

Regionális összefogással épít közös jövőt a Közép-Európa 12 országát felölelő kezdeményezés

Biztonság, gazdaság három tenger mentén

FORRÁS: PRESIDENCY.RO

A Három Tenger Kezdeményezés 2018. szeptember 18-i bukaresti csúcstalálkozója lényegi előrelépést hozott a közép-európai államok együttműködésében. A régió vezetői és az Európai Unió, valamint az Amerikai Egyesült Államok döntéshozói kifejezték a közös munkára vonatkozó szándékukat, és konkrét projekteket neveztek meg, amelyek annak alapját képezhetik. Közlekedési, energetikai és digitális hálózatok fejlesztéséről és összekapcsolásáról szólnak a Három Tenger Kezdeményezés keretében kötött megállapodások – jelentette be Klaus Johannis román államfő a megbeszélések eredményeit ismeretve. Főleg észak–déli infrastruktúra-folyosók kiépítéséről van szó, s az elfogadott közös nyilatkozat leszögezi, hogy a kezdeményezésben részt vevő tizenkét tagállam a régiónak a nyugat-európai szinthez történő felzárkóztatását, azaz a „valós konvergenciáját” szorgalmazza, ugyanakkor a transzatlanti együttműködés erősítésének is a híve.

Biztonságról Dubrovniktól Bukarestig

A Balti-, az Adriai- és a Fekete-tenger által határolt térség országai alkotta regionális szervezet, a Három Tenger Kezdeményezés (Three Seas Initiative, TSI) tizenkét európai uniós közép-európai állam szövetsége, amelynek a 2016. augusztus 25–26-i dubrovnikai alapítótalálkozón megfogalmazott célja a regionális párbeszéd és fejlesztési projektek megteremtése széles körű nemzetközi támogatással. A szervezett tagjai: Ausztria, Bulgária, Csehország, Észtország, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Románia, Szlovákia és Szlovénia. Valamennyi állam az utóbbi évtizedekben csatlakozott az EU-hoz. 2016-ban a TSI létrehozását kezdeményező lengyel és horvát köztársasági elnök egy olyan közös energia- és infrastruktúra-projektet nevezett meg, amelynek a megvalósítását ez a formátum támogathatná. A dubrovnikai értekezleten jelen volt a kínai külügyminiszter-helyettes is, aki gazdasági együttműködést javasolt, valamint James Jones korábbi amerikai nemzetbiztonsági tanácsadó, aki a szervezetnek az Európa biztonságában játszó szerepét hangsúlyozta. A 2017. július 6–7-i varsói találkozáson Donald Trump, az Egyesült Államok elnöke üdvözölte az új demokráciákat, amelyek fontos szerepet töltenek be a kontinens biztonságának szavatolásában, és egyúttal útnak indította a Három Tenger Üzleti Fórumot.

A 2018. szeptember 17–18-i bukaresti csúcson elhatározták, hogy amerikai segítséggel hasznosítják a román tengeri talapat szénhidrogénjét (a román törvényhozás egyelőre blokkolta az erről szóló döntést), határozat született a térség kereskedelmi kamaráinak összefogásáról, valamint egy közös fejlesztési alap létrehozásáról írtak alá szándéknyilatkozatot. Az értekezlet fókuszában az energiapolitika, azon belül is a lengyel Swinoujsciében levő LNG-terminálnak a Krk-szigeti leendő gázterminállal tervezett összekötése állt. Ez utóbbi részeként elhatározták a magyar–szlovák gázvezetékek kapacitásbővítését. A tervek Achilles-



Közép-európai kohézió. A Három Tenger Kezdeményezés résztvevői a szeptemberi bukaresti csúcstalálkozón

sarka a 2,4 milliárd köbméter éves kapacitására tervezett horvát terminál megépítése: egyelőre nincs elég pénz rá, mert a felajánlott európai uniós, magán- és horvát állami keret nem elég – a washingtoni Atlantic Council kutatóintézet közleménye szerint. Ha a lengyel és a horvát kikötő vezetékes összeköttetése megvalósul, és olcsóbb lesz az amerikai

ság veszélyeztetéseket játszzák ki egyes országok ellen” – mutatott rá Perry a bukaresti találkozót záró sajtóértekezleten. Hozzátette: aggasztó, hogy a Krím-félsziget anektálása óta Európának az orosz gáztól való függősége az addigi 30-ról 40 százalékra emelkedett, Amerika ezért is támogatja a TSI-t az energiaforrások változatosabbá tételében.

Ha eredményeket akarunk elérni, tisztában kell lennünk az akadályokkal is. A 2016-ban létrejött szervezet egyelőre kevés konkrét eredményt mutathat fel, már csak az időszűke miatt is, de a működése záloga, hogy gazdasági sikereket érjen el.

LNG, akkor Közép-Európa energiaellátása jelentősen diverzifikálódhat. A román tengeri talapzati gáz a tervezett kitermelés mellett 15 év alatt kimerül, addigra azonban az amerikai LNG várhatóan versenyképes áron lesz elérhető. Az amerikai gáz ideiglenes kiváltását célzó román–magyar BRUA gázvezetéknek tehát prioritása lenne, és igen fontos szerepet töltené be az egész energiapolitikai stratégiában.

A TSI a kelet-közép-európai térség gazdasági kohézióját erősítő, első ízben idén megszervezett üzleti fórumot is rendszeresíteni fogja. A fórumra nyugat-balkáni országokból, illetve a keleti partnerség államai közül is érkeztek üzletemberek, a szervezők ebből is hagyományt akarnak teremteni. A TSI bukaresti csúcstalálkozóján Jean-Claude Juncker, az Európai Bizottság elnöke, Rick Perry, az Egyesült Államok energiaügyi minisztere és Heiko Maas német külügyminiszter is részt vett. A találkozón elfogadott nyilatkozat üdvözlö a térség iránt tanúsított kiemelt érdeklődést, az EU és az USA részéről megnyilvánuló támogatást, és arról is döntés született, hogy a TSI – tekintettel a térséghez fűződő gazdasági érdekeltségeire – Németországot is partnerévé fogadja. „Kelet-Közép-Európa országai számíthatnak az Egyesült Államokra az energiaellátásuk terén, mert megengedhetetlen, hogy az energiaszektor büntetésként vagy a nemzetbizton-

Romániát is érintené a Via Carpatia

A Három Tenger Kezdeményezés bukaresti értekezletén született döntések mindenképpen üdvözlendők, hiszen térségünk összehangolt biztonsági, gazdasági fejlődését szolgálják, ugyanakkor ha eredményeket akarunk elérni, tisztában kell lennünk az akadályokkal is. A 2016-ban létrejött szervezet egyelőre kevés konkrét eredményt mutathat fel, már csak az időszűke miatt is, de a működése záloga, hogy gazdasági sikereket érjen el. Induláskor két nagyobb, közösen végrehajtandó projektet neveztek meg.

A Via Carpatia úthálózat.

2016-ban írták alá a hozzávetőleg 3300 kilométer hosszú, autópályából és gyorsforgalmi utakból álló, a tervek szerint 2026-ra elkészülő közlekedési folyosóról szóló megállapodást. Az elképzelések szerint az új útvonal a Balti-tenger partján fekvő litvániai kikötővárost, Klaipedát kötné össze a görögországi Szalonikivel, leágazással a romániai Konstanca és a bolgár–török határon levő Szvilengrád felé. Elvileg a tagországoknak a saját területükön már el kellett volna kezdeniük az építkezést, de az elmúlt két évben ez nem történt meg. Romániában még el sem kezdték, sőt konkrét tervek sem szerepelnek az új úttal kapcsolatban a kormányprogramban. Lengyelországban megkezdődött az autópálya építése, de csak kisebb szakaszokat

fejeztek be, Bulgáriában pedig kínai finanszírozással tervezik megépíteni Rusze és Veliko Tirnovo között az autópályát. Kérdéses, hogy az EU és az USA mennyire támogatja a kínai jelenlét ez újabb megerősödését. Elmondhatjuk, hogy a Via Carpatia projekt alig haladt előre, és ha nem történik lényegi változás a lengyel és a román hozzáállásban, akkor 2026-ra biztosan nem fog megvalósulni.

LNG-terminálok és gázvezetékek összekötése. Ez a projekt több megállapodáson nyugszik, és alapvetően térségünk energia-biztonságát szolgálja. Célja, hogy a litvániai Klaipedában 2014-ben, a lengyelországi Swinoujsciében pedig 2015-ben átadott, valamint a horvátországi Krk-szigeten megépítendő LNG-terminálokat összekötő észak–déli gázvezetékrendszer létrejöjjön. Ezzel lehetővé válna az orosz földgáz alternatíváját jelentő, tengeren érkező cseppfolyósított földgáz eljuttatása a kezdeményezés országába. A projekt gyenge pontja, hogy az EU-nak van ugyan energiastatégiája, ugyanakkor a német–orosz Északi Áramlat 2 vezetékek folyamatban lévő megépítése akadályozza a közös, uniós szintű fellépést. Ha az EU nem lesz cselekvő részese a TSI projektjeinek, akkor nehezen elképzelhető a vezetékek rendszer gyors megépítése a régiókban, hiszen bizonytalan annak finanszírozási háttere.

Aggályos kínai szerepvállalás

Érdekes észrevennünk azt, hogy míg 2016-ban, a TSI beindulásakor a tagállamok tárt karokkal fogadták a kínai részvételt, ezért volt ott a dubrovnikai értekezleten a meghívottak között az akkori kínai külügyminiszter-helyettes, aki a Via Carpatianak az új selyemúttal való összekapcsolását javasolta. A bukaresti találkozón már nem hangzott el kínai együttműködésre való utalás. Kérdéses a TSI projektjeinek a retorikán kívüli, konkrét brüsszeli támogatása, és az USA és az EU aggodalmai miatt a kínai finanszírozás sem vehető készpénznek. A Nyugat fő aggodalma, hogy Kína európai üzletei versenyjogot sértőek, árudömpinggel szorítják háttérbe a helyi termelőket, valamint az itteni tevékenységük nehezen illeszthető be egy atlantista bizton-

ságpolitikába. A TSI további politikai gyengéje a meglátásom szerint, hogy nem tisztázódott a munkamegosztása és az együttműködési formája sem a Közép-európai Kezdeményezéssel, sem a visegrádi csoporttal, sem pl. a Craiova-csoporttal. (Az utóbbit 2015-ben, a V4 mintájára hozta létre Románia, Szerbia, Bulgária és Görögország, és szintén egy regionális gazdasági, politikai és biztonsági együttműködés lenne – bár látható eredmények még nem születtek.) Ha a meglévő térségbeli együttműködések nem pontosítják a viszonyukat, akkor attól lehet tartani, hogy a működésük egymás ellen hat, s csökken a hitelük. Sokkal sikeresebben is haladhatna a TSI biztonsági együttműködése, hiszen első lépésként ma még inkább csak a meglévő katonai, biztonsági struktúrák interoperabilitásának a megteremtése a feladat – amely egy tágabb politikai háttérrel egészíti ki a NATO-n belüli, Bukaresti Kilencek nevű regionális együttműködést.

A NATO (helyi és központi szervei) melletti hasonló intézmény pl. az osztrák, cseh, szlovák, magyar, szlovén, horvát hadgyakorlatokra, konzultációkra létrehozott (és lengyel megfigyelőkkel működő) Közép-európai Védelmi Együttműködés (Central European Defence Cooperation, CEDC), amely 2015 után elsősorban a migráció kezelésének a regionális eszközául vált. Megemlíthetjük még a Salzburgi Fórumot, amely térségünk államainak a szervezett bűnözés és a csempészet elleni együttműködése, illetve több balti- és fekete-tengeri együttműködést is. Mindezen biztonsági szervezeteknek az összehangolását el tudná érni a TSI, amelynek az az előnye, hogy szélesebb körű részvétellel működő szervezet, és így jobban lefedhetné a regionális biztonságban érdekelt körét. Feltételes módon írtam, mert a biztonság felfogásának alakulása például attól is függ, hogy milyen irányt vesz Európában a német–francia együttműködés, amely egy, az Egyesült Államokkal továbbra is kooperáló, de függetlenebb biztonságpolitika felé halad. Ez az önálló sodásuk viszont annak a függvénye, hogy lesz-e a közeljövőben élesebb afrikai vagy közel-keleti konfliktus – pl. egy kiújuló líbiai vagy szíriai polgárháború formájában –, amelyet újabb migránshullám követ, mert ebben az esetben a német–francia különutas biztonságpolitika nem lesz elég a problémák kezelésére, és nőni fog az USA szerepének fontossága.

Mindezt természetesen Moszkva is élesen figyeli, hiszen a TSI „elődje”, az 1920-as években létrejött lengyel Intermarium kezdeményezés jobbára a Szovjetunió, kisebb részben Németország ellen irányult. 2017 októberében találkozott Vlagyimir Putyin orosz elnök és Kolinda Grabar-Kitarovic horvát államfő, amikor is az utóbbi arról biztosította orosz kollégáját, hogy a TSI „nem az amerikaiak trójai falova”, és nem Oroszország ellen kívánják fenntartani. Moszkva egyre érzékenyebben reagál a térségünkben zajló katonapolitikai fejleményekre, a fegyverkezésre, miközben úgy tűnik, elfelejti, hogy saját maga volt az okozója e folyamatnak.

FOLYTATÁS A 14. OLDALON