



## نفت «تنگیز» در قرن ۲۱

والنتین الکساندروف<sup>۱</sup>

امروزه خطوط لوله از همان ابتدا به دلیل مشارکت کشورهای مختلف، جنبه بین‌المللی پیدا کرده‌اند. در عین حال، دولت‌های روسیه و سایر کشورهای مستقل مشترک‌المنافع در سالهای آینده درگیر آن خواهند بود. خط لوله خزر و کنسرسیوم مربوط به آن مثال گویای آن هستند. مشارکت گاز پروم (که ۴۰ درصد سهام آن متعلق به دولت است) در طرح‌های مربوط به احداث خطوط لوله، در واقع یک سرمایه‌گذاری ملی است. بدیهی است منطقه قفقاز می‌تواند برای روسیه و سوسه‌انگیز باشد. آیا مواضع روسیه قوی‌تر خواهد شد و یا تهدیدات منطقه‌ای همه پیکره سیاسی را در تنش نگه خواهد داشت؟ گذشت زمان و چگونگی فعالیت در خط لوله دریای خزر بدین پرسش پاسخ خواهند داد.

بشر تاکنون موفق به کشف جایگزین‌هایی برای نفت و گاز نشده است. همه ساله موتورهای نیازمند سوخت و وسایل گرم‌کننده سه‌ونیم میلیاردتن نفت به مصرف می‌رسانند. منابع قدیمی در حال پایان یافتن هستند و توسعه میادین نفتی جدید از شرایط مطلوبی از نظر استخراج و حمل و نقل برخوردار نیست.

آینده سواحل دریای خزر روشن است و این گمانه‌زنی جلوتر از پیش‌بینی‌های مسئولانه است که مشکلات به منظور تشویق سرمایه‌گذاری‌ها برطرف می‌شوند. به هر حال، خزر و رکود آن منافع جهانی را بیش از منافع منطقه‌ای جذب می‌نماید. استخراج نفت از بستر دریا و یا صحرا تنها مشکل نیست. این منابع باید حمل شوند و این از منظر سودآوری فراوان یک چالش واقعی و پرهزینه است. خط لوله دریای خزر که ذخایر نفتی تنگیز در غرب قزاقستان را به بندر نوروسیسک در دریای سیاه متصل می‌نماید، یکی از طرح‌هایی است که قرن بیستم و بیست‌ویکم را به یکدیگر پیوند می‌زند.

۱. والنتین الکساندروف تحلیل‌گر فصلنامه *International Affairs* می‌باشد. این مقاله توسط خانم وجیهه صادقیان‌خوری از زبان انگلیسی به فارسی ترجمه شده است.



خط لوله ۱۵۸۰ کیلومتری بزرگترین طرح حمل نفت دریای خزر است که شروع مذاکره در خصوص آن در سال ۱۹۹۲ آغاز شد اما پس از مدت کوتاهی به دلیل مشکلات فنی و مالی متوقف گردید. اخیراً با پیگیری موضوع انتظار می‌رود تا سال ۲۰۰۰ تکمیل شود. نفتی که در لوله جریان می‌یابد، در آغاز با ظرفیت ۲۸ میلیون تن شروع به کار خواهد کرد و بتدریج مطابق برنامه، به ۶۷ میلیون تن خواهد رسید. در یک مقایسه، خط لوله باکو از طریق گروزی فقط ۱۷ میلیون تن در سال ظرفیت دارد. توسعه بیشتر استخراج نفت دریای خزر موجب گسترش شبکه خطوط لوله خواهد شد. اول، برای حمل و نقل نفت آذربایجان، خط لوله موجود از طریق گروزی باید به وسیله خط دیگری تکمیل گردد تا تمام نفت استخراجی از طریق آن حمل شود. دوم: قسمت غربی قزاقستان نیازمند خط لوله دیگری خواهد بود. به علاوه نفت و گاز به دست آمده از میدین آستراخان نیز باید حمل شوند و سرانجام اینکه، ترکمنستان به زودی استخراج نفت از دریای خزر را آغاز خواهد کرد.

