2. കാറക്കോറം ഹൈവേയും ഖുഞ്ജരാബ് ചുരവും

പഴയ ജമ്മു-കാശ്മീരിൽപ്പെട്ടതും സോവ്യററ് യൂണിയൻ, ചൈന, അഫ്ഘാനിസ്ഥാൻ എന്നിവയുടെ അതിർത്തികൾ ഒന്നിച്ചുചേരുന്ന സ്ഥലത്തിനടുത്തു സ്ഥിതിചെയ്യുന്നതിനാൽ മാർമികമായ യുദ്ധതന്ത്രപ്രാധാന്യമുള്ളതുമായ ഒരു ചെറുനഗരമാണ് ഗിൽഗിററ്. ഗിൽഗിററിൽനിന്ന് ഏകദേശം ഇരുനൂററമ്പതു കിലോമീററർ ദൂരത്തിലാണ്, സമുദ്രനിരപ്പിൽനിന്ന് 15,000 അടി ഉയരത്തിൽ സ്ഥിതിചെയ്യുന്ന ഖുഞ്ജരാബ് ചുരം. ഈ ചുരത്തിനപ്പുറത്ത്, പണ്ട് ചൈനീസ് തുർക്കിസ്ഥാൻ എന്നും ഇപ്പോൾ സിങ്കിയാങ്—വിഗ്ഗുർ സ്വയം ഭരണപ്രദേശം എന്നും അറിയപ്പെടുന്ന ചൈനീസ് ഭൂവിഭാഗം പരന്നുകിടക്കുന്നു.

പാകിസ്ഥാൻെറ തലസ്ഥാനമായ ഇസ്ലാമാബാദിൽനിന്ന് ഏകദേശം അറുനൂറു മൈൽ അകലെ 'ഹവേലിയൻ' എന്ന സ്ഥലത്തുനിന്നാരംഭിക്കുന്ന 'കാറക്കോറം ഹൈവേ' എന്ന റോഡ് ആബട്ടാബാദ്, മൻഷേര, ഥാകോട്ട്, ചിലാസ്, ഗിൽഗിററ്, ഹുൻസ് എന്നീ നഗരങ്ങളെ സ്പർശിച്ച് കാറക്കോറം മലകൾക്ക മുകളിലൂടെ ഖുഞ്ജരാബ് ചുരത്തിലെത്തുന്നു.

ഇക്കഴിഞ്ഞ ആഗസ്റ്റ് 27-ാം തീയതി ഖുഞ്ജരാബ് ചുരം വാഹനഗതാഗതത്തിന് ഔപചാരികമായി തുറന്നുകൊടുത്തു. ചൈനയിൽ സിങ്കിയാങ്—വിഗ്ഗുർ സ്വയംഭരണപ്രദേശത്തിൻെറ ഗവർണറായ ഇസ്മൈൽ എഹ്മദ്, പാക്കിസ്ഥാനിലെ ഗതാഗതമന്ത്രി മൊഹിയുദ്ദീൻ ബലൂച് എന്നിവർ ഇരുവരും ചേർന്ന് ഒരു ശിലാഫലകം അനാവരണം ചെയ്തും, ഒരു നാടമുറിച്ചും ഖുഞ്ജരാബ് ചെക്ക്പോസ്റ്റ് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തതോടെ രണ്ടു നിര വാഹനങ്ങൾക്ക പീക്കിങ്ങിൽനിന്ന് ഇസ്ലാമാബാദ്വരെ ഏതു കാലത്തും സഞ്ചരിക്കാവുന്ന, ഉറച്ച മെററൽ റോഡിലൂടെ രണ്ടു നിരയായി അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും ട്രക്കുകൾ ഇരമ്പിപ്പാഞ്ഞുതുടങ്ങി. ചൈനീസ് വാഹനങ്ങൾക്ക് പാകിസ്ഥാനിലൂടെ അറബിക്കടൽത്തീരത്തു ചെന്നെത്താൻ ഇപ്പോൾ ഒരു പ്രയാസവുമില്ല.

ഇസ്ലാമാബാദിൽനിന്ന് പാകിസ്ഥാൻെറ പട്ടാളങ്ങൾ കീഴടക്കിവെച്ചിട്ടുള്ള കാശ്മീരിലൂടെ ചൈനീസ് അതിർത്തിവരെ വാഹനഗതാഗതത്തിന് ഉതകുന്ന അഞ്ഞൂറുമൈൽ നീളമുള്ള കാറക്കോറം ഹൈവെ, നാലു വർഷം മുമ്പ് 1978 ജൂണിൽ പാകിസ്ഥാൻ പ്രസിഡണ്ട് സിയാ-ഉൽഹാക്കും ചൈനീസ് ഉപപ്രധാനമന്ത്രി കെങ് പിയാവോവും ചേർന്ന് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തിരുന്നു.

ആവിശക്തിയുപയോഗിച്ച കപ്പലുകൾ ഓടിക്കാമെന്നു കണ്ടുപിടിക്കുംവരെ ലോകത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട വാണിജ്യമാർഗങ്ങളിലൊന്ന് ഖുഞ്ജരാബ് ചുരത്തിലൂടെയാണു കടന്നുപോയിരുന്നത്. പ്രാചീന ചൈനയിൽ നിർമിച്ച ചരക്കുകൾ, മുഖ്യമായും പട്ടുതുണി, ചൈനയിൽനിന്ന് മദ്ധ്യേഷ്യയിലൂടെ ഐതിഹാസികങ്ങളായ യാർകന്ദ്, കാഷ്ഗർ, ഉറുംചി മുതലായ നഗരങ്ങൾ താണ്ടി, പടിഞ്ഞാറേ ഏഷ്യയിലേക്കും അവിടെനിന്നു മദ്ധ്യധരണിക്കടൽവഴി യൂറോപ്പിലേക്കും എത്തിച്ചുകൊടുത്തിരുന്ന സാർത്ഥവാഹസംഘങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചിരുന്നതും, അതു നിമിത്തം 'സിൽക്ക്റോഡ്' എന്നു മദ്ധ്യകാലത്തു് അറിയപ്പെട്ടിരുന്നതുമായ ഈ മാർഗത്തിലൂടെയാണ് എ. ഡി. നാലാം ശതകത്തിൽ ഫാഹിയാനും എ.

ഡി. ഏഴാം ശതകത്തിൽ യുവാൻചാങ്ങും ബുദ്ധമതഗ്രന്ഥങ്ങരം പഠിക്കുന്നതിനും ശേഖരിക്കുന്നതിനുംവേണ്ടി ഇന്ത്യയിലേക്കു വന്നതു്. അറബി ചരിത്രകാരനായ അൽബിറൂണി എ. ഡി. പതിനൊന്നാം ശതകത്തിലും വെനീസിലെ വ്യാപാരിയായ മാർക്കോപോളോ എ. ഡി. പതിമ്മൂന്നാം ശതകത്തിലും ഈ വഴിയിലൂടെ കടന്നുപോയിട്ടുണ്ട്.

ഖുഞ്ജരാബ് ചുരത്തിൻെറ ഉദ്ഘാടനം ഏഷ്യയുടെ ചരിത്രത്തിൽ ഒരു സുപ്രധാന സംഭവമായി പരിഗണിക്കപ്പെടുന്നു. ചീനയും പാകിസ്ഥാനും തമ്മിലുള്ള സുസ്ഥിരസൗഹാർദത്തിൻേറയും പൂർണസഹകരണത്തിൻേറയും തെളിവായി കാറക്കോറം ഹൈവേ കരുതപ്പെടുന്നു. പാകിസ്ഥാനും ചൈനയും തമ്മിലുള്ള വ്യാപാരത്തിൽ നിർണായകമായ പങ്ക് ഈ റോഡ് വഹിക്കുന്നതായിരിക്കുമെന്നു പറയപ്പെടുന്നു. റഷ്യയും ചൈനയും തമ്മിലും, ഇന്ത്യയും പാകിസ്ഥാനും തമ്മിലും നിലനിന്നുവരുന്ന തർക്കങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, യുദ്ധതന്ത്രപരമായി നോക്കുമ്പോരം മർമപ്രാധാന്യം തന്നെ ഈ റോഡിനുണ്ട്. ചൈനയിൽനിന്ന് ആയുധങ്ങളും പട്ടാളങ്ങളും ഈ റോഡിലൂടെ പാകിസ്ഥാനിലേക്ക് ഒഴുകിയെത്താം. യൂറോപ്പിൽനിന്നും അമേരിക്കയിൽനിന്നുമുള്ള യുദ്ധസന്നാഹങ്ങരം പാകിസ്ഥാൻ വഴി ചൈനയിലേക്ക് ഒഴുകാനും ഈ റോഡ് ഉപയോഗപ്പെടാം. രണ്ടാം മഹായുദ്ധത്തിൽ ബർമാ റോഡിനുണ്ടായിരുന്നതോ അതിൽ കൂടുതലോ പ്രാധാന്യം, ഇനിയൊരു മഹായുദ്ധമുണ്ടാവുന്ന പക്ഷം, കാറക്കോറം റോഡിനു കൈവരാം. 'സമാധാനത്തിൻേറയും സൗഹാർദത്തിൻേറയും പ്രതീകം' എന്ന് ചൈനക്കാരും പാകിസ്ഥാൻകാരും വിവരിക്കുന്ന ഈ റോഡ്, ഇന്ത്യയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം യുദ്ധത്തിൻേറയും ശത്രുതയുടേയും പ്രതീകമായി മാറിക്കൂടായ്കയില്ല.

1959-ലാണ് പാകിസ്ഥാൻ പട്ടാളത്തിലെ എൻജിനീയർമാർ കാറക്കോറം ഹൈവേയുടെ പണി തുടങ്ങിയതു്. അന്ന് ഇതിനെ 'സിന്ധു താഴ്വര റോഡ്' എന്നാണു വിളിച്ചിരുന്നതു്. 1966-ൽ ചൈനയും പാകിസ്ഥാനും ചേർന്നുണ്ടാക്കിയ ഒരു കരാറിനേത്തുടർന്ന്, ഇന്നു കാണുന്ന രൂപത്തിൽ, കാറക്കോറം ഹൈവേ ആയി ഈ റോഡ് പുനസ്സംവിധാനം ചെയ്യപ്പെട്ടു. 1969-ൽ ഖുഞ്ജരാബിൽനിന്നു തെക്ക്, പാകിസ്ഥാൻെറ കൈവശമുള്ള കാശ്മീർ പ്രദേശങ്ങളിലൂടെ നൂറു മൈൽ നീളത്തിലുള്ള റോഡുപണി ചൈനക്കാർ ഏറ്റെടുത്തു. മെച്ചപ്പെട്ട യന്ത്രസാമഗ്രികളും സാങ്കേതിക വൈദഗ്ദ്ധ്യവും ഉപയോഗപ്പെടുത്തി ചൈനക്കാർ, 'ലോകത്തിൻെറ മോന്തായ'ത്തിൽക്കൂടിയുള്ള ഈ റോഡ് ഉറപ്പിക്കുകയും അതിൻെറ വീതി കൂട്ടുകയും ചെയ്തു. ഇരുപത്തിനാലു വൻകിട പാലങ്ങളും ഇവിടെ ചൈനക്കാർ നിർമിച്ചു. ചൈനക്കാരും പാകിസ്ഥാൻകാരുമായ റോഡുപണിക്കാർ പത്തുകൊല്ലം തോളോടുതോരം ചേർന്നുനിന്നു പാറ പൊളിച്ചും മണ്ണു നീക്കിയും ഇവിടെ കഠിനാദ്ധ്വാനം ചെയ്തു. മലയിടിഞ്ഞും മഞ്ഞുപാറകരം ഉരുണ്ടുവീണും പല പണിക്കാരും മരിച്ചുപോയി. ഈ രക്തസാക്ഷികളുടെ ശവകുടീരങ്ങരം കാറക്കോറം ഹൈവേയുടെ വക്കിൽ നെടുകേ കാണാമത്രേ.

വളരെയധികം പണം ചെലവു ചെയ്തും കായക്ലേശം സഹിച്ചും ചൈനയും പാകിസ്ഥാനും ചേർന്ന് ഈ റോഡു നിർമിച്ചതു പ്രധാനമായും യുദ്ധതന്ത്രപരമായ പരിഗണനകളാലാണ്. ചൈനയും പാകിസ്ഥാനും തമ്മിൽ കച്ചവടം വളരെ കുറവാണ്. കാറക്കോറം ഹൈവേമൂലം ഇപ്പോഴുള്ള കച്ചവടം വളരെയൊന്നും വർദ്ധിക്കുമെന്നു കരുതാനും വയ്യ. പണം തൊടാതെ പണ്ടത്തെ രീതിയിൽ ചരക്കുകരം പരസ്പരം കൈമാറുന്നതിനുള്ള ഒരു കരാറിൽ രണ്ടു രാജ്യങ്ങളും 1981-ൽ ഒപ്പുവെക്കുകയുണ്ടായി. ഇതിനെത്തുടർന്ന് പാകിസ്ഥാൻ ചൈനയിലേക്ക് പരുത്തി, പരുത്തിനൂൽ, പരുത്തിത്തുണികരം, തുകൽസ്സാമാനങ്ങരം എന്നിവ കയററി അയയ്ക്കുകയും, പകരം

യന്ത്രങ്ങൾ, സ്പെയർ പാർട്ടുകൾ, ടൂത്ത്പെയ്സ്റ്റ് അടക്കം ചില ഉപഭോഗ വസ്തുക്കൾ എന്നിവ ഇറക്കുമതിയായി നേടുകയും ചെയ്യുന്നു. ഈ വിവരണത്തിൽനിന്ന് രണ്ടു രാജ്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളവും ഈ വ്യാപാരത്തിനു വലിയ പ്രാധാന്യമൊന്നുമില്ലെന്നു കാണാം. ഇതുവരെ ഒട്ടകപ്പുറത്തു കയററി നിർവഹിച്ചിരുന്ന ചരക്കുകടത്തൽ ഇനി നിർവഹിക്കുക ട്രക്കുകളിലായിരിക്കും.

പാകിസ്ഥാൻെറ തലസ്ഥാനമായ ഇസ്ലാമാബാദിൽനിന്ന് പാക് പട്ടാളത്തിൻെറ കീഴിലുള്ള കാശ്മീർ പ്രദേശങ്ങളിൽ ആളും പൊരുളുമെത്തിക്കാൻ കാറക്കോറം ഹൈവേ അത്യന്തം ഉപകരിക്കുന്നു. മുമ്പ് ഇതിനു പലേടത്തും ഹെലികോപ്ടറുകളെ ആശ്രയിക്കണമായിരുന്നു.

'ലോകത്തിൻെറ മോന്തായ'ത്തിലൂടെ കാറക്കോറം ഹൈവേയിൽ ബസ്യാത്ര ചെയ്യുന്നതിനു ധാരാളം ടൂറിസ്റ്റുകൾ വന്നുതുടങ്ങുമെന്നും ഇതു നിസ്സാരമല്ലാത്ത ഒരു ധനാഗമ മാർഗമാകുമെന്നും പാകിസ്ഥാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നുണ്ട്. ടൂറിസ്റ്റുകളല്ലെങ്കിൽ ധാരാളം ചാരന്മാരെങ്കിലും തന്ത്രപ്രാധാന്യമുള്ള ഈ ബഹുരാഷ്ട്രാതിർത്തി സന്ദർശിക്കാൻ എത്താതിരിക്കുകയില്ല.

കാറക്കോറം ഹൈവേ നിർമിക്കാൻ തുടങ്ങിയപ്പോഴും നാലു വർഷം മുമ്പ് അതു ഗതാഗതത്തിനു തുറന്നപ്പോഴും ഇപ്പോൾ ഖുഞ്ജരാബ് ചുരം ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തപ്പോഴും പാക്കിസ്ഥാനോടും ചൈനയോടും ഇന്ത്യ ശക്തിയായി പ്രതിഷേധിച്ചിട്ടുണ്ട്. കാറക്കോറം ഹൈവേയുടെ ഒട്ടു മിക്ക ഭാഗങ്ങളും ഇന്ത്യൻ യൂണിയനിൽ അംഗമായിച്ചേർന്നിട്ടുള്ള കാശ്മീരിൻെറ പാകിസ്ഥാൻ ബലം പ്രയോഗിച്ചു കൈവശം വെച്ചുവരുന്ന പ്രദേശങ്ങളിലൂടെയാണു കടന്നുപോകുന്നതു്. അതുപോലെ ഖുഞ്ജരാബ് ചുരത്തിൻെറ അപ്പുറം ചൈന സ്വന്തമെന്ന് അവകാശപ്പെടുന്ന അക്സായിചിൻ കാശ്മീരിൽ ലഡ്ഡാഖിൻെറ ഭാഗമായിരുന്നു; ചൈനക്കാർ ബലാൽ കൈയേറിയതാണ്. അതിനാൽ ഈ പ്രദേശത്തു റോഡു നിർമിക്കാൻ ചൈനയ്ക്കോ പാകിസ്ഥാനോ അവകാശമില്ല. ഇന്ത്യയുടെ പ്രതിഷേധത്തിൻെറ അടിസ്ഥാനം ഈ വസ്തുതയാണ്.

ഇന്ത്യയുടെ പ്രതിഷേധങ്ങളെ പാകിസ്ഥാനും ചൈനയും തള്ളിക്കളയുകയാണു ചെയ്തിട്ടുള്ളതു്. അന്താരാഷ്ട്രീയ നിയമപ്രകാരം പ്രതിഷേധിക്കാൻ ഇന്ത്യയ്ക്കു യാതൊരവകാശവും ഇല്ലെന്നതാണ് പാക്കിസ്ഥാൻെറ ഔദ്യോഗിക നിലപാട്. പാക്കിസ്ഥാൻ പിടിച്ചടക്കിയ കാശ്മീർ പ്രദേശം ഒരു കാലത്തു് ബ്രിട്ടീഷ് ഇന്ത്യൻ കൊളോണിയൽ സ്റ്റേററ് ആയിരുന്ന ജമ്മു-കാശ്മീരിൻെറ ഭാഗമായിരുന്നു. ജമ്മു—കാശ്മീരിൻെറ പദവി എന്തായിരിക്കണമെന്ന്, ഐക്യരാഷ്ട്ര സമിതിയുടെ പ്രമേയങ്ങളനുസരിച്ച് ഇനിയങ്ങോട്ടു തീരുമാനിക്കാനിരിക്കുന്നതേയുള്ളൂ എന്ന് പാക്കിസ്ഥാൻ പറയുന്നു. അതായതു്, കാശ്മീർ ഇന്ത്യൻ യൂണിയനോടു ചേർന്ന വസ്തുത പാകിസ്ഥാൻ അംഗീകരിക്കുന്നില്ല.

ഇന്ത്യയുടെ പ്രതിഷേധം ചൈനയും തള്ളിക്കളഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. സ്വന്തം അതിർത്തിക്കുള്ളിൽ സിവിലിയൻ ഗതാഗതത്തിന് ഏർപ്പാടുകളുണ്ടാക്കാൻ തങ്ങൾക്കു പൂർണമായ അധികാരമുണ്ടെന്നതാണ് ചൈനയുടെ നിലപാട്. കാശ്മീർപ്രശ്നം ഇന്ത്യയും പാകിസ്ഥാനും തമ്മിൽ തീരുമാനിക്കേണ്ടതാണെന്നും, അതിൽ ചൈനയ്ക്ക് ഒരു പങ്കുമില്ലെന്നും അവർ പറയുന്നു. ഇതിനർത്ഥം, തങ്ങൾ കൈയേറിയ അക്സായിചിൻ പ്രദേശം ഒരു കാലത്തു് ജമ്മു—കാശ്മീർ സ്റ്റേററിൻെറ ഭാഗമായിരുന്നു എന്ന വസ്തുത പോലും ചൈന അംഗീകരിക്കുന്നില്ല എന്നാണ്. ഈ പ്രദേശം എന്നും ചൈനയുടെ കൈവശമായിരുന്നു എന്നത്രേ അവരുടെ വാദം.

ഇക്കഴിഞ്ഞ ഏപ്രിലിൽ പാകിസ്ഥാൻ വിദേശകാര്യമന്ത്രി സാഹബ് ജാദാ യാക്കൂബ് ഖാൻ ചൈന സന്ദർശിച്ചപ്പോൾ, സ്വാതന്ത്ര്യ

വും സ്വന്തം ഭൂവിഭാഗങ്ങളുടെ അഖണ്ഡതയും സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള നീതിയുക്തമായ സമരത്തിൽ പാകിസ്ഥാനിലെ ഗവണ്മെൻറിനും അവിടുത്തെ ജനങ്ങൾക്കും ചൈനയുടെ അചഞ്ചലമായ സഹായം വൈസ് ചെയർമാൻ ഡെങ് സിയാവോപിങ്ങും പ്രധാനമന്ത്രി സാവോ സിയാങ്ങും വാഗ്ദാനം ചെയ്യുകയുണ്ടായി. മററു രാജ്യങ്ങളുമായുള്ള ചൈനയുടെ ബന്ധങ്ങളിൽ എന്തെല്ലാം മാററങ്ങളുണ്ടായാലും മുമ്പെന്നപോലെ ഭാവിയിലും ചൈന പാക്കിസ്ഥാൻെറ ഭാഗത്തു് ഉറച്ചുനില്ക്കുമെന്നു് ആ അവസരത്തിൽ ഡെങ് സിയാവോപിങ് ആവർത്തിച്ചു പറഞ്ഞതു് ഇന്ത്യാ-ചൈന ബന്ധങ്ങളിൽ വന്നു ചേർന്നേക്കാവുന്ന മാററങ്ങളെ ഉദ്ദേശിച്ചാണെന്നു് പാകിസ്ഥാനിലെ പത്രമായ 'ഡോൺ' പ്രസ്താവിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ചുരുക്കത്തിൽ, കാറക്കോറം ഹൈവേയും ഖുഞ്ജരാബ് ചുരവും വടക്കേ അതിർത്തിയിൽ ഇന്ത്യൻ രാജ്യരക്ഷയ്ക്കു ശാശ്വതമായ ഒരു ഭീഷണിയായി നിരന്തരം വർത്തിക്കുന്നതായിരിക്കും. ഈ വസ്തുത നാം മനസ്സിലാക്കുന്നതും മറക്കാതിരിക്കുന്നതും നന്നു്. 'ഊക്കേറിടും പ്രകൃതി കെട്ടിയ കോട്ട' യിൽ, ഇതാ, ഒരു വമ്പിച്ച വിടവു്!

27 സെപ്റ്റംബർ, 1982

3. സൈബീരിയൻ പൈപ്പ്ലൈൻ

വിശാലമായ സോവിയററ് യൂണിയൻെറ വടക്കുകിഴക്കേ ഭാഗത്തു്, പടിഞ്ഞാറെ സൈബീരിയയിൽ, യൂറാൽ മലനിരകൾക്കു അപ്പുറത്തു്, ഭയങ്കരമായ ശൈത്യത്തിൽ മണ്ണു് നിത്യമായി മരവിച്ചും മരിച്ചും കിടക്കുന്ന ഒരു വിസ്തൃത പ്രദേശമാണു് ത്യുമെൻ. ഇവിടെ ഭൂമിക്കടിയിൽ എത്രയോ അധികം എണ്ണയും ഗ്യാസും നിക്ഷേപിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. 'ആഴമററ പാതാളം' എന്നാണു് ഈ എണ്ണ-ഗ്യാസ് നിക്ഷേപം വിവരിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നതു്. ഈ എണ്ണയും ഗ്യാസും കുഴിച്ചെടുത്തു്, 'ഉറെൻഗോയ്' എന്ന സ്ഥലത്തുനിന്നു് പൈപ്പുകളിലൂടെ അയ്യായിരം കിലോമീററർ അകലെ സോവിയററ് യൂണിയൻെറ പടിഞ്ഞാറെ അതിർത്തിയിൽ 'ഉസ്ഗരോഡ്' എന്ന സ്ഥലംവരെ എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു ബൃഹത്തായ പൈപ്പ്ലൈൻ ശൃംഖലയുടെ പണി ഇപ്പോൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണു്. സമാന്തരമായി നീണ്ടുകിടക്കുന്ന ആറു് മുഖ്യ പൈപ്പ്ലൈനുകളും, അവയിൽനിന്നു് എത്രയോ ഉപലൈനുകളും ആണു് വിഭാവനം ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതു്. ഇവയിൽ രണ്ടു മുഖ്യ ലൈനുകൾ ഉസ്ഗരോഡിൽ സന്ധിക്കുകയും, അവിടെനിന്നു് പോളണ്ട്, കിഴക്കെ ജർമനി, പടിഞ്ഞാറെ ജർമനി, ആസ്റ്റ്രിയ, ഫ്രാൻസ്, ചെക്കോസ്ലോവാക്യ, ബെൽജിയം, ഇററലി, ഹോളൻഡ്, സ്വീഡൻ, സ്വിററ്സർലൻഡ് മുതലായ യൂറോപ്യൻ രാജ്യങ്ങൾക്കു് ഗ്യാസ് നല്കുകയും ചെയ്യും. മററു പൈപ്പ്ലൈനുകൾ സോവിയററ് യൂണിയനിലെ ഇരുപത്തേഴ പ്രദേശങ്ങളിലും ഉക്രെയ്നിയയിലും ബൈലോ റഷ്യയിലും എണ്ണയും ഗ്യാസും എത്തിക്കും. എല്ലാ മുഖ്യ ലൈനുകളുംകൂടി ഇരുപതിനായിരം കിലോമീറററിലധികം നീളംവരും. ഇവയുടെ ആകെ വായ്വട്ടം 1420 മില്ലീമീററർ ആയിരിക്കും. ഉപലൈനുകൾക്കു് എല്ലാംകൂടി 1220 മില്ലീമീററർ വായ്വട്ടം ഉണ്ടാകും. ഇവയ്ക്കു പുറമേ കുറെക്കൂടി ചെറിയ പൈപ്പ്ലൈനുകളും, ആവശ്യാനുസരണം നിർമിക്കപ്പെടും. അങ്ങനെ റഷ്യയിലാകെയും പടിഞ്ഞാറൻ യൂറോപ്പിലെ രാജ്യങ്ങ