

Németh Bence

## A kisállamok szerepe a Nabucco gázvezetékben

*A közkeletű értelmezésekkel ellentétben a Nabucco gázvezeték nem csupán a nagyhatalmak közötti geopolitikai játszma része, amelyben a kisállamok alárendelt szerepet játszanak. A vezetékben közvetlenül érintett kisebb államok rendkívül aktív politikát folytatnak, és kihasználják, hogy az egyik hatalmi központnak – az Európai Uniónak – a tagjai. Jelen írás Ausztriára és Magyarországra koncentrálva mutatja be, hogy a kisállamok miképpen tudnak élni az uniós tagság kínálatával, és az EU milyen módon képes külpolitikai prioritásait változtatni, valamint felvázolja azt is, hogy az Európai Unió kívüli befolyásoló tényezők hogyan hatnak a kisállamok lehetőségeire.*

### A Nabucco gázvezeték és értelmezései

A Nabucco gázvezeték rendkívül érzékeny projekt, hiszen ha megépül, ez lesz az első olyan gázvezeték, amely Oroszország elkerülésével szállítana földgázt az egykori Szovjetunió területéről Európába – az elképzelések szerint a Kaszpi-tenger térségéből, Azerbajdzsánból és Türkmenisztánból, hosszabb távon pedig akár Kazahsztánból is. Egyes tervek a tágabb Közel-Kelet térségét is bekapcsolnák a projektbe, így elviekben Irán, Egyiptom, valamint Irak is szolgáltatathatna gázt.

A Nabucco kihasználná a térségben már meglévő infrastruktúrát, rákapcsolódna a Baku–Tbiliszi–Erzurum (BTE) vezetékre, és a törökországi Erzurum és Európa között hiányzó gázvezeték-kapcsolatot teremtené meg 3300 kilométer hosszan Bulgárián, Románián és Magyarországon keresztül egészen Ausztriáig. A vezeték maximális kapacitása megközelítőleg 30 milliárd köbméter lenne, ami nagyjából az

EU gázszükségletének öt százalékát fedezné.

A Nabucco támogatói – általában európai és amerikai hivatalnokok, kutatók – azal érvelnek, hogy ez az új vezeték nagyban elősegítené Európa orosz gázfüggőségének csökkentését, emellett olcsóbb gázt juttatna az európai piacra, mint amit Oroszország jelenleg kínál. Ezzel szem-

Az EU jelenleg 550 milliárd köbméter gázt fogyaszt évente, ami előrejelzések szerint a következő 15 évben 700 milliárd köbméterre fog emelkedni. Az európai igények növekedésével és a kontinensen történő gázkitermelés csökkenésével 2025-re összesen 200 milliárd köbméterrel több importgázra lesz Európának szüksége. Ebben a hatalmas mennyiségben a Nabucco látszólag nem játszik jelentős szerepet. Az orosz gáztól leginkább függő közép- és délkelet-európai térség orosz gázfüggését azonban nagymértékben tudná csökkenteni, mivel képes lenne Ausztria, Szlovákia, Magyarország, Románia és Bulgária együttes oroszországi gázimportját csaknem teljes mértékben kiváltani.



ben a terv bírálói – általában orosz politikusok és elemzők – azt hangsúlyozzák, hogy a Nabucco nehezen kivitelezhető, túl sokba kerül, és igazából senki sem tudja, hogy honnan fogják gázzal megtölteni, hiszen egyelőre Azerbajdzsánon kívül még egyik gázkitermelő ország sem kötelezte el magát a projekt mellett. A Nabucco ellenzői szerint Európának inkább az orosz Déli Áramlat gázvezetékét kellene támogatnia. Ez a vezeték Oroszországból indulna, és a Fekete-tengeren keresztül szállítaná a gázt, hogy aztán a Nabuccóhoz nagyon hasonló útvonalon – Bulgárián, Szerbián és Magyarországon át – érkezzon meg Ausztriába.

A Nabuccóval kapcsolatos politikai és gazdasági folyamatokat a legtöbb elemzés a nemzetközi kapcsolatok realista iskolája alapján, nagyhatalmi geopolitikai játszma-ként közelíti meg. Ezekben az értelmezésekben a tágabb fekete-tengeri régió feletti dominancia megszerzéséért zajlik a küzdelem a nagyhatalmak között. Ebben a fel-fogásban Oroszország jellemzően olyan szereplőként jelenik meg, amely gyors, masszív és közvetlen (grúziai háború) vagy közvetett (ukrajnai gázviták) erőszakos lépésekre is képes céljai elérése érdekében. Az Európai Uniót ezzel szemben sokan kritizálják a Nabuccóval kapcsolatos egységes fellépés hiánya miatt. Szemére vetik gyakori hezitálását és lassú döntéshozatali mechanizmusait is, amelyek megakadályozzák abban, hogy energiakérdésekben hatékonyan lépjen fel Oroszországgal szemben. A játszmában az Egyesült Államok a Nabucco hangos támogatójának számít, mivel a projekt megvalósulása pontosan beleillene tágabb – Oroszország befolyásának korlátozását célzó – geopolitikai elképzeléseibe. A szavakon kívül azonban pénzügyi, vagy más érdemi támogatást nem nyújt az EU számára.

## A külpolitikák europánizációja

A fent említett hagyományos realista és geopolitikai értelmezés szinte kizárólag az előbb említett hatalmi központok cselekedeteire koncentrál, és a projektben közvetlenül részt vevő kisebb országokat csupán olyan területeknek látja, ahol a nagyhatalmak befolyásuk növeléséért küzdenek. Ez a megközelítés gyakorlatilag nem veszi figyelembe, hogy az érintett kisebb országok aktívan alakítják az Európai Unió (az egyik hatalmi központ) álláspontját a projekttel kapcsolatban. A szokásos magyarázatok továbbá kevésbé veszik figyelembe, hogy az EU nem valamely egységes szereplő, hanem egy rendkívül bonyolult nemzetközi és szupranacionális szervezet, ezért nemcsak Brüsszel, hanem a tagállamok is jelentős hatással vannak az uniós külpolitika alakítására.

Ennek az az oka, hogy az Európai Unió még nem rendelkezik egy egyetlen döntéshozatali központban kialakított és koherensen képviselt külpolitikával. Sokkal inkább azt látjuk, hogy az uniós tagállamok nemzetállami külpolitikái többé-kevésbé együtt mozognak az „EU-s külpolitikát” meghatározó szervek: az Európai Bizottság, az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa törekvéseivel. A helyzet bonyolultsága miatt rengeteg vita alakult ki, hogy az EU külpolitikájával kapcsolatos folyamatokat miként lenne

Az **europánizáció** a nemzetközi kapcsolatok diszciplinájának egyik rendkívül szerteágazó kutatási területe. Alapvetően az Európai Unió hatásait vizsgálja különböző szakpolitikákban, valamint azt, hogy az Európai Uniót hogyan befolyásolják a különböző társadalmi, gazdasági, politikai és kulturális folyamatok. Tágabb értelemben az európai eszmék terjedését és az őket ért hatásokat is vizsgálja.

célszerű értelmezni. Mára nagyjából kialakult egy egységes nézet, amely azt vallja, hogy az EU tagállamainak külpolitikája egyértelműen „europanizálódik”, európaivá válik, aminek három meghatározó dimenziója van: a külpolitikai elképzelések „feltöltése”, „letöltése”, illetve az úgynevezett „keresztthadás”.

A feltöltést (*uploading*) hasonlóan kell elképzelnünk, mint a hétköznapi életben a fájlok internetre való feltöltését, csak itt a nemzeti elképzeléseknek az európai uniós szintre való feltöltéséről van szó: egy tagállam megpróbálja külpolitikai preferenciáit europanizálni, európaivá tenni. A letöltés (*downloading*) e folyamatnak épp az ellentettje. Ekkor az adott állam passzív szerepet játszik, és a külpolitikája úgy europanizálódik, hogy azt az uniós szintről tölti le. A keresztthadás (*cross-loading*) a különböző tagállamok érdekeinek és értékeinek a folyamatos feltöltések és letöltések következtében megvalósuló közeledését jelenti. Ez egyfajta szocializáció, amelyben az országok identitása átalakul, és közelebb kerülnek egymáshoz a világról alkotott nézeteik.

