



## روسیه و خط لوله نفت شمال

پس از سالها مناقشه سیاسی / حقوقی و فنی بر سر انتقال منابع انرژی کشورهای تازه استقلال یافته به بازارهای بین‌المللی، وضعیت موجود را می‌توان به شکل زیر دانست:

- جمهوری اسلامی ایران سوآپ را به‌عنوان مکانیزم فوری تثبیت حضور خود در این رقابت مهم انتخاب نموده است. پروژه احداث خط لوله نکا / تهران نیز به‌عنوان مکانیزم میان‌مدت حضور در این رقابت مراحل نهایی آغاز عملیات اجرایی را طی می‌نماید.
- خط لوله باکو / سوپسا با سرمایه‌گذاری غرب احداث و در آوریل افتتاح شده است.
- عملیات اجرایی خط لوله تنگیز / نورسیسک توسط شرکت CPC از چند ماه پیش شروع شد.

- خط لوله باکو / جیحان به‌رغم امضای اسناد متعدد از جمله سندی که اخیراً در اجلاس سران OSCE (استانبول) به امضا رسید، همچنان درگیر مناقشات فنی / مالی و نهایتاً سیاسی / حقوقی است.

- خط لوله باکو / چچن / نورسیسک (موسوم به خط لوله شمال) از ابتدای سال جاری میلادی با مشکلات مضاعف به‌ویژه در بخش چچن مواجه شد که نهایتاً به بسته شدن آن در ماه ژوئن انجامید. روسیه در تلاش برای اجتناب از حذف خود از رقابت انتقال نفت خزر، با تجهیز امکانات بندری و ریلی ماخاج قلعه (جمهوری داغستان) اعلام نمود تا آغاز فعالیت مجدد این خط لوله، تعهدات خود را از طریق خط آهن شمال این کشور انجام می‌دهد. تشدید جنگ در چچن نیز روسیه را به این نتیجه رساند که احداث یک خط لوله ۲۶۰ کیلومتری انحرافی با هدف حذف چچن از این مسیر را در دستور کار فوری خود قرار دهد. لذا با توجه به وضعیت موجود، گزارش حاضر قدرت مانور روسیه در بحث انتقال منبع انرژی خزر را مورد بررسی قرار می‌دهد.



## گزینه‌های روسیه برای حفظ جریان نفت در مسیر شمال

## ۱. احداث خط لوله انحرافی از مسیر چچن

خط لوله ۱۳۴۷ کیلومتری باکو / ماخاج قلعه / گروزنی / نوورسیسک که ۱۷۰ کیلومتر آن از چچن می‌گذرد در زمان شوروی سابق به منظور تأمین نفت مورد نیاز پالایشگاههای باکو و گروزنی احداث گردید. از سال ۱۹۹۷ این خط به عنوان مسیر شمالی جهت انتقال نفت جمهوری آذربایجان با ظرفیت ۷-۵ میلیون تن فعال گردید. در این سال، شرکت روسی ترانس نفت و طرف آذری طی قراردادی تعرفه ترانزیت را ۱۵/۶۷ دلار در تن توافق نمودند. با امضای این قرارداد، شرکت ترانس نفت با استفاده از این خط لوله در سال ۹۸، ۲/۸۷ میلیون تن نفت را برای جمهوری آذربایجان ترانزیت نمود که از ۲/۰۸ میلیون تن پیش‌بینی شده بیشتر بود. از اوایل زمستان گذشته، اختلافات مسکو - گروزنی و درگیری‌های داخلی چچن موجب توقف مکرر کار این خط لوله در بخش چچنی گردید و در نهایت در ماه ژوئن سال جاری به توقف کامل عملیات ترانزیت از طریق این خط لوله انجامید. علاوه بر وقفه‌های مکرر، سرقت نفت و تغییر کیفیت نفت در مقصد (نوورسیسک) دو مشکل عمده روسیه و جمهوری آذربایجان در بهره‌برداری از این مسیر بود که به بالا رفتن تعرفه ترانزیت انجامیده بود.

