

Az európai energiapolitika és a kőolaj

Dr. Szergényi István

A szerző áttekinti az utóbbi időben megvalósuló és tervezett, Európát is érintő kőolajvezetékek építését és előkészítését. Ezek a kőolajvezetékek meghatározzák az európai kőolajbeszerzés jövőbeni stratégiáját, és a kialakuló kínálat-kereslet, politika szempontokkal kiegészülve, befolyásolja az Európai Unió átfogó energiapolitikájának kialakítását.

The author gives an overview about the preparation and construction of the planned and/or being built oil pipelines touching Europe. These pipelines determine the strategy of the European crude oil procurement. The future supply-demand balance and the political issues associated with it will influence the overall energy policy of the European Union.

Az „Európai Energiapolitika” első Zöld Könyve¹, majd az azt megerősítő Fehér Könyv 1995-ben készült el. Jelen írás az európai energiapolitikával foglalkozó – főként a 2000-ben az EU által másodszor kiadott Zöld Könyv alapján írott – közleményre épül, ezért az abban foglaltakat nem ismétli meg. Az időközben napvilágot látott információkat, továbbá korábbi munkákat⁵ is figyelembe véve tömören tárgyalja azon folyamatban levő vagy a tervezett kőolajszállító vezetékek építését/előkészítését, amelyekben – EU-részvétel esetén – az európai energiapolitika távlati kőolajbeszerzési stratégiája leginkább megtestesülhet.

Az európai energiapolitika Zöld Könyvben lefektetett elvi alapjainak megismerése után a gyakorlati lépések immár jobb megalapozottságot nyerhetnek, annak figyelembe vételével is, hogy az Unió Európát (legalábbis energetikai értelemben) olyan „európai térségnek” nevezi, amelynek határai már a bővített Unió határain túl is kiterjednek.

Itt – a fokozódó importfüggőség miatt – elsősorban az EU olajbeszerzési politikáját leginkább befolyásoló termelők, és a tranzitországok környezetében lezajló fejleményekre érdemes rámutatni. Gondolunk akár a már megépült, akár a várhatóan létesítendő új vezetékekre, illetve azok lehetséges nyomvonalára. Ezekre vonatkozóan nem egy esetben az Unió tett javaslatot, netán az előzetes vizsgálatokat anyagilag is támogatta.

Az EU-s „5-ök” olajfelhasználása a 2000. évi 600 millió tonnáról viszonylag szerény mértékben – évi 0,5%-os ütemben – tovább nő, és 2020-ra elérheti a 660 millió tonnát, amihez hozzájárul a most csatlakozó országok fogyasztása, miközben az európai termelés

mérséklődik⁶. Fontos stratégiai kérdés tehát, hogy az EU erőfeszítéseket tegyen olajbehozatalai növelésének biztosítására. Amint az *1. ábrából* látható, ezekben az években az OPEC-től, Oroszországból, Norvégiából és Afrikából érkezik az olajimport zöme.

Érdemes tehát áttekinteni az ezekben a térségekben, és a korábban kevésbé ismert, de Európa szempontjából perspektivikus területeken mindazokat a fejleményeket, amelyek befolyásolhatják az EU olajpolitikáját. Ez utóbbival kapcsolatban gondolunk a Kaszpi-tenger és a Mediterráneum térségére. Az itt található szénhidrogénvagyon kihasználásához hozzájárulnak az Európai Energia Charta, továbbá az INOGATE és a MEDA, valamint a TRACECA programok. Ez utóbbi – Európa–Közép Ázsia tengellyel – a Fekete-tengeren, a Kaukázuson és a Kaszpi-tengeren átívelő szállítási hálózat létrehozását irányozza elő.

Az EU Bizottsága az olajszállítások biztonságosabbá tétele érdekében négy javaslatot, illetve vizsgálatot szorgalmazott:

a) Bővítsék a Barátság olajvezetékeket, annak érdekében is, hogy a Balti-tengeri szállításokat tehermentesítsék. A javaslat szerint az integrált Barátság – Adria vezetéken lehetséges az orosz olajat a Fekete-tengert megkerülve a Földközi-tengerbe juttatni.

b) A Bizottság javaslatára *Odesszából* Brody felé vezetéket építettek, ahonnan akár az északi Barátság vezeték, akár a meglévő Gdanzki kikötő elérhető.

c) Vizsgálják meg *Constanza* és Trieszt között – több nyomvonalon – olajvezeték építésének lehetőségét. Az egyik változat Dél-Magyarországon és Szlovénián, a másik Szlovénián, illetve Omisaljton keresztül vezetne, Triesztből kiindulva pedig Ausztria, Csehország és Németország érhető el.

d) *Burgaszból* a Földközi-tengeri Alexandropolisz kikötőhöz, illetve Macedónián keresztül az albán Vlorëhöz (Adriai-tenger) lehetne eljuttatni az olajat.

A teljességet – az ismeretek folyamatos bővülése/változása miatt – korántsem tartalmazó alábbi helyzetismertetés azt a célt szolgálja, hogy információkat nyújtson az érdeklődők számára ezen a stratégiai területen. Ezt indokolja, hogy Magyarország szintén növekvő olajbehozatalra szorul, miközben tranzitország is lehet. Ezzel a lehetőséggel a cikkben később találkozunk. Ilyen értelemben tehát az integrációnak nemcsak egyszerű szereplője, hanem annak haszonélvezője is lehet. Továbbá ezeket az információkat azért is indokoltnak tartjuk

tömören közreadni, mert Magyarország rövidesen az EU tagja lesz, tehát az EU energia/olajpolitikájának, illetve az annak háttérében álló hálózatfejlesztési helyzetnek bizonyos szintű ismerete nélkülözhetetlen. Felhívjuk a figyelmet a már jobban ismert régiók mellett (az Északi-tenger, Oroszország, és a Közel-Kelet) az újabbakra is.

A világ olajvagyonának élettartama jelenleg átlagosan 35 év, de mögötte országonként jelentős eltérésekkel. Az olajvagyon, a kitermelés és az élettartam adatait a 2001. január 1-jei állapot szerint az *1. táblázat* tartalmazza. Az összes vagyon – a növekvő felhasználás ellenére – hosszú idő óta nem csökken, mivel a folyamatos kutatások révén feltárt új mezők pótolják a kitermelt olajat.

Az *Északi-tenger* legfontosabb olajtermelői EU-tagként az Egyesült Királyság és Dánia, valamint a nem-EU-tag Norvégia. Az EU – a világ körülbelül egy százalékát kitevő – olajvagyonának a négyötöde az Egyesült Királyságban található. Az EU vagyonhoz 1,5%-kal járulnak hozzá Norvégia készletei. Az angol és a norvég vagyon zöme főleg az Északi-tengerben, kisebb részben a Norvég tengerben található. Ugyanakkor az éves kitermelés az átlaghoz képest nem vagyonarányosan történik, az angol termelés a világnak 3–4%-a, a norvégé pedig 4–5%-a. Ennek is betudhatóan az Északi-tengeri olaj éves kitermelése közeledik a maximumhoz, és amint azt az *2. ábra* mutatja, a legvalószínűbb változat szerint néhány éven belül csökkenni fog.

Oroszország Szaúd-Arábia után a második legnagyobb olajexportőr és az EU legnagyobb szállítója. Oroszországot az EU-val több vezeték is összeköti. Az évi 60 millió tonna kapacitású Barátság vezeték északi ága Németország felé Lengyelországon, az Ukrajnában elágazó déli ág egyik alága Szlovákián és Csehországon megy keresztül, a másik pedig Magyarországra vezet. Ez utóbbinak az Adria vezetékkel való integrálása és kapacitásnövelése Oroszország számára 2010-re lehetővé teszi évi 15 millió tonna olaj szállítását az Adriai-tengerhez. Ezt a projektet az Euro-Mediterrán Fórum (2003)²³ prioritásként kezeli.

Az orosz szállítások növelése érdekében azonban nem csupán a meglévő vezetékek teljes kihasználására, hanem újak építésére is sort kell keríteni. És itt a Nyugat-Európa, valamint a Balti államok felé történő szállításokra kell gondolni.

Az orosz kivitel jelentős része tengeri kikötőin (Primorszk: Finn-öböl, Novorosszijszk: Fekete-tenger) keresztül bonyolódik. A nagyobb kikötőkhöz épült/épülő vezetékek közül ki kell emelni a Balti vezetékrendszert (Baltic Pipeline System [BPS] évi 14, később évi 18 millió tonna kapacitással), amelyen keresztül igyekszik Oroszország más Kaszpi-tengeri országok olajexportja egy részének a tranzitját lebonyolítani a jövőben is^{14, 15}. Ezt észak felé a BPS-hez kapcsolódó kazah Atyrau és orosz Samara közötti vezeték teszi lehetővé. Nyugat felé pedig – a Barátság vezetéken kívül – exportálni tud a Caspian Pipeline Consortium (CPC) 24%-ban orosz tulajdonú kazah Tengiz és a Novorosszijszk közötti vezetéken (jelenleg évi 28 millió tonna a kapacitása, amit néhány éven belül évi 67 millió tonnára terveznek bővíteni).

Az EU támogatja azt a hároméves programot is, amely az Oroszország sarki zónájában található szénhidrogének kitermelését és az Északi-tengeren keresztüli piacra juttatását teszi lehetővé. Ezzel kapcsolatban különösen fontos az EU és az orosz hatóságok együttműködése a biztonsági szempontok érvényesítése érdekében.

Az orosz olajipari beruházásokban számos nyugati cég is részt vesz (Benton Oil&Gas, ENI-Agip, ExxonMobil, Royal Dutch Shell, Texaco stb.).

A *Perzsa-öböl* olajának a kilenczede a Hormuzi-szoroson keresztül jut a világpiacra. Az európai import a Vörös-tengerhez a Bab el Mandabi szoroson keresztül az arab félszigetet megkerülve ér el. Onnan pedig a Szezi-csatornán és az Egyiptomon áthaladó SUMED csővezetéken szállítják a Földközi-tengerhez az olajat (Suez/SUMED komplexum). Az Arab-félszigetet átszelve a Perzsa-öblöt a Vörös-tengerrel egy, a Földközi-tengerrel pedig két vezeték köti össze, de ez utóbbiak Szírián áthaladó szakaszai jelenleg le vannak zárva. Megnyitással lehetőség lesz a Perzsa öböl olajának Libanonba és Szíriába, illetve közvetlenül a Földközi-tengerhez szárazföldön való eljuttatására is (3. ábra).

A *Kaszpi-tengert* körülvevő öt ország közül Kazahsztán és Azerbajdzsán olajvagyon a legjelentősebb. A megkutatottság 2001. évi szintjén (körülbelül 10%, ami a Mexikói-öböl 50-es évek vagy az Északi-tenger 60-as évek megkutatottságának felel meg) az itt található olaj a világnak csak mintegy 3%-a, de a lehetséges vagyon a biztos készleteket egy nagyságrenddel is meghaladhatja¹¹. Tengere Iránnak és Oroszországnak van. Kazahsztán, Azerbajdzsán és Türeménisztán tranzitot kénytelen igénybe venni, ha ki akar jutni a világpiacra. A viszonylag elzárt régióból az olajat jelenleg a következő fő irányokba lehet elszállítani: Kazahsztánból

észak felé Oroszországon keresztül (az Atyrau – Samara vezetéken keresztül) akár az orosz export-vezetékrendszer, akár a Balti-tengeri és a Finn-öbölbeli kikötők érhetőek el.

A nyugat felé történő szállításoknak már ma is több lehetősége van, és ezek a jövőben tovább bővülnek. Novorosszijszkba fut be a kazahsztáni Atyrau-ból kiinduló és orosz olaj mellett tengizi kazah olajat is szállító vezeték. De kazah olaj juttatható el – akár csővezetéken, akár hajóval – a Kaszpi-tenger nyugati partján levő Bakuba is, ahonnan vagy – a Csecsen Földön át, újabban a Csecsen Földet megkerülve – a Fekete-tenger melletti Novorosszijszk, vagy pedig a grúz Szupsza irányába szállítható tovább. Az azeri olaj szállításait az Azerigaz bonyolítja a Baku–Novorosszijszk vezetéken. Kisebb mennyiséget Türkmenisztán is szállít a dagesztáni¹⁹ Mahacskalan át. Ez utóbbihoz az olajat ez idő szerint a türkmén oldalról hajón szállítják át a nyugati partra.

Az utóbbi években a Fekete-tenger forgalma nagyon megnőtt, és a Boszporusz a túlterheltség jeleit mutatja. Ez utóbbin segíthetnek a konstancai (Románia), a burgaszi (Bulgária) kikötők, továbbá az Odessza (Ukrajna) melletti Pivdenny-i új terminál. Ezekről a fekete-tengeri olajokat kihajózva a Boszporusz megkerülhető.

Szupszából vezeték épül a Ceyhanba (Törökország), a Földközi-tenger partjára, de ugyanide fog beérkezni a transzkaukázusi Baku – Tbiliszi – Ceyhan (BTC) – 2005-re elkészülő, 65 millió tonna éves kapacitással rendelkező vezeték (Main Export Pipeline) is²¹, amely sem Oroszország, sem Irán területén nem halad keresztül.

A Kaszpi-tenger keleti (Kazahsztán és Türkmenisztán) és nyugati partjai között az olajszállítások jelenleg a tengert megkerülő vezetéken keresztül, vagy a tengeren át hajóval valósulnak meg. Tanulmány készül tenger alatti vezetékes kapcsolat létrehozására a kazah Aktau, a türkmén (sőt iráni) kikötők és az azerbajdzsáni Baku között. A Kaszpi-tengeri beruházásokban is több nagy nyugati társaság vesz részt (ChevronTexaco, BP, ExxonMobil stb). Korlátozott vízi szállítási lehetőséget biztosít a Kaszpi-tenger és a Fekete-tenger között a Volga – Don csatorna.

Az EU számára fontos a Mediterrán-térséggel való kapcsolat erősítése. A 2003. májusi Euro-Mediterrán Miniszteri Fórum meghatározta a két övezet együttműködésének prioritásait energetikai téren is. Új vezetékeket kell építeni, amelyek lehetővé teszik az algériai, a líbiai, a szíriai, az iraki és a szaúd-arábiai olajok szállítását Egyiptomon, Törökországon, Libanonon

és Marokkón keresztül. Ezen vezetékek prioritást élvező lehetséges nyomvonalát a web-en elérhető térképen találhatjuk meg. Ennek megfelelően az olasz ellátás növekményét zömében líbiai és (részben algériai mezőkre támaszkodó) tunéziai, a franciát algériai, a spanyolt (Marokkón és a Gibraltári szoroson keresztül vezetendő) algériai olajszállítások biztosítanák a Mediterrán-térségből. A szíriai és iraki olaj Európába való szállítására az Euro-Mediterrán Miniszteri Fórum a Törökországon keresztül való szállítást, a hagyományos közel-keleti szállítások bővítésére pedig a Suez/SUMED komplexum egyiptomi végpontjaitól Törökország felé új szállítási kapcsolatot javasol a Földközi-tengeren keresztül.

A *Balkán* valamennyi országa nettó olajimportőr. Behozatalát túlnyomó részben az Oroszországból érkező tengeri szállítások teszik ki. 2002-ben üzembe lépett a Szkopje – Tesszaloniki 2,5 millió tonna/éves kapacitású vezeték, így Görögországon keresztüli szállítások is megvalósulhatnak. Az európai vérkeringésbe történő bekapcsolódás egyik lehetősége a Burgasz és Vlorë (Adriai-tenger) közötti közel 40 millió tonnás évi kapacitásra javasolt Albanian Macedonian Bulgarian Oil (AMBO) vezeték. A Mediterrán Fórum Burgaszból két szállítási vonalat kezel prioritásként. Az egyik levinné az olajat egyenesen az Égei-tengerhez (Alexandroupolis), a másik végigvonulna Görögországon, a déli tengerpartig.

Részben a Balkánt érintik azok a román javaslatok, amelyek szerint Románia akár két útvonalat is ajánl a kazah olaj Feketei-tengertől Triesztbe irányuló szállítására. Az egyik a Konstanzából Jugoszlávián (South-Est European Line [SEEL]), a másik Konstanzától Magyarországon és Szlovénián át vezetne (Constanza–Triesz Pipeline). Mindkét alternatíva 35–35 millió tonna/éves kapacitást tételez fel. Az Euro-Mediterrán Fórum térképén az első változat szerepel prioritásként. Végül meg kell említeni az Euro-Mediterrán Fórum egy új javaslatát. E szerint a Baku–Tbilisszi–Cehhan vezetékről Törökország belsejében történne egy Isztambul felé vezető leágazás.

Ukrajna az orosz olaj szállításának fontos tranzitországa (jóllehet az új orosz vezetékek Ukrajnát el fogják kerülni). A Belorussziában elágazó Barátság vezeték északi ága Lengyelországon keresztül ér el Németországba, míg a déli ág Ukrajnában elágazva magyarországi, illetve szlovákiai irányban halad tovább. A szlovák alág Nyugat-Európába biztosít, a magyar pedig az Adriai-tengerhez fog lehetővé tenni tranzit lehetőséget.

Ukrajna kazah olajat is tranzitál, és ezt a lehetőséget nem kívánja elveszteni. Az eddigi szállításokat a Fekete-tenger ukrán partjától főként vasúton biztosította. A Tengiz-

Novorosszijszk vezeték megépítése óta azonban ennek a gazdaságossága – ezzel a tranzitálási esélye – erősen csökkent. Ezt kívánják ellensúlyozni azzal, hogy az Odessza melletti Pivdenny terminálnál kihajózható olajat a megépült évi 10 millió tonna kapacitású Odessza–Brody vezetéken juttatnák el Ukrajna közepébe. Innen a vezeték Plotskig történő meghosszabbítása lehetővé tenné a Barátság vezeték északi ágával való összeköttetést és ezáltal a Kaszpi-tenger olaját eljuttatását Lengyelországba, a balti államokba és Németországba.

Grúziát földrajzi elhelyezkedése fontos tranzitországgá teszi. Rajta keresztül halad az épülő BTC vezeték. Ezen kívül jelentőségét tovább növelik a Tuapsze és Batumi kikötői. Az algériai olajszállításoknak *Marokkó, Tunézia és Líbia* fontos tranzitországa már, vagy a jövőben azzá válhat.

Az európai termelésesökkenés mellett a „15-ök” prognosztizált igény bővülését és a csatlakozó országok további szükségletnövekedését a hagyományos szállítók (Oroszország, Közel-Kelet) és az új forráslehetőségeknek a fentiekben vázolt tételei nagy valószínűséggel ki fogják elégíteni, de számos politikai, gazdasági, valamint technikai, sőt – például a Kaszpi-tenger jogi státuszát az övező országok között rendezendő – nemzetközi jogi kérdést meg kell még oldani. Az európai szükségletek megkívánják a külpolitika kitüntetett szerepét, amit nagyban befolyásol, hogy az iraki háborút követően milyen helyzet alakul ki a térségben.