Az unióban tehát a tagállamok külpolitikájának az összehangolása nem kényszerítésen vagy korlátozáson keresztül valósul meg, hanem az előbb bemutatott europanizáción alapuló szocializáció a meghatározó tényező. A tagállamok a köztük meglévő külpolitikai nézőpontbeli különbségek ellenére alapvetően igyekeznek koordinálni cselekedeteiket: ebben a tekintetben egyértelműen kimutatható fejlődés és közeledés zajlott le az 1970-es évek közepe óta. Nyilvánvaló „társadalmi szabályozás” is megfigyelhető az unióban belül a külpolitika kapcsán, hiszen ha egy EU-tagország másokkal nem törődve, egyeztetés nélkül cselekszik, az a többi tagállam azonnali kritikáját váltja ki. Persze azt is világosan

látnunk kell, hogy az Európai Unió nem légtüres térben létezik, s az uniós külpolitika kialakítását gyakran külső tényezők is befolyásolják.

## A Nabucco europanizációja

A Nabucco gázvezetékéről szóló első egyeztetések még 2002 februárjában kezdődtek az osztrák OMV, valamint a török Botas gáz- és olajipari cég között. Az első sikeres tárgyalást követően már az összes közvetlenül érintett állam szénhidrogénnel foglalkozó legnagyobb vállalata, a Mol, a Bulgargaz és a romániai Transgaz is meghívást kapott a további találkozókra. 2002 júniusában az öt vállalat képviselője Isztambulban aláírta a közös szándéknyilatkozatot arról, hogy megépítik a Nabucco vezetékét, amely a dokumentum megfogalmazása szerint „összekötné a közel-keleti, Kaszpi térségi és egyiptomi földgázlelőhelyeket Ausztriával, valamint Közép- és Nyugat-Európa gázpiacaival egy új, Törökországon, Bulgárián, Románián és Magyarországon át haladó vezetéken keresztül”. Négy hónappal később az említett cégek pedig már alá is írtak egy együttműködési megállapodást a kivitelezés lehetőségeit vizsgáló megvalósíthatósági tanulmány elkészítéséről.

Ausztria – az akkor közülük egyedül európai uniós tagállam – azonnal lobbizni kezdett a projekt támogatásáért. Gyakorlatilag ekkor kezdődött az a folyamat, amelynek során Bécs megkísérelte europanizálni a projektet, és elkezdte feltölteni uniós szintre. Ennek első lépése gyors eredményt hozott, ugyanis 2003 végén Bécs elérte, hogy a Nabuccóval kapcsolatos megvalósíthatósági tanulmányt az Európai Bizottság egy nagyobb, a tanulmány költ-



ségeinek a felét fedező összeggel támogassa. Ausztria azt is elérte, hogy társ hazsónélvezőként a négy nem EU-tagállam is részesülhessen ebből forrásból.

A megvalósíthatósági tanulmány nagyon pozitív képet festett a Nabucco életképességéről és lehetőségeiről, így az érintett gáz- és olajipari vállalatok 2005 nyarán létrehozta egy vegyes vállalatot a vezeték megépítésére. Az osztrákok tovább folytatták a projekt europeanizálására irányuló kísérletüket, és sikerült elérniük, hogy a Nabuccót az Európai Bizottság bevegye a transzeurópai hálózatok (*Trans-European Networks – TEN*) közé.

Egy évvel később, 2006 júniusában Ausztria, Magyarország, Románia, Bulgária és Törökország energiaügyi miniszterei Bécsben találkoztak, hogy felgyorsítsák a vezetékekkel kapcsolatos gazdasági, szabályozási és jogi munkát. A találkozón részt vett Andris Piebalgs, az EU energiaügyi biztosa is, aki a miniszterekkel együtt közös nyilatkozatot írt alá a Nabuccóról. A találkozón elmondta, hogy „az Európai Bizottság üdvözli a Nabucco projektet, és a jövőben is segíteni fog a technikai és gazdasági problémák megoldásában annak érdekében, hogy különböző útvonalakon jusson el gáz az EU-ba”, és leszögezte azt is, hogy az EU mind politikailag, mind gaz-

daságilag továbbra is támogatni fogja a projektet.

