

باسمه تعالی

اهم اخبار و تحولات حوزه حمل و نقل و انرژی جمهوری قزاقستان

(هفته چهارم تیر ۱۴۰۵) - قسمت دوم

میزان واقعی تولید نفت و گاز قزاقستان در سال ۲۰۲۵

بر اساس بیانیه دولت قزاقستان، این کشور در سال ۲۰۲۵ با تولید ۹۹.۶ میلیون تن نفت رکورد جدیدی ثبت کرد و برنامه‌ریزی تولید برای سال ۲۰۲۶ روی ۹۸ میلیون تن (۴۵.۷ میلیون تن در نیمه اول) تنظیم شده است. تولید گاز نیز در سال ۲۰۲۵ با ۱۵ درصد رشد به ۶۸.۲ میلیارد متر مکعب رسید که هدف‌گذاری آن برای سال ۲۰۲۶ حدود ۶۲.۸ میلیارد متر مکعب می باشد. همچنین روند توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر با راه‌اندازی ۷ پروژه از ۱۰ پروژه برنامه‌ریزی‌شده در سال ۲۰۲۶ با ظرفیت ۲۱۲ مگاوات ادامه دارد. قزاقستان در قالب طرح توسعه پالایش نفت تا سال ۲۰۴۰، درصد افزایش ظرفیت فرآوری داخلی از ۱۷ میلیون تن به ۳۷.۷ میلیون تن در سال است. این طرح شامل توسعه پالایشگاه‌های پاولودار، شیمکنت و آتیرائو و همچنین انجام مطالعات امکان‌سنجی برای ساخت یک پالایشگاه جدید ۱۰ میلیون تنی است. هدف اصلی این اقدام، کاهش وابستگی به واردات محصولات پالایشی و ایجاد ارزش افزوده داخلی بیشتر است.

در بعد صادرات و لجستیک، قزاقستان با همکاری آذربایجان به دنبال تنوع‌بخشی به مسیرهای صادراتی و افزایش ترانزیت نفت از طریق دریای خزر بوده اگرچه غلبه بر چالش‌های اقتصادی این مسیر چندوجهی و طولانی همچنان در دست بررسی است. در حال حاضر سالانه حدود ۲۵۰ هزار تن نفت از کاشاگان و ۱.۵ میلیون تن از تنگیز از طریق آذربایجان منتقل می‌شود و راه‌اندازی کارخانه نسل جدید در تنگیز نیز ۱۰ تا ۱۱ میلیون تن به ظرفیت سالانه تولید نفت قزاقستان افزوده است.

<https://www.trend.az/business/۴۲۰۹۲۳۸.html>

افزایش تولید روزانه تنگیز به بالاترین ظرفیت طراحی

بیلی لاکوبی مدیر عامل Tengizchevroil (TCO) اعلام نمود بزرگترین مرحله توسعه میدان تنگیز به طور کامل به پایان رسیده و به ظرفیت نهایی طراحی خود دست یافته است. تولید روزانه نفت در این تاسیسات

به ۱۲۰ هزار تن رسیده و تا پایان سال ۲۰۲۶ این شرکت قصد دارد تا ۴۰ میلیون تن مواد خام تولید کند. ارلان آکنژنوف، وزیر انرژی جمهوری قزاقستان، در بازدید از این میدان نفتی گفت: پروژه توسعه تنگیز به یکی از بزرگترین پروژه ها در تاریخ قزاقستان مستقل تبدیل شده است. در سال های ۲۰۲۴-۲۰۲۵، ظرفیت های جدید به تدریج در اینجا معرفی شد و قبلاً در ژانویه ۲۰۲۵، کارخانه نسل سوم اولین نفت خود را تولید کرد. امروزه تمامی امکانات جدید در سطح برنامه ریزی شده در حال فعالیت هستند. وی افزود تنگیز یکی از پروژه های کلیدی در صنعت نفت و گاز کشور است. ظرفیت های جدید به سطح طراحی رسیده و اکنون اطمینان از بهره برداری پایدار و قابل اعتماد کل مجموعه مهم می باشد. ما از شرکت TCO انتظار داریم تا پایان سال برنامه مشخصی با اقدامات معینی برای دستیابی به حجم های اعلام شده در نظر بگیرند.

<https://azh.kz/ru/news/view/۱۳۰۳۰۸>

دلیل ساختاری کمبود گازوئیل و نفت سفید در قزاقستان

ده سال پیش، قزاقستان به جای ساخت تأسیسات جدید و مدرن، نوسازی سه پالایشگاه نفت موجود را انتخاب کرد. هزینه نهایی دو برابر تخمین اولیه از ۶ تا ۷ میلیارد دلار فراتر رفت. با این حال، این کشور با تولید نفت بی سابقه، هنوز با کمبود سوخت مواجه است. هدف اعلام شده از ارتقاء گسترده پالایشگاه های شیمیکنت، آتیرائو و پاولودار، تأمین کامل تقاضای داخلی بود. در واقع، این کشور هنوز با کمبود فرآورده مواجه است. کمبود سوخت جت تا ۴۰ درصد می رسد و کمبود سوخت دیزل از ۰.۵ تا ۱ میلیون تن در سال متغیر است. به دلیل مجموعه ای از حملات پهنپادی به پالایشگاه های روسیه و ممنوعیت های بعدی مسکو بر صادرات بنزین و گازوئیل، آسیای مرکزی در آستانه قحطی سوخت قرار دارد. به عنوان مثال، صادرات سوخت جت روسیه به این منطقه در ماه ژوئن بیش از ۹۰ درصد کاهش یافت. قیمت های مصنوعی پایین سوخت داخلی، فشار بیشتری بر قزاقستان وارد می کند. بنزین ارزان به هدفی برای قاچاق تبدیل می شود و سرمایه گذاران خصوصی به دلیل سودآوری پایین، ساخت پالایشگاه های جدید را بی فایده می دانند.

علاوه بر این، با تهدید مسیرهای صادرات نفت خام (مانند کنسرسیوم خط لوله خزر)، قزاقستان به سادگی هیچ جایگزین داخلی ندارد و مجبور است تولید نفت خام را کاهش دهد که منجر به از دست دادن درآمد مستقیم برای بودجه می‌شود. تحلیلگران نتیجه می‌گیرند داستان نوسازی پالایشگاه به نمونه‌ای کلاسیک از پیروزی پس‌اندازهای کوتاه‌مدت بر استراتژی بلندمدت تبدیل شده است، به همین دلیل است که این کشور هرگز نتوانسته است به یک قطب انرژی تمام‌عیار در آسیای مرکزی تبدیل شود.

<https://azh.kz/ru/news/view/۱۳۰۳۴۷>

پیش‌بینی بحران سوخت در رومانی به دلیل توقف واردات نفت از قزاقستان

رومانی به دلیل وضعیت عرضه نفت قزاقستان، نسبت به خطر بحران جدی سوخت هشدار داد. قزاقستان تأمین‌کننده اصلی نفت خام رومانی است و تقریباً ۶۳ درصد از واردات نفت این کشور را تشکیل می‌دهد. هرگونه اختلال در صادرات نفت از قزاقستان یا حمل و نقل از طریق ترمینال کنسرسیوم خط لوله خزر در نووروسیوسک می‌تواند عواقب جدی برای پالایشگاه‌های رومانی داشته باشد. این امر نه تنها بر دسترسی به بنزین و سوخت دیزل، بلکه بر قیمت‌های پرداختی رانندگان در پمپ بنزین‌ها نیز تأثیر می‌گذارد. رسانه‌های رومانی گزارش می‌دهند که خط لوله کنسرسیوم خط لوله خزر (CPC) به دلیل حمله به تانکرها در نزدیکی ترمینال دریای سیاه، پذیرش نفت از قزاقستان را متوقف کرده است. رومانی به شدت در برابر اختلالات در تامین مواد اولیه آسیب‌پذیر بوده، زیرا بخش قابل توجهی از واردات نفتش به قزاقستان و مسیرهای دریای سیاه وابسته است.

<https://azh.kz/ru/news/view/۱۳۰۳۷۱>

عدم علاقمندی چین به خرید گاز از قزاقستان

قزاقستان به طور سنتی چین را به عنوان یک بازار بی‌انتهای در زمینه صادرات انرژی می‌بیند زیرا اقتصاد همسایه در حال رشد بوده و خطوط لوله از قبل کشیده شده و صادرات گاز می‌تواند به طور نامحدود افزایش یابد. با این حال، عسکر اسماعیلوف، تحلیلگر صنعت نفت و گاز، می‌گوید که این منطق اساساً ناقص بوده و چین به گاز با کمترین قیمت نیاز دارد. در این زمینه، پیشنهاد آستانه به طور فزاینده‌ای غیر جذاب به نظر می‌رسد. قزاقستان

گاز خود را با قیمت ۲۲۰ تا ۲۴۰ دلار در هر هزار متر مکعب ارائه می‌دهد. در نگاه اول، این قیمت بازار به نظر می‌رسد. اما برای پکن، گزینه‌های بسیار ارزان‌تری وجود دارد. مسکو با از دست دادن بازار اروپا، با کاهش قیمت به فروشنده اصلی گاز به چین تبدیل شده و عشق‌آباد از نظر تاریخی به زیرساخت‌های چین وابسته بوده و آماده می‌باشد تا هر حجمی را با قیمت‌های مناسب برای چین تضمین کند. در عین حال چین به طور فعال منابع خود را توسعه می‌دهد. در مقایسه با گاز طبیعی قزاقستان با قیمت ۲۲۰ تا ۲۴۰ دلار، جایگزین‌های چینی به این شکل هستند:

گاز مصنوعی با سوخت زغال سنگ: حدود ۱۶۰ دلار برای هر ۱۰۰۰ متر مکعب.

گاز شیل ساده: حتی ارزان‌تر.

گاز شیل فوق عمیق (نقطه سربه‌سر): ۱۸۰ تا ۲۰۰ دلار برای هر ۱۰۰۰ متر مکعب.

گاز قزاقستان حتی از تولید پیچیده شیل در خود چین نیز گران‌تر است. اشتباه کلیدی که قزاقستان مرتکب می‌شود این است که باور دارد رشد اقتصادی چین به طور خودکار به معنای افزایش تقاضا برای گاز این کشور بوده اما این واقعیت که چین هیچ علاقه‌ای به ساخت خط دوم خط لوله گاز بینو-بوزوئی-شیمکنت نشان نداده، تصادفی نیست، بلکه یک سیگنال استراتژیک واضح بوده و قزاقستان باید قبل از اینکه خیلی دیر شود، این موضوع را درک کند.

<https://azh.kz/ru/news/view/۱۳۰۳۸۲>

بررسی نقشه راه پروژه‌های پتروشیمی در قزاقستان

وزارت انرژی قزاقستان در جلسه شورای عمومی خود، روند اجرای «نقشه راه توسعه صنعت پتروشیمی برای سال‌های ۲۰۳۰-۲۰۲۴» را بررسی کرد. این نقشه راه شامل مجموعه‌ای از پروژه‌های کلیدی با سرمایه‌گذاری کل حدود ۱۵ میلیارد دلار است که از جمله آن‌ها می‌توان به ساخت واحدهای تولید پلی‌اتیلن، بوتادین، اوره، PET، آلکیلات و توسعه مجتمع جداسازی گاز اشاره کرد. به منظور ایجاد شرایط مساعد برای جذب سرمایه‌گذاری و تسهیل رشد این بخش، پیش‌نویس قانون «صنعت پتروشیمی» جهت بهبود و تکمیل چارچوب‌های نظارتی در

پارلمان قزاقستان در دست بررسی قرار دارد. همچنین در این جلسه، نمایندگان وزارتخانه ضمن ارائه به‌روزرسانی‌هایی درباره وضعیت پروژه‌های جاری، عملکرد و فعالیت‌های شورای عمومی در رابطه با توسعه مجتمع سوخت و انرژی قزاقستان در نیمه اول سال ۲۰۲۶ را ارزیابی کردند.

<https://www.trend.az/business/۴۲۰۹۱۵۳.html>

توافق برای ساخت تولید اولین کارخانه تولید سوخت پایدار هواپیمایی SAF در قزاقستان

شرکت «کازمونا‌ی‌گس» (KMG) قزاقستان از ورود نخستین پروژه تولید «سوخت پایدار هواپیمایی» (SAF) این کشور به مرحله جدیدی از اجرا خبر داد. در همین راستا، شرکت‌های KazMunayGas-Aero و KazFoodProducts با همکاری شرکت مهندسی آمریکایی KBR دو توافق‌نامه سه‌جانبه امضا کردند که شامل مجوز استفاده از فناوری PURESAF (فرآیند تبدیل الکل به سوخت جت) و توسعه بسته طراحی فرآیندی (PDP) برای این واحد تولیدی است. این پروژه که احداث کارخانه آن در منطقه «کاستانای» قزاقستان برنامه‌ریزی شده، راستای دستور رئیس‌جمهور این کشور جهت تبدیل قزاقستان به یک قطب بین‌المللی هوانوردی اجرا می‌شود. این طرح علاوه بر حمایت از کربن‌زدایی و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای در صنعت هوانوردی، امکان ادغام محصولات کشاورزی و بیواتانول داخلی را در زنجیره ارزش سوخت‌های کم‌کربن فراهم می‌کند.

طرف‌های این پروژه نقش‌های متفاوتی را ایفا خواهند کرد؛ شرکت KBR تامین دانش فنی و فناوری را بر عهده دارد و هلدینگ کشاورزی KazFoodProducts با بهره‌گیری از ظرفیت‌های فرآوری عمیق غلات و تولید بیواتانول در مجموعه BioOperations، ماده اولیه این واحد تولیدی با فناوری پیشرفته را تامین خواهد کرد.

<https://www.trend.az/casia/kazakhstan/۴۲۰۹۲۷۸.html>

محکوم نمودن حملات پهلپادی به کشتی‌های حامل نفت شرکت CPC توسط قزاقستان

وزارت امور خارجه قزاقستان حملات پهلپادی اخیر در ۱۷ و ۱۹ جولای علیه کشتی‌های غیرنظامی حامل نفت قزاقستان در دریای سیاه را به شدت محکوم کرد. این کشور، حملات مذکور به زیرساخت‌های «کنسرسیون

خط لوله خزر» (CPC) را «تجاوز غیرقابل قبول به منافع اقتصادی قزاقستان» و اقدامی عمدی برای بی‌ثبات کردن بازارهای جهانی انرژی و زنجیره‌های تأمین دانست. قزاقستان با ابراز نگرانی شدید از نادیده گرفته شدن سازوکار توافق‌شده برای تبادل اطلاعات کشتی‌های غیرنظامی، تأکید کرد که این بی‌توجهی جان‌خنده را به خطر انداخته است. آستانه خواستار توقف فوری این حملات، اتخاذ تدابیر جامع برای امنیت زیرساخت‌های صادراتی خود و محکومیت صریح این اقدامات از سوی کشورهای شریک شد.

لازم به ذکر است اوکراین هرگونه دخالت در حملات به تانکرهایی که نفت قزاقستان از طریق پایانه‌های دریایی کنسرسیوم خط لوله خزر در نزدیکی بندر نووروسیوسک بارگیری می‌کردند، را رد کرده است. به گفته ویکتور مایکو سفیر اوکراین در قزاقستان، سیستم‌های جنگ الکترونیک روسیه می‌توانند عملکرد پهپادها را مختل کنند، آنها را غیرفعال کنند و در برخی موارد، کنترل آنها را به دست گیرند.

<https://astanatimes.com/۲۰۲۶/۰۷/kazakhstan-condemns-drone-attacks-on-vessels-carrying-cpc-oil/>

توقف پذیرش نفت قزاقستان از سوی کنسرسیوم خط لوله خزر

کنسرسیوم خط لوله خزر (CPC) پس از سلسله حملات پهپادی به چهار نفتکش ظرف چهار روز و تکمیل ظرفیت مخازن ذخیره‌سازی در ترمینال دریایی نووروسیوسک، پذیرش نفت خام از قزاقستان را متوقف کرد. این تعلیق کامل، شریان اصلی صادرات نفت قزاقستان (که حدود ۸۰ درصد صادرات کشور و ۲ درصد عرضه جهانی را تأمین می‌کند) را مسدود کرده است. اگرچه هنوز کاهشی در تولید میادین بزرگ مانند تنگیز، کاشاگان و کاراچاگاناک اعلام نشده، اما تداوم این وضعیت و پر بودن مخازن، تولیدکنندگان را مجبور به کاهش تولید خواهد کرد. قزاقستان پیش از این در اواخر سال ۲۰۲۵ و در پی حوادث مشابه، بخشی از صادرات خود را به مسیرهای جایگزین از جمله چین، آلمان و خط لوله باکو-تفلیس-جیحان منشعب کرد؛ با این حال، ظرفیت این مسیرها بسیار محدودتر از خط لوله ۱۵۱۰ کیلومتری CPC است. در صورت بازنشدن سریع این مسیر صادراتی حیاتی،

محدودیت‌های ذخیره‌سازی به میادین داخلی قزاقستان فشار آورده و این کشور را با بحران جدی در تولید و صادرات نفت مواجه خواهد ساخت.

<https://timesca.com/cpc-reportedly-stops-accepting-kazakh-oil-as-storage-tanks-reach-capacity-after-tanker-attacks/>

آغاز تولید برق در نیروگاه هیبریدی ژانائوزن با مشارکت دو شرکت KMG و Eni

شرکت ملی گاز و نفت جمهوری قزاقستان (KMG) و شرکت انی (Eni) ایتالیا موفق به تولید نخستین برق صنعتی در نیروگاه گازی ۱۲۰ مگاواتی ژانائوزن در منطقه مانگیستائو شدند. این نیروگاه گازی مجهز به شش موتور وارتسیلا بوده و مرحله پایانی راه‌اندازی و بهره‌برداری تجاری آن برای سه‌ماهه سوم سال ۲۰۲۶ برنامه‌ریزی شده است. نیروگاه مذکور بخشی از یک پروژه انرژی هیبریدی ۲۴۷ مگاواتی است که تولید انرژی گازی، بادی (۷۷ مگاوات در حال ساخت) و خورشیدی (۵۰ مگاوات در حال بهره‌برداری از سپتامبر ۲۰۲۵) را ترکیب می‌کند. این مجتمع هیبریدی پس از تکمیل، برق مورد نیاز تأسیسات تولیدی KMG در منطقه را تأمین خواهد کرد.

<https://www.trend.az/business/۴۲۰۹۰۱۸.html>

راه‌اندازی یک مرکز کانتینری در بندر بین‌المللی آکتائو

یک مرکز کانتینری مدرن در بندر بین‌المللی آکتائو افتتاح شد. این پروژه با هدف افزایش پتانسیل ترانزیت قزاقستان و گسترش قابلیت‌های مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس خزر انجام می‌شود. مرحله اول این پروژه تکمیل یک سایت ۱۰ هکتاری مجهز به زیرساخت‌های لازم و تجهیزات مدرن شده می‌باشد. دو جرثقیل ریلی در حال کار هستند. یک جرثقیل می‌تواند ۵۰ کانتینر را از طریق راه آهن در سه ساعت، تخلیه و ذخیره کند. این ترمینال برای جابجایی ۱۲۰۰۰۰ کانتینر در سال طراحی شده و حجم بار بین چین، اروپا و منطقه خزر را به طور قابل توجهی افزایش خواهد داد.

خیرات کالیولا، معاون مدیر کل بازرگانی مرکز کانتینری بین‌المللی آکتائو، در این زمینه گفت: این مرکز کانتینری برای محموله‌های کانتینری ترانزیتی که از چین به اروپا حمل می‌شوند، طراحی شده است. این مرکز نه

تنها امکان حمل محموله‌های ترانزیتی، بلکه محصولات صادراتی قزاقستان را نیز فراهم می‌کند. راه‌اندازی این مرکز کانتینری، حجم جابجایی بار در بندر آکتائو را به میزان قابل توجهی افزایش خواهد داد. در حالی که سال گذشته تقریباً ۷۰،۰۰۰ کانتینر در اینجا جابجا شد، انتظار می‌رود این رقم امسال از ۹۰،۰۰۰ کانتینر فراتر رود. مرحله دوم ساخت این مرکز سال آینده تکمیل خواهد شد. این مرکز در نهایت قادر به جابجایی و حمل و نقل تا ۲۴۰،۰۰۰ کانتینر در سال خواهد بود.

<https://otpannews.kz/ru/news/۱۸۳۲۱>

ساخت بندری جدید در استان مانگیستائو توسط یک شرکت چینی

شرکت چینی Guoyou Materials Group قصد دارد بندر چندمنظوره‌ای را در منطقه مانگیستائو بسازد. در سال اول اجرای این پروژه، انتظار می‌رود ظرفیت عملیاتی آن به ۱۵ میلیون تن برسد. این پروژه توسط توکایف، رئیس جمهور قزاقستان، و یو بویانگ، رئیس هیئت مدیره گروه صنعتی Guoyou Materials، در جلسه‌ای در شانگهای مورد بحث قرار گرفت. یک هاب بندری چندوجهی برای قزاقستان برنامه‌ریزی شده که حمل و نقل دریایی و ریلی را با هم ترکیب می‌کند. انتظار می‌رود این پروژه ظرفیت زیرساخت‌های حمل و نقل منطقه را افزایش داده و قابلیت‌های صادراتی و ترانزیتی کشور را گسترش دهد. توکایف خاطرنشان کرد که قزاقستان قصد دارد به یک هاب حمل و نقل تمام عیار اوراسیا تبدیل شود و از ابتکