

## Jihokavkazské produktovody a kaspická „ropná diplomacie“

Filip Černý, Emil Souleimanov<sup>1</sup>

Tento článek je výstupem výzkumného záměru FSV UK č. MSM0021620841 „Česká společnost v EU: rizika a výzvy.“

Abstract: *Oil and Gas Transit Lines in the South Caucasus and Caspian “Oil Diplomacy”*

*This study is an attempt to deliver a comprehensive (geo)political analysis of the evolution of transit routes to supply Caspian oil and natural gas reserves to world markets using the territory of the South Caucasus. In the initial part of the study, a series of transit options prevailing in the two decades up to 2005 is scrutinized; in 2005, the highly debated Baku-Tbilisi-Ceyhan oil pipeline was eventually built marking the shift in interest from oil transit to natural gas transit. Emphasizing the peculiarities of geopolitical competition for the strategically important area of the post-Soviet South Caucasus that has been continuing between Russia, the United States, and to a certain extent also Iran and Turkey, the article seeks to explore the close interconnection of politics and economics, and on some key occasions also the prevalence of the former over the latter, reaching in this regard beyond Caspian projects.*

Keywords: *Caspian Sea, Energy security, Geopolitics, Natural gas, South Caucasus, Transit*

### Problém dopravy kaspické ropy na světové trhy

Předloženou prací chceme čtenářovi nabídnout ucelený pohled na vývoj v diskusi okolo dopravy nerostného bohatství kaspického regionu využitím prostoru jižního Kavkazu. Tato problematika byla jedním ze základních pilířů mezinárodněpolitických aktivit v regionu po rozpadu SSSR po celá devadesátá léta a první dekádu nového století. Že se vždy jednalo a jedná o významně politické téma, dokazuje především skutečnost, že byly, jsou a budou uvažovány i realizovány trasy, které nelze označit za ekonomicky racionální. Často šlo primárně o moc a vliv na vlády zemí v regionu nebo kontrolu nad cenotvorbou produktů na odběratelských (zejména západních) trzích. V této problematice klademe důraz na pochopení motivace jednání jednotlivých aktérů v regionu spíše než na černobílé znázornění vazeb mezi nimi pohledem „kdo s kým“. Nenabízíme odpovědi na otázky týkající se budoucího vývoje, ale předkládáme nástroj,

---

<sup>1</sup> Kontakt: Filip Černý – nezávislý analytik ekonomicko-strategických otázek Kaspického regionu; e-mail: [filip@cerny.ws](mailto:filip@cerny.ws). Emil Souleimanov – Katedra ruských a východoevropských studií, Institut mezinárodních studií FSV UK, U Kříže 8, 158 00 Praha 5; e-mail: [arсланlik@yahoo.com](mailto:arсланlik@yahoo.com).

jak porozumět základním aspektům části dobrodružství, pro které se mezi analytiky dění v regionu vžil název „Nová velká hra“.

### ***Teoretické ukotvení***

Z teoretického hlediska se předložená práce zabývá popisem vztahů regionu prizmatem geopolitického diskurzu, který po rozpadu SSSR uchopuje dění v regionu pravděpodobně nejkoherentněji. Klíčovou roli mezi geopolitickými teoriemi hraje princip Rimlandu amerického geopolitika holandského původu Nicholase Spykemana, který rozvinul starší teorie o Heartlandu britského geografa Halforda Mackindera. Jeho tvrzení o ovládnutí světového ostrova (Eurasie) tím, kdo ovládne jeho střed (Heartland), podrobil Spykeman kritice se současným definováním zóny konfliktu mezi pozemní mocí (ovládající Heartland, dříve SSSR, nyní Rusko) a mořskou silou (bránící ovládnutí světového ostrova, Spojené státy) (Volnár 2004: 32). Tato zóna konfliktu zahrnuje rozsáhlá okrajová území Eurasie, včetně území jižního Kavkazu a Turecka, do kterých spadá i většina níže popisovaných tras transportu kaspických surovin.

Aktualizovaným a konkrétnějším přístupem (nicméně do značné míry konzistentním s teorií Rimlandu) jsou úvahy Zbigniewa Brzezinského nad geopolitickým modelem Eurasie. Brzezinski chápe soupeření o sféry vlivu Spojených států a Ruska jako nadále trvající i po rozpadu SSSR, konfrontační linie se pouze posunula směrem k jádru Eurasie. V oblasti Kavkazu a kaspického prostoru chápe jako jeden z nejdůležitějších států Ázerbájdžán, který definuje jako „zátku“ kontrolující přístup k nerostnému bohatství kaspického regionu (Brzezinski 1999: 126-129). Ázerbájdžán je nahlížen jako klíčový partner nejen kvůli svým zdrojům, ale také kvůli přístupu k dalším nalezištím v oblasti, zejména kazašským a turkménským.

V rámci úplnosti je nutno dodat, že západní geopolitické přístupy se neobešly bez reakce na ruské straně. Po uniformních sovětských, ideologicky zabarvených, teoriích ospravedlňujících ruskou teritoriální expanzi, se staly významnými práce některých současných ruských teoretiků, zejména neoeurasiatců. Jejich nejvýznamnější představitel, Alexander Dugin, vidí postavení Ruska jako osobitého prvku mezi Evropou a Asií, jehož bezpečnost je v přímé souvislosti s rozbitím monolitního pásu Rimlandu, strategického pronikání do něj, vytvoření společných paktů nebo alespoň zajištění neutrality co největšího počtu států (Volnár 2004: 157). Boj o vztahy se zeměmi tohoto pásu chápe tedy jako hru s nulovým součtem, kde téměř neexistuje společný prospěch z kooperace se západními mocnostmi. Dlužno dodat, že jeho názory jsou v současné ruské zahraniční politice poměrně silně reflektovány.

### ***Metodologické poznámky***

Předložená studie je empiricky zaměřená; představuje kvalitativní případovou studii jihokavkazského areálu jakožto významné energetické křižovatky na trase východ (Kaspické moře) – západ (evropské trhy) a tak sleduje za cíl analýzu relevantních událostí jak v rovině (geo)politické, tak (geo)ekonomické. V samotné studii je komparativní analýze podrobena řada tranzitních tratí, přičemž byla použita metoda kontrastu kontextů, v kvalitativním empiricky založeném výzkumu nejrozšířenější. Pokud se zdrojů týče, bylo využito sumy primárních (především zprávy energetických agentur, monitorujících dění v jihokavkazsko-kaspickém areálu, ale i tiskové zprávy energetických společností, participujících na regionálních projektech na těžbu a vývoz kaspické ropy a zemního plynu) a sekundárních pramenů (především relevantní analýzy z odborných periodik, věnované zkoumané problematice).

### ***Struktura práce***

Práce sleduje primárně chronologickou linku. V úvodní pasáži představuje hlavní uvažované varianty, které byly diskutovány v průběhu 90. let a na začátku 21. století – přibližně až do roku 2005. V tomto roce došlo k dokončení dlouho diskutovaného, hojně kritizovaného a stejně urputně obhajovaného projektu ropovodu Baku-Tbilisi-Ceyhan, který představuje významný mezník ve snahách zemí regionu propojit svá naleziště se západními trhy jinak, než přes starou sovětskou infrastrukturu síť. Po tomto okamžiku, jak je představeno ve druhé části práce, se těžiště zájmu politiků a ekonomů přesunulo k plynovodům, přičemž v průběhu celého tohoto období jsme svědky soupeření o získání rozhodující výhody v přístupu ke kaspickému plynu, neboť především tato skutečnost rozhodne o vítězství konkrétní varianty konečného vedení. V závěru práce se letmo dotýkáme pozornosti klíčových mocností – Ruska a USA – která byla z jejich strany regionu doposud věnována. Zároveň jsou nastíněny klíčové prvky předpokládaných směrů dalšího vývoje, vyplývajících ze současné situace. Regionálně se však práce zaměřuje stále a primárně na jihokavkazský prostor, který je pro dopravu na západní trhy klíčový. Ostatní směry transportu jsou v textu zmiňovány pouze v případě, že mají přímý vliv na úvahy okolo trasování produktovodů jižním Kavkazem.

Již od počátku rozhovorů o těžbě a dopravě uhlovodíků Kaspické pánve bylo jasné, že to, kterým směrem poteče ázerbájdžánská (a obecně kaspická) ropa a zemní plyn na světové trhy, je otázka ne-li výlučně politická, pak přinejmenším významně zpolitizovaná. Mělo se za to, že kontrola přepravních kanálů ázerbájdžánské, respektive kaspické ropy (a zemního plynu) tranzitním zemím automaticky zajistí jak stabilní a perspektivně nezanedbatelné finanční příjmy,

tak také efektivní nástroj k ovlivňování politiky samotného producenta. Otázka byla ještě palčivější vzhledem k zeměpisné poloze Ázerbájdžánu; ten totiž nemá přístup ke světovým oceánům, a tím ani na světové trhy. Kaspická ropa tedy musela překonat buď území Íránu nebo území Ruska, Gruzie a Turecka, aby dosáhla trhu daného regionu. Vzhledem k tomu, že východní (to jest případný export přes střední Asii do Číny, Japonska a na trhy jižní Asie) ani severní (export do Ruska) směr vývozu v důsledku nesmírné vzdálenosti a přítomnosti silných ropných producentů na východ a na sever od Kaspiku byl v danou chvíli těžko využitelný, zůstával ve hře jen směr západní (Evropa) a jižní (jižní Asie). Existovaly tedy dva základní směry pro dopravu kaspické ropy na světové trhy: buď do černomořsko-středomořské oblasti, nebo do oblasti Perského zálivu s následnou dopravou do jižní Asie.

Prvním z produktů, pro který bylo nutné nalézt dopravní trasy k západním odběratelům byla ázerbájdžánská ropa. Pro její přepravu se uvažovalo primárně o dvou směrech – na jih přes íránské území – s napojením na rozvětvenou vnitroíránskou infrastrukturu, která měla ropu z Kaspického moře vést z íránského Ázerbájdžánu k některému z íránských přístavů-terminálů (Bandár-e Abbás či Búšehr); v tomto případě by bylo zapotřebí vybudovat úsek ropovodu z Baku do Tabrízu. Anebo přímo na západ, přes území sousedních zemí (jak uvidíme níže, uvažovalo se o Gruzii i Arménii) do tureckých přístavů, případně dále do Evropy. K tomu, aby mohla ázerbájdžánská ropa zamířit na západ, musela být vybudována či obnovena produktovodní infrastruktura, ať už by vedla kterýmkoli směrem. V 90. letech v mezinárodních jednáních o dopravě kaspického přírodního bohatství na světové trhy figurovaly tři hlavní směry exportu<sup>2</sup>:

*1) Baku–Novorossijsk (takzvaná severní či ruská větev)*

Doprava ropovodem z Baku přes území Ruska do černomořského přístavu Novorossijsk, poté tankery přes úžiny Bospor a Dardanely do Středozeří. Délka ropovodu: asi 868 mil. Kapacita: provozní kapacita 0,1 milionu barelů denně. Odhadované náklady: 600 milionů amerických dolarů pro zvýšení kapacity na 0,3 milionu barelů denně (Azerbaijan.az nedat.).

---

<sup>2</sup> Mimo výše uvedené trasy vývozu se spíše okrajově projednávaly v tomto období i jiné směry. Patří mezi ně zejména: a) Baku–Supsa (Gruzie)–Oděsa (Ukrajina)–střední Evropa; b) Baku–Supsa (Gruzie)–Burgas (Bulharsko)–Makedonie či Řecko–Dürres (Albánie)–jižní Evropa; c) Baku–Novorossijsk (Rusko)–Burgas (Bulharsko)–Makedonie či Řecko–Dürres (Albánie)–Jižní Evropa.

2) *Baku–Tbilisi–Batumi/Supsa (takzvaná jihokavkazská či kaspicko-černomořská větev)*

Doprava ropovodem přes území Gruzie k černomořským přístavům Supsa a Batumi, poté tankery tureckými úžinami Bospor a Dardanely do Středozeří. Délka ropovodu: 515 mil. Provozní kapacita: 0,145 milionu barelů denně. Odhadované náklady: 600 milionů dolarů<sup>3</sup>.

