

NAPJAINK FÖLDGÁZIMPORT DIVERZIFIKÁCIÓS LEHETŐSÉGEI KELET-KÖZÉP-EURÓPÁBAN

VIRÁG ATTILA

Budapesti Corvinus Egyetem, viragattila@t-online.hu

A tanulmány az elmúlt években kialakult gázvezeték diverzifikációval kapcsolatos helyzetet tárgyalja, és arra keresi a választ, hogy milyen kockázatokkal és lehetőségekkel szolgálhat a kelet-közép- és délkelet-európai országok számára az elmúlt 1,5 év fordulatokban bővelkedő időszaka. Az elemzés célja tehát az említett térség földgázimport diverzifikációs lehetőségeinek áttekintése a Déli Áramlat projekt lezárását követően. A tanulmány fókuszában a térségünket érintő, hosszú távon releváns, új gázvezeték elképzelések állnak, így kiemelten a Török Áramlat és az Északi Áramlat II.

ABSTRACT

Дослідження висвітлює ситуацію, пов'язану з газовою диверсифікацією, що виникла в останні роки, та шукає відповідь на питання, з якими ризиками та можливостями пов'язаний 1,5 річний період для централь-но-східних та південно-східних європейських країн. Метою статті є вивчення можливостей диверсифікації імпорту природного газу у згаданому регіоні після закриття проекту Південний потік. У центрі дослідження нові газопроводи, що торкаються нашого регіону, та є релевантними на довгостроковий період, зокрема Турецький потік та Північний потік II.

A DÉLI ÁRAMLAT

A gázos ügyek történetét 2014 decemberével kezdjük. Ekkor történt ugyanis egy komoly fordulat az energiavezetékek tervasztalán: Vlagyimir Putyin ankarai látogatását követően bejelentette, hogy a jelenlegi feltételek között nem tudják folytatni a Déli Áramlat gázvezetékprojekt előkészítését. Arról a gázcsőről van szó, amelyről évekig a Nabucco-vezeték riválisaként beszélt a nyugati média, és amely a források esetében érdemi változást ugyan nem, de útvonal-diverzifikációs szempontból jelentős hasznot jelentett volna számos kelet-közép- és délkelet-európai ország, így Magyarország számára is. Ez esetben kiemelkedő jelentősége lett, lehetett volna a tranzitból származó bevételeknek is.

A Nabucco és a Déli Áramlat vezetékek korábban két, geopolitikai értelemben jól

elkülöníthető célrendszer szimbólumává és fokmérőjévé is váltak. Előbbi felfogható volt a nyugati irányú orosz gázszállítási pozíciók gyengítésének eszközeként. A projekt emellett iránytűül szolgált arra vonatkozóan is, hogy a Kaszpi-térség gázforrásait lehetséges-e Oroszország megkerülésével Kelet-Közép-Európába juttatni. Eszerint a Nabucco mindenkori „állapota” Moszkva regionális gázpolitikai befolyásának meghatározó fokmérőjének is tekinthető volt.

Ezzel szemben a Déli Áramlat gondolati konstrukciója valójában a kelet-közép-európai gázszállítási status quo fenntartásáért született meg. A projekt emellett politikai nyomásgyakorló eszköznek számított az Oroszország és az Európai Unió között elhelyezkedő tranzit, „kapuőr” államokkal, így elsősorban Ukrajnával szemben. Az alternatív vezetékterv ígéretet jelentett továbbá a Kaszpi-térség

gázban gazdag országai számára az Oroszországon keresztül, nyugati reexport fenntartására. Végső soron a Déli Áramlat első számú fokmérője nem önmagában a beruházás megvalósulása, hanem a nyugati irányú gázszállítások esetében a meglévő hatalmi pozíciók szinten tartása, illetve növelése lehetett.¹

A Nabucco után az orosz ihletésű projekt lesöprése az energiapolitika napirendjéről meglehetősen váratlanul érte nem csupán a széles közvéleményt, hanem a Déli Áramlat közvetlen érintettjeit, így Magyarországot is, komoly ellátásbiztonsági dilemmákat jelentve ezzel számukra.²

DÉLI ÁRAMLAT HELYETT TÖRÖK ÁRAMLAT

A Déli Áramlat lezárulását követően újabb lehetőségként orosz részről az ún. Török Áramlat elnevezésű projekt került napirendre. Alekszej Miller, a Gazprom vezérigazgatója az orosz közszolgálati tévének adott 2014. decemberi interjújában arról beszélt, hogy miközben Németországra az északi szállítási útvonalon (Északi Áramlat) hárul a kulcsfontosságú közvetítő szerep, a déli útvonalon ezt a feladatot Törökország tölti majd be. Ukrajna szállítási útvonalként játszott szerepe pedig teljes mértékben elveszíti jelentőségét. (Index 2014) Ez egyértelmű jelzésnek számított Kijev számára, hogy a Gazprom továbbra sem mond le arról, hogy Ukrajnát elkerülő gázvezetékét létesítsen és 2019-ben, vagyis az oroszok és az ukránok között kötött tranzitszerződés lejárta után,

akár meg is szüntetheti az Európába tartó gázszállításokat rajta keresztül.

Ez a lehetőség komoly kihívásként érte Délkelet – Kelet-Közép-Európa országait, hiszen a tervek szerint a Török Áramlat nevű vezeték nem érheti el az Európai Uniót, csak a görög-török határig húzódhat.³ Az Oroszországtól földgázt vásárló partnerországoknak rövid időn belül tehát megfelelő gázvezetékhalózatra volna szüksége, hogy a Nyugat-Törökországban tervezett gázelosztót elérjék.

Megfelelő előkészületek nélkül a Török Áramlatra „redukálódó” orosz elképzelés Európa gáztérképén azt is jelentheti, hogy a kelet felőli gázimport tekintetében több ország, így Magyarország könnyen a senki földjén találhatja magát más eddig jelentős tranzitországokkal, így Szlovákiával együtt.⁴ Pozsony korábbi kulcsszerepét és egyben tranzitbevételeit is elveszítheti. Kétségtelenül Bulgária veszítette a legtöbbet a Déli Áramlat projekt lezárásával, aki Oroszországból szerzi be földgázimportjának 90 százalékát. Szófia 6000 új munkahelyet veszített el a 3 milliárd dolláros beruházás meghiúsulásával.

Alekszej Miller 2015. január 14-én Moszkvában egyeztetett az Európai Bizottság alelnökével, energiaügyi biztosával, Maros Sefcoviccal. (Gazprom 2015A.) Itt a Gazprom vezérigazgatója megerősítette korábbi nyilatkozatát, miszerint Oroszország az európai partnereinek eddig Ukrajnán keresztül szállított földgázt áttereli Törökországba. Európának így

¹ Erről részletesen lásd. Virág (2014).

² Az amszterdami székhelyű South Stream Transport B.V. konzorciumot 2011-ben alapították. A cég 50 százalékos tulajdonosa volt a Gazprom. Mellette 20 százalékos tulajdonrészrel bírt az olasz Eni. A francia EDF és a Wintershall 15-15 százalékkal rendelkezett. Azok az országok, akiknek a területén tervezték a gázvezeték egyes szakaszait, kormányközi egyezményt kötöttek Oroszországgal a beruházás megvalósításáról.

³ Ennek oka elsősorban Moszkva és Brüsszel energiapolitikai vitáira vezethető vissza. Az ellentétek nagymértékben járultak hozzá a Déli Áramlat projekt korábbi lezárásához is. Erről részletesen lásd. Nógrádi-Virág (2015, 39–43.).

⁴ Az ukrán tranziton keresztül Szlovákián át kerül Nyugat-Európába az Oroszország felől érkező földgáz jelentős része. A hálózatot üzemeltető Eustream éves nyeresége Szlovákiában több száz millió euró. A cég 51 százalékban a szlovák állam tulajdonában van, a költségvetés bevétele évente mintegy 160 millió euróra tehető. (Lajos P. 2015)

gondoskodnia kell az új gázszállítási útvonalak kiépítéséről, hogy a török–görög határon megkaphassa a földgázt.

A Török Áramlat vezeték esetében számos bizonytalanság merült fel. Nem lehetett tudni, hogy a vezetékből érkező földgáz, milyen alternatív vezetékhez kapcsolódhat Európában. Így tehát kérdéses volt az is, hogy az érkező gáz az öreg kontinens mely területeire juthat el, egyáltalán mi lesz a szállításra váró légnemű szénhidrogén „végállomása,” vagyis az átadó állomás helye sem volt biztos. Utóbbi esetében Ausztria és Olaszország is szóba került. (MTI-Energiainfó 2015A.) Emellett többen gazdaságossági szempontból kérdőjelezték meg a projektet, feltételezve, hogy az esetleg csupán egy orosz geopolitikai blöff.

Felmerült ugyanis, hogy a Török Áramlat – a Déli Áramlat projekthez hasonlóan – egyfajta blokkoló projektként is felfogható, mely megnehezíti más alternatív vezetékek megvalósítását Délkelet-Európa felé. Ez esetben ugyan Moszkvának már a Nabuccoval nem kell számolnia, ugyanakkor más alternatív vezetékek létesítése továbbra is napirenden van Anatóliában, melyek alternatív gázforrásokat hozhatnak Európába, így elsősorban az ún. Trans-Anatóliai Vezeték (Trans-Anatolian gas pipeline, TANAP).⁵

A Török Áramlat ambiciózus elképzelésével kapcsolatos részletekre Alekszej Miller ankarai látogatásáig kellett várni. Ekkor, vagyis

⁵ A TANAP megvalósításáról 2011. december 24-én jött létre szándéknyilatkozat az azeri SOCAR, valamint a török BOTAS és TPAO vállalatok között. Az elképzelés szerint az 1850 kilométer hosszú vezeték az Azerbajdzsánnal szomszédos Grúziától a török–bolgár határig tartana, ahol az ún. Trans-Adriatic Pipeline (TAP) révén juthatna el az azeri Sah Deniz II mező gáza Európába. A TANAP akár már 2018 előtt elkészülhet (Daily Sabah 2016) és teljes kapacitása évi 16 milliárd köbméter lehet, ebből 6 milliárd Törökországban maradna. Hosszú távon azonban a vezeték bővíthető lenne. 2023-ra évi 23, 2026-ra pedig 31 milliárd köbméterre.

2015. január 27-én jelölték ki a Törökországba tartó gázvezeték tervezett útvonalát.

A Török Áramlat eszerint 660 kilométer hosszan, a Déli Áramlat vezeték nyomvonalán haladhat, közel 250 kilométer hosszúságban, új nyomvonalon, Törökország európai részébe vezethet.⁶

A kezdeti tervek szerint a Fekete-tenger alatt négy vezetékágot építenének, melyeken egyenként évente 15,75 milliárd köbméter földgáz válhat szállíthatóvá. A Gazprom a kezdeti tervek szerint összesen évi 63 milliárd köbméter földgázt juttatna el Törökországba, egyezően a korábbi Déli Áramlat terveihez. Ebből 47 milliárd köbméter jutna Európának, 16 milliárd köbméter pedig közvetlenül Törökországnak. Az első szállítást ekkor 2016 decemberére időzítették volna. (Gazprom 2015B.)

A Török Áramlat terve szerepel Oroszország megújított gázvezetékrendszer-fejlesztési tervében. 2015 júniusában az orosz és a görög kormány képviselői Szentpéterváron szándéknyilatkozatot írtak alá a Török Áramlathoz csatlakozó görögországi szakasz megépítéséről.⁷

KI, KIVEL ÉS HOGYAN KAPCSOLÓDJON A TÖRÖK ÁRAMLATHOZ?

A Déli Áramlat kiesése miatt támadt új számos alternatív elképzelést szült a kelet-közép- és délkelet-európai térségben a Török Áramlatra való rákapcsolódás érdekében. Úgy

⁶ A Török Áramlat Kiyiköy település térségében lépne ki a tengerből, és a parttól 74 kilométerre található Lüleburgaz városánál lépne be a török gázszállító rendszerbe. Innen vezetne a görög határ közelében lévő Ipsala városáig.

⁷ Vlagyimir Putyin és Alekszisz Ciprasz többször is egyeztetett a görög válság árnyékában. Athénnek 2015 májusában és júniusában jelentős összeget kellett törlesztenie az IMF-nek. Így a találkozókat felfoghatók voltak Görögország ezzel kapcsolatos alkufolyamatának epizódjaiként is.

is fogalmazhatnánk, hogy rendkívülinek nem mondható, de a médiában a korábbiakhoz képest kevésbé tárgyalt energetikai rivalizálás vette kezdetét a Török Áramlaton keresztül érkező gáz európai becsatornázásáért.

Az alternatív tervek közül kiemelkedik az ún. Tesla és az Eastring elnevezésű projektek.

Tesla

A Tesla-vezeték célja, hogy összeköttetést teremtsen Közép- és Délkelet-Európa gázfogyasztói és a török piac között. A kétirányú szállításra is alkalmas hálózat a Déli Áramlat korábbi terveire alapozna. Ennek értelmében a görög–török határtól a feladat nélkülivé vált, korábban létrehozott vegyesvállalatok lehetnének a vezeték lefektetői. A tervezett vezeték Macedónián, Szerbián és Magyarországon keresztül érné el Ausztriát, ahol a korábbi Nabucco-terv bécsi központjában még megfelelő szaktudás is rendelkezésre állhat.

