távú, általános trend: Lengyelországban és az Egyesült Királyságban a nyolcvanas évtizedben közel felére csökkent a belvízi hajózás, aminél még nagyobb ütemű volt a kilencvenes évek első három évében tapasztalt visszaesés keleten és nyugaton egyaránt. (Ausztria: 20%, Bulgária: 53% Csehország 39%, Magyarország 48%, Románia 30%, Szlovákia 51%, Ukrajna 61%.)¹⁰ A Dunán tehát mind a hajózóút, mind a rendelkezésre álló flotta kihasználatlan. A bőszi zsilipeken átlagban kétóránként három hajó halad át, a legkisebb személyhajót is beleértve.¹¹

Nincs min csodálkozni: a hajók 10–20 km-es sebességgel haladhatnak, egyre kisebb az igény a hagyományos tömegáru (érc, szén, műtrágya, építési kő és egyéb anyag) szállítására, a kamionok pedig nehezen tehetik meg, hogy lábon álljanak a folyami siklás hosszú napjai alatt. Ráadásul egy konténer útja Ausztriából Hamburgba vagy Rotterdamba csak 10–20%-kal olcsóbb vízi úton, mint vasúton, viszont számolni kell a vízi út nagyobb légszennyezésével.¹²

A belvízi hajózás infrastruktúrájába fektetett összeg az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciáján részt vevő országok körében 1975 óta folyamatosan csökken.¹³ A Duna–Majna-csatorna forgalma kisebb a vártnál és akkor is csökkent, amikor azt már nem lehetett a délszláv konfliktus káros kihatásaként értékelni. 1996-ban 6,14 millió tonna árut szállítottak a csatornán keresztül, közel 8%-kal kevesebbet, mint az előző évben.¹⁴ Érdeemes megjegyezni, hogy a modern, konténereket, kamionokat szállító hajók merülése 1,3–1,6 m között van, tehát gyakorlatilag soha nem érzékelnének hajózási akadályt a Dunán, akkor sem, ha semmilyen beavatkozást nem végeznénk. Ráadásul a csatorna megnyitásának nem az lett a hatása, hogy a keleti hajósok betörték volna a nyu-

gati piacra, ellenkezőleg, a nyugatiak nyertek teret a keleti országok fuvarozási piacán.

A hajózás nem indokolhatja a beruházást

Mindebből az következik, hogy a hajózóút javításából a magyar hajóstársaságoknak legfeljebb néhány tízmillió forint profitnövekményük származhat, aminek a kedvéért 200 milliót sem érdemes az államnak beruháznia, nem-hogy annak *másfélezerszeresét*, mint amire most készül. A politikai nyereség, amely a külföldi, elsősorban német reklamációk megszűnésével adódik, értékes. De mennyire? Mennyit fizessen a magyar adófizető a német közlekedési miniszter mosolyáért? 300 milliárdot? Ugye nem?!

ENERGIATERMELÉS

A hajózási érv szellemhajójának meglékelése után nézzük, mit bír ki az energiatermelés luftballonja. A Hágai Bíróság adottnak vette, hogy Nagymaros nem épül fel, nem sorolta a szerződés céljai közé a csúcsergiatermelést és nem kötelezte Magyarországot semmilyen második erőmű felépítésére. Ellenkezőleg: világosan kimondotta, hogy „a vízlépcsőrendszerrel kapcsolatos teljesítési kötelezettségeket – amennyiben azokat nem teljesítették 1992 előtt – túlhaladottá tették az azóta bekövetkezett események. A valóságtól elrugaszkodott jogalkalmazás lenne, ha a Bíróság azt rendelné el, hogy teljességgel helyre kell állítani [azokat] és a dunacsúnyi vízművet (sic!) le kell bontani, amikor a Szerződés céljait a jelenleg fennálló építmények megfelelően szolgálhatják.”¹⁵ A Bíróság szavait a többséggel szavazó Oda bíró a következőképpen értelmezte: „Noha jelenleg az egész Bős–Nagymarosi Vízlépcsőrendszer beruházás üzemben van, formája módosult (vagyis a dunakiliti duzzasztómű helyett a csúnyi

gát tereli a vizet az üzemvízcsatornába és a nagymarosi gát illetve erőmű elmaradt), a felek az 1977-es szerződés 15., 16. és 19. cikke értelmében kölcsönösen kötelezettségekkel viseltetnek egymás iránt és talán harmadik felek iránt is, amely a környezetvédelmi jog általános kötelezettsége, hogy megóvják a Duna folyó térségében a környezet épségét.”¹⁶ Így érthető, hogy „Ami a nagymarosi gát elhagyását illeti, ezért Magyarország elvileg nem tartozik kártérítéssel Szlovákiának, miután ez a tett nem okozott lényegi kárt Szlovákia számára...”¹⁷

