

PROCENA POSVEĆENOSTI RUSIJE IZGRADNJI JUŽNOG TOKA DO 2015. GODINE

Dr Andraš Deak*

U poređenju sa njegovim zapadnim takmacima, *Nabukom* i *ITGI*-em (Interkonektor Turska-Grčka-Italija), slučaj *Južnog toka* izgleda prosto. *Nabuko* se, na primer, susreće sa određenim brojem značajnih poteškoća, koje u najvećoj meri skoro da i ne postoje u ruskom projektu: on obuhvata nekoliko relativno malih energetskih kompanija bez značajnog tržišnog portfolija ili imovine, a sputan je nerešenim pitanjima vođstva, uprkos svoj moralnoj i finansijskoj podršci SAD i EU. Tranzit kroz Tursku – sa svim ekonomskim i političkim pitanjima – biće *tvrd orah* u budućnosti, a koordinacija velikog broja različitih i često suprotnih interesa čini bilo kakvu prognozu roka za završetak radova veoma teškom.

U svetlu ovoga, Južni tok izgleda kao jasan projekat. Njegova realizacija zavisi skoro isključivo od *Gazproma*. Uz snažan status dobavljača i ogromnog portfolija evropskog tržišta, kompanija stvarno nema razloga da se mnogo brine o nalaženju dodatnih količina gasa ili potražnje, kao ni da brine o izbegavanju najvećih tržišta na tom putu. Moskva ima jaku pregovaračku poziciju u odnosu na male tranzitne države. Prema tome, nasuprot *Nabuko* projektu, realizacija *Južnog toka* je „pitanje jednog aktera“, dok ruska upornost i mogućnosti igraju gotovo odlučuju ulogu.

Izazovi i sumnje

Južni tok ima kratku, ali spektakularnu, istoriju. Juna 2007. godine ENI i *Gazprom* su potpisali memorandum o projektu, dok je Putin predstavio ideju balkanskim liderima u Zagrebu nekoliko dana pre toga. Međudržavni ugovori su bili potpisani sa Bugarskom, Srbijom i Mađarskom u januaru i februaru 2008. Godine. U 2009. godini projekat je prešao u sledeću fazu: većina studija o izvodljivosti bi trebalo da bude završena do kraja godine, čime se otvara mogućnost za potpisivanje obavezujućih ugovora. Posle nekoliko promena originalnog plana, zamišljeno je da *Južni tok* ima kapacitet od šezdesettri milijarde metara kubnih, a prema polu-zvaničnim procenama *Gazproma*, njegova izgradnja bi trebalo da košta dvadesetpet milijardi evra.¹ Ruski politički lideri, Putin i zvaničnici *Gazproma* nekoliko puta su izjavili da će mreža biti u pogonu do kraja 2015. godine.

Brzina i zamajac projekta su zaista zapanjujući. Nadimak „munjevita cev“, koji se koristi u nezvaničnom evropskom slengu, apsolutno je odgovarajući, posebno u poređenju sa sporim progresom drugih sličnih projekata u regionu. Moskva zaista izgleda odlučna i ambiciozna, zainteresovana da ima novi, ogromni tranzitni koridor u doglednoj budućnosti. Uprkos ovim utiscima, postoji ipak malo prostora za skepsu. Kritičari, uopšteno gledano, ukazuju na dva značajna tipa pitanja, koja mogu da predstavljaju pretnju projektu.

A) Prvi tip pitanja bavi se izvodljivošću, a to se opet naslanja na prethodno i uopštenije pitanje o kredibilitetu *Gazpromovih* rokova. Bili smo svedoci, na primer, velikog potcenjivanja kompleksnosti i rizika projekta *Severni tok*, što je prouzrokovalo, blago govoreći, značajno kašnjenje u izgradnji. Za polje *Shtokman*, koje je bilo prioritetan projekat pre nekoliko godina, bilo je obećano da će biti povezano na sistem gasovoda već 2013. godine, što je čak i prema mišljenju nekih partnerskih kompanija bio nerealan rok.² Razvoj polja *Bovanenkovskoye*, glavnog projekta na poluostrvu Jamal, još uvek je teško proceniti usled nedovoljno informacija o njegovom napretku. Tehnološki zaostatci i kašnjenja su uobičajeni

* **Dr Andraš Deak** (Andreas Deak) je direktor istraživanja Centra za studije proširenja EU, Centralno-evropskog univerziteta.

