Deák András György
Jön! Jön! Jön! – a Déli Áramlat

Előzmények

Az Északi Áramlat vezetékrendszer befejezésének közeledtével a Gazprom megkezdte a Déli Áramlat építésének előkészítését. A tervek – csakúgy, mint az Északi Áramlat esetében – nagyon feszítettek. Az építkezést már 2012 végén megkezdenék, s 2015 és 2018 között át is adnák a Fekete-tenger alatti négy, összességében 63 milliárd köbméter kapacitású vezetékszálat.[1] Bár szabályozói és pénzügyi szinten sok minden tisztázatlan még, s majdnem biztos, hogy a kivitelezés folyamán jelentős csúszás lesz mind időben, mind a költségekben, úgy tűnik, a Gazprom elszánt. A vezetékrendszer megépítése radikálisan átalakítaná az orosz tranzitkörnyezetet. Mint az *1. táblázat*ból is látszik, a Déli Áramlat elkészültével még Ukrajna teljes kiiktatásával is mintegy 179 milliárd köbméteres szállítási kapacitás állna rendelkezésre az orosz–európai relációban (ideértve a tranzitot nem igénylő Finnországba, a balti államokba, illetve Törökországba exportált gázt is). Ez meghaladja az eddig mért legnagyobb igényt, a 2007-es, mintegy 168,5 milliárd köbmétert, és messzemenően több, mint amire 2010-ben szükség volt (148 milliárd köbméter). E projektek kivitelezése révén a Gazpromnak jelentős szállítási rugalmassága lenne, és a minimálisra – leginkább a tárolói kapacitások igénybe vételére és az esetleg jelentkező exporttöbblet lebonyolítására – tudná korlátozni az ukrajnai kitettségét. Ukrajna meghatározó és megkerülhetetlen szereplőből egy évtized alatt amolyan tranzit jellegű pufferországgá *(swing transit)* válna, tulajdonképpen felszámolva az orosz kitettséget.[2]

1. táblázat:

A Gazprom Európába irányuló hozzávetőleges éves tranzitkapacitása

(Finnország és a közvetlen balti szállítások kivételével; milliárd köbméter)

Északi Áramlat	55
Belarusz	36
Ukrajna	143
Déli Áramlat	63*
Kék Áramlat	16

* 2018 után

Forrás: Gazprom, Oxford Energy, Eegas (East European Gas Analysis) kimutatásai.

A dolgozat elkészítéséhez nagyban hozzájárult a Helsinki Egyetem, Aleksanteri Intézet segítsége.

[1] *A Déli Áramlat bemutatása: Gazprom, http://gazprom.ru/production/projects/pipelines/south-stream/*

[2] A vezetékrendszeren kívül a Gazpromnak az ukrán tároló rendszerekre is van bizonyos fokú rászorultsága. A kérdés bonyolultságára és az adathiányra tekintettel, ez a tanulmány nem foglalkozik ezzel a kérdéssel, de leszögezhető, hogy ez a ráutaltság dimenzionálisan kisebb a tranzitvezetékek esetén jelentkező függőségnél.

A posztszovjet tranzit ilyen radikális és gyors kiiktatása nem példa nélküli. Az olajiparban már Putyin hatalomra lépését megelőzően megindult ez a folyamat, és mára csak minősített esetekben – leginkább Közép-Európa ellátására – maradt meg a hagyományos, szárazföldi vezetékes megoldás. A gáztranzitra támaszkodva mind Belarusz, mind Ukrajna jelentős árengedményeket harcolt ki Oroszországtól az utóbbi két évtizedben, amelyek mértéke – megtoldva a permanens bizonytalansággal és tárgyalási kényszerrel – jelentős érv ezen országok kikerülése mellett. Mindazonáltal, a mostani ambiciózus építési elképzelések két fontos kérdést vetnek föl:

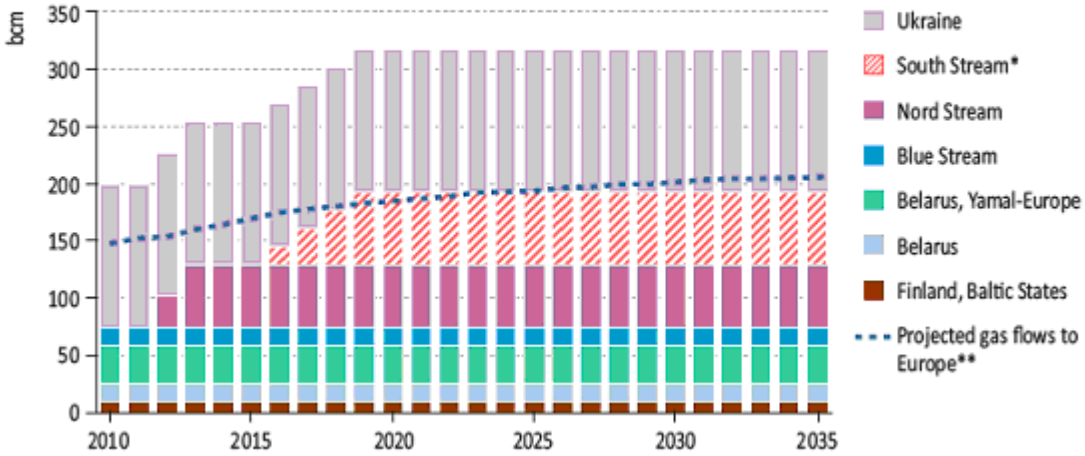
1. Mi indokolja, hogy a Gazprom az egyik leghosszabb, legdrágább és legbonyolultabb technológiájú útvonalat részesítse előnyben a többi, hasonló jellemzőkkel rendelkező, de lényegesebben egyszerűbb útvonal (pl. Északi Áramlat) helyett?

2. Mi a magyarázata annak, hogy a Gazprom az eredeti beruházási és növekedési terveket jelentős mértékben felforgató, 2008–2009-es válság ellenére is változatlan ütemezéssel kívánja végrehajtani a terveit?

1. ábra:
Az Oroszországból Európába áramló gáz tervezett mennyisége és a csővezetékek kapacitásának várható növekedése
(milliárd köbméter)

(Ukrajna; Déli Áramlat; Északi Áramlat; Kék Áramlat; Belarusz, Jamal–Európa; Belarusz; Finnország, a balti államok; az Európába áramló gáz tervezett mennyisége)

Figure 9.6 ● Projected gas flows from Russia to Europe and potential growth in gas-export pipeline capacity



Forrás: Nemzetközi Energiaügynökség

Mint az az *1. térképe*n is látható, az Északi Áramlat pusztán földrajzi szempontból racionális megoldás volt. A Gazprom termelése északabbra, a Jamal-félsziget felé tolódik el, így nem sok értelme lenne a régi, nyugat-szibériai és ukrajnai vezetékrendszer teljes felújításának. Ehelyett a Jamal-félszigetről egy teljesen új,

jelentősen rövidebb (a térképen: 6–2–3-mal jelölt) útvonal kiépítése mellett döntöttek. Mint azt a Chyong–Noël–Reiner szerzőhármas közgazdasági számításai is kimutatták, az Északi Áramlat olcsóbb megoldást kínál, mint az ukrajnai útvonal.[3] De ahogy az *1. térkép*ről is leolvasható, a geográfia kevésbé támogató a Déli Áramlat esetében. Ez az útvonal a legnagyobb piacok esetében (Észak-Olaszország, Ausztria) szemmel láthatóan sokkal hosszabb az ukránnál. Így például a Fekete-tenger orosz partja és a magyar–osztrák határ közötti, mintegy 2470 km-es távolságnál jelentősen kevesebb (1615 km) az orosz–ukrán határtól (Szudzsa)[4] a szlovák–osztrák határig húzódó szakasz. És mint a térképen is látható, az Oroszországon belül kiépítendő új kapacitások még inkább növelik ezt a különbséget. Chyong modellszámításai nem véletlenül mutatták azt, hogy a Déli Áramlat csak akkor térül meg, ha Európában radikális mértékben megnő a fogyasztás, vagy Ukrajna jelentősen megemeli a tranzitdíjakat.[5] Jellemző, hogy a belső orosz szállítási tarifák tekintetében a mai fő termelési bázist adó Nadim–Pur–Taz (NPT) régióból Törökország felé tartó útvonal képezi a harmadik legdrágább exportirányt (csak Azerbajdzsán és Ukrajna legdélibb, határ menti kapacitása, Platovo előzi meg), és mintegy 16 százalékkal (11 dollárral) kerül többe, mint az Európába vezető legfőbb útvonal, a szudzsai ukrán határpont felé való export.[6]

Ilyen körülmények között az lenne a racionális, a posztszovjet tranzitot szintén kiküszöbölő magatartás, ha a Gazprom az Északi Áramlat kapacitásait maximálná és a Déli Áramlat méretét a szükséges minimumon tartaná. Nem kizárt, hogy ez már most is így van, vagy a Gazprom stratégiájába beépül egy olyan, jövőbeli várakozás, ami indokolhatja a jelenlegi helyzetben optimálisnak tűnő arányoktól való eltérést. Még az sem biztos, hogy a két vezetéknek a jelenlegi tervekben szereplő 55, illetve 63 milliárd köbméteres kapacitása végleges. Bár Alekszej Miller azt hangsúlyozta, hogy a Déli Áramlat lesz az utolsó közepes méretű beruházás az európai piacon, Vlagyimir Putyin nemrég felvetette az Északi Áramlat esetleges bővítését.[7] Ennyiben a fenti kapacitásadatok és a hozzájuk tartozó átadási határidők nem tűnnek kőbe vésettnek, nyílik bizonyos játéktér azok megváltoztatására.

---

[3] Chi Kong Chyong, Pierre Noël és David M. Reiner: „The Economics of the Nord Stream Pipeline System". *EPRG Working Paper,* No. 1026. (2010). Elektronikus változat: http://www.eprg.group.cam.ac.uk/wp-content/uploads/2010/09/Binder14.pdf.

[4] A szudzsai határkeresztező kapacitás kínálja az orosz–ukrán határ öt átadó pontja közül a legrövidebb exportutat és adja egyben a legnagyobb forgalmat (durván a teljes bemenet felét). A többi határkeresztező kapacitás is kiszolgál exportot, ezek jellemzően 200-400 km-rel hosszabbak. Ennyiben a fenti összehasonlítás némileg torzít, jobb színben tünteti fel az ukrán útvonalat, mint amilyen az valójában.

[5] Chi Kong Chyong: „European Gas without Ukraine?". *EPRG,* http://www.eprg.group.cam.ac.uk/wp-content/uploads/2010/05/4-Chyong.pdf

[6] „Приказ Федеральной службы по тарифам от 18 декабря 2009 г. N 441-э/3". *Federal Tariff Service of Russia,* http://www.fstrf.ru/tariffs/info_tarif/gas

[7] „Will Nord Stream Have a Third Line?". *Natural Gas Europe,* http://www.naturalgaseurope.com/nord-stream-third-line

1. térkép:

A Gazprom fejlesztési elképzelései 2009-ben



Forrás: „Gazprom in Figures 2005–2009”. *Gazprom,* http://www.gazprom.com/f/posts/05/285743/reference-figures-2005-2009_1.pdf

Az arányok megállapításakor az egyik meghatározó szempont a két vezeték által ellátandó európai piacok jövőbeli mérete. Ez utóbbiak nem különülnek el élesen egymástól, a két vezetékrendszer „hatóköre” összeér a bajor–osztrák határ térségében. Az Északi Áramlathoz csatlakozó csővezetékek (Opal, Jagal, Gazelle) biztosítják annak terítését észak-déli irányban, míg a Déli Áramlat egyik ága talán a Bécs melletti Baumgartenben, a másik biztosan az olasz–osztrák határ melletti Tarvisióban végződik. Mindazonáltal érdemes hozzávetőlegesen elválasztani a két vezeték célterületét, és annak fényében megnézni a kapacitásadataikat.

Feltételesen válasszuk ketté a Gazprom európai piacait. Az „északi folyosó” által ellátott régióba sorolom az Északi Áramlatot és a Belaruszon áthaladó tanzitot (maximálisan 91 milliárd köbméter), míg a „déli folyosóhoz” a Déli Áramlat piacait (maximálisan 63 milliárd köbméter).

Ha azzal a feltételezéssel számolunk, hogy – a Gazprom nyilatkozatainak megfelelően – Belgiumot, Nagy-Britanniát, Franciaországot, Hollandiát, Németországot, Csehországot és Lengyelországot az „északi folyosón”, a közép- és dél-európai piacokat (ide számítom a Balkánt, Olaszországot, Svájcot, Ausztriát, Magyarországot és Szlovákiát) pedig a délin látják el gázzal, akkor a Gazpromexport 2011-es exportadatai szerint az eloszlás a két piac között 74–55,8 milliárd köbméter (57–43%). Ez viszonylag közel van a két „folyosó” kapacitásainak 91–63-as (59,1–40,9%) arányához. Amennyiben azonban a 2007-es, válság előtti adatokat nézzük, 68,5–67,1 milliárd köbméteres

(50,5–49,5%) eloszlást kapunk, ami vagy azt jelenti, hogy rosszul húztuk meg a feltételes piacaink határát, vagy az ukrán betáplálás valamilyen szintű fenntartását sejteti.8 Minden olyan megoldás, amely többletgázt hoz Ukrajna felől, javítja az elosztás rugalmasságát, mivel az a vezetékrendszer szervesen illeszkedik mindkét piaci struktúrához.

2. táblázat:
A Gazprom piacai (feltételesen szétválasztva)
(milliárd köbméter/év)

„Észak” *(Északi Áramlat és Belarusz tranzit, max. 91 milliárd köbméter)*			*„Dél”* *(Déli Áramlat, max. 63 milliárd köbméter)*		
	2007	**2011**		**2007**	**2011**
Dánia	0	0,05	Svájc	0,3	0,31
Németország	39,0	34,02	Szlovákia	6,2	5,89
Lengyelország	7,0	10,25	Görögország	3,1	2,90
Franciaország	9,8	9,53	Bulgária	3,4	2,81
Hollandia	4,4	4,37	Magyarország	6,4	6,26
Csehország	7,0	7,59	Románia	3,9	2,82
Belgium	0,1	0	Szerbia	2,1	1,39
Nagy-Britannia	1,2	8,16	Bosznia	0,3	0,28
	68,5	**73,97**	Horvátország	1,0	0
			Szlovénia	0,5	0,53
			Ausztria	5,4	5,43
			Makedónia	0,1	0,13
			Olaszország	21,0	17,08
			Törökország (nyugati betáplálás)	13,4	9,99
				67,1	**55,82**

Forrás: Gazpromexport

Amennyiben a Déli Áramlat kapacitását képzeletben csökkentjük egy vezetékszállal (15,7 milliárd köbméter), és továbbra is kizárjuk az ukrán tranzitot, mintegy 47,3 milliárd köbméteres kapacitásunk marad. Ez eleve kevesebb, mint a 2011-ben a „déli” szegmensben fogyasztott mennyiség, és valószínűtlen, hogy elegendő lenne ezen országok hosszabb távú ellátására. Amennyiben tehát a Gazprom ki akarja elégíteni a balkáni keresletnövekményt, és vissza kívánja szerezni pozícióit az olasz piacon, a fogyasztás még a mostani szintet is meg fogja haladni. Ez elvileg megoldható északról, de egy bizonyos határon túl már komoly kapacitásproblémák merülhetnek fel, elsősorban a németországi szakaszokon. Ezen túlmenően, nincs sok értelme pl. a magas német és közép-európai tranzitdíjak mellett megtenni az ukrán kerülőt, amikor nagyobbrészt orosz területen vagy részben orosz tulajdonú vezetéken ezek a piacok

elérhetőek délről is. Mindezek alapján, a két orosz „tranzitfolyosó” arányai nagyjából megfelelnek a mai és az évtized folyamán várható ellátási viszonyoknak. Nyilvánvalóan vannak olyan folyamatok, amelyek ezen egyensúly későbbi felborulásához vezethetnek, de az ellátás egyensúlya fenntartható – akár az ukrán tranzit, akár további fejlesztések révén.

Ennél egy kissé szerteágazóbb kérdés, hogy miképpen változtatta meg a Déli Áramlat fejlesztési környezetét a 2008-as válság. A Déli Áramlat tervezési szakasza és a rá vonatkozó legfontosabb bejelentések – az útvonal főbb vonásai, az *offshore* vezeték első szakaszának befejezésére vonatkozó 2015-ös határidő, illetve a 63 milliárd köbméteres teljes kapacitás – a válság előtti időszakra, leginkább a 2007–2008-as periódusra estek. Mindazonáltal három fontos tényező, amelyek feltehetően mind befolyásolták a Gazprom akkori eltökéltségét, azóta megváltozott:

1. Az ukrán gázárak a 2009. januári orosz–ukrán gázháború előtt még mindig nagyon alacsonyak voltak (179,5 USD/1000m^3), a kapcsolat feszült, hosszabb távon szabályozatlan volt, és nem látszott érdemi lehetőség arra, hogy a Gazprom a saját ügyeit előbbre vigye. A jelen helyzetben viszont a kereskedelem hosszabb távon (2019-ig), szerződéses formában szabályozott, a gázár összemérhető az európai exportárakkal, és a Gazprom előtt megnyílhat az ukrán vezetékrendszer tulajdonjogához és a belső piachoz vezető út.
2. A válság előtt a Gazprom – az európai konjunkturális várakozásokból kifolyólag – nagy mennyiségben kötött le közép-ázsiai exportkapacitásokat. 2007-ben a gázimport 60,7 milliárd köbmétert tett ki, és a szerződések alapján dinamikus növekedésre lehetett számítani. E mennyiség értelemszerűen csökkentette volna az északi orosz lelőhelyekről a déli régiókba való tranzit mennyiségét, javítva a Déli Áramlat jövedelmezőségét. A válság hatására viszont 2009 elején jelentős türkmén–orosz konfliktus következett be, aminek következtében 2010-re a teljes régiós orosz import 37,8 milliárd köbméterre csökkent. A jövőben ez a mennyiség növekedhet, de távolról sem bizonyos, hogy a válság előtti, főleg az orosz–türkmén szerződésekben rögzített volumen elérhetővé válik.
3. 2008 előtt a Gazprom az európai exportpiacain dinamikus keresletélénkülésre számított, amihez viszonylag gyorsan, jelentős vezetékes többletkapacitásokra lett volna szüksége. Ehhez képest – a válság és a globális gázpiac változásai miatt – az európai piaci kilátások ma meglehetősen bizonytalanok. 2007 és 2010 között a Gazprom európai exportja mintegy 20 milliárd köbméterrel csökkent, és a piaci folyamatok ismeretében e mennyiségnek még az automatikus korrekciója sem garantált.

Összességében azt lehet mondani, hogy a Déli Áramlat melletti elköteleződés idején a Gazprom ellehetetlenülő és drága ukrán tranzittal, dinamikus európai export- és közép-ázsiai importnövekménnyel számolt. Mindhárom tényező olyan irányba változott, amely relatíve növeli a Déli Áramlat költségét, illetve megkérdőjelezi annak az eredeti formában történő, gyors kivitelezésének szükségszerűségét. Amennyiben az itt említett tényezők meghatározóak voltak az eredeti döntés idején, logikus feltételezés lenne – ha nem is a teljes projekt leállítása, de legalábbis – a volumen

csökkentése vagy a kivitelezés hosszabb periódusra való széthúzása. Éppen ezért, a teljesség és a végérvényes következtetések levonásának igénye nélkül, érdemes ezeket a kérdéseket röviden megvizsgálni.

Déli Áramlat vagy ukrán tranzit

Paradox módon, míg 2009 előtt az importárak alacsony szintje volt a fő konfliktusforrás az ukrán–orosz gázviszonyban, 2009 óta azok túlságosan magas volta kelt bizonytalanságot a relációban. 2010-ben – a jelentősen csökkentett importvolumen és az áprilisi, harkovi egyezmények alapján biztosított orosz árengedmények ellenére – a teljes importszámla 9,2 milliárd dollárt tett ki.[8] Ez az ukrán GDP 6,7%-a, ami – tekintettel a növekvő olajárakra – feltehetően csak emelkedni fog az elkövetkező egy-két évben. Ez Kijev részéről jelentős nyomást fejt ki a meglévő szerződéses rezsimre, aminek a jelenlegi orosz követelések mellett az egyik legfőbb, konfliktusmentes megoldási útja a vezetékrendszer tulajdonjogának részleges vagy teljes átengedése lenne. Ennyiben a tulajdonszerzés kérdése – amely jelentős részben a nehezen finanszírozható ukrán gázimport következménye, s teljesülése amolyan „kényszervásárlás" a Gazprom részéről – akkor is jelentkezne, ha az orosz vállalat nem szorulna rá ezekre a kapacitásokra. Sőt, a Gazprom minél nagyobb mértékben csökkenti az Ukrajnán keresztül áthaladó tranzitot, annál nehezebbé teszi Kijev számára a finanszírozást, és kényszeríti azt saját vezetékrendszerének átadására.

Nincs garancia arra, hogy ez a feszültség konfrontációmentesen oldódna fel, mint ahogy arra sem, hogy a Gazprom tulajdonjoga véglegesen megoldaná az ukrán tranzit ügyét. Azonban az eddigi belarusz és ukrán trendeket, illetve a jelenlegi ukrán–orosz tárgyalási pozíciókat figyelembe véve, nagy valószínűséggel azzal lehet számolni, hogy a Gazprom az évtized folyamán jelentős tulajdonosi részesedést szerez az ukrán rendszerben. 2011 decemberében maga Alekszej Miller is nyilvánosan mérlegelte a két lehetséges megoldást.[9] Beszámolója alapján úgy tűnik, a vezetéket tulajdonló ukrán–orosz konzorcium ötlete újra nyitott, Kijev 20 milliárd dollárra értékeli a teljes hálózatot, és ezen túlmenően nagyjából 9 milliárd dollár gázárengedményt kér (40 milliárd köbméteres importra kalkulálva, feltehetően az exportvámmal megemelt árból számítva). Ehhez jönne még a 2-8 milliárd euró között várható felújítási költség. Miller szerint mindez drágább, mint a Déli Áramlat 16,5 milliárd eurós költsége. (Ebbe nem számítja bele az oroszországi szakaszokat.)

Persze nem árt részlegesen különválasztani a két kérdést. Az ukrán vezetékrendszert a Gazprom a tranzitszempontok mellett bevétel-maximalizálási okokból veszi meg: azért, mert az ukránok nem képesek fizetni, és kérni kell valamit.

---

[8] Simon Pirani: „Ukraine's Gas Travails". *Simon Pirani's Archive,* http://piraniarchive.wordpress.com/home/articles-on-energy-mostly-natural-gas/ukraines-gas-travails/

[9] „Газотранспортная система Украины может обойтись дороже строительства »Южного потока«". *Gazprom,* http://gazprom.ru/press/news/2011/december/article127168/

Joggal véli úgy, hogy a vertikum konszolidálása révén az ukránoknak adott relatív árengedmény mértéke csökkenthető. Ez nem jelenti azt, hogy megbízna az ukrán elitben vagy az ottani közállapotokban. Függetlenül attól, hogy van-e tulajdonjoga a vezetékben vagy nincs. A Déli Áramlatot ezért, kifejezetten szállításbiztonsági okokból akarja megépíteni. Az ukrajnai hálózat tulajdonjoga aligha szünteti meg teljes mértékben azokat a kényszereket, amelyek a Déli Áramlat melletti elköteleződést okozták. Csak a közelmúlt eseményeit felidézve, továbbra sem lenne kizárható az, hogy a Gazprommal ellenséges politikai erő kerülne hatalomra Kijevben, vagy Ukrajna fizetésképtelenné válna, és már nem tudna, mit adni az importért cserébe. Bár technológiailag a két megoldás egymás alternatívája, gazdasági és politikai szempontból ez már korántsem jelenthető ki ilyen egyértelműséggel.

Tekintsünk most el attól, hogy 1) a Gazpromnak részben „kényszerből", az ukrán fizetésképtelenség elkerülése végett kell az ukrán vezetéket megvennie; 2) a szállítási és operációs költségek a Déli Áramlat esetében értelemszerűen magasabbak, mint Ukrajnán át, részben a rövidebb útvonal, részben a szárazföldi szállítás miatt;[10] 3) az ukrán útvonal jelentős politikai kockázatokat hordoz, amik az Északi és a Déli Áramlat esetében kisebbnek tűnnek. E tényezőket ugyanis nehéz lenne torzításmentesen beilleszteni a számításba, bár kihagyásuk is – igaz tényezőnként ellentétes irányba – torzítja a képet.

Az ukrán vezetékrendszer tranzitkapacitása durván a két Áramlatának felel meg – persze csak ha az ahhoz tartozó teljes infrastruktúrát felújítanák. Az Északi Áramlat 15,5 milliárd dollárba került; ebben benne van az *offshore* („tenger alatti") szakasz és a 917 km-es, „szuper drága" Grjazovec–Viborg vezeték. Marad tehát a Déli Áramlat (mintegy 13 milliárd dolláros) *offshore*, illetve az orosz szakasza. A meglévő vezeték Oroszországon belüli része mintegy 2956 kilométernyi, 10 kompresszorállomással[11] (az 1. térképen a 12-es vezeték). Ennek költségére – a terepviszonyok és az anyagköltségek fényében, illetve tekintetbe véve azt, hogy a tengeri szakaszra való nyomásnövelés már itt meg fog kezdődni – nehéz becslést adni. Amennyiben irányadónak elfogadjuk a Gazprom által a 2000 km-es balkáni és közép-európai szakaszra adott 8,5 milliárd

[10] A Gazprom-vezetés állítása szerint viszont az Északi Áramlat működtetése olcsóbb, mint az ukrán tranzit, míg a Déli Áramlat jövendő tarifái versenyképesek a többi útvonallal. „Gazprom: Nord Stream to Cost Less than Pumping Gas via Ukraine". *Kyiv Post,* http://www.kyivpost.com/news/business/bus_general/detail/117247/#ixzz1eBNdUuBI. Amit össze tudunk hasonlítani, azok az Oroszországon belüli, a Gazprom exportjára megállapított hozzávetőleges szállítási tarifák. (*Federal Tariff Service of Russia,* http://www.fstrf.ru/tariffs/info_tarif/gas. Információk híján az Északi Áramlat esetében a viborgi kimenetel helyett a kissé hosszabb finn imatrai határkereszteződést, míg a Déli Áramlat esetében a Kék Áramlat beregovojai határátlépő pontját vettem alapul. Továbbá ezek a már létező kapacitásokra vonatkoznak, új kapacitásokra más metódust alkalmaznak.) Ennek alapján az urengoji gáz szállítási költsége az Északi Áramlatnál 1556,2 rubel/1000m^3, Ukrajna (Szudzsa) 1676,8 rubel, Déli Áramlat 2003,6 rubel. Így azt lehet mondani, hogy az oroszországi szakaszokon a szállítási költség az Északi Áramlat–Ukrajna és a Déli Áramlat közt durván 52–56–67 dolláros arányban áll egymással.

[11] *Gazprom Journal,* No. 11. (2010). 7. o.; Gazprom Investor Day Presentation, 2012/2.

dolláros becslést, arányosan 10,5 milliárd dollárba kerülne ez az orosz szakasz.[12] Fontos hozzátenni, hogy a Déli Áramlat első két szálához Oroszországon belül megépítendő vezeték (Piszarjevka–Fekete-tenger) csak a teljes távolság egyharmadát képezi, feltehetően bekerülési költsége is csak 3 milliárd dollár körül lenne. Továbbá nem elhanyagolható szempont, hogy – akárcsak a Grjazovec–Viborg vezeték esetében – ezeket a költségeket a Gazpromnak egyedül kellene állnia, ellentétben az összes többi szakasszal, ahol mind a tulajdonjog, mind a költségek osztódnak. Összességében tehát a teljes rendszer 23,5 milliárd dollár körül lenne (az európai részek nélkül) a Gazprom által jelenleg kinyilvánított költségek alapján készített becslésünk szerint.

3. táblázat:
A tranzitdiverzifikáció és az ukrán tranzit költségvonzatai
(milliárd dollár)

Északi Áramlat (tényleges)	**15,5**		**Ukrán vezeték felújítása** (becsült)	**14,5**
Tenger alatti	7,4		Ukrán szakasz*	10,5
Grjazovec–Viborg	8,1		Orosz szakasz**	4,0
Déli Áramlat (becsült)	**23,5**			
Tenger alatti*	13,0			
Szárazföldi**	10,5			
Összesen	**39,0**			**14,5**

* Gazprom becslés
** Saját becslés

A mérleg másik serpenyőjében jelentkezik az ukrán szakasz felújításának teljes költsége, ami Alekszej Miller szerint legfeljebb 10,5 milliárd dollár. Ehhez kell hozzávenni azon orosz szakaszok felújítási költségét, amelyek feltehetően nem, vagy nem teljes mértékben kerülnének modernizálásra, ha nem lenne szükség az ukrán tranzitra. Ez nem jelentéktelen összeg, főleg mivel az Északi Áramlat mintegy 1000 km-rel az ukrán határ előtt leágazik. Csak fölöttébb nagyvonalú becslésekkel tudunk élni ebben az esetben: mindent egybevetve és több okból is csak részleges felújítást feltételezve is 4 milliárd dollárba kerülne a szükséges (120-130 milliárd köbméteres) szállítási kapacitás modernizációja. Így összességében 14,5 milliárd dollárba kerülne az ukrán rendszer teljes rekonstrukciója.

Ez a számítás persze nagyon hozzávetőleges, több helyen bele lehet kötni. Azonban pár következtetést le lehet belőle vonni.

[12] Az európai részek költségeit erősen csökkenti, hogy a bulgáriai beérkezésnél minimum 21 milliárd köbmétert azonnal be fognak tölteni a meglévő hálózatba. Tehát csak a maradék 42 milliárd köbméternek kell új infrastruktúra. Ehhez képest a Déli Áramlat oroszországi szakasza sok esetben a már meglévő, néha felújított részeken fog futni, így ott is megtévesztő a puszta távolsági adat.

1. Egyrészt, talán nem meglepő módon, a tranzitdiverzifikációs útvonalak kiépítése önmagában fajlagosan jóval drágább, mint a meglévő ukrán rendszer modernizációja. Ha eltekintenénk az ukrán tranzit kapcsán jelentkező politikai és pénzügyi problémáktól, kétségtelen, hogy a Gazprom diverzifikációs törekvései legfeljebb az új kapacitások létrehozására irányulnának, és aligha a régi útvonalak kiváltására. A semleges technológiai nézőpontból az ukrán hálózat felújítása lenne kétségtelenül a legolcsóbb megoldás.
2. Ezt a képet persze némileg árnyalja, ha az ukrán vezetékrendszer modernizációja szempontjából vizsgáljuk a kérdést. Nyilván a Gazprom fejlesztési logikájában figyelembe kellett venni azt a tényt, hogy a hálózat rekonstrukciója bizonytalan, és valakinek, valamikor jelentős összegeket kell majd költenie a kompresszorok és a vezetékek cseréjére. A Gazpromnak nem voltak érdemi eszközei arra, hogy a rekonstrukció folyamatát és feltételeit befolyásolja, miközben valószínű volt, hogy az abból eredő kockázatok és költségek valamilyen formában érinteni fogják. Így egy hiteles és nagyarányú tranzitdiverzifikáció révén csökkentheti az ukrán fejlesztésben jelentkező kockázatait és költségeit. Magyarán: az ukrán modernizáció költségeinek egy tetemes része levonható az Áramlatok költségeiből.
3. A beruházási összegek nem elvonatkoztathatóak az Ukrajnának adott, kényszerű árengedmények mértékétől sem. Tekintettel az ukrán gázimport magas volumenére, viszonylag kis árengedmény is jelentős bevételkiesést okoz a Gazpromnak. A harkovi egyezmény alapján nyújtott éves engedmény mértéke mintegy 4 milliárd dollárra rúg. Ez pusztán azt jelenti, hogy az érvényben levő ukrán–orosz gázszerződés futamideje alatt Moszkva nagyságrendileg akkora árengedményt kínált Kijevnek, amelyből a Gazprom – becslései szerint – felépíthetné a két Áramlat említett szakaszait. Tehát az ukrán tranzitráutaltság csökkentése nem egyszerűen szállításbiztonsági kérdés, hanem jelentős pénzügyi hozadékkal is bír a Gazprom számára.

Közép-ázsiai import

Az *1. térkép*ről látható, hogy a Déli Áramlat költséghatékony módon tölthető fel a közép-ázsiai gáz reexportja révén.[13] (Türkmenisztánból, Kazahsztánból az egyik legrövidebb út Európába eddig is Dél-Ukrajnán vagy a Fekete-tengeren át vezetett.) Ehhez persze arra van szükség, hogy a térségbe olyan mennyiségben érkezzen az ottani földgáz, amely képes Dél-Oroszország, továbbá a Törökországba irányuló, szintén a Fekete-tenger alatt futó Kék Áramlat, illetve a Déli Áramlat szükségletének legjavát kielégíteni.[14] Ebben az esetben azt lehetne mondani, hogy a Gazprom nemcsak

[13] Chyong számításai is erre mutatnak rá. Chyong: i. m.

[14] Illetve kisebb mennyiséget biztosan be kell táplálni délen az ukrán hálózatba is, erről nincs információm, de dimenzionálisan kisebb, mint a többi.

Ukrajnát kerülte meg, de optimalizálta is vezetékrendszereit és az eurázsiai ellátást. Ez a mainál megbízhatóbb és annál nem hosszabb új útvonalat kínálna a közép-ázsiai termelőknek. Amennyiben azzal a leegyszerűsítéssel élünk, hogy Oroszországból csak a déli szövetségi körzetet (amelynek 2008-ban 39 milliárd köbméter volt a nettó igénye[15]) látják el Közép-Ázsiából, a Kék Áramlat és a Déli Áramlat forrásigényének (16, illetve 63 milliárd köbméter) összegzésével mintegy 118 milliárd köbméteres regionális szükséglet adódik.

Valójában a 2008 előtti szerződéses rezsimek és a térségbeli fejlesztések arra utalnak, hogy ez a volumen a régióban rendelkezésre állt. Már a 2003. áprilisi orosz–türkmén szerződés is 70-80 milliárd köbméteres szállítási volument irányzott elő a 2009–2028-as időszakra.[16] A későbbi megállapodások sokban finomították ugyan ezeket az előirányzatokat, de a volument sosem csökkentették. Amennyiben ehhez hozzáadjuk a (2008-ban mintegy 25 milliárd köbméteres) kazah és üzbég, volumenében lassan növekvő exportot (és élünk azzal a nem túl merész feltételezéssel, hogy a Gazprom fel kívánta vásárolni az azeri gáz jelentős részét), az együtt kiadja a régió, illetve a Kék és a Déli Áramlat hozzávetőleges gázigényét.

Ehhez képest 2009 áprilisában a Gazprom és a Türkmengaz között meglehetősen komoly konfliktus alakult ki, amelynek eredményeképpen a két fél között átmenetileg megszakadt a beszélő viszony, és a közép-ázsiai országból származó import mintegy 30 milliárd köbméterrel visszaesett. Valószínűleg az európai válság és a Gazpromnak a közép-ázsiai import kapcsán folytatott elhibázott árpolitikája vezetett ilyen radikális megoldáshoz. Mindenesetre 2010-ben a teljes térségbeli orosz import, beleértve Azerbajdzsánt is, csupán 37,8 milliárd köbméter volt. A korábbi szerződéses rendszer összeomlott, és ma nyitott a kérdés, hogy miképpen alakul az orosz–türkmén viszony. Azonban Türkmenisztán nélkül a szükséges volumen biztosan nem teremthető elő a régióból. Egy esetlegesen nagyobb arányú azeri üzlet is csak mérsékelni tudná a türkmén források elvesztését. Kazahsztán 2015-ig csak a mainál 5-10 milliárd köbméterrel több gáz exportálására lesz képes, és az oroszok felé irányuló kivitel folyamatosan a belföldi keresletélénkülés és a kínai export harapófogójában marad.[17] Üzbegisztán aligha tudja majd érdemben növelni a felhozatalt, és a Kaszpi-tenger orosz szekciója sem ígér nagy volument.

Így a közép-ázsiai, legfőképpen a türkmén gázimport lecsökkenése kapcsán két, egymástól függetlennek tűnő kérdést érdemes feltenni. Az egyik, hogy a türkmén export kiesése mennyivel növeli meg a Gazprom tranzitköltségeit. Ez az a veszteség, amely egyedül a Gazpromot terheli, illetve az import újraindítása esetén olyan potenciális megtakarítás, amin a felek osztozhatnak. A másik kérdés, hogy az elmúlt

[15] Energetikai Stratégia Intézet adatai.

[16] Michael Fredholm: „Asian Cultures and Modernity – Natural-Gas Trade between Russia, Turkmenistan and Ukraine". *Research Report,* No.15. (2008). Elektronikus változat: http://gpf-europe.com/upload/iblock/2fa/fredholm.ukraine.russia.gas.rr15.pdf

[17] Shamil Midkhatovich Yenikeyeff: „Kazakhstan's Gas: Export Markets and Export Routes". *Oxford Institute for Energy Studies,* http://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2010/11/NG25-KazakhstansgasExportMarketsandExportRoutes-ShamilYenikeyeff-2008.pdf

évek ukrán gázáremelkedése, illetve annak a tranzitdiverzifikáció révén végrehajtott, valószínű stabilizációja mennyiben növelte a Gazprom mozgásterét a közép-ázsiai termelőkkel való tárgyalásain. Bár az ukrán gázpiaci helyzet és a Gazprom közép-ázsiai importárai közt nincs kiküszöbölhetetlen összefüggés, a kettő valójában erősen befolyásolta egymást az elmúlt tizenöt évben. Az a tény, hogy ez a kapcsolat most megszűnik, elvileg stabilizálóan hathat a türkmén–orosz relációra.

4. táblázat:
A Gazprom tárgyalási mozgástere Közép-Ázsiában

	Nagyarányú türkmén import nincs	**Nagyarányú türkmén import van**
Tranzitdiverzifikáció nincs, ukrán tranzit marad	Magas „tranzitköltség” az egész útvonalon (legrosszabb megoldás)	Oroszországon belüli tranzitköltség alacsony, drága ukrán „tranzit”
Tranzitdiverzifikáció van, a két Áramlat megépül	Oroszországon belüli tranzitköltség magas, ukrán alkukényszer nincs	Olcsó orosz tranzit, ukrán alkukényszer nincs (legjobb megoldás)

Mint a *2. térkép*en is látható, a Déli Áramlat oroszországi útvonalterve keresztezi az Alekszandrov Gajból érkező közép-ázsiai importvezetékeket (Közép-Ázsia–Központ vezeték), így elvileg az azokon át importált gáz – ha kellő mennyiségben érkezik – átirányítható a Déli Áramlatba. Ha nem kell az északi lelőhelyektől délre szállítani ezt a volument, az jelentős tranzitköltségtől kímélné meg a Gazpromot, tetemes árelőnyt biztosítva a közép-ázsiai források számára. Ha a Szövetségi Tarifahatóságnak a Gazprom exportdesztinációira adott be-/kilépési tarifáit költségarányosnak fogadjuk el, akkor egy nagyon hozzávetőleges érték is megállapítható e megtakarításra.[18] Az urengoji beszállításhoz képest a kazah–orosz határon 46 dollár megtakarítást jelent minden 1000 köbméternyi közép-ázsiai import. Ezen kell osztoznia a Gazpromnak a közép-ázsiai termelőkkel; nagyjából ez az a maximális engedmény, amiről érdemes tárgyalnia.[19]

[18] *Federal Tariff Service of Russia,* http://www.fstrf.ru/tariffs/info_tarif/gas.

[19] Így például az Urengojból a Déli Áramlat nyugati szálai egyik kiindulópontjának szánt Piszarjevkáig (a térképen a Novopszkov melletti északi orosz határátadó-állomás) a szállítási költség 1697,3 rubel, míg a déli, fekete-tengeri Beregovaja állomásig 2003,6 rubel. Ehhez képest az Orenburgon keresztül, feltehetően Alekszandrov Gajon át a Piszarjevka melletti Szohranovka kompresszorállomásig való szállítási költség 377,6 rubel. Ennek alapján durva becsléssel 600 rubelre tettem az Alekszandrov Gaj és a Fekete-tenger közti szállítási költséget, amit az urengoji 2003,6 rubelből kivonva, nagyjából 1400 rubeles (kb. 46 dollár) megtakarítás adódik.

2. térkép:

A Déli Áramlat hozzávetőleges útvonala Dél-Oroszországban



Forrás: http://www.publications.parliament.uk saját kiemeléssel.

A Déli Áramlat jelentősége leginkább abban mutatkozik meg, hogy milyen árszinthez képest érvényesíti a Gazprom ezt a tranzitmegtakarítást. Amennyiben a vállalat átlagos európai exportáraihoz képest próbálnánk egy *netback* árat számolni, úgy 2010-ben a viszonylag magas, 301,8 dollár/1000m^3-es bázisból kell kiindulni (*5. táblázat*). Azonban ez a Gazprom számára – érthetően – elfogadhatatlan, mivel így a saját gáza a kevésbé jövedelmező belső és FÁK-piacokra szorulna, miközben lényegében átengedné az exportpiacot a közép-ázsiaiaknak. Ennyiben a Gazprom

szempontjából a reális ajánlatnak az összértékesítés átlagárából (2010-ben 165,37 dollár/1000m^3) kellene kiindulnia, és a közép-ázsiai tranzitoptimalizáción szerzett nyereséget ehhez képest kínálhatná fel a termelőknek. Olyannyira így van ez, hogy amikor a válság előestéjén, 2008 júliusában a Gazprom és Türkmenisztán között sikerült elvi egyezséget kötni az „európai típusú árképzésről", egyes hírek szerint[20] a közép-ázsiai importárat az európai és az ukrán export-, illetve a belső orosz árak átlagához igazították.

5. táblázat:
A Gazprom átlagos értékesítési árai, 2010
(áfa nélkül)

	Volumen (milliárd m^3)	**Ár** (dollár/1000m^3)	**Bevétel** (milliárd dollár)
Belső orosz piac	277,3	75,70	20,99
FÁK-export	70,2	231,80	16,27
„Távol-külföldi" export	148,1	301,80	44,70
Összesen	495,6		81,96
Átlagár		165,37	

Forrás: Gazprom

Vegyük most alapul ezeket a híreket, és tételezzük fel, hogy a Gazprom egyenlő arányban teríti a türkmén importját a belső, az ukrán és az európai piacon.[21] Ennek megfelelő árképletet is ajánl Asgabatnak, amelyben a *netback* ár alapja ennek a háromnak az átlagából képződik. Amint az a *6. táblázat*ból is látszik, 2005 és 2010 között a három említett piac közül a legnagyobb árnövekedést épp az ukrán kínálta (77 dollárról 255,15 dollárra nőtt az importár). Ez javarészt annak volt köszönhető, hogy ebben a relációban a Gazprom kíméletlenül érvényesítette az akaratát. A táblázat 3. oszlopában azzal a feltételezéssel éltem, hogy a Gazprom nem folytat tranzitdiverzifikációt, nem törekszik megtörni Kijevet, vagy elveszti a tranzitháborúit, és az ukrán árszint csak a távol-külföldi exportár-növekedés arányában nő. Ez esetben az ukrán árnövekmény jelentősen csökken, következésképpen a türkmén importképletünkben az ár a 2005-ös 101,73 dollárról nem 210,88 dollárra nőtt volna, hanem csak 166,09 dollárra. Természetesen az árképlet feltételezései, arányai és a választott időpontok önkényesek, de nem feltétlenül a legrosszabb kimenetelt jelentik. Figyelembe véve azt, hogy egészen a 2000-es évek közepéig az volt a Gazprom

[20] „Gazprom Signs Gas Price Agreements with Turkmenistan". *Alexander's Gas and Oil Connections,* http://www.gasandoil.com/news/central_asia/73809c43b107c6091e09ae9050efcd5a?b_start=800

[21] Az igazsághoz hozzátartozik, hogy 2010-ben, a türkmén gázexport részleges újraindításakor újratárgyalták az árformulát, és a hírek szerint olajár alapú képletben egyeztek meg.

gyakorlata, hogy szinte a teljes türkmén importot az ukrán piacra reexportálta, az egyharmados ukrán reprezentáció akár alacsonynak is mondható.

6. táblázat:
Türkmén ármodell

	Ár (USD/1000m^3)		
	2005	**2010**	**2010**
Belső orosz piac	35,80	75,70	75,70
Ukrajna*	77,00	255,15	120,78**
„Távol-külföldi" export	192,40	301,80	301,80
Átlagárak	101,73	210,88	166,09

* OIES, 2010-re vonatkozó becslés

** Feltételes ár, amennyiben az ukrán árak csak az európai export arányában nőnek

Forrás: Gazprom, OIES

Mindez némileg más megvilágításba helyezi a 2009. áprilisi orosz–türkmén konfliktust is. Ha elfogadjuk azt az állítást, hogy akár a belső ukrán árszint, akár a Gazprom ukrán exportárai szerepeltek a türkménekkel kötött importszerződésben (nem mellesleg, a türkmén árak a mérvadóak a kazah és üzbég szerződések megkötésekor is), akkor a 2009. januári ukrán–orosz gázháború és az annak következtében megemelt ukrán árak jócskán megnövelték a Gazprom közép-ázsiai importköltségeit is. Egy olyan időszakban, amikor a válság miatt épp semmi szüksége nem volt arra. Az alacsony kereslet a Gazpromot mindhárom – a belső, a FÁK- és az európai – piacon abba az irányba terelte, hogy egy minimális együttműködésen túl ne növelje, adott esetben inkább drasztikusan csökkentse türkmén importját.

Azonban a lecsökkent kereslet az egyetlen érv, amely a türkmén import ellen szól. A közép-ázsiai importnak a déli exportfolyosón standard – az északi orosz mezőkhöz képest 45 dollárt meghaladó – szállítási árelőnye van, emellett a megnövekedett ukrán exportárakon szerzett nyereség is dimenzionálisan hasonló mértékű. A Gazprom a saját átlagos értékesítési áraihoz (2010-ben 165,37 dollár) képest is egy érdemben magasabb, bőven 200 dollár feletti, gáláns ajánlatot tehetne a Türkmengaznak úgy, hogy azon ne legyen vesztesége, és még akár a Déli Áramlat beruházási költségeinek egy részét is áthárithassa Asgabatra. Ez már versenyképes lenne Türkmenisztán kínai exportjával, amely (a nagyjából 50 dolláros szállítási költséget is beleértve) 200-250 dollár közötti határáron mozog.[22]

Mi következik mindebből? Két megállapítást nagy biztonsággal tenni lehet:

1. A Gazprom a Déli Áramlat tervezésekor számított a közép-ázsiai gázra. Annak elvesztése aránytalanul megdrágítja a projektet, ezért valószínűtlen, hogy végleg lemondott volna róla. Azonban egyre inkább meg kell majd küzdenie az

[22] James Henderson: „The Pricing Debate over Russian Gas Exports to China". *Oxford Institute for Energy Studies,* No. 56. (2011). 27–29. o.

iráni és legfőképpen a kínai versenytársakkal.[23] Az Asgabatnak teendő versenyképes ajánlat biztosítása érdekében azonban szüksége van a déli exportfolyosó kiszámíthatóságának növelésére, akár az ukrán tranzit és export további konszolidációja, akár a Déli Áramlat megépítése révén.

2. A türkmén gázról való végleges lemondás sok vonatkozásban árnyalná a Déli Áramlat eddigi megtérüléséről alkotott orosz képet. Amennyiben jelentősen lecsökkentjük a közép-ázsiai betáplálást a Gazprom rendszereibe, a tranzitoptimalizációs útvonalak súlypontja erősen északra mozdul el. Mindez jelentős érv lehet egy részleges kivitelezés és az ukrán tranzit valamilyen szintű fenntartása mellett.

Az európai piaci dinamika

Mint a felvezetőben szó volt róla, a 2010-es években a Gazprom a mai teljes exportjának kétharmadát lebonyolítani képes új vezetékrendszert kíván kiépíteni. Az európai tranzitdiverzifikáció mellett értelemszerű, hogy ezeket a beruházásokat a várható európai exportnövekményt figyelembe véve hajtja végre. Az Áramlatok megépítése mellett aktív mezőfejlesztés folyik a Jamal-félszigeten is, ahol 2015-ig 75–115 milliárd köbméter új termelési kapacitást hoznak létre. Tekintettel a bőséges készletekre és a kiépített tranzitrendszerre, a cég nagyfokú szabadságot élvez a termelési bázis fejlesztéseinek meghatározásakor. Mivel sem az orosz belső piacon, sem a FÁK-piacokon nem várható már a korábbihoz mérhető, nagyarányú keresletbővülés, feltételezhető, hogy ez az intenzív fejlesztési tevékenység az európai exportpiacokat célozza meg. Nem túlzás azt állítani, hogy az utóbbi húsz év folyamán első alkalommal nyílik meg a Gazprom előtt annak a lehetősége, hogy exportját ne a termelési vagy szállítási kapacitásbeli szűkösség, hanem az európai piaci bevétel maximalizálásának jegyében alakítsa. Eddig vagy a vezetékes kapacitások hiánya, vagy a nettó exportpotenciál korlátai akadályozták meg, hogy szabadon döntsön az export kérdéseiben. Most azonban csak a piaci folyamatokra kell tekintettel lennie, szabadon dönthet mind a volumen, mind az export szerződéses és formai kondíciói vonatkozásában.

A kérdés ismételten az, hogy a 2008-as válság óta erőteljesen átalakult globális, de legfőképpen az európai piacra hogyan és mennyi gázt lehet exportálni, illetve hogy a változások nem indokolnák-e a Déli Áramlat fejlesztési ütemtervének átgondolását. A Gazprom beruházásai még úgy is nagyon ambiciózusnak tűnnek, hogy a válság beköszöntével érdemben visszafogta fejlesztési terveit, és elhalasztotta a Barents-tengeri Stokman gázmező feltárását. A kérdés annyiban nem mellékes, hogy a Gazpromnak hagyományosan – részben a lelőhelyek bonyolult klimatikus viszonyai és az irdatlan szállítási távolságok miatt – magas a fix beruházási költsége. Ha éves szinten

[23] Ebben a vonatkozásban a türkmén Kelet-Nyugat vezeték esetleges megépítése, illetve a 2011 novemberi, a türkmén export 25 milliárd köbméterrel való megemeléséről szóló türkmén–kínai megállapodás rossz ómen a Gazpromnak.

valóban 700-900 milliárd rubelt (23-30 milliárd dollár) kíván gázipari szegmensére költeni, akkor nagy a csábítás, hogy az így keletkező kapacitásait használja is. Tehát még ha a Gazprom túl is becsüli a várható európai keresleti igényt, az nem változtat azon, hogy saját exportoptimalizációs stratégiája a költségoldali helyzet miatt a volumen növelésének irányába tolódik el. Egy elhibázott fejlesztési politikát követően akkor is érdemes lehet növelnie szállításait az európai piacra, ha annak importigénye nem lesz akkora, mint ahogy arra a vállalat eredetileg számított. Legfeljebb annak mértéke lesz kisebb egy alacsonyabb keresletű európai piacon.

Ugyanakkor a Déli Áramlat fejlesztése alapvetően a 2020-as évek európai gázfogyasztásáról szól. Mivel a rendszer – a várható csúszásokat is beszámítva – tulajdonképpen az évtized elejére lenne teljes mértékben kész, a Gazprom számára a kérdés az azt követő évek várható exportigényeként jelentkezik, és nem annyira a rövid távú tényezők függvénye. Márpedig az európai piacon egy sor olyan tényező van, amelyek potenciálisan növelik mind a keresletet – és a belső termelés csökkenése miatt kiváltképp az importot. Ilyen tényezőnek számít: az európai klímapolitika, a nukleáris erőművekkel szemben szkeptikus tagállami politikák, illetve potenciálisan a közlekedés elektromos- vagy gázüzemre való átállítása. Nagyon nehéz keresleti előrejelzést adni egy ilyen volatilis gazdasági és változó technológiai környezetben, de alapesetben a Gazprom joggal számít arra, hogy az európai import nőni fog, és némi eséllyel ez a növekmény egészen szélsőséges mértékű is lehet. A cég a 2030-ra vonatkozó előrejelzéseiben is csak 32%-ra kívánja növelni alapesetben az európai piaci részesedését – ez a gyakorlatban az itteni importnövekedés miatt azt jelentené, hogy a Gazprom csökkentené az arányát az európai behozatalból –, de egy markáns európai keresleti igény mellett ez akár 250 milliárd köbméteres exportot is jelenthetne.[24] Jellemző, hogy az ehhez szükséges vezetékes kapacitás nominálisan már 2013-ban rendelkezésre fog állni, igaz, csak az ukrán tranzit maximális figyelembe vétele révén. Ez egy olyan kimenetel, amely mellett nemhogy az új fejlesztésekre, de még a mai ukrán tranzit jelentős részére is szükség lehet, lényegében távlatilag feloldva a Déli Áramlat és Ukrajna közt fennálló rövid és középtávú versenyhelyzetet.

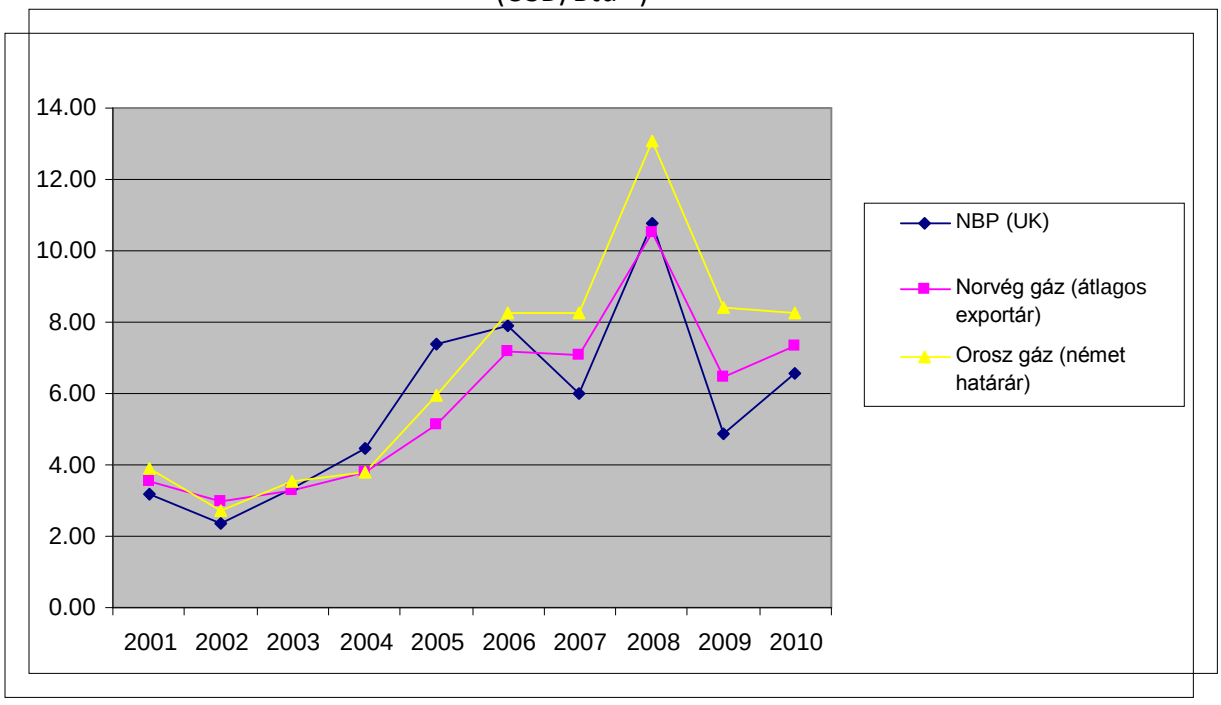
Mindenesetre nehéz elképzelni olyan forgatókönyvet, amikor az orosz–európai relációban a Déli Áramlat megépítése révén kialakított, több mint 300 milliárd köbméteres szállítási kapacitásra szükség lehet. A vezetékrendszer teljes kapacitásának 2020-ig történő kiépítésére csak az ukrán tranzit minimalizálása és azzal egyidejűleg jelentős európai exporttöbblet megteremtése mellett van értelme. E kettős feltétel mellett, figyelembe véve, hogy az ott lévő tárolók miatt bizonyos mennyiségű ukrán tranzit kiküszöbölhetetlen lesz az elkövetkező időkben, a 2020-ban csaknem 200 milliárd köbméteres orosz export lehetősége indokolná, hogy a Déli Áramlat addigra elkészüljön. A kérdés tehát inkább az, hogy várható-e, hogy a következő évtized elejéig a Gazprom a maihoz képest legalább mintegy 40 milliárd köbméterrel növelje az exportját. Amennyiben nem, akkor a Déli Áramlat harmadik és negyedik ágának az európai keresleti dinamika függvényében való kiépítése lehetne a mostani feszített

[24] Gazprom Investor Day Presentation, 2012/2. Nyilván ez a Gazprom európai klasszifikációja szerint számolt kereslet, amelyben benne van Törökország is.

ütemterv reális alternatívája. A kérdés nyilván nem pusztán az európai fogyasztási igényeken, hanem a Gazprom exportpiaci stratégiáján fog múlni.

Mint az *2. ábrán* is látszik, a Gazprom gázárai a 2000-es évek folyamán lassan elszakadtak a konkurensekétől. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy az orosz gáz megőrizte tisztán olajbázisú árképzését, miközben a spot árak a piaci dinamika következtében elmaradtak az olajárak növekedésétől, illetve a többi versenytárs fokozatosan csökkentette az olaj részesedését az árképleteiben. Mindazonáltal ez a stratégia logikus volt a Gazprom részéről, minthogy már teljes vezetékes kapacitását leszerződte, és nem tudta volna rövid távon növelni piaci részesedését.[25] A bevétel maximalizálásának egyetlen útja a magasabb árszegmens elfoglalása volt, amire a cég talán tudatosan törekedett is (*value-over-volume* stratégia).

2. ábra:
Gázárak Északnyugat-Európában (2001–2010)
(USD/Btu[26])



Forrás: Norvég Statisztikai Hivatal, BAFA, NBP.

A válság első éveiben a Gazprom – érthetően – nem volt hajlandó érdemi engedményeket adni a meglévő szerződéses rezsimjeiben. Bár 2008 után átmenetileg jól láthatóan tovább nyílt a versenytársakkal szemben meglévő árrés, a cég kivárta a recessziós visszaesés végét és a piaci kereslet helyreállását. Ma azonban úgy tűnik, hajlandó árengedményeket adni meglévő szerződéses struktúráján belül. Mind a két

[25] Illetve a hosszú távú szerződések ki nem használt, ún. *swing*-kapacitásaiban szállított európai spot piacokra kisebb mennyiségeket, ezek azonban aligha haladták meg érdemben a 10 milliárd köbméteres volument.

[26] 1 Btu *(British thermal unit)* = 1,26 Joul.

olasz konszern, az Edison és az ENI is kapott ilyeneket – az ottani piacon volt a legnagyobb a Gazprom piacvesztése –, és az orosz gázcég további tárgyalásokat folytat európai partnereivel. A kérdés inkább az, hogy ez csupán kényszer-e, a korábbi ármaximalizációs stratégia korrekciója, vagy az Északi Áramlat elkészültével az orosz monopólium felhagyott korábbi koncepciójával, és aktív volumennövelésbe kezd európai piacain. Az előbbi esetben a Déli Áramlatra sokkal kevésbé van szükség az eredeti menetrend mellett, míg az utóbbi forgatókönyv esetén az orosz exportoffenzíva beindulásával párhuzamosan indokolttá válhat a meglévő ütemezés megtartása.

Egy másik, el nem hanyagolható kérdés, hogy a Gazprom a tranzitoptimalizálás révén új európai piacokra szeretne belépni. Az új tranzitvezetékek új piacokat is jelentenek. Főleg az Északi Áramlat teszi könnyebben elérhetővé Északnyugat-Európa gázpiacait – akár a brit fogyasztókat. London az Északi Áramlaton keresztül ma nincs messzebb, mint Ukrajnán át Prága, és a vezetékek keresztmetszete radikálisan csökkent az új kapacitások kiépítése révén. Bár a kontinensen itt a legintenzívebb a verseny, itt várható a legnagyobb keresletnövekmény is, biztos piaci részesedést ígérve a Gazpromnak. A Déli Áramlat esetében itt is kisebbek a hozadékok, legfeljebb a kis jelentőséggel bíró Dél-Olaszország válik elérhetővé az új tranzitkörnyezet révén. Azonban az európai piaci szegmentáció következtében az e piacokon elért alacsonyabb árszint csak nagyon mérsékelt hatással bír a Közép-Európában elért magasabb árszintekre. Tehát a Gazprom elvileg versenyezhet a szignifikánsan olcsóbb gázzal a brit piacon, az aligha fogja érdemben csökkenteni a bevételeit Németországban vagy Magyarországon.

A Gazprom 2020-as tervei közt, nem véletlenül, az európai piaci részesedésének szerény, mintegy 30%-ig való növelésének a célja szerepel, ami önmagában egy 20-25 milliárdos exporttöbbletet jelentene alapesetben. Ehhez képest a maradék 15-20 milliárd, ami a Déli Áramlat megtöltéséhez kellene, aligha fog gondot okozni egy rugalmasabb árpolitika esetén. Összességében megállapítható, hogy amennyiben azzal a nem túl erős feltételezéssel élünk, hogy a Gazprom a 2000-es években megfigyeltnél rugalmasabb árpolitikát fog kialakítani, és a mostani piacvesztése – a fejlesztési tevékenységének tükrében – átmeneti jelenség, akkor az európai keresleti dinamika indokolttá teheti a Déli Áramlat gyors kiépítését. Pusztán azt kell feltételezni, hogy az orosz óriáscég a mostani, extrémen magas bevételi szintjeiből hajlandó néhány piacán engedményeket tenni, és az orosz gázt a korábbi, viszonylag alacsony árszintre levinni – arra a szintre, amilyenen egyébként az exportvezetékes kapacitások szűkössége előtt húsz éven keresztül valójában volt.

A Gazprom menedzsereinek a válságra adott jellemző reakciója nem véletlenül volt az oroszos „túléljük” mondás. Bár egy sor, már korábban is meglévő folyamatot felgyorsított a 2008-as válság, elterjedt a vegyes – spot és olajalapú – árazás, és jelentős versenytényezővé vált az LNG (cseppfolyós földgáz), összességében a Gazpromnak az európai piaci növekedéssel szembeni pozitív várakozásai nem változtak meg olyan mértékben, hogy az a fejlesztési tervekben a már korábban számításba vetteken túlmenő adaptációs kényszert váltott volna ki. Márpedig a Déli Áramlat kiépítése az európai piaci várakozás mértékéről, és nem annak szerződéses

szerkezetéről szól. A Gazprom feltehetően alkalmazkodni fog az utóbbi változásokhoz, és kitart az előbbi kapcsán megfogalmazott céljai mellett.

Magyarország helye a Déli Áramlatban

A Déli Áramlatban való magyar részvétel kapcsán nem árt két dolgot különválasztani: a célszerűséget és a hasznosságot. Mivel ma úgy tűnik, hogy a Déli Áramlat a magyar állásponttól függetlenül is megépül, célszerű ahhoz csatlakoznunk, és minél inkább részesülni a hozadékából. Ugyanakkor ez nem feltétlenül jelenti azt, hogy ez az esemény minden – pl. gazdasági vagy ellátásbiztonsági – szempontból hasznos a számunkra. Ez két külön kérdés, és mivel súlyunk e kérdés eldöntésében kicsi, adott esetben, veszteségeink minimalizálása céljából, egy számunkra előnytelen kimenetel esetén is érdemes abban részt vennünk.

Az ellátásbiztonsági kérdésekkel ezen írásban kevésbé kívánok foglalkozni. Hagyományosan a Nabucco vezetékkel való összevetésben jelentkezett ez a kérdés. Úgy vélem, hogy az akkor elmondottak – miszerint a Nabucco egy forrás-, a Déli Áramlat egy tranzitdiverzifikáció Budapest számára – ma is helytállóak. Ugyanakkor, az utóbbi évek tendenciáit figyelembe véve még inkább megkérdőjelezhető, hogy maga az összehasonlítás helytálló-e. A Nabucco és a helyére kerülő vezetékek perspektívái továbbra is bizonytalanok, miközben a Déli Áramlat előkészítése halad. Bár az európai engedélyeztetés nyilvánvalóan még nyitott kérdés, az alternatíva hiánya bizonyos mértékig lépéskényszert teremt az Európai Bizottságban. Ma nehéz a Déli Áramlatot bármilyen reális, hasonló léptékű tervvel összevetni, így ellátásbiztonsági értelemben is nehéz ellenérveket találni Ukrajna kikerülésével szemben.

Ami a pénzügyi oldalt illeti, az eddig élvezett szerény tranzitpozíciók egy része értelemszerűen elveszik. A jelenleg durván 4,5 milliárd köbméteres szerb–bosnyák tranzitra nem lesz szükség, és a Gazprom által kiépített leágazó vezetékektől függ, hogy a magyar–román határforgalom miként alakul majd. Potenciálisan a passzívum oldalon jelentkezhet a teljes eddigi magyar tranzitforgalom, az arra vonatkozó fejlesztések (ukrán import határkeresztező kapacitás kibővítése, a baumgarteni és a szlovák–magyar interkonnektor vezeték kapacitásainak legjava), függetlenül a meglévő szerződéses rezsimektől. Ennél kicsit nehezebben megítélhető kérdés, miként fog alakulni a baumgarteni elosztó jövője. Bizonyos mértékű ukrán betáplálás továbbra is várható, ami feltehetően a szlovák, osztrák és részlegesen a magyar igényeket fedezni fogja. Ettől függetlenül a két Áramlat biztosítja majd az alapellátás legjavát, így a hosszú távú szerződések átadási pontjainak legtöbbje értelemszerűen ezekhez a fizikai szállítási pontokhoz kerül át. Ez érzékenyen fogja érinteni a baumgarteni kereskedelmi platformot, mivel annak likviditását túlnyomó részben az ukrán–szlovák vezetéken érkező szerződéses konstrukciók biztosították. Tekintettel arra, hogy a Gazprom az uniós szabályozás miatt lemondott a kereskedelmi platform részleges tulajdonjogának megszerzéséről, a fizikai szállítási szerkezet átalakulása mellett még a legfőbb szállító is érdeklődését vesztette e kereskedelmi pont megtartása iránt. Mindez a baumgarteni kereskedelmi pozíció nagyarányú jelentőségvesztését, ha nem is teljes elsikkadását

vetíti előre. Nem világos, mi veheti át a helyét, és a környékbeli piacok hogyan biztosíthatják majd a mai kereskedelmi rugalmasságot.

Az aktívumok sorában nyilván a Magyarországon is áthaladó, feltehetőn Olaszországba, Tarvisio felé futó vezeték megépítése és a rajta lebonyolítandó tranzit szerepel. Az olasz piac potenciálisan jelentős, a válság előtt bőven 20 milliárd köbméteres tétel volt a Gazprom exportdesztinációi közt. Mindenesetre figyelembe kell venni, hogy a válság folyamán itt volt a legnagyobb az orosz gáz térvesztése, és jelentős LNG-kapacitások épültek az országban. Továbbá a mai tervek szerint a 2010-es évek végére a magyar mellett még két jelentős beszállító vezeték épül a térségben: egyrészt a Déli Áramlat déli ága, amely Görögországon és Dél-Olaszországon át hoz majd orosz gázt a térségbe, másrészt egy bajor–olasz összekötő vezeték Ausztrián át, amely lényegében a Déli és az Északi Áramlat zónáit köti majd össze egymással. Mindez azt jelenti, hogy a már meglévő infrastruktúrát is figyelembe véve, a magyarral együtt négy nagy exportvezeték irányul majd Tarvisióba, ami erősen leértékeli a magyar összeköttetés jelentőségét és kétségeket ébreszt az azon keresztül megvalósuló tranzit kérdésében is. Továbbá orosz részről valószínűsíthető a magyar vezeték mellett valamilyen szintű tárolói kapacitás iránti érdeklődés is, ami – figyelembe véve a mai magyar kapacitásokat – legalább annyira jelentheti már létező infrastruktúra megvásárlását, mint újak építését.

A Déli Áramlat magyar szakaszai a hálózat fontos, de nem nélkülözhetetlen elemét képezik. Ennyiben egy csúszás a kivitelezés során, a harmadik és a negyedik szál építésének elhalasztása vagy elmaradása komoly kockázatokat jelent a magyarországi építkezéseket, illetve az új infrastruktúra használatát illetően. Ugyanakkor egy ilyen forgatókönyv az ukrán betáplálás fokozott megmaradásával és így a meglévő infrastruktúra magasabb szintű kihasználásával is párosul. Ezért a magyar kormányzatnak is arra érdemes koncentrálnia, hogy a Déli Áramlat ezen beruházási fázisa mikor és milyen feltételek mellett zajlik. Az első szál kiépítése ugyanis szinte teljes bizonyossággal a török és balkáni piac ellátását célozza, míg a második szál sem valószínű, hogy képes akkorra tranzittöbbletet teremteni, amekkora a magyar szakasz megtöltéséhez szükséges.

Mindenesetre az leszögezhető, hogy a mai magyar gázpiaci környezetet egy teljes mértékben kiépített Déli Áramlat radikálisan átalakítaná. A Gazprom nemcsak egy vezetéket húz át Magyarországon, de jelentősen átalakítja az egész régió piaci környezetét is. Nemcsak az eddigi vezetékfejlesztési elképzeléseket kell majd újragondolni, de erősen átalakulhat a kereskedelmi környezet is. Lényegében az elmúlt harminc év legnagyobb infrastrukturális beruházása zajlik a régióban. A Déli Áramlat és kiegészítő vezetékei fogják biztosítani a regionális interkonnektivitást, a Gazprom és partnerei Tarvisiótól Greifswaldig húzódó, új észak-déli vezetékes hálózatot teremtenek pár év alatt. Mindez nem feltétlenül negatív fejlemény: amennyiben a résztvevők rugalmasan és gyorsan képesek alkalmazkodni az átalakuláshoz, új lehetőségeket is nyithat Magyarország számára.

(A dolgozat az *MKI-tanulmányok,* 2012/07. számában ugyanezen címmel megjelent szöveg részben átdolgozott változata.)