Miután az ítélet nem kötelez újabb gát építésére, azon csak akkor érdemes gondolkodni, ha gazdaságos, mégpedig úgy, hogy nem okoz elfogadhatatlan (és a bevételből meg nem térített) környezeti károkat. Aki ezt a feltételezést elfogadja, szinte nem is gondolkodik tovább, mert belátja, hogy egy ilyen erőmű nem lehet gazdaságos. Ha 800 millió kWh energiát termel évente és a járulékos költségekkel együtt 560 milliárd forintba kerül¹⁸, akkor évi 8 milliárd forint bevételért (10 Ft/kWh termelői árral számolva) ruháznak be a bevétel hetvenszeresét. Ha figyelembe vesszük, hogy a megtermelt energia fele a szlovákokat illetné, és levonjuk az erőmű és a duzzasztás melletti 2 x 100 kilométeres partszakasz vélhető fenntartási költségeit (beleértve azt, hogy a befolyó patakokat éjjel-nappal szivattyúkkal kell a megemelt Dunába átpumpálni) és az amortizációt, akkor Magyarországnak aligha marad több évi 2,5 milliárd forintnál, ami kevesebb, mint félszázalékos megtérülés, tehát nyilvánvaló gazdasági örültség. Ugyanez a tőke a bankban (20%-kal számolva) évi 112 milliárdot jövedelmezne, máshol befektetve pedig még többet. A pilismaróti erőmű durván évi 110 milliárd forint veszteséget termelne!¹⁹

Lehetne azzal érvelni, hogy ha veszteséges is a beruházás, a keletkező energiára szükség van. Lehetne, de abszurd lenne. A pilismaróttal azonos, 150 MW teljesítményű szénerőmű felépítésére a vizes beruházás költségé-

nek egy tizenhatodáért, 35 milliárd forintért vállalkozott a Vértesi Erőmű.²⁰ Arra sincs feltétlenül szükség, hiszen minden állóeszköz-beruházás nélkül lehetne elektromos energiát importálni (ez idő szerint vásárolunk is a bő-siből!), ha szükség lenne rá, de még ésszerűbb lenne, ha javítanánk az OECD-átlagtól messze elmaradó energiafelhasználási hatékonyságunkon. Talán nem érdektelen emlékeztetni arra, hogy az 1986-ban megkötött szerződéséről az elmúlt években szabadulni akart az osztrák elektromosenergia-importőr: nem kívánja az akkor kikötött áron átvenni a Magyarországról exportált energiát, mert túl drágának tartja.²¹ A megindult választottbírói eljárásban – állítólag – a körülmények alapvető megváltozására hivatkozott...

Az energiatermelés nem indokolhatja a beruházást

Mint a fentiekből kiviláglik, nincs racionális érv egy újabb duzzasztómű energetikai indokból való felépítésére. A beruházás soha nem térülhet meg, ezért kidobott pénz, az általa termelt áru nem versenyképes a túlkínálati piacon, ráadásul ilyen vízerő-hasznosítás nem is szerepel a hazai energetikai programban, amelynek megvalósítására a közelmúltban írtak ki tendereket. A Bős–Nagymaros ügyében páratlanul jólétesült Népszava úgy tudja, hogy szakértők arra gondolnak, a bősi erőmű magyar tőkehányada és Dunakiliti együtt 200 milliárd forintért apportálható lenne egy olyan társaságba, amelybe a koncessziót elnyerő befektető ugyanennyi készpénzt fektetne be. Ezután még 300 milliárd hitelt vesz fel az állam és a koncessziós közös társasága, aminek nyomán hazánk 40 milliárd, a koncessziós pedig 20 milliárd forint haszonra tenne szert, vagyis 700 milliárd lekötött tőkére 60 milliárd forint haszon jutna (ami akkor lenne igaz, ha minden megtermelt kWh a fenntartási költségek, adózás stb. után 20 forint tiszta hasznot hozna – ez elképzelhetetlen), ami biztosan

nem versenyképes. Nem lesz, aki ezt ennyiért koncesszióba vegye. Akkor pedig marad az államkassza és annak őrzője, a pénzügyminiszter (valamint a költségvetést elfogadó Országgyűlés). Ők odaadhatják a pénzt, de nem gondolhatják, hogy ebben a gesztusban a politikai hűség gazdasági értelmességgel párosul.