این امر بر اهمیت خط لوله تنگیز - نوروسیسک به عنوان یکی از اولین گامهای رقابت آشکار در خصوص اینکه خط لوله از سرزمین روسیه یا کشور دیگری عبور نماید، می‌افزاید. از آنجا که پای منافع چندمیلیاردی در میان است، قراردادهای آینده دارای اهمیت جغرافیایی - راهبردی فوق‌العاده‌ای می‌باشند. آیا خطوط لوله، کشورهای مشترک‌المنافع را با یکدیگر متحدتر خواهد ساخت و یا برعکس موجب پیش‌آمدن اختلاف در میان آنان خواهد شد؟ پاسخ بدین پرسش بستگی بسیار به سیاست‌های روسیه دارد.

رهبران آذربایجان و قزاقستان مکرراً بر این نکته تأکید می‌ورزند که قراردادهای خطوط لوله با کسانی منعقد خواهد شد که بهترین شرایط را پیشنهاد کرده و شرکای قابل اعتمادی باشند.

### همکاری دولتها و شرکای خصوصی

در ژوئن ۱۹۹۲ استخراج نفت از دریاچه شور تنگیز در قزاقستان مسأله حمل و نقل را مطرح ساخت. در همان زمان، کنسرسیوم خط لوله خزر (CPC) توسط کشورهای قزاقستان و عمان پی‌ریزی گردید که بعداً روسیه نیز بدان پیوست. کنسرسیوم مذکور شروع بسیار خوبی



داشت و ۷۵۰ کیلومتر خط لوله از تنگیز به آستراخان احداث نمود اما پس از مدتی به دلیل کمبودهای مالی کار متوقف گردید.

به همین دلیل سه کشور از شرکت‌های استخراج نفت در قزاقستان برای پیوستن به این طرح دعوت به عمل آوردند. در آوریل ۱۹۹۶ یک مقاله‌نامه به امضا رسید و در دسامبر همان سال قرارداد تجدید ساختار کنسرسیوم آن را تکمیل نمود. براساس این قرارداد، دارایی کنسرسیوم به دو بخش منقسم گردید: یک بخش (نصف آن) به شرکای اولیه (دولت‌های روسیه، قزاقستان و عمان) و نیمه دیگر به شرکت‌های نفتی اختصاص یافت.

سهام کنسرسیوم دوم خط لوله خزر به شرح زیر تقسیم گردید: دولت روسیه ۲۴٪، دولت قزاقستان ۱۹٪، دولت عمان ۷٪، کمپانی شورون (آمریکا) ۱۵٪، لوکارکو (روسیه و آمریکا) ۱۲/۵٪، راسنفت - شل (روسیه و هلند) ۷/۵٪، مویبل (آمریکا) ۷/۵٪، آجیب (ایتالیا) ۲٪ و بریتیش گس (انگلستان) ۲٪، قزاقستان پایپ لاین (قزاقستان و آمریکا) ۱/۷۵٪، اریکس (آمریکا) ۱/۷۵٪.

ساختار پیچیده فوق مرکب از کشورها و شرکت‌ها می‌باشد. برخی از شرکا از چندین شرکت متعلق به کشورهای مختلف تشکیل و با شرکت‌های خصوصی و عمومی دیگری نیز تشریک مساعی می‌نمایند. روسیه و ایالات متحده به ترتیب نماینده ۳ و ۵ شریک از میان ۱۱ سهامدار بوده و هر دو دارای سهام تقریباً مساوی و در حدود  $\frac{1}{3}$  مجموع می‌باشند. توازن سهم روسیه و آمریکا در واقع تجسم عینی اظهارات غیرمترقبه رئیس‌جمهور آن کشور است، مبنی بر اینکه آسیای مرکزی در حیطه منافع ملی آمریکا قرار دارد. سهم روسیه (شامل بخش عمومی) دارای اهمیت مالی فراوانی است. عواملی دیگر مانند مشاغل جدید و زیربنایی، طرح مذکور را از جنبه خصوصی فراتر برده و در حد طرح‌های دولت روسیه مطرح می‌سازد. اما نکته‌ای که نباید از نظر دور داشت این است که پیشرفت طرح آسان نخواهد بود. برای دستیابی به سود باید هزینه بسیار کرد. خط لوله ۴/۵ میلیارد دلار خرج خواهد داشت که ۲/۵ میلیارد آن برای تضمین سرعت توسعه آن دارای ضرورت حیاتی است.

این سرمایه از طریق شرکت‌های نفتی مرتبط با کنسرسیوم دوم خط لوله خزر تأمین خواهد شد. زیرا تأمین آن برای کشورهای روسیه و قزاقستان که در شرایط بحران اقتصادی



به سر می‌برند، بسیار سنگین می‌باشد، اما در عین حال اقدام شرکت‌های نفتی موجب کاهش سهم دول مذکور نمی‌شود و این حقیقتاً تجربه تازه‌ای از یک همکاری مشترک بین دولتها و شرکای خصوصی خواهد بود.

### سازماندهی و فن‌آوری

مرز کشورها مشکلاتی راحتی برای شعب یک شرکت که در کشورهای مجاور فعالیت دارند، ایجاد می‌کنند. کنسرسیوم دوم خط لوله خزر دو شخصیت حقوقی برای عمل در قلمرو روسیه و قزاقستان بنیان نهاد که به وسیله هیأت مدیره کنسرسیوم اداره می‌شوند. بدین ترتیب کنسرسیوم تنگیز - نوروسیسک که در گذشته از فقدان تجربه کافی در همکاری مشترک رنج می‌برد، بر تجربه‌های خود در زمینه همکاری در داخل کشورهای مستقل مشترک‌المنافع می‌افزاید. اما خود ماهیت چندگانه یک طرح بزرگ، نقش مهمی در عدم درک مناسب طرفهای قرارداد پدید می‌آورد. به عنوان مثال هنگامی که در فوریه گذشته از سوی هیأت مدیره و سهامداران رسماً اعلام شد که شرکت‌های فعال در کنسرسیوم به حمایت همه‌جانبه خود از آن ادامه خواهند داد، همزمان، جیت بیند را از شورون و آرت گلدن از موییل پس از مجمع عمومی صاحبان سهام اظهار داشتند که طرح در حال پیشرفت بوده و مطالعات عملی در حال تکمیل است و شرایط برای پیشنهاد مناقصه خدمات و تهیه مواد اولیه به پیمانکاران فراهم شده است. از نظر فنی غالب اقدامات باید در قلمرو روسیه انجام شود و خطوط لوله موجود در قزاقستان نیز می‌باید براساس استانداردهای جدید مورد بررسی قرار گرفته و برای انتقال میزان بیشتری از نفت نوسازی شوند. خط ۷۵۰ کیلومتری روسیه باید ظرف ۲ سال تکمیل و ایستگاههای تلمبه‌زنی (۱۵ ایستگاه در کل مسیر) احداث شوند. علاوه بر این ساخت ۱۳ مخزن ذخیره‌سازی (هر کدام با ظرفیت صد هزار متر مکعب) و سه اسکله شناور در بندر نوروسیسک دارای اهمیت خاصی است و به تانکرهای با ظرفیت بیش از صد هزار تن این امکان را فراهم می‌آورد که ۵ کیلومتر دور از ساحل بارگیری نمایند. خط لوله اولیه که در کف ولگا قرار دارد، باید با خط لوله‌ای که در عمق ۷۰ متری باشد؛ جایگزین گردد. اما روسیه تجربه‌ای در مورد احداث چنین تأسیساتی ندارد.

تمام این موارد نیازمند یک سیستم ایمنی متشکل از ابزار الکترونیکی پیشرفته‌ای برای حفظ محیط‌زیست، زمین و آب در مقابل خطرات ناشی از حریق، گسستگی خطوط و نشت نفت در مقیاس وسیع می‌باشد. در صورتی که کنسرسیوم مطابق شرایط توافق شده عمل نماید، روسیه از طریق روش‌های فنی به‌کار گرفته شده در طرح خواهد توانست به آخرین و تازه‌ترین پیشرفتهای فن‌آوری دسترسی پیدا کند و این نکته مثبت دیگر طرح برای این کشور است. سازمان‌های دولتی روسیه باید برای نظارت بر ساخت تأسیسات و یا استخراج نفت تداوم بخشیده و تسلیم اقدامات شدید و یا اغواگرایانه شرکتهای خارجی نشوند. روند دموکراتیزه شدن در روسیه این اجازه را به سازمان‌های عمومی می‌دهد که در طرح‌های بزرگ اقتصادی مشارکت نمایند و خط لوله خزر یکی از آنهاست.

در پاییز ۱۹۹۷ بنیاد سیاست خارجی روسیه، یک کنفرانس علمی بین‌المللی با عنوان «کنسرسیوم خط لوله خزر در سواحل دریای سیاه: جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی» در نوروسیسک برگزار کرد که طی آن صاحب‌نظران به بحث در مورد مشکلات و نواقص طرح پرداختند.

با وجود برخی مباحث کسل‌کننده، کنفرانس مزبور شباهت تامی به یک میدان مبارزه داشت، به‌خصوص زمانی که نمایندگان رسمی، عامه مردم، سران کنسرسیوم، اقتصاددانان، زیست‌شناسان و دیپلماتها در بحث‌های مختلف به حمله و گریز می‌پرداختند. مسایل اصلی بوضوح مشخص بودند: دولت روسیه و مردم چقدر سود خواهند برد؟ در عین حال خطر آلودگی دریا، منطقه را تهدید می‌کند.

برخی از سخنرانان تأکید می‌کردند که مشکلات زیست‌محیطی تحمیل شده بر نوروسیسک، با عبور بیش از ۵۰۰ میلیون تن محموله در سال از طریق این بندر، به بالاترین حد خود رسیده است. شهردار نوروسیسک هشدار داد که، در مقابل نسلهای آینده مسئول هستیم و این وظیفه ماست که شرایطی فراهم کنیم که پس از ما نیز مردم قادر به زندگی و کار و تفریح در این منطقه باشند.

در مراسم افتتاح کنفرانس، رئیس منطقه کراسنودار به بیان جنبه‌های مثبت و منفی طرح پرداخت. وی خاطر نشان ساخت که این طرح علاوه بر ایجاد فرصتهای شغلی و توسعه

زیربنایی، موجب جذب سرمایه‌گذاری فراوانی خواهد شد. مدیرعامل بخش‌های روسیه و قزاقستان کنسرسیوم، ضمن تشریح شرایط همکاری‌های اقتصادی و میزان سهام، خاطرنشان نمود که روسیه به موجب قرارداد، طی ۴۰ سال آینده از نظر سود سهام ۵/۵ میلیارد و از نظر مالیات ۱۸/۴ میلیارد دلار به دست خواهد آورد. روسای کنسرسیوم نیز اطمینان دادند مناطقی که خط لوله از آنها عبور می‌کند، سود سرشاری نصیب خود خواهند کرد. به‌عنوان مثال، این سود در منطقه کالمیکیا<sup>۱</sup> از ۳ میلیون دلار در سال ۲۰۰۱ به ۷۴ میلیون دلار در سال ۲۰۱۴ و در منطقه آستراخان از ۴ میلیون دلار در سال ۲۰۰۱ به ۴۹ میلیون دلار در سال ۲۰۱۴ بالغ خواهد شد.

درآمد منطقه کراسنودار، به عنوان ناحیه‌ای که عظیم‌ترین بار از طریق آن حمل خواهد شد، از ۳۰ میلیون دلار در مراحل اولیه به ۲۵۰ میلیون دلار در سال ۲۰۱۴ خواهد رسید. رئیس بنیاد سیاست خارجی روسیه با تذکر عدم کفاف بودجه این بندر و با ذکر مثالهایی از بنادری که از آنها کالاهایی از جمله نفت حمل می‌شوند، بر این نکته تأکید ورزید که چنین وضعیتی باید اصلاح گردد.

نکته دیگری که در این کنفرانس روشن گردید این بود که مسایل مرتبط با روابط بین فدراسیون و اعضای آن، با اجرای قراردادهای بین‌المللی تداخل پیدا می‌نماید. در کنفرانس مذکور نگرانی مردم در مورد مسایل زیست محیطی نیز مورد بحث و بررسی قرار گرفت. برای مثال هیچ‌کس نمی‌داند که چه محدوده امنیتی باید در اطراف اسکله‌های شناور در دریای سیاه ایجاد شود. اما صاحب‌نظران کنسرسیوم اطمینان دادند که هیچ‌یک از ۵۵۰ اسکله مشابه در سراسر جهان، طی ۴۰ سال اخیر، مشکل خاصی به وجود نیاورده‌اند.

مخازن نفتی که در آنها بیش از یک میلیون تن نفت ذخیره می‌گردد، نیز یکی دیگر از مخاطرات زیست محیطی می‌باشد، زیرا بخارات سمی آن ممکن است از حد ۶ هزار تن در سال تجاوز کرده و مقداری از آن به تدریج یک اتاق گاز در اطراف حوضچه‌ها پدید آورند. در

پاسخ گفته می‌شود که با ساخت یک طرح پالایش نفت در تنگیز از پخش بخارات سمی جلوگیری خواهد شد.

