

Sz. Bíró Zoltán

## A Déli Áramlat és a Nabucco

*Azt követően, hogy Ausztria, Olaszország, Görögország, Bulgária és Szerbia elkötelezte magát a Déli Áramlat mellett, 2008. február 28-án Magyarország is megállapodást írt alá a gázvezeték magyarországi szakaszára vonatkozóan. Tetszik vagy sem egyeseknek – a magyar kormány felelősen nemigen tehetett mást.*

**M**agyarországon az elsődleges energia-felhasználáson belül 45 százalék a földgáz aránya. Hasonlóan nagy részesedése Európában csupán két országnak van: Hollandiának és Oroszországnak. Csakhogy az említett országok földgázexportőrök, míg hazánk szükségleteinek 85 százalékát külföldről – Oroszországból –, s ráadásul egyetlen gázvezetékén keresztül szerzi be. E három körülmény együttes megléte – amely egyetlen más európai államra sem jellemző – teszi hazánkat kiszolgáltatottá gázügyben. De ez tesz legitimé minden olyan kormányzati törekvést is, amely a jelenlegi kiszolgáltatott helyzetet változtatni próbál, s élni kíván mind a szállítási útvonalak, mind a beszerzési források diverzifikálásának lehetőségével.

A Déli Áramlat-szerződés aláírásának kritikusi elfeledkeznek arról, hogy Magyarország – éppen a fentiek miatt – nem válogathat. Elementáris érdekei fűződnek minden olyan „gázprojekt” megvalósulásához, amely kiszolgáltatott helyzetét képes mérsékelni. Az, hogy nem válogathat, egyben azt is jelenti: nem köteleződhet el egyoldalúan egyik terv (sem a Nabucco, sem a Déli Áramlat) mellett sem. Már csak azért sem, mert mindkét projektnek vannak sebezhető – kockázatokat rejtő – pontjai. Ilyen helyzetben a felelős magatartás csakis egy lehet: mindkét terv megvalósítását segíteni.

### A Déli Áramlat-projekt története

Noha nem Ausztria a „Déli Áramlat” végpontja, e nagyszabású projekt nyilvános története velük kezdődött, mégpedig 2007. május 25-én. Ekkor látogatott el Vlagyimir Putyin Bécsbe, és írták alá – többek között – azt a szerződést, amely rögzíti a Gazprom részvételét a Baumgarten melletti úgynevezett „Közép-Európai Gázközpont” működtetésében. A központ a megállapodás megkötéséig az OMV leányvállalatának, az OMV Gas International-nak a 100 százalékos tulajdonában volt. E szerződéssel a Gazprom a baumgarteni gázelosztó központban, illetve az ahhoz kapcsolódó „gáztőzsdében” (*Central Europe Gas Hub – CEGH*) nyer 50 százalékos részesedést. Az ügylet végső keretei 2008 januárjára körvonalazódnak és a szerbiai megállapodások megkötésével párhuzamosan került sor a bejelentésére. A baumgarteni gázelosztó központ jelentőségét mutatja, hogy rajta keresztül évente mintegy 80-100 milliárd köbméter gáz jut el a nyugat-európai fogyasztókhoz, vagyis durván a mai EU-ba irányuló orosz gázszállítások (150 milliárd köbméter/év) több mint fele. A CEGH és az ahhoz kapcsolódó „gáztőzsde” a rövid teljesítési határidejű gázszállítások börzéje, s az európai piacon – szemben az amerikai gázpiaccaal – viszonylag új fejleménynek számít.

Baumgarten fontos – fizikai és pénzügyi – elosztó szerepe nyilvánvaló módon a feleltel való – akár csak részleges – rendelkezés megszerzését Moszkva számára a Déli Áramlat-projekt egyik kulcselemévé tette. Mellesleg érdemes megjegyezni, hogy az OMV volt az első olyan nyugati cég, amelyik hosszú távú gázszállításra vonatkozó szerződést kötött Moszkvával még 1968-ban. És a kapcsolat negyven éve folyamatosan fennáll!

2007. június 23-án írta alá az olasz ENI és a Gazpromexport első embere – Paolo Scaroni, illetve Alekszandr Medvegyev – a Déli Áramlat megvalósításával kapcsolatos első megállapodást. Ez a dokumentum a terv technikai és gazdasági megvalósíthatóságának elemzését, illetve a projekt kivitelezésével összefüggő politikai és jogi keretek előzetes áttekintését „rendeli meg”. A majdani gázvezeték alapparaméterei már ekkor nyilvánossá válnak: a vezeték hossza 3300 km, ebből tengerfenéken fut 900 km, 2000 méteres mélységben; az átadás várható időpontja 2013, a vezeték végső kapacitása, amit 2020-ban ér el, 30 milliárd köbméter/év. Ugyanakkor a költségekkel kapcsolatos első nyilvános információk meglehetősen kuszák: éppúgy találkozni 10, mint 14 milliárd dollárra becsült költséggel. Két nappal az aláírás (2007. június 25.) után a megállapodást nyilvánosan üdvözlö az Európai Bizottság energiapolitikáért felelős tagja, Andris Piebalgs is. Az Eni–Gazprom-megállapodás többek között azért sem okozhatott különösebb meglepetést, mert e két cég szoros együttműködésével épült meg az Oroszországot Törökországgal a Fekete-tenger alatt összekötő ún. Kék Áramlat. Felettébb beszédes, hogy a gázvezeték 2003-as törökországi átadásán a török miniszterelnök mellett nemcsak Putyin orosz elnök, de Silvio Berlusconi, olasz kormányfő is jelen volt.

2007. november 22-én újabb megállapodást írt alá Moszkvában az ENI és a Gazprom első embere. Az ekkor aláírt megállapodás immár kötelező érvényű és létrehozza a Déli Áramlat-projekt operátorcégét, amelyik megépíti, majd pedig üzemelteti a vezetéket. A megállapodás aláírásakor Romano Prodi olasz kormányfő is Moszkvában van és tárgyal Putyinnal. Mindez jól mutatja az olasz politikai osztály széles körű egyetértését a gázvezeték megépítésével, illetve az abban való olasz részvétellel kapcsolatban.

2007. június 26-án Putyin elnök Isztambulban, a fekete-tengeri országok vezetőinek csúcstalálkozóján tárgyal a görög kormányfővel, Konsztantinosz Karamanlisszal, és bejelentik, hogy Görögország is csatlakozik a tervhez. Máig nem teljesen világos, hogy Athén e történetben milyen szerepet is tölt majd be. Vagyis Görögország „csak” tartalékpálya arra az esetre, ha valamilyen nehézség merülne föl a vezeték északi nyomvonala körül, avagy a Déli Áramlatnak mindenképpen lesz egy déli leágazása, amely Görögországon és az Adriai-tenger alján át érne el az olasz csizma sarkát. Ezt nehéz lenne a nyilvános információkból egyértelműen kiolvasni. Mindenesetre a Görögországot Olaszországgal összekötő vezetékterv régi álom. Neve is van, úgy hívják: Posszeidon.

2008. január 17–18-án Putyin ellátogat Szófiába, ahol hosszú alkudozás után aláírják a Bulgárián áthaladó szakaszra vonatkozó megállapodást. Sajtóhírek szerint a felek a vezeték bulgáriai szakaszának 50-50%-os tulajdoni megosztásában egyeztek meg. Szófia alkupozícióit nyilvánvalóan erősítette az a körülmény is, hogy Moszkva messzeemenően érdekelt – a gázüzlettel párhuzamosan tárgyal – Burgasz és Alexandrupoli közötti kőolajvezeték fektetésének megvalósulásában is, amely egyrészt lehetőséget ad a

törökök ellenőrizte két szoros (a Boszporusz és a Dardanellák) kikerülésére, másrészt pedig korlátozni tudja a 2005-ben megnyitott és a kaszpikumi olajat nemzetközi piacokra eljuttató Baku–Tbiliszi–Ceyhan vezeték hatékonyságát.

2008. január 23-án a szerb kormány is jóváhagyja az Oroszországgal kötendő államközi szerződés szövegtervezetét. A megállapodás-csomag aláírására a szerb állam- és kormányfő, valamint Putyin jelenlétében 2008. január 25-én Moszkvában került sor. A csomag része a szerb gázkombinát, a Srbijagas és a Gazprom leányvállalata, a Gazpromexport közt kötendő megállapodás, amely a Déli Áramlat szerbiai megépítésére, továbbá a román határ közelében lévő banatszki dvari földalatti gáztároló kapacitásának jelentős bővítésére (800 millió köbméterről 3 millió köbméteresre) vonatkozik. Ugyancsak a csomag eleme a Gazpromneft és a szerb kormány közti megállapodás a szerb olajvállalat, a NIS (Naftne Industrije Srbije) 51%-os részvénycsomagjának eladásáról 500 millió (más források szerint 400 millió) euróért és további 500 millió euró értékű befektetésekért. Megállapodnak arra vonatkozóan is, hogy Szerbiában fölépítik a délkelet-európai térség legnagyobb teljesítményű földgáztüzelésű villamos erőművét. Az erőmű teljesítménye akkora lesz, hogy Belgrád jelentős mennyiségű villamos energiát tud majd exportálni Görög- és Törökországnak.

A Déli Áramlat szerbiai szakasza megépítésének és tulajdonlásának feltételrendszere nem teljesen világos. A nyilvánosság elé került információkból annyi olvasható ki, hogy a megépülő vezetéken Szerbián át évente minimum 10 milliárd köbméter gáznak kell áthaladnia (Szerbia éves földgázszükséglete 2,5 milliárd köbméter). A szerb kormány évi 100-150 millió euró tranzitdíjra számít.

Orosz elemzői becslések szerint a Gazprom már rövid időn belül visszanyerheti a Déli Áramlattal kapcsolatos befektetéseit, mivel a vezeték üzembe állításával az orosz energiaóriás évi 6 milliárd USD körüli bevételre számíthat.

A teljes képhez ugyanakkor az is hozzátartozik, hogy a Déli Áramlat nem egy vonatkozásban még komoly nehézségekkel találkozhat szembe magát. Ilyen nehézségnek tekinthető, hogy a tervezett vezeték 900 kilométer hosszú és 2000 méter mélyen lévő tenger alatti szakaszának a megépítése rendkívül bonyolult műszaki feladat. Ilyen mélyen és ilyen hosszan még soha nem fektettek sehohy vezetékét. Biztató ugyanakkor, hogy ezt a munkát ugyanaz az olasz Eni végzi majd, amelyik (német és japán technológia bevonásával) sikeresen fektetett le közel 400 kilométernyi gázvezetékét hasonló körülmények között a Kék Áramlat Fekete-tenger alatti szakaszának megépítésekor. Ennek ellenére nem lesz egyszerű ilyen mélyen és ilyen hosszú vezeték szakaszt kifogástalan minőségben megépíteni és megbízhatóan üzemeltetni.

A fentiekben túl problémák adódhatnak abból is, hogy a tengeralatti fektetéseket megelőzően Moszkvának egyeztetnie kell Ukrajnával, sőt esetleg még Romániával és Törökországgal is a tengerfenék használatát illetően. És miután a projektből kimaradt, ellenérdekű szereplőkről van szó, könnyen kényszerülhet az orosz fél elhúzódo tárgyalásokra, hosszú és nehéz alkura.

Ugyancsak kockázati tényező, hogy Oroszország gázkitermelése immár évek óta stagnál. Nem teljesen világos, hogy az új, egyre nehezebb természeti és éghajlati körülmények közt található oroszországi lelőhelyek megnyitása és kitermelésbe állítása mikorra következik be. Moszkva nyilván megpróbál időt nyerni és – többek között – ehhez van szüksége arra, hogy a „közép-ázsiai

zsákból” még jó néhány évig csak észak felé – vagyis kizárólag saját magán keresztül – engedje ki a nemzetközi piacokra a Kazahsztánban, Üzbegisztánban és Türkmenisztánban kitermelt földgázt. Ezen a helyzeten lehet sopánkodni, ámbár nem különösebben érdemes. Már csak azért sem, mert ezen a helyzeten Magyarország biztosan nem tud változtatni, sőt – minden jel szerint – a térségbeli rendkívül erős orosz jelenlét miatt nálunk sokkal erősebb nemzetközi tényezők se nagyon. Röviden: Oroszországnak kell a közép-ázsiai gáz. És ebből aligha fog engedni. A Nyugat pedig egyelőre – és ez akár egymásfél évtizedig is eltarthat – nincs abban a helyzetben, hogy ezen érdemben változtatni tudjon. Lehet ugyan ezzel próbálkozni, ám ilyen előnytelen versenyfeltételek mellett nem kifejezetten bölcs dolog...

## A Nabucco-projekt története

Az Oroszországot elkerülő, s elsősorban a Kaszpi-térség országainak gázkészleteire számító Nabucco gázvezeték története 2002 februárjában, szintén Ausztriában kezdődött. Ekkor került sor a projekttel kapcsolatos első tárgyalásokra az osztrák OMV Gas és a török BOTAs között. A két vállalat – amely ugyanezen év májusában együttműködési memorandumot írt alá – a Nabuccóról folyó tárgyalásokra meghívta a bolgár Bulgargaszt, a magyar Molt és a román Transgast is, amelyek hivatalosan 2002 júniusában, Isztambulban csatlakoztak a projekthez. Az öt résztvevő 2002 októberében írta alá a gázvezeték megépítésének megvalósíthatósági tanulmányára vonatkozó együttműködési megállapodását.

Bár napjainkban a gázvezetékbe pumpált gáz kapcsán elsősorban az azeri gázkészleteket említik a híradások, a Nabucco-projekt kezdeményezői eredetileg azzal számoltak,

hogy a vezetékbe a Kaszpi-térség poszt-szovjet köztársaságaiból (Azerbajdzsánból, Türkmenisztánból, Üzbegisztánból, Kazahsztánból), továbbá Iránból és Irakból is kerülhet gáz. Ez utóbbi 2003 márciusát követően természetesen lekerült a listáról.

Az Európai Bizottság hivatalosan 2003 decemberében karolta fel a Nabucco-projektet: a terv nem csupán az Európai Unió Transzeurópai Energiahálózat-programjának lett része, de a 2004 végére megszületett megvalósíthatósági tanulmánya is az EU 50 százalékos részfinanszírozásával készült. A gázvezeték tervében résztvevők több mint kétéves előkészület után 2004 júniusában alapították meg a Nabucco bécsi székhelyű projektcégét (Nabucco Gas Pipeline International GmbH) azzal, hogy a céget vivő OMV befektetőt keres, és megállapodik valamelyik célszállal a kitermelésről. A projektcégben a török BOTAs, a bolgár Bulgargaz, a román Transgaz, a magyar Mol és az osztrák OMV Gas eredetileg egyaránt 20-20 százaléknyi részvényarányhoz jutott.

Ekkor váltak ismertté a Nabucco főbb paraméterei is. A gázvezeték a szlovák-osztrák határnál fekvő Baumgartentől indulna, melyet a tervek szerint nyugat-európai gázelosztó központtá fejlesztenek. A hozzávetőlegesen 3300 km hosszú (török szakasza 2000, a bolgár 400, a román 460, a magyar 390, az osztrák 46 km), két építési fázisban megvalósuló gázvezeték első ütemben (a jelenlegi tervek szerint: 2009–2013) az Ankara melletti Ahibozig kanyarodna, ahol a meglévő török infrastruktúrára csatlakozva közép-ázsiai (azeri, türkmén) gázt szállítana Európába. További két év alatt (2016–2018) érne el a Kaszpi-térséget. Átadásának várható időpontja jelenleg 2013, a vezeték végső kapacitása, amit 2018-ban érne el, 31 milliárd köbméter/év. A projekt költségeit a megvalósíthatósági tanulmány 4,5-5 milliárd euróra kalkulálta.

És ezen a ponton jelentkeztek a projekttel kapcsolatos első nehézségek. Hogy valójában mi történt 2004 nyara és 2006 októbere között, utólag nehéz rekonstruálni. Tény, hogy az OMV-nek ez idő alatt nem sikerült szakmai befektetőt találnia. A Nabuccót még a 2006-os ukrán–orosz gázvita sem igazán lendítette előre, a projekt cég nevében ugyanis a Bulgargaz csupán 2006 októberében közölte, hogy a projekt öt résztvevője tárgyalásokat kezdett négy európai energetikai óriáscéggel (Total, Gaz de France, E.On és RWE) a projektbe való bevonásukról. 2007 februárjában azonban a francia Totalal megszakadtak a tárgyalások, s ezt követően nem vezettek eredményre a Gaz de France-szal sem. Annak ellenére sem, hogy a 2007-es fehér orosz–orosz gázvitákat követően előbb az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD) je-

lentette be, hogy a beruházást alacsony kamattal mellett akár hetven százalékig is előfinanszírozná, majd pedig az Európai Unió, hogy egymilliárd euróval beszállna a tervbe. Sőt az Európai Bizottság 2007 júliusában külön Nabucco-projektkoordinátort nevezett ki a holland Jozias van Aartsen személyében. A Gaz de France részvétele 2007 decemberében nem csupán Törökország ellenállásán bukott meg (pontosabban Ankara azon felháborodásán, hogy Franciaország büntettnek tartja a törökök által elkövetett örmény népirtás tagadását), de azon is, hogy igazán már a franciák sem akarták. Kiderült ugyanis, hogy Nicolas Sarkozy, az új francia államfő az algériai földgázt részesíti előnyben, amikor országa energiaimportjának sokoldalúbbá tételére gondol. A Nabucco tervezése, úgy tűnik, lendületet kapott azóta, hogy február elején a német

A meglévő és tervezett földgázvezetékek elhelyezkedése



RWE energiavállalat hatodik tagként csatlakozott a tervező-kivitelező konzorciumhoz.

A Nabucco-projektben külön történet az Egyesült Államok magatartása, amely – közismerten – azt követően vált igazán aktívvá, miután Gyurcsány Ferenc magyar miniszterelnök a Nabuccót „régi álmoknak” nevezte, hozzátéve, hogy „nekünk nem álmokra, hanem projektekre van szükségünk”.

Az amerikaiak számára a Nabucco mindenekelőtt politikai projekt. Washington ugyan gyakran hangoztatja – melleleg igaz is van –, hogy a Nabucco révén mérsékelni lehetne a Gazprom európai monopolhelyzetét, és ez jó lenne Európának, de láthatóan nemcsak ez, hanem ezen túli célok is motiválják. Minden jel szerint az Egyesült Államok a Nabucco-tervvel két, számára nagyon fontos további politikai célt követ: szeretné Oroszország nyugtalanítóan megnövekedett befolyását, magabiztosságát és mesés bevételeit némiképp korlátozni-mérsékelni, valamint megpróbálja elérni, hogy megszűnjék Azerbajdzsán Oroszországtól való mindennemű függése, és ezzel párhuzamosan egyértelművé váljék Baku Washington iránti politikai lojalitása. Ez utóbbi – Azerbajdzsán energetikai tartalékain és a Kaszpi-térségben elfoglalt helyén és lehetséges szerepén túl – mindenekelőtt azért különösen értékes, mert a transzkaukázusi köztársaság közvetlenül határos Iránnal, amelynek északnyugati részén igen jelentős létszámú azeri diaszpóra él. Ennek a csoportnak pedig fontos szerepe lehet egy majdani teheráni politikai fordulatban. A fenti politikai célok eléréséhez tekinti hatékony eszköznek Washington a Nabucco-tervet. Az ugyanis sikeres megvalósítása esetén nemcsak a további orosz üzleti expanziót reteszelve el, de további jelentős pénzügyi támaszt is adhat Azerbajdzsán függetlenségének. (Az azeri GDP 2006-ban több mint 30 százalékkal növekedett a 2005 őszén

megnyitott Baku–Tbiliszi–Ceyhan kőolaj-vezetéknek köszönhetően!)

Ugyanakkor a Nabucco-terv két legérzékenyebb pontja közül az egyik épp Azerbajdzsánnal kapcsolatos. Az utóbbi években már-már áttekinthetetlen információs háború dúl a körül, hogy milyenek is valójában az azeri gázkészletek. Abban teljes az egyetértés, hogy a Sah-Deniz-i lelőhely első ütemének kiaknázása nyomán, 2009-től már 8-8,5 milliárd köbmétert tud Azerbajdzsán évente felszínre hozni. A következő évtized derekára pedig oly mértékben bővül majd a kitermelés, hogy 2015-től évi 10 milliárd köbméter gázt tud Baku exportcélokra felkínálni. Ezeket az adatokat többnyire minden érintett fél – érdekeitől függetlenül – elfogadja. Abban a tekintetben azonban teljes a káosz, hogy ezen túl léteznek-e komoly további gáztartalékok és azok milyen nagyok. Moszkva nyilvánvalóan abban érdekelt, hogy e tartalékok létét kétségbe vonja, Washington viszont mindent bevétve próbálja ennek épp az ellenkezőjét igazolni. Hogy a kép még bonyolultabb legyen, az üzleti élet szereplői közt sem teljes az egyetértés. (A nyilvános források egy része ezzel hozza összefüggésbe a Total 2006 végi kilépését a történetből.)

A másik érzékeny pont az úgynevezett transzkaszpi vezeték. Ennek megépítésére pillanatnyilag vajmi kicsi az esély. Moszkva és Teherán itt egymást segítve riasztja el a potenciális befektetőket és nagyon határozottan figyelmezteti a közép-ázsiai köztársaságokat, hogy eszükbe ne jusson a Kaszpi-tenger jogi helyzetének rendezése előtt bármilyen vezetékfeltételre is gondolni. Vagyis a Nabuccóval leginkább az a probléma, hogy nincs kellő mennyiségű, azt feltölteni képes gáz. Azerbajdzsán önmagában erre – már amennyiben igazolódna a mesés tartalékokra vonatkozó, ám egyelőre semmivel sem igazolt állítások –

legjobb esetben is csak a következő évtized végére lesz képes. De ehhez óriási beruházásokra és az állítólagos tartalékok igazolására lesz szükség. Egyelőre azonban mindkettő hiányzik. Bizonyos tekintetben hasonló a helyzet Türkmenisztán és részben Kazahsztán esetében is, azzal a további nehézséggel, hogy a Kaszpi-tenger státuszának rendezetlensége erősen problematikus teszi a transzkaspikumi földgáz Nabuccóba történő pumpálását.

Azt, hogy a Nabucco esetében mindekelőtt politikai projektről van szó, az utóbbi másfél év számos térségbeli látogatása, találkozója is jól bizonyítja. Az egyik leglátványosabb ilyen jellegű vizit épp az Európai Unióhoz kapcsolódott. Az unió soros elnökségét adó Németország külügyminisztere 2007. március 28-án járt Asztanában, s Frank-Walter Steinmeier arról igyekezett meggyőzni az öt közép-ázsiai – a kazah, a kirgiz, a tádzsik, az üzbec és a türkmén – állam külügyminiszterét, hogy tegyenek valamit országaik demokratizálódásáért, továbbá az Oroszországtól független európai irányú energiaszállításokért. Ez azonban két olyan elvárás, amelynek egyidejű teljesítésére a térség autoriter rendszerei egész egyszerűen képtelenek. S talán épp emiatt oly sebezhető maga az amerikai projekt is. Mintha Washingtonban se akarnák észrevenni, hogy ezek a rezsimek belső politikai természetükből fakadóan képtelenek Moszkvával szakítani. A szakítás ugyanis e rendszerek politikai öngyilkosságát jelentené. Ezt pedig nem fogják elkövetni, bármennyire jó is lenne Moszkvától függetlenül jelentős jövedelmekhez jutni. Vagyis amikor választani kell aközött, hogy Moszkvától elszakadva értékesítsék erőforrásaikat és ezzel az orosz politikai jóindulat elvesztését is kockáztatják, illetve aközött, hogy Moszkvával együttműködve lépjenek külső piacokra, megtartva ezzel Oroszország politikai

támogatását, akkor ezek a rendszerek egyértelműen az utóbbit választják.

A Nabucco legnagyobb „versenyhátránya” a Déli Áramlattal szemben döntően abból fakad, hogy míg az utóbbi esetében a vezetékrendszer építésében jelentős forrásokkal – üzleti kockázatot is vállalva – részt vesz maga a szállítandó gáz tulajdonosa, vagyis Oroszország, addig mindez a Nabucco esetében nem áll fenn. Vagyis olyan üzleti szereplők akarják az Európáig futó vezetékét megépíteni, akik nemcsak nem rendelkeznek a kitermelőhelyek és az ott kitermelt földgáz felett, de arról sincs igazán megbízható tudomásuk, hogy mekkorák is a kitermelhető készletek. Amikor az 1960-as és 1970-es években a Szovjetunió megépítette a nagy exportvezetékét, akkor ezt annak biztos tudatában tette, hogy vannak megfelelő készletei. E készletekre hagyatkozva vett fel a vezetéképítésekhez igen jelentős nyugati hiteleket és vásárolt nyugati technológiát (csöveket, kompresszorokat stb.), mert tudta, hogy valóságos készletei révén tartozásait képes lesz a hosszú futamidejű gázszállításával kiegyenlíteni. Ezt a garanciát pedig Nyugaton is elfogadták. A Déli Áramlat is lényegében e régi „szerkezet” jegyében épül, azaz a vezetéktelepítés, ha nem is kizárólagos, de egyik legfontosabb finanszírozója az a Gazprom, amelyik a szállítandó gázkészletek felett rendelkezik. A Nabucco esetében épp fordított a helyzet.

A Déli Áramlat bírálói az utóbbi évben gyakran idézték a magyar kormány gázvezetékekkel kapcsolatos politikájának amerikai kritikáit. Ám egy szót sem szóltak arról, hogy Washington akkor lendíthetne igazán nagyot a projekten, ha leülne tárgyalni Iránnal. Ott ugyanis a Nabuccóba is bőven elegendő gáz van, merthogy Iráné a világ második legnagyobb igazolt gáz-tartaléka. Teherán azonban egyelőre nettó gázimportőr... ■