A KÁRTÉRÍTÉSSEL FENYEGETŐKRŐL

A kártérítés mumusának falra festése²² régi hagyomány a vízlépcsőépítők köreiből. Már 1989-ben is azzal érveltek Nagymaros folytatása mellett, hogy elhagyása esetén Csehszlovákia elviselhetetlen mértékű kártérítést fog követelni.

Ugyan, ugyan. Nem véletlen, hogy a hágai perben csak a szlovák keresetben találunk számszerűsített követeléseket,²³ s három évvel később a szóbeli eljárás során sem tett mást Szlovákia képviselője, mint hogy visszautalt ezekre a számokra, kiegészítve azzal a megjegyzéssel, hogy korai lenne még számszerűsíteni Szlovákia összes kárát, mert az csak akkor lesz kiszámítható, amikor Magyarország visszatér az 1977. évi szerződéshez.²⁴ A perirat maga cseh és szlovák koronában (nem dollárban!) számol, és az egyes tételeket nem igazolja vagy indokolja. A teljesen abszurd tételekkel is számolva körülbelül 1 milliárd cseh koronát, 342 millió szlovák koronát és a kiesett elektromos energia értékét követeli a C variáns teljes építési költségén felül. Tekintettel arra, hogy mind a cseh, mind a szlovák korona árfolyama 1992-93-ban 30:1 volt az USA dollárhoz viszonyítva, itt összesen kb. 45 milliárd dollárt számoltak össze, annyi bizonyítékot sem szolgáltatva, mint a Szigetköz kárait 3-7 milliárd dollárra becsülő magyar közgazdászok.²⁵

A C variáns felépítésének költségeit értelemeszerűen nem kell megfizetnünk, hiszen jogellenesen épült. Csak akkor kell térítenünk érte valamit, ha a csúni erőtelep által

termelt energiából részesedni kívánunk. Ezt választhatjuk, vagy elvethetjük, de kártérítésként biztosan nem ítéli meg a Bíróság ellenünk.

Marad az elmaradt energia ára. Bős két évvel a tervezett időpont után lépett működésbe, Nagymaros pedig nem készült el 1994-re, amikor a teljes üzembeállást – és a csúcsrajáratás kezdetét – elképzelték. Tekintettel arra, hogy immár hatodik éve kizárólag Szlovákia profitál az erőműből, nyilvánvaló, hogy a kétéves késedelemmel elvesztett energia többszörösét sajátította ki a magyar félnek járó energiahányad visszatartásával, tehát a késedelemért kártérítéssel nem tartozunk. Más kérdés az elmaradó nagymarosi termelés és a csúcsenergia többletértéke. Itt két bizonytalansági pont van. Jogellenes-e, hogy Nagymaros nem épült fel? Mint láttuk, Oda bíró úgy értelmezi, hogy ezért nem jár kártérítés Szlovákiának, s a Bíróság álláspontja szerint a felek nem is állapodtak meg a csúcsüzem konkrét módjában (ezt Szlovákia is ismételt hangsúlyozta a per során), s nem is kötelezték el magukat mellette, ezért elmaradásáért nem jár kártérítés. A másik bizonytalanság akkor jut szerephez, ha elvetjük ezt az érvelést és elismerjük Szlovákia jogát az elmaradt csúcsüzemi többletbevételre. Mennyivel ér többet a csúcsenergia? Figyelemre méltó módon Szlovákia arról annyit volt képes mondani, hogy az „sokkal értékesebb”²⁶.

Tekintettel arra, hogy a csúcsüzemi energiatermelést a Bíróság nem tekinti a Szerződés céljának, és elfogadta a második erőmű elhagyását, 1997 utánra biztosan nem jár kártérítés a csúcsüzem elmaradásáért. Így legfeljebb három év bevétel-többletét hiányolhatja a szlovák fél, amelynek mértéke vitatható, de biztosan nem több, mint 75 milliárd forint, azaz 375 millió dollár²⁷.

Összefoglalva: még a legengedékenyebb magyar delegáció sem köteles 410 millió dollárnál nagyobb szlovák kártérítési összegről gondolkodni. Ezzel szemben állnak

a magyar oldalon elszenvedett veszteségek. Mitől félünk akkor, miért érvelnek egyesek azzal, hogy a 410 millió dolláros kártérítés elkerülésére kell 2800 millió dollárt befektetni a pilismaróti erőműbe?

A DUNA-IPOLY NEMZETI PARKRÓL

Baja Ferenc környezetvédelmi miniszter 1997. november 28-i hatállyal védetté nyilvánította a Duna Esztergom-Budapest szakaszához kapcsolódó, valamint az Ipoly vidékén levő, összesen 15 131 hektár kiterjedésű, a 34/1997. (IX. 20.) KTM rendelet mellékletében részletesen azonosított területet, beleértve nemcsak Dömös teljes kül- és belterületét, hanem az Esztergomhoz és Pilismaróthoz tartozó területek jelentős részét is. A védetté nyilvánítás célja „a Duna és Ipoly térségében a folyók és mellékágrendszerük, a védettséggel érintett területek természeti értékeinek, a felszíni és felszín alatti vízkészleteknek, az érintett területek erdeinek, termőtalajának és más megújuló természeti erőforrásainak, gazdag élővilágának, tájképi történeti emlékeinek védelme”.²⁸ A természetvédelemről szóló 1996. évi LIII. törvény 35. § (1) bekezdése szerint „tilos olyan épületet, építményt, nyomvonalas létesítményt, berendezést létesíteni vagy üzembe helyezni, amely [a nemzeti park] jellegét és állapotát veszélyezteteti, károsítja, vagy ott a tájképi egységet megbontja;

gondoskodni kell a vadon élő szervezetek, életközösségeik, a biológiai sokféleség fennmaradásához szükséges természeti feltételek, így többek között a talajviszonyok, vízháztartás megőrzéséről”, mivel „nemzeti park az ország jellegzetes, természeti adottságaiban lényegesen meg nem változtatott, olyan nagyobb kiterjedésű területe, melynek elsődleges rendeltetése a különleges jelentőségű, természetes növény- és állattani, földtani, víztani, tájképi és kultúr-

történeti értékek védelme, a biológiai sokféleség és természeti rendszerek zavartalan működésének fenntartása, az oktatás, a tudományos kutatás és a felüdülés elősegítése.”²⁹ A hosszan idézett jogszabálysövegek önmagukért beszélnek, s gondolom, bizonyítják, hogy világos parancsaikkal szemben jogállamban nem lehet egy olyan vízerőművet a nemzeti parkba építeni, amely száz kilométer hosszan megsemmisíti a biológiai korridorként funkcionáló part menti vizes övezetet, szétrombolja a Dunakanyar látképét, mélyen visszaduzzaszt az Ipolyba, védett szigeteket áraszt el, régészeti emlékeket tesz hozzáférhetetlenné, s kizárja a parti szűrésű kutak használatának lehetőségét.

Amiről viszont tárgyalni kell(ene)

A Bíróság ítélete új helyzetet teremtett. A status quót jogellenesnek ítélte, és felszólította a feleket, hogy jóhiszeműen folytatott tárgyalásokon törekedjenek olyan megoldásra, amely a már megépült létesítmények felhasználásával teljesíti a szerződés céljait, „amennyire az lehetséges”³⁰. E célok körében kulcsfontosságot tulajdonított a környezeti értékeknek, és előírta, hogy az 1997-ben érvényes környezetvédelmi normák igényeit kielégítő módon üzemeltessék a felek „ami a Projectből megmarad”³¹. Emlékeztette őket, hogy a szerződéskötők céljainak tiszteletben tartása elsőbbséget élvez a szerződés szövegének szó szerinti betartásával szemben.³²

Vízmegosztás

Még a szlovákok által választott bíró, Skubisewszki professzor is úgy véli, Szlovákia jogtalanul tereli el a Duna 80%-át. Az „általános nemzetközi jog szerint Magyarországot méltányosan és ésszerűen megillető vízhasználati jogot tiszteletben kellett volna tartani, függetlenül attól, hogy a magyar fél a Szerződést illetve a beruházást eluta-

sította”³³. A Bíróság szerint a feleknek meg kell vizsgálniuk a bősi erőmű környezeti hatásait és „kielégítő megoldást kell találniuk a Duna régi medrébe és a folyó mindkét oldalán levő mellékágakba bocsátandó vízmennyiséget illetően.”³⁴ Magyarország a szerződés alapján is jogosult lett volna a teljes vízhozam felét Dunakilitinél a főmederbe vezetni, ha lemondott volna a bősi energiatermelés feléről.³⁵ Ez a joga Magyarországnak akkor is megmarad, ha a duzzasztás Csúnnál valósul meg.

Környezeti hatásvizsgálat

A Bíróság elismerte, hogy az ivóvízkincs csakúgy, mint az erőművel érintett többi természeti érték vitális nemzeti érdek³⁶, amelynek biztosítani kell a megfelelő védelmet. Ezért több helyen hangsúlyozta a környezetvédelmi tudatosság 1977 óta bekövetkezett fejlődését, s idézte saját állásfoglalását az egy évvel korábbi tanácsadó véleményéből, amely szerint „a környezet nem absztrakció, hanem az életteret, életminőséget és az ember tényleges egészségét jelenti, beleértve a még meg nem született nemzedékekét is. Az államok azon általános kötelezettségének megléte, hogy biztosítsák, joghatóságuk és ellenőrzésük alatt végzett tevékenységek során más államok vagy a nemzeti ellenőrzésen kívül eső területek környezetének megóvását, ma már a környezettel kapcsolatos nemzetközi jog részévé vált”.³⁷ A feleknek éppen ezért megszabta, hogy a „környezeti kockázatok értékelésekor a jelenlegi szabványokat kell figyelembe venni. Ezt a 15. és 19. cikk nemhogy lehetővé teszi, de kötelezően írja elő, amennyiben ezek a cikkek folyamatos – ennél fogva szükségszerűen fejlődő kötelezettségeket támasztanak a feleknek a Duna vízminőségének megőrzésére és a természet védelmére”³⁸ és azt javasolta, a Felek tekintsenek friss szemmel a bősi erőmű működésének a környezetre gyakorolt hatásaira³⁹ és harmadik fél bevonásával bizo-

nyítsák, hogy valóban jóhiszeműen akarják ezeket a célokat elérni.⁴⁰

Hajózás a főmederben Csún és Szap között

A hajózásról fentebb írtakból kiderül: a folytonos hajózás fenntartása nemzetközi kötelezettség. Ésszerű korlátozások megengedettek, de az 1994-eshez hasonló teljes leállást csak beállt jégnek szabad előidéznie. Ebből adódik a kérdés: helyre kell-e állítani az üzemvízcsatornával megkerült Csún–Szap szakaszon – vagyis a Szigetköz és Csallóköz közötti főmederben – a hajózást, amelynek lehetősége az egyoldalú elterelés utáni mederelfajulás, zátonyképződés és bokrosodás miatt odaveszett. (Hasonló feladat a főmeder jégvezetési képességének rendezése, de azzal nem terhelem az olvasót.)

Nem könnyű döntés. Ha lemondunk a tartalék hajóútról, sokkal könnyebben hozhatunk létre ökológiai szempontból megfelelő kapcsolatot a főmeder és az oldalágak között. Ez ugyanis éppen a hajózás érdekeit szolgáló szabályozás miatt romlott fokozatosan a 60-as évek óta. A vészhajózás lehetőségének elvetése viszont azzal fenyeget, hogy ha bármilyen baleset miatt járhatatlanná válik az üzemvízcsatorna, vagy használhatatlanná a bősi két hajózsilip, akkor megrekednek a hajók, s nem tudnak visszatérni anyakikötőjükbe, illetve nem tudják terhüket, utasaikat a célállomásra juttatni.

Nem ismerem a helyes választ. Mert azt csak a hajóút fenntartására vonatkozó költségbecslést a hajózás megakadásából fakadó – esetleg több év alatt csak egyszer előforduló – károkkal összevetve lehetne kiszámítani. Ennek során figyelemmel kellene lenni arra is, mennyivel kevésbé eredményes a Szigetköz árterének vízellátása akkor, ha a főmeder kellő mélységének megőrzése érdekében nem lehet a Csúnnál érkező vízhozamot a főmeder és az oldalágak között teríteni. Hallottam arról, hogy a fenékbe

süllyeszthető duzzasztókkal kívánják a kecskét és a káposztát is megőrizni. Jó lenne tudni, mennyiért, s melyikből mi maradna meg valóban.

Részesedés a vízből és az energiából

A legfontosabb kérdésről a nyilvánosság nem hall: mennyi jár nekünk a Bősnél termelt energiából?! A szlovákok sem vitatják, hogy a Duna közös vízenergiáját hasznosítják egy olyan erőműben, amely részben a mi tulajdonunk. Adjuk a nyersanyagot és a „gyárat”, de semmit nem kapunk a termékből. Nem jó üzlet.

Az 1977-es szerződésben nagy kínok árán úgy osztották el a létesítés munkálatait és úgy határozták meg a felhasználandó vízenergia-mennyiséget, hogy mindkét területen mindkét részes 50%-os hozzájárulást nyújtson, így a megtermelt energiából is felerészt részesedjék. Bős egy magában nem teljesíti ezt a feltételt, mert a turbinákra folyó vízben megtestesülő hidropotenciálnak kevesebb mint fele Magyarországé (hiszen a duzzasztással érintett 50 kilométeres szakaszból 10 kilométeren mindkét oldalon Szlovákia fekszik), és a bősi vízlépcső létesítményeinek is kevesebb mint fele jött létre magyar pénzből. (Cseh-szlovák területen mi ástuk ki az alvízcsatornát, építettük a jobb parti tározó-töltést, nem beszélve a kutatási és gépészeti stb. befektetéseinkről.) Tegyük fel, hogy a turbinák által hasznosított hidropotenciál 40%-a, a vízlépcsőnek pedig 20%-a Magyarország tulajdona. Mennyi jár akkor Magyarországnak az eddig megtermelt körülbelül 14 milliárd kWh energiából, s az ezen túl – folyamatos üzemmódban – termelhető évi 3 milliárdból? Ha csak egyharmadát kérjük és 10 Ft/kWh-val számolunk, az közel 47 milliárd forint!

Ugyanakkor a Bíróság is elismerte, hogy nem vagyunk kötelesek a Dunát energiatermelésre fogni. Már az 1977. évi szerződés lehetővé tette, hogy a megállapí-

tott vízmérlegen felül energiatermelése terhére bármelyik állam több vizet vezessen a folyóba vagy oldalágaiba, s az ezt kimondó 14. cikket éppen azért idézi a Bíróság, mert szerinte annak alapján Magyarországnak joga lett volna több vizet kormányozni a Szigetközbe, hogy a fenyegető ártalmakat elkerülje.⁴¹ A Bíróság azt is megállapította, hogy a víz eltereléséhez Magyarország 1977-ben csak a közös működtetés és haszonmegosztás keretében járult hozzá, az a beleegyezés nem „önállósult”, hogy a C variáns alapja lehessen, s ha Magyarország visszavonta, akkor feléledt a nemzetközi vízfolyás hasznaiból való méltányos és ésszerű részesedéshez fűződő alapjoga.⁴²

Kell-e a dunakiliti tározó feltöltése?

A szlovákokkal tárgyaló delegáció szívesen állítja be úgy a helyzetet, mintha jó üzletet kötne, amikor Dunakiliti üzembe helyezése fejében felajánlja Pilismarót felépítését. Holott ez inkább a „hadd lám Uramisten, mire megyünk ketten” mentalitást tükrözi, hiszen Pilismarót elképesztő gazdasági és környezeti kárai mellé további bevételkiesést és természetierőforrás-veszteséget követel. Induljunk ki abból, hogy Csún nem veszi el vízmegállító funkcióját, tehát az, hogy mennyi víz érkezik folyamatosan a főmederbe, továbbra is a szlovák gépészekén múlik. Ebben az esetben a Dunakiliti és Dunacsún közötti 20 km²-es tó legfeljebb jetskizésre alkalmas. A szigetközi vízpótló rendszer nélkül is csurig lehet tölteni, a kiszáradó főmedernek és partjainak sorsát nem érinti, hogy van-e fölötte egy 80%-osra kicsinyített Velencei tó. A hajózást a teljes feltöltés nem segíti elő (Dunakiliti felett most is lehet, alatta a feltöltés után sem), a Szigetköz talajvízhiányos részeinek nem hoz enyhülést. Viszont korlátozza vagy megszünteti az évi 75 millió kWh energia termelésére képes csúni erőtelep termelését.

Az ártéri természet helyét elborító egy-két méteres víztükörért és a sörrel, búzzal festett „Tisza-tavi tájkép” látványáért feltehetően magas árat kell majd fizetnünk: a pangó vizekkel járó eliszaposodás összes talajvízminőség-rontó hatásának kompenzálására, a kiülepedett iszap kotrására és veszélyes hulladékként való elhelyezésére szánandó milliárdokat. Ennek mértékét nem ismerjük, hiszen a most kialakítani kívánt kis mesterséges tó hidrológiai viszonyait tudtommal nem vizsgálták.

A fenti – valóban bizonytalanságokkal terhes – okfejtés ellenében elő lehetne hozakodni a kiinduló feltételezés támadásával, vagyis annak cáfolatával, hogy Csún üzembn marad (bár a legutóbbi tárgyalásokon elfogadták ezt). Akkor felmerülhetne a korábban sokat hangoztatott érv: „a csap nálunk lesz”. Igaz, de a működtetéséről meg kellene állapodnunk a szlovákokkal, vagy el kellene fogadnunk a Bíróság második ítéletét. Bármelyik megszegése méltatlan lenne hazánkhoz és sértené az Alkotmány 7. §-át, így egyoldalúan abban az esetben sem dönthetnénk.

Közös üzemeltetés vagy szlovák üzemeltetés közösen meghatározott rend alapján

Magyarország választhatja azt, hogy a még sok problémával fenyegető vízlépcső üzemeltetésében és hasznáiban részesedik, de azt is, hogy megállapodással biztosítja a Szigetköznek elengedhetetlen vízjárást (hozamokat, árvizeket, vízszinteket), s hagyja, hogy Szlovákia egyedül üzemeltesse a vízlépcsőt, átengedve nekünk a felhasznált hidropotenciálért járó energiát. (Eladhatnánk nekik a bősi erőműben és a vízlépcső többi részében fekvő tulajdonrészünket.) Tiszta, egyszerű helyzet lenne. Fizetni nem kell, az áram jön, a környezeti károkért, ha bekövetkeznek, ők felelősek. Választhatjuk azt is, bevásároljuk magunkat még jobban Bősbe és Csúnba, mert úgy ítéljük meg: gazdaságos befektetés.

Nem tudom eldönteni, melyik az ésszerűbb. Számolni, kockázatokat elemezni, energiapiaci előrejelzéseket kellene készíteni. De van választásunk, ahogyan azt a Bíróság egyértelműen kimondta.⁴³

Velence titokzatossága

Amiről tárgyalunk, arról a hágai ítélet szerint aligha kelle-
ne, amiről nem érkezik híradás (ha tárgyalunk is, amire je-
lek utalnak), arról viszont nagyon. A helyzet emlékeztet
a velencei karneválra: a látható maszkok mögött láthatat-
lan arcok, szándékok, szövetségek és ellenségességek,
nagyszabású tervek és kicsiny merények rejtőznek. Mi
van a velencei sapka alatt? Farsang múltával tudjuk majd
meg. Lehet, álom az egész, mint az, hogy az Ördögárok
beboltozott kapujából az Erzsébet hídnál velencei bárkák
orrfaragványjaival ékeskedő jachtok fordulnak rá a Duná-
ra, hogy Bécs felé indulván hirdessék a természetátalakító
magyar szellem halhatatlanságát.

NAGY BOLDIZSÁR

Jegyzetek

- 1 Magyar Közlekedés, CXXVIII. évf. (1997) 41. szám
- 2 Uo. 7. old.
- 3 1978. évi 17. tvr.
- 4 Szlovákiának ez nem sikerült: 1994-ben az elsüllyedt Zernograd hajó
több mint két hónapon át elfoglalta az egyik zsilipet Bósnél, aminek
nyomán a másik kapuja a fokozott terheléstől március 21-én széttört.
A következmény: 36 nap teljes bénultság a hajózásban.
- 5 68/1996. (VII. 9.) OGY határozat
- 6 A gázlós napok integrált összege a következőképpen alakult az
1976–1990-es időszakban: német Duna-szakasz: 58,5, osztrák: 79,8,
szlovák és magyar-szlovák: 134,4, magyar: 101,8, jugoszláv és jugo-
szláv–román: 35,2, román és bolgár: 58,9, román: 74,7. Ld. Goda Lász-
ló: A Duna gázlói Pozsony–Mohács között, Vízügyi Közlemények,
LXXVII: évf. (1995) fasc. 1–2, 92. o., II. táblázat

- 7 Magyar Közlekedés, CXXVII. évf. (1996) 43. sz., 7. old.
- 8 Az adatok forrása: UN ECE: Inland Transportation Committee: White Paper on Trends in and Development of Inland Navigation and its Infrastructure, UN, New York, Geneva, 1996 (TRANS/SC.3/138,) page 62, Annex Figure 1.
- 9 Dr. Helmuth Strasser: A Duna és az európai közlekedéspolitikai, Közlekedéstudományi Szemle, XLVII. évf. (1997) szeptember, 329. old.
- 10 UN ECE: Inland Transportation Committee: White Paper on Trends in and Development of Inland Navigation and its Infrastructure, UN, New York, Geneva, 1996 (TRANS/SC.3/138,) page 2.
- 11 Counter-Memorial of the Republic of Hungary in the Case Concerning the Gabčíkovo-Nagymaros Project, (Magyar Ellenkereset), ICJ, 1994. december 5, 174. old (3.88. pont)
- 12 UN ECE: Inland Transportation Committee: White Paper on Trends in and Development of Inland Navigation and its Infrastructure, UN, New York, Geneva, 1996 (TRANS/SC. 3/138,) 19. oldal (ár), 51. old, 12 Táblázat (légszennyezés)
- 13 Uo. 77. old, 13. ábra.
- 14 Magyar Közlekedés, CXXVIII. évf. (1997), május 26.
- 15 A Nemzetközi Bíróság Ítélete, a Külügyminisztérium fordítása, 136. pont.
- 16 Uo, Oda bíró Eltérő Véleménye, 33. pont, 70. old
- 17 Uo., 34. pont, 70. old.
- 18 Az erőmű és járulékos beruházásainak költségeiről Taba Lajos, a magyar tárgyalódelegáció titkára nyilatkozott a Népszabadság, 1998. január 14-i számában; 3. old.
- 19 A veszteséget csökkenthetné, ha a bósi erőművet – kihasználva a pilismaróti erőmű duzzasztóterét – csúcsra járatnák. Az ezzel járó bevételtöbblet attól függ, mennyivel értékesebb a csúcsergia az európai egységes villamosenergia-piacon, s mennyit vesztenénk el a csúcsjáratás pusztító környezeti hatásainak fékezésére szolgáló intézkedésekkel.
- 20 Népszava, 1998. január 19., 4. old.
- 21 Népszabadság, 1988. február 12.
- 22 A „Népszava információi szerint” ezermilliárd forintos (ötmilliárd dolláros) kártérítésre lehet számítani. Népszava, 1998. január 10. Kik az informátorok? Miért hisz nekik a Népszava?
- 23 Memorial of the Slovak Republic in the Case Concerning the Gabčíkovo-Nagymaros Project, (Szlovák Kerestet), ICJ, 1994. május 2., 364–370. old. 9.34–9.47. pontok
- 24 CR 97/15, Allan Pellet beszéde, 1997. április 15, fordítás angolra, 9. pont, 41–42. old.
- 25 L. Népszabadság, 1998. január 20, 16., old.

- 26 Memorial of the Slovak Republic in the Case Concerning the Gabčíkovo-Nagymaros Project, (Szlovák Kereset), ICJ, 1994. május 2., 370. old, 9.45. pont
- 27 Csak Bős termelt volna csúcsüzemben, kb. évi 2500 kWh-t. Ha kétszeres szorzóval számolunk, akkor 20 forintot ér egy kWh, így adódik az összeg. (1,25 milliárd kWh/év [a szlovák részesedés] x 3 x 20)
- 28 34/1997 (IX. 20.) KTM rendelet 2 §, (1) bek.
- 29 1996. évi LIII. tv., 28. §
- 30 Ítélet, 133. pont
- 31 Ítélet, 140. és 145. pont
- 32 Ítélet, 142. pont
- 33 Skubiszewszki bíró ellenvéleménye, 21. pont A Nemzetközi Bíróság Ítélete, a Külügyminisztérium fordítása, 131. oldal (kis változtatással)
- 34 Ítélet, 140. pont
- 35 Ítélet, 56. pont
- 36 Ítélet, 53. pont
- 37 Ítélet, 53. pont
- 38 Ítélet, 140. pont
- 39 Uo.
- 40 Ítélet, 143. pont
- 41 Ítélet, 56. pont
- 42 Ítélet, 78. pont
- 43 Ítélet, 144.,146., 154., és 155. (2) pontjai