از هفتم ماه ژوئن که عملیات ترانزیت متوقف شد، طرف روسی با هماهنگی نمودن فعالیت وزارت راه‌آهن و شرکت ترانس نفت موفق گردید عملیات ترانزیت را با استفاده از راه‌آهن منطقه شمال روسیه و از مبدأ بندر ماخاج قلعه ادامه دهد لیکن محدودیت ظرفیت و افزایش هزینه‌ها دو مشکل اصلی ادامه این عملیات است لذا با تشدید جنگ در چچن، دولت روسیه در ماه سپتامبر اعلام نمود در نظر دارد با تأسیس یک خط لوله انحرافی از مسیر چچن، خط لوله شمال را احیاء نماید. سیمون وانیشتوک رئیس جدید ترانس نفت در اولین مصاحبه مطبوعاتی خود اعلام نمود: «از پوتین دستور دارم عملیات احداث خط لوله انحرافی داغستان را به منظور حذف مسیر چچن از خط لوله باکو / نوورسیسک آغاز نمایم». اکسنکو معاون اول نخست وزیر نیز اعلام نموده است فعالیت مجدد خط لوله باکو / نوورسیسک مهم‌ترین دستورالعمل دولت به سازمانهای مربوطه است.

به‌رغم این اظهارات، برخی کارشناسان ضمن تردید در عملی شدن این پروژه معتقدند

حتی عملی شدن پروژه خط لوله انحرافی چچن به معنی حذف مسیر چچن نیست بلکه این پروژه صرفاً ابزاری در راستای افزایش قدرت مانور در مناقشه ترانزیت نفت خزر است. عمده‌ترین دلیل تردید در اجرای این پروژه که ۲۶۰ کیلومتر طول و ۷۰۰ میلیمتر قطر دارد، منبع تأمین مالی ۳۰۰-۲۵۰ میلیون دلاری آن است. در این زمینه تاکنون چند گزینه مطرح شده است.

- تأمین مالی از طریق منابع دولتی که عملاً امر مشکلی است.

- تأمین از طریق منابع مالی با مکانیزم بای‌بک که احتمال استقبال بین‌المللی از آن کم است.

- بهره‌برداری از ۴۰ تا ۶۰ میلیون دلار که بنابه دستور دولت از شرکتهای نفتی برای اجرای پروژه خط لوله بالتیک جمع‌آوری شده است. این امر به معنی تعلیق پروژه بالتیک می‌باشد.

- تأمین مالی از طریق مشارکت ترانس نفت و شرکتهای علاقه‌مند مانند لوک اوایل که این امر محتمل‌ترین راه به نظر می‌رسد و هم‌اکنون ترانس نفت با لوک اوایل و چند شرکت دیگر در حال مذاکره است. تصدی ریاست ترانس نفت توسط معاون سابق لوک اوایل احتمال مشارکت این دو شرکت را بیشتر نموده است. ضمن اینکه فعالیت استخراجی شرکت لوک اوایل در ساحل روسی شمال خزر و همچنین عضویت این شرکت در کنسرسیوم‌های مختلف نفت جمهوری آذربایجان، مشارکت و سرمایه‌گذاری در پروژه خط لوله انحرافی یا هر پروژه مشابه را برای این شرکت توجیه می‌نماید. لوک اوایل بخوبی بر این امر واقف است که در صورت استمرار توقف عملیات خط لوله شمال، ترانزیت نفت جمهوری آذربایجان متوجه خط لوله باکو / سوپسا خواهد شد که از ماه آوریل سال جاری فعال شده و با سرمایه‌گذاری اندکی ظرفیت آن از سه میلیون تن فعلی تا پنج و حتی هفت میلیون تن قابل افزایش است. لذا در این طرح منافع لوک اوایل و روسیه منطبق شده است.

مشکلات فوق برای فعال نمودن خط لوله شمال از طریق احداث خط لوله انحرافی از چچن نشان می‌دهد که این طرح به لحاظ اقتصادی در حال حاضر توجیه ندارد. بلا تکلیف ماندن منبع سرمایه‌گذاری نیز مؤید این فرض است اما روسیه در شرایط حاضر نمی‌تواند

عامل دوم تعیین‌کننده برنده رقابت در انتقال منابع انرژی خزر، یعنی عامل سیاسی را نادیده بگیرد. انگیزه‌های سیاسی احداث مسیر باکو / سوپسا و انگیزه مطلق سیاسی در پیگیری مسیر باکو / جیحان، ضرورت لحاظ نمودن فاکتورهای سیاسی در این معادله را دیکته می‌نماید. لذا می‌توان گفت اقدام مسکو در برقراری مالیات ۱/۵ دلار در تن بر صادرات نفت خام به منظور احداث خط لوله بالتیک، عملاً به معنی آن است که روسیه نیز به نوبه در حال آزمودن این منبع جدید تأمین مالی پروژه‌های سیاسی می‌باشد. همانگونه که اشاره شد، اختصاص پول جمع‌آوری شده به این منظور برای استفاده در پروژه خط لوله انحرافی چچن نیز مطرح بوده است.

## ۲. گزینه ماخاج‌قلعه

بندر تجاری ماخاج‌قلعه از یک اسکله بارگیری نفت به عمق ۸/۹ متر با کانالی به طول ۲/۳ کیلومتر برخوردار است که امکان بارگیری کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۲۰۰۰ تن را می‌دهد. در سال ۱۹۸۲، ۱۱/۷ میلیون تن نفت از طریق این اسکله بارگیری شده است. در نزدیکی این بندر منابعی برای ذخیره‌سازی تا ۵۰۰،۰۰۰ متر مکعب وجود دارد که معادل ۱۰۰ تانکر نفتکش است. عدم هماهنگی کشورهای همسود، جنگ چچن و نهایتاً طوفان زمستان ۹۵-۱۹۹۴ که تأسیسات این بندر را منهدم نمود، عملکرد بندر را تا ۹۵٪ میلیون تن کاهش داد.

دولت فدرال و دولت محلی در سالهای ۹۴ تا ۹۶ پروژه توسعه امکانات این اسکله را با کمک شرکت‌های ایتالیایی ایمپریگلو<sup>۱</sup> و روسی سویوزمورنیپروکت<sup>۲</sup> مطالعه نمودند. برآورد انجام شده نشان داد سرمایه‌ای معادل ۹۱/۴ میلیون دلار برای این کار لازم است؛ لیکن پس از بحران مالی اوت ۹۸ این رقم تا ۵۱/۲ میلیون دلار کاهش یافت که امید به سرمایه‌گذاری دولتی را برای اجرای این پروژه افزایش می‌دهد. بازگشت سرمایه ۴/۵ ساله منظور شده است لیکن مطلب مهم این است که کار این اسکله در طول اجرای پروژه متوقف خواهد بود. پس از

پروژه، ظرفیت بندر به ۷/۹ میلیون تن در سال خواهد رسید.

وقفه‌های متعدد در عملیات بهره‌برداری از مسیر باکو/ چچن نوورسیسک طی سال جاری از یک سو و ضرورت کاهش تعرفه‌ها جهت رقابت با مسیر باکو سوپسا از سوی دیگر موجب شد در ماه آوریل، شرکت ترانس نفت و وزارت سوخت و انرژی به منظور ارائه یک قیمت رقابتی جهت ترانزیت نفت خزر، مذاکره با وزارت حمل و نقل روسیه در مورد زمان و شرایط اتصال ترمینال ماخاج قلعه به خط باکو نوورسیسک را شروع نمایند. ترانس نفت هم اکنون به منظور افزایش ظرفیت بارگیری بندر ماخاج قلعه، احداث دو خط لوله ۷۲۰ و ۸۲۰ میلیمتری به طول ۱۸ کیلومتر و یک ایستگاه پمپاژ را در این بندر تحت بررسی دارد تا ظرفیت مسیر باکو نوورسیسک به ۹ میلیون تن برسد. هزینه این پروژه ۵۳ میلیون دلار برآورد شده است. لیکن با توجه به وضعیت فعلی و افق قابل برآورد در تولید نفت آذربایجان، برنامه فعلی احداث یک خط لوله ۱۴ کیلومتری با سرمایه‌گذاری حدود ۸ میلیون دلار است که برای ظرفیت موجود کافی است.

### ۳. هدف نهایی و اقتصادی بهره‌برداری از بندر ماخاج قلعه

علی‌رغم اینکه طرح مجدد بحث بهره‌برداری از امکانات بندر ماخاج قلعه به علت توقف عملیات خط لوله شمال بوده است، لیکن سرمایه‌گذاری در این بندر زمانی از لحاظ اقتصادی توجیه کافی خواهد داشت که روسیه بتواند انتقال نفت ترکمنستان و قزاقستان را نیز به این مسیر جلب نموده و به این ترتیب استفاده از ظرفیت مسیر نوورسیسک را بهینه نماید.<sup>۱</sup> لیکن روسیه برای نیل به این هدف مهم باید بتواند دو خواسته مهم شرکت‌های غربی تولیدکننده نفت در قزاقستان و ترکمنستان، یعنی کاهش هزینه ترانسپورت و حفظ کیفیت نفت در مقصد بندر دریای سیاه را تأمین نماید. در این راستا، اوایل سال ۹۸ دولت روسیه کمیته کاری مرکب از دو شرکت وابسته به وزارت راه‌آهن و حمل‌ونقل را موظف نمود کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل در راستای احیای ترانزیت نفت کشورهای حاشیه خزر و به‌ویژه

۱. در سال ۹۸ معادل ۳۸۰،۰۰۰ تن نفت ترکمنستان از ماخاج قلعه ترانزیت شد. برای سال ۹۹ نیز ماخاج قلعه قرارداد انتقال ۲ میلیون تن نفت را دارد لیکن این نفت باید از مسیر چچن عبور نماید.

ترکمنستان از طریق روسیه را بررسی نماید. در این طرح، نفت از طریق دریای خزر به ماخاج قلعه می‌آید و سپس از آنجا توسط خط آهن به یکی از بنادر دریای سیاه منتقل می‌شود.

#### ۴. تعرفه ترانزیت در این مسیر

تعرفه پیشنهادی شرکت موبیل به‌عنوان استخراج‌کننده اصلی نفت ترکمنستان ۳۵ دلار در تن می‌باشد. در حالی که شرکت حمل‌ونقل دریای خزر<sup>۱</sup> جهت انتقال نفت به بندر باتومی تعرفه‌ای معادل ۴۸ (و بعداً ۴۲ دلار) را پیشنهاد می‌نماید و انتقال به اودسا از طریق ماخاج قلعه ۴۹ دلار هزینه دارد! ... لذا نمایندگان وزارت راه‌آهن و حمل و نقل با همه سازمانها و شرکت‌های ذیربط جهت کاهش تعرفه‌ها وارد مذاکره شدند البته مشروط بر اینکه ترانسپورت از طریق شرکت روسی ولگاتانکر باشد زیرا این شرکت در سالهای اخیر در رقابت با شرکت کاسپار آذربایجان که با بهره‌برداری از ۳۱۸ کشتی خود در خزر کل انتقال نفت از اوکتائو قزاقستان به باکو را به‌عهده گرفته است، عملاً بخش کمی از بازار ترانزیت را دارد. در سال ۹۸ این شرکت به زحمت توانست ۱/۵ میلیون تن را ترانزیت نماید. ولگاتانکر بشدت علاقه‌مند به توسعه ترانزیت از ماخاج قلعه بوده امیدوار است از این طریق عملیات خود را به دو برابر افزایش دهد لذا موافقت نموده است ترانزیت در مسیر ترکمنباشی / ماخاج قلعه را از ۸/۵-۹ دلار به ۶-۷ دلار کاهش دهد. تعرفه هزینه‌های بندری و انبارداری نفت در ماخاج قلعه هم از ۷/۵ به ۶ دلار کاهش یافته است. وزارت راه‌آهن نیز تعرفه ترانزیت ریلی را بیش از ۳۰٪ کاهش داده است. لذا با مجموع این تلاش‌ها هزینه ترانزیت نفت از ماخاج قلعه تا بندر توپاس<sup>۲</sup> در دریای سیاه به ۱۵ دلار در تن رسیده است. ضمن اینکه با توجه به کاهش شدید بهره‌برداری از راه‌آهن شمال قفقاز به علت جنگ چچن، وزارت راه‌آهن آمادگی دارد تا به‌منظور بالا بردن ضریب بهره‌برداری از این مسیر، هزینه‌های ترانزیت را مجدداً کاهش دهد. حفظ کیفیت نفت ترانزیتی و بازگشت قطعی واگن ریلی در یک مسیر راه‌آهن از جمله مزایایی است که امکان کاهش بیشتر تعرفه حمل‌ونقل از طریق راه‌آهن را مقدور می‌نماید. در عین حال بخش عمده مشکل در بنادر دریای سیاه است.