¹ „Truba na trillion“, *Vedomosti*, 06.02.09.

² Predstavnik Statoil Hydro, vlasnik 24% projekta, je javno izrazio sumnju u ovaj rok. Vidi: „Credit Crisis May Delay Shtokman Project“ http://www.rigzone.com/news/article.asp?a_id=70459

fenomen u industriji, ali ruski monopol možda ima previše optimističan pogleda na svoj potencijal za gradnju i sposobnost koordinacije. Ovi rizici u odnosu na ruska obećanja su spoljni. To znači da se oni ne odnose na ruske ambicije da se sagradi nova infrastruktura, već na implementaciju toga. *Gazprom* će možda loše voditi ove projekte, ali to ne dovodi u pitanje njegovu volju da izgradi ove mreže.

U pogledu prethodnog poređenja, *Južni tok* nije manje kompleksan od svojih takmaca. Na potezu od skoro 900 km od Rusije do Bugarske, cev mora biti položena na ekstremnu dubinu od 2000 metara, što je već na samoj granici naših tehnoloških mogućnosti. *Gazprom* jednostavno nema inženjerskih veština i znanja da sam radi u takvim uslovima. Štaviše, morska zona ima nerešen pravni status. S obzirom na to da nije podeljena između priobalnih država, rešenjeorskog dela gasovoda dobija političke i pravne konotacije sa, između ostalih, Ukrajinom, jednim od glavnih protivnika projekta. Takođe, skoro da ništa nije urađeno u smislu dobijanja odobrenja za operativnu proceduru pred Evropskom komisijom. Neki uslovi koji su postavljeni, na primer u međudržavnom ugovoru sa Mađarskom, nisu usaglašeni sa pravom EU, što pretpostavlja dugačak proces odobrenja u Briselu. Čak iako odbijanje od strane evropskih regulatnih tela nije mnogo verovatno, ozbiljni ustupci će morati da budu učinjeni od strane *Gazproma* kako bi pravna rešenja gasovoda bila usklađena sa komunitarnim pravom. Svi ti rizici moći će stvarno da budu ispitani tek pošto studija izvodljivosti bude završena, a pregovori o posebnim pitanjima započnu. Postavljanje rokova u tako promenljivim uslovima izgleda kao politički ili taktički korak. Ne slučajno, Moskva je već pomerila rok za konačnu realizaciju sa 2013. godine na 2015. godinu, što dodatno, ruši njen kredibilitet.

B) Ipak, prave brige u vezi sa rokovima za završetak *Južnog toka* jesu, „unutrašnja“ ruska razmatranja ovog projekta. Nije sasvim jasno do koje mere su ruski politički krugovi i, što je još važnije sam *Gazprom*, posvećeni realizaciji gasovoda u ovom vremenskom okviru. Kritičari često dovode u pitanje neke ruske izjave po različitim osnovama, kojima se ističu ogromni troškovi gradnje, već postojeći kapacitet tranzita kroz Ukrajinu i nestabilna politička i strateška razmatranja. Uzimati bilo koje od ovih razmatranja kao argument za sumnju u kredibilitet ruskih planova, ipak je stranputica. Originalna inicijativa je bila zasnovana na jednom broju različitih stimulusa, ciljeva i ponekad pristupa. Da bi se napravila validna procena, moraju se uzeti najvažnija razmatranja i analizirati se u njihovom sopstvenom kontekstu.

Međutim, pre nego što se krene u tu stranu, trebalo bi uočiti dve važne stvari. Prvo, sigurno je da je dugoročni ruski interes da sagradi novu mrežu na datom „južnom“ pravcu. Ruska frustracija u vezi sa postojećim tranzitnim putevima je neverovatno visoka. Kao što smo videli u slučaju BTS mreže naftovoda i naftnog terminala u Primorsku, svi novi sistemi bi trebalo da budu izgrađeni uz minimalne tranzitne rizike. Prema tome, sumnje bi trebalo tumačiti kao skepsu prema predstavljenom roku, a ne prema celom projektu kao takvom. Istovremeno, gasovodi *Severnog* i *Južnog toka* stvorice za tranzit 2015. godine ukupni dodatni kapacitet od 118 milijardi m³ gasa, čime će skoro udvostručiti trenutni ruski kapacitet u tom pravcu (141,6 milijardi m³ je prošlo kroz Ukrajinu i Belorusiju u 2007. godini). Prema tome, čak iako prihvatimo rusku želju da ne pravi nove gasovode kroz problematične tranzitne zemlje, može se iskazati legitimna zabrinutost u vezi sa obimom poduhvata koji može da promeni sliku celog tranzita energije kroz Istočnu Evropu.³ Kredibilitet je pitanje od posebnog značaja za male balkanske i centralno-evropske države učesnice, koje su često potpuno zavisne od tranzita preko Ukrajine. Diverzifikacija snabdevanja je veliki prioritet za njih. Ako *Južni tok* ne bude spreman na vreme, odnosno ako pretrpi značajna odlaganja, ove

³ Maximum Russian exports to Europe are projected at 200 bcm in 2015. Baltic, Finnish and most of the Turkish exports go through separate pipelines, while the CIS member Moldova gets its demand via Ukraine. This means, that total capacity needed via Belarus and Ukraine do not exceed 170-175 bcm. Calculations on the basis: *Jonathan Stern*: "The Russian Gas Balance to 2015: difficult years ahead", in: "Russian and CIS Gas Markets and Their Impact on Europe", *Simon Pirani* (ed.), Oxford Institute for Energy Studies, Oxford, 2009, pp. 54-93.

zemlje bi mogle da naprave drugačije investicione odluke, kako bi se nosile sa svojom zavisnošću. Rok je ono što je važno.

Drugo, politika Rusije da propagira buduće planove za cevovode u regionu jeftina je i profitabilna politika. U slučaju Srbije, tokom kupovine NIS-a od strane *Gazpromnefta*, *Južni tok* je bio ključni argument u prilog relativno male cene. U ovom slučaju, obećanje brze implementacije *Južnog toka* bio je ključan instrument u ubeđivanju Beograda. Ustvari, suočena sa sličnim ponašanjem Amerikanaca, Moskva nije imala drugih opcija, SAD su takođe propagirale *Nabuko* kao prihvatljivu srednjeročnu opciju u regionu, bez bilo kakve stvarne poslovne obaveze. Koristeći *Južni tok* kao adut za pregovore, Moskva je već prikupila stvarne dobiti, čineći istovremeno samo ograničene obaveze za izgradnju istog. Postoji očigledna asimetrija između ruskog profita i dosadašnjih troškova, a u stvarnosti, politička uveravanja budućih tranzitnih zemalja samo neznatno povećavaju šansu da će *Južni tok* biti završen do 2015. godine.

Uopšteno govoreći, postoje tri glavna unutrašnja“ ruska zapažanja u vezi sa projektom *Južnog toka* koja su vredna pažnje.: prvo, gradnja nove velike infrastrukture je najlakši, ako ne i jedini, način za *Gazprom* da dobije imovinu u Evropi; drugo, Rusi bi želeli da se otarase nepouzdanog tranzitnog puta kroz Ukrajinu; treće, *Gazprom* bi želeo da sačuva svoju kontrolu nad evropskim tržištima u odnosu na svog rivala *Nabuko* i projekat *ITGI*.

Važno je shvatiti da će procena projekta *Južni tok* vrlo zavisiti od toga koji je od ova tri stimulansa najjači u svom uticaju na *Gazpromove* buduće korake. Ako bi se, na primer, *Gazprom* fokusirao prvenstveno na sticanje nove infrastrukture u ovim zemljama, mogao bi da odabere da gotovo isključivo prati sopstveni plan napretka realizacije. U ovom slučaju bez pretnje da će propustiti priliku, *Gazprom* ne bi morao da žuri da troši mnogo novca na tržišta koja je ionako već obezbedio. U isto vreme, ukrajinski tranzit je svakako glavobolja za *Gazprom*. Najveći planovi napretka razvoja *Južnog toka* su se do sada obično pojavljivali u vezi sa eskalacijom odnosa između Kijeva i Moskve. Ako prihvatimo ovo pitanje kao važan stimulans iza ruskih dejstava, stvorićemo logičnu vezu između *Južnog toka* i ukrajinskog tranzita. U ovom slučaju, malo verovatan pozitivan razvoj događaja u vezi sa ukrajinskim tranzitom mogao bi da značajno smanji rusku želju da se kreće unapred sa projektom *Južnog toka*. Na posletku, geografska struktura *Južnog toka* je gotovo identična sa *Nabuko-ITGI* mrežom., U oba slučaja oslanjali bi se, makar i delimično, na centralno-azijske kapacitete, sugerišući da se oni mogu smatrati za konkurentne projekte. Teško je zamisliti da bi *Nabuko* na primer, čak i sa procenjenim kapacitetom od samo 10 milijardi m³ (i mogućnosti za još 20 milijardi m³), ostavio dovoljno mesta za još jedan gasovod. Gradnja jedne od ovih dveju mreža bi, u najmanju ruku, značila odlaganje druge.