3) *Baku–Ceyhan*

a) *Takzvaná iránská větev*

Doprava ropovodem přes území Íránu k tureckému přístavu na březích Středozeří moře v Ceyhanu, poté tankery do jižní Evropy. Plánovaná kapacita: 200 000 barelů denně s perspektivou zdvojnásobení. Odhadované náklady: 300-500 milionů dolarů (Yazdani 2006).

b) *Takzvaný „Peace Pipeline“*

Doprava ropovodem přes území Arménie do přístavu Ceyhan, odtud tankery do jižní Evropy. Bližší údaje nebyly zpracovány.

c) *Baku–Tbilisi–Ceyhan (BTC)*

Doprava ropovodem přes území Gruzie do přístavu Ceyhan, pak tankery do jižní Evropy. Délka ropovodu: 1073 mil. Plánovaná kapacita: asi 1 milion barelů denně. Odhadované náklady: 2,9 miliardy dolarů<sup>4</sup>.

Zatímco první dvě trasy představovaly víceméně pouze rekonstrukci bývalých sovětských produktovodů a byly po výpadech na počátku 90. let postupně znovu uvedeny do provozu, varianty třetího bodu předpokládaly vybudování zcela nového vedení. V rámci úplnosti je nutné dodat, že jihokavkazský prostor nebyl jediný, o kterém se uvažovalo pro export kaspického nerostného bohatství do světa. Nejdůležitější alternativou je nepochybně vedení z kazašských nalezišť kolem severního okraje Kaspiku do ruského Novorossijsku (využívané projektem CPC). Projekt CPC, který byl uveden do provozu v r. 2001, dlouhodobě úspěšně funguje při kapacitě 450 tis. barelů denně, navýšitelné až na 1,2 mil. barelů denně do r. 2014<sup>5</sup>, využívá kazašské naleziště Kašagan a zčásti rekonstruovanou starší sovětskou infrastrukturu. Představuje tedy existující konkurenci k projektům jihokavkazského prostoru. Kromě něj se v průběhu 90. let

<sup>3</sup> Today.az, <http://www.today.az/news/business/44358.html> (navštíveno 1. 8. 2011).

<sup>4</sup> Řada informací k projektu je dostupných z webových stránek hlavního akcionáře, společnosti BP, viz např. BP (nedat. a).

<sup>5</sup> Podle zdrojů oficiální webové prezentace, viz BP (nedat. a) <http://www.cpc.ru/portal/alias!press/lang!en-us/tabID!3357/DesktopDefault.aspx> (navštíveno 11. 9. 2011).

uvažovalo i o využití trasy Turkmenistán–Afghánistán–Pákistán s vyvedením v terminálu v Karáčí, případně prodloužením do Indie. Tato trasa přes území Afghánistánu nebyla však z celé řady důvodů realizována, přestože byla v průběhu 90. let poměrně podrobně zkoumána a řadou západních společností i předběžně smluvně ošetřována. Nejprve z politických (nutnost kooperace s afghánským hnutím Taliban), později z bezpečnostních (otevřená vojenská konfrontace s tímto hnutím) důvodů<sup>6</sup> však jakákoli snaha využít tuto trasu končila na mrtvém bodě, přičemž však nelze do budoucna návrat k jejímu realizování zcela vyloučit.

## Vývoj do roku 2005

### *Baku–Novorossijsk*

Moskva již od zahájení rozhovorů o přepravě kaspické ropy, zvláště pak ropy ázerbájdžánské, nebyla ochotna akceptovat jakékoliv rozhodnutí, které by nebralo ohled na její zájmy. Důvod patrně spočíval v tom, že pro Rusko byla problematika přepravy kaspické ropy spíše než ekonomickou otázkou významnou záležitostí geopolitickou, u níž, jak již bylo řečeno, se počítalo s dalekosáhlými regionálními dopady. Moskva tak důsledně prosazovala výstavbu o obnovu ropovodu Baku–Groznyj–Novorossijsk, zčásti fungujícího již za dob Sovětského svazu a tehdy sloužícího jako trasy pro vývoz ázerbájdžánské ropy na světové trhy (Igolkin 2004).

Ve snaze znemožnit realizaci „ruského“ směru, který předpokládal následnou dopravu tankery před turecké úžiny, Ankara postupně zesilovala požadavek na přehodnocení již zmíněné dohody z Montreaux (1936) (De Pauw 1996). Tato dohoda stanovila kvóty pro lodní dopravu přes úžiny Bospor a Dardanely; Turecku v ní bylo pro dobu míru uděleno jen málo pravomocí k regulaci lodní dopravy. Turecko prohlašovalo, že vzhledem k technologickým změnám, jež přineslo téměř šedesát let od podpisu dohody, je nezbytné omezit dopravu moderních supertankerů přes úžiny<sup>7</sup>. Moskva opakovaně naznačovala, že tyto snahy pokládá za nepřijatelné a platnost mezinárodní smlouvy z Montreaux podle ní nesmí být jednostranně zpochybňována. Podle ruského pohledu není Ankara oprávněna určovat dopravní režim v úžinách, neboť

---

<sup>6</sup> Velmi kvalitní a vyčerpávající popis historie úvah o využití této varianty je k nalezení ve známé publikaci pákistánského žurnalisty Ahmeda Rashida (Rashid 2001: 143-207).

<sup>7</sup> Argument se zdál být vcelku srozumitelný: v době, kdy byla ratifikována smlouva z Montreaux, „měly velké tankery nosnost 10 000 tun, kdežto dnešní supertankery mají nosnost přes 500 000 tun. Pod mosty přitom nepropluje loď s nástavbou vyšší než 58 metrů, a loď delší než 200 metrů s ponorem přes 15 metrů snadno narazí na dno“ (Wanner 1998).

„Bospor je ryze politický problém. Neexistuje žádný reálně nezdolatelý technický či ekologický problém; Turci prostě hodlají přimět ropné společnosti, aby zvolilo Baku–Ceyhan pro vývoz ‚hlavní‘ ázerbájdžánské ropy“<sup>8</sup>.

14. března 1994 se však na Bosporu střetl kyperský tanker *Nassia* s lodí *Ship Broker*, plující pod stejnou vlajkou, přičemž přišlo o život devatenáct lidí a došlo k úniku tun ropy na hladinu. Turecká strana tuto událost využila jako důkaz oprávněnosti vlastní pozice<sup>9</sup>. Incident dal za pravdu obavám Ankaru, že pohyb supertanekerů převážejících statisíce tun ropy v bezprostřední blízkosti patnáctimilionové megapole představuje reálnou a velice nebezpečnou ekologickou hrozbu. Podle takzvané *Zprávy o úžinách (Straits Report)*, dokumentu vydaného 14. dubna 1994 ministerstvem dopravy Turecké republiky společně s tureckou ropnou společností BOTAS, je trasa přes úžiny již beztak přeplněná, a průjezd ropných tankerů by proto měl být omezen či nejlépe zcela zrušen. Tato zpráva tudíž naznačila, že projekty Baku–Supsa a Baku–Novorossijsk „nemají budoucnost“<sup>10</sup>. 25. května téhož roku Mezinárodní námořní organizace při OSN uznala důvody Turků ve věci dopravního režimu úžin. Oznámila totiž, že jen v Bosporu došlo v letech 1952–1991 ke 332 kolizím; současně se vyslovila ve prospěch přijetí nových regulací navržených Ankarou (Wanner 1998: 152). Událost byla hodnocena jako velký úspěch turecké diplomacie, i když Moskva proti tomuto rozhodnutí, které fakticky vylučovalo mnohonásobné zvýšení tranzitu tankerů přes úžiny, zpočátku protestovala.

Ve snaze zlepšit vyhlídky projektu trasy Baku–Novorossijsk Moskva přistoupila k jednáním s čečenským vedením.<sup>11</sup> Ruské státní společnosti *Transněft'* se sice podařilo s Grozným vyjednat tranzit ázerbájdžánské ropy přes čečenské území, za což měli Čečenci dostávat čtyři dolary za jednu tunu, záhy se však ukázalo, že mají v úmyslu podmínit nerušené fungování ropovodu řadou politických i ekonomických ústupků Moskvy, což bylo pro ruskou stranu nakonec nepřijatelné<sup>12</sup>. V Moskvě se proto v roce 1997 rozhodli pro výstavbu části ropovodu vedoucího z Dagestánu rovnou do Ruska mimo čečenské území (tento úsek ropovodu

<sup>8</sup> *Nezavisimaja gazeta*, 20. 5. 1994.

<sup>9</sup> *Newspot*, 8. 4. 1994.

<sup>10</sup> *Hürriyet*, 11. 8. 1994.

<sup>11</sup> Existuje názor, že ruská invaze do Čečenska stejně jako o dva roky pozdější snaha ji ukončit byly podmíněny úsilím Moskvy získat zpět kontrolu nad úsekem ropovodu Baku–Novorossijsk, který vedl přes čečenské území, resp. snahou stabilizovat situaci na tomto úseku za účelem získání souhlasu AIOC s ruským směrem. Domníváme se však, že příčiny a průběh čečenského konfliktu s kaspickými projekty souvisely pouze okrajově, pokud vůbec. Pro detailnější informace viz například Souleimanov 2007: kap. 4.

<sup>12</sup> Podrobněji k této problematice viz např. Gusejnov 2002: 270-275.

byl do roku 2000 vybudován), avšak přetrvávající nestabilita v regionu severního Kavkazu, zpečetěná obnovenými boji v Čečensku, snížila atraktivitu projektu na minimum<sup>13</sup>.

Zejména po zmíněném incidentu na Bosporu se začaly objevovat nové, alternativní projekty pro vývoz ázerbájdžánské ropy, které byly souhrnně označeny jako „balkánský tranzit“. Bulharský ministr strojírenství Christo Totev například v roce 1995 zveřejnil návrh na přepravu ázerbájdžánské ropy z bulharského černomořského přístavu Burgas ropovodem do terminálu v řeckém přístavu Alexandroupolis v Egejském moři (Ruseckas 1998). Poté s obdobnými plány přišla oficiální místa Řecka, Makedonie a Albánie; všechny tyto plány předpokládaly přepravu ázerbájdžánské, respektive kaspické ropy tankery z Novorossijsku do Burgasu a následně ropovody do jižního Jadranu či Egejského moře. Tato možnost jak obejít turecké úžiny a zároveň udržet Baku–Novorossijsk ve hře se však vzhledem k celé řadě především politických důvodů nestala předmětem jednání AIOC. Některé z těchto projektů byly však oprášený, jak uvidíme níže, v důsledku hledání nových tras pro tranzit plynu z prostoru Kaspického moře v druhé půli první dekády 21. století.

### ***Baku–Tbilisi–Supsa***

Z ryze ekonomických důvodů by jednou z nejpríjemnějších variant byla renovace již existujícího ropovodu Baku–Tbilisi–Supsa, respektive jeho úseku mezi Tbilisi a Batumi<sup>14</sup>. Tankery by poté ropu přepravily přes Bospor a Dardanely do středomořské oblasti. Přeprava ázerbájdžánské ropy přes gruzínské území by vyhovovala jak Baku, tak Tbilisi. Zatímco Gruzie byla v průběhu 90. let jedinou sousední zemí, s níž Ázerbájdžán neměl problematické vztahy, a zároveň ázerbájdžánským „oknem na západ“ a důležitou spojnici s Tureckem, Gruzie by se zase ráda připojila k miliardovým kaspickým projektům; status klíčové tranzitní země na křižovatce kaspického regionu a Evropy by jí přinesl ekonomický i politický zisk. Zapojení Gruzie do projektu přepravy ázerbájdžánské ropy bylo zejména po roce 1995, ve světle zhoršujících se americko-iránských a americko-ruských vztahů, pokládáno za nutnost také ve Washingtonu, který nakonec směr Baku–Tbilisi–Batumi/Supsa podpořil.

Větší problém však představoval postoj Ankary, která měla k projektům počítajícím s dopravou úžinami tradičně vážné výhrady. Především by upřednostnění této trasy de facto

---

<sup>13</sup> Bývalý poradce čečenského prezidenta pro energetiku Chožachmed Jarichanov vyjádřil kategorický nesouhlas své země s perspektivou výstavby potrubí mimo čečenské území. I v Rusku panovaly obavy, že by Čečenci mohli ohrozit bezpečnost ropovodu vedoucího v bezprostřední blízkosti jejich hranic.

<sup>14</sup> Ropovod Baku–Supsa pak byl vybudován v roce 1912, tedy pět let po Baku–Batumi.



zanechalo Turecko mimo projekt dopravy kaspické ropy na světové trhy; Turecko si podle smlouvy z Montreaux (1936), která regulovala plavbu v Bosporu a Dardanelách, nemůže nárokovat peníze za samotný průjezd přes úžiny; desítky tankerů, které denně proplouvají z Černého moře do Středomoří, nepřinášejí tureckému rozpočtu žádný zisk<sup>15</sup>. Naopak – výrazně ztěžují mořeplavbu v úžinách a v případě havárie hrozí, že způsobí největšímu tureckému městu, patnáctimilionovému Istanbulu, ekologickou katastrofu, která by mohla mít pro obyvatelstvo tohoto velkoměsta tragické následky. Souhlas s provozem ropovodu Baku–Tbilisi–Batumi/Supsa s následným tranzitem přes úžiny pro přepravu očekávaných velkých objemů ázerbájdžánské ropy by navíc znehodnotil turecké snahy znemožnit vznik trasy Baku–Novorossijsk; jak bude podrobněji ukázáno níže, ekologické argumenty patřily mezi nejsilnější zbraně z arzenálu tureckého ministerstva zahraničí (Turtuncu 2005).

9. října 1995 zveřejnil AIOC rozhodnutí o přepravě „rané“ ázerbájdžánské ropy (asi 80 tisíc barelů denně) z nalezišť Azeri, Čyrag a Günešli dvěma trasami; rozhodnutí padlo na dva konkurenční ropovody, Baku–Tbilisi–Supsa a Baku–Novorossijsk (Sanjian 1997). Třicetiletou smlouvu regulující podmínky tranzitu a řadu dalších technických otázek podepsali Eduard Ševardnadze a Heydär Äliyev v březnu následujícího roku v Baku. Pro podstatné vylepšení ropovodu a terminálu v Supse bylo alokováno více než 565 milionů dolarů, čímž se kapacita ropovodu zvýšila z původních 100 000 barelů denně na současných 220 000 barelů. Objem ropy dopravované prostřednictvím obou ropovodů byl stanoven přibližně na 36–40 milionů barelů ročně (viz např. Berkowitz 2000). Přeprava „hlavní“ ázerbájdžánské ropy, s níž se počítalo na roky 2005–2006, by měla podle tehdejších kalkulací obnášet až desetinásobek objemu „rané“ ropy. První ázerbájdžánská ropa byla do gruzínského přístavu Supsa dopravena až na jaře roku 1999; v roce 2005 pak tvořil podíl ropovodu Baku–Supsa přibližně 40 % celkového objemu exportu ropy z Ázerbájdžánu<sup>16</sup>.

Ne nadarmo se rozhodnutí z října 1995 vepsalo do dějin kaspické diplomacie pod označením „kompromisní“. Tak či onak vyhovovalo zájmům klíčových hráčů vtažených do těžby a přepravy surovin z Kaspického moře; bylo především rozhodnutím politickým. Nehledě na pokračující válku v Čečensku<sup>17</sup>, přes které „ruský“ ropovod vedl, což pozici Moskvy v jednáních

---

<sup>15</sup> Nepodstatnou výjimku tvoří poplatky, které tankery platí tureckým lodivodům za navigaci v úžinách.

<sup>16</sup> Údaje Energy Information Administration, <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/Caucasus/TransitEnergy.html> (navštíveno 14. 1. 2008).

<sup>17</sup> Jak známo, tzv. první válka v Čečensku začala v prosinci roku 1994 a byla ukončena v srpnu 1996.

významně oslabilo, bylo pro Moskvu důležitým sdělením, že její zájmy v regionu jsou stále ještě brány vážně.

Oba směry předpokládaly následnou přepravu tankery přes turecké úžiny. Je však nutné vzít v potaz, že v okamžiku, kdy padlo rozhodnutí, žádné jiné možnosti než dopravovat ázerbájdžánskou ropu na Západ přes Bospor a Dardanely do Středozeří neexistovaly; pro Baku však prodej ropy na západních trzích představoval životně důležitý zdroj příjmů. Navíc se jednalo o přepravu malých objemů „rané ropy“, což nebylo v rozporu s požadavky turecké strany na omezení množství surovin převážených přes úžiny ve střednědobé perspektivě. Volba ázerbájdžánsko-gruzínské trasy ropovodu však znamenala, že se de facto i de iure rušil monopol Moskvy na přepravu energetických surovin z Kaspické pánve, což bylo pro Ankaru bezesporu slibné a povzbuzující zjištění.

Zatímco Tbilisi mohlo počítat přinejmenším s 50 miliony dolarů ročně za tranzit „rané“ ázerbájdžánské ropy (s perspektivou až desetinasobného růstu v horizontu asi deseti let), upřednostnění dvou potrubí zaručilo Baku v následujících letech širší prostor pro politické manévrování. Zprovoznění alternativní exportní trasy znamenalo další důvod k prohloubení partnerských vztahů s Gruzii a Tureckem, ale i s klíčovými západními státy, založených na vzájemné ekonomické výhodnosti, s tím, že byl učiněn důležitý krok směrem ke stabilizaci vztahů s Ruskem. Klíčové rozhodnutí o určení směru přepravy vyšších objemů „hlavní“ ázerbájdžánské ropy však stále ještě mělo padnout.

### ***„Íránská alternativa“***

Od roku 1994 zvažoval Ázerbájdžán jako jednu z možných tras exportu ropy přepravu přes íránské území. Íránský směr mohl nabídnout zásadní výhody, kterými žádná jiná trasa nedisponovala – nejnižší náklady na výstavbu, relativně stabilní politické prostředí, ropná infrastruktura vyžadující pouze doplňkové investice a dokončené terminály na březích Perského zálivu - a patřil mezi diskutovaná témata až do jara 1995, kdy Washington přiměl Baku vypovědět smlouvu o íránské účasti v mezinárodním ropném konsorciu<sup>18</sup>.

Zatímco odmítavý postoj Washingtonu vůči případné přepravě kaspické ropy přes íránské území byl v kontextu americko-íránských vztahů posledních desetiletí vcelku srozumitelný, není

---

<sup>18</sup> Není třeba zdůrazňovat, že tento vynucený krok Baku přispěl k razantnímu zhoršení ázerbájdžánsko-íránských vztahů, které se tak ocitly na nejnižším bodu od pádu Elçibäyova režimu. Více ke vzájemným vztahům obou zemí v tomto období např. Nassibli (nedat.).

bez zajímavosti, že ani Baku, ani Teherán nebyly bezvýhradně nakloněny realizaci tohoto projektu.

Ázerbájdžánce totiž znepokojovaly obavy, že by tranzit přes území Íránu poskytl Teheránu účinný nástroj k ovlivňování zahraniční politiky Baku, jehož zájmy a priority se razantně lišily od íránských; zatímco Ázerbájdžánci zoufale hledali spojence na Západě, zejména v USA (a Turecku), Teherán se snažil postavení Washingtonu (a Ankary) na sever od vlastních hranic omezovat. Představa, že by volba íránské varianty umožnila Teheránu vyvíjet nátlak na Ázerbájdžán ve věci regulace účasti zahraničních firem v ázerbájdžánských ropných konsorciích, tudíž nebyla v zájmu ani převážně západních ropných společností, ani Baku. O jakémsi „asymetrickém sousedství“ Ázerbájdžánu a mocného Íránu se ve světle jejich post-sovětského antagonismu soudilo, že z dlouhodobého hlediska skrývá pro ázerbájdžánský stát řadu bezpečnostních rizik; významnější účast Íránu v kaspických projektech Ázerbájdžánu se proto jevila jako nepřilíš šťastné řešení dopravní hádanky.

Na straně druhé v samotném Íránu panovaly obavy, že by se výstavba ropovodu přes severozápadní provincie země (předpokládalo se, že ropovod povede přes město Tabríz, hlavní město jižního Ázerbájdžánu) stala dalším stimulem pro íránské Ázerbájdžánce v jejich úsilí o sblížení s Ázerbájdžánskou republikou a Tureckem. Přesto ještě v roce 2000 na newyorském fóru věnovaném ropným otázkám v regionu se íránský ministr zahraničí Kamal Kharzži vyjádřil ve prospěch íránské varianty jako „nejlepší, osvobozené od politických tlaků, fanfár a neekonomických parametrů“ (Yazdani 2006). Protože ale neochota americké strany souhlasit s touto cestou, přes její nesporné výhody, přetrvávala, souhrn uvedených faktorů nakonec vedl k odmítnutí „íránské alternativy“<sup>19</sup>.

### ***„Peace Pipeline“***

Snad nejpozoruhodnějším návrhem směru přepravy ázerbájdžánské ropy byla myšlenka na vybudování ropovodu z Ázerbájdžánu do Arménie k tureckému přístavu v Ceyhanu na březích Středozemního moře, procházejícího případně přes území neuznané Náhorněkarabašské republiky (Maresca 1995, viz též Goble 1992). Tuto trasu začalo prosazovat americké ministerstvo zahraničí záhy po dosažení příměří v Karabachu (květen–červen 1994) a podepsání „smlouvy století“ (září 1994).

---

<sup>19</sup> Podrobněji k problematice Íránu v této souvislosti viz např. Entessar 2002.

Tento návrh představoval jednu z prvních mírových iniciativ Washingtonu v oblasti jižního Kavkazu. Po svém autorovi byla pojmenována Gobleův plán (viz např. Fuller 2000). Předpokládala arménsko-ázerbájdžánskou územní výměnu, při níž měl Ázerbájdžán postoupit Arménii takzvaný Lačinský průsmyk, který spojuje území Náhorního Karabachu s Arménií, výměnou za Meghrinský koridor (ten spojuje ázerbájdžánskou exklávu Nachičevan s „kontinentálním“ Ázerbájdžánem)<sup>20</sup>. Pokud by k realizaci Gobleova plánu došlo, ropovod by směřoval z Ázerbájdžánu přímo do Turecka. V tom případě by však Arménie přišla o společnou hranici s Íránem a byla by obklíčena „problematickými“ sousedy, Tureckem a Ázerbájdžánem, nejen z východu a ze západu, ale i z jihu. Arméni ovšem Lačinský průsmyk během karabašské války dobyli, a tudíž pro ně tento návrh nebyl nikterak přitažlivý (Sanamyan 2008).

Základní americká nabídka nicméně na přijetí plánu územní výměny vázána nebyla, počítala hlavně s výstavbou ropovodu přes arménské území. Washington vycházel z předpokladu, že ázerbájdžánsko-arménsko-turecký ropovod přispěje k upevnění míru a stability na jižním Kavkazu. Podle amerických předpokladů měla výnosná ekonomická spolupráce znesvářených stran konfliktu na tomto ambiciózním projektu racionalizovat jejich způsob uvažování a časem přispět k definitivnímu ukončení arménsko-ázerbájdžánského sporu o Náhorní Karabach. Očekávalo se rovněž zásadní zlepšení vzájemných vztahů mezi Tureckem a Ázerbájdžánem na straně jedné a Arménií na straně druhé; daná skutečnost měla navíc omezit vliv Ruska na jižním Kavkazu.

Návrh Washingtonu byl euforicky uvítán v Ankaře. Turecký list *Sabah* oplýval optimismem: „Mezi oběma těmito zeměmi [Ázerbájdžánem a Arménií] začíná nová éra vzájemných vztahů.“ Ihned po mírovém řešení karabašského konfliktu a položení ropného potrubí přes arménské území do Turecka mělo následovat „stažení arménských vojsk z okupovaných ázerbájdžánských území, zrušení blokády proti Ázerbájdžánu ze strany USA, Turecko a Ázerbájdžán dále zruší blokádu proti Arménii, mezi Baku a Jerevanem dojde k ustavení diplomatických styků, obě znesvářené strany zahájí jednání o autonomním statusu Náhorního Karabachu, vliv USA a Turecka na jižním Kavkazu prudce zesílí“<sup>21</sup>.

Tato poněkud idealistická očekávání však nebrala ohled na skutečnost, že „arménská varianta“ byla představena záhy po skončení bojů v Karabachu. Přes veškerý svůj pragmatismus nemohl Äliyev tento návrh přijmout; v očích ázerbájdžánského veřejného mínění by to bylo

<sup>20</sup> *Azerbaijan News Agency*, 15.10. 2000, [http://www.geocities.com/fanthom\\_2000/Archive13.html](http://www.geocities.com/fanthom_2000/Archive13.html) (navštíveno 20. 12. 2000).

<sup>21</sup> *Sabah*, 9. 6. 1994.

interpretováno jako konečná rezignace Baku na obnovení ázerbájdžánské vlády v Karabachu. Vzpomínky na válku a bezprostřední utrpení, které statisícům Ázerbájdžánců způsobila, byly příliš čerstvé; jednalo se o konflikt hodnot, nikoli zájmů, který by se dal účinně vyřešit nalezením oboustranně výhodného ekonomického východiska. V Ázerbájdžánu nemalé znepokojení vyvolával rovněž fakt, že by export ázerbájdžánské ropy přes arménské území mohl výrazně upevnit pozice Arménů vůči Ázerbájdžánu: Arménie, okupující téměř pětinu území Ázerbájdžánu, by kontrolou přepravy ropy získala další účinný nástroj nátlaku na Baku, nemluvě o zdroji stálých příjmů<sup>22</sup>.

Americký návrh nebyl uvítán ani v Jerevanu. Arménii totiž po vítězné karabašské válce ovládla společenská euforie; Arméni tehdy rezolutně odmítali jakoukoli formu společného státního zřízení Náhorního Karabachu a Ázerbájdžánu, což ovšem bylo konceptuální součástí amerického návrhu<sup>23</sup>. Třebaže tento projekt nebyl Jerevanem kategoricky zamítnut, Arméni opakovaně naznačili, že nehodlají zaplatit tak velkou cenu za mír a hospodářský pokrok, jakou pro ně případná ztráta karabašské suverenity představovala. Žirajr Liparitjan, poradce arménského prezidenta, v této souvislosti vyjádřil v Arménii převládající názor, že „[o]tázka stavby ropovodu neovlivní pozici Arménie“ (Shorokhov 1996). Faktické odmítnutí ze strany Baku a Jerevanu přimělo Američany, aby svůj návrh stáhli. Robert Ebel v této souvislosti vyslovil formuli, která se stala v následujících jednáních o mírotvorném potenciálu kaspických projektů notoricky známou: „Mír může přinést ropovod, ale ropovod nemůže přinést mír“ (Jofi 1999).

### ***Baku–Tbilisi–Ceyhan***

Po definitivním odmítnutí iránské větve se významným tématem mezinárodních diskusí stala trasa Baku–Tbilisi–Ceyhan. Zahájení mezinárodních rozhovorů o této trase mělo zajímavou předeheru. Projekt byl formálně nastartován již ve druhé polovině roku 1995; 24. srpna navštívil gruzínské hlavní město přední poradce turecké premiérky, Emre Gönensay, který po intenzivních konzultacích získal Ševardnadzeho souhlas s výstavbou ropovodu na trase Baku–Gruzie (Tbilisi)–

---

<sup>22</sup> *Bakinskij rabočij*, 24. 9. 1994.

<sup>23</sup> Teprve pozdější jednání měla upřesnit formu vztahů mezi Náhorním Karabachem a Ázerbájdžánem; mohlo se jednat o federativní, konfederativní či jiné zřízení s tím, že Náhorní Karabach navenek zůstával součástí ázerbájdžánské vlády, de facto však disponoval nejširší suverenitou. V Arménii vládly obavy, že se Baku pokusí vybudování ropovodu podmínit co největšími ústupky ze strany Arménů. V Ázerbájdžánu zase vládlo přesvědčení, že se o totéž budou snažit Arméni, atd.

Ceyhan. Pouhých pět dnů nato v bezprostřední blízkosti gruzínského prezidenta explodovala bomba a jen o vlas se mu podařilo uniknout smrti<sup>24</sup>.

S výjimkou Moskvy (a Teheránu) měly na prosazení trasy Baku–Tbilisi–Ceyhan zájem jak perspektivní tranzitní země, Turecko a Gruzie, tak Ázerbájdžán, který by se při realizaci této trasy mohl vymanit z dopravní závislosti na Rusku a zároveň upevnit své politicko-ekonomické vazby jak na tranzitní země, tak v neposlední řadě na klíčové západní země a USA.

V Baku si však odpočátku uvědomovali problematičnost celého projektu Baku–Tbilisi–Ceyhan; vyhlídky na stavbu tohoto ropovodu totiž tlumila jeho nesmírná nákladnost i technologická náročnost. Částka, kterou bylo třeba vynaložit na vybudování tak dlouhé spojnice, jejíž trasa měla vést převážně náročným hornatým terénem, se pohybovala v řádu několika miliard dolarů, což nebyla pro případné investory ekonomicky nejatraktivnější možnost; jisté pochybnosti o vhodnosti této trasy zpočátku panovaly i ve Washingtonu (Field 2000).

Na přelomu let 1996 a 1997, mimo jiné i v návaznosti na komplikující se americko-ruské vztahy, prochází vývoj postoje americké diplomacie ke kaspickým záležitostem dalším důležitým mezníkem (tím předchozím byl rok 1994). Washington dospívá k přesvědčení, že trasa Baku–Tbilisi–Ceyhan by americkým zájmům v kaspickém regionu vyhovovala nejlépe (MacDougall 1997). Úměrně stupni americké podpory trasy Baku–Tbilisi–Ceyhan rostla i odhodlanost Baku, Tbilisi a Ankary prosadit realizaci projektu produktovodní spojnice tímto směrem. Zpětně se ukázalo, že právě geopolitické důvody nakonec přiměly Spojené státy, aby se zasadily o zvolení tohoto projektu, z ekonomického hlediska patrně nejnáročnějšího.

Jistou roli při konečné volbě trasy Baku–Tbilisi–Ceyhan pro export „hlavní“ ázerbájdžánské ropy však sehrály i ekonomické důvody. V roce 1999 totiž Ankara zúčastněným firmám předložila výsledky aktuálních finančních rozborů, podle nichž stavba ropovodu měla stát „pouhé“ 2,4 miliardy USD, nikoliv 3,7 miliardy USD, jak se původně předpokládalo (Richter

---

<sup>24</sup> Na otázku, zda si nemyslí, že útok souvisel s otázkou směřování ropovodu, reagoval samotný Ševardnadze „Teď se ptáte na tu správnou věc!“ Citováno dle Griffith (1998): 435. Moskva měla za to, že atentát zinscenoval sám gruzínský prezident, aby pak mohl provést „čistku“ ve svém nejbližším okolí, především se zbavit Džaby Ioselianiho, velitele stále ještě silných a ne zcela kontrolovatelných paramilitárních oddílů mchedroni, což mu mimo jiné mělo otevřít cestu k vojenské reformě. Je však zajímavé, že Igor Giorgadze, šéf bezpečnosti gruzínského prezidenta, který byl (spolu s Ioselianim) z organizace atentátu obviněn, záhy unikl do Moskvy; utekl v ruském letadle a z ruské vojenské základny ve Vaziani poblíž Tbilisi. Navzdory opakovaným apelům gruzínských úřadů Kreml dodnes odmítá jeho extradici do Gruzie.

1999). Turecko se současně zavázalo zajistit financování stavby ropovodu na vlastním území. Turecko a Ukrajina dále deklarovaly svůj záměr odebírat kaspickou ropu.

Bez významu pro volbu jihokavkazsko-anatolského směru nebylo ani dopadení a následné uvěznění vůdce separatistické Kurdské strany pracujících (PKK) Abdullaha Öcalana, jehož se počátkem roku 1999 turecké rozvědce za pomoci Američanů a Izraelců podařilo dosáhnout (The Sunday Herald 1999). Záhy došlo k prudkému poklesu aktivity PKK, jejíž předáci koncem téhož roku veřejně rezignovali na ozbrojený boj (Van Bruinessen 2000). Třebaže útoky kurdských separatistů na ropovod nebylo možné zcela vyloučit, Ankara opětovně zdůraznila, že je schopna zajistit nerušené fungování ropovodu na svém území. V srpnu 1999 propukl v horách západního Dagestánu ozbrojený konflikt, který po následné invazi ruských vojsk do Čečenska na podzim téhož roku vyústil v takzvanou druhou čečenskou válku. Opětovné intenzivní boje na severním Kavkazu negativně postihly rusko-americké vztahy a dále snížily zájem západních vlád o podporu přepravy kaspické ropy ruským směrem (Nichol 2000).

Již v říjnu 1998 dochází k podepsání Ankarského protokolu, předpokládajícího přepravu ázerbájdžánské ropy západním směrem. 18. listopadu 1999 prezidentů Ázerbájdžánu, Gruzie a Turecka za přítomnosti amerického prezidenta slavnostně podepisují Istanbulskou dohodu o přepravě ázerbájdžánské ropy po trase Baku–Tbilisi–Ceyhan<sup>25</sup>. Současně s tímto dokumentem prezidentů Ázerbájdžánu, Gruzie, Turecka a Kazachstánu podepisují Istanbulskou deklaraci, jež předpokládá tranzit kazašské ropy po dně Kaspického moře do Baku a jeho následnou přepravu po trase Baku–Tbilisi–Ceyhan (takzvaný transkaspický projekt) (Diba 2002).

Ropovod Baku–Tbilisi–Ceyhan, v němž mají největší podíl BP (30 %) a SOCAR (25 %)<sup>26</sup>, byl po dvouleté výstavbě uveden slavnostně do provozu v květnu roku 2005 a má mít životnost čtyřicet let. Celkové náklady na vybudování ropovodu se nakonec vyšplhaly na 3,6 miliardy dolarů (Makhmudov, Zygar 2005). Téměř dvě třetiny z této částky byly financovány externími kreditory – Světovou bankou, Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj, státními kreditními agenturami sedmi zemí a celkem patnácti finančními ústavami<sup>27</sup>.

---

<sup>25</sup> V průběhu roku 2000 parlamenty signatářských zemí Istanbulskou dohodu ratifikovaly.

<sup>26</sup> Podrobnější informace ke struktuře akcionářů viz např. stránky ropovodu na wikipedii ([http://en.wikipedia.org/wiki/Baku-Tbilisi-Ceyhan\\_pipeline](http://en.wikipedia.org/wiki/Baku-Tbilisi-Ceyhan_pipeline)). SOCAR = State Oil Company of Azerbaijan, Ázerbájdžánská státní ropná společnost, považovaná za jednu z největších ropných společností na světě.

<sup>27</sup> Viz webová stránka BP (BP nedat. a). Podrobněji k financování ropovodu Baku-Tbilisi-Ceyhan viz BP (BP 2004).

Kapacita ropovodu, která měla podle původních předpokladů dosáhnout jednoho milionu barelů, byla ovšem dosahována pouze velmi pozvolna (Gadžijev 2003: 438)<sup>28</sup>. Klíčovou (a dosud nezodpovězenou) otázkou v komerční úspěšnosti projektu je stále připojení Kazachstánu, přičemž kazašská ropa měla být z perspektivní geologické struktury Kašagan transportována z kazašského přístavu Aktau ropovodem, který měl být vybudován na dně Kaspického moře (takzvaný Transkaspický ropovod, *Transcaspian Oil Pipeline*) a směřovat do terminálu poblíž Baku s přímým napojením na Baku–Tbilisi–Ceyhan. Ačkolí Astana svoji účast na tomto projektu opětovně (například už v červnu 2006 v době spouštění ropovodu BTC) potvrzovala<sup>29</sup>, nachází se pod silným tlakem Moskvy, která pro své výrazně negativní stanovisko k vybudování ropovodu využívá především argumenty týkající se nedorešeného právního statutu Kaspického moře a potažmo environmentální povahy.

Právě otázka právního statutu Kaspické moře je markantním příkladem užití mezinárodního práva k prosazování, resp. obraně vlastních ekonomických a politických zájmů. Od rozpadu Sovětského svazu připadly surovinově nejzajímavější části Kaspického moře nástupnickým státům, jejichž snahy o exploataci nalezišť však zpočátku narážely na neochotu Ruska a zejména Íránu definovat finální podobu národních sektorů. Přesto však docházelo k poměrně poklidnému využívání jednotlivých nalezišť v šelfových oblastech s tím, že diskuse byla odsouvána až do chvíle, kdy bude nutné stanovit kompetence států u jednotlivých nalezišť, které se nacházejí v hraničních či sporných oblastech. Chybějící právní úmluvu o využívání Kaspického moře některé státy řešily separátními dvoustrannými dohodami, jako tomu bylo v případě smlouvy Ruska a Kazachstánu z roku 1998 o rozdělení severní části moře (Kurtov 2001), případně obdobné delimitační dohody mezi Kazachstánem a Ázerbajdžánem a vzájemná třístranná dohoda o vymezení sousedících oblastí z května 2003.

Od roku 2002 se pobřežní státy pokoušejí o nalezení konsenzu v rámci mezivládních summitů. Již na prvním setkání tohoto druhu v Turkmenistánu začalo být zřejmé, že status moře není ani tak klíčovou otázkou pro využití jeho nerostného bohatství (které je už tak jako tak dobýváno), nýbrž pro vedení tras případných produktovodů, kterými by měly být dopravovány

---

<sup>28</sup> Aktuální čísla o azerské produkci ropy viz např.: Azerbaijan Increases Crude Exports 30.7 Percent (Oil&Gas Eurasia 2011).

<sup>29</sup> Vybudování transkaspického ropovodu by mělo stát na čtyři miliardy dolarů a Astana vyjádřila zájem dodávat do ropovodu Baku–Tbilisi–Ceyhan 150 000 barelů ropy denně s perspektivou zvýšení tohoto množství na 400 000 barelů v roce 2010. Jednalo by se minimálně o třetinu ropného exportu Astany. *Radio Free Europe/Radio Liberty*, 14. 1. 2007.



suroviny z Kazachstánu a Turkmenistánu dále na západ. Během druhého summitu v Teheránu v říjnu 2007 se zúčastněné státy právě v této otázce shodly, že jakýkoli významný produktovodní projekt bude vyžadovat souhlas všech pobřežních států (Pannier 2010). Na něm by nejvíce zainteresováni byli Kazaši a Turkmeni, neboť z jejich zemí a přes jejich národní mořské sektory by měla být transportována ropa a zemní plyn na západ. Na dohodu v této věci tedy vzhledem k dalším připravovaným projektům tlačí i Evropská unie a Spojené státy, přičemž je zřejmé, že jako hlavní oponenti konečné domluvy zde vystupují Rusko s Íránem. Zatímco však Rusko jde cestou separátních dohod se svými sousedy o vymezení hraničních zón, Írán zatím trvá na celkové dohodě všech zemí, nejlépe v podobě rozdělení moře na pět rovnocenných dílů<sup>30</sup>. Absence takové dohody zároveň umožňuje Rusku blokovat výstavbu produktovodů (ke které by byl nutný souhlas všech států), Íránu ovšem na druhé straně odepírá přístup k většímu podílu na nerostném bohatství, než ke kterému se vzhledem k velikosti svého národního sektoru nyní dostane.

Kvůli stálým průtahům se tak Kazachstán zaměřil na novou iniciativu, Kazašsko-kaspický dopravní systém (*Kazakh-Caspian Transportation System*), jehož cílem je přepravovat pomocí tankerů nižší objemy ropy do Baku s následným připojením na Baku–Tbilisi–Ceyhan<sup>31</sup>. Počáteční objem 7 miliónů tun ročně (odpovídající přibližně 140 000 barelů denně) by měl být postupně navýšen až na 20 miliónů tun ročně (tedy objemu přibližně 400 000 barelů denně), čímž by podíl kazašské ropy na objemu přepravovaném BTC dosáhl přibližně 40 % (Socor 2006a). Plán předpokládá obnovu a rozšíření současné kazašské flotily malých a středních tankerů včetně investic do pobřežních terminálů s tím, že tento krok však stále považuje dopravu tankery za kompromisní a dočasné řešení, než bude umožněna výstavba ropovodu vedoucím po dně moře. Na tomto postupu se také shodli prezidenti obou dotčených zemí, jak také stvrdili rámcovou smlouvou z roku 2006 (Socor 2006b).

---

<sup>30</sup> Problém právního statutu moře je komplexnější než na první pohled může být a zahrnuje např. i právo využívání průplavu Volha-Don, právo rybolovu apod. Blíže viz např. Janusz 2005.

<sup>31</sup> Již v lednu 2008 se Astana zavázala přepravovat přes Rusko tolik ropy, kolik dovolí jeho dopravní systém, což v praxi znamená strategickou sázku na ropovod Kaspického ropovodního konsorcia (Tengiz–Novorossijsk), vedoucí přes ruské území; přitom kapacita tohoto ropovodu bude do roku 2010 zvýšena na 1,3 milionu barelů denně. Zbytek kazašské ropy má být vyvážen prostřednictvím ropovodu Baku–Tbilisi–Ceyhan či na východ do Číny. Viz též Fishelson 2007.

## Vývoj po roce 2005

Větší nejasnosti přetrvávaly a přetrvávají kolem účasti Turkmenistánu a Kazachstánu na projektu Transkaspického plynovodu, předběžně schváleného Astanou a Ašchabadem také v roce 1999 v Istanbulu<sup>32</sup>. Důležitý krok kupředu však byl učiněn v roce 2006, kdy byl zprovozněn Jihokavkazský plynovod (*South Caucasus {Gas} Pipeline*) Baku–Tbilisi–Erzurum, který probíhá paralelně s trasou ropovodu Baku–Ceyhan. Plynovod slouží k exportu zemního plynu z ázerbájdžánského naleziště Šah-Deniz západním směrem. K tomuto plynovodu, který dnes má kapacitu 16 miliard krychlových metrů a je ovládán britskou BP (25,5 %) a norským StatoilHydro (25,5 %), se v budoucnu mohou připojit výše zmíněné středoasijské země<sup>33</sup>. Podmínkou k takovému kroku je ovšem vybudování příslušného plynovodu po dně Kaspického moře, které však provází ještě větší komplikace než u obdobného projektu ropovodu. Plyn nelze jednoduše přepravovat pomocí lodní flotily jako v případě ropy a jeho export z dotčených zemí je tedy v daleko větší míře závislý na přepravních trasách Ruska a v menší míře i Íránu. Z tohoto důvodu je také jejich zamítavý postoj v případě plynovodu mnohem sverpější, jak také obě země demonstrovaly na posledním summitu pobřežních států Kaspiku v listopadu 2010 v Baku. Nedořešený právní statut je z jejich strany argumentačně doprovázen i environmentálními obavami. Přesto je však v Moskvě i Teheránu pomalu jasné, že dlouhodobé udržení statu quo není možné a pokud mají být obě mocnosti součástí řešení rozdělení moře, musí k dohodě dojít velmi brzy – nejpozději do příštího summitu, který by měl stvrdit finální řešení, na kterém intenzivně pracuje mezivládní pracovní komise. Do té doby nebude však zejména Rusko váhat zvýšit hodnotu svých akcí v regionu posilováním své vojenské přítomnosti, včetně budování námořní flotily (Blank 2011). Za pozitivní lze však označit fakt, že přestože summity doposud nepřinesly výrazný posun v ekonomických otázkách, byly často průlomové ve vojensko-politické oblasti. Zúčastněné státy se zavázaly k dodržování principu neútočení na jiný pobřežní stát, včetně závazku neposkytnutí své půdy třetí straně k útoku – s evidentní politickou motivací Íránu, který by se mohl obávat možného útoku Spojených států v případě prohlubujících se

---

<sup>32</sup> Projekt plynovodu, jehož rozpočet se odhaduje na dvě miliardy dolarů, byl dočasně uložen k ledu v roce 2001 kvůli neschopnosti Baku a Ašchabadu domluvit se na konkrétních kvótách zemního plynu, který obě země chtěly prostřednictvím plynovodu dopravovat; svoji roli sehrála i osobní antipatie mezi Heydärem Äliyevem a Saparmuratem Nijazovem. Dohoda mezi novým ázerbájdžánským a turkmenským prezidentem se zatím zdá být pravděpodobnější, byť konkrétní výsledky na stole stále neleží. S turkmenským plynem se nicméně v připravovaných projektech počítá.

<sup>33</sup> Viz webové stránky BP věnované tomuto projektu (BP nedat. b).

vojensko-strategických námluv Ázerbajdžánu se západními vojenskými strukturami (Blagov, Lillis 2007).

K plynu a plynovodům a dopravě této suroviny na západní trhy se však na konci první dekády 21. století stále více přesouvala pozornost vládních politiků i ekonomů. Poté, co v roce 2005 došlo ke spuštění provozu ropovodu BTC, čímž byla na okamžik vyřešena otázka dopravy významné části ropy z regionu na světové trhy<sup>34</sup>, se o rok později podařilo realizovat první dodávku plynu paralelním plynovodem Baku-Tbilisi-Erzurum (BP nedat. b). Význam tohoto plynovodu, jehož kapacita má být výhledově navýšena až na 20 bcm/a<sup>35</sup>, spočívá pak zejména v jeho napojení na další připravované energetické projekty, důležité pro energetickou bezpečnost evropského kontinentu. Tato otázka postupně sílila na urgentnosti s tím, jak přicházely evropské „plynové krize“, způsobené konflikty Ruska s tranzitními zeměmi (nejvážnější taková krize nastala v roce 2009 kvůli rozporům Ruska a Ukrajiny, nebyla však ojedinělá) odhalujícími nedostatečnou diverzifikaci evropských zdrojů plynu a distribučních kanálů, které dále posílily diskuse okolo možných alternativních tras zásobování touto surovinou. Není nezajímavé zmínit, že některé takové alternativy počítají s vyloučením současných tranzitních zemí (zejména Ukrajiny a Běloruska) při zachování stávající zdrojové země (Ruska), jiné naopak usilují o vyloučení Ruska jako dodavatele a ve svých variantách uvažují i současné tranzitní země. V dalším vývoji se však opět potvrdila skutečnost, že projektování a výstavba plynovodních tras byla, je a i nadále bude velmi zásadním politickým tématem, ve kterém ne vždy bude hrát roli čistě racionální pohled na ekonomiku konkrétního projektu.

Pravděpodobně nejviditelnějším projektem, zejména v evropských médiích, je připravovaný plynovod Nabucco spojující oblast kaspické pánve s trhy jihovýchodní a střední Evropy, které jsou relativně nejvíce závislé na současných ruských dodávkách prostřednictvím stávající plynovodné sítě, v případě některých zemí blížící se 100 % (Bulharsko, Slovensko) (European Commission 2009). Starší úvahy o projektu dostaly konkrétní obrysy v roce 2006, kdy byla podepsána dohoda o zřízení joint-venture za účasti jeho pěti podílníků (OMV, MOL, Transgaz, Bulgargaz, BOTAS), ke kterým v roce 2008 přibyl ještě německý RWE<sup>36</sup>. Plynovod od

---

<sup>34</sup> Dnes je tímto kanálem přepravováno na světové trhy přibližně 80% ázerbajdžánské ropy, viz Oil&Gas Eurasia 2011.

<sup>35</sup> bcm = miliarda kubických metrů, jednotka používaná k vyjádření objemu zemního plynu; označení bcm/a pak vyjadřuje objem dodaný/odebraný za rok.

<sup>36</sup> Informace k projektu jsou dostupné na oficiálních stránkách projektu Nabucco (<http://www.nabucco-pipeline.com/>).

počátku počítal primárně s ázerbajdžánským plynem, který měl naplnit jeho kapacity přibližně z jedné třetiny, zbytek by však měl být naplněn z nalezišť dalších pobřežních států Kaspiku, zejména Turkmenistánu. Ázerbájdžán samotný se však odmítá zavázat k pokrývání prázdné kapacity, neboť jeho primárním zájmem je využít Nabucco jako jednu z transportních tras, nikoli ovšem jedinou<sup>37</sup>. Navíc pro export bude využito naleziště Shaz Deniz II, které z plánované roční kapacity 16,7 bcm pouze 10 může uvolnit pro Nabucco (ten Hoedt 2010), přičemž zbytek je určen pro turecký trh. Naleziště bude také teprve uvedeno do provozu, a to na základě rozhodnutí o dodacích podmínkách na světové trhy a výše transportních poplatků – rozhodnutí o konečném zákazníkovi bylo několikrát odloženo (Ismayilov 2011).

Na tento vývoj muselo aktivně zareagovat Rusko, aby byly jeho zájmy v regionu nadále zohledňovány. V červnu 2007 je proto podepsáno memorandum mezi Gazpromem a italským ENI o deklarování společného zájmu vybudovat plynovod, pro který se k paralele k podobnému projektu v Baltském moři vžil název South Stream. Jeho cílem mělo být zajištění dodávek zemního plynu na trhy Balkánu a Itálie, s možným pozdějším připojením zemí střední Evropy a dokonce i Francie. Že to Rusové myslí s vytlačení konkurenčního Nabucca vážně, dokazoval i fakt, že kapacita plynovodu je projektována jako dvojnásobná (63 vs. 31 bcm/a)<sup>38</sup> a výstavba projektu časově ambicióznější. Rusové samotní, na rozdíl od Nabucca, také nemají problém s naplněním tohoto potrubí surovinou a byli i efektivnější ve vyjednávání o cenových podmínkách s tranzitními a odběratelskými zeměmi. Nevýhodou projektu však od počátku je, že vzhledem k dlouhé a konstrukčně náročnější podmořské části se stavba prodražuje a vyšší investiční náklady se zákonitě projeví i na ceně konečnému spotřebiteli – ta může být až o třetinu vyšší, než je tomu u Nabucca (Aliyev 2010). Problémem projektu je i fakt, že sice řeší závislost odběratelů i dodavatelů na nespolehlivých tranzitních zemích, na druhou stranu však nepředstavuje reálný nástroj k navýšení zásobovací kapacity Evropské unie, protože panují obavy, že velká část plynu v South Streamu bude představována kapacitou, která do Evropy již proudí nyní jinými trasami.

K oběma projektům, nicméně pravděpodobně jako varianty Nabucca, se dále v tichosti připravují trasy plynovodů z Řecka do Itálie přes Albánii (Trans-adriatic-pipeline, TAP) a plynovod spojující rovněž obě země, obcházející Albánii přes Jónské moře (Interconnector Greece-Italy, ITGI). Za prvním z nich stojí poněkud silnější hráči (mj. Statoil, E.ON), přičemž

---

<sup>37</sup> Viz např. rozhovor s ázerbajdžánským vyjednavatelem Elshadem Nassirovem (ten Hoedt 2010).

<sup>38</sup> Viz např. stránka projektu Nabucco na wikipedii ([http://en.wikipedia.org/wiki/Nabucco\\_pipeline](http://en.wikipedia.org/wiki/Nabucco_pipeline)).

projekt má také mírný náskok v přípravách, nicméně oba jsou závislé na dodávkách plynu z existující turecké infrastruktury, resp. nového Nabucca či obdobného projektu. Vzhledem k průtahům při definování konečné podoby Nabucca (zejména ceny a délky odběru) ázerbajdžánská vláda v průběhu času pomalu ztrácí trpělivost a prezentovala také vlastní projekt dodávek do Evropy. Tato představa předpokládá tranzit plynu přes gruzínské přístavy, ve kterých bude plyn zkapalněn a poté přepraven do Rumunska, odkud by mohl existující sítí být dále přepraven ke konečným zákazníkům (Azerbaijan-Georgia-Romania Interconnector, AGRI) (Osgood 2011). Ačkoli se plán zatím netěší zásadní pozornosti spotřebitelů a tranzitních zemí, uvažuje se nad zajímavou variantou zkapalňování plynu (LNG), který je mnohem jednodušejí přepravovatelný a v případě potřeby by mohl být distribuován dále. LNG obecně představuje významnou konkurenci k jakýmkoli plynovodním trasám, neboť se podle řady analytiků jedná o zatím pouze částečně využitou příležitost, jak na spotřebitelské trhy v Evropě dopravit plyn z méně přístupných nalezišť. O alternativy k Nabuccu se však na ázerbajdžánské půdě stále častěji diskutuje, vzhledem k rostoucímu tlaku na další využití naleziště Shah Deniz začínají být vládní představitelé projektům TAP či ITGI stále více nakloněni – už proto, že jejich odhadovaná kapacita odpovídá předpokládanému závazku ze strany vládní ropné společnosti SOCAR (Geropoulos 2011a).

Pozici alternativních tras, vyhýbajících se Rusku, dále poněkud oslabila trojstranná rusko-turkmensko-kazašská dohoda o odběru a přepravě plynu, ze které vyplývá závazek na stavbu nové infrastruktury na dopravu turkmenského plynu do ruské sítě (Oil&Gas Eurasia 2007) – a minimální rezerva pro budoucí dodávky jižním koridorem (South Corridor – obecný název pro oblast vedení produktovodů do Evropy z kaspické a blízkovýchodní pánve, myšlen je zejména prostor Turecka a Černého moře), které byly uzavřeny ve stejném období, kdy se rýsovaly plány Nabucca (Bhadra Kumar 2008). Pro něj by tak doposud uvažovaná kapacita turkmenských nalezišť zůstala k dispozici v omezenější míře.

Za podstatně menšího zájmu evropské veřejnosti byl v první polovině první dekády 21. století uveden do provozu plynovod Blue Stream, položený pod hladinou Černého moře. Jeho základním posláním je propojit ruskou a tureckou plynovodní infrastrukturu při zajištění dodávek pro rostoucí tureckou ekonomiku. Projekt byl dokončen již v roce 2003 a disponuje roční kapacitou 16 bcm/a (tedy srovnatelnou s plynovodem Baku-Tbilisi-Erzurum)<sup>39</sup>, protože však využívá výlučně ruské zdroje plynu, nepředstavuje zásadní řešení problému dopravy této suroviny

---

<sup>39</sup> Základní data k projektu viz např.: [http://www.offshore-technology.com/projects/blue\\_stream/](http://www.offshore-technology.com/projects/blue_stream/).

z oblasti Kaspického moře. Jeho význam pro účely této práce však spočívá ve skutečnosti, že Turecko by tímto kanálem mělo krýt významnou část své potřeby plynu a nevystupovalo by tak jako konkurent spotřebitelských zemí EU při exploataci bohatství kaspického prostoru.

### ***Nový hráč na scéně a východní směr***

Kromě výše zmiňovaných obtíží pro trasy Jižního koridoru se záhy objevila další komplikace. Na scéně se objevil další silný hráč se silným apetitem pro zásobování kaspickými fosilními surovinami – Čína. Po úvodních jednáních na vrcholné úrovni se čínské společnosti od roku 2003 aktivně zapojují do dělení kaspického nerostného bohatství a v roce 2009 dokončují ropovod, který spojuje čínskou provincii Xianjiang s kazašským nalezištěm Kumkol v kaspickém regionu<sup>40</sup>. Pouze s mírným zpožděním začaly také práce na plynovodu, jehož výstavba byla stvrzena v roce 2007 dvoustrannými mezivládními dohodami na nejvyšší úrovni mezi Čínou a Turkmenistánem a obdobně také Uzbekistánem. Jedná se o dvojité potrubí, jehož celkovou kapacitu 40 bcm/a bude možné využít již v tomto roce, přičemž vedení je částečně v provozu již od roku 2009<sup>41</sup>. Tyto obě stavby vůbec poprvé umožnily středoasijským národům zbavit se jednostranné závislosti na ruské infrastruktuře, kterou od získání své nezávislosti byly nuceny využívat (s výjimkou krátkého a kapacitně nedostatečného spojení Turkmenistánu s Íránem). Pro Čínu jsou kontrakty se středoasijskými sousedy velmi lákavou a bezpečnou alternativou k dodávkám ze Středního východu a jiných oblastí, přičemž za tyto dodávky neváhá ani připlácet nad úroveň světových cen (Fishelson 2007) a hodlá spolupráci dále rozšiřovat. Je evidentní, že do Evropy směřujícím projektům tak vzniká vážná konkurence, která jak cenou, tak množstvím může evropské zákazníky v dohledné době vyřadit ze hry. Číňané nezůstali pouze u exploatace bohatství v kaspickém regionu, ale i přímo ruských ropných zásob, o čemž svědčí i nový ropovod s kapacitou 300 000 barelů denně, spuštěný do provozu na začátku tohoto roku, spojující naleziště západní Sibíře s čínskými rafineriemi<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> Kazakhstan-China oil pipeline, dostupné na [http://en.wikipedia.org/wiki/Kazakhstan-China\\_oil\\_pipeline](http://en.wikipedia.org/wiki/Kazakhstan-China_oil_pipeline).

<sup>41</sup> Central\_Asia\_-\_China\_gas\_pipeline, dostupné na [http://en.wikipedia.org/wiki/Central\\_Asia\\_-\\_China\\_gas\\_pipeline](http://en.wikipedia.org/wiki/Central_Asia_-_China_gas_pipeline).

<sup>42</sup> Eastern Siberia-Pacific Ocean oil pipeline, dostupné z: [http://en.wikipedia.org/wiki/Eastern\\_Siberia-Pacific\\_Ocean\\_oil\\_pipeline](http://en.wikipedia.org/wiki/Eastern_Siberia-Pacific_Ocean_oil_pipeline).

### ***Předpokládaný další vývoj***

Ekonomická smysluplnost Nabucca je tak stále zpochybňována a zdá se, že bude nezbytné najít další zdrojovou oblast, z níž by byla naplněna zbývající kapacita plynovodu. Stále více sílí úvahy, že by mohly být obnoveny dodávky plynovodním vedením ze severního Iráku, přerušené občanskou válkou. Současná trasa potrubí však nevyhovuje z hlediska bezpečnostní situace v oblastech tranzitu, proto je zvažována výstavba obchvatné trasy vyhýbající se oblastem, které nejsou zcela pod kontrolou bezpečnostních složek (United Press International 2007). Možnou alternativou by také mohly být dodávky z egyptských nalezišť, které jsou přes Jordánsko a Sýrii přivedeny až do Turecka čerstvě pokládaným arabským plynovodem. Jeho kapacita však není dostatečná, primárně obsluhuje zmíněné země a rovněž podléhá rizikům stavu momentální bezpečnostní situace – jak ukázaly útoky v únoru a dubnu tohoto roku během egyptské revoluce (Perry, Blair 2011) a nepokoje v Sýrii. Odhodlání zúčastněných zemí však těmito událostmi nalomeno není, neboť v červnu tohoto roku byla podepsána dlouho očekávaná dohoda o podpoře projektu Nabucco a spolupodepsána vládami tranzitních zemí. Tato dohoda upravuje harmonogram následujících prací tak, že výstavba by měla být zahájena v roce 2013 a celý systém by měl být uveden do provozu v roce 2017 (Mitschek 2011). I z oficiálních materiálů projektu je však zřejmé, že projekt počítá i s dodávkami z irácké oblasti Kirkúku nebo Turkmenistánu, bez nichž bude plynovod naplněn pouze částečně<sup>43</sup>. V turkmenských nalezištích by navzdory dohodám s Ruskem z roku 2007 o transportu plynu přes ruskou soustavu mělo být plynu dostatek, i když nezávislé ověření turkmenských zásob je vzhledem k přístupnosti režimu a otevřenosti země velmi obtížné (RFE/RL 2007) – přestože zájem turkmenského prezidenta o diverzifikaci odbytových tras (stejně jako v případě Ázerbájdžánu) trvá.

Nejvýznamnější konkurent Nabucca, Ruskem podporovaný South Stream, je v tomto ohledu lépe připravený a z časového hlediska ambicióznější. Jeho uvedení do provozu je plánováno již na rok 2015, přičemž výstavba by měla začít ještě letos (ihned.cz 2011). Ani tento projekt se však nevyhnul nutným nejistotám v zásobování surovinou a není zřejmé, zda bude k dispozici dostatek plynu s ohledem na dokončované projekty dodávek plynu do Číny (ze stejných oblastí jak je uvedeno u ropy výše) a již spuštěný projekt Nord Stream, který dodává plyn o téměř stejné kapacitě jako South Stream po dně Baltského moře do Německa<sup>44</sup>. Výstavbu projektu na druhou stranu pravděpodobně příliš nezdrží zdráhavé jednání Bulharska, kde došlo k výměně vládnoucí

---

<sup>43</sup> K trase ropovodu viz např. <http://www.nabucco-pipeline.com/portal/page/portal/en/pipeline/route>.

<sup>44</sup> Viz oficiální stránky projektu: <http://www.nord-stream.com/en/construction/pipe-production.html>.

garnitury za silně prozápadně orientovanou, což může způsobit vážné komplikace dalšímu, Ruskem a Řeckem podporovanému, projektu ropovodu Burgas-Alexandropolis (Trans-Balkan-pipeline). Smyslem tohoto projektu je primárně obchvat tureckých úžin, které jsou stále více ohroženy silnou a vzrůstající lodní dopravou, přičemž pomocí tohoto ropovodu měla být dopravována ropa (především ruská) z přístavů v Černém moři do světa. Přípravné práce byly v podstatě zastaveny s odůvodněním na environmentální rizika (Geropoulos 2011b) a přestože je tento projekt podporován i Evropskou unií, jeho osud, stejně jako případných variant, zůstává zatím nejasný (Tsakiris 2011).

## Závěr

Zdá se, že nás v otázkách geopolitických rošád kaspického regionu čeká horký podzim. Během nejbližší doby by se mělo definitivně rozhodnout o trasování projektu South Stream (Geropoulos 2011c), přičemž na některých úsecích zároveň začnou stavební práce. V tomto období by také mělo padnout rozhodnutí, kdo bude vykupovat ázerbájdžánský plyn (Osgood 2011). Jakým směrem se tedy bude dále ubírat vývoj na šachovnici kaspického regionu a přístupu k jeho nerostnému bohatství? Ve světle událostí posledního období lze jednoznačně identifikovat následující trendy:

- 1) pokračující diverzifikace zdrojů i transportních tras je v zájmu především cílových zemí, u transportních tras i producentů (zejména Ruska);
- 2) je pravděpodobné, že z geopolitického a geostrategického hlediska se bude postupně snižovat význam Ukrajiny a Běloruska, naopak poroste důležitost postavení Turecka a Bulharska;
- 3) z řady konkurenčních projektů, které jsou v současnosti připravovány, pravděpodobně nevzejde jednoznačný vítěz, neboť bude realizováno vícero projektů (např. Nabucco i South Stream) – trh je na takový objem ve střednědobém výhledu dostatečně připravený, motivace k realizaci jednotlivých projektů navíc nebude vždy podpořena pouze dosažitelnými ekonomickými zisky, ale ohledy na politický vliv;
- 4) aby Evropská unie hrála jako celek významnější úlohu v jednotlivých regionálních záležitostech, bude muset vystupovat podstatně aktivněji, což v důsledku znamená jednotněji. Možnosti, které EU měla v přístupu k nerostnému bohatství kaspického regionu v 90. letech, do značné míry promarnila v neschopnosti nalézt účinnou a jednotnou východní politiku na úkor mnohem čínorodějších aktérů – zejména Číny, ale také Turecka;



- 5) přes napjaté sousedské vztahy mezi jednotlivými zeměmi regionu bude pravděpodobně i nadále vítězit racionální přístup a spolupráce, která je klíčová pro udržení a přilákání dalších zahraničních investic, nutných k rozvoji těžby surovin. Celkové náklady na rozvoj a obnovu nutné infrastruktury činí podle některých pramenů až 200 mld. dolarů (Litera 2007: 352), jejichž zajištění je nad síly místních ekonomik.

Energetická politika v kavkazsko-kaspickém regionu nikdy neměla jasné vítěze a poražené. To také může být klíčem k vysvětlení skutečnosti, že se v kaspickém areálu nedošlo k mezistátnímu konfliktu, v 90. letech předpovídanému mnoha komentátory<sup>45</sup>. Z čistě ekonomického hlediska je sice úspěch Spojených států v kavkazsko-kaspickém regionu ve srovnání se situací první poloviny minulého desetiletí nezanedbatelný, nicméně jak se ukázalo, zůstal limitován energetickým potenciálem Ázerbájdžánu. Poté, co byly zpřesněny odhady zásob surovinového bohatství Kazachstánu a objevena perspektivní ložiska, se akcent kaspické politiky přesunul na severovýchodní břehy Kaspického moře. I vzhledem k pružné politice Moskvy, jejíž vliv na Astanu je z celé řady důvodů nesrovnatelně silnější než na Baku, těžilo z daného vývoje mnohem více Rusko než západní státy<sup>46</sup>. Zpětný pohled na kaspickou politiku minulého desetiletí ukazuje, že ekonomické úspěchy Moskvy v regionu vcelku vyvážily obratné energetické iniciativy Washingtonu. Teprve toto desetiletí definitivně zodpoví otázku, jakým směrem – zdali na západ, na sever či na východ – zamíří nejperspektivnější producent kaspické ropy, Kazachstán; dnes se zdá, že se Astana, jejíž surovinový export je závislý na ruských produktovodech, ani přes značné úsilí nevymanila z těsného orbitu Moskvy.

Dalším důležitým faktorem, který objasňuje vcelku pokojnou interakci Spojených států a Ruska v regionu, je skutečnost, že do roku 2001 se Spojené státy důsledně vyhýbaly jakémukoli hmatatelnému kroku směrem k vojenské přítomnosti v regionu. Po celá 90. léta přes intenzivní angažmá nezaznělo ze strany Washingtonu téměř ani slovo o případném uplatnění NATO či amerických vojenských jednotek v kaspickém regionu, na rozdíl od středoevropského a pobaltského kontextu. Jak uvádí Olga Olikier, „Spojené státy doufaly, že se jim podaří omezit ruský vliv ve Střední Asii a na jižním Kavkazu, i když jejich potřeba udržet si s Ruskem dobré

---

<sup>45</sup> V českém prostředí patří mezi nejznámější zastánce teze o nadcházejícím velkém ozbrojeném střetu v kaspickém regionu někdejší novinář s širokými zkušenostmi z regionu a nyní senátor Jaromír Štětina, viz např. Schuster 2007.

<sup>46</sup> Vzpomeňme na rusko-kazašskou dohodu z roku 1998 o faktickém rozhraničení severní části Kaspického moře, po němž záhy následovalo vybudování ropovodu Tengiz–Novorossijsk Kaspickým ropovodním konsorciem, v němž mají proporcionálně největší podíl právě ruské společnosti.

vztahy tuto snahu zkomplikovala, neboť musely sledovat dva protichůdné cíle zároveň“, nicméně „Spojené státy si dávaly velký pozor, aby v oblasti nezaujaly vůči Rusku jednoznačně protikladné stanovisko. Třebaže tedy spolupráce s kaspickými státy sílila, vyhýbaly se Spojené státy jakýmkoli slibům bezpečnostních jistot či záruk [pro region]“ (Oliker 2003: 222). Přesto – anebo právě proto – že si Američané uvědomovali význam, jaký je v Rusku kavkazsko-středoasijskému regionu přikládán, neměli zájem o konfrontaci s Moskvou. Cílem Spojených států v kaspickém a obecněji vzato v post-sovětském prostoru bylo spíše získat a upevnit si nerušený přístup, který měl umožnit účinnou obranu proti hegemonistickým snahám Moskvy; příznačné je maření integračních snah Moskvy v rámci SNS, čemuž měly napomáhat iniciativy typu GU(U)AM, podporované Washingtonem.

Po nástupu administrativy prezidenta Obamy do úřadu na počátku roku 2009 bylo možné vytušit, že diplomatictější a racionálnější styl vztahů s Ruskem bude nadále v souladu s politikou demokratů v Bílém domě, což se záhy začalo potvrzovat. Přestože hlavní linie americké politiky v kaspickém regionu zůstávají zachovány (mezi ně patří zejména boj proti terorismu a pašování drog, zadržování vlivu Íránu, mírové řešení stávajících regionálních konfliktů, přístup k surovinám a zabezpečení zásobovacích tras pro boje v Afghánistánu), přibyla k nim nově i snaha o rekonstrukci vztahů s Ruskem, které byly narušeny ruskou invazí do Gruzie, přičemž Rusko je stále vnímáno jako klíčový partner pro zajištění výše uvedených priorit v oblasti (Meister 2011). To se pochopitelně netýká podpory projektům Jižního koridoru, směřujícím k posílení evropské energetické bezpečnosti, v tomto směru však bude Bílý dům více respektovat názory a opírat se o vliv Turecka (Jackson nedat.). Na rozdíl od Evropské unie však pro Američany není přípustná varianta možné účasti současného Íránu na jakémkoli řešení transportní otázky. EU samotná však nemá ve vztahu k jižnímu Kavkazu žádnou koherentní strategii, která by určovala dlouhodobé směry zahraniční politiky k jednotlivým zemím. Zájmy členských zemí jsou ve vztahu k regionu nesourodé a liší se i vztah jednotlivých členů k Rusku jako klíčovému hráči, přičemž tato ambivalence v evropské politice stále přetrvává v podstatě od chvíle, kdy se EU začala rozšiřovat východním směrem (Mesiter 2011).

Cíle Bílého domu v regionu jsou však širší než cíle Bruselu, přičemž bylo zřejmé, že aby mohly být zajištěny, neexistuje prostor pro vážnější konfrontaci s Moskvou. Na tom nic nezměnilo ani soupeření o vedení produktovodních tras kaspického nerostného bohatství.

## **Bibliografie**

Poznámka: Pokud není uvedeno jinak, elektronické zdroje jsou ověřeny ke dni 15. 12. 2011.

- Aliyev, S. (2010): Gas Exporters wait for efficient commercial offers, *Trend*, 15. 01. 2010, on-line text <<http://en.trend.az/capital/pengineering/1619492.html>>.
- Azerbaijan.az (nedat.): Transport routes of azerbaijani oil, on-line text <[http://www.azerbaijan.az/\\_Economy/\\_OilStrategy/oilStrategy\\_05\\_e.html](http://www.azerbaijan.az/_Economy/_OilStrategy/oilStrategy_05_e.html)>.
- Berkowitz, S. M. (2000): *U. S. Policy and the Geopolitics of Caspian Oil Exports: Pipeline Dreams and Export Alternatives*, University of Texas Press Working Paper, 20. 12. 2000, on-line text <<http://chenry.webhost.utexas.edu/mena/studpubs/Caspianpaper.htm>>.
- Bhadrahumar, B. K. (2008): Russia takes control of Turkmen (world?) gas, *Asia Times online*, 30. 06. 2008, on-line text <[http://www.atimes.com/atimes/Central\\_Asia/JG30Ag01.html](http://www.atimes.com/atimes/Central_Asia/JG30Ag01.html)>. [cit. 18. 06. 2011]
- Blagov, S. – Lillis, J. (2007): Despite lack of progress, Caspian summit leaves participants optimistic, *EurasiaNet*, on-line text <<http://www.eurasianet.org/departments/insight/articles/eav101707.shtml%20>>.
- Blank, S. (2011). Caspian Basin: Frustration mounting, Moscow talks about militarizing, *EuraniaNet Commentary*, on-line text <<http://www.eurasianet.org/node/63470>>.
- BP (2004): *BTC Signs Project Finance Agreements*, 03. 02. 2004, on-line text <<http://www.bp.com/genericarticle.do?categoryId=2012968&contentId=2016340>>.
- BP (nedat. a): *Baku–Tbilisi–Ceyhan Pipeline*, on-line text <<http://www.bp.com/sectiongenericarticle.do?categoryId=9006669&contentId=7015093>>. [cit. 26. 01. 2008]
- BP (nedat. b): *South Caucasus Pipeline*, on-line text <<http://www.bp.com/sectiongenericarticle.do?categoryId=9006670&contentId=7015095>>.
- Brzezinski, Z. (1999): *Velká šachovnice. K čemu Ameriku zvažuje její globální převaha*, Praha, Mladá fronta.
- De Pauw, F. (1996): Turkey's Policy in Transcaucasia, in: Coppieters, B. (ed.): *Contested Borders in Caucasus*, Brussels, VUB University Press.
- Diba, B.A. (2002). Baku-Ceyhan Pipeline: The Biggest Development In the Caspian Sea Since the Collapse of USSR, *Payvand.com*, on-line text <<http://www.payvand.com/news/02/sep/1060.html>>.
- Entessar, N. (2002): The Caspian Pipeline Dilemma: Political Games and Economic Losses, *Journal of Third World Studies*, Vol. XIX, No. 2.
- European Commission (2009): Assessment report of directive 2004/67/EC on security of gas supply. *Commission staff working document* {COM(2009) 363}, on-line text <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2009:0978:FIN:EN:PDF>>.
- Fishelson, J. (2007): From the Silk Road to Chevron: The Geopolitics of Oil Pipelines in Central Asia, *Vestnik*, 12. 12. 2007, on-line text <[http://www.sras.org/geopolitics\\_of\\_oil\\_pipelines\\_in\\_central\\_asia](http://www.sras.org/geopolitics_of_oil_pipelines_in_central_asia)>. [cit. 18. 06. 2011]
- Fuller, L. (2000): How the Goble plan was born and how it remains a political factor, *Radio Free Europe/Radio Liberty Report*, on-line text <<http://reliefweb.int/node/65016>>.
- Gadžijev, K. (2003): *Geopolitika Kavkaza*, Moskva, Meždunarodnyje otnošenija.
- Geropoulos, K. (2001c): The Balkans awaiting South Stream, *New Europe online*, 22. 05. 2011, on-line text <<http://www.neurope.eu/article/balkans-awaiting-south-stream>>. [cit. 19. 06. 2011]

- Geropoulos, K. (2011a): Turkey backs Nabucco as election nears, *New Europe online*, 05. 06. 2011, on-line text <<http://www.neurope.eu/articles/106788.php>>. [cit. 19. 06. 2011]
- Geropoulos, K. (2011b): EU to help unblock Tran-Balkan pipeline, *New Europe online*, 29. 05. 2011, on-line text <<http://www.neurope.eu/article/eu-help-unblock-tran-balkan-pipeline>>. [cit. 19. 06. 2011]
- Goble, P. (1992): Coping with Nagorno-Karabakh Crisis, *The Fletcher Forum of World Affairs*, Vol. VI, No. 2.
- Griffith, B. (1998): Back Yard Politics: Russia's Foreign Policy toward the Caspian Basin, *Demokratizatsiya*, Vol. VI, No. 2, on-line text <<http://www.demokratizatsiya.org/Dem%20Archives/DEM%2006-02%20griffith.pdf>>. [cit. 26. 01. 2008]
- Gusejnov, V. (2002): *Kaspijskaja neft. Ekonomika i geopolitika*, Moskva, Olma-Press.
- Heather, F. (2000): The Geopolitics of Caspian Oil, *Russian and Euro-Asian Bulletin*, Vol. I, No. 2.
- Igolkin, A. (2004): Early lessons of mutually beneficial cooperation, *Oil of Russia*, No. 3, on-line text <<http://www.oilru.com/or/17/230/>>. [cit. 23. 08. 2011]
- Ihned.cz (2011): Nabucco plánuje dokončení na rok 2017. South Stream však bude fungovat o dva roky dříve, *Ihned*, 03. 06. 2011, on-line text <[http://m.ihned.cz/c6-10078440-52011530-700000\\_pdadetail-nabucco-planuje-dokonceni-na-rok-2017-south-stream-vsak-bude-fungovat-o-dva-roky-drive](http://m.ihned.cz/c6-10078440-52011530-700000_pdadetail-nabucco-planuje-dokonceni-na-rok-2017-south-stream-vsak-bude-fungovat-o-dva-roky-drive)>.
- Ismayilov, E. (2011): SOCAR considers Nabucco's proposal to lay pipeline to Baku, *Trend*, 10. 06. 2011, on-line text <<http://en.trend.az/capital/energy/1889805.html>>. [cit. 18. 06. 2011]
- Jackson, A. (nedat.). The Obama Administration's Emerging Caucasus Policy, *Caucasian Review of International Affairs*, on-line text <[http://cria-online.org/CU\\_-\\_file\\_-\\_article\\_-\\_sid\\_-\\_37.html](http://cria-online.org/CU_-_file_-_article_-_sid_-_37.html)>.
- Janusz, B. (2005): *The Caspian Sea Legal Status and Regime Problems*, Chatham House Briefing Papers, on-line text <<http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Policy-Briefs/Detail/?lng=en&id=18937>>. [cit. 02. 09. 2011]
- Jofi, J. (1999): Pipeline Diplomacy: The Clinton Administration's Fight for Baku–Ceyhan, *WWS Case Study*, 1/99, Princetown University Press, on-line text <<http://www.wws.princeton.edu/~cases/papers/pipeline.html>>. [cit. 06. 08. 2001]
- Kurtov, A. A. (2001): Právní status Kaspického moře: náročné hledání souhlasu I., *Eurasijský expres*, 8/2001, on-line text <[http://euroasia.euweb.cz/8-2001\\_sa\\_kurtov.htm](http://euroasia.euweb.cz/8-2001_sa_kurtov.htm)>.
- Litera, B. (2007): Ropa a zemní plyn v oblasti Kaspického moře, in: E. Souleimanov a kol.: *Rusko a postsovětský prostor*, Praha, Eurolex Bohemia, s. 344-367.
- MacDougall, M. (1997): A New Stage in U.S.-Caspian Sea Basin Relations, *Central Asia and the Caucasus*, Vol. XI, No. 5.
- Makhmudov, E. – Zygari, M. (2005): Revolutions in the pipeline, *Kommersant*, 25. 05. 2005, on-line text <<http://www.kommersant.com/page.asp?id=580345>>. [cit. 25. 8. 2011]
- Maresca, J. (2001): A "Peace Pipeline" to End the Nagorno-Karabakh Conflict, *Caspian Crossroads*, Vol. I, No. 1, on-line text <<http://ourworld.compuserve.com/homepages/usazerb/6.htm>>. [cit. 12. 02. 2001]
- Meister, S. (2011): A new EU approach towards the South Caucasus, *Aussenpolitik.net*, 27. 02. 2011, on-line text <<https://aussenpolitik-net.dgap.org/de/article/19703/print>>.
- Mitschek, R. (2011): *Nabucco Gas Pipeline, The Turkish-European project of choice*, oficiální prezentace k příležitosti podpisu Dohod o podpoře projektu, on-line text <[http://www.nabucco-pipeline.com/userfiles/file/presentation\\_PSA%20signing.pdf](http://www.nabucco-pipeline.com/userfiles/file/presentation_PSA%20signing.pdf)>.

- Nassibli, N. L. (nedat.): *Azerbaijan- Iran Relations: Challenges and Prospects (Event Summary)*, Kennedy School of Government Event Report, Harvard University, on-line text <[http://belfercenter.ksg.harvard.edu/publication/12750/azerbaijan\\_iran\\_relations.html](http://belfercenter.ksg.harvard.edu/publication/12750/azerbaijan_iran_relations.html)>.
- Nichol, J. (2000): *Chechnya Conflict: Recent Developments*, CRS Report for Congress, on-line text <<http://www.fas.org/man/crs/RL30389.pdf>>.
- Oil&Gas Eurasia (2007): *Gas Pipeline along Caspian Sea to be built by 2010*, on-line text <<http://www.oilandgaseurasia.com/articles/p/62/article/499/>>.
- Oil&Gas Eurasia (2011): *Azerbaijan Increases Crude Exports 30.7 Percent*, on-line text <<http://www.oilandgaseurasia.com/news/p/0/news/12215>>.
- Oliker, O. (2003): *Conflict in Central Asia and South Caucasus: Implications of Foreign Interests and Involvement*, in: Olga Oliker – Thomas S. Szayna (eds): *Faultlines of Conflict in Central Asia and the South Caucasus: Implications for the U.S. Army*, Santa Monica, CA, RAND, pp. 185-240, on-line text <[http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monograph\\_reports/MR1598/MR1598.ch7.pdf](http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monograph_reports/MR1598/MR1598.ch7.pdf)>.
- Osgood, P. (2011): *EU to assist with trans-Caspian gas pipeline deal*, *Arabian Oil and Gas*, 12. 06. 2011, on-line text <<http://www.arabianoilandgas.com/article-9008-eu-to-assist-with-trans-caspian-gas-pipeline-deal/2/>>.
- Pannier, B. (2010): *Caspian summit fails to clarify status, resource issues*, *Radio Free Europe/Radio Liberty*, on-line text <[http://www.rferl.org/content/Caspian\\_Summit\\_Fails\\_To\\_Clarify\\_Status\\_Resource\\_Issues/2225159.html](http://www.rferl.org/content/Caspian_Summit_Fails_To_Clarify_Status_Resource_Issues/2225159.html)>.
- Perry, T. – Blair, E. (2011): *Egypt gas pipeline attacked; Israel, Jordan flow hit*, *Reuters UK*, 05. 02. 2011, on-line text <<http://uk.reuters.com/article/2011/02/05/egypt-gas-idUKLDE71406620110205?sp=true>>. [cit. 18. 06. 2011]
- Rashid, A. (2001): *Taliban, the Story of the Afghan Warlords*, London, Pan Macmillan Ltd.
- RFE/RL (2007): *Central Asia: Russian, Turkmen, Kazakh Leaders Agree On Caspian Pipeline*, *Radio Free Liberty/Radio Europe*, 12. 05. 2007, on-line text <<http://www.rferl.org/content/article/1076429.html>>. [cit. 18. 06. 2011]
- Richter, A. (1999): *Great Expectations on the Caspian: Can US Policy Live up to Them?*, in: *Succession and Long-term Stability in the Caspian Region (Caspian Conference Report)*, Cambridge, Harvard University Press.
- Ruseckas, L. (1998): *State of the Field Report: Energy and Politics in Central Asia and the Caucasus*, *Access Asia Review*, Vol. I, No. 2.
- Sanamyan, E. (2008): *Interview with Paul Goble*, on-line text <<http://yandunts.blogspot.com/2008/10/interview-with-paul-goble-georgia-war.html>>.
- Sanjian, A. (1997): *The Negotiation of the 'Contract of the Century' and the Political Background to the Revival of Azerbaijan's Oil Industry*, Armenian Centre for National and International Studies, on-line text <[http://umdl.umich.academia.edu/AraSanjian/Papers/310784/The\\_Negotiation\\_of\\_the\\_Contract\\_of\\_the\\_Century\\_and\\_the\\_Political\\_Background\\_to\\_the\\_Revival\\_of\\_Azerbaijans\\_Oil\\_Industry\\_in\\_English](http://umdl.umich.academia.edu/AraSanjian/Papers/310784/The_Negotiation_of_the_Contract_of_the_Century_and_the_Political_Background_to_the_Revival_of_Azerbaijans_Oil_Industry_in_English)>.
- Shorokhov, V. (1996): *Energy Resources of Azerbaijan: Political Stability and Regional Relations*, *Caucasian Regional Studies*, No. 1, on-line text <<http://poli.vub.ac.be/publi/crs/eng/0101-04.htm>>.
- Schuster, R. (2007): *Kavkazu stále hrozí velký ozbrojený konflikt. Rozhovor s Jaromírem Štětinou*, *Mezinárodní politika*, č. 12, on-line text <<http://www.jaromirstetina.cz/media/prosinec-2007/kavkazu-stale-hrozi-velky-ozbrojeny-konflikt.html>>.

- Socor, V. (2006a): Kazakhstan-azerbaijan oil transport agreement: not yet historic, but might become so, *Eurasia Daily Monitor*, Vol. III, No. 118, on-line text <[http://www.jamestown.org/programs/edm/single/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=31791&tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=177&no\\_cache=1](http://www.jamestown.org/programs/edm/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=31791&tx_ttnews%5BbackPid%5D=177&no_cache=1)>.
- Socor, V. (2006b): Oil tanker shipment – the short-term default for trans-caspian oil, *Eurasia Daily Monitor*, Vol. III, No. 120, on-line text <[http://www.jamestown.org/single/?no\\_cache=1&tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=31797](http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=31797)>.
- Souleimanov, E. (2007): *An Endless War. The Russian-Chechen Conflict in Perspective (With a Preface by Anatol Lieven)*, Frankfurt am Main, Peter Lang Publishing Group, 4. kap.
- ten Hoedt, R. (2010): Interview: Azerbaijan's top negotiator Elshad Nassirov, „We don't want to depend on only one pipeline”, *European Energy Review*, on-line text <<http://www.europeanenergyreview.eu/site/pagina.php?id=2528>>.
- The Sunday Herald (1999): US Admits Role in Ocalan Capture, *The Sunday Herald*, 21. 02. 1999.
- Tsakiris, T. (2011): Burgas-Alexandroupolis – death of a great pipeline project?, *European Energy Review*, 17. 02. 2011, on-line text <<http://www.europeanenergyreview.eu/site/pagina.php?id=2759>>.
- Tutuncu, A. N. (2005): Protection of the Turkish Straits from the Ship-generated Marine Pollution. *Annales*, Vol. XXXVII, No. 54, pp. 105-119 on-line text <<http://www.istanbul.edu.tr/merkezler/mmaum/datalar/antmakale1.pdf>>.
- United Press International (2007): Iraq considering new Kirkuk-Ceyhan line, *UPI online*, 26. 09. 2007, on-line text <[http://www.upi.com/Business\\_News/Energy-Resources/2007/09/26/Iraq-considering-new-Kirkuk-Ceyhan-line/UPI-40771190832213/](http://www.upi.com/Business_News/Energy-Resources/2007/09/26/Iraq-considering-new-Kirkuk-Ceyhan-line/UPI-40771190832213/)>.
- Van Bruinessen, M. (2000): Turkey, Europe and the Kurds after the capture of Abdullah Öcalan, in: Martin van Bruinessen (ed.): *Kurdish ethnonationalism versus nation-building states*, Istanbul, The ISIS Press.
- Volnár, Š. (2004): *Geopolitika pre 21. storočie? Svět morskej a pozemnej sily ako varovanie pre 21. storočie*, Hlohovec, Efekt Copy.
- Wanner, J. (1998): Ropná politika v oblasti Kaspického moře a Střední Asie, in: Bohuslav Litera – Luboš Švec – Jan Wanner – Bohdan Zilynskyj (eds.): *Rusko? Vzájemné vztahy postsovětských republik*, Praha, Ústav mezinárodních vztahů.
- Yazdani, E. (2006): Competition over the Caspian oil routes: Oilers and Gamers perspective, *Alternatives: Turkish Journal of International Relations*, Vol. V, No. 1–2, pp. 51-64, on-line text <<http://www.alternativesjournal.net/volume5/number1%262/yazdani.pdf>>.