



AZƏRTAC Qazaxıstanın iqtisadiyyat və nəqliyyat üzrə ekspertı, Qazaxıstan Respublikasının "Heavy Trans" Böyük və Ağır Yükdəşıyıcıları Milli Assosiasiyasının beynəlxalq layihələr üzrə direktor müavini, elmlər namizədi Dastan Ospanov ilə müsahibənin bir hissəsini təqdim edir.

- Qazaxıstanın neft kəməri infrastrukturunun hazırkı vəziyyətini necə qiymətləndirirsiniz və bu sahədə Azərbaycanla əməkdaşlığın genişləndirilməsi üçün hansı imkanlar mövcuddur?

- Qazaxıstanın hazırkı neft kəməri infrastrukturunu dəyişən geoiqtisadi reallığa əsaslanan aktiv uyğunlaşma prosesindədir. Respublika ardıcıl olaraq alternativ ixrac marşrutlarını inkişaf etdirir və bu kontekstdə Azərbaycanla tərəfdaşlıq strateji əhəmiyyətə malikdir. Xəzər dənizi vasitəsilə çıxış və Azərbaycan infrastrukturundan istifadə Qazaxıstan neftinin davamlı və təhlükəsiz ixracı üçün yeni imkanlar açır.

2022-ci ildən etibarən neftin bir hissəsinin Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri ilə ixrac edilməklə Bakıdan keçən marşruta istiqamətləndirilməsi üçün sistemli prosesə başlanılıb.

Qazaxıstan eksperti Dastan OSPANOV: "Regional logistika qaydalarının hazırlanması prosesləri bu gün məhz Bakıda cəmləşir"

2023-cü ildə bu istiqamətdə 1,1 milyon tona yaxın neft nəql edilibsə, 2024-cü ildə ixrac həcmi 1,4 milyona, 2025-ci ilin sonuna isə 1,7 milyona çatdırılacaq. Təkcə bu ilin birinci yarısında 800 min tona yaxın xam neft daşınıb ki, bu da əvvəlki ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 12 faiz çoxdur.

Təchizatları təmin etmək üçün Qazaxıstan konkret infrastruktur addımları atıb. 2023-cü ildə "KazMunayQaz" milli şirkəti özünün törəmə şirkəti "NMSC Kazmortransflot LLP" vasitəsilə BƏƏ-dən olan "AD Ports Group" ilə birlikdə "Caspian Integrated Maritime Solutions" adlı birgə müəssisə yaradıb. Bu tərəfdaşlıq çərçivəsində hər birinin dedveyti 8 min ton olan iki yeni tanker - "Taraz" və "Liva" inşa edilib. Gəmilər Rumınıyada "Damen Shipyards Galati" tərsanəsində suya salınıb və 2023-cü ilin dekabr ayından Aktau və Bakı limanları arasında daimi reyslər həyata keçirərək ildə 750 min tona qədər neftin dəniz yolu ilə daşınmasını təmin edir.

Bununla belə, Qazaxıstan gələcəkdə Azərbaycanda bütün sonrakı gəmiləri Ələtdə yerləşən müasir Bakı Gəmiqayırma Zavodunda inşa etməyi planlaşdırır. Bu, siyasi baxımdan məntiqlidir, iqtisadi cəhətdən faydalıdır və texnoloji kontekstdə əsaslandırılıb. Gəmiqayırma zavodu SOCAR və Azərbaycan hökumətinin təşəbbüsü və strateji iştirakı ilə 2013-cü ildə tikilib. O, 60 min tona qədər yerdəyişmə qabiliyyətinə malik gəmilər inşa etmək, ildə 25 min ton polad

emalını həyata keçirmək və bütün dəniz logistika ehtiyaclarına xidmət göstərmək qabiliyyətinə malikdir. Bu gün Qazaxıstanda gücü və səviyyəsinə görə başqa analoji zavod yoxdur.

Beləliklə, Azərbaycan regional logistika dəhlizi - Trans-Xəzər marşrutuna keçməzdən çox əvvəl gəmiqayırma sahəsində tədricən sərmayə qoydu. Bu uzaqgörən qərar Bakıya nəinki şəraitə uyğunlaşmağa, həm də Xəzərdə əsas oyunçuya çevrilməyə imkan verdi. Gəmiqayırma, enerji, tranzit, liman infrastrukturunu - bütün bunlar Azərbaycanı Qazaxıstan üçün əvəzolunmaz strateji tərəfdaşa çevirir.

Ölkələr arasında əməkdaşlıq etimad, ümumi strateji gündəm və liderlər arasında şəxsi qarşılıqlı hörmətə əsaslanır. Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə Azərbaycan Xəzərdə nəinki öz mövqelərini möhkəmləndirib, həm də Qazaxıstanla davamlı tərəfdaşlıq üçün möhkəm zəmin yaradıb. Biz Azərbaycana etibarlı müttəfiq və regionda bir nömrəli logistika həbi kimi baxırıq.

- Neft və qaz nəqlinin inkişafı baxımından Qazaxıstanla Azərbaycan arasında hansı birgə maliyyə və ya investisiya layihələrini daha perspektivli hesab edirsiniz?

- Bu gün Qazaxıstanla Azərbaycan arasında təkcə ənənəvi logistika həllərinə deyil, həm də gələcəyin infrastruktur layihələrinə, xüsusən də rəqəmsallaşma və enerji sahəsinə əsaslanan strateji qarşılıqlı fəaliyyətin yeni səviyyəsi formalaşır. Mən onların ən maraqlısı və perspektivlisi-

nin Xəzərin dibi ilə çəkilən fiber-optik kabel və sualtı neft kəməri olduğu qənaətdəyəm.

Aktau ilə Sumqayıt arasında sualtı fiber-optik kabel layihəsi uzunluğu təqribən 380 kilometr və layihə gücü 400 Tbit/s-ə qədər olan kəmərin rəqəmsal analoqu hesab olunur. O, Asiya ilə Avropa arasında birbaşa və təhlükəsiz rəqəmsal magistralın formalaşdırılmasına yönəlmiş transregional "Digital Silk Way" ("Rəqəmsal İpək Yolu") təşəbbüsünün tərkib hissəsidir.

Layihə qabaqcıl mühəndislik standartlarına uyğunluğu təmin edən beynəlxalq texniki tərəfdaş "Pioneer Consulting" (ABŞ) şirkətinin nəzarəti altında "Qazaxtelecom" və "AzerTelecom" tərəfindən birgə həyata keçirilir.

Aktiv mərhələ - marşrut hissəsində batimetrik və geofiziki tədqiqatlar cari ilin avqustunda başlayıb. Tikinti işlərinin 2026-cı ilin sonunda başa çatdırılması gözlənilir. Kabel qeyri-sabit quru tranzit kanallarından yan keçərək region üçün rəqəmsal muxtariyyət yaratmalı, rəqəmsal mərkəz kimi Bakı və Astananın mövqelərini gücləndirməlidir. Bundan əlavə, o, Qazaxıstanın bulud platformalarından məlumat mərkəzlərinə rəqəmsal ixracı üçün imkanlar açacaq.

Enerji idarələri səviyyəsində müzakirə olunan ikinci sıçrayış layihəsi Xəzər dənizinin dibi ilə Qazaxıstan və Azərbaycanı birbaşa birləşdirən neft kəməridir. Onun ilkin smeta dəyəri təqribən 4 milyard dollar, təxmin edilən ötürmə qabiliyyəti ildə 7 milyon tona qədər neftidir. Belə bir mar-

şrut Qazaxıstana ixrac axınının bir hissəsini tanker donanmasından və hava şəraitindən asılılıqdan çıxarmağa imkan verəcək, Bakı-Tbilisi-Ceyhan infrastrukturuna və daha sonra Aralıq dənizi bazarına daimi xammal axınını təmin edəcək.

Layihənin hüquqi əsasını Xəzər dənizinin hüquqi statusu haqqında konvensiya təmin edir ki, bu da ekoloji standartlara riayət etməklə sualtı boruların çəkilməsi imkanlarını əks etdirir. 2024-cü ilin aprelində Qazaxıstan Respublikasının Energetika Nazirliyi belə bir borunun texniki və iqtisadi məqsəduyğunluğunu təhlil etməyə hazır olduğunu təsdiqlədi.

Layihə reallaşarsa, o, Tengiz və Kaşaqan yataqlarından Azərbaycan infrastrukturuna birbaşa marşrut xəttini, pik mövsümlərdə Aktau və Kurıq limanlarının boşaldılmasını və geosiyasi qeyri-sabitlik şəraitində davamlı ixracı təmin edəcək.

Əsas odur ki, bu iki layihə bir-birinə zidd deyil, əksinə, bir-birini tamamlayır, Xəzər dənizinin dibi boyunca hibrid nəqliyyat və kommunikasiya oxu yaradır. Onlardan biri trafik, digəri enerjini ehtiva edir. Bu layihələr birlikdə regionun iqtisadi muxtariyyətinin və həssas quru yollarından texnoloji müstəqilliyin əsasını qoyur.

- İri və ağır yüklərin daşınması kontekstində Azərbaycan şirkətləri və dövlət qurumları ilə əlaqələr necə qurulur?

- Layihə üzrə yüklərin daşınması sahəsində Qazaxıstan ilə Azərbaycan

arasında əlaqələr hazırda möhkəm institusional əsaslar üzərində qurulub. Bu, birtərəfli qarşılıqlı əlaqə deyil, hər iki ölkənin dövlət qurumlarını, biznes assosiasiyalarını və əsas logistika operatorlarını əhatə edən sıx peşəkar əməkdaşlıqdır.

Əməkdaşlığın əsas istiqamətlərindən biri prezident Həbib Həsənovun və baş katib Kənan Qurbanovun rəhbərlik etdiyi Azərbaycan nəqliyyat assosiasiyaları ABADA (Azərbaycan Beynəlxalq Avtomobil Daşıyıcıları Assosiasiyası - red.), eləcə də Kamran Həbibovun rəhbərlik etdiyi FFAA (Azərbaycan Ekspeditorlar Assosiasiyası - red.) ilə koordinasiya.

Bu strukturlarla Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TITR, Orta dəhliz - red.) üzrə lisenziyaləşdirmə prosedurlarının sadələşdirilməsi, marşrutların əlaqələndirilməsi, məlumat mübadiləsi və yüklərin daşınması üçün hüquqi bazanın hazırlanmasına yönəlmiş sabit işgüzar əlaqələr qurulub.

Bu sahədə əlaqələrin inkişafı üzrə əsas hadisə 2025-ci il sentyabrın 30-da Almatıda keçiriləcək VII Beynəlxalq Yeni İpək yolu Biznes-Forumu olacaq. Onun çərçivəsində Qazaxıstan assosiasiyaları ilə Azərbaycanın dəniz limanları - "Hövsan Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı" ASC və "Zirə Limanı" MMC arasında memorandumlar imzalanacaq.

Qazaxıstan tərəfindən memorandumları Böyük və Ağır Yükdəşıyıcılarının Milli Assosiasiyası "Heavy Trans", "Kazlogistics" Nəqliyyat İşçi-

ləri İttifaqı və Avtomobil Daşıyıcıları və Ekspeditorları İttifaqı imzalayacaq.

Komandası Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqaz ölkələri arasında nəqliyyat proseslərinin integrasiyasının inkişafına mühüm töhfə verən TRACECA Daimi Katibliyinin və şəxsən baş katib Aset Asavbayevin rolunu da qeyd etmək lazımdır. TRACECA-nın himayəsi altında müxtəlif ölkələrdən olan logistika mütəxəssislərinin iştirakı ilə həll yollarının mübadiləsi, tövsiyələr hazırlanması və tranzit, təhlükəsizlik, giriş və rəqəmsallaşmanın əsas məsələlərinə yanaşmalar barədə razılığa gəlinməyi ekspert dia-loq platformaları keçirilir.

Beləliklə, bu gün regional logistika qaydalarının hazırlanması prosesləri məhz Bakıda cəmləşib. Azərbaycan paytaxtı TITR dəhlizinin bütün iştirakçıları üçün şəffaf, rəqəbətbəqabiliyyətli və vahid iş şəraitinin qurulduğu neytral və pragmatik platformaya çevrilir. Bu, limanlara, qovşaqlara və marşrutlara çıxış üçün ədalətli və aydın şəkildə müəyyən edilmiş şərtlərdə maraqlı olan ixracat ölkəsi kimi Qazaxıstan üçün son dərəcə vacibdir.

Almatıda Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiyanın avtomobil daşıyıcıları assosiasiyalarının iştirakı ilə işçi görüşü də nəzərdə tutulub. Burada TITR marşrutunun inkişafı, xüsusilə ağır logistika, rəqəmsal integrasiya və sərhəd hissələrinin ötürmə qabiliyyətinin yaxşılaşdırılması sahəsində yeni birgə tədbirlərə start verilməyi gözlənilir.