



A csöbe zárt szellem – az orosz–belorusz gázkonfliktus újabb fordulója¹

Újabb töréspontjához érkezett az eddig sem felhőtlen orosz–belorusz viszony, amikor 2010. június 21-én délelőtt a Gazprom – Dmitrij Medvegyev elnök utasítására – elkezdte csökkenteni a Belarusznak szállított földgáz mennyiségét Minszknek ez év januárjától közel kétszáz millió dollárra növekedett, rendezetlen gázadósságára hivatkozva. Az orosz fél 21-én és 22-én 15-15%-kal, 23-án pedig további 30%-kal csökkentette, s a tervek szerint fokozatosan 85%-kal kívánja csökkenteni a szállított gáz mennyiségét. A csökkentéssel párhuzamosan az orosz elnök további konzultációk folytatására utasította a Gazpromot a belorusz vezetéssel. Gyorselemzésünk elsősorban a konfliktus hátterét tekinteni át, lehetséges kifizetése vonatkozásában lényeges megállapításokra nem vállalkozik.

Előzmények

A két ország közti gázszállítási konfliktus nem új keletű. Az első orosz–belorusz „gázháborúra” 2004 telén került sor, amikor a Gazprom érvényes gázszállítási szerződés hiányában először felfüggesztette a Belarusznak szánt gázszállításokat, majd amikor a belorusz fél a hiányzó mennyiséget az országon áthaladó tranzitvezetékéből kezdte el kivenni, február 18-án a Gazprom leállított minden gázszállítást az országon át. Mivel Belarusz energiaellátása döntően a földgáztól függ, és az ország nem rendelkezett érdemi tározókapacitással, valamint a vita kirobbanásának téli időpontjára tekintettel igen gyorsan, már 2004. február 19-én megszületett az új gázszállítási megállapodás a felek között. Az Európába irányuló orosz földgázszállítások körülbelül 20%-a, évi mintegy 33 milliárd köbméter halad Belaruszon keresztül, részben az *Északi Fény*, részben a *Jamal* vezetéken. Mindkét vezeték itteni szakaszát a belorusz–orosz Beltranszgasz² vállalat birtokolja és működteti. Belarusszián keresztül látják el gázzal Litvániát, Kalinyingrádot, Lengyelországot. Bár a közvetlen szomszéd Lengyelországot már 2004-es rövid leállás is érzékenyen érintette, a konfliktus Nyugat-Európában jórészt észrevétlen maradt, köszönhetően elsősorban annak, hogy Németország saját tározóiból tudta pótolni a kieső mennyiséget.

Annál látványosabb volt viszont a 2006 és 2007 fordulóján kirobbant konfliktus, amely mind az olaj-, mind pedig a gázszállítások árszonyait érintette. Az elsődleges kérdés a Belarusznak szállított földgáz ára volt, melyet a Gazprom a 2006-ban érvényes 46,68 dollár/1000 m³ árról kétszáz dollárra szándékozott emelni. Lukasenko elnök sokáig nem fogadta el a javaslatot, az ugyanis nagyon súlyos nehézségeket okozott volna a belorusz gazdaságnak. Végül néhány perccel az év vége előtt sikerült megállapodni a gázárról, mégpedig a következő feltételekkel.³

Az eredetileg tervezett azonnali emelés helyett a Gazprom vállalta, hogy csak fokozatosan, negyedévente növeli a szállítandó földgáz árát. Az új ár a 2007-es évre vonatkozóan az eredetileg követelt kétszáz helyett száz dollár volt ezer köbméterenként. Ezt követően, tehát 2008. január 1-jétől számítva ez évente (ezen belül is negyedévenkénti bontásban) emelkedett, mégpedig az évek sorrendjében a Gazprom által használt európai exportár 67, 80 és 90%-ára, 2011-től pedig Belarusznak a teljes európai exportárat kell fizetnie. A megállapodásba „kódolt” probléma volt viszont, hogy az európai exportár fogalmát sem akkor, sem azóta nem határozták meg pontosan. Kompenzálendő a belorusz fél veszteségét, Moszkva

¹ A szerző itt szeretne köszönetet mondani a Volkswagen Stiftung „European Foreign and Security Policy Studies” programjának a támogatásért, amely hozzájárult jelen elemzés elkészítéséhez.

² Jelenleg a Beltranszgasz 50%-ának a belorusz kormány, 50%-ának pedig Gazprom a tulajdonosa.

³ A megállapodásról részletesen lásd Jafimava, Katja – Stern, Jonathan: *The 2007 Russia-Belarus gas agreement*. Oxford Energy Comment. January 2007. Elérhető: http://www.oxfordenergy.org/pdfs/comment_0107-3.pdf
Letöltés ideje: 2010. június 22.

beleegyezett, hogy a tranzitdíjat 75 centről 1,45 dollárra emeljék ezer köbméter gáz száz kilométernyi tranzitjáért, hosszú távon pedig a tranzitdíj a gázzal arányosan emelkedett – azaz ugyanolyan bizonytalanságot rejtett magában, mint maga a gázár.

A tervezettnél alacsonyabb gázáremelésért cserébe Minszk kötelezte magát, hogy a Beltranszgasz vállalatot 50%-ban eladja a Gazpromnak. A mintegy 2,5 milliárd dollár értékű megállapodás végrehajtása szintén több lépcsőben történt, az orosz gázvállalat fokozatosan, évente 12,5%-onként, az idei évvel bezárólag kapta meg a cég felének részvényeit. Ezzel a Gazprom régi terve látszik teljesülni, hiszen a Beltranszgasz megvásárlásával már 2002 óta próbálkoztak. A lépés illeszkedett abba az általános orosz stratégiába, amely igyekszik megszerezni az ellenőrzést a tranzitvállalatok fölött a nyugat-európai gázszállítások zavartalan-ságának – és a tranzitdíj alacsony tartásának – biztosítása érdekében.

A mostani konfliktus közvetlen okai

A jelenlegi feszültség közvetlen okai a 2008–2011-es időszakra vonatkozó, még 2006 legvé-
gén aláírt gázár-megállapodás értelmezésében rejlenek. Ez a megállapodás az alapelvek mellett rögzítette a fokozatos emelés tényét és keretszámait is. A szerződés értelmében alapelveként Belarusz mindig az előző évi átlagos export gázár arányában fizet Moszkvának. Ennek megfelelően a tavalyi évben erősen ingadozó gázár átlaga alapján az idei évre 150 dolláros ezer köbméterenkénti árat tart Minszk reálisnak. A Gazprom viszont ragaszkodik az eredeti megállapodásban foglalt konkrét összegekhez, eszerint pedig Belarusznak az idei év első negyedévében 168 dollárt, a másodikban pedig már 184 dolláros árat kellett volna fizet-
nie (ebből jön ki egyébként a hírekben gyakran szereplő 174 dolláros átlagár az első félévre vonatkozóan).

A jelenlegi vita tárgyát képező adósság két elemből áll tehát össze. Egyrészt Belarusz a tavalyi évről is áthozott némi gázadósságot, ez Minszk szerint mintegy 98 millió dollárnak fe-
lel meg, és ehhez jön még az idei adósság, ami részben késedelmes fizetésből, részben pe-
dig az eltérő árértelmezésből áll össze. Az adósság összegéről is vita folyik tehát: a belorusz
statisztikai minisztérium adatai szerint ez összesen 133 millió dollár, míg a magasabb idei
gázárral számoló Gazprom 192 milliót követel.

A konkrét árkonfliktus mellett jelen van a vitában egy kifejezetten politikai jellegű tényező
is, mégpedig a tervezett orosz–belorusz–kazah vámunió kérdése is. Az erről szóló megáll-
apodást még tavaly írta alá a három ország vezetése, az új vámszabályoknak pedig elvileg
2010. július 1-jétől kellene életbe lépniük. A belorusz parlament azonban idén júniusban nem
ratifikálta a megállapodást. Lukasenko elnök azt szeretne volna elérni, hogy a vámunióról
szóló megállapodáshoz kapcsolódóan Oroszország vállaljon garanciát, hogy továbbra is ol-
csó olajjal és gázzal látja el Belaruszt, tehát Moszkva többek között mondjon le a Minszknak
szállított olaj exportvámjáról. Alekszandr Kabjakou belorusz miniszterelnök-helyettes pedig
múlt héten azzal a kritikával illette a vámunió tervét, hogy a rendszeren belül egyes termé-
kekre sokkal magasabb vámok lennének, mint a Független Államok Közösségében. A
minszki vezetés érzékelhetően arra törekszik, hogy valamilyen módon energiaár-
engedményt csikarjon ki Oroszországból, hogy enyhítse a súlyos helyzetben lévő belorusz
gazdaság gondjait, ilyen kedvezményre viszont Moszkva érzékelhetően nem hajlandó.

A vámunió életbe lépésének késlekedése mellett orosz oldalról sürgeti a mostani konfliktus
mielőbbi lezárását az is, hogy közeleg a Gazprom részvényeseinek rendes éves közgyű-
lése, amelyet általában júliusban tartanak. A vállalat számára tehát presztízssokokból is fon-
tos, hogy a közgyűlés idejére vagy behajtsa a tartozás összegét, vagy legalább fel tudjon
mutatni valamiféle fizetési garanciát.

Újabb „ötnapos háború?”

Minszk már a múlt héten ultimátumot kapott Alekszej Miller Gazprom-vezérigazgatótól, hogy
ha öt napon belül nem rendezi a tartozást, akkor az orosz vállalat elkezd fokozatosan csök-
kenten az országnak szállítandó gázmennyiséget – akár 85%-kal is. Erre reagálva június 18-
án Eduard Tovpenec belorusz energiaipari miniszter-helyettes bejelentette, hogy a Gazprom

pedig közel kétszáz millió eurónyi tranzitdíjjal tartozik a Beltranszgaznak, azaz éppen annyival, amennyi az orosz követelés összege, Miller azonban ügyetlen próbálkozásnak minősítette a lépést.

Mivel a hétvégi megbeszélések eredménytelennek bizonyultak, június 21-én, hétfőn délután előtt a Gazprom 15%-kal csökkentette a szállított gáz mennyiségét. Érzékelve az orosz szándékok komolyságát, Vlagyimir Szemasko belorusz miniszterelnök-helyettes bejelentette, hogy Minszk kész két héten belül fizetni, ehhez azonban kölcsönt kell felvenniük. A Gazprom azonban „erőből” reagált, kijelentve, hogy nem kívánnak két hetet várni, és készek tovább csökkenteni a szállítást. Ez június 22-én, kedden meg is történt, a leszállított gáz mennyisége további 15%-kal 70%-ra csökkent, majd pedig, mivel a keddi nap folyamán sem sikerült megállapodni, szerdán további 30%-kkal csökkentették a szállításokat, azaz jelen állapot szerint Belarusz a normál mennyiség mindössze 40%-át kapja.

A csökkentésre válaszul Belarusz a korábbi „gázháborúk” kipróbált fegyveréhez nyúlt, és egy napos fenyegetőzést követően kedden bejelentette, hogy valóban elzárja az országon áthaladó, Lengyelországot, Litvániát és közvetve Németországot ellátó gázvezetékét. Figyelemmel a nyári időszakban egyébként is alacsonyabb fogyasztásra, valamint a német területen meglévő jelentős tartalékokra, a mostani konfliktus várhatóan nem érinti olyan súlyosan Nyugat-Európa gázellátását, mint 2007 telén. Egyelőre egyébként teljes elzárásra valószínűleg nem került sor, legalábbis szerda reggel a lengyel kormány még azt közölte, hogy zavartalanul megkapják a várt gázmennyiséget. Természetesen nem zárható ki, hogy Minszk valóban el fogja zárni a tranzitvezetékét, hosszú távon azonban ezt nem fogja tudni fenntartani.

Ha ugyanis Belarusz elzárva tartja az Európába irányuló gázvezetékét, és ebből szivattyúzza ki a saját magának szükséges gázt, akkor a Gazprom végső esetben kész teljesen felfüggeszteni az országba irányuló minden szállítást, hasonlóan 2004 februárjához. Ez a lépés lényegében „kiéheztetné” a beloruszokat, hiszen hiába csapolnák meg a tranzitvezetéseket, ha azok is üresek. Ahogy az orosz Gázunió vezetője, Szergej Csizov fogalmazott, Belarusz legfeljebb körülbelül húsz napig bírhatja így a nyári időszakban a „gázböjtöt” – a konfliktus azonban ennél várhatóan jóval gyorsabban rendeződni fog.

A Gazprom egyébként feltehetően megpróbálja elkerülni a teljes elzárást, hiszen ez technikailag sem egyszerű feladat, nem is beszélve a nyugati megrendelők kompenzálásáról a le nem szállított mennyiség miatt. Az a tény, hogy a Gazprom fokozatosan, napról napra kiszámítható mértékben csökkenti a szállításokat, arra utal, hogy Oroszország sem szándékozik a végsőig élezni a konfliktust, hiszen ezzel a fenti problémák mellett saját imázsát is rontaná. Az orosz vállalat egyébként is igyekszik a lehetőségekhez képest korrekt partnerként viselkedni: az Európai Bizottság illetékese hétfőn bejelentette, hogy Oroszország részletes tájékoztatást adott a várható gázszállítási nehézségekről. Lehetőségként az is felmerült, hogy szükség esetén az Ukrajnán át szállított gáz mennyiségének növelésével váltanák ki a részben kieső, Nyugat-Európába irányuló belorusz tranzitot.

Érdekes fejlemény, hogy június 21-én Szergej Kuprijanov Gazprom-szóvivő elismerte, hogy a vállalatnak valóban van tranzitdíj-tartozása Belarusz felé, és ennek összege nagyságrendileg megegyezik az orosz követeléssel, azonban egyértelműen Belaruszt hibáztatta a konfliktus elfajulásáért.

Június 22-én délután pedig Lukasenko nyilatkozott úgy, hogy a Gazprom teljes tranzitdíj-tartozása 260 millió dollár, azaz valójában nem Belarusz tartozik Oroszországnak, hanem fordítva. Kijelentette, hogy országa mindaddig elzárja az Európába irányuló orosz gáztranzitot, ameddig a Gazprom nem rendezi a tartozását.

Előzetes értékelés

Mindezek alapján fontos látni, hogy a mostani konfliktus sokkal inkább a jövőről szól, mint a múlt eseményeiről. Figyelembe véve, hogy a belorusz részről jelenleg fennálló gázár-adóság és az orosz tranzitdíjhátralék között még akkor sincs nagyságrendi különbség, ha elfogadjuk a Lukasenko által mondott 260 millió számot, a helyzetnek ez a dimenziója viszonylag könnyen rendezhetőnek tűnik.

Annál érzékenyebb kérdés viszont, hogy minek alapján fizet majd Belarusz az orosz gázért a jövőben, mégpedig nemcsak a 2006-os megállapodás lejártáig hátralévő időszakban, hanem főleg utána. Az egyezmény értelmében ugyanis 2011-től Belarusznak teljes európai árat kell(ene) fizetnie. Erre mindenképp megoldást kell találnia mind Oroszországnak, mind Belarusznak. Teljesen nem zárható ki egyébként, hogy – hasonlóan a 2006–2007-es eseményekhez – a mostani válság is kiterjed majd az olajszektor kérdéseire (ár, vám, tranzitdíj, stb.) Ezen a területen ugyanis Belarusznak jóval erősebbek a pozíciói, mint a gáz kérdésében, olajat ugyanis tud tartalékolni, gázt azonban nem.

Bizonyos szempontból előnyösebb mindkét fél számára, hogy a mostani válság nem hat hónappal később, decemberben tört ki, akkor ugyanis az egész ügy sokkal érzékenyebben érintette volna a nyugati fogyasztókat. Ennek elkerülése mind Moszkvának, mind Minszknek elemi érdeke. Mindkettejüknek vannak ugyan lehetőségei a másik kényszerítésére, a végső eszköz, a teljes elzárás azonban Moszkva kezében van, amivel ugyan téli körülmények között Minszket napok alatt megadásra tudja bírni, komoly károkat okoz viszont saját nyugat-európai megítélésében. Abban, hogy a helyzet most éleződött ki ennyire, ezek a motivációk is szerepet játszhattak, az orosz–belorusz–kazah vámunió-szerződés ratifikálásával kapcsolatos belorusz ellenállás pedig a katalizátor szerepét tölthette be.

A belorusz gazdaság állapota már a jelenlegi gázár kifizetését is nehezen teszi lehetővé, nem is beszélve a jövő évtől esedékes „teljes európai árról”, bármi legyen is az. Ennek alapján egy lehetséges forgatókönyv, hogy a várható gázárnövekedés kompenzációjaként Oroszország a belorusz energiaszektorban további pozíciók szerzésére fog törekedni. A Beltranszgazban való orosz tulajdonszerzés, a 2006 végén kötött megállapodásnak megfelelően, 2010. június 1-jén érte el az 50%-ot. Így tehát lehetőségként felmerül akár a Beltranszgazban való részesedés további növelése, akár a nagy belorusz olajfinomítók valamelyikében való tulajdonszerzés. Belorusz szempontból a Beltranszgaz többségi tulajdonának átengedése a lehető legrosszabb változat, ennél tehát valószínűbb, hogy Lukasenko az olajszektorban hozna kisebb tisztáltozást.

Feltételezhető emellett, hogy a hosszú távon kedvezőbb gázárért cserébe Moszkva politikai jellegű követeléseket is támaszt majd. A vámunióról való szerződés ratifikálása csak az egyik lehetőség. Ám célszerű azt is felidézni, hogy Oroszország 2008 szeptembere óta folyamatosan igyekszik rávenni Belaruszt, hogy ismerje el Abházia és Dél-Oszétia „függetlenségét”. Ezt Minszk mindmáig sikerrel tudta elkerülni, s többek között ennek is köszönhető, hogy Belarusz az ország politikai berendezkedésének jellege ellenére is bekerülhetett az EU Keleti Partnerség-programjába. Kérdés azonban, hogy ez az álláspont meddig lesz fenntartható, különösen annak fényében, hogy a tavaszi megállapodás Oroszország és Ukrajna között a fekete-tengeri flotta ukrainai tartózkodásának meghosszabbításáról ékes példáját adta az energiaárak és a politikai követelések összekapcsolásának. Belorusz szempontból a két grúziai szakadár terület „függetlenségének” elismerése alapjaiban veszélyeztetné Minszk kapcsolatait az EU-val, ideértve a létfontosságú uniós gazdasági támogatásokat és befektetéseket is. Ehhez képest tehát a vámunióról szóló megállapodás ratifikálása egyértelműen a kisebbik rossz lenne.