

# ԳԱԶՍԱՐՆԵՐԻ ԱՇԽԱՐՀԱԲԱՂԱԲԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ՄԵՎԾՈՎՅԱՆ-ԿԱՍՊՅԱՆ ՏԱՐԱԾԱՇՐՁԱՆՈՒՄ

## Մերզեյ Սարգսյան

### Մաս 2. Նաբուկկոն և նրա շուրջ

Գազը Կասպյան տարածաշրջանի և Մերձավոր Արևելքի պետություններից Եվրոպա հասցնելու գաղափարն ի հայտ է եկել դեռ 2002թ.: 2 տարի անց հինգ գազատրանսպորտային ընկերություններ՝ *OMV Gas GmbH-ը* (Ավստրիա), *Botas-ը* (Թուրքիա), *Bulgargaz-ը* (Բուլղարիա), *S.N.T.G.N. Transgaz S.A.-ն* (Ռումինիա), *MOL Natural Gas Transmission Company Ltd.-ն* (Հունգարիա), միավորվեցին կոնսորցիումում, որը պետք է իրականացներ 3,3 հազ. կմ երկարությամբ, տարեկան 26-32 մլրդ մ<sup>3</sup> հզորությամբ և մոտ \$ 5 մլրդ արժողությամբ<sup>1</sup> գազատարի նախագիծը, որն ստացավ *Nabucco* անվանումը: Սկզբում 2004թ. ներկայացված նախագծով ենթադրվում էր Եվրոպային գազ մատակարարել Իրանի՝ Պարսից ծոցում գտնվող Հարավային Փարս հանքավայրից (խոշորագույններից մեկն աշխարհում, հետազոտված պաշարները՝ մոտ 3,5 տրլն մ<sup>3</sup>), Թուրքիայի տարածքով մինչև Բաումգարտեն քաղաքում (Վիեննային մոտ) գտնվող Եվրոպական գազաբաշխիչ կենտրոններից մեկը:

Բայց 2006թ. Իրանի միջուկային ծրագրի շուրջ ծագած կոնֆլիկտի զարգացման հետ կապված՝ նախագիծը լրամշակվեց Ղազախստանի, Թուրքմենստանի, Ուզբեկստանի և Ադրբեջանի գազի լրացուցիչ կամ այլընտրանքային հնարավոր միացման հաշվառմամբ: Դրա շինարարությունը կարող է սկսվել 2011թ., գազի առաջին մատակարարումները կարող են կատարվել արդեն 2014 թվականից, իսկ 2016-ից նախատեսվում է ընդլայնել դրա հնարավորությունները Անկարա-ԵՄ տեղամասում<sup>2</sup>:

2008թ. հունիսի կեսերին նախագծի (որը լրիվ համապատասխանում է էներգատարանցման խոշոր հանգույցի վերածվելու ռազմավարական պլաններին) իրականացմամբ շահագրգիռ Թուրքիան և Ադրբեջանը պայմանավորվեցին, որ Ադրբեջանը Հարավկովկասյան գազատարով (Բաքու-Թբիլիսի-Էրզրում) իր գազի մի մասը մատակարարի *Nabucco-ին*<sup>3</sup>:

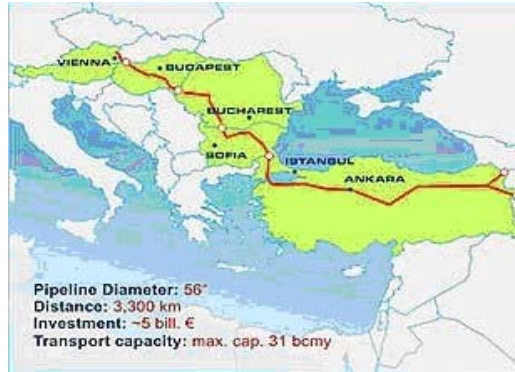
<sup>1</sup> Ներկայում նախագծի արժեքը գնահատվում է \$7,9-12 մլրդ՝ կախված կոնֆիգուրացիայից:

<sup>2</sup> *Nabucco* գազատարի մամլո քարտուղար Քրիստիան Դոլեմալի հայտարարությունից Լեհաստանի Կոնիցյա քաղաքում անցկացված տնտեսական XIX համաժողովում. [http://www.oilcapital.ru/news/2009/09/111626\\_144049.shtml](http://www.oilcapital.ru/news/2009/09/111626_144049.shtml)

<sup>3</sup> *Փ. Ալիզադե*, В высоких ценах на природный газ виновата Европа. Газета «Зеркало» (Баку), 14 июня 2008г.

*Քարտեզ 1*

*Nabucco գազատարի նախագիծը*



Սակայն միայն ադրբեջանական գազն ակնհայտորեն բավարար չէ, և ներկայում խնդիրն այն է, որ *Nabucco-ին* միանա Կասպյան արևելյան ծով-եզրյա գազը: Դա կարելի է անել հետևյալ կերպ.

1. բնական գազի հեղուկացման գործարան կառուցելով Կասպից ծովի արևելյան ափին և ընդլայնելով անդրկասպյան ծովային փոխադրումների Կասպյան հաղորդակցային համակարգը (հենց այս տարբերակն է նախընտրում Ղազախստանի նախագահ Նուրսուլթան Նազարբաևը),
2. Թուրքմենստանից Իրանի հյուսիսային շրջաններով գազատար անցկացնելով (այն իրավիճակում, երբ Թեհրանն ինքն է ակտիվորեն խթանում իր մասնակցությունը *Nabucco-ին*, Կենտրոնական Ասիայի գազի տարանցումն իր տարածքով առանց նախագծին նրա ուղղակի մասնակցության անիրական հեռանկարներ ունի),
3. Անդրկասպյան գազատարով, որի նախագիծն ակտիվորեն պաշտպանում են Վաշինգտոնը և Բաքուն, Ղազախստանով կամ Թուրքմենստանով դեպի Ադրբեջան Կասպից ծովի հատակով:

Գոյություն ունի ևս մեկ՝ բավական ինքնատիպ նախագիծ՝ գազը Հյուսիսային Կովկաս է հասցվում «Միջին Ասիա-Կենտրոն» (ՄԱԿ)-Ալեքսանդրով Գայ-Մոզդոկ (Հս.Կովկաս) գործող գազատարների համակարգով, իսկ հետո՝ 2006 թվականից, մինչև Բաքու ձգվող դատարկ գազատարով:

***Անդրկասպյան նախագիծը***

Կասպից ծովի հատակով Անդրկասպյան գազատարի (ինչպես և նավթամուղի) կառուցման գաղափարը սկսեց կոնկրետ ուրվագծեր ստանալ 1996թ., երբ դրա իրականացման համար ԱՄՆ նախաձեռնությամբ ստեղծվեց *PSG* միջազգային կոնսորցիումը՝ *General Electric-ի*, *Bechtel National-ի* և *Shell-ի* մասնակցությամբ:

Նախնական պլաններում դրա հզորությունը պետք է կազմեր տարեկան 30 մլրդ մ<sup>3</sup>, 16 մլրդ թուրքիային և 14 մլրդ եվրոպական շուկային գազ մատակարարելու համար: Սակայն շինարարության պայմանների շուրջ համաձայնության չգալու պատճառով 2000թ. նախագծի աշխատանքները դադարեցվեցին:

Նախագիծը պարբերաբար փորձում են վերակենդանացնել ինչպես ԱՄՆ-ը, այնպես էլ տարածաշրջանային դերակատարները: Այսպես, 2006թ. *Nabucco-ի* համար նոր (Իրանին այլընտրանքային) մատակարարներ գտնելու անհրաժեշտությունից ելնելով՝ Թուրքիան նախաձեռնեց դրա քննարկումը, որը պաշտպանեցին Ադրբեջանը և Թուրքմենստանը, իսկ ավելի ուշ հետաքրքրություն ցուցաբերեց նաև Ղազախստանը:

Տեխնիկապես նախագիծը միանգամայն իրականանալի է, սակայն դրա իրագործման համար հիմնական և դժվարահաղթահարելի խոչընդոտներ են համարվում ոչ թե տեխնիկական, այլ էկոլոգիական, և որ գլխավորն է՝ քաղաքական խնդիրները, մասնավորապես հետևյալները.

- Կասպից ծովի «փխրուն» էկոլոգիական համակարգը, տարածաշրջանի բարձր սեյսմիկ վտանգավորությունը, ինչը նավթի և գազի տարանցման անդրկասպյան երթուղիների հանդեպ էկոլոգների և «կանաչների» կուսակցությունների անբարեհաճությունն է առաջացնում, ընդ որում՝ ոչ միայն հենց տարածաշրջանում, այլ նաև Եվրոպայի երկրներում,
- Կասպից ծովի անորոշ կարգավիճակը,
- տարածքային վեճերի առկայությունը Ադրբեջանի և Թուրքմենստանի, Ադրբեջանի և Իրանի միջև,
- Ռուսաստանի և Իրանի կողմից անդրկասպյան նախագծերին ցուցաբերվող ակտիվ հակադեմոստրացիաները:

Չնայած Թուրքմենստանի նախագահ Սափարմուրադ Նիյազովի մահվանից հետո Բաքվի և Աշգաբադի միջև հարաբերությունների որոշ ջերմացմանը, Աշգաբադի<sup>1</sup> ավելի բաց քաղաքական գծին և միջազգային տարբեր նախագծերին ներգրավվածությանը, առայժմ ոչ մի էական տեղաշարժ չկա Հարավային Կասպիայի կենտրոնական հատվածի նավթի ու գազի հանքավայրերի (որոնց հավակնում են և՛ Ադրբեջանը, և՛ Թուրքմենստանը) պատկանելության շուրջ վեճի լուծման և մշակման հեռանկարների հարցում:

Ս.թ. հուլիսի 24-ին Թուրքմենստանի նախագահ Գ.Բերդիմուհամեդովը հայտարարեց, որ փոխադարձ ընդունելի լուծումների որոնումն ու մշակումը հիմնականում կասեցվում են Ադրբեջանի (որը միակողմանիորեն արդեն սկսել է վիճելի գազա- և նավթավայրերի՝ «Օմարի» և «Օսմանի» մշակումը)

<sup>1</sup> 2008թ. մայիսի 19-20-ին, ավելի քան տասնամյա ընդմիջումից հետո, պաշտոնական այցով Բաքու այցելեց Թուրքմենստանի նախագահ Գուրբանգուլի Բերդիմուհամեդովը:

հատուկ դիրքորոշման և «Սերդար» հանքավայրի (ադրբեջանական անվանումը՝ «Քյափազ») հանդեպ հավակնությունների պատճառով: Նա ընդգծեց, որ դեռ ԽՍՀՄ ժամանակներից առկա բոլոր նորմատիվային փաստաթղթերում հստակ սահմանված է, որ այդ հանքավայրերը գտնվում են Թուրքմենստանի տարածքում: Ինչպես նաև նախագուշացրեց վիճելի տեղամասերում աշխատող միջազգային կազմակերպություններին, որ եթե Միջազգային արբիտրաժային դատարանը բավարարի Աշգաբադի համապատասխան հայցը, Թուրքմենստանը հենց նրանցից կպահանջի փոխհատուցել վնասը:

Ավելին, իր նավթագազային շահերը պաշտպանելու նպատակով Աշգաբադը մտադիր է Կասպիայում ռազմածովային կայան ստեղծել:

Այնուամենայնիվ, անհրաժեշտ է նշել, որ եթե վիճելի հանքավայրերի համատեղ շահագործման համաձայնագրերը երբևէ կնքվեն, նավթագազատարներն առկա ադրբեջանական խողովակաշարային ենթակառուցվածքից Թուրքմենստանի կողմը կձգվեն ևս 35-40 կմ-ով: Եվ գազատարների թուրքմենական համակարգին այդ հանքավայրերի կցումից հետո, փաստորեն, կստեղծվի դրանց անդրկասպյան ցանցը: Այս պարագայում Անդրկասպյան գազատարի՝ որպես արդեն գործող անդրկասպյան համակարգի ընդլայնման նախագծի, կառուցման հնարավորությունները կտրուկ կաճեն:

### ***Ռուսաստանի խողովակաշարային քաղաքականությունը***

Կենտրոնական Ասիայի գազի պաշարների նկատմամբ Եվրոպայի և ԱՄՆ հետաքրքրությունն առաջ բերեց Ռուսաստանի ակտիվությունն այս ուղղությամբ:

«Երկնագույն հոսք» գազատարի անցկացման (ռուսական գազը Սև ծովի հատակով դեպի Թուրքիա արտահանելու համար) հաջող ավարտը մեկնակետ հանդիսացավ, որպեսզի Մոսկվան լոբբիի ենթարկի համանման նախագծի՝ «Հարավային հոսքի» (ուղղակի՝ առանց միջնորդների, գազը ԵՄ մատակարարելու համար) իրականացումը:

2007թ. հունիսին Հռոմում իտալական *ENI* ընկերությունը և ռուսական «Գազպրոմը» համաձայնագիր ստորագրեցին դրա շինարարության մասին: \$10 մլրդ արժողության գազատարը պետք է Ռուսաստանից, Սև ծովի հատակով, գազ առաքի դեպի Բուլղարիա, որտեղ հիմնական հոսքը կբաժանվի երկու ճյուղի. մեկը Ռումինիայով և Հունգարիայով կգնա մինչև Վիեննային (նաև *Nabucco-ի* վերջին կետն է) մոտ գտնվող ավստրիական Բաումգարտեն քաղաքի գազաբաշխիչ կենտրոն, մյուսը՝ Հունաստանի և Իտալիայի միջով:

ԵՄ էներգետիկայի հարցերով հանձնակատար Անդրիս Պիեբալգսի կարծիքով՝ «Հարավային հոսքը» *Nabucco-ի* այլընտրանքը չէ, քանի որ դրանց ընդհանուր հզորությունը շատ ավելի փոքր է, քան առաջիկա տասնամյակներում, Եվրամիության կանխատեսումներով, սպասվող պահանջարկի աճը<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> *G. Chazan, Russia Outflanks EU's Pipeline Plan. Wall Street Journal, 16 June, 2008.*

Սակայն Մոսկվան, ինչպես երևում է, այս հաշվով ուղիղ հակառակ կարծիքի է, ինչի մասին վկայում է այն հաստատամտությունը, որով Ռուսաստանը «սեղմում» էր գործընկերային համաձայնագրերի կնքումը Հունաստանի, Բուլղարիայի, Ռումինիայի և Հունգարիայի հետ, և զիջումների այն մակարդակը, որին ստիպված էր դիմել (հիմնականում տարանցման սակագների և նախագծում ազգային ընկերությունների մասնակցության բաժնի հարցերով):



ԵՄ տնտեսական «ծանրքաշայիններին» գազային ոլորտում համագործակցության մեջ ներգրավելու հարմար Ռուսաստանը մեծ խաղաղույթ է կատարում. ֆրանսիական *Electricite de France-ի* (EdF)<sup>1</sup> «Հարավային հոսք» նախագիծ ընդգրկվելու սկզբունքային պայմանավորվածությունն ձեռք բերելուն զուգընթաց, ինտենսիվ բանակցություններ են վարվում «Հյուսիսային հոսք» նախագիծն իրականացնող կոնսորցիումում (որտեղ «Գազպրոմն» արդեն աշխատում է գերմանական *E.On-ի*, հոլանդական *Gasunie-ի* և *BASF* խմբի հետ) մեկ այլ ֆրանսիական ընկերության՝ *Suez-Gaz de France-ի*<sup>2</sup> ընդգրկվելու մանրամասների շուրջ:

Եվ այնուամենայնիվ, եվրոպական սպառողին գազ մատակարարելուն միանալը և՛ «Հարավային հոսքի», և՛ «Հյուսիսային հոսքի» միջոցով կեղծ դիվերսիֆիկացում է, քանի որ հումքի աղբյուրը և մատակարար ընկերությունը մնում են նույնը: Միակ, թեև էական, տարբերությունն այն է, որ ԵՄ երկրներ Ռուսաստանից գազի մատակարարումը կբացառի տարանցող երկրներին:

<sup>1</sup> Պետությունը վերահսկում է ընկերության բաժնետոմսերի 70%-ը. խոսքը «Հարավային հոսք» նախագծում 10%-ից մի փոքր ավելի բաժնի մասին է:

<sup>2</sup> Ընկերության բաժնետոմսերի 35%-ը վերահսկում է պետությունը:



*Nabucco*-ն անհանգստացնում է Մոսկվային ոչ միայն նրա համար, որ ռուսական երթուղիների համար կենտրոնաասիական գազը Եվրոպա հասցնելու այլընտրանքային նախագիծ է, այլ նաև մրցակից է գազ արտադրող երկրներից (որոնց ռեսուրսների բազան բավականաչափ ուսումնասիրված չէ և անկախ աուղիտ է պահանջում, իսկ արտահանական պոտենցիալի հայտարարված տեմպերը կասկածներ են առաջացնում) գազ գնելու գործում:

Կենտրոնական Ասիայի գազն օգտագործող այլընտրանքային գազատարների կառուցումը կանխելու համար Ռուսաստանին անհրաժեշտ է.

- տեղի արտադրողների հետ երկարատև պայմանագրերի կնքման միջոցով պարփակել տարածաշրջանում արտադրվող գազի որքան հնարավոր է մեծ ծավալներ,
- համարժեք հզորություններ տրամադրել կենտրոնաասիական գազի առկա և հեռանկարային ծավալները Եվրոպայի երկրներ տարանցելուն, ինչի համար անհրաժեշտ է ընդլայնել առկա գազատարները և նորերն անցկացնել, որոնք կմիացնեն արտադրող երկրների հանքավայրերը ռուսական մայրուղային գազատարներին,
- արտադրող ընկերություններին առաջարկել հրապուրիչ գնային և տարանցման քաղաքականություն,
- պայմանագրեր կնքել տարածաշրջանում գազի արդյունահանման սպասվող ծավալների շուրջ,
- ընդլայնել մասնակցությունը համատեղ գազարդյունահանման և գազափոխադրման նախագծերում:

Այս խնդիրները լուծելու համար 2007թ. դեկտեմբերի 20-ին, ավելի վաղ Ռուսաստանի, Ուզբեկստանի, Թուրքմենստանի և Ղազախստանի միջև ստորագրված<sup>1</sup> համատեղ Հռչակագրի հիման վրա, համաձայնագիր կնքվեց «Մերձկասպյան գազատարի շինարարության գործում համագործակցության» մասին, որում նշվում էին նախագծի մշակման ընդհանուր հարցերը:

Գալով ընդհանուր համաձայնության այն հարցում, որ գազատարի կառուցումը պետք է ավարտվի մինչև 2010թ. վերջը, իսկ գազի առքուվաճառքի և տեղափոխման ծավալների հետ կապված պարտավորությունները պետք է կնքվեն ոչ պակաս, քան 15 տարի ժամկետով, կողմերն անցան նախագծի գործնական իրականացմանը՝ անգամ անտեսելով այն, որ մանրամասները բավարար չափով չեն մշակված:

Ըստ էության, Մերձկասպյան գազատարը «Բելեք» կոմպրեսորային կայանից (թուրքմենական Թուրքմենբաշի քաղաքից ոչ հեռու) մինչև ռուսական գազաչափիչ «Ալեքսանդրով Գայ» կայանը (Սարատովի մարզ) ոչ այլ ինչ է, եթե ոչ՝ արդեն գործող Օկարեմ-Բեյնեու գազափոխադրման համակարգի արդիականացում՝ տարեկան 4,2 մլրդ մ<sup>3</sup> թողունակությամբ, որը թուրքմենական գազահանքերը միացնում է «Միջին Ասիա-Կենտրոն» մայրուղուն: Սրանով է մասնավորապես որոշվում դրա ցածր արժեքը (մոտ \$1 մլրդ): Ենթադրվում է, որ վերակառուցման առաջին փուլում՝ 2008-2010թթ., դրա թողունակությունը կհասնի 10 մլրդ մ<sup>3</sup>-ի, իսկ երկրորդում՝ 2015-2017թթ., կհասնի տարեկան 30 մլրդ մ<sup>3</sup>-ի:

Անգամ ողջ գազն արտահանելու դեպքում Մերձկասպյան երկրները չեն կարողանա լցնել նոր խողովակները, եթե վառելիքի արդյունահանումը չավելացնեն 1,5 անգամ:



Աղբյուրը՝ Caspian World Research,  
«Нефтегазовая вертикаль»

<sup>1</sup> Տաշքենդում՝ 2007թ. մայիսի 9-ին, Թուրքմենբաշիում՝ մայիսի 12-ին:

Այս նախագծի շրջանակներում «Թուրքմենգազը» պարտավորվել է «Գազպրոմին» մատակարարել տարեկան 10 մլրդ մ<sup>3</sup>, Ղազախստանը՝ 10 մլրդ, աստիճանաբար մատակարարումներն ավելացնելով մինչև 20 մլրդ մ<sup>3</sup>-ի:

Բացի այդ, Ռուսաստանը ծրագրում է հզորացնել «Միջին Ասիա-Կենտրոն» գազատարը՝ տարեկան 12 մլրդ մ<sup>3</sup>-ից հասցնելով 62 մլրդ մ<sup>3</sup>-ի:

Այսպիսով, Թուրքմենստանի, Ղազախստանի և Ուզբեկստանի գազատրանսպորտային համակարգի՝ դեպի Ռուսաստան կողմնորոշված ընդհանուր թողունակությունը կկազմի տարեկան 92 մլրդ մ<sup>3</sup>: Ռուսաստանի փորձագետների կարծիքով՝ այդ հզորությունները կբավականացնեն, որպեսզի Ռուսաստանը կատարի ավելի վաղ ստանձնած պարտավորությունները և կենտրոնաասիական գազի տարանցման վերաբերյալ նոր կնքած պայմանագրերը:

Մերձկասպյան գազատարի շուրջ համաձայնագրի կնքումն արագացնելու համար Մոսկվան նույնպես ստիպված էր որոշ զիջումների գնալ: Կարծում ենք՝ դրա հետ են կապված.

- այն, որ Ռուսաստանն ավելի մեծ զիջողականություն է դրսևորում Կասպյան խողովակաշարային կոնստրուկցիոնի (ԿԽԿ) նավթամուղի ընդլայնման հարցում (Մոսկվայի այն երկյուղների հետ մեկտեղ, որ հետագայում կավելանան Ղազախստանի նավթի արտահանման ծավալները անդրկասպյան տանկերային երթուղով դեպի Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նավթամուղի տերմինալներ),
- համաձայնությունը, որ Ղազախստանը մասնակցի Բուրգաս-Ալեքսանդրուպոլիս նավթամուղի շահագործմանը,
- համաձայնությունը, որ 2008թ. բարձրանա Թուրքմենստանի և Ղազախստանի գազի գնման գինը:

Ավելին, 2008թ. մարտին Մոսկվան դիմեց աննախադեպ քայլի. Ղազախստանը և Թուրքմենստանը պահանջեցին վերանայել գազի գնման գները, և Մոսկվան համաձայնեց ոչ միայն բարձրացնել դրանք 2008թ. հունվարի 1-ից (համապատասխանաբար՝ մինչև \$190 և 140), այլև ինքն էլ հանդիպական առաջարկություն արեց 2009թ. հունվարի 1-ից այդ երկրների գազը գնել՝ ելնելով շուկայական, միջինեվրոպական գներից՝ հանելով փոխադրածախսն ու շահույթի բանական նորմերը:

Բայց 2009թ. հունիսին, ուշադրության առնելով անդրկասպյան գազատարի անիրական հեռանկարները, գնահատելով Իրան և Չինաստան գազի արտահանման գծով Թուրքմենստանի՝ պարտավորություններով ծանրաբեռնվածությունը և օգտվելով «Միջին Ասիա-Կենտրոն - 4»<sup>1</sup> խողովակաշարի

<sup>1</sup> 2009թ. ապրիլի 9-ին «Միջին Ասիա-Կենտրոն - 4» գազատարում տեխնիկական խափանում էր առաջացել ռուսական և թուրքմենական կողմերի չհամաձայնեցված գործողությունների պատճառով:



վթարից, Ռուսաստանն սկսեց ճնշում գործադրել Աշգաբադի վրա «Գազպրոմին» մատակարարվող գազի գների իջեցման հարցի վերանայման և նոր փոխհամաձայնեցված բանաձևով դրանք հաշվելու հետ կապված:

Չնայած ի պատասխան Թուրքմենստանն ակտիվացավ իր մասնակցությունն այլընտրանքային՝ *Nabucco* նախագծին առաջ մղելու հարցում, կողմերը, այնուամենայնիվ, նոր համաձայնագիր կնքեցին, և վերսկսվեց գազի մատակարարումը ՌԴ-ին լրիվ ծավալով:

Ռուս-թուրքմենական հարաբերությունների անսպասելի լարման ֆոնին դարձյալ ակտիվացան *Nabucco*-ի շինարարության կողմնակիցները, ինչը հանգեցրեց 2009թ. օգոստոսի 13-ին Անկարայում համաձայնագրի ստորագրմանը տարանցող երկրների (Թուրքիա, Բուլղարիա, Ռումինիա, Հունգարիա և Ավստրիա) կողմից նախագծի իրականացման մասին:

Սակայն, չնայած նրանց ջանքերին, գազի մատակարարման աղբյուրների հարցն առայժմ այդպես էլ լուծված չէ. 2009թ. սեպտեմբերի վերջի դրությամբ ոչ մի համաձայնագիր *Nabucco*-ն գազով մատակարարելու մասին չի կնքվել: Թեև, ԵՄ Էներգետիկայի հարցերով հանձնակատար Անդրիս Պիեբալգաի խոսքերով՝ €7,9 մլրդ-ի չափով ներդրումները գազատարի շինարարության մեջ կարողարացվեն տարեկան անգամ 7-8 մլրդ մ<sup>3</sup> գազի մատակարարման մակարդակին հասնելու դեպքում<sup>1</sup>:

Այսպիսով, թերևս, հավակնոտ եվրոպական նախագծի միակ իրական գազամատակարար կարող է դառնալ միայն Իրանը, ինչպես և, ի դեպ, ենթադրվում էր նախագծի տեխնիկատնտեսական հիմնավորումներում՝ դրա մշակման փուլում:

Ամենայն հավանականությամբ, վերջին 2-3 տարիներին նկատվող իրարանցումը Եվրոպային մատակարարվող ռուսական գազի համար այլընտրանքային երթուղիների անհրաժեշտության շուրջ ի սկզբանե պատրվակ էր Իրանի նախագծին աստիճանաբար վերադառնալու համար: Մանավանդ որ ԵՄ-ը ներկա պահին կարող է շահավետորեն օգտվել Թեհրանի հետ հարաբերությունները կարգավորելու համար ստեղծված հնարավորությունից՝ այն ֆոնին, երբ Վաշինգտոնը, Սպիտակ տանը նոր վարչակազմի հայտնվելուց հետո, փոխել է չափազանց կոշտ հռետորականությունը նրա հանդեպ:

<sup>1</sup> Բաքվում 2009թ. սեպտեմբերին Ա.Պիեբալգաի ելույթը Կասպյան-Եվրասիական գործարարական կորիզի (CEIBC) անդամների հետ հանդիպմանը, [http://www.oilcapital.ru/news/2009/09/151627\\_144154.shtml](http://www.oilcapital.ru/news/2009/09/151627_144154.shtml)