در جواب این انتقاد که تهدیدهای بالقوه موجود، بازار کار را فلج خواهد کرد، مسئولین کنسرسیوم اظهار داشتند که براساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده، ۴ هزار شغل جدید به وجود خواهد آمد که ۲۴۰۰ مورد آن در منطقه کراسنودار می‌باشد، به علاوه خدمات‌رسانی به خط لوله، ۳۰۰ شغل دائمی ایجاد خواهد کرد، و همان‌طور که در سایر نقاط دنیا به اثبات رسیده است، موجبات جذب سرمایه را نیز فراهم خواهد نمود.

در کنفرانس یادشده، نماینده بنیاد سیاست خارجی، خواستار ذکر جزئیات بیشتری در مورد راه‌های حمل و نقل نفت از تنگیز به باکو از طریق دریای خزر و به باتومی و ترکیه و در جهت مقابل آن به چین گردید. مدیرعامل کنسرسیوم، در پاسخ اظهار داشت که شرکت‌های نفتی در حال بررسی راه‌های مختلف حمل و نقل می‌باشند. براساس اطلاعات دریافتی از قزاقستان، در حال حاضر ۳۰ میلیون تن نفت از تنگیز استخراج می‌شود که این محدودیت نوعاً به سبب مشکلات شبکه حمل و نقل است.

کارشناسان کنسرسیوم بر این عقیده‌اند که هیچ راه دیگری قادر به رقابت با خط لوله خزر نیست و به دلیل فقدان خطوط لوله جایگزین، استفاده از راه‌آهن هزینه دوچندانی دربر خواهد داشت. در سال ۱۹۹۷، ۸۰۰ هزار تن نفت از طریق دریا به باکو سپس از طریق راه‌آهن به باتومی انتقال یافته است. همه راه‌های جایگزین نیازمند توجه بیشتری نسبت به خطوط لوله فعلی هستند.

### کنسرسیوم و تب نفت در دریای خزر

خطوط لوله بهترین وجه تعریف یکپارچگی است: آنها رگهایی هستند که نظام‌های اقتصادی کشورهای مستقل مشترک‌المنافع را به یکدیگر پیوند می‌دهند.

مسائل مربوط به خدمات خطوط لوله کم‌تراز ساخت آنها اهمیت ندارند، بنابراین مسیر نفت باید به دقت و با ذکر جزئیات طرح‌ریزی شود. بدیهی است که شرکت‌های نفتی تصمیم خواهند گرفت که نفت چگونه به فروش برسد، آنها مشتریان خود را نیز می‌شناسند. از طرف دیگر روسیه نیز می‌خواهد بداند که تأسیسات خدمات‌رسانی ساحلی آن کشور تا چه



حدی دخالت خواهند داشت، به عبارت دیگر این مسأله برای روسیه به معنای مشکلات شغلی و زیست محیطی است.

کدام یک از ساختارهای فدرال دخالت خواهند داشت و میزان آن چقدر خواهد بود؟ سازوکار همکاری با شرکای خارجی و مقامات محلی چه خواهد بود؟ تأخیرهایی که هنگام شروع طرح به وقوع پیوست، مستلزم ترفندهای همه‌جانبه‌ای است تا تکرار نشود ولی اگر مؤسسات روسیه خود را برکنار از آن ببینند، امکان تعویقهای مجدد وجود دارد.

خط لوله به‌عنوان محکی برای توانایی مشارکت فعالانه و موفقیت روسیه در رقابت بر سر عبور خط لوله از قلمرو آن کشور می‌باشد. در نوامبر ۱۹۹۷ یک کنفرانس بزرگ بین‌المللی با عنوان «تب نفت در دریای خزر» در ایالات متحده برپا گردید. در حقیقت انتظار به‌دست آوردن سهمی در استخراج و حمل و نقل موجب هیجان شدید در برخی از رقبا و عصبانیت بعضی دیگر گردید. در فوریه گذشته مسایل مربوط به حمل و نقل نفت خزر در یک سطح بین‌المللی، در استانبول و بدون حضور روسیه به بحث گذارده شد. در عین حال توافقی عمومی وجود دارد مبنی بر این که مسأله انتقال نفت نمی‌تواند بدون روسیه حل و فصل گردد. به نظر می‌رسد که روسیه باید با خویشتن‌داری از تجارب حاصله در گذشته درس بیاموزد. وسیع بودن طرح اهمیتی ندارد، بلکه مهم این است که همکاری مستمر بین مقامات مرکزی، محلی و مردم وجود داشته باشد. در حال حاضر هوشیاری سیاسی مردم و اهمیت حمایت عمومی دارای چنان ارزشی است که می‌توان ادعا کرد که اگر افکار عمومی با طرحی مخالف باشد، آن طرح هرگز به پایان نخواهد رسید. حتی کنسرسیوم خط لوله خزر، که محصول توافق کشورها و شرکتهای بازرگانی است، نمی‌تواند نقش پذیرش عمومی را در اتخاذ تصمیمات خود انکار نماید. مردم خواستار دریافت اطلاعات جامع‌تری در مورد منافع خاص طرح هستند.

