



Rácz András

A Fekete-tengeri Flottáról szóló orosz–ukrán megállapodás margójára

Az elemzés a közelmúltban aláírt orosz–ukrán flotta-megállapodás kapcsán egyrészt megkísérli bemutatni a Fekete-tengeri Flotta jelenlegi helyzetét, másrészt pedig igyekszik rávilágítani az egyezmény tágabb, elsősorban gazdasági-energiabiztonsági kontextusára.

A Fekete-tengeri Flotta a Szovjetunió megszűnése után

A hidegháború végét követően az egykori szovjet Fekete-tengeri Flotta sorsa nem alakult zökkenőmentesen. A Szovjetunió megszűnése utáni időszakban a flotta egységei három ország területén állomásoztak. A legfontosabb kikötő az ukrajnai Szevasztopol volt, de horgonyoztak egységek az oroszországi Novorosszijszkban és a grúziai Poti, Szuhumi és Ocsamcsira kikötőiben is. A flotta felosztásáról szóló tárgyalások 1992-ben kezdődtek meg Oroszország és Ukrajna között. Grúzia ekkor még nem volt tagja a Független Államok Közösségének, így Tbiliszi – a folyamatban lévő grúziai polgárháborúra is hivatkozva – Moszkva lényegében kihagyta a felosztási tárgyalásokból. Később, miután Sevardnadze hatalma konszolidálódott, újra felvetődött, hogy Grúzia mégis kapna néhány hajót Oroszországtól, ezeket az egységeket azonban leírták a grúz államadósságból, és tényleges átadásukra nem került sor. A kialakulóban lévő grúz haditengerészet végül csak Ukrajnától kapott néhány parti őrhajót, valamint segítséget a legénység kiképzésében.

Az orosz–ukrán tárgyalási folyamat során állandó problémát jelentett, hogy egyáltalán

milyen hajókat számoljanak a Fekete-tengeri Flotához: a megbeszélések kezdetén még 635 hajóról volt szó, a végére azonban már csak 300 egységről. Ugyanilyen bizonytalansági tényező volt az is, hogy mi történjen a flotta Szevasztopolban élő legénységével és családjaikkal, ami összesen 47–70 000 főt jelentett – arról is vita volt ugyanis, hogy tulajdonképpen kik is tartoztak egyáltalán a flotta állományába. Ukrajna szeretett volna szabadulni az ukrán területen lakó orosz haditengerészekről, beleértve a már nyugdíjba vonultatottakat is, az áttelepítésükhöz és kompenzálásukhoz szükséges források azonban teljesen hiányoztak, nem is beszélve arról, hogy Moszkva sem támogatta a lépést.

Az egész tárgyalássorozat során nyilvánvaló volt, hogy a valódi kérdés nem a karbantartás hiánya miatt lassan tönkremenő, jórészt már a Szovjetunió felbomlásakor is elavult egységekből álló flotta tényleges megosztása volt. A Fekete-tengeri Flotta ekkor már régen nem volt képes eredeti stratégiai funkciójának betöltésére, azaz a NATO földközi-tengeri erőinek elensúlyozására. Moszkva számára a fő célt katonai jelenlétének fenntartása jelentette Ukrajnában és az egész fekete-tengeri térségben. Ukrajn oldalról az elsődleges érdek az újonnan elnyert szuverenitás lehető

legszelesebbre tágítása és megőrzése volt, amelyet azonban hátráltatott az ország kétségbeesítő gazdasági helyzete, és a számos területen meglévő Oroszországra utaltság. Kijev el akarta kerülni, hogy bármilyen pluszköltségekbe verje magát azáltal, hogy hirtelen „szert tesz” egy teljes flottára – ennél fontosabb volt, hogy Szevasztopol és a Krím félsziget Ukrajnához tartozása ne kérdőjeleződjék meg az orosz katonai jelenlét ellenére sem.

A flotta megosztásáról szóló ukrán–orosz szerződést végül 1997. május 28-án írták alá, egy hármass megállapodás-csomag részeként. Ennek értelmében a felek 50–50 százalékos arányban felosztották egymás közt a flottát, azzal a kiegészítéssel, hogy Oroszország néhány modern hajóegységet készpénzzel megvásárolhatott Ukrajnától. Emellett Oroszország húsz évre, 2017-ig bérbe vette a szevasztopoli kikötőket és egyéb objektumokat, melyekért évi 97,75 millió dollárt fizet Ukrajnának. Moszkva 526 millió dollárral kompenzálta Ukrajna költségeit, melyek a flotta megosztása során keletkeztek, és további 200 millió dollárt fizetett visszamenőleg azért, hogy Ukrajna 1992-ben visszaadta „megörökölt” nukleáris eszközeit Oroszországnak. Utóbbi összegeket az 1997-ben körülbelül hárommilliárd dollárra rúgó ukrán államadósságból vonták le. (Ekkoriban az orosz gazdaság helyzete egyébként semmilyen más fizetési módot nem tett lehetővé, mint hogy vagy a Moszkvával szemben fennálló államadósságból vonták le a kérdéses tételeket, vagy Oroszország olyan – döntően hadiipari – termékekkel fizetett, melyeket máshol nem lehetett eladni. Utóbbi megoldásra volt példa az 1992. novemberében Jelcin budapesti látogatásán született megállapodás, melynek értelmében Magyarország az orosz államadósság terhére kapott MiG–29 vadászpilóta

ket.) Leszögezték továbbá a megállapodás-csomagban, hogy Szevasztopol és a Krím a szuverén Ukrajna elidegeníthetetlen része.

A flotta jelenlegi helyzete

A flotta jelenlegi állományába tartozik a 30. felszíni hadihajós hadosztály, a 247. tengeralattjáró zászlóalj, a 68. partvédelmi hadihajós dandár, a 41. rakétás hadihajó dandár, valamint a 84. novorossziji partvédelmi dandár. Összesen 41 hadihajó és két tengeralattjáró alkotja a Fekete-tengeri Flotta hadihajó-állományát, az egységek legnagyobb része azonban kisméretű, korvett osztályú és ennél kisebb hajókból (aknaszedők, rakétás naszadok, őrhajók stb.), valamint partra szállító egységekből tevődik össze. Nagy hatótávolságú, nyílt tengeri harci műveletekre alkalmas hajó csak hat van, ezek mindegyike a 30. hadosztály 11. tengeralattjáró-elhárító dandárjába tartozik. A legnagyobb közülük az 1976-ban épült *Moszkva* nevű rakétás cirkáló, amely részt vett a Grúzia elleni 2008-as műveletekben is. Ebből a hat egységből (a *Moszkva* rakétás cirkálón kívül a *Kercs* és az *Ocsakov* nagy tengeralattjáró-elhárító rombolók, valamint a *Szmetlivij*, a *Pitlivij* és a *Ladnij* rakétás fregattok) kerültek ki azok a hajók is, amelyek eddig részt vettek a NATO földközi-tengeri *Active Endeavour* műveletében: 2006-ban a *Pitlivij*, 2007-ben pedig a *Ladnij*.

A két évvel ezelőtti grúziai háború alatt a Fekete-tengeri Flotta egységei egy gyors összecsapást követően visszaszorították hazai kikötőikbe a grúz flotta egységeit, és blokád alá vonták az országot. Ez az epizód a végletekig elmérgesítette a Juscsenko hatalomra kerülése óta egyébként is rendkívül feszült ukrán–orosz viszonyt.



Ennek az elhidegülési folyamatnak a részét képezte, hogy 2009 nyarán az ukrán nemzetbiztonsági szolgálat igazgatója kijelentette: az év végéig a Fekete-tengeri Flottánál dolgozó összes FSZB-alkalmazottnak el kell hagynia Ukrajnát, és attól kezdve majd az ukrán szervek ügyelnek a flotta biztonságára. A rendelkezést nem sikerült végrehajtani, és Janukovics hatalomra kerülését követően le is került a napirendről.

A flotta fő bázisa Szevasztopol, de állomásoznak egységek a novorosszijszki hadikikötőben is, melyet Oroszország folyamatosan bővített, hogy 2017 után be tudja fogadni a jelenleg Szevasztopolban és környékén állomásozó egységeket. A novorosszijszki bázis tervezett befejezési ideje 2012. Oroszország ezen kívül az Abháziával kötött katonai megállapodás keretében felújítja és kibővíti az abház területen, Ocsamcsirában lévő valamikori szovjet hadikikötőt is. Tavaly napvilágot láttak olyan nyugati szakértői vélemények, melyek szerint Oroszország esetleg a Fekete-tengeri Flotta egyes egységeinek Abháziába való áttelepítését tervezné. Valóban, 2009 decemberében orosz járőrhajók érkeztek Abháziába, hivatalos magyarázat szerint azért, hogy biztosítsák az abház felségvizeket a grúz behatolók ellen. A két egység az FSZB határvédelmi erőinek állományába tartozik.

Moszkva távolabbi tervei között szerepel, hogy összesen tíz járőrhajóból álló flottillát telepít Ocsamcsirába. Szergej Bagaps abház vezető 2010 februárjában tagadta, hogy a Fekete-tengeri Flotta egyes részeinek átvezényléséről tárgyalt volna Medvegyevvel – érdemes azonban észrevenni, hogy a tavaly december óta abház területről működő orosz hadihajók nem a flotta, hanem az FSZB állományába tartoznak. Ugyanakkor viszont 2010. február 17-én a Kremlben aláírták azt az orosz–abház meg-

állapodást, melynek értelmében Moszkva negyvenkilenc évig (!) tarthat fenn katonai bázisokat Abháziában. Jelenleg úgy tűnik, hogy ennek a megállapodásnak a keretében nemcsak szárazföldi és haditengerészeti egységek fognak a szakadár „köztársaságban” állomásozni, hanem sor kerül majd a Gudautában található egykori szovjet légitámaszpont jelentős kibővítésére is.

Az Orosz Föderáció fegyveres erőit sújtó pénzügyi nehézségek nem kímélik a Fekete-tengeri Flottát sem. Folyamatos, egyre súlyosbodó problémát jelent a flotta egységeinek elavulása, a pótalkatrész-ellátottság megoldatlansága, és az, hogy a kiöregedő hajók üzemképesen tartása óriási összegeket emészt fel. Mindezek azt eredményezik, hogy a flotta működőképes egységeinek száma folyamatosan csökken, a költséges karbantartás és alkatrészhiány miatt pedig a közeli jövőben további leépítésekre lehet számítani. A 11. tengeralattjáró-elhárító dandár állományából tervezik kivonni az *Ocsakov* és a *Kercs* nevű nagy tengeralattjáró-elhárító rombolókat. Ezzel a flottának összesen egy nagy, nyílt tengeri műveletekre is alkalmas rakétás hajóegysége maradna, az 1976-ban épült *Moszkva* rakétás cirkáló, kiegészítve a fentebb említett három kisebb fregattal. Ugyancsak kivonásra kerül – számos kísérő- és ellátó hajó mellett – várhatóan az utolsó két tengeralattjáró közül az egyik, az 1982-ben épült B–380 jelű, dízel-elektromos meghajtású egység.

A Fekete-tengeri Flotta helyzetét nehezíti az is, hogy sem pénz, sem ipari kapacitás nem áll rendelkezésre, hogy pótolni tudják a szolgálatból kivont egységeket. Szakértők szerint legalább 10–12 korvett gyors rendszerbe állítására volna szükség ahhoz, hogy legalább a fő parti hajózási útvonalakat biztosítani tudják a Balti- és a Fekete-tengeren. Erre azonban pillanatnyilag ke-

vés esély látszik: az orosz hajóépítő üzemeket lekötik a külföldi megrendelések, a kapacitások bővítését pedig hátráltatja a szakképzett munkaerő hiánya. Megoldást esetleg az jelentene, ha az ukrán hajóépítő iparral szorosabban együttműködve Moszkva Kijevtől rendelne hadihajókat.

Hivatalos információk szerint 2015-ig a Fekete-tengeri Flotta két új fregattot és három dízel-elektromos tengeralattjárót kap majd. A korvetteknél nagyobb hatótávolságú fregattokra azért van szükség, mert, mint korábban láttuk, a flotta felelősségi körébe tartozik a Fekete-tenger mellett a Földközi-tenger térsége is, sőt, felvetődött az is, hogy hosszú távon ezeknek az egységeknek kellene részt venniük a szomáliai kalózellenes műveletekben is. Valószínűsíthető továbbá, hogy ha sikerül tető alá hozni Franciaországgal a *Mistral* osztályú helikopterhordozó hajók vásárlását, illetve oroszországi gyártását, legalább egy ilyen egység a Fekete-tengeri Flotta állományába kerül majd. Francia oldalról megvan a szándék az eladásra, és moszkvai nagykövetén keresztül már az Egyesült Államok is jelezte április 28-án, hogy nem ellenzi a tranzakciót.

A fentiek alapján az Orosz Föderáció jelenlegi katonai céljai a Fekete-tengeri Flotta kapcsán a következőképpen határozhatók meg. Összhangban az orosz fegyveres erőkben zajló reformfolyamattal, igyekeznek csökkenteni, ugyanakkor lehetőség szerint modernizálni a flotta megmaradt hajóit, lefaragva ilyen módon a fenntartási költségekből is. A költséghatékonyság mellett a másik fő célt a világtengereken való orosz jelenlét újbóli megteremtése és erősítése jelenti. Ebbe a folyamatba illeszkedik az orosz flotta tavalyi közös gyakorlata a venezuelai haditengerészettel és a Balti-tengeri Flottához tartozó *Nyeusztrasimij* fregatt részvétele is a szomáliai ka-

lózellenes műveletekben. Hosszú távon várható az is, hogy az orosz flotta az eddiginél intenzívebben kapcsolódik be a nemzetközi tengeri válságkezelő műveletekbe is. A szűkebben vett fekete-tengeri térségben a flotta fő feladata – összhangban az új katonai doktrína által meghatározott érdekekkel – a regionális stabilitás biztosítása lesz. Erre, mint azt a Grúzia elleni háború is megmutatta, a flotta alkalmas is. Más olyan állam pedig nincs a térségben, amellyel szemben Oroszországnak katonai ambíciói lennének, biztosan állítva, hogy Moszkva nem kíván katonailag konfrontálódni a NATO-val.

A létszámában csökkenő flotta számára tisztán katonai értelemben nem volna szükség az ukrainai támaszpontokra. Egészen a legutóbbi időig Moszkva arra készült, hogy 2017 után saját területén állomásoztassa a flottát, ennek megfelelően befejezéséhez közeledik a novorosszjszki támaszpont szükséges mértékű kibővítése. Mint a bevezetőben is láttuk, az ukrainai állomásoztatásnak elsődlegesen politikai okai vannak és a lesznek a jövőben is.

A megállapodásról és az első reakciókról

A 2010. április 21-én Harkivban Medvedyev és Janukovics által aláírt, és 27-én Moszkvában és Kijevben egyidejűleg ratifikált megállapodás értelmében Oroszország további 25 évre, azaz 2042-ig bérelheti az ukrán területen lévő flottatámaszpontokat, további öt évre szóló hosszabbítási lehetőséggel. Cserébe Oroszország vállalta, hogy tíz esztendeig 30 százalékkal olcsóbban szállítja Ukrajnának a gázt. A kialakított gázmennyiség 2010-re 36,5 milliárd köbméter, 2019-ig pedig évi 52 milliárd köbméter, lehetővé téve, hogy e



mennyiség maximum 20%-át Ukrajna nem veszi igénybe. Hogy a Gazpromot ne érje kár, az orosz kormány egyoldalú engedményként bejelentette, hogy elengedi majd a 30%-os exportvámot egy meghatározott mennyiségig, a cég így tudja tehát majd megtakarítani az Ukrajnának adott árkedvezményt.

Fontos tényező, hogy a csökkentett gázár érvényességének feltétele a flotta ukrainai állomásoztatása. Az eddigi 97,75 millió dolláros éves orosz bérleti díj összegét megnövelték a gázár-kedvezmény éves lebontásban számított értékével. Ám tényleges plusz pénzmozgásra nem kerül sor, hanem – legalábbis jelen állás szerint ez látszik valószínűnek – az árkedvezmény értékéből Oroszországgal szemben fennálló adósság képződik, amely az évek előrehaladtával folyamatosan csökken, Moszkva pedig csak a flotta tartózkodásának összeg szerint változatlan éves díját fogja készpénzben fizetni.

Oroszország számára előnyös része a megállapodásnak, hogy Moszkva nem vállalt garanciát az ukrán területen Európába szállított gáz mennyiségére, bármennyire is szerette volna ezt Kijev elérni. Így, ha és amikor elkészül akár az Északi, akár a Déli Áramlat vezetéke, a Gazprom keze nem lesz megkötve abban, hogy mennyi gázt kell Ukrajnán keresztül szállítania, és mennyit más útvonalakon – noha abban a szakértők egyetértenek, hogy az ukrán tranzit teljes mértékben belátható ideig nem lesz kiváltható. A flotta-megállapodás mellett bejelentették, hogy erősíteni kívánják a két ország közti nukleáris együttműködést, és hogy más, az energiaszektor érintő megállapodásokra is hamarosan sor kerül majd. Előbbi, figyelembe véve a mind tőke, mind technológia szempontjából jóval erősebb orosz nukleáris ipart, szintén alapvetően Moszkvának kedvező.

A gázárkedvezmény értéke tíz évre számítva Putyin és Janukovics közös nyilatkozata szerint összességében mintegy 40 milliárd (!) dollár. Ebből az idei évre körülbelül hárommilliárd dollár jut, ennyivel kapja Ukrajna olcsóbban a gázt. Ez a hárommilliárdos többlet lehetővé tette, hogy az ukrán parlament közvetlenül a viharos ratifikáció után elfogadhassa a 2010-es költségvetést, ami feltétele volt a gazdasági válságból való kilábaláshoz kulcsfontosságú IMF-hitel következő részlete lehívásának. Mint azt a lengyel OSW-intézet elemzői kiemelték, a költségvetés elfogadásának szükségessége időbeli lépéskényszerrel jelentett az ukrán tárgyalók számára.

Ukrán oldalról a megállapodás aláírásában a legfontosabb motiváció egyértelműen a költségvetési helyzet volt. Csak az egyezmény segítségével tudtak ugyanis olyan költségvetést elfogadni, amelyben az éves hiány 6% alatt marad. Ez egyrészt elengedhetetlenül szükséges az IMF-fel való együttműködés újraindításához, másrészt a kiszámíthatóbb költségvetés lehetővé teszi azt is, hogy Ukrajna más nemzetközi hitelintézetekhez is támogatásért fordulhasson. Eredetileg az IMF a költségvetési egyensúly fenntartása érdekében azt várta volna az ukrán vezetéstől, hogy emelje duplájára a hazai gázárakat, ami belpolitikai okokból lényegében kivitelezhetetlen lett volna. A megállapodásnak köszönhetően ez az intézkedés lekerülhetett a napirendről. A rövid távú előnyök közé sorolható az is, hogy az olcsóbb gáznak köszönhetően nagyobb profitra tehet majd szert az ukrán acél- és vegyipar, melyben jelentős részesedéssel rendelkezik a hatalmon lévő Régiók Pártja mögött álló gazdasági elit.

Sajátos, elsőre sokak számára mellékszáznak tűnő eleme volt az eseményeknek Putyin április 26-i kijevi útja. Ekkor konkrét formában is megfogalmazta az

orosz–ukrán energetikai együttműködésről szóló javaslatát, amelynek teljes szövege hamarosan – feltételezhetően egyébként az orosz fél szándéka ellenére – nyilvánosságra is került. A tervezet értelmében orosz cégek szereznének részesedést az ukrán energiatermelési és -szállítási hálózatokban, beleértve a gáztranzit-infrastruktúrát, és hosszú időre garantálnak volna tekinthető Ukrajna függése az orosz nukleáris ipartól is. Felmerült mindezek mellett a repülőgép- és helikoptergyártás területén is a szorosabb orosz–ukrán együttműködés szükségessége, ami a gyakorlatban az ukrán Antonov és Motor Szics vállalatok feletti orosz befolyásszerzés igényét jelentette.

A flotta-megállapodásra adott első ukrán belpolitikai reakciók meglehetősen hevesek voltak. A parlamenti üléssteremben lezajlott verekedés és tojásdobálás képei bejárták a világsajtót, Julija Timosenko pedig a megállapodás felbontására, és a parlament május 11-i ostromára szólította fel híveit. Az egykori „narancsos” erők több vezetője is Ukrajna szuverenitásának elárulásával vádolta Janukovicsot és az Azarov-kormányt. Jellemző az elnökválasztáson végül alulmaradt ellenzéki politikusnak, a Front a Változásért nevű párt vezetőjének, Arszennij Jacenyuknak a megjegyzése, hogy „nincsenek örök politikuskok és örök egyezmények sem”, amivel nem zárta ki annak a lehetőségét, hogy Ukrajna esetleg a későbbiekben felmondja az egyezményt. Emellett a megállapodás miatt Jacenyuk indokoltan tartaná, ha előrehozott parlamenti választásokat tartanának, amire azonban nincs érdemi esély.

A kritikákra reagálva Janukovics azzal vádolta Timosenkót, hogy ő is kész lett volna megállapodni Moszkvával a flotta tartózkodásának meghosszabbításáról, és ugyanezt erősítette meg Putyin is. Az orosz

miniszterelnök szerint a Timosenkóval folytatott korábbi tárgyalásai során a szándék nem volt kérdéses, egyedül az árban nem tudtak megegyezni.

Érdekes adalék a helyzethez a kijevi Gorsenyin Intézet által készített közvéleménykutatás, melyben ezer válaszadót kérdeztek meg arról, mit gondol a flotta-megállapodásról. Amellett, hogy a válaszadók több mint 96 százaléka hallott az ügyről, 56 százaléka támogatta a Fekete-tengeri Flotta ukrán területen maradását, és több mint 60 százalék szerint ez nem jelent veszélyt Ukrajna szuverenitására. A válaszadók körülbelül negyede értett csak egyet az ukrán ellenzék által hangoztatott vádakkal, azaz azzal, hogy Janukovics a megállapodással elárulta Ukrajna érdekeit. Még azzal együtt is, hogy a felmérés módszertanáról keveset lehet tudni, továbbá hogy a Gorsenyin Intézet elfogulatlansága nem egyértelmű (például a honlapnak egyáltalán nincs ukrán nyelvű változata), annyi ebből a felmérésből is kiderül, hogy a flotta-megállapodás egyáltalán nem az ösztársadalmi akarat ellenére történt. A közvélekedést az is befolyásolhatta, hogy a Fekete-tengeri Flotta szevasztopoli tartózkodása ukrán családok ezreinek biztosít munkahelyet, ami veszélybe került volna az orosz egységek 2017-es távozásával.

Várható kilátások

Az orosz flotta ukrán területen állomásoztatásának, mint fentebb láttuk, tényleges katonai jelentősége csekély, annál fontosabban viszont a tágabban értelmezett stratégiai szempontok. Maximálisan egyetérthetünk Dmitrij Rogozin NATO-hoz akkreditált orosz nagykövettel, aki a tőle megszokott nyíltsággal mondta ki: Ukrajna NATO-tagsága a megállapodással lekerült a napirend-



ről. Hozzátehetjük persze, hogy a lakossági támogatottság hiánya, és egy erre alapuló esetleges népszavazás-kezdeményezés mindig is kérdésessé tette, hogy egyáltalán lehetséges lett volna-e Ukrajna NATO-csatlakozása, továbbá a közeljövőbeli ukrán NATO-tagság lényegében már a grúzai háborút követően illuzórikussá vált. Kétségtelen azonban, hogy a Fekete-tengeri Flotta ukrainai állomásoztatásának meghosszabbítása tovább erősíti az esetleges jövőbeli ukrán NATO-tagság ellen ható tényezőket.

Kiemelkedő a flotta-megállapodás szimbolikus jelentősége mind Oroszország, mind Ukrajna számára, hiszen a Krím félsziget régóta az egyik legfontosabb feszültségforrás a két ország viszonyában. Ukrajna nemzeti szempontból a Krím feletti szuverenitás visszaszerzésének, és ezen keresztül az ukrán állami önállóság megerősítésének elemi feltétele volt – illetve lett volna – az orosz flotta távozása 2017-ben. Emellett a nemzeti elkötelezettségű erőket többek között azért is sokkolta a harkivi megállapodás ténye, mert az elnökválasztási kampányban senki sem vetette fel komolyan, hogy bármiféle gazdasági előnyökért cserébe meg lehetne hosszabbítani a Fekete-tengeri Flotta krími tartózkodását, így aztán most sokak számára derült égből villámcsapásként hatott az egyezmény aláírása. Orosz oldalról ugyanilyen fontos, bár értelemszerűen ellenkező előjelű az egyez-

mény szimbolikus értéke. A flotta krími tartózkodásának meghosszabbítása belpolitikai szempontból is nagy győzelem Medvegyev számára – tegyük hozzá, pozíciójának Putyinhoz képest való megerősítésében is.

A flottaegyezményt ugyanakkor nem célszerű egymagában értelmezni. Láthatóan ugyanis az április 21-én aláírt harkivi megállapodás és az április 26-i kijevi orosz javaslatok egy „csomagot” képeznek. Önmagában a flotta krími tartózkodásának meghosszabbítása – szimbolikus jelentőségével és az ukrán NATO-tagság *de facto* kizárásával együtt – nem éri meg a gázárcsökkentés negyvenmilliárdosra becsült értékét. Egyelőre tisztázatlan, hogy a Putyin által Kijevben felvetett gazdasági együttműködési javaslatcsomagból mi – és nem utolsósorban: hogyan – fog megvalósulni. Az azonban biztosra vehető, hogy a tervezet idő előtti nyilvánosságra kerülése nem jelenti az abban foglalt orosz szándékok elvetését, különösen, ami az ukrán gáztranzit-infrastruktúra feletti befolyásszerzés igényét illeti, gondoljunk csak Putyin április 30-i nyílt – és ennek megfelelően provokatív – javaslatára a Gazprom és a Naftogaz egyesítésének lehetőségéről.

Összefoglalva, a gázármegállapodás értéke sokkal nagyobb annál, hogy Moszkva cserébe megelégedjen a Fekete-tengeri Flotta ukrainai állomásoztatásának meghosszabbításával. ■

Források

Felgenhauer, Tyler: Ukraine, Russia and the Black Sea Accords. *WWS Case Study*, 2/99.

<http://wws.princeton.edu/research/cases/ukraine.pdf>.

US Embassy in Moscow Indicates Acceptance of Mistral Deal. *Eurasia Daily News*, 3 May, 2010. Jamestown Foundation.

OSW East Week. Issue 16 (209). 28 April, 2010.

www.flot.sevastopol.info; www.ft.com; www.kipu.ua; www.kyivpost.com; www.militarynews.ru; www.nato.int; www.rian.ru; www.rpg7.org; www.sptimes.ru.