Moguće strategije Gazproma

Politika „nove imovine“. Vertikalna integracija i sticanje evropske imovine bio je važan cilj *Gazproma* još od njegovog osnivanja ranih devedesetih. Međutim, unutrašnje slabosti i nepovoljan bilans na tržištima gasa otežali su ostvarenje ovih ciljeva. Pošto je konsolidovao domaću situaciju, menadžment *Milera* je mogao da se stvarno vrati ovom zadatku tek 2004. i 2005. godine.

Postoje u osnovi samo dva načina da se dođe bliže evropskim potrošačima. Jedan način je ponovno pregovaranje oko *Gazpromovih* dugoročnih ugovora o snabdevanju. Budući da imaju vremenski okvir na 20 do 25 godina, ovi ugovori definišu gotovo svaki važan aspekt veze između *Gazproma* i evropskih kompanija, uključujući cenu, količinu i mesta trgovine. Za *Gazprom*, jedina mogućnost da lako promeni uslove u svoju korist, jesu retki ponovni pregovori o ovim pravnim okvirima. Od 2006. godine većina evropskih kompanija je produžila svoje ugovore na dodatnih 20 do 30 godina. Ovi uključuju, između ostalog, dostavu Nemačkoj, Austriji, Češkoj Republici, Italiji i većini balkanskih država. Novi element ovih ugovora je da su oni dozvolili *Gazpromu* da uđe na lokalna tržišta. Kompanije

„čuvari“ i nacionalni zaštitnici kao što su *ENI* ili *OMV*, garantovali su da mali deo nacionalnog tržišta bude snabdevan direktno od strane *Gazproma* ili od strane akcionarskih društava. Sve zajedno, međutim, ovo je bio relativno skroman ustupak od strane Evropljana – definitivno nedovoljan za rusku kompaniju – dok je potpisivanje dugoročnih ugovora o snabdevanju zatvorilo mogućnost za *Gazprom* da dobije dalje koncesije za sledećih 20 do 25 godina.

Gazprom ima lošu istoriju učešća u privatizaciji postojećih istočnoevropskih gasnih mreža, i pati od svih stega i prepreka koje su uzrokovane njegovim statusom monopoliste. Nova infrastruktura, međutim, posebno u slučaju skupog čuvanja gasa i prateće infrastrukture gasovoda, mogla bi biti efektivno sagrađena uz uključivanje Rusije. *Gazpromovo* prisustvo obezbeđuje značajne garancije za investitore, u smislu pitanja o snabdevanju i maksimalnom obrtu. Tipični postojeći primeri *Gazpromovog* učešća jesu primeri evolucije uloge ove kompanije na nemačkom tržištu od 1993. godine, zamena imovine *Severnog toka* i gradnja austrijskog skladišta u Hajdahu. Zapadne kompanije koje učestvuju u zajedničkim projektima mogu da budu uverene u to da Rusi više vole da koriste zajedničke objekte, obezbeđujući maksimalne profite za sve partnere. Pored prospekta finansijske dobiti partneri u *Južnom toku* imaju još jedan razlog da dopuste *Gazpromu* da dođe na njihovo domaće tržište, a to je: veća sigurnost snabdevanja. Većini ovih zemalja nedostaju značajan kapacitet za tranzit, industrijske osnove i fondovi da izgradi jeftine skladišne kapacitete. Sa izuzetkom Mađarske, nijedan od partnera nije odlučio da izgradi skladišta iz budžetnih sredstava. Uvek je jeftinije i sigurnije da se takve odluke naprave zajedno sa *Gazpromom*. *Južni tok* ne bi bio izvodljiv bez jasnih garancija *Gazproma* da će ovu novu mrežu i koristiti. Međutim, imajući imovinu *Gazproma* na svojoj teritoriji, ove zemlje će biti u boljoj poziciji u pregovorima sa ruskim monopolom i moći će da obezbede domaću nabavku.

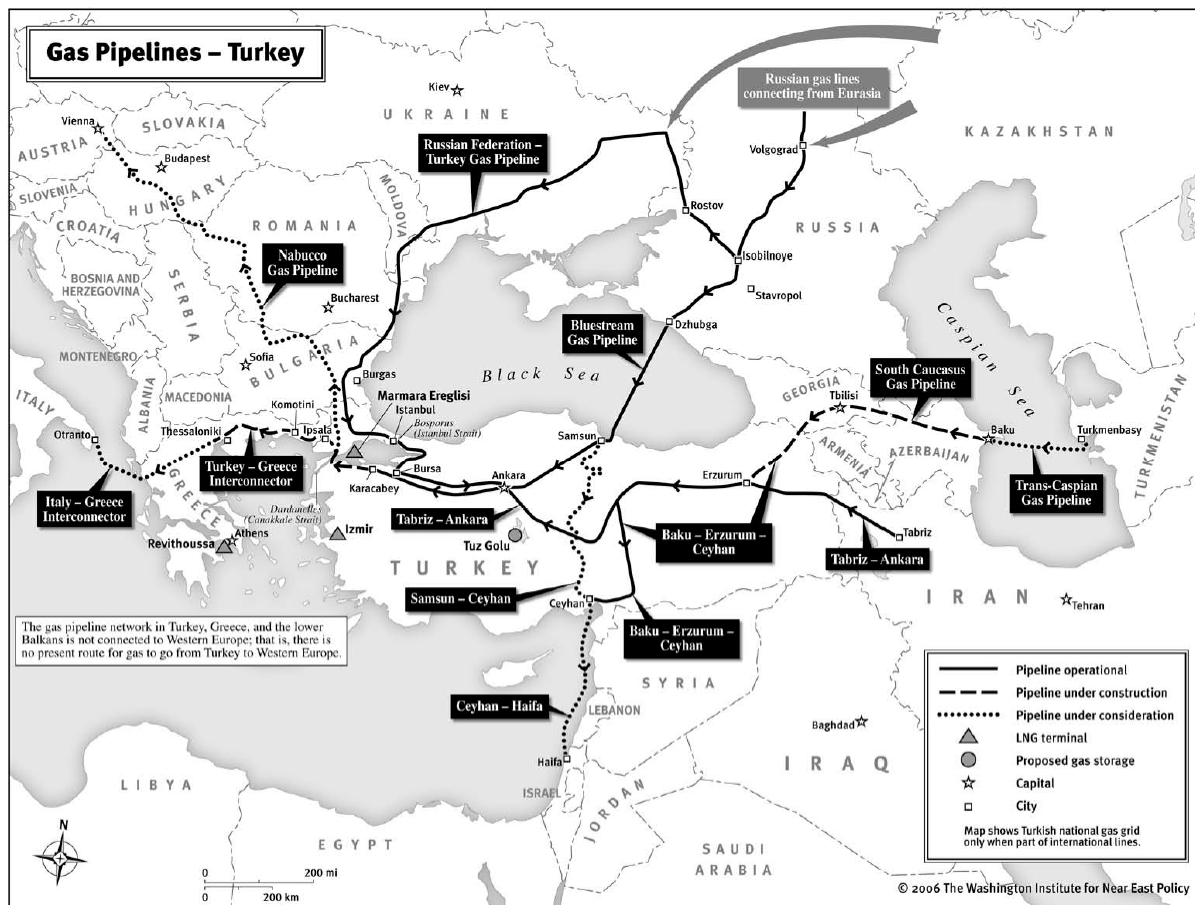
Sa ruske tačke gledišta, gradnja evropskog dela *Južnog toka* na kopnu relativno je mali i pogodan poduhvat. Dva kraka mreže ne bi koštala više od pet milijardi evra (ili čak i mnogo manje) i *Gazprom* ima dobre šanse da obezbedi većinu građevinskih narudžbina. U zamenu za finansiranje sopstvenog dela od dve do dve i po milijarde evra, *Gazprom* bi mogao da dobije direktan pristup i postane dominantan igrač na lokalnim tržištima. Nikada ne bi mogao da kupi postojeću infrastrukturu po tako niskoj ceni. Centralno pitanje za *Gazprom* jesu vankopneni deo i deo kroz rusku teritoriju, koji bi činili najveći deo ukupnih troškova projekta. Formalno, ne postoje pravne veze između ovih elemenata. *Južni tok* je sačinjen od šest nacionalnih delova, bez bilo kakve veze između njih, izuzev Putinovih obećanja. On se u ovome veoma razlikuje od projekta *Nabuko*, gde je ceo gasovod izgrađen u okviru jedne kompanije i regulatornog okvira. Moskva gradi mrežu prateći staru logiku nezavisnih nacionalnih gasovoda, što maksimizira njenu pregovaračku poziciju. Logično, *Gazprom* bi mogao da podeli implementaciju svake sekcije. Kopneni kapaciteti bi mogli lako da budu sagrađeni i snabdeveni po ugovorenih 10+10 milijardi m³ nivoa iz starog, postojećeg sistema *Progress* kroz Ukrajinu. Skupi vankopneni deo gradnje mogao bi početi, a kašnjenja bi bila, makar pravno gledano, prihvatljiva. Ova konstrukcija bi donela neke gubitke, usled duže tranzitne rute iz Ukrajine do Bugarske i potom nazad na sever,⁴ ali u zamenu za to *Gazprom* bi dobio značajnu fleksibilnost u ugovornom sistemu *Južnog toka*. Ako *Gazprom* pratio ovu logiku, rok od 2015. godine ima malo više kredibiliteta u odnosu na kopneni, gde kompanija ima više stvarnih obaveza, nego u odnosu na vankopneni deo, gde su neka zakašnjenja mnogo verovatnija.

Realizacija projekta putem ovog scenarija bi unapredila bezbednost snabdevanja za većinu država učesnica. Međutim, kako bi se pojasnili i skicirali mogući rezultati tokom faze gradnje, za male zemlje partnere bilo bi uputno da harmonizuju svoje politike u odnosu na

⁴ *Gazpromova* aktivnost je pokazala neke znake koji nagoveštavaju da ovaj scenario ostavlja otvorenim. Budući da je zakupio rumunske i bugarske tranzitne kapacitete za još 20 do 25 godina, ozbiljno ispituje oslobađanje ovog potencijala putem gradnje novog kraka gasovoda *Plavi tok* ka Turskoj. Ruski monopol još uvek insistira na renovaciji i mogućem proširenju, posebno južnog dela ukrajinskog sistema.

projekat. Pregovaranje samo sa i kroz Moskvu, i nedostatak multilateralnog okvira, luksuz je koji se u tako skupom i kompleksnom projektu ne može dozvoliti. Obavezujući rok u multilateralnom okviru je mnogo sigurniji od bilateralnih obavezivanja i političkih obećanja.

Karta 1 – Infrastruktura izvoza gasa u Tursku



Izvor : Vašingtonski institut za politiku na Bliskom istoku (The Washington Institute for Near East Policy), 2006

Strategija ukrajinskog tranzita. Ukrajinski, i u manjoj meri beloruski, tranzit već nekoliko godina je najveći izazov za *Gazprom*. Uprkos svim naporima tokom poslednje dve decenije, 70% celokupnog izvoza gasa u Zapadnu Evropu još uvek teče kroz ovu zemlju, što predstavlja neugodnu zavisnost ruskog liderstva i prouzrokuje ogromne finansijske gubitke za *Gazprom*. Smanjenje zavisnosti i gubitaka može se dostići samo putem konsolidacije ukrajinske gasne industrije prema ruskim uslovima ili prosto putem isključenja ove zemlje iz vertikalnih lanaca. Prva opcija ima visoke političke torškove i troškove prestiža, kako je i pokazano tokom dva „gasna rata“ 2006. i 2009. godine, iako bi čak i ovi troškovi mogli da se pokažu kao vrlo relativni ako bi se u obzir uzela astronomska cena gradnje alternativnog sistema. Štaviše, ukrajinska mreža gasovoda nudi ne samo najjeftiniju tranzitnu rutu u tehničkom smislu, već takođe poseduje i jedinstveni kapacitet od 34 milijarde m³ za gas, koji bi teško mogao da se zameni čak i dugoročno gledano.

Prethodnih godina, Moskva je nameravala da podrži potpuno isključivanje Ukrajine iz svog lanca izvoza. Slično govoreći i ovog puta, realistično je misliti da je pravi cilj Kremlja da oslabi ukrajinsku pregovaračku poziciju i smanji sopstvenu zavisnost putem gradnje alternativnih kanala izvoza na Zapad. Neki od ovih zadataka, međutim, mogli bi možda već biti dostignuti gradnjom *Severnog toka*, gde bi značajan deo kapaciteta (možda 20 do 30 milijardi m³) mogao da bude iskorišćen za svrhu diverzifikacije tranzita. Značajno pitanje u

pogledu napora *Gazproma* ka diverzifikaciji jeste da li će alternativni kapacitet dovoljno omekšati poziciju Kijeva, kako bi se dostigao dogovor, i do kada se to može postići? U tom smislu, promenljiva politička situacija u Ukrajini stavlja *Gazprom* u zaista nezgodan položaj. U ugovorima iz 2009. godine, *Gazprom* je pristao na pravne i finansijske obaveze da koristi barem 110 milijardi m³ kapaciteta ukrajinskog tranzita u narednih jedanaest godina. Ovo pokazuje da Moskva nije stvarno računala da će druge, nove, tranzitne rute biti dostupne u ovom periodu – iako ovo može da bude samo pesimistička pretpostavka i neka vrsta polise osiguranja za *Gazprom*. Ono što izgleda realnije jeste pretpostavka da Moskva nije odustala od sticanja imovine ukrajinskog tranzitnog sistema, koji bi, ukoliko bi se ostvario, stvorio vrlo negativnu perspektivu za *Južni tok*. Što je bolja situacija sa ukrajinskim tranzitom, manji je pritisak na *Gazprom* da krene napred sa *Južnim tokom*. U tom kontekstu važno je primetiti da je, uprkos svoj brutalnosti rusko-ukrajinskih odnosa, *Gazprom* mirno napredovao u postizanju dogovora u vezi sa putevima tranzita. Prinudio je Kijev da potpiše gotovo zapadnjački ugovor za snabdevanje i uspeo je u izolovanju Ukrajine u odnosu na ovo pitanje na Zapadu. Moskva je trijumfovala u dogovorima sa Belorusijom, a, otpisivanje mogućnosti sličnog ishoda sa Ukrajinom, makar i kratkoročno, može da bude ozbiljna greška. Rok 2015. godine za *Južni tok* je mogao da bude taktički potez nadolazećeg ogoljenog konflikta između dve strane.

Rivalska strategija. Sumnja da će *Južni tok* biti napravljen kao rivalski *Nabuko* i *ITGI* je široko rasprostranjena među zapadnim analitičarima, iako je redovno demantovana od strane *Gazproma*. Prema tim optužbama, ciljne zalihe gasa u rivalske projekte će dolaziti uglavnom iz istih, centralnoazijskih izvora i prolaziće kroz iste države. Jedina osnovna razlika bi bila ta što bi gas prodavala jedna tranzitna kompanija sama (*Gazprom*), što bi dodatno povećalo njen uticaj na ovim tržištima. Prema takvim mišljenjima analitičara, jedini cilj Moskve je da spreči gradnju zapadnih gasovoda i sačuva svoj monopol kako na strani ponude, tako i na strani potražnje.⁵ Štaviše, kontrolišući masu gasovodnih sistema na Balkanu, *Gazprom* bi čak mogao da utiče na iračko ili iransko snabdevanje Evrope.

Sve u svemu, izgleda da je *Gazpromova* osnovna filozofija u pogledu gasne industrije da pojača sve izložene strahove. Logika „onaj ko ima cev ima i gas“ prisutna je u svim investicijama *Gazproma*. Međutim, *Južni tok* je planiran da bude izgrađen u državama koje prate obavezna pravila konkurencije EU. U njima bi kapaciteti gasovoda trebalo da budu otvoreni za sve dobavljače. *Gazprom* može da zatraži izuzetak u Briselu, ali značajni deo gasovoda bi ipak trebalo da bude ponuđen i trećim licima. Čak i ako pravila nisu savršena, to znači da imati imovinu u pravnom licu može samo da poveća kontrolu nad njegovim kapacitetom, ali to ne obezbeđuje potpuni autoritet. Ukoliko Generalni direktorat EU za zaštitu konkurencije primeni pravna sredstva u odnosu na *Južni tok* i prinudi učesnike da poštuju i potpuno primene Direktivu o gasu, *Gazprom* neće biti jedini koji će koristiti gasovod. Radni, online kapacitet i veza sa turskom mrežom 2015. godine olakšali bi izvoze sa Bliskog istoka i Kaspijskog basena u Evropu, izbegavajući na taj način *Gazpromov* saldo. *Gazprom* se može nadati na nesavršenosti u regulatornom okviru, ali mnogo će zavisiti od nacionalnih i evropskih regulatornih tela u odlučivanju kako će *Južni tok* u stvarnosti funkcionisati.

U ovom kontekstu, „rivalska interpretacija“ možda ima neke logičke osnove, ali neće stvoriti crno-belu situaciju. Ustvari, relativno rani završetak *Južnog toka* će pomoći Evropi da ustanovi ugovore sa alternativnim dobavljačima. Ako *Gazprom* stvarno želi da zaustavi *Nabuko*, najbolje mesto za mešanje je Turska. Turska potrošnja se oslanja na rusku nabavku i ta zemlja se još uvek nije pridružila Evropskoj energetske zajednici. Budući da ima jako rastuću tražnju za gasom, Moskva ima mnogo veći uticaj nad Ankarom nego nad drugim državama *Nabukoa*. Neka vrsta zajedničkog upravljanja snabdevanja koje dolazi sa Bliskog istoka i iz Kaspijskog basena mnogo je realističniji scenario, nego onaj po kome će *Gazprom* sačuvati pun kapacitet kontrole nad *Južnim tokom*. Uz ponudu da *Južni tok* bude

⁵ *Toby Vogel*: „Will South Stream push EU off course?“, u: *European Voice*, 30.04.08.
<http://www.europeanvoice.com/article/imported/will-south-stream-push-eu-off-course-/60547.aspx>

kanal za tranzit i garancije pouzdanog snabdevanja Ankare, *Gazprom* bi mogao da traži deo gasnog tranzita kroz Tursku. Prateći ovaj tok misli, gradnja *Južnog toka* bi mogla da bude zamišljena kao rival konkurentskim zapadnim projektima, ali bi bilo greška karakterisati ovo kao odlučujući odnos. U suštini, međutim, „logika takmičenja“ čini pouzdanost roka 2015. godine slabijom, jer takođe pretpostavlja da će zavisnost od projekta *Nabuko* rasti tokom narednih godina.

Zaključak

S obzirom na to da smo već stavili neke znakove pitanja iza pouzdanosti roka 2015. godine, moramo da se zapitamo sada zašto bi Moskva predstavila tako blizak datum kao rok. Najverovatniji odgovor je neka vrsta *tumarajući-usput-efekta*. Imajući bezbroj dobrih argumenata da izgradi nove tranzitne koridore za budućnost i trpeći snažnu gasovodnu konkurenciju na Balkanu, Rusi su morali da načine potez. Njihovo uključivanje, međutim, nije moglo da dobije stvarni kredibilitet bez roka izgradnje. Obavezivanje Moskve na *Južni tok* nije bilo rezultat odgovornog planiranja unapred, već postepen proces u kojem je političko „guranje“ igralo značajnu ulogu. Nije *Gazpromov* menadžer bio taj koji je davao izjave o skorom završetku, već najviši politički lider zemlje. Iako se moglo misliti da je ovo kredibilnije obećanje, u stvarnosti je ono manje pouzdano. Političari imaju tendenciju da budu više nestrpljivi u stvarima vezanim za energetiku nego sama industrija. Kada je *Gazprom* uspeo da odloži prvobitni rok za 2013. godinu, verovatno je morao da se gorko bori protiv toga da sledeći rokovi ne budu postavljeni pre 2015. godine. Rani rok ustvari pogoršava pregovaračku poziciju *Gazproma* suočenog sa problemom u vezi sa projektom u Austriji, nesaglasnostima oko kapaciteta sa ENI-em i značajnim finansijskim stegama, i može da se pretvori u glavobolju za kompaniju u budućnosti. Putin nije taj koji će da bude odgovoran za bilo kakve neuspehe pri ostvarivanju plana, već *Gazprom*.