امروزه تنها شخصیت برجسته مدیرعامل بخش‌های روسیه و قزاقستان کنسرسیوم برای حصول ارتباط کامل بین مردم و کنسرسیوم کافی به نظر نمی‌رسد. ارتباطات عمومی به سبک غربی و با مقالات خوش‌ظاهر در روسیه بی‌پاسخ می‌مانند. پس آنچه ضروری است گفتگوی مستقیم بین شرکتها و مقامات محلی و مردم می‌باشد و در این میان نباید نقش سازمانهای عمومی افراطی را نادیده گرفت. مؤسسات میانجی، همچون بنیاد سیاست



خارجی روسیه، می‌توانند با مطرح کردن مباحث حساس، از تنش موجود کاسته و یا آن را از میان بردارند. به نظر می‌رسد که تاکنون روسیه در ایجاد یک سیستم حمایت عمومی از طرح‌های بزرگ ساخت لوله‌های حمل و نقل ناتوان بوده است. وزارت انرژی و سوخت که نظارت بر خطوط را برعهده دارد، به‌طور طبیعی از منافع سازمانی خود حمایت می‌نماید و این آن چیزی است که محدودیت پدید می‌آورد.

وزارت امور خارجه روسیه که بر جنبه حقوقی طرح‌های بزرگ نظارت دارد، فعالیت خود را بر وضعیت دریای خزر با مشارکت همه کشورهای ساحلی متمرکز کرده است. در آوریل گذشته، قراردادی در سطح رؤسای جمهوری روسیه و قزاقستان براساس تقسیم بستر دریا و استفاده مشترک از آب به امضا رسید که غیرمنتظره بود. شورای امنیت روسیه نیز جنبه‌های گوناگون ساخت لوله را مورد توجه قرار می‌دهد. هیچ‌یک از این وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها ارتباط چندانی با مقامات محلی، که به تنهایی مسئول هماهنگی مسایل مختلف مربوط به خط لوله هستند، ندارند.

سیستم فدراسیون نیازمند یک ارتباط فعال و توانا است که قدرت همکاری با همه قسمت‌های مربوط به کار خطوط لوله را داشته باشد. آنچه ضروری به نظر می‌رسد این است که یک سازمان خاص زیر نظر مستقیم هیأت دولت و یا رئیس جمهور با اختیار کامل در برقراری ارتباط با مردم، به وجود آید. انجام این امر، با توجه به درگیر بودن روسیه در رقابت مربوط به بازار خطوط لوله، قطعی به نظر می‌رسد.

امروزه خطوط لوله از همان ابتدا به دلیل مشارکت کشورهای مختلف، جنبه بین‌المللی پیدا کرده‌اند. در عین حال، دولت‌های روسیه و سایر کشورهای مستقل مشترک‌المنافع در سالهای آینده درگیر آن خواهند بود. خط لوله خزر و کنسرسیوم مربوط به آن مثال گویای آن هستند. مشارکت گاز پروم (که ۴۰ درصد سهام آن متعلق به دولت است) در طرح‌های مربوط به احداث خطوط لوله، در واقع یک سرمایه‌گذاری ملی است.

بدیهی است منطقه قفقاز می‌تواند برای روسیه و سوسه‌انگیز باشد. آیا مواضع روسیه قوی‌تر خواهد شد و یا تهدیدات منطقه‌ای همه پیکره سیاسی را در تنش نگه خواهد داشت؟ گذشت زمان و چگونگی فعالیت در خط لوله دریای خزر بدین پرسش پاسخ خواهند داد.



پروشکاه علوم انسانی ومطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی