Miras JİENBAYEV: "Yaşıl energetika"nı inkişaf etdirmək təşəbbüsünü irəli sürən Azərbaycan enerji sahəsində regional münasibətlərə vizyonunu təqdim edir"

Qazaxıstanın Maqsut Narıkbayev Universitetinin "MIND" Elmi və Analitik Mərkəzinin xarici siyasət və beynəlxalq tədqiqatlar Proqramının rəhbəri Miras Jienbayev strateji təşəbbüslər və onların regional inkişafa təsiri barədə ekspert rəyini AZƏRTAC-la bölüşüb.

- Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev Çinin CGTN telekanalına müsahibəsində Orta Dəhliz və Xəzər dənizinin dibi ilə enerji kabelinin çəkilməsi layihəsi ilə bağlı bir sıra məsələlərə toxunub. Bölgədə "yaşıl enerji"nin inkişafı üçün sonuncunun əsas üstünlüyü nədir?

- Xəzərin dibi ilə enerji kabelinin çəkilməsi iddialı təşəbbüsdür. Bu, sadəcə olaraq ayrıca layihə deyil, qlobal enerji siyasətinin yeni şəraitində bütün regionun inkişafı üçün daha böyük planın bir hissəsidir. Müxtəlif sanksiyaların qüvvədə olduğu və geosiyasi vəziyyətin dəyişdiyi müasir dünyada Avrasiya ölkələri üçün təkcə öz aralarında əlaqələri gücləndirmək deyil, həm də sadəcə olaraq bu kanalları işlək vəziyyətdə saxlamaq vacibdir. "Yaşıl enerji"ni inkişaf etdirməyi təklif edən Azərbaycan regionda enerji əlaqələrinin gələcəyinə vizyonunu təqdim edir. Ölkələr təkcə yeni enerji nəqli marşrutları deyil, qlobal enerjidə güc balansını dəyişdirə biləcək bütöv bir enerji dəhlizi yaradır. Bu, ölkələrimizə beynəlxalq ticarətdə daha yaxşı iştirak etməyə və "yaşıl iqtisadiyyat"ları inkişaf etdirməyə kömək edəcək.

Xatırlatmaq istərdim ki, 13 noyabr 2024-cü ildə Bakıda keçirilən COP29 iqlim konfransı çərçivəsində Azərbaycan, Qazaxıstan və Özbəkistan "yaşıl enerji"nin inkişafı və ötürülməsi sahəsində strateji tərəfdaşlıq haqqında Saziş imzalayıblar. Bu, bizim makroregion ölkələrinin bir-birinə daha da yaxınlaşması yolunda böyük və mühüm addımdır, həmçinin əlaqələrimizin sabitliyinə və şaxələndirilməsinə qoyulan inamlı sərmayədir.

- Çinin karbohidrogen istehlakının azaldılması və ekoloji cəhətdən təmiz enerjiyə keçid təcrübəsi yaşıl enerjinin inkişafında Azərbaycan və Mərkəzi Asiya ölkələri üçün necə faydalı ola bilər?

- Azərbaycan Mərkəzi Asiya ölkələri ilə birlikdə "yaşıl enerji"nin inkişafı ilə ciddi məşğul olub. Çinin bu istiqamətdə təcrübəsi xüsusilə maraqlıdır. Bu ölkənin dünyada ən böyük neft və qaz istehlakçısı olmasına baxmayaraq, Pekin artıq bir neçə ildir ki, istehlakını və karbohidrogen alışını ardıcıl olaraq azaldaraq ekoloji cəhətdən təmiz enerjiyə fəal şəkildə keçid edir. Bu keçid bir çox sahədə nəzərə çarpır. Məsələn, Çinin yollarında getdikcə daha çox elektromobil peyda olur və onların ölkədəki avtomobillərin ümumi sayındakı payı dünya üzrə orta göstəricidən xeyli yüksəkdir. Bu ölkənin həm də dünyanın ən böyük elektrik avtomobili istehsalçısı olduğunu nəzərə alsaq, bu, "yaşıl inkişaf" gündəmində böyük struktur dəyişikliyidir.

Çin iqtisadiyyatının karbohidrogen istehlakının pik həddini keçdiyi və iqtisadi siyasətin getdikcə daha çox "yaşıl enerji"yə üstünlük verdiyi barədə konsensus proqnozu var. Qeyd etmək lazımdır ki, Çin alternativ enerjini Qərb ölkələrindən daha sürətlə inkişaf etdirir.

Qlobal enerji sektorunda qeyri-müəyyənliyə və ABŞ-nin Paris Sazişindən çıxmasına baxmayaraq, emissiyaların azaldılması istiqamətində qlobal tendensiya dayanmayıb. Qitənin həm qərbində, həm də şərqində yerləşən Avrasiya ölkələri çirklənməni azaltmağa davam edir. Avropa Birliyi böyük karbon izi olan mallara yüksək vergilərlə ətraf mühit uğrunda mübarizə aparır. Çin tədricən kömür və neftdən uzaqlaşır, bərpaolunan enerjini inkişaf etdirir. Azərbaycan Mərkəzi Asiya ölkələrinə "yaşıl enerji"nin birgə inkişafını və genişmiqyaslı enerji keçidinə hazırlığı təklif etməklə liderlik nümayiş etdirir.

- Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (Orta Dəhliz) artan yükdaşımaları kontekstində hansı infrastruktur problemləri ilə üzləşir?

- Orta Dəhliz müəyyən çətinliklərlə üzləşən böyük nəqliyyat layihəsidir. Mövcud infrastruktur həmişə artan daşımaların öhdəsindən gələ bilmir. Yüklərin daşınması sürətlə artdıqda yollar, limanlar və digər nəqliyyat vasitələri daim təkmilləşdirilməlidir. Layihə o qədər sürətlə inkişaf edir ki, nəqliyyat infrastrukturunu yeniləməyə və genişləndirməyə vaxtımız olmasa, onun artımı ləngiyə bilər. Hazırda Mərkəzi Asiya ölkələri və Azərbaycan Orta Dəhlizinin inkişafına fəal dəstək verir və bunun sayəsində onun vasitəsilə mal və xidmətlərin axını durmadan artır. Bu gün əsas vəzifə perspektiv inkişaf vektorlarını düzgün müəyyən etməklə yanaşı, yeni nəqliyyat və logistika qovşaqları və marşrutları açmaqla mövcud infrastrukturu təkmilləşdirmək, habelə yeni "artım nöqtələri" yaratmaqdır. Orta Dəhlizin inkişafı ilə bağlı bütün siyasi məsələlər artıq həll olunub: müxtəlif ölkələrin nazirlikləri daim birgə işləyir, qiymət və tarifləri razılaşdırır, infrastrukturla bağlı mövcud problemləri həll edir.

Layihənin əsas iştirakçıları olan Qazaxıstan, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə Orta Dəhlizin necə inkişaf etdirilməsi ilə bağlı tam razılığa gəliblər. Ölkələrin liderlərinin siyasi iradəsi Orta Dəhliz layihəsinin inkişafında dövlət resurslarının səfərbər edilməsində getdikcə daha çox gözəçarpan amilə çevrilir. Onun fəaliyyətinin uğuru və gələcək inkişafı məhz bu ölkələrdən asılıdır.

- Xəzər dənizinin liman infrastrukturunun inkişafı Orta Dəhlizinin səmərəliliyinə necə təsir edir?

- Hazırda Xəzər dənizindəki limanların modernləşdirilməsinə xüsusi diqqət yetirilir və bu, regionun bütün ölkələri üçün vacibdir. Qazaxıstan bu sahəyə aktiv şəkildə öz vəsaitlərini yatırır, həmçinin Yaponiya, Çin və Koreyadan, habelə Aİ ölkələrindən iri şirkətləri, ən böyük tərəfdaşlarımızı cəlb edir.

Hazırda əsas vəzifələrdən biri Xəzər dənizi ilə daşımaların həyata keçirilməsi üçün dəniz donanmasının inkişafıdır. Bunun üçün biz limanları genişləndirməli və yeniləməliyik ki, bu da yüklərin çatdırılmasını daha sürətli və səmərəli etməyə kömək edəcək. Bu, Bakı üçün də vacibdir. Eyni zamanda infrastrukturun daimi inkişafı problem deyil, normal prosesdir. Maraqlıdır ki, təxminən 2-3 il əvvəl bəzilərinin şübhə ilə yanaşdığı Orta Dəhliz indi əla iqtisadi nəticələr verir və Avrasiyanın nəqliyyat çərçivəsində yeganə cazibə nöqtəsidir.

Bu layihə regionun nəqliyyat sistemini tamamilə dəyişdi. Orta Dəhliz təkcə iştirakçı ölkələr üçün deyil, bir çox başqa dövlət üçün də vacibdir. İndi onlar sanksiyalardan və digər məhdudiyyətlərdən qorxmadan mallarını daha sürətli və daha ucuz çatdıra bilirlər.

- Nəqliyyat infrastrukturunun modernləşdirilməsi iqtisadiyyatın digər sahələrinin inkişafına necə təsir edir?

- İndi əsas məsələ odur ki, nəqliyyat infrastrukturunun genişləndirilməsi və təkmilləşdirilməsi davam etdirilsin. İnfrastrukturun genişlənməsi iqtisadiyyat üçün yeni imkanlar açır. Bu, tikinti sektorunun inkişafına kömək edir, investisiya cəlb edir, mal və xidmətlərin logistikası ilə bağlı digər sənaye sahələrinə müsbət təsir göstərir. Son nəticədə iqtisadiyyatda mühüm multiplikator effekti yaranır ki, bu da bir sıra regionların iqtisadi strukturunun əhəmiyyətli dərəcədə yenidən balanslaşdırılmasına imkan verir, həmçinin region iqtisadiyyatı üçün yeni artım nöqtələri yaradır.

İnfrastruktur layihələri eyni vaxtda bir neçə iqtisadi sektorun inkişafına təkan verir. Qazaxıstan indi limanların, avtomobil yollarının və dəmir yollarının modernləşdirilməsinə vəsait qoyur və bunu iqtisadiyyatı yeniləmək üçün bir vasitə kimi görür. Azərbaycan da eyni kursla irəliləyir.

Azərbaycan. - 2025.- 14 fevral (№ 33).- S.19.