## بنادر دریای سیاه

در دریای سیاه، بندر نورسیسک پذیرش سفارشات بیشتر را به علت محدودیت ظرفیت و تراکم سفارشات رد نموده است. بندر کاواز<sup>۱</sup> در شبه جزیره تامان تعرفه کمتری را پیشنهاد می‌دهد لیکن کمیته بررسی به علت محدودیت مخازن، محدودیت کانال‌های دسترسی و عمق کم آنها این بندر را از دستور کار خارج نموده است. بندر فثودوزیا<sup>۲</sup> برای انتقال نفت ترکمنستان مناسب نیست زیرا این نوع نفت پس از عبور از خط لوله ۷۰۰ میلیمتری زیر بستر آب تا تأسیسات ساحلی عملاً منجمد می‌شود. بندر خرسون<sup>۳</sup> تعرفه ۵/۵ دلار در تن را پیشنهاد نموده است؛ لیکن این بندر نیز نمی‌تواند به کار آید زیرا ترمینال آن کشتی‌هایی با حداکثر تناژ ۱۲ هزار تن را می‌پذیرد. بندر اودسا ظرفیت پذیرش ۲ میلیون تن را دارد اما مقامات بندر و شهر حاضر به کاهش تعرفه ۸/۵ دلار نبوده و به‌رغم تمایل راه‌آهن اوکراین، تمایلی به پذیرش نفت از طریق خط آهن ندارند. لذا در مجموع گروه کاری به این نتیجه رسید که ترانزیت از طریق توپس بهترین گزینه ممکن است زیرا می‌تواند کیفیت نفت را حفظ نماید، ظرفیت خطوط آهن آن قابل افزایش است و در حال حاضر نیز می‌تواند نفتکش‌هایی با تناژ ۸۰،۰۰۰ تن را بپذیرد و براساس محاسبات اولیه هزینه ترانزیت ۷ تا ۸ دلار در تن خواهد بود.

جمع هزینه ترانزیت در حال محاسبه است اما آنچه مسلم است اینکه از ۳۵ دلار تقاضای موبیل بیشتر نبوده بلکه کمتر نیز خواهد بود. براساس محاسبات اولیه، حدود دو میلیون تن از نفت ترکمنستان از این مسیر قابل ترانزیت است البته تقاضا فزونی خواهد داشت. موستر تک به‌عنوان عامل انحصاری انتقال نفت از ماخاج قلعه به بنادر دریای سیاه، پیگیری جلب ترانزیت نفت قزاقستان نیز هست. در ماه فوریه اولین محموله به وزن ۳۰،۰۰۰ تن توسط ولگاتانکر از آکتائو به ماخاج قلعه منتقل شد. پس از اینکه ماخاج قلعه به خط لوله باکو نورسیسک وصل شود، عرضه نفت می‌تواند به مراتب افزایش یابد. حتی راه‌اندازی خط لوله کنسرسیوم خزر در آینده نیز نمی‌تواند در حد قابل توجهی مسیر ماخاج قلعه را تحت تأثیر

1. Kavkaz

2. Feodosia

3. Kherson

قرار دهد. حفظ کیفیت نفت و خودداری مشتریان از متوقف نمودن نفت قزاقستان در گلوگاه ترمینال کوچک سامارا علل اصلی این امر خواهد بود.

### رقیب بالفعل

در حال حاضر، رقیب بالفعل مسیر شمال را باید خط لوله باکو - سوپسا دانست که با سرمایه‌گذاری ۶۰۰ میلیون دلاری شرکت‌های غربی و دولت آذربایجان در تاریخ ۱۷ آوریل ۹۹ رسماً مورد بهره‌برداری قرار گرفت. با افتتاح این پروژه، روسیه عملاً مزیت انحصاری خود در ترانزیت نفت جمهوری آذربایجان را از دست داد. ظرفیت فعلی این خط لوله ۱۱۵،۰۰۰ بشکه در روز، یا تقریباً معادل ظرفیت فعلی سکوی نفتی چراغ است. از طرف دیگر گفته می‌شود کل نفت تولیدی توسط کنسرسیوم نفت جمهوری آذربایجان در سال ۹۹ از طریق مسیر غربی یا همان باکو سوپسا ترانزیت خواهد شد لذا برخی کارشناسان با اشاره به قراردادهای موجود میان طرف آذری (ایوک و سوکار) با شرکت ترانس نفت جهت بهره‌برداری از مسیر شمال<sup>۱</sup>، این سؤال مطرح می‌شود که آیا واقعاً آذربایجان قصد ادامه ترانزیت نفت از مسیر شمالی را دارد یا خیر؟ ناطق علیف رئیس شرکت سوکار<sup>۲</sup> معتقد است اولاً انتظار می‌رود با فعالیت ۱۳ کنسرسیوم موجود و افزایش ۳ کنسرسیوم به آنها در آینده نزدیک، ظرفیت تولید به حدی برسد که از ظرفیت مسیر غربی بیشتر بوده و در نتیجه امکانات مسیر شمال حتماً مورد نیاز باشد. ثانیاً، شرکت دولتی نفت جمهوری آذربایجان در سال ۹۷ معادل ۱۲،۰۰۰،۰۰۰ تن سال ۹۸ معادل ۶۹۰،۰۰۰ و تا ماه مارس ۹۹ معادل ۲۳۵،۰۰۰ تن نفت خود را از طریق مسیر شمال ترانزیت نموده است. به‌رغم این ادعای رئیس شرکت سوکار، تا زمانی که ظرفیت تولید پیش‌بینی شده توسط این کنسرسیوم‌ها عملی نشده باشد، طرف آذری ناچار خواهد بود

۱. براساس قرارداد منعقد شده میان ترانس نفت، سوکار و ایوک، این مسیر در سال ۲۰۰۲ باید حداقل پنج میلیون تن را برای طرف آذری ترانزیت نماید. براساس همین قرارداد مقرر است طرف آذری در سال ۹۹ معادل ۲/۲، سال ۲۰۰۰ معادل ۲/۳ و سال ۲۰۰۱ معادل ۲/۴ از این مسیر استفاده نموده و مازاد نیاز خود را از طریق سوپسا انتقال دهد. لیکن با توجه به سرمایه‌گذاری ایوک در مسیر اخیر، منطقی آن است که اولویت این شرکت در بهره‌برداری از مسیر سوپسا باشد.





به‌منظور بهره‌برداری از سرمایه‌گذاری خود در مسیر غربی از این مسیر استفاده نماید.

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، کلیه طرفهای ذینفع با شدت در حال پیگیری موضوع جذب ترانزیت نفت خزر می‌باشند. در روسیه علاوه بر طرحهای مقطعی مانند خط لوله انحرافی چچن، وزیر سوخت و انرژی روسیه اعلام نموده است ظرفیت مسیر شمال در بلندمدت به ۹ تا ۱۲ میلیون تن در سال خواهد رسید و در این راستا ظرفیت بندر نوورسیسک نیز از ۴۵ به ۵۲ میلیون تن در سال افزایش دهد.<sup>۱</sup> هزینه کامل بازسازی مسیر شمال از جمله افزایش ظرفیت آن حداقل ۱/۵ میلیارد دلار برآورد شده است. ولادیمیر استانف معاون وزیر سوخت و انرژی نیز تأکید نموده است به‌رغم افتتاح خط لوله باکو / سوپسا، روسیه به این نتیجه رسیده است که باید در مسیر باکو / نوورسیسک سرمایه‌گذاری نماید. پیگیری طرحهای مختلف جهت تأمین منابع مالی پروژه‌های کوتاه مدت (خط انحرافی چچن) و بلندمدت احیای ترانزیت مطمئن نفت در مسیر شمال توسط روسیه نشان می‌دهد که روسیه عوامل سیاسی این امر را به فاکتور توجیه اقتصادی ترجیح داده است. بدیهی است که افزایش تولید پیش‌بینی شده در کشورهای حاشیه خزر از جمله آذربایجان یا به نتیجه رسیدن طرح‌های روسیه در ساحل روسی خزر توجیه قوی‌تری برای این امر باشد.

از طرف دیگر بهبود قیمت جهانی نفت ضمن تشدید رقابت موجود، به سرمایه‌گذاری در مسیر غربی را توجیه خواهد نمود؛ لیکن در شرایط حاضر نیز فعال شدن این مسیر به‌عنوان رقیب بالفعل مسیر شمالی، زمینه رقابت لازم جهت کاهش تعرفه‌ها فراهم آورد. تلاش طرف روسی جهت کاهش تعرفه‌ها را می‌توان قرینه‌ای بر درک درست این امر دانست.

در این رقابت شدید، جمهوری اسلامی ایران باید با کاهش (حداقل موقت) تعرفه سوآپ نفت توسط جمهوری اسلامی ایران و فعال نمودن این مکانیزم با سرمایه‌گذاری در خرید و ساخت نفتکش و تسریع در نهایی نمودن پروژه نکا / تهران، مانع از رقابتی شدن سایر مسیرها و به‌ویژه مسیرهای غربی گردد.

۱. در سال ۹۸ این بندر عملاً ۳۳ میلیون تن نفت را بارگیری نمود که ۲/۲ یعنی حدود ۷٪ آن به نفت آذربایجان تعلق داشت.

