



ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ԷԿՈՆՈՄԻԿԱՆ ԱՆԲԱԺԱՆ ԵՆ

Սեուակ ՍԱՐՈՒՆԱՆՅԱՆ

«Նորավանք»
գիտակրթական
հիմնադրամի
փորձագետ

Չրուցում է
Համլետ ԲՈՉԱՐՅԱՆԸ



-Nabucco նախագիծը որքանո՞վ է քաղաքական եւ որքանո՞վ՝ տնտեսական: Միշտ կարծիքներ են հնչել, թե՛ գազատարը կառուցվելու է, որպեսզի Եվրոպական Միության երկրները այլընտրանք ունենան եւ մշտական կախվածության մեջ չլինեն Ռուսաստանից, մանավանդ որ՝ վերջինս գազամատակարարման հարցի շուրջ հաճախ տարածայնություններ է ունենում Ուկրաինայի հետ: Մյուս կողմից՝ նույն բացատրությունը տրվում է քաղաքական ենթատեքստով: Այնպես, որ ռուսական շահերը պնդում են, թե Nabucco-ն հակառուսական ծրագիր է:

-Ներկայում էներգետիկ ցանկացած նախագիծ կարելի է համարել թե՛ տնտեսական, թե՛ քաղաքական: Այսօր էներգակիրները կարելորագույն դեր են խաղում համաշխարհային տնտեսության եւ հասարակության գոյատեւման հարցում, կարելորագույն բնական ռեսուրս են, որոնց արդյունահանումը, տեղափոխումը եւ վաճառքը ուղղորդվում են կարելոր նշանակության թե՛ քաղաքական, թե՛ տնտեսական գործընթացներով: Այդպիսին է նաեւ Nabucco գազատարը: Նախագիծը տնտեսապես կարելոր նշանակություն ունի ԵՄ համար, քանի որ Միության տարածքում, չնայած այլընտրանքային էներգետիկայի զարգացման ոլորտ ուղղվող հսկայական ներդրումներին, շարունակում է աճել գազի սպառումը, ինչն ուղեկցվում է Նորվեգիայում գազի արտահանման ծավալների նվազմամբ եւ հիմնական մատակարար Ռուսաստանի կողմից Յեռավոր Արեւելքի աճող շուկայի գրավման համար դեպի Արեւելք գազի արտահանման ծավալների աճով: Այս պարագայում ԵՄ-ն ստիպված է բնական գազի նոր աղբյուրներ գտնել, իսկ այդպիսին են Իրանը եւ մասամբ Կենտրոնական Ասիայի երկրները: Nabucco-ն ուղղված է հենց այդ աղբյուրների որոնմանը: Այստեղ առաջանում են թե՛ տնտեսական, թե՛ քաղաքական խնդիրներ, իսկ քաղաքական դիրքորոշումները շատ հաճախ որոշիչ նշանակություն են ձեռք բերում:

-Փորձում են Ռուսաստանից ազատվել, բայց կարծես համանման դերակատարություն ստանձնում է Թուրքիան: Վերջինս, լինելով տարանջիկ ուղի, պահանջում է առավել բարձր տարանցման գին ու գազի որոշակի մաս օգտագործելու եւ ոչ միայն պարզապես տարանցելու իրավունք: Ընդ որում՝ Թուրքիան արդեն



փորձում է Եվրոպայի դեմ օգտագործել գազային խաղաքարտը ու երբեմն շատ թափանցիկ ակնարկներ է անում այդ առնչությամբ: Որքանո՞վ է արդարացված Եվրոպայի նման քաղաքականությունը: Մանավանդ որ՝ եւ՝ «Կապույտ հոսքն» է Թուրքիայի տարածքով անցնելու, եւ՝ Nabucco-ն:

-Իհարկե՝ գազատարի կառուցմամբ Թուրքիայի քաղաքական ու տնտեսական դերը որոշակիորեն աճելու է, սակայն ասել, որ այն դառնալու է շատ ուժեղ զենք, չի կարելի: Պետք է հաշվի

առնել, որ Թուրքիան ստորագրել է Եվրոպական էներգետիկ խարտիան եւ դրան կից Տրանզիտային արձանագրությունը, որով սահմանափակել է իր դերը՝ ազդելու այն էներգետիկ նախագծերի վրա, որոնք իրագործում են մասնավոր եւ անկախ ներդրողները: Պարզ է, որ Թուրքիան չի մտա այս արձանագրության սահմաններում, սակայն չի կարող լուրջ ազդել Եվրոպական էներգետիկ գործընթացների վրա: Պետք է մոռանալ, որ ԵՄ-ն Թուրքիայի առեւտրային հիմնական գործընկերն է,



Եվրոպական ընկերությունները միլիարդավոր դոլլարներ են ներդնում Թուրքիայի էներգետիկ ոլորտում, իսկ սա Անկարայի համար ոչ միայն հնարավորություններ է ստեղծում, այլև պարտավորություններ:

-Սոֆիայում կայացած էներգետիկ գազաթնաժողովից հետո ԱՄՆ-ը հայտարարեց, որ հասկանում է Իրանից գազ ստանալու Եվրամիության ցանկությունը և դրան սկզբունքորեն դեմ չէ: «Ատոմային» վերջին զարգացումներից հետո ես Եվրոպան ու ԱՄՆ-ը Nabucco-ին Իրանի անդամակցելու առումով մտում են նույն տեսակետին:

-Շատերին է հիասթափեցնում Իրանի միջուկային խնդրի շուրջ դիրքորոշման կարծրացումը, բայց դա չի ազդելու Իրանի հետ էներգետիկ համագործակցության զարգացման վրա, քանի որ դրանից է բխում ԵՄ էներգետիկ անվտանգությունը: Եթե ԵՄ-ն կարողանար, այսօր, գուցե բացառությամբ Մեծ Բրիտանիայի, ընդհանրապես աչք կփակեր Իրանի միջուկային ծրագրի վրա, քանի որ Եվրոպայում լավ գիտակցում են, որ այն ուղղված է լինելու ԱՄՆ և Պակիստանի հետ տարածաշրջանում Իրանի ռազմական հավասարակշռության պահպանմանը: Չենց սկզբից ԵՄ-ն միջնորդում է Իրանի միջուկային հիմնախնդրի կարգավորման հարցում՝ Թեհրանի շուրջ ստեղծված իրադրությունը հարթելու և էներգետիկ ու տնտեսական ոլորտներում Իսլամական Հանրապետության հետ հարաբերությունների կարգավորման նպատակով: Այնպես որ՝ միջուկային խնդիրը ոչ միայն բարդություն է, այլ նաև հնարավորություն: Համոզված եմ՝ ԵՄ-ն և Իրանը համաձայնության գալու են 2010-11թթ. ընթացքում:

-Մի պահ քննարկվում էր գազատարը Վրաստանի տարածքով անցկացնելու հարցը, հետո՝ Հայաստանի, ի վերջո՝ հստակեցված է վերջնական ուղին, որով անցնելու է այս գազատարը: Նաև՝ ո՞ր երկրներից են գազ վերցնելու, ի՞նչ քանակներով, ի՞նչ պայմաններով:

Ինչպիսի՞ն է լինելու Ադրբեջանի դերակատարությունը այս ծրագրում՝ մատակարարելիք գազի մասնաբաժնի և ունենալիք քաղաքական դերի, այդպիսով՝ պայմաններ թելադրելու առումով:

-Նախագծի վերջնական մշակված միակ մասն այն է, որ իրանական և կասպից գազը պետք է կուտակվի Էրզրումում և արդեն Թուրքիայի տարածքով տարանցվի Եվրոպա: Այնպես է, որ Բաքու-Թբիլիսի-Էրզրումը դառնալու է Nabucco-ի մաս և ապահովելու ադրբեջանական գազի մուտքը գազատար: Ինչ վերաբերում է Իրանին, կա Թավրիզ-Էրզրում գազատարը, որը բավարար չէ մեծ ծավալներով գազ արտահանելու համար, և Իրանից Թուրքիա նոր գազատար, ավելի ճիշտ՝ գազատարներ են կառուցվելու: Դրանցից մեկի հիմք կարող է դառնալ նաև Իրան-Հայաստան գազատարը, որը կարող է երկարացվել մինչև Էրզրում և հզորացվել: Սակայն այս ամենը հնարավոր է ՀՀ-Թուրքիա հարաբերությունների կարգավորումից հետո միայն:

-Եվրոպական հատկապես ո՞ր պետություններն են շահագրգիռ գազատարի շինարարությամբ, այն Եվրոպական քանի երկրի է գազ մատակարարելու:

-Գազատարի կառուցման նախագիծն առաջ մղողը հիմնականում եղել է Ավստրիան, որը նպատակ ունի դառնալ Կենտրոնական Եվրոպայի գազային հիմնական հանգույցը: Այսօր Nabucco-ն արդեն Եվրոպական նախագիծ է, որը պետք է ապահովի հիմնականում Արեւելյան ու Կենտրոնական Եվրոպայի գազի պահանջարկի բավարարումը:

-Նախատեսվում է նաև իրաքյան Զուրդիստանից գազի տեղափոխում Nabucco-ով: Որքանով է դա ռեալ, և ինչպե՞ս է դրան արձագանքում Անկարան:

-Տվյալ պահին ես դա ավելի պակաս ռեալ եմ համարում, քան Իրանի մոտակա միացումը գազատարին: Իրաքն ու Թուրքիան ունեն չկարգավորված բազմաթիվ խնդիրներ, ինչը հետաձգելու է Իրաքի միացումը գազատարին: Հնարավոր է՝ նման միացում ընդհանրապես չլինի, քանի որ Իրաքի բաժանման և քրդական անկախ պետության ստեղծման վտանգը դեռևս առկա է:

-Տարեկեսին ՌԴ-ն Ադրբեջանի հետ նավթային պայմանագիր ստորագրեց, դա ի՞նչ ազդեցություն կարող է ունենալ Nabucco-ի վրա: Մանավանդ որ՝ ՌԴ նախագահի Ադրբեջան այցի ընթացքում կայացած հա-

մաձայնությամբ՝ Gazprom-ն ընդգրկվեց Շահ-Ղենիզ հանքավայրի երկրորդ փուլի հավանական գնորդների ցուցակում, իսկ Եվրոպան հույս ունի գազը վերցնել հենց Շահ-Ղենիզից:

-Ռուս-ադրբեջանական պայմանավորվածությունները տեղեկատվական մեծ արձագանքի արժանացան, սակայն իրականում երկու պետությունները չեն պայմանավորվել ամենակարելի հարցի շուրջ՝ որքան ադրբեջանական գազ է արտահանվելու Ռուսաստան: Սա կարելուազույն խնդիրն է, որից շատ բան է կախված: Ես համոզված եմ, որ Ռուսաստան է արտահանվելու շատ փոքր քանակությամբ բնական գազ, իսկ հիմնական ծավալներն ուղղվելու են Արեւմուտք: Ժամանակին այս հարցի շուրջ Բաքուում կայացվել է որոշում, որից այսօր հրաժարվելը գրեթե անհնար է, քանի որ Ադրբեջանն ու Նրա քաղաքական ու տնտեսական Էլիտան բազմաթիվ տեսանելի և անտեսանելի թելերով կապված են արեւմտյան պետությունների ու շահերի հետ:

-Գազատարի շինարարության սկզբի, տեւողության, տարողունակության, արժեքի մասին տարբեր թվեր են նշվում: Այդ առումով ի՞նչ է վերջնականապես հստակեցվել:

-Գազատարի որոշ հատվածներ, ամենայն հավանականությամբ, կսկսեն կառուցվել արդեն 2010-ին: Համենայնդեպս՝ Թեհրանն ու Անկարան արդեն պայմանավորվել են հզորացնել Թավրիզ-Էրզրում գազատարը: Հիմնական աշխատանքները, կարծում եմ, կսկսվեն Իրանի՝ գազատարին միանալուց հետո միայն: Դա, ըստ իս, տեղի կունենա 2011-12թթ.: Իսկ Nabucco-ի հզորությունը կկազմի 60-80 մլրդ խմ:

-Գազատարի շինարարությունը ինչպե՞ս կանդրադառնա տարածաշրջանի երկրների, մասնավորապես՝ հայ-թուրքական և հայ-ադրբեջանական հարաբերությունների վրա:

- Հայ-ադրբեջանական հարաբերությունների վրա այն դժվար թե անդրադառնա, իսկ հայ-թուրքականի վրա՝ միայն այն դեպքում, եթե ունենանք կարգավորված հարաբերություններ և բացված սահման: Ես համարում եմ, որ սահմանի բացումը կընձեռի տարածաշրջանային էներգետիկ գործընթացներում ՀՀ դերի աճի մեծ հնարավորություն: ■