

VIRÁG ATTILA**ÁRAMLATOK ÖRVÉNYÉBEN
GÁZDIVERZIFIKÁCIÓS JÁTSZMÁK KELET-KÖZÉP-EURÓPÁBAN**

Az elemzés célja a kelet-közép-európai 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.

BEVEZETÉS

A 2015–2016-os év kiemelt biztonságpolitikai témája Magyarországon és világszerte az európai migrációs helyzet. Emberek végeláthatatlan tömegei igyekeznek a mai napig az EU-ba, ezen belül is kiemelten Németországba. Azonban nem csupán a bevándorolni kívánók számára bír ekkora relevanciával az EU vezető gazdasági hatalma. A migráció mellett ugyanis van egy másik, biztonságpolitikai szempontból is meghatározó folyamat, amely szintén komoly kihívás elé állítja hazánkat, és amelyben szintén kiemelt célállomásnak számít Berlin. A Szíriából, Afganisztánból, Irakból, Pakisztánból stb. érkező menekültek mellett ugyanis úgy tűnik, az orosz gázmolekulák is kiemelt célpontjuknak tekintik Németországot.

Míg a migránsok tranzitútvonalként szemlélik térségünket, addig úgy tűnik, az Oroszországból érkező légnemű szénhidrogén-köbméterek egyre kisebb eséllyel számolhatnak a kelet- és délkelet-európai átutazással. Mindez szintén komoly fejtörést okozhat térségünk, így hazánk számára is. 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 időszak. A tanulmányban kizárólag a földgázszektoron belüli nemzetközi események biztonságpolitikai elemzésére kerül sor. A vizsgálat homlokterében a legjelentősebb új gázvezeték-fektetési elképzelések állnak, így a Török Áramlat és az Északi Áramlat II.

ELSŐ ÖRVÉNY: A DÉLI ÁRAMLAT

A gázos ügyek történetét 2014 decemberével kezdjük. Ekkor történt ugyanis egy komoly fordulat az energiavezetékek tervezésénél: *Vlagyimir Putyin* ankarai látogatását követően bejelentette, hogy a jelenlegi feltételek között nem tudja 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 is. A projekt emellett iránytűként szolgált arra vonatkozóan is, hogy a Kaszpi-térség gázforrásait lehetséges-e Oroszország megkerülésével Kelet-Közép-Európába juttatni. Eszerint a Nabucco mindenkor „állapota” fokmérője volt Moszkva regionális gázpolitikai befolyásának is.

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 keresztüli, nyugati export fenntartására. Végso soron a Déli Áramlat első számú fokmérője nem önmagában a beruházás megvalósulása, hanem a nyugati irányú gázszállítások esetében a meglévő hatalmas 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

MÁSODIK ÖRVÉNY: DÉLI ÁRAMLAT HELYETT TÖRÖK ÁRAMLAT

A Déli Áramlat lezárulását követően orosz részről újabb lehetőségként 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 egyértelműen jelezte Kijevnek, 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 lejártá után akár meg is szüntetheti az Európába tartó gázszállításokat rajta keresztül.

Ez a lehetőség komoly kihívásként érte Délkelet- és Kelet-Közép-Európa országait, hiszen a tervek szerint a Török Áramlat nevű vezeték nem érheti el az Euró-

1 Erről részletesen lásd Virág [2014].

2 Az amszterdami székhelyű South Stream Transport B.V. konzorciumot 2011-ben alapították. A cégnek 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, amelyeknek a területén tervezték a gázvezeték egyes szakaszait, kormányközi egyezményt kötöttek Oroszországgal a beruházás megvalósításáról.

pai Uniót, csak a görög-török határig húzódhat.³ Az Oroszországtól földgázt vásárló partnerországoknak rövid időn belül tehát megfelelő gázvezeték-hálózatra volna szüksége, hogy a Nyugat-Törökországban tervezett gázelosztót elérjék.

Megfelelő előkészületek nélkül a Török Áramlatra „redukálódó” orosz elképzelés Európa gázterképén azt is jelentheti, hogy a kelet felől érkező gázimport tekintetében több ország, akár Magyarország is, 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, mivel Oroszországból szerzi be földgázimportjának 90 százalékát. Szófia 6000 új munkahelyet veszített el a 3 milliárd dolláros beruházás meghiúsulásával.⁵

Alekszej Miller 2015. január 14-én Moszkvában egyeztetett az Európai Bizottság alelnökével, energiaügyi biztosával, *Maros Sefcoviccsal* [Gazprom, 2015A]. A Gazprom vezérigazgatója megerősítette korábbi nyilatkozatát, miszerint Oroszország az európai partnereinek eddig Ukrajnán keresztül szállított földgázt áttereli Törökországba. Európának – hogy a török-görög határon megkaphassa a gázt – gondoskodnia kell az új gázszállítási útvonalak kiépítéséről.

A Török Áramlat vezeték esetében számos bizonytalanság merült fel. Nem lehetett tudni, hogy a vezetékből érkező földgáz milyen alternatív vezetékhez kapcsolódhat Európában. 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 átadóállomás 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.⁶

Felmerült ugyanis, hogy a Török Áramlat – a Déli Áramlathoz hasonlóan – egyfajta blokkoló projektként is felfogható, amely megnehezíti más alternatív vezetékek megvalósítását Délkelet-Európa felé. Ez esetben Moszkvának ugyan a Nabuccoval már nem kell számolnia, viszont más alternatív vezetékek létesítése továbbra is napirenden van Anatóliában, amelyek alternatív gázforrásokat hozhatnak Európába, erre példa elsősorban az ún. *Transz-Anatóliai Vezeték* (Trans-Anatolian gas pipeline, TANAP).⁷

3 Ennek oka elsősorban Moszkva és Brüsszel energiapolitikai vitája. Az ellentétek nagymértékben járultak hozzá a Déli Áramlat projekt korábbi lezárásához is [erről részletesen lásd Nógrádi-Virág, 2015: 39–43.].

4 Az Oroszország felől érkező földgáz jelentős része ukrán tranziton keresztül, Szlovákián át kerül Nyugat-Európába. 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, 2015].

5 Bulgária földrajzi helyzetéből kifolyólag jelentős szerepet töltött be az alternatív gázvezetékprojektek esetében. A Déli Áramlat vezetékkel kapcsolatos orosz-bolgár alkufolyamatba nyújt betekintést Jim Yardley és Jo Becker írása, mely a New York Times-ban jelent meg 2014 végén [Yardley-Becker, 2014].

6 Hivatalosan Maros Sefcovic is megszólalt az ügyben, a Wall Street Journalnak adott 2015. január 22-ii interjújában elmondta, hogy az első számítások szerint gazdaságilag nem működőképes az orosz terv [Fidler, 2015].

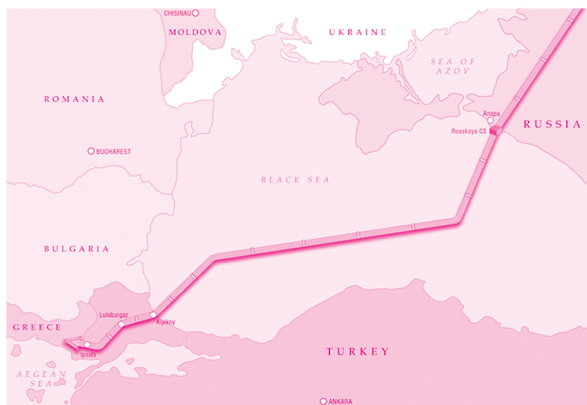
7 A TANAP megvalósításáról 2011. december 24-én jött létre szándéknyilatkozat az azeri SOCAR, valamint a török BOTAS és TPAO vállalatok között. Az elképzelés szerint az 1850 kilométer hosszú vezeték



Forrás: 2b1consulting <http://www.2b1stconsulting.com/socar-and-bp-kick-off-trans-anatolian-natural-gas-pipeline-construction/> Letöltve: 2016. 03. 03.

1. ábra: A TANAP vezeték

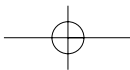
A Török Áramlat ambiciózus elképzelésével kapcsolatos részletekre Alekszej Miller ankarai látogatásig kellett várni. Ekkor, vagyis 2015. január 27-én jelölték ki a Törökországba tartó gázvezeték tervezett útvonalát.



Forrás: Gazprom.com <http://www.gazprom.com/about/production/projects/pipelines/turkish-stream/> Letöltve: 2016. 02. 22.

2. ábra: A Török Áramlat vezeték tervezett útvonala

az Azerbajdzsánnal szomszédos Grúziától a török-bolgár határig tartana, ahol az ún. Trans-Adriatic Pipeline (TAP) révén juthatna el az azeri Sah Deniz II mezőről származó gáz 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.



A Török Áramlat eszerint 660 kilométer hosszan, a Déli Áramlat vezeték nyomvonalán haladhat, majd közel 250 kilométer hosszúságban, új nyomvonalon, Törökország európai részébe vezethet.⁸

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 terveivel. Ebből 47 milliárd köbméter jutna Európának, 16 milliárd köbméter pedig közvetlenül Törökországnak. Az első szállítást 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.⁹

HARMADIK ÖRVÉNY: KI, KIVEL ÉS HOGYAN KAPCSOLÓDJON A TÖRÖK ÁRAMLATHOZ?

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

A TESLA VEZETÉKPROJEKT

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 érne el Ausztriát, ahol a korábbi Nabucco terv bécsi központjában még megfelelő szaktudás is rendelkezésre állhat.

Magyarország esetében a terv a tranzit és az orosz gáz útvonal-diverzifikációja mellett esélyt kínálna a rendelkezésre álló gáztároló kapacitások lekötésére is. Az elképzelés 2015. év elején, az Orbán-Putyin-megbeszélésen is napirendre került

8 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.

9 Vlagyimir Putyin és *Alekszisz Ciprasz* többször is egyeztetett a görög válság árnyékában. Athénna 2015 májusában és júniusában jelentős összeget kellett törlesztenie az IMF-nek, így a találkozók felfoghatók voltak Görögország ezzel kapcsolatos alkufolyamatának epizódjaként is.



a magyar fél kezdeményezésére. Az ügyben április 7-én Budapesten tárgyalt Görögország, Szerbia, Macedónia és Magyarország külügyminisztere. A találkozón részt vett a török Európai Unió-ügyi miniszter is.

A Tesla projekt talán legnagyobb gyengesége, hogy bizonytalan a finanszírozása. Az orosz gáztól való függéssel kapcsolatos óvó hangok könnyen blokkolhatják az uniós támogatásokat. Ráadásul a résztvevők között is akadt olyan, aki bizonytalan volt a projekt megvalósításában.¹⁰ A beruházás esélyeit gyengítette a 2014 áprilisában kezdődött macedón belpolitikai válság is.¹¹

AZ EASTRING VEZETÉKPROJEKT

A másik alternatívának az ún. Eastring tűnt. Kiépítésének ötlete 2014 novemberében merült fel az egykor Barátságnek nevezett, ma Eustream vezeték 49 százalékos tulajdonosa¹², az Energetický a průmyslový holding (EPH) részéről.¹³ 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.¹⁴

Az Eastringet 2018-ban állítanák üzembe. A vezeték első körben évi 20 milliárd köbméter gáz továbbítására lenne alkalmas, de kapacitását a későbbiekben akár 40 milliárdra növelhetnék. Bizonytalan ugyanakkor a vezeték pontos útvonala.¹⁵ Annyi tudható, hogy a kiindulási pontja a szlovákiai Nagykaposon lévő kompresszorállomás lenne, és a hálózat részévé válna a szlovákiai Eustream vezetékrendszer is, amely összekapcsolódik Csehországgal, ahol összeköttetés található a német hálózattal. Az Eastring Szlovákiából indulva Magyarországon keresztül a már meglévő romániai vezetékekkel érne össze, amelyek Bulgáriát is ellátják gázzal.

10 *Vojislav Vuletics*, a Szerb Gázszövetség elnöke szerint a Török Áramlat nem fog megépülni. Véleménye szerint Görögországnak, Macedóniának és Szerbiának nincs elegendő pénze arra, hogy megépítse a gázvezeték folytatását a török–görög határtól. Mint hangsúlyozta: Európának ehhez nincsenek forrásai, így egyedül az oroszok tudják megépíteni a vezetéket. Vuletics szerint tehát egyedül a Déli Áramlat tudja garantálni Európa energiabiztonságát [Vesti, 2015].

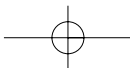
11 A 2014-es választást követően az ellenzék csalással vádolta meg a *Nikola Gruevszki* miniszterelnök mögött álló tömörülést, a Macedón Nemzeti Egység Demokratikus Pártját (VMRO-DPMNE). 2015 elején – vagyis a Török Áramlat vezetékprojekthez kapcsolódó európai vezetéktervek körüli diskurzus idején –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

12 A többségi tulajdonos a szlovák állam.

13 Az EPH *Mirek Topolánek*t, 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].

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

15 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.



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

2015. május 21-én Rigában a szlovák, a bolgár, a magyar és a román külügyminisztérium aláírt egy szándéknyilatkozatot az Eastring támogatásáról. Jelenleg szakértői szinten folynak a tárgyalások.

A Török Áramlathoz kapcsolódó alternatív vezetékprojektek kapcsán felmerülő nemzetállami rivalizálás megmutatta, hogy a Déli Áramlat projekt esetében az orosz megosztó politika nélkül is tapasztalható a térségünkben a nemzetállami önérdkek földrajzi pozíciókból levezethető, egymást kioltó csatája. Egyedül Magyarország az a szereplő, aki mindkét említett projektben érdekelt. A „gázos” ügyekben a menekültkérdéssel szemben nem a tranzit ellen, hanem éppenséggel magáért a tranzit lehetőségéért dűl a küzdelem.

NEGYEDIK ÖRVÉNY: 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.¹⁶ Mindez fékezőleg hathatott a Török Áramlat megvalósítására. Emellett Törökország a 63 milliárd köbméter kapacitású vezetéknek először 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 hatóságok visszatartják a gázvezeték építéséhez szükséges engedélyeket is. A törökök ráadásul szívesebben beszéltek ebben az időszakban az orosz nézőpontból rivális TANAP vezetékről, amelynek 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 megállapodást a Botas török céggel.

¹⁶ Ankara 10,25 százalék árkedvezményt szeretett volna elérni 30 milliárd köbméter gázra.

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. Jelzésértékű lehetett, hogy a sajtóban továbbra is jelentek meg hírek a tárgyalások zátonyra futásáról.¹⁷

Ráadásul a Gazprom a 2015. második negyedéves beszámolójában már említést sem tett arról a négy gázvezetékszakasról, amelyeket a Török Áramlat részeként megépítettek volna. 2015 júliusában érkezett a hír a témában rendkívül tájékozottnak mutakozó Kommerszant részéről, hogy a Gazprom július elsejével leállította a tervezett Török Áramlathoz csatlakozó oroszországi vezetékrendszer, az ún. Déli Folyosó bővítését.¹⁸ A döntést a lap szerint arra alapozták az oroszok, hogy egyre inkább kételkedtek a „közös hang megtalálásában” 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.¹⁹ Végül 2015. július végén hivatalosan is leálltak a tárgyalások Moszkva és Ankara között.

A helyzet jelentős bizonytalanságot eredményezett a kelet-közép- és délkelet-európai érintett országok körében, hiszen egyre bizonytalanabbá vált a projekt megvalósítása, ráadásul nehezen volt kalkulálható a felmerülő hírek alapján 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 földgázvezeték építésének előkészítő munkálatait.²⁰ Sokkal inkább igaz lehet az, hogy a politikai feszültségre hivatkozva az orosz fél büntetésképpen állhatott el attól a projekttől, amiről a tárgyalások már jóval az incidens előtt megszakadtak.²¹

Vagyis „a törökök nélkül nincs Török Áramlat” típusú megközelítés túlságosan félrevezető. Ami első ránézésre egyszerűnek tűnik, az távolabbról szemlélve még-

17 A tárgyalások megszakadásáról 2015 júliusában és szeptemberében is lehetett hallani a sajtóban. Előbbi esetben még név nélkül nyilatkozó török tisztviselők számoltak be ennek okáról: Oroszország továbbra sem írta alá a török fél által kulcsfontosságúnak tekintett, árkedvezményről szóló megállapodást [MTI, 2015a]. Szeptemberben már *Sefa Sadik Aytekin*, a török energiaügyi minisztérium egyik tisztviselője jelentette be a tárgyalások befagyasztását, ugyanakkor azt tagadta, hogy a megbeszélések ténylegesen kudarcba fulladtak volna [MTI, 2015c].

18 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 vezetékágat 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.

19 Augusztus elején az Interfax is arról írt, hogy a Gazprom már csak legfeljebb két ágat építené meg a Török Áramlat Fekete-tenger alatti szakaszának [MTI, 2015b].

20 A bejelentést *Alekszandr Novak* orosz energiaügyi miniszter tette meg 2015. december 3-án; vagyis majdnem egy évvel a terv beharangozását követően a projekt lekerült napirendről.

21 Oroszország számára az energetikai reláció továbbra is fontos Törökországgal. Ezt jelzi, hogy a gáz- és kőolajszállítás befagyasztására nem került sor az incidenst követően.

sem az. Ha a nézőpontunkat orosz–török relációból német–orosz viszonylatba helyezzük át, egészen más a vezetékek „fekvése” vagyis inkább lehetséges fektetése.

ÖTÖDIK ÖRVÉNY: A 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.



Forrás:kitekintő.hu http://kitekintő.hu/europa/2012/04/30/elkeszult_az_eszaki_aramlat_masodik_resze/#.VtAo1tD_vfY Letöltve: 2016. 02. 26.

3. ábra: Az Északi Áramlat vezeték

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 kapuór állam sem akadályozhatja az évi 55 milliárd köbméternyi kapacitással bíró hálózat működését.²² 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, vagyis déli vonalon. A nyilvánosság tereiben csak új hidegháborúként aposztrofált nyugati–orosz viszonyrendszer ellenére az orosz Gazprom komoly európai partnerekkel két új,

²² A gázvezeték első részét 2011 novemberében, a másodikat 2012 októberében adták át.

évi 55 milliárd köbméter szállítási kapacitású vezetéket 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 Vlagyivosztkban már alá is írták a részvényesi megállapodást.

Ennek értelmében a 6 vállalat közös céget hoz létre New European Pipeline AG néven, amelynek feladata lesz a vezetékhalózat kiépítése és amelyben 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, amikortól Oroszország kilátásba helyezte az Ukrajnán keresztüli európai tranzit leállítását. Ukrajna megkerülésére ezzel komoly lehetőség nyílhat, 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 inkább 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, amely eddig a legfőbb haszonélvezője volt a felbomlani látszó gázszállítási status quonak: *Arszenyij Jacenyuk* ukrán és Robert Fico szlovák miniszterelnök. A két kormányfő közös találkozásukon fejezte ki nemtetszését az elképzeléssel szemben.²³

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.²⁴

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, Németországban lépne be az Unió területére. Mindez az európai ellátásbiztonság gyengüléséhez vezetne a jelenlegi státus quo-hoz képest.

Az Északi Áramlat II. tervzete 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.

23 Fico véleménye szerint „elárultak egy másik EU-tagállamot, Szlovákiát. A döntés szöges ellentétben van azzal a politikai párbeszéddel, amelyet Szlovákia folytatott az Európa Tanácsban Ukrajnával.” Jace-nyuk Ukrajna- és Európa-ellenesnek nevezte az Északi Áramlat II. elképzelését [MTI, 2015d].

24 Tény azonban, hogy eleinte még 10 tagállamról lehetett hallani, amelyek fellépnek 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.

KONKLÚZIÓ – KOCKÁZATOK, KIHÍVÁSOK ÉS LEHETŐSÉGEK

Az Északi Áramlat II. projekt növeli annak kockázatát, hogy a 2019-es orosz–ukrán tranzitszerződés lejárta után az európai ukrán tranzitút vonal megszűnik, amelynek kapacitása jelenleg évi 140 milliárd köbméter. Ukrajna esetében ez a tranzitdíjakból származó bevételek jelentős mértékű csökkenéséhez vezethet. Mindez Ukrajna jelenlegi politikai és gazdasági helyzetében komolyan veszélyezteti a már elavult gázszállítási rendszer karbantartását.

A kockázatok jelentősen érintik azokat a kelet-közép-európai országokat, amelyek közvetlenül kapcsolódnak az ukrán tranzithálózathoz, és amelyek ekként szintén elveszíthetnék jelenlegi tranzitpozíciójukat. Diverzifikációs szempontból az ukrán hálózat mellett a szlovák, a magyar és a román tranzitrendszer jelentősége is nagy mértékben csökkenhet kelet-nyugati irányban, valamint ezeknek az országoknak a gázszállítási szerződések terén meglévő alkupozíciója is visszaeshet az orosz szállítóval szemben.

Mindezt legfeljebb mérsékelheti, hogy Kijev – tekintettel a Moszkvával megromlott viszonyára – törekszik orosz földgázimportja kiváltására. Ukrajnában 2015-ben az Európai Unióból beszerzett földgáz mennyisége elérte a 10,3 milliárd köbmétert: ebből 9,7 milliárd köbmétert Szlovákiából, 0,5-t Magyarországról és 0,1-t Lengyelországból importált.

Ezzel párhuzamosan Kijev jelentősen csökkentette az Oroszországból történő földgázbeszerzését. Míg 2014-ben 14,5 milliárd, addig 2015-ben mindössze 6,1 milliárd köbmétert vásárolt keleti szomszédjától.

Komoly kihívást jelentene a kelet-közép-európai uniós tagországok számára, hogy a kieső keleti tranzitot milyen módon, milyen útvonalon pótolják. A nyugatról keleti irányba történő szállítás esetében a jelenlegi infrastruktúra csak korlátozott kétirányú gázáramlást tesz lehetővé, észak-déli irányban a készülő és tervezett vezetékekhez való kapcsolódással hasonló a helyzet a határkeresztező kapacitások esetében.

A tervezett Északi Áramlat II. mellett további földgázforrások becsatornázására nyílnak lehetőségek északkeleti irányból, ugyanis 2015 októberében átadták az észak-lengyelországi swinoujsciéi cseppfolyógáz-terminált,²⁵ amely a horvát Krk szigeten létesítendő adriai gázkikötőig²⁶ vezető észak-déli gázfolyosó része.

Az első két katarai tankerhajó már meg is érkezett a terminálra, amivel megkezdődhetett a műszaki próbaüzem. Az üzembe helyezés után a két gáztárolós terminál 5 milliárd köbméter kapacitással működhet majd. A balti-tengeri gázkikötőtől létesített lengyelországi gázvezetékek Gdansk és Lwówek felé továbbíthatják majd a földgázt. Ezzel, és a már létező gázösszeköttetések segítségével, akár Németország, Szlovákia, Csehország és Ukrajna felé is szállíthatnak földgázt.²⁷

25 A stratégiai jelentőségű, a gázellátási diverzifikációt biztosító beruházás építési munkálatai még 2011 márciusában kezdődtek el. A Polskie LNG nevű vállalat a lengyel állami Gaz-System tulajdonában van.

26 A tervek szerint 2019-re kellene elkészülnie az adriai cseppfolyógáz-terminálnak, amely évi 6 milliárd köbméteres kapacitással bírna.

27 Érdekeség, hogy a terminál működését éppen az Északi Áramlat vezeték nehezítheti, mivel keresztezi a kikötőhöz vezető tengeri útvonalakat, így a mély, 13,5 méternél nagyobb merülésű LNG-hajók közlekedése nehezebbé válhat.

Természetesen az Északi Áramlat II. és a lengyel gázterminál új lehetőségeket is kínál számos tervezett és elkészült hálózati projekt számára. Így ne feledkezzünk el többek között arról a magyar–szlovák határkeresztező vezetékről sem, ami a jövőben – éppen az új fejlemények hatására – biztosabb jövő elé nézhet. A 111 kilométeres vezeték a szlovákiai Felsőzellőt (Velké Zlievce) köti össze – Balassagyarmat és Szada érintésével – a magyarországi Vecsessel, kapacitása évi 5,6 milliárd köbméter (szlovák–magyar irányban óránként 500 ezer köbméter, magyar–szlovák irányban óránként 200 ezer köbméter). A hálózaton keresztül Szlovákiából Magyarországra évi 4 milliárd, fordított irányban pedig 1,6 milliárd köbméter földgáz érkezik. Az infrastruktúra kétirányú szállítást tesz majd lehetővé.

Továbbá közép- és hosszú távon változásokat hozhatnak a kelet-közép-európai régió számára a Fekete-tenger nyugati partvidékén, vagyis Bulgáriában és Romániában folyamatban lévő szénhidrogénkutatók is.

2016 elején kezdődnek meg Bulgáriában a próbafúrások azon a tengeri gázmezőn, ami akár 100 milliárd köbméter földgázt is tartalmazhat. A Khan Asparuh nevű koncessziós terület Várnától 80 kilométerre, a Fekete-tenger alatt van. A terület feltárását 2012-ben nyerte meg az osztrák OMV-ből, a spanyol Repsolból és a francia Totalból álló konzorcium.²⁸

2012. február 22-én jelentette be az ExxonMobil és az osztrák OMV csoporthoz tartozó román Petrom, hogy jelentős földgáztartalékokra bukkantak a Fekete-tenger romániai partjaitól 170 kilométerre, 930 méteres mélységben elterülő ún. Neptun lelőhelyen. Az itt található Domino 1-es kútnál az első becslések alapján a feltárt készletek nagysága elérheti a 42–84 milliárd köbmétert is. A források esetleges nyugati irányú exportjához elengedhetetlen, hogy a nyugati román határkeresztező vezetékek kétirányú szállítást tegyenek lehetővé.

A fekete-tengeri feltárások mellett további diverzifikációs lehetőségeket jelentenek a már korábban jelzett, alternatív források szállítására alkalmas déli gázvezeték-projektek, így többek között a TAP-hoz való kapcsolódás is.

Az elmúlt 1,5 év eseményei azon túl, hogy számos kockázatot és lehetőséget hordoznak magukban 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. Különlegesnek számít ugyanis, hogy nem sokkal az Északi Áramlat II.-ről szóló megállapodás után hosszabbította meg fél évvel az EU az Oroszország elleni gazdasági szankciókat.

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

²⁸ A konzorciumban az OMV-nek 30, a Repsolnak 30 és a Totalnak 40 százalékos tulajdonosi részaránya van.

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 kaptuk a 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.²⁹

IRODALOM

- Becker, J.–Yardley, J. (2014): *How Putin Forged a Pipeline Deal that Derailed*. http://www.nytimes.com/2014/12/31/world/europe/how-putin-forged-a-pipeline-deal-that-derailed.html?_r=0. Lekérdezve: 2016.02.22.
- Bruxinó (2016): *Rezeg a lécz az Északi Áramlat alatt*. <http://bruxinfo.hu/cikk/20160208-rezeg-a-lec-az-eszaki-aramlat-alatt.html>. Lekérdezve: 2016. 02. 26.
- Daily Sabah (2016): *Azerbaijani Ambassador Bagirov: TANAP will be completed before 2018*. <http://www.dailysabah.com/politics/2016/01/18/azerbaijani-ambassador-bagirov-tanap-will-be-completed-before-2018>. Lekérdezve: 2016. 02. 23.
- Fidler, S. (2015): *EU Energy Chief Plays Down Practicality of Proposed Russia-Turkey Pipeline*. <http://www.wsj.com/articles/eu-official-plays-down-practicality-of-proposed-russia-turkey-pipeline-1421951735>. Lekérdezve: 2016. 02. 22.
- Gazprom (2015a): *Alexey Miller and Maros Sefcovic address issues of reliable gas supply to European consumers*. <http://www.gazprom.com/press/news/2015/january/article212264/>. Lekérdezve: 2015. 02. 02.
- Gazprom (2015b): *New Russia – Turkey gas pipeline route approved at meeting in Ankara*. <http://www.gazprom.com/press/news/2015/january/article213570/>. Lekérdezve: 2016. 02. 23.
- Lajos P. J. (2015): *Moszkva a gázzal játszik*. <http://ujsoz.com/online/gazdasag/2015/04/14/moszkva-a-gazzal-jatszok>. Lekérdezve: 2016. 02. 25.
- Magyari P. (2015): *Aláírtunk egy olyan gázvezetékét is, amit nem az oroszok akarnak*. <http://444.hu/2015/05/27/alairtunk-egy-olyan-gazvezeteket-is-ami-nem-olyan-amit-az-oroszok-akarnak/>. Lekérdezve: 2016. 02. 23.

²⁹ 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.

- MTI (2015a): *Moszkva és Ankara felfüggesztette a gáztárgyalásokat.* <http://www.karpatinfo.net/cikk/gazdasag/moszkva-es-ankara-felfuggesztette-gasztargyalasokat>. Lekérdezve: 2016. 02. 01.
- MTI (2015b): *Két tenger alatti ágra csökkenhet a Török Áramlat.* http://hirposta.hu/cikk/4714729/Ket_tenger_alatti_agra_csokkenhet_a_Torok_Aramlat/. Lekérdezve: 2016. 02. 01.
- MTI (2015c): *Megszakadtak a tárgyalások a Török Áramlatról.* <http://www.karpatinfo.net/cikk/kulfold/megszakadtak-targyalasok-torok-aramlatrol>. Lekérdezve: 2016. 02. 02.
- MTI (2015d): *Jacenyuk szerint az Északi Áramlat Ukrajna- és Európa-ellenes.* <http://www.karpatinfo.net/cikk/gazdasag/jacenyuk-szerint-az-eszaki-aramlat-ukrajna-es-europa-ellenes>. Lekérdezve: 2016. 02. 02.
- MTI Energiainfó (2015a): *Török Áramlat – Ausztria, vagy Olaszország a cél?* <http://energiainfo.hu/cikk/toeroek-aramlat-ausztria-vagy-olaszorszag-a-cel.33469.html>. Lekérdezve: 2016. 01. 31.
- MTI Energiainfó (2015b): *Megakadt a Török Áramlat.* <http://energiainfo.hu/cikk/megakadt-a-toeroek-aramlat.33193.html>. Lekérdezve: 2015. 04. 19.
- MTI Energiainfó (2015c): *A Gazprom kételkedik a Török-Áramlatban.* <http://www.energiainfo.hu/cikk/a-gazprom-ketelkedik-a-toeroek-aramlatban.33481.html>. Lekérdezve: 2016. 01. 31.
- Nyilas G. (2015): *Leállt a Gazprom tárgyalása Ankarával.* http://index.hu/gazdasag/2015/07/30/leallt_a_gazprom_targyalasa_ankaraval/. Lekérdezve: 2016. 02. 25.
- Virág A. (2014): *Elgázolt szuverenitás.* Budapest: Geopen Kiadó
- Nógrádi Gy.-Virág A. (2015): „A Déli Áramlat projekt lezárása az orosz stratégia nézőpontjából” *Külügyi Szemle* 14(1): 30–50.
- Vesti (2015): *Moskva i Brisel se vraćaju na „Južni tok”?* <http://www.vesti-online.com/Vesti/Srbija/475749/Moskva-i-Brisel-se-vracaju-na-Juzni-tok>. Lekérdezve: 2016. 02. 23.