Ez a találkozó Ausztria teljes sikerét hozta a Nabucco uniós szintre való feltöltésében, hiszen energiaügyi biztosa révén az Európai Bizottság hivatalosan is támogatta a tervet, amely így gyakorlatilag „európaivá”, „európai uniós” projektté vált, azaz inentől kezdve már nem csak a közép- és délkelet-európai kisországok, valamint Törökország elképzelését jelentette. Ez pedig sokat nyom a latban a politikai egyeztetések, illetve a befektetők keresése esetén. A Nabucco európaivá válását természetesen az is elősegítette, hogy Magyarország ebben az időben már uniós tag volt, Románia és Bulgária a következő évben csatlakozott, Törökország pedig egyre inkább uniós csatlakozási tárgyalásainak felgyorsításához köti a Nabuccóhoz való viszonyulását.

## Magyarország elképzeléseinek változása

Az energiaügyi miniszterek fent említett sikeres találkozásával szinte egy időben a magyar kormány megállapodást kötött a Gazprommal a Kék Áramlat (*Blue Stream, Szinyij potok*) gázvezetékben való részvételéről is, a Mol pedig közös vállalatot hozott létre az orosz gázmonopóliummal a terv megvalósíthatósági tanulmányainak elkészítéséről.

Nagy vihart kavart, amikor Gyurcsány Ferenc akkori miniszterelnök 2007 márciusában a *The International Herald Tribune*-nek nyilatkozva az orosz tervet preferálta, mondván, hogy véleménye szerint a Nabucco „egy hosszúra nyúlt álom és egy régi terv. De nekünk nem álmokra van szükségünk, hanem gázra”, s a Gazpromra utalva hozzátette, hogy ezzel szemben

A **transzeurópai hálózatokat** az 1992-es maastrichti szerződéssel hozták létre, hogy elősegítsék az egységes piac kialakulását, és megteremtsék az Európai Unió gazdasági és társadalmi kohéziójához szükséges feltételeket. A TEN szállítási, energia- és telekommunikációs hálózatokat ölel fel. Az Európai Unió számos olyan projektet támogat a TEN költségvetésén keresztül, amely közösségi érdekeket szolgál. Ezen a forráson kívül mind a kohéziós és strukturális alap, mind az Európai Befektetési Bank is támogat hasonló projekteket.

„a Kék Áramlatot egy nagyon erős akarat és egy nagyon erős szervező erő támogatja”. A magyar miniszterelnök nyilatkozatát alighanem jelentősen befolyásolta, hogy nehézkesen haladtak a tárgyalások a lehetséges szakmai befektetőkkel (Total, Gaz de France, E.On és RWE). A helyzet annak ellenére sem változott, hogy a 2007-es fehérorosz–orosz gázvitákat követően előbb az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (*European Bank for Reconstruction and Development – EBRD*) jelentette be, hogy a beruházást alacsony kamat mellett akár hetven százaléig is előfinanszírozná, majd pedig az Európai Unió, hogy egymilliárd euróval támogatná a tervet.

A nyilatkozat után számos kritika érte a magyar miniszterelnököt külföldről. Alfred Gusenbauer osztrák kancellár például azt nyilatkozta, hogy Ausztria elvárja az összes kelet-európai EU-tagországtól, hogy támogassák a tervezett Nabucco gázvezetékét. Andris Piebalgs pedig megjegyezte, hogy „Budapest szkeptikusan nyilatkozott a Nabuccóval kapcsolatban, s kijelentéseiben a Kék Áramlat–2 tervet részesítette előnyben. Ezt követően merültek fel kérdések és kételyek” a Nabuccóval kapcsolatban. Az európai lapok többsége kritikusan vagy csalódottan számolt be a magyar miniszterelnök álláspontjáról, valamint formális és informális csatornákon is

**A pénztárca-politika** Oroszország külpolitikájának ekonomizációja, amely a tradicionális, nagyhatalmi nemzeti érdeken alapuló gondolkodás keretében egyfajta európai uniós típusú gazdasági integrációt valósít meg a volt szovjet érdekszférában. Moszkva ezt jellemzően az orosz állami irányítás alatt lévő nagy energiavállalatokon keresztül éri el, amelyek segítségével a Kreml gyakorlatilag függő helyzetben tud tartani több FÁK-államot.

folyamatosan érkeztek a neheztelő észrevételek. Amerikai tisztviselők, kutatók és folyóiratok is élően kritizálták a Magyarországot, mondván, hogy túl közeli kapcsolatokat épít ki Moszkvával. A helyzet azonban az, hogy valójában innentől kezdtek el komolyan foglalkozni nemzetközi szinten a Nabuccóval.

Az európai kritikák leginkább azt sérelmezték, hogy Magyarország uniós tagállamként egy európai uniós projekt helyett egy oroszot preferált. Tette mindezt annak ellenére, hogy az egyeztetés és a munka már évek óta zajlott annak érdekében, hogy Európa orosz gázfüggőségét mérsékelni lehessen. Magyarország ezzel szemben konkurenciát teremtett a Nabuccónak a Kék Áramlat támogatásával. Bár Németország is megkötötte a maga különalkuját az oroszokkal, de az a szituáció abban volt más, hogy földrajzi okokból fel sem merült egy lehetséges közös uniós projekt Oroszország kihagyásával. A magyar fellépéssel megkérdőjeleződött, hogy a Nabucco egységes uniós projekt, ezzel pedig – állították többen – Budapest tönkretette Bécs többéves „feltöltési” munkáját, elbizonytalanította a befektetőket és a lehetséges közép-ázsiai gázbeszállítókat.

Az amerikai kritikák Európa, azon belül is a közép- és délkelet-európai országok orosz gázfüggőségének további növekedését hangsúlyozták. Az amerikai félelmeket az táplálta, hogy Moszkva a FÁK több országának energiafüggőségét politikai és gazdasági nyomásgyakorlásra használja. A legismertebb konfliktusokat az Ukrajnával kapcsolatos gázviták jelentik, de az úgynevezett pénztárca-politikát Oroszország már többször alkalmazta Fehéroroszországgal, Örményországgal, Grúziával, Kirgizisztánnal és Tádzsikisztánnal szemben is. Moszkva ezeknek az országoknak az energiaszektorhoz kötődő stratégiai



vállalatait és azok infrastruktúráját (gázvezetékek, erőművek) szerezte meg, amivel nagymértékben korlátozza külpolitikai mozgásterületét. Az amerikaiak attól tartottak, hogy ha a Nabucco helyett a Kék Áramlat valósul meg, ez a jelenség az egykori szovjet érdekszférába tartozó EU-országokban fog folytatódni, amellyel Moszkva közvetve az egész unióra nyomást gyakorolhat.

A Gyurcsány Ferenc nyilatkozatát ért kritikák hatására érezhető bizonytalanság keletkezett a magyar kormányban. Szekeres Imre honvédelmi miniszter 2007 áprilisában azt nyilatkozta, hogy ha lehet, és ha kell, Magyarország a Nabuccót fogja választani, amit a nyugati sajtó a Nabucco támogatásaként értékel. Ezzel szemben Göncz Kinga akkori külügyminiszter nem sokkal később azt mondta a Nabuccóval kapcsolatban, hogy „felelőtlenség lenne valami olyan mellett elköteleződni, amelyről nem tudjuk, hogy megvalósítható-e és valóban működik-e”.

Végül 2007 májusában az EU-tagállamok és -hivatalnokok, valamint az Egyesült Államok kritikájának és nyomásának hatására a magyar parlament csaknem ellenszavazat nélkül fogadta el a Nabucco-projekt prioritását. Ez azt jelentette, hogy Magyarország gyakorlatilag „letöltötte” a Nabuccót az EU szintjéről, és ezzel egy EU-s prioritást helyezett korábbi saját prioritása – a Kék Áramlat – elé.

Ez a letöltési folyamat annyira sikeres volt, hogy egy évvel később egyes elemzők Magyarországot tekintették a Nabucco legfőbb támogatójának. 2007 második felétől kezdődően hazánk gyakorlatilag diplomáciai offenzívába kezdett a projekt előmozdítása érdekében: Nabucco-fórumot rendezett, meghívta Azerbajdzsán elnökét Magyarországra, 2008 nyarán pedig a magyar miniszterelnök tett látogatást

Azerbajdzsánban és Türkmenisztánban. Ezek az eseményeken a Mol képviselői is jelen voltak. Ezzel egy időben Magyarország bejelentette egy nagyszabású Nabucco-konferencia megrendezését 2009 elején Budapesten az érintett államok és a lehetséges beszállítók állami és gazdasági vezetői számára. Az eseményre meghívást kapott az Egyesült Államok is mint politikai támogató. Mindemellett a kormány kijelölte Bayer Mihályt, az egyik legtapasztaltabb magyar diplomatát, hogy legyen Magyarország Nabucco-nagykövete, és tárgyaljon különböző fórumokon annak érdekében.

Magyarország pozitív hozzáállása egyértelmű volt a 2009 januárjában megrendezett budapesti konferencián is. Gyurcsány Ferenc, aki két évvel korábban még egy régi álomnak nevezte a Nabuccót, most azért lobbizott, hogy az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank minimum 200-300 millió euróval járuljon hozzá a terv megvalósításához. Az EBRD ebbe beleegyezett, és 200 millió eurót különített el a projekt számára, amelyet sikerült feltenni az Európai Bizottság ötmilliárd eurós beruházási programcsomagjának a listájára is,

A londoni székhelyű **Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank** 1991-ben kezdte meg működését azzal a céllal, hogy elősegítse az egykori kommunista országok piacgazdaságának megteremtését és gazdasági konszolidációját. Az EBRD alapvetően olyan kereskedelmi projekteket és vállalkozásokat támogat, amelyek nagy valószínűséggel kivitelezhetők és nyereségesek lesznek, a helyi gazdaság is profitál belőle, valamint megfelelnek a különböző banki követelményeknek. Eredetileg 27 közép- és kelet-európai, valamint közép-ázsiai ország szerepelt a támogatandó államok listáján, de 2010-től a kör leszűkült Oroszországra, Ukrajnára, Örményországra, Kazahsztánra és Üzbegisztánra.

amelyről később forrásokat lehet majd a költségek fedezésére lehívni. Ezekkel a lépésekkel a magyar kormány megpróbálta újból „feltölteni” a Nabuccót EU-s szintre, ami kifejezetten sikeres kísérletnek bizonyult.

## Az europánizáció korlátai

Ahogy láttuk, Ausztria és Magyarország sokkal aktívabb szerepet játszik a Nabucco körüli politikai és gazdasági folyamatok alakításában, mint ahogy első pillantásra tűnik, ám lehetőségeik végesek. Alapvetően további három, egymással összefüggő tényező befolyásolja a Nabucco körüli eseményeket: Oroszország, a pénzügyi szektor érdekeltségei, valamint a vezeték gázzal megtöltő országok kérdése.

Több elemző úgy véli, hogy Oroszország külső szereplőként továbbra is igyekszik befolyásra szert tenni az Európai Unió energiapolitikájában, és hátráltatni a konstrukciót. Véleményük szerint ez az oka annak, hogy a Szurgutnyeftyegaz orosz kőolajipari cég hajlandó volt az OMV-nek a piaci ár kétszeresét adni a Mol 21 százalékos részvénycsomagjáért. Ezzel – többük szerint – beleszólásuk lehet a Mol későbbi döntéseibe. Oroszország kedvező ajánlatát látják sokan amögött is, hogy a magyar kormány 2009. február 28-án egyezményt írt alá Oroszországgal a Déli Áramlat megvalósításáról. Állítják: hiába támogatta Magyarország a Nabuccót és lobbizott erősen érte 2007 közepe és 2009 eleje között, úgy tűnik, hogy az egyeztetések Budapest és Moszkva között nem szüntek meg, és Budapest nem cserélte le teljes mértékben az orosz vezeték ötletét a Nabuccóra. Csupán annyi történt, hogy miután ez utóbbit Magyarország prioritásként letöltötte, az orosz projektben való részvétel a

második helyre került. Emellett 2007 májusától, a Nabucco helyzetének bizonytalannabbá válásától kezdődően, Ausztria is kettős játékot folytat, hiszen mind a Nabucco, mind pedig a Déli Áramlat végpontjaként azzal baumgarteni gázelosztó központtal számol, amelyben 2007 májusában ötvenszázalékos részesedéshez jutott a Gazprom.

Egyre inkább úgy tűnik, hogy a második befolyásoló tényező, az üzleti szektor lesz a domináns a folyamatok alakulásában. Ha beigazolódik, hogy a Nabucco valóban jövedelmező gazdasági vállalkozás lehet, az europánizáció és Oroszország hatása is egyre kevésbé fog érvényesülni – állítják sokan. A *The Guardian* például nemrég egyenesen aranybányának nevezte a projektet. Az osztrák *Wirtschaftsblat*nak nyilatkozó Reinhold Mitschek, a Nabucco-konzorcium igazgatója pedig elmondta, hogy „élénk érdeklődés mutatkozik a pénzintézetek részéről, és a Nabucco százszázalékos kihasználtság nélkül is jövedelmező lesz”. Az igazgató többek között annak a véleményének is hangot adott, hogy a projektet paradox módon segíti a gazdasági válság. Ennek az az oka, hogy az intézményi befektetők – a Világbank, az Európai Befektetési Bank és az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank – jelenleg a kis kockázattal járó befektetéseket részesítik előnyben. Rajtuk kívül például kínai kereskedelmi bankok részéről várható nagy érdeklődés, amelyek hosszú távú befektetésnek tekintik a Nabuccót, és értéknövelő hatását látják elsődleges pozitívumának. Ha pedig összehasonlítjuk a Déli Áramlat és a Nabucco konstrukciós költségeit, a különbség nyilvánvaló. Az orosz projekt 19–24, a Nabucco pedig 8–10 milliárd euróba kerülne. Igaz, a Déli Áramlat teljes kihasználtság esetén csaknem kétszer annyi gázt tudna szállítani,



mint a Nabucco, de nem teremtené több kapacitást, mivel az Ukrajnán áthaladó gázvezetékek egy részét váltaná ki.

A harmadik – bizonytalan – tényező pedig a rajta szállítandó gáz forrásának a kérdése, amit mindig is a projekt leggyengébb pontjának tartottak, és így a kritikusok legfőbb referenciapontja volt. Az eredeti elképzelések szerint azerbajdzsáni és iráni gázmezők szolgáltatták volna a gázt, azonban az Egyesült Államok politikai okokból élesen ellenezte Irán bevonását. Annak ellenére is, hogy Irán a második legnagyobb gázkészlettel rendelkező ország a földön, de politikai rendszere miatt Washington igyekszik elvágni a külvilágtól. Rövid távon amúgy Irán nem is jöhetne szóba, mivel gázkitermelési infrastruktúrája rendkívül fejletlen, ezért hatalmas készletei ellenére maga is gázimportra szorul. Felvetődött az is, hogy esetleg Kazahsztántól és Törkmenisztántól vásárolna gázt Európa, de ehhez meg kellene építeni egy Kaszpi-tenger alatti vezeték is, Törkmenisztán viszont 2003-ban 25 évre szóló egyezményt írt alá Oroszországgal teljes gáztermelésének az eladásáról.

E kritikákkal szemben olyan érvek hozhatók fel, hogy egy gáz- vagy kőolajvezeték nem rövid távra, hanem évtizedekre építenek. A Barátság kőolajvezeték például már lassan ötven éve működik. Az világos, hogy az első pár évben a Nabucco teljes kapacitásának csak a harmadát tudná kihasználni, amit Azerbajdzsán egyedül is ki tud elégíteni. A Nabucco mellett érvelők azt mondják, ha már elkészül a vezeték, a térség országai magabiztosabban fognak majd csatlakozni, és nagyobb kockázatot fognak vállalni az esetleges befektetések kapcsán is. Például az említett közép-ázsiai államok valószínűleg szívesen kereskednének Európával, mivel a jelenle-

gi infrastruktúrával csak Oroszországnak tudják eladni a náluk kitermelt gázt. Moszkva ezt a helyzetet kihasználva a világpiacon ár feléért veszi meg tőlük a gázt, amit Európában piaci áron értékesít. Az orosz–törkmén egyezmény pedig viszonylag könnyen felbontható.

Úgy tűnik azonban, hogy az OMV és a Mol rendkívül kreatívan oldotta meg a gordiuszi csomót. 2009 májusában jelentették be, hogy konzorciumot hoznak létre két egyesült arab emírségekbeli céggel, hogy az iraki Kurdisztánban kitermelt földgázzal töltsék meg a Nabucco gázvezetékét. Bár egyelőre problémák merültek fel az autonóm Kurdisztán és az iraki központi kormány között, mivel Bagdad nem akar beleegyezni a kitermelésbe addig, amíg nem tisztázzák a jövedelmek megosztását a kurd területek és a kormányzat között. Az iraki központi kormány azonban *de facto* nem ellenőrzi a kurd területeket, így ellenkezése valójában nem sokat ér.

## Kisállami lehetőségek

A fentiekből láhattuk, hogy az európai zónának köszönhetően az Európai Unió nagyon nagy lehetőséget biztosít a kisállamok számára. Az Európai Unióba „feltölthetik” saját kül- és gazdaságpolitikai prioritásait, és ezzel megkísérelhetnek olyan célokat elérni, amelyeket egyedül nem lennének képesek, az Európai Unió pedig forrásaival és világpolitikai presztízsével jóval nagyobb súlyt és legitimitációt adhat ezeknek a „kisállami” törekvéseknek. A Nabucco-konzorcium elnökének nyilatkozatai és lobbizása, az OMV és a Mol iraki beruházásai azt mutatják, hogy megfelelő kreativitással és látásmóddal kisállamok is hatékonyan léphetnek fel a nemzetközi politikában. ■



## Irodalom

- Baran, Zeyno: EU Energy Security: Time to End Russian Leverage. *The Washington Quarterly*, No. 4 (2007), 131–144. o.
- Baran, Zeyno – Smith, Robert A.: The Energy Dimension in American Policy towards the Black Sea Region. *Southeast European and Black Sea Studies*, No. 2 (2007), 265–274. o.
- Flockhart, Trine: *The Europeanization of Europe: The Transfer of Norms to Europe, in Europe and from Europe*. Copenhagen, DIIS Working Paper, No. 7 (2008).
- Kandiyoti, Rafael: What price access to the open seas? The geopolitics of oil and gas transmission from the Trans-Caspian republics. *Central Asia Survey*, No. 1 (2008), 75–93. o.
- Major, Claudia: Europeanisation and Foreign and Security Policy – Undermining or Rescuing the Nation State? *Politics*, Vol. 25, No. 3 (2005), 175–190. o.
- Norling, Nicklas: *Gazprom's Monopoly and Nabucco's Potentials: Strategic Decisions for Europe*. Washington DC, 2007, The Central Asia-Caucasus Institute.
- Olsen, Johan P.: The many faces of Europeanisation. *Journal of Common Market Studies*, Vol. 40, No. 5 (2002), 921–952. o.
- Smith, Michael E.: Institutionalization, Policy Adaptation and European Foreign Policy Cooperation. *European Journal of International Relations*, Vol. 10, No. 1 (2004), 95–136. o.
- Smith, Michael E.: Researching European Foreign Policy: Some Fundamentals. *Politics*, Vol. 28, No. 3 (2008), 177–187. o.
- Winrow, Garreth: Geopolitics and Energy Security in the Wider Black Sea Region. *Southeast European and Black Sea Studies*, Vol. 7, Issue 2, 2007, 217–235. o.
- Wong, Reuben: Foreign Policy. In Graziano, P. – Vink, M. (eds.): *Europeanization: New Research Agendas*. Basingstoke – New York, 2007, Palgrave – Macmillan. 321–336. o.
- Folyóiratok*: Die Presse, Euroasia Daily Monitor, Europolitics, The Financial Times, The International Herald Tribune, Magyar Nemzet, Népszabadság, People's Daily, The Guardian, The New York Times, Wirtschaftsblatt.