

Deák András György:¹ Orosz–ukrán gáztranzitkörtkép – másfél hónappal a szerződés lejárta előtt

Vezetői összefoglaló

- Az orosz–ukrán gáztranzitszerződés év végi lejárta után valószínűtlen egy újabb, hosszútávú megállapodás elfogadása. A felek álláspontjai közötti különbségek túl nagyok, Oroszország nem is érdekelt a hosszabb távú elköteleződésben.
- Rövidebb távú megállapodások és a tranzit körüli bizonytalanság hosszabb távon való fennmaradása a legvalószínűbb kimenetel. A tranzitkérdés a korábbinál jobban függ majd az orosz–ukrán viszony aktuális helyzetétől.
- A csapelzárás melletti racionális érvek 2020 januárjában gyengébbek, mint voltak 2009-ben. Az érintett államok felkészültek, a térség ellenállóképessége sokkal jobb, mint egy évtizede. Ebből kifolyólag egy konfliktus sokkal tovább, akár hónapokig is elhúzódhat, amennyiben bekövetkezik.

A 2009-ben kötött ukrán–orosz gáztranzit-egyezmény 11 év után, idén év végén lejár. Az Európai Bizottság részvételével zajló háromoldalú tárgyalásokon eddig nem történt érdemi előrelépés. A gáztranzit kérdése minden bizonynyal visszatér a 2009 óta sokkal konfliktusosabbá váló kétoldalú kapcsolatrendszer rendezendő kérdései közé.

A Gazpromnak továbbra is szüksége van az ukrainai vezetékre, míg a tranzitdíjak továbbra is Ukrajna GDP-jének mintegy 2%-át adják. A „józan ész” és a kereskedelmi érdekek azt feltételeznék, hogy a felek elkerüljék a konfliktust. Ugyanakkor a probléma sokszereplős, a kijevi és moszkvai politika számára eminens kérdésekről van szó, és az üzleti érdekek sem teljesen egybehangzóak.

Jelen elemzés arra keresi a választ, hogy milyen az együttműködésre irányuló akarat a két fővárosban és miképpen tudják megoldani azt a tranzitkérdést, ami egy európai fogyasztó szempontjából elvileg csak egy normális házi feladat kellene, hogy legyen.

Játékelméleti bevezető

Az orosz–ukrán gáztranzit kérdése közgazdasági értelemben ún. „bilaterális monopólium”. Ezek olyan piacok, amelyeken a kereslet–kínálati viszonyokat egy monoposzónium (egyetlen vevő) és egy monopólium (egyetlen eladó) alakítja. Mindkét félnek van valamije, ami a másiknak nélkülözhetetlen. Az ukrán vezetékhalózat tranzitkapacitásainak egyetlen lehetséges vevője a Gazprom, a rendszer keleti oldalán senki más nem fér hozzá a betápláláshoz. Oroszország számára pedig az ukrainai csővezetékrendszer – ugyan egyre csökkenő mértékű – használata kényszerűség, amely nélkül nem tudja ellátni európai partnereit. Alternatív, rövid- és középtávú megoldások kialakítása vagy nem lehetséges, vagy elviselhetetlenül drága. A felek számára történő kifizetések egy zéró-összegű játszma részei, ugyanakkora hasznot kell felosztaniuk egymás között. Egyetlen kivétel ez alól, ha nem működnek együtt, akkor a kifizetés mindkét fél számára nulla. Viszont sokszor újra és újra játszák

¹ DEÁK András György (deak.andras.gyorgy@uni-nke.hu) az NKE EJJK SVKI tudományos főmunkatársa.

ezeket a játszmákat, aminek révén lehetőségük van korrigálni, alkudozni, kiismerni a másik stratégiáját és alkalmazkodni ahhoz.²

A játékelmélet néhány, az ukrán–orosz tranzitkérdés jellegének megértéséhez is fontos megállapítást tesz az ilyen játszmák jellegét illetően. Egyrészt nincs piaci megoldásuk. Mindkét fél monopolisztikus módon próbálja alakítani az árakat, így az pusztán a keresleti–kínálati viszonyok mentén nem jut egyensúlyi állapotba. Ilyenkor gazdaságon kívüli tényezők a perdöntőek, normatív megfontolások vagy politikai erőviszonyok mentén egyeznek meg a felek. Ebben az értelmezésben még a közgazdaságtudomány is elfogadja, hogy az ukrainai gáztranzit ügye többek közt politikai kérdés is. A politika aktív részvétele tehát nem pusztán a „posztsovjjet közállapotokból” fakadó jelenség, hanem eleve jelentkező adottság. A tranzitkérdés menedzselését illetően a politikai és az üzleti megfontolásokból gyúrt „öszvér”, éppen ezért sokszereplős és nehezen követhető annak alakulása.

Másrészt a felektől gyakran számon kért „józan ész”, a gazdasági racionalitás egy játékelméleti megközelítésben nehezebben értelmezhető. Az ilyen játszmáknak ugyanis jellemzően nincs egyensúlyi pontjuk, a felek tesztelik a határaikat, rendszeresen változtatják stratégiájukat, újraosztják egymás között a kifizetéseket. Ilyen helyzetekben, a feltételek rendszeres újratárgyalása mellett egy-egy irracionális kimenetel is törvényszerű lehet. A 2009-es árháború és kéthetes csapelzárás, a „nincs együttműködés” választása logikus döntés lehet, amennyiben az egyik fél értékítélete szerint egyszeri veszteségét kompenzálják későbbi, a másik fél meghunyászkodásából és stratégiájának megváltoztatásából fakadó sorozatos nyereségei. A 2009-es konfliktus nem feltétlenül kisiklás, lehet egy ritka, de törvényszerűen bekövetkező kimenetelként is tekinteni rá. Már csak azért is, mert a felek minden többi esetben, egy hosszabb alkufolyamat után megegyeztek. Jellemző, hogy 2014, a krími annexió óta a szállítások még a két ország közötti kvázi-háborús állapotok közt sem szakadtak meg. Mindez azt jelzi, hogy a kérdés van annyira fontos Kijev és Moszkva számára, hogy felülemelkedjenek már-már patológikus ellenszenvükön. 2018-ban a Gazprom európai exportjának közel fele³ haladt át az ukrán rendszeren, a tranzitbevétel pedig valamivel több, mint az ukrán GDP 2%-át adta.⁴ Mindkét fél számára a kérdés jelentősége már csak méretéből fakadóan is túlmutat a gázszektoron, a reláció legmagasabb szintjeire helyezve azt.

Bilaterális monopóliumok konfliktuskezelése kapcsán kulcskérdés, hogy a felek mennyire jövőorientáltak, mennyire kívánnak hosszú távon együttműködni és elfogadni a másik stratégiáját. Ha mindkét fél elfogadja a másik szempontrendszerét, csökken a szélsőséges kimenetelek valószínűsége és a volatilitás. Nyilvánvaló, hogy ez volt a helyzet a Szovjetunió felbomlását követően egészen 2006-ig.⁵ Ekkor évenként egyezkedtek a gázszállítási volumenekről és az ukrán importárakról, anélkül, hogy ezt bármilyen módon érzékelték volna az európai fogyasztók. Változást az európai gázárak 2000-től induló ütemes emelkedése, illetve a 2004-es narancsos forradalom, az abból fakadó kétoldalú politikai konfliktusok okoztak. Az új feltételek mellett Moszkva nem kívánta egyre növekvő árszubszenciával támogatni a hozzá egyre kevésbé lojális partnert, 2009-ben megállapodás híján megszakítva az Ukrajnába irányuló exportot, majd kényszerűen a tranzitot is.⁶ A kéthetes csapelzárást lezáró

² David FRIEDMAN: *Bilateral Monopoly: A Solution*, [online], é. n. Forrás: davidfriedman.com [2019. 10. 29.].

³ 86,8 milliárd köbméter a teljes 201,8 milliárdból, NAFTOGAZ: *Naftogaz Annual Report, 2018*, [online], 2018. Forrás: naftogaz.com [2019. 10. 30.] és GAZPROM: *Gazprom Investor Day Presentation, 2019*, [online], 2019. Forrás: gazprom.ru [2019. 10. 30.].

⁴ 2,66 milliárd USD, az ukrán GDP 2,03%-a bevétel származott az orosz tranzitból 2018-ban. NAFTOGAZ *i.m.* és IMF WEO adat.

⁵ Ekkor volt az első olyan orosz–ukrán árviata, amely miatt nem-szerződéses módon csökkent az európai orosz export pár napra. Ekkor Moszkva még meghátrált, elfogadva egy, az európainál jóval alacsonyabb árszintet az ukrainai exportra.

⁶ Mivel Ukrajna nem fogadta el az orosz árajánlatot és nem kapott orosz földgázt a belső szükségleteire, az Európába irányuló orosz tranzitból vette ki a neki szükséges mennyiséget. Ezt viszont a Gazprom lopásnak minősítette, nem volt hajlandó pótolni a kieső mennyiséget, inkább Kijvet hibáztatva leállította a teljes ukrainai tranzitot.

szerződéseket 2009. január 19-én írták alá 11 évre, 2019 végéig. Ezek a kisebb módosításokkal ellátott szerződések vannak jelenleg is érvényben és ezeket kell most újratárgyalni. Ezek a szerződések mintegy „befagyaszották” a vitákat 11, a bilaterális viszonyt illetően rendkívül mozgalmassá tette az évet.

Szektorális háttér

2018-ban az európai orosz vezetékes export 193,8 milliárd köbméter (mrd m³) volt.⁷ A 1. táblázat mutatja (a baltikumi szállítások nélkül) az ehhez szükséges, rendelkezésre álló, Ukrajnát elkerülő hálózati kapacitásokat. A táblázat első oszlopában a 2020-ban várható helyzetet ábrázoljuk, azt feltételezve, hogy az Északi Áramlat 1 teljes kapacitása kihasználható,⁸ illetve üzemképes lesz a Török Áramlat első szála (ez szinte bizonyos). A második oszlopban azt feltételezzük, hogy 2021 és 2025 között elkészülnek az Északi Áramlat 2 és a Török Áramlat második szála, bő 70 mrd m³-rel növelve a szállítási kapacitást. Ezen táblázat fő üzenete, hogy az európai orosz exporthoz mindkét időszakban szükség lesz az ukrajnai hálózat valamilyen szintű használatára. 2020-ban gyakorlatilag alig változik a korábbihoz képest a helyzet (a Török Áramlat első szála állhat üzembe). Csak a 2020-as évek közepére alakulhat ki olyan helyzet, amelyben a nem-ukrajnai tranzitkapacitás mértéke elérheti a mostani orosz exportvolumen éves alapon. Azonban ez két okból is félrevezető.

	2020	2022–25*
Vezetékes kapacitások		
Finnországba	5	5
Belaruszon keresztül	43,4	43,4
Kék Áramlat (Törökország)	16	16
Északi Áramlat	55	110
Török Áramlat	15,75	31,5
Összes kapacitás Ukrajna nélkül	135,15	205,9
*Azt feltételezve, hogy mind az Északi Áramlat 2, mind a Török Áramlat második szála üzemképes lesz.		

1. számú ábra: Az európai orosz vezetékes exportkapacitások, mrd m³/év

Forrás: [Oxford Institute of Energy Studies](#)

Egyrészt a Gazprom növelni akarja az exportvolumenét. Jelenleg komoly árverseny van kialakulóban a globális – európai vonatkozásban főleg a növekvő amerikai – LNG-exporttal. Egy ilyen helyzetben bármilyen önkorlátozás vagy nem-piaci alapú áremelés azonnali piacvesztéshez vezethet. A gázpiac túlkínálatos, ez a helyzet aligha fog változni a közeljövőben. Ugyanakkor az európai import növekedése⁹ további exportperspektívát nyújt az orosz gáznak. A Gazprom várakozásai szerint 2035-ig 85–130 mrd m³/év közötti mértékben nőhet a teljes európai import,¹⁰ ami a Gazprom 37%-os európai gázpiaci részesedésének fenntartása mellett 30–50 mrd m³/év exportvolumen-növekményt jelentene orosz vonatkozásban. Összességében nagyon valószínűtlen, hogy

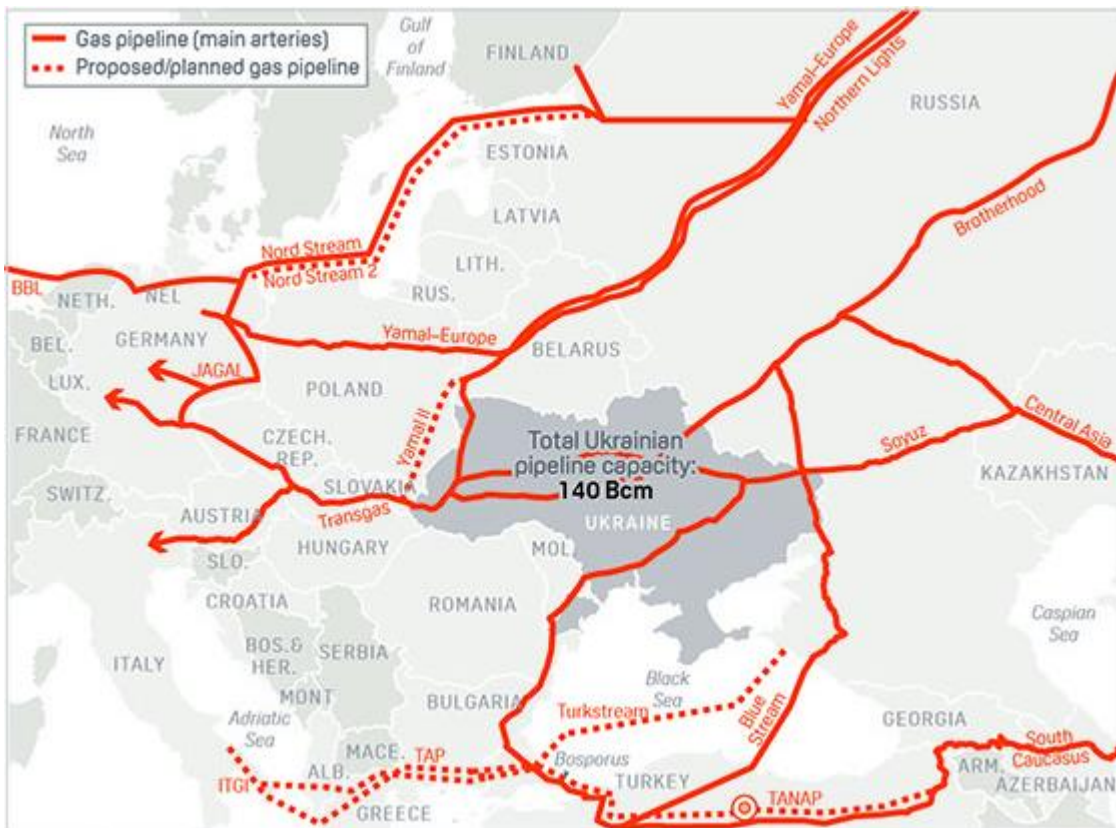
⁷ BP: [BP Statistical Review of World Energy](#), [online], 2019. Forrás: bp.com [2019. 10. 30]. Az orosz adatok ettől különböznek, részben mert az orosz standard köbméter nagyjából 8%-kal nagyobb az EU-ban elfogadottnál, részben a más statisztikai kategóriák miatt. Ennek megfelelően a Gazpromexport 200,8 milliárd köbméteres exportot tart nyilván.

⁸ Ez valószínű, bár az Európai Bíróság 2019. szeptemberi, az OPAL-t érintő döntése nehézséget jelent.

⁹ A 2014-es mélypont (232,5 mrd m³/év) óta eltelt öt évben 28%-kal nőtt (298,3 mrd m³/év) a tágan értelmezett Európa importja. Mindez egyrészt a belső termeléseszközöknek, másrészt a villamosenergia-generáció nagyobb gázkeresletének köszönhető, mindkét folyamat trendszerű.

¹⁰ GAZPROM *i.m.*, 9. o.

az orosz exportvolumen piaci körülmények között a jelenlegihez képest csökkenjen és jelentős esély van az érdemi növekedésre akár már 2025-ig is.



2. számú ábra: Az európai-orosz vezetékes exportinfrastruktúra

Forrás: Platts

Ennél is meghatározóbb, hogy a Gazpromnak az átlagos éves exportvolumen felett még szüksége van hálózati tartalékra is. Egy sor oka van ennek. A vezetékek nem bírnak hosszabb ideig teljes kihasználtsággal, nominális kapacitás mellett működni, ideális esetben évente leállítják és karbantartják annak főbb elemeit. Továbbá a Gazprom kereslete sem egyenletes, szezonálisan változó. Jellemzően télen növekszik a napi szintű kereslet, míg tavasszal és ősszel az alacsonyabb. Ezt az ingadozást csak mérsékelni tudják a gáztárolók, kiegyenlíteni aligha. Végezetül az európai piacokon sem egyenletes a kereslet, csökkentve a hálózati kihasználtságot egyes vezetékeken. Így szükség van tartalékra, bár annak mértéke vitatott, de 20-30 mrd m³/év kapacitás az a minimum szint, amiben gondolkodni érdemes. A gyakorlatban ez azt jelenti, 200 mrd m³/év tranzithoz nagyjából 230-240 mrd m³/év vezetékes kapacításra van szükség.

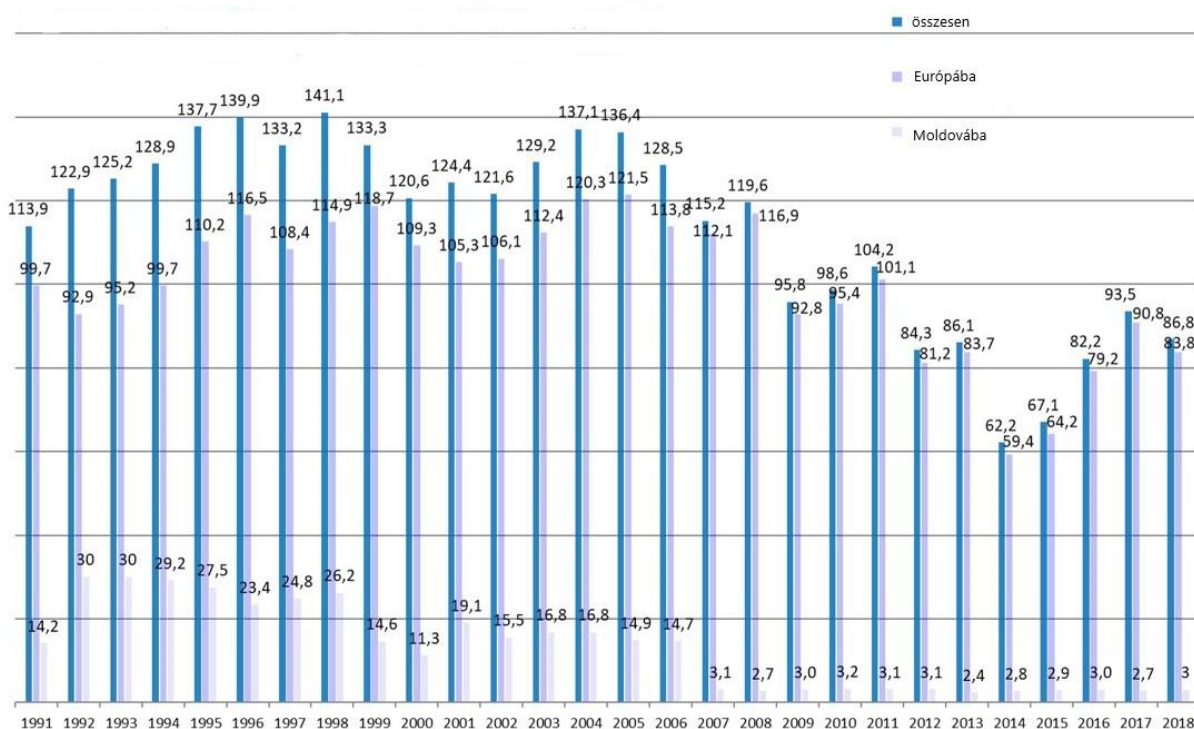
Az ukrán rendszerre való csökkenő orosz ráutaltság nem jelent semmilyen változást a korábbi trendekhez képest. Ukrajna tranzitszerepének csökkenése folyamatos a Szovjetunió szétesése óta. 1992-ben, a Szovjetunió felbomlását követően az európai orosz szállítások szinte kizárólag Ukrajnán keresztül voltak lehetségesek (eltekintve a balti, a finn és kisebb léptékű belarusz tranzittól). Ennek inkább történeti, kisebb mértékben földrajzi

okai voltak. Az 1960-as évek második felében, a Szovjetunió első nyugati exportszerződéseit szoros határidőkkel kötötték.¹¹ Eddig nem épült ki a Nyugat-Szibériát Európával összekötő hálózat, amiért az akkor még meghatározó ukrainai termelésből fedezték a kivitelt. Mindez azonban determinálta a vonatkozó infrastruktúra kiépítését. Ehhez képest az 1990-es évek eleje óta folyamatos az orosz tranzitdiverzifikáció. A 2. táblázat a Gazprom főbb hálózati fejlesztéseit mutatja be. Ebből kiderül, hogy nagyobb horderejű bővítésre Ukrajnán belül nem került sor, miközben a Gazprom folyamatosan törekedett legalább az exportnövekményét, adott esetben annál többet is alternatív útvonalakra terelni.

Vezeték	Tranzitországok	Szerződés éve	"Első gáz" éve	Teljes kapacitás éve
Jamal-Európa	Belarusz, Lengyelország	1993	1999	2005
Kék Áramlat	közvetlen (Fekete-tenger)	1997	2003	2010
Északi Áramlat 1	közvetlen (Balti-tenger)	2005	2011	2013
Török Áramlat 1	közvetlen (Fekete-tenger)	2016	2019	n.a.

3. számú ábra: Az Ukrajnát elkerülő orosz exportvezetékek építési adatai

Forrás: saját gyűjtés



4. számú ábra: – Az ukrán gáztranzit volumene, 1991–2018, mrd m³

Forrás: [Naftohaz](#)

Ennek megfelelően az ukrainai tranzitvolumen 1998-ban érte el eddigi csúcspontját (141,1 mrd m³), 2014-ben mélypontját (62,2 mrd m³). Mindez trendszerű csökkenés, ma már Ukrajna csak egyike a lehetséges szállítási

¹¹ Per HÖGSELIUS: *Red Gas – Russia and the Origins of European Energy Dependence*, Palgrave Macmillan, New York, 2013, 45–67.

útvonalaknak. Valójában az orosz–ukrán tranzitkérdés jelentősége statisztikai értelemben csökken. Míg az 1990-es években egy orosz-ukrán tranzitstop összeurópai ellátási problémákat okozhatott volna, a 2009-es váltság már csak Kelet-Közép-Európa déli felében és a Balkánon idézett elő kritikus helyzeteket. A tavalyi tranzitvolumen nem érte el a 2009. évi szintet és a potenciálisan érintett országokban jelentős infrastrukturális fejlesztések és szezonális felkészülés történt – ellentétben a tíz évvel ezelőtti állapottal. Éppen ezért egy rövidebb leállás aligha járna drámai hatásokkal akár csak a régióban is.¹² Mindez nem feltétlenül teszi könnyebbé a megállapodást, az ellenállóképesség javulása még növelheti is egy leállás kockázatát. Azonban európai fogyasztói szemszögből a konfliktus tétje mindenképpen csökken, az inkább tűnik egy jelentős üzleti kihívásnak, mint komoly ellátásbiztonsági fenyegetésnek. A biztonságpolitikai aggodalmak inkább egy elhúzódó, a korábbinál hosszabb szállítási fennakadásnak a régiós, illetve az amúgy is terhelt orosz–ukrán kétoldalú viszonyra való hatásaival kapcsolatosak.

Az álláspontok

2018 júliusa óta háromoldalú keretben, az Európai Bizottság bevonásával zajlanak a tárgyalások az új tranzit-egyezményről. Ez annyiban előrelépést jelent, hogy bár szűken vett jogi értelemben nem, de gyakorlatilag az EU érintett fél, minden tranzitügy legalább háromoldalú. 2019. október végéig négy alkalommal találkoztak a felek, miniszteri-vállalati szinten. Az eredmények meglehetősen szerények. A felek megállapodtak abban, hogy az új szerződés meg fog felelni az uniós jognak. Ez önmagában nem túl erős tartalmi megkötés, viszont azt feltételeznék, hogy Kijev átülteti saját jogrendjébe a szükséges uniós jogszabályokat. Ezen túlmenően azonban a felek sem a tárgyalások pontos tartalmában, sem az aláírandó szerződés főbb vonásaiban nem tudtak megegyezni. Előbbi vonatkozásában a Gazprom a jelenlegi tranzitszerződés kapcsán született összes – jellemzően az ukránoknak kedvező – bírósági ítéletről való lemondást, a benyújtott kereseteket visszavonását követeli. Erre Kijev érthetően nem hajlandó, és tekintettel a nekik eddig megítélt összeg mértékére (2,56 mrd USD és kamatai) erről lemondani nem is lenne egyszerű.

Azonban a megállapodás előtt tornyosuló legfontosabb szektorális kihívás mégis csak az, hogy a 2020-as években az ukrán rendszerre való orosz ráutaltságnak, illetve a vezetékek kihasználtságának a mértékét illetően nagyon jelentős a bizonytalanság. Értelemszerűen a Gazprom szeretné használni frissen megépülő, most építés alatt álló elkerülő vezetékeit, amint arra módja nyílik. Ez egyik évről a másikra csökkentheti a rendszer kihasználtságát, párhuzamosan csökkentve annak valószínűségét, hogy a Gazprom hosszú távra lekötne az ukrán hálózat most meghatározott kapacitását. A Naftohaz (az ukrán állami gázvállalat) viszont pont ez utóbbiban lenne érdekelt, így tudná a feleslegessé vált hálózati elemeket visszafejleszteni és csak a hosszabb távon szükséges kapacitást modernizálni.¹³ Hasonlóképp hosszabb távú rendezésben lenne érdekelt az Európai Bizottság, amely nem szeretné ezt az ügyet maga előtt görgetni, számára csak egy távlatosabb rendezés tekinthető sikeres mediációnak.

Ugyancsak kérdéses, hogy milyen költséggel jár egy olyan hálózat fenntartása, amelyet szinte csak tartaléknak szánnak Moszkvában. A tranzitköltség jelentősen eltérhet attól függően, hogy milyen hullámokban és milyen rugalmassággal használja a Gazprom az ukrán rendszert (az átlagos tranzittáv 1200 kilométer körül van), a vonatkozó díjak megállapítása technikai értelemben sem egyértelmű. A 2009-ben aláírt tranzitszerződés a

¹² REKK: [Measures To Increase The Flexibility And Resilience Of The European Natural Gas Market](#), [online], 2014. Forrás: rekk.eu [2019. 10. 24.] és EC: [Stress tests: cooperation key for coping with potential gas disruption](#), [online], 2014. Forrás: ec.europa.eu [2019. 10. 24].

¹³ Pavel POLITYUK – Natalia ZINETS: [Ukraine wants long-term gas transit deal with Russia](#), [online], 2019.10.09. Forrás: reuters.com [2019. 10. 30.]

korábbi posztszovjet gyakorlatnak megfelelően szállítási volumenre kötötték és nem kapacitásra. Ez kedvező a Gazprom számára, hiszen csak a szállított köbméterek után fizet tranzitdíjat. Ehhez képest valószerűtlen, hogy az új szerződést ne vezetékcapacitásokra kötnék, ami feltehetően rosszabb megoldás orosz szempontból. Ezért is, a Gazprom elképzelhetőnek tartaná a mostani szerződés rendszeres meghosszabbítását vagy korlátozott újratárgyalását.

A tranzitkérdést nem pusztán orosz–ukrán, de EU–orosz szektorális vetélkedésként is látják Moszkvában. Az Unió, illetve egyes tagállamainak az alternatív orosz szállítási útvonalak kapcsán tanúsított magatartását, regulatív döntéseit politikailag motivált viselkedésként értelmezik. Csak az elmúlt időszakban az OPAL-vezeték 2016-ban adott mentességének az Európai Bíróságon való lengyel-balti megtámadása¹⁴ vagy a dán időhúzás az Északi Áramlat 2 építése kapcsán¹⁵ azt az érzetet erősítik, hogy az elkerülő kapacitások jövője bizonytalan, azok európai jóváhagyása kétséges. Egy hosszabb távú egyezség Ukrajnával csökkentené a nyomást az uniós szerveken és rontaná az Északi és Török Áramlatok normális üzemeltetésének esélyét.

A Gazprom szektorális szempontjai mellett a Kreml politikai megfontolásai is az időhúzás és a rövidebb időtávra szóló megállapodások mellett szólnak. Az új ukrán elnök, Volodimir Zelenszkij kampányígéretei között szerepelt a kelet-ukrajnai konfliktus rendezése, amit értelemszerűen csak Moszkvával valamilyen módon együttműködve érhetne el. Valamilyen szintű közeledésre most nagyobb az esély, mint Porosenko alatt volt. A kijevi tárgyalási szándékot könnyű az ukrán pozíció felpuhulásként értelmezni Moszkvában, ami kiterjedhet a tranzitkérdésre is. A szerződés lejártáig hátralévő két hónapban, illetve azt követően is inkább a kivárás lehet az orosz álláspont vezérmotívuma, további engedményeket várnának egy Zelenszkij által ambicionált elnöki szintű csúcstalálkozóért cserébe. Maga Putyin is a meglévő szerződés hosszabbítását javasolta, amennyiben nem tudnának új szerződésben megállapodni a felek.¹⁶ Összességében Moszkva magatartását meghatározza, hogy szerinte az „idő neki dolgozik”, minél később köteleződik el hosszabb távon, annál kedvezőbben teheti ezt meg. Addig is érdemes várni és csak akkor szerződni, amikor valamilyen jelentős engedmény kiharcolására van remény.

Értelemszerűen nagyon nehéz kimozdítani a holtpontról olyan tárgyalásokat, amelyen az egyik félnek sem vállalati, sem politikai szinten nem feltétlenül érdeke a megállapodás. Kijev két módon próbálja megtörni az orosz obstrukciót. Egyrészt a stockholmi kereskedelmi bíróságon több pert indított a szerződéssel kapcsolatban. Így az például épp a tranzitszerződés kapcsán, 2018 februárjában 4,56 milliárd USD kártérítést ítélt meg a Naftohaznak azért, mert a Gazprom nem szállított a szerződésben előírt mennyiségű gázt Ukrajnán keresztül.¹⁷ Mindez elég nyomatékos jelzés arra vonatkozólag, hogy a jelen szerződéses rezsim, illetve annak a Gazprom által forszírozott meghosszabbítása jogi kockázatokat rejt Moszkva számára.

A másik lehetőség, hogy Ukrajna egyoldalúan szabályozza a tranzitot a szerződés lejártát követően. Pusztán jogi szempontból ez nem ellentétes az uniós normákkal, az ukrán szabályozó szerv önállóan is megszabhatja a használati díjat. A Naftohaz nyomására Ukrajna el is fogadott egy olyan sávós díjmeghatározást, amelyben a

¹⁴ Agata ŁOSKOT-STRACHOTA – Szymon KARDAS: [Gazprom's interests hit by CJEU judgment on OPAL pipeline](#), OSW Commentary, [online], 2019. 09. 11. Forrás: [osw.waw.pl](#) [2019. 10. 30.]

¹⁵ Richard MILNE – Henry FOY: [Denmark gives green light to Russia-Germany gas link](#), [online], 2019. 10. 30. Forrás: [ft.com](#) [2019. 10. 30.]

¹⁶ RFE/RL: [Putin: Russia Ready To Prolong Gas Deal With Ukraine If Needed](#), [online], 2019. 10. 03., Forrás: [rferl.org](#) [2019. 10. 30.]

¹⁷ Ugyanakkor ezt a tételt csökkentette egy korábbi döntésben a Gazprom által elnyert 2 milliárd USD, amit azért kapott, mert Ukrajna nem vette át a kereskedelmi szerződésben előírt minimum volument. [Gazprom appeal against Swedish gas ruling delayed until 2020](#), [online], 2019. 03. 04., Forrás: [energy-reporters.com](#) [2019. 11. 01.]

tranzitdíj fordítottan arányos a lekötött kapacitással.¹⁸ Ennek révén nemcsak jelentősen, közel duplájára emeli az ukrán tranzitdíjat, de értelmetlenné is teszi az ukrán rendszer használatát alacsony kihasználtság mellett. Bár nyilván egy ilyen rezsim gazdasági megalapozottsága kétséges, az európai gyakorlattól idegen, a jelen helyzetben abszurd és az uniós szervek is igyekeznek arról a kulisszák mögött lebeszélni az ukrán felet, pusztán jogi alapon valamilyen hasonló lehetőség elviekben Kijev rendelkezésére áll. A Naftohaz 2018 júliusában ennek a rendszernek egy felpuhított változatát javasolta a háromoldalú tárgyalásokon.¹⁹

Azonban az ukrán szektorális nyomásgyakorlást jelentősen árnyalja a politikai helyzet. A gázkérdés Ukrajnában, politikai értelemben toxikus. Nagyon felfokozottak a várakozások, amelyeket nacionalista oldalról még egyfajta revansvágy is fűt. Szinte lehetetlen olyan megállapodást elérni, amit ne kudarcként értékelne a hazai közvélemény. Jó példa erre Timosenko esete, aki máig hordja a 2009-es gázszerződések aláírásáért kapott politikai stigmát. Ezt csak némileg ellensúlyozza Zelenszkij átütő elnökválasztási győzelme, illetve pártjának az előrehozott parlamenti választásokon aratott sikere. Ezeknek köszönhetően lehet egyáltalán reménykedni egy értelmes tárgyalási helyzet kialakításában a maradék két hónapban. Mindazonáltal a tárgyalások során az ukrán kormánynak bizonyosan választania kellene az otthon népszerű határozott kiállás, illetve a Moszkvával ápolt jó viszony között. A „harmadik út” lehetne a kérdés görgetése, belenyugodva a rövidebb távú alkalmi egyezségekbe, de fenntartva a harcias hangnemet.

Az Európai Bizottság javaslata szerint tíz éves szerződés keretében 60 mrd m³ körüli kapacitást foglalna le a Gazprom az ukrán rendszeren, öt év elteltével újratárgyalhatnák a feltételeket. Ez a terv az ukrán hálózatfejlesztésre optimalizál, két vezeték szál megtartását és modernizációját feltételezi, míg a két rosszabb állapotban lévő visszavonható lenne fejleszteni, illetve lezárni. A fent említett okok miatt ez Moszkva számára kevésbé vonzó, valószínűtlen az elfogadása. A tagállamok közül a lengyel-balti magatartás számottevő, amely a szabályozási kérdéseken, illetve az amerikai szankciós politika nyitotta keretek révén igyekszik hátráltatni az elkerülő vezetékek építését. Ehhez képest Berlin arra törekedett, hogy rávegye Moszkvát az ukrán tranzitkérdésben valamilyen szintű engedmények nyújtására, cserébe az európai szinten tudta volna hatékonyabban támogatni az Északi Áramlat 2 építését.²⁰ Mindez érthető a német Európa-politika fényében: egy orosz–ukrán egyezség mellett aligha lehetett volna az Északi Áramlatot támogató német álláspontot ukránellenesnek vagy oroszbarátnak minősíteni. 2018 augusztusában egy ilyen alku körvonalazódott Merkel és Putyin mesebergi találkozásán,²¹ ezt követően a Gazprom fel is ajánlott egy minimális volument az ukrán tranzitra.²² A fő gyengéje minden ilyen ígéretnek az egyidejűség hiánya – miszerint Moszkvának előbb kellene engedményt tennie, minthogy Berlin teljesítene; illetve az a tény, hogy Németország nem bír olyan fokú befolyással az Unióban, hogy ilyen garanciát tudjon adni. Értelemszerűen a német komfortérzetet jelentősen javította volna egy ilyen megoldás, de Kijevben mindezt német támogatásként értelmezték, Moszkvában pedig túl kevésnek gondolták.

¹⁸ Részletesebben: Thierry BROS: [Has Ukraine scored an own-goal with its transit fee proposal?](#) [online], 2016. november. Forrás: oxfordenergy.org [2019. 11. 01.]

¹⁹ Oksana ISHCHUK: [Gas transit via Ukraine after 2019](#), [online], 2018. 07. 24., Forrás: ukrinform.net [2019. 11. 01.]

²⁰ Kate CONOLLY: [Merkel tells Putin not to exclude Ukraine from gas pipeline route](#) [online], 2018. 04. 10. Forrás: theguardian.com [2019. 11. 01.]

²¹ Szymon KARDA – Agata ŁOSKOT-STRACHOTA – Sławomir MATUSZAK: [A ‘last-minute’ transit contract? Russia-Ukraine-EU gas talks](#), OSW Commentary, [online], 2019. 01. 25. Forrás: osw.waw.pl [2019. 11. 01.]

²² Ez azért volt lényeges és újszerű, mert korábban a „nulla tranzit 2019 után”, addigra már amúgy is ellehetetlenült álláspontját képviselte Moszkva.

Kitekintés

Visszatérve a bevezetőben vázolt játékelméleti problémához, egy csapelzárás akkor lehet racionális választás, ha a kezdeményező fél számára a mostani egyszeri veszteség a stratégiák módosulása révén a jövőben megtérül. Éppen ezért érdemes megnézni, mit veszíthetnek, és mit nyerhetnek a felek egy nem kooperatív kimenetel mellett.

Európa ezúttal felkészült egy orosz-ukrán csapelzárásra. Az európai tárolók 90% feletti töltöttséggel várják a telet. A leginkább érintett magyar, szerb, szlovák rendszerek szintén több hónapig bírnák keleti betáplálás nélkül, Bulgária a Gazprom ígérete szerint január elsejétől Törökországon keresztül is kaphat gázt, míg Ukrajna is mintegy ötmilliárd köbméterrel emelte téli tartalékait.²³ Vannak ugyan kétségek, leginkább az ukrán rendszer megfordítását (kelet-nyugati irányból nyugat-keletre) és hosszabb távú egyensúlyát illetően, de feltehetően több hónapon keresztül nem alakulna ki kezelhetetlen krízishelyzet. Amennyiben azonban az érintett országokban nem alakul ki hiány, nem lesz kellő nyomás a politikai vezetőkön, hogy megoldják a helyzetet. Nem feltétlenül egy rövid, néhány napos konfliktusra kell tehát felkészülni.

Orosz szempontból az elhúzódó csapelzárás mellett a Gazprom nem tud majd eleget tenni a szerződéseinek, komoly pénzügyi és bizalmi veszteséget okozva a cégnek. Ez érzékeny bizalomvesztés egy exportoffenzíva közben, komolyan ronthatja az orosz cég amerikai LNG-vel folytatott kontinentális párharcát. Összességében a nem kooperatív kimenetel most nagyobb veszteséget jelent a Gazpromnak, mint Ukrajnának. Ez adu lehet Kijev kezében, illetve jobb esetben visszatárhathja némileg Moszkvát. Ugyanakkor a jövőbeli hozadékok meglehetősen csekélyek. Mivel a Gazprom nem akar hosszú távú szerződést kötni, most csak néhány évre tudna kedvezőbb feltételeket kicsikarni Kijevből. Nem biztos, hogy ilyen kicsi hozadékért érdemes bevetni a legkomolyabb eszközt.

Ukrajna esetében a csapelzárás költsége nemcsak pénzügyi, hanem politikai jellegű is. Amennyiben Kijevet teszik felelőssé azért, az komoly tekintélyvesztést okozna Európában. Ez felgyorsítaná az amúgy is jelentkező, lassú ukrán elszigetelődést. Az együttműködés hiányából fakadó hozadék pedig végképp kétséges. A tartalékok kimerülését követően így is alá kellene írni az orosz diktátumot, miközben ilyen eszközökkel Moszkva aligha kényszeríthető egy hosszabb távú tranzitszerződés elfogadására. Nem világos, mit is lehetne egy ilyen „kozákos rohammal” nyerni, hacsak nem egy kis időt.

A csapelzárás mellett szóló érvek tehát 2009-hez képest inkább tűnnek „irracionalisnak”, vagy származnak téves helyzetfelismerésből, parciális érdekekből. Pont ezek azok a tényezők azonban, amelyeknek a jelentősége jócskán megnőtt a mostani tranzitszerződés elmúlt tizenegy éve alatt. A fő fenyegetés, hogy a tranzitkérdés elveszti eddigi „szerződéses horgonyát” ismét része lesz az ukrán-orosz viszony mindennapjainak. Mindez azt jelenti, hogy a kérdés aktuális állása más, nem szektorális események függvénye lesz, a kijevi és moszkvai belpolitika állandóan változó viszonyai vagy a kelet-ukrajnai helyzet kiszámíthatatlan körülményei fogják azt meghatározni. Ez pedig inkább sugall egy hosszabb távú bizonytalan állapotot, a mainál is hullámzóbb kapcsolattrendszert a tranzitkérdés kapcsán.

²³ Simon PIRANI: [Russia-Ukraine transit talks: the risks to gas in Europe](#), Oxford Energy Podcast, [online], 2019.06.06. Forrás: oxfordenergy.org [2019.11.01.]



Az „SVKK Elemzések” 2003 óta a kutatóintézet munkatársainak tematikus szakpolitikai elemzéseit megjelentető időszakos kiadvány, melyben a szerzők független kutatói álláspontjukat közlik.

Az NKE Eötvös József Kutatóközpontjának Stratégiai Védelmi Kutatóintézete független szakpolitikai kutatóintézet, a kiadványaiban megjelenő elemzések, álláspontok, vélemények nem feltétlenül tükrözik a szerkesztőség vagy a kiadó véleményét. Az elemzésben foglalt információk, adatok, megállapítások tájékoztatás céljából készültek.

Kiadó: NKE Eötvös József Kutatóközpont Stratégiai Védelmi Kutatóintézet

Szerkesztés és tördelés:
Csiki Varga Tamás, Tálás Péter

A kiadó elérhetősége:

1581 Budapest, Pf. 15.

Tel: 00 36 1 432-90-92

E-mail: svkk@uni-nke.hu

2019 – : NKE Stratégiai Védelmi Kutatóintézet Elemzések (ISSN 2063-4862)

2012–2019: NKE Stratégiai Védelmi Kutatóközpont Elemzések (ISSN 2063-4862)
2011–2012: ZMNE Stratégiai Védelmi Kutatóközpont Elemzések (ISSN 2063-4854)
2007–2011: ZMNE Stratégiai Védelmi Kutatóintézet Elemzések (ISSN 2063-4854)
2003–2007: ZMNE Stratégiai Védelmi Kutatóközpont Elemzések (ISSN 2063-4854)

© Deák András György, 2019

© NKE Eötvös József Kutatóközpont Stratégiai Védelmi Kutatóintézet, 2019