A terv Magyarország esetében a tranzit és az orosz gáz útvonal-diverzifikációja mellett esélyt kínálna a rendelkezésre álló gáztároló kapacitások lekötésére is. Az elképzelés a 2015 eleji Orbán–Putyin-megbeszélésen is napirendre került a magyar fél kezdeményezésére.

A Tesla-projekt talán legnagyobb gyengéje, hogy bizonytalan annak finanszírozása. Az orosz gázfüggéstől óvó hangok könnyen blokkolhatják az uniós támogatásokat. Ráadásul a résztvevők között is akadt olyan, aki bizonytalan volt a projekt megvalósításában. A beruházás esélyeit gyengítette a 2014 áprilisában kezdődött macedón belpolitikai válság is.⁸

⁸ A 2014-es választást követően az ellenzék csalással vádolta meg a Nikola Gruevszki miniszterelnök mögött álló tömörülést, Macedón Nemzeti Egység Demokratikus Pártját (VMRO-DPMNE). 2015 elején – vagyis a Török Áramlat vezetékprojekthez kapcsolódó európai vezetéktervek körüli diskurzus idején – a macedóniai helyzet tovább éleződött a kormány és ellenzéke között. A Kumanovóban 2015 május elején

Eastring

A másik alternatívának az ún. Eastring tűnt. Kiépítésének ötlete 2014 novemberében merült fel az egykor Barátságának nevezett, ma Eustream-vezeték 49 százalékos tulajdonosa⁹, az Energetický a průmyslový holding (EPH) részéről.¹⁰ Az elképzelés még a Déli Áramlat beruházás leállítása előtt, annak alternatívájaként jelent meg. A Déli Áramlat kudarcát követően a tervezett vezeték Szlovákia számára továbbra is lehetőséget kínálhat arra, hogy megőrizze meghatározó tranzitszerepét, amit könnyen elveszíthet az Ukrajna felől érkező gázszállítások leállításával és egy alternatív déli gázfolyosó megnyílásával.¹¹

Az Eastringet 2018-ban állítanák üzembe. A vezeték első körben évi 20 milliárd köbméter gáz továbbítására lenne alkalmas, de a kapacitását későbbiekben akár 40 milliárdra növelnék. Bizonytalan ugyanakkor a vezeték pontos útvonala.¹² Annyi tudható, hogy a kiindulási pontja a szlovákiai Nagykaposon lévő kompresszorállomás lenne, és a hálózat részévé válna a szlovákiai Eustream-vezetékrendszer is, mely összekapcsolódik Csehországgal, aki összeköttetéssel bír a német hálózattal. Az Eastring Szlovákiából Magyarországon keresztül a már meglévő romániai vezetékekkel érne össze, amelyek Bulgáriát is ellátják gázzal.

történt fegyveres harcok miatt a szakértők az etnikai feszültségek kiújulásától is tartottak.

⁹ A többségi tulajdonos a szlovák állam.

¹⁰ Az EPH Mirek Topolaneček, volt cseh miniszterelnököt kérte fel az Eastring népszerűsítésére az érintett kormányoknál és Brüsszelnél. Ő volt a 2009 januári orosz–ukrán gázválság alatti cseh EU-elnökség idején a cseh miniszterelnök. (Magyari, 2015.)

¹¹ Az elképzelésről Robert Fico miniszterelnök 2015 júniusában, Moszkvában Dmitrij Medvegyev orosz kormányfővel is tárgyalt.

¹² Az Eastring vezetéknek két változata van: az egyik 1015 kilométeres lenne Törökországtól Bulgárián, Románián és Magyarországon át Szlovákiáig, a másik, 744 kilométer hosszúságú, kiindulópontja Románia lenne.

A pontos útvonalától függően 744–1015 kilométer lenne az Eastring hossza, ami mindkét irányban szállíthatóvá tenné a tartalmát. Ehhez a Török Áramlattal történő összekapcsolása érdekében ellenirányú áramlásra (reverse flow), azaz fordított üzemmódban való működésre kell alkalmassá tenni a Bulgáriában húzódó Transzbalkáni vezetékét. A tervek szerint a hálózaton keresztül nem kizárólag orosz, hanem a már épülő TANAP-vezetékre kapcsolódva akár azeri, iraki, iráni és ciprusi gázt is szállítanak. A tervezett vezeték előnye lehet, hogy már meglévő infrastruktúra felhasználásával számol, ami a beruházás költsége és időigénye kapcsán előnyt jelenthet.

A Török Áramlathoz kapcsolódó alternatív vezetékprojektek kapcsán felmerülő nemzetállami rivalizálás megmutatta, hogy a Déli Áramlat projekt esetében az orosz megosztó politika nélkül is működik a földrajzi pozíciókból levezethető nemzetállami önértékek egymást kioltó csatája térségünkben. Egyedülként Magyarország az a szereplő, aki mindkét említett projektben érdekelt.

A TÖRÖK ÁRAMLAT IS LEKERÜL A NAPIRENDRŐL?

A *Kommerszant* című orosz politikai-gazdasági napilap 2015 márciusában arról számolt be, hogy zsákutcába jutottak Oroszország és Törökország tárgyalásai az orosz földgáz árának csökkentésével kapcsolatban.¹³ Mindez fékezőleg hathatott a Török Áramlat megvalósítására. Emellett Törökország a 63 milliárd köbméter kapacitású vezetéknek első körben csak az első szakaszát kívánta megvalósítani, ami saját felhasználásra szállított volna forrásokat.

A lap török piaci forrásokra hivatkozva azt írta, hogy az ellentétek miatt a török ható-

¹³ Ankara 10,25 százalékos árkedvezményt szeretett volna elérni 30 milliárd köbméter gázra.

ságok visszatartják a gázvezeték építéséhez szükséges engedélyeket is. A törökök ráadásul szívesebben beszéltek ebben az időszakban az orosz nézőpontból rivális TANAP-vezetékéről, melynek első csövét március 17-én fektették le Törökországban. (MTI – Energiainfó 2015B.)

Mindez már az orosz–török egyeztetési folyamat elején arra világított rá, hogy a Török Áramlat projekt menedzselése inkább az orosz, mint a török fél számára lényeges, vagy legalábbis a törökök alkupozíciója erősebbnek bizonyult, mint azt Moszkvában gondolhatták.

A Gazprom nyárig mindössze azt tudta elérni, hogy a török hatóságok engedélyt adjanak egy fekete-tengeri vezetékág tervezési munkálataira. Történt ez annak ellenére, hogy Alekszandr Medvegyev, a Gazprom vezérigazgató-helyettese június eleji tájékoztatóján bejelentette, hogy a beruházást május elején elkezdték és június végéig aláírják a beruházási megállapodást a Botas török céggel.

Az orosz–török együttműködést nehezítette, és az egyeztetési folyamatot késleltette az a tény is, hogy a június 7-i parlamenti választás nem Erdogan elnök tervei szerint alakult, ami komoly belpolitikai konfliktusokhoz, és megismételt választásokhoz vezetett. Jelzés értékű lehetett, hogy a sajtóban továbbra is rendre jelentek meg olyan hírek, hogy a tárgyalások zátonyra futottak.¹⁴

Ráadásul a Gazprom a 2015-ös év második negyedéves beszámolójában már említést sem tettek a négy gázvezeték szakaszról, amelyet a Török Áramlat részeként megépítettek volna. 2015 júliusában érkezett a hír a témában rendkívül tájékozottnak mutatkozó *Kommerszant* részéről, hogy a Gazprom július elsejével leállította a tervezett Török Áramlathoz

¹⁴ A tárgyalások megszakadásáról 2015 júliusában (MTI 2015A.) és szeptemberében (MTI 2015C.) is lehetett hallani a sajtóban.

csatlakozó oroszországi vezetékrendszer, az ún. Déli Folyosó bővítését.¹⁵ A döntést a lap szerint arra alapozták az oroszok, hogy egyre inkább kételkedtek abban, hogy „megtalálják a közös hangot” török partnerükkel. (MTI – Energiainfó 2015C.)

Mindez azt jelentette, hogy a Török Áramlaton keresztül szállítható gáz mennyisége egy esetleges megegyezés alapján is a korábbi évi 63 milliárd köbméterről 32 milliárdra csökkenhet. Ez a hír a nyár végére már szinte tényként szerepelt a médiában.¹⁶ Végül 2015 július végén hivatalosan is leálltak a tárgyalások Moszkva és Ankara között.

Mindez jelentős anomáliát eredményezett a kelet-közép- és dél-kelet-európai érintett országok körében, hiszen egyre bizonytalanabbá vált a projekt megvalósítása, ráadásul nehezen volt kalkulálható a felmerülő hírek mentén az is, hogy vajon mennyi gáz juthat el a tervezett projekt révén Európába.

Sokan a Szíriában szolgálatot teljesítő orosz vadászbombázó lelövésében látják a végső és egyben fő okát annak, hogy a Török Áramlat ügye lekerült a napirendről, miután Oroszország felfüggesztette a Török Áramlat földgázvezeték építésének előkészítő munkálatait. Sokkal inkább lehet igaz az, hogy a politikai feszültségre hivatkozva az orosz fél büntetésképp állhatott el attól a projekttől, amiről a tárgyalások már jóval az incidens előtt megszakadtak.¹⁷

¹⁵ A 2506 kilométer hosszú oroszországi Déli Folyosót 2010-ben kezdték építeni. A nyizsegorodszkiji és a voronyezsi területen a fekete-tengeri Anapáig egy keleti és egy nyugati vezetékágot építettek volna ki. A projektre a Gazprom 714,7 milliárd rubelt költött volna. A döntés az oroszországi vezetékrendszer legjobban kiterjedt és legköltségesebb, úgynevezett keleti ágát érinti, a nyugatit megépítik a tervek alapján.

¹⁶ Augusztus elején az Interfax is arról írt, hogy a Gazprom már csak legfeljebb két ágát építené meg a Török Áramlat Fekete-tenger alatti szakaszának. (MTI 2015B.)

¹⁷ Oroszország számára az energetikai reláció továbbra

Vagyis „a törökök nélkül nincs Török Áramlat” típusú megközelítés túlságosan félrevezető. Ami első ránézésre egyszerűnek tűnik, az távolabbról szemlélve mégsem az. Ha a nézőpontunkat orosz–török relációból német–orosz viszonylatba helyezzük át, egészen más a vezetékek fekvése vagy inkább lehetséges fektetése.

TÖRÖK ÁRAMLAT HELYETT ÉSZAKI ÁRAMLAT II?

Míg az Európai Unió keleti, dél-keleti végein több mint egy évtizede zajlottak az egyeztetések közel egy tucat ország részvételével egy déli gázfolyosó kivitelezéséről (legyen az a Nabucco, a Kék, a Déli vagy a Török Áramlat), addig egy német–orosz alku keretében szép lassan kiépült és bővíthet az ún. Északi Áramlat gázvezeték.

Orosz nézőpontból a több mint 1220 kilométer hosszú hálózat nagy előnye a déli „kallódó” testvéreivel szemben, hogy Oroszországot közvetlenül kapcsolja össze Németországgal a Balti-tenger alatti útvonalon. Így tehát az orosz Viborg és a német Greifswald között egyetlen kapuőr állam sem akadályozhatja az évi 55 milliárd köbméternyi kapacitással bíró hálózat működését.¹⁸ Ráadásul ez az útirány hosszú távon, kiegészülve további kapacitásokkal lehetőséget kínál az ukrán tranzitútvonal kiiktatására is.

Jelenlegi állás szerint úgy tűnik, hogy ezek „a további kapacitások” nagyobb eséllyel épülnek ki német–orosz, azaz északi, mint török–orosz déli vonalon. A nyilvánosság tereiben csak új hidegháborúként aposztrofált nyugati–orosz viszonyrendszer ellenére az orosz Gazprom komoly európai partnerekkel két új,

is fontos Törökországgal. Ezt jelzi, hogy a gáz- és kőolajszállítás befagyasztására nem került sor az incidenst követően.

¹⁸ A gázvezeték első részét 2011 novemberében, a másodikat 2012 októberében adták át.

évi 55 milliárd köbméter szállítási kapacitását vezetékét kíván kiépíteni az Északi Áramlattal párhuzamosan, Északi Áramlat II néven.

Az elképzelésről először 2015. június közepén tudósított a média. A Gazprom ekkor hívta meg partnernek a holland-brit Shellt, a német E.ON-t és, az osztrák OMV-t. Később csatlakozott hozzájuk a német BASF–Wintershall és a francia Engie is. Minderről 2015. szeptember 4-én Vlagyivosztokban már alá is írták a részvényesi megállapodást.

Ennek értelmében a 6 vállalat közös céget hoz létre New European Pipeline AG néven, melynek feladata lesz a vezetékhalózat kiépítése és melyben a Gazprom 51 százalékos, az E.ON, a Shell, az OMV és a BASF–Wintershall 10-10, az Engie pedig 9 százalékos részesedéssel rendelkezik. (2015 novemberében a Gazprom 50, az Engie 10 százalékosra módosította részesedését.) A beruházás a Gazprom számításai szerint 11 milliárd dollárba kerülhet.

A szállítások – talán nem véletlenül – 2019 végén kezdődhetnek el, éppen akkor, amikor Oroszország kilátásba helyezte az Ukrajnán keresztüli európai tranzit leállítását. Ukrajna megkerülésére ezzel komoly lehetőség nyílnak, hiszen az Északi Áramlat jelenleg már üzemben lévő két, összesen évi 55 milliárd köbméteres vezetéke sem működik teljes kihasználtsággal. A hálózat szállítóképességének megduplázását tehát orosz részről elsősorban politikai, mint gazdasági érdekek és megfontolások motiválják.

Nem véletlen tehát, hogy a részvényesi megállapodás után két olyan ország vezetője emelte fel elsőként a szavát az elképzeléssel kapcsolatban, aki eddig a legfőbb haszonélvezője volt a felbomlani látszó gázszállítási status quo-nak: Arszenyij Jacenyuk ukrán és Robert Fico szlovák miniszterelnök. A két kormányfő közös találkozásukon fejezték ki nemtetszésüket az elképzeléssel szemben.

2015 decemberében hét EU-tagállam, így Magyarország mellett Lengyelország, Románia, Szlovákia és a három balti állam levélben hívta fel az Európai Bizottság figyelmét az Északi Áramlat kibővítésére vonatkozó orosz-német beruházás energiabiztonság szempontjából kedvezőtlen hatásaira.¹⁹

A levél írói szerint „az Ukrajnán keresztül vezető szállítási útvonal fenntartása az EU stratégiai érdeke”. (Bruxinfó 2016) Úgy látják, hogy amennyiben megépülne az Északi Áramlat II és 2019-et követően az ukrán gáztranzit is kiiktatódná, akkor az Európai Unióba irányuló orosz gázszállítás a Jamal-vezeték kivételével Németországba lépne be az Unióba. Mindez az európai ellátásbiztonság gyengüléséhez vezetne a jelenlegi status quo-hoz képest.

Az Északi Áramlat II tervezete ellen 2016 februárjában Ukrajna is panaszt nyújtott be az Európai Bizottsághoz. Kijev vizsgálat lefolytatására kérte az EB-t, mivel politikailag aggályosnak tartotta a tervezett beruházást.

KONKLÚZIÓ

Az elmúlt 1,5 év eseményei azon túl, hogy számos kockázatot és lehetőséget jelentenek a kelet-közép- és délkelet-európai térség számára, számos tanulsággal is szolgálnak.

Bebizonyosodott, hogy az orosz–ukrán konfliktusok után megfagyott nyugati–orosz kapcsolatok gáztüzeléssel ugyan nem olvaszthatóak, ugyanakkor látható, hogy a geopolitika nyugati szereplőinek értékalapú kommunikációja mögött és mellett is működhetnek és érvényre juthatnak érdekalapú megfontolások.

¹⁹ Tény azonban, hogy eleinte még 10 tagállamról lehetett hallani, aki fellép az Északi Áramlat II ellen. Vagyis úgy tűnt, hogy Szlovénia és Horvátország kivételével valamennyi kelet-európai uniós tag kifejezheti aggodalmát a témával kapcsolatban. Végül Bulgária, Csehország és Görögország nem írta alá a tiltakozó levelet.

Különlegesnek számít ugyanis, hogy nem sokkal az Északi Áramlat II-ről szóló megállapodás után hosszabbította meg az EU fél évvel az Oroszország elleni gazdasági szankciókat.

Bebizonyosodott, hogy az orosz–ukrán konfliktussal Ukrajna önmagában nem jelenthet éket a főbb energetikai kapcsolatok esetében Európa nyugati fele és Oroszország között. Középtávon nem áll le az orosz szénhidrogének nyugati irányú áramlása, legalábbis Európa ellátásbiztonsági adottságai pragmatikus energiakapcsolatokat kívánnak Oroszországgal.

Térségünk esetében ismét bebizonyosodott, hogy együttműködés nélkül nem lehetünk

alakítói, csak elszenvedői az energiapolitikai játszmáknak. Az Északi Áramlat II-ről szóló megállapodás a déli energiafolyosóval kapcsolatos elképzeléseket háttérbe szorítani látszik, így Németország lehet Európa legfontosabb gázelosztó központja. Ugyanakkor talán még időben kaptunk figyelmeztetést, hogy reagáljunk a felmerült helyzetre.

A közeljövő kérdése, hogy az EU energetikát érintő joganyagának szellemisége földrajzi okokból hogyan érvényesül az Északi Áramlat II esetében. Bár a közelmúltban képes volt megakadályozni, hogy a Déli Áramlat vezeték orosz elképzelések szerint elérje az EU területét, egyelőre ugyanez kérdéses az északra tervezett vezeték esetében.²⁰

²⁰ Amennyiben beigazolódik, hogy az Északi Áramlat II belépési pontja – vagyis az a hely, ahol a tervezett vezeték eléri a szárazföldet – uniós joghatóság alá tartozik, akkor teljes mértékben alkalmazni kell rá a harmadik energiacsomag rendelkezéseit. Jelen tanulmány írásakor az Európai Bizottság a tervezett beruházás előzetes vizsgálódásainál tart.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Bruxinfó (2016): Rezeg a lécz az Északi Áramlat alatt. Elérhető: <http://bruxinfo.hu/cikk/20160208-rezeg-a-lec-az-eszaki-aramlat-alatt.html> (Letöltve: 2016. 02. 26.)
- Daily Sabah (2016): Azerbaijani Ambassador Bagirov: TANAP will be completed before 2018. 2016. 01. 17. Elérhetőség: <http://www.dailysabah.com/politics/2016/01/18/azerbaijani-ambassador-bagirov-tanap-will-be-completed-before-2018> (Letöltve: 2016. február 23.)
- Gazprom (2015A): Alexey Miller and Maros Sefcovic address issues of reliable gas supply to European consumers. 2015. 01. 14. Elérhető: <http://www.gazprom.com/press/news/2015/january/article212264/> (Letöltve: 2015.02.02.)
- Gazprom (2015B): New Russia – Turkey gas pipeline route approved at meeting in Ankara. 2015. 01. 27. Elérhető: <http://www.gazprom.com/press/news/2015/january/article213570/> (Letöltve 2016. február 23.)
- LAJOS P., J. (2015): Moszkva a gázzal játszik. Újszó.com, 2015. 04. 14. Elérhető: <http://uj szo.com/online/gazdasag/2015/04/14/moszkva-a-gazzal-jatszik> (Letöltve: 2016. 02. 25.)
- MAGYARI, P. (2015): Aláírtunk egy olyan gázvezeték is, amit nem az oroszok akarnak. 444.hu, 2015. 05. 27. Elérhető: <http://444.hu/2015/05/27/alairtunk-egy-olyan-gazvezeteket-is-ami-nem-olyan-amit-az-oroszok-akarnak/> (Letöltve: 2016. február 23.)
- MTI (2015A): Moszkva és Ankara felfüggesztette a gáztárgyalásokat. 2015. 07. 31. Elérhető: <http://www.karpatinfo.net/cikk/gazdasag/moszkva-es-ankara-felfuggesztette-gaztargyalasokat> (Letöltve: 2016. 02. 01.)
- MTI (2015B): Két tenger alatti ágra csökkenhet a Török Áramlat. 2015. 08. 08. Elérhető: http://hirposta.hu/cikk/4714729/Ket_tenger_alatti_agra_csokkenhet_a_Torok_Aramlat/ (Letöltve: 2016. 02. 01.)
- MTI (2015C): Megszakadtak a tárgyalások a Török Áramlatról. 2016. 09. 12. Elérhető: <http://www.karpatinfo.net/cikk/kulfold/megszakadtak-targyalasok-torok-aramlatrol> (Letöltve: 2016. 02. 02.)
- MTI – Energiainfó (2015A): Török Áramlat - Ausztria, vagy Olaszország a cél? 2015. 06. 29. Elérhető: <http://energiainfo.hu/cikk/toeroek-aramlat-ausztria-vagy-olaszorszag-a-cel.33469.html> (Letöltve 2016. 01. 31.)
- MTI – Energiainfó (2015B): Megakadt a Török Áramlat. Elérhető: <http://energiainfo.hu/cikk/megakadt-a-toeroek-aramlat.33193.html> (Letöltve: 2015. 04. 19.)
- MTI – Energiainfó (2015C): A Gazprom kételkedik a Török-Áramlatban. 2015. 07. 08. Elérhető: <http://www.energiainfo.hu/cikk/a-gazprom-ketelkedik-a-toeroek-aramlatban.33481.html> (Letöltve: 2016. 01. 31.)
- Nyilas, G. (2015): Leállt a Gazprom tárgyalása Ankarával. Index.hu, 2015. 07. 30. Elérhető: http://index.hu/gazdasag/2015/07/30/leallt_a_gazprom_targyalasa_ankaraval/ Letöltve: 2016. 02. 25.)
- VIRÁG, A. (2014): Elgázolt szuverenitás. Geopen Kiadó, Budapest.
- NÓGRÁDI, GY.–VIRÁG, A. (2015): A Déli Áramlat projekt lezárása az orosz stratégia nézőpontjából. Külügyi Szemle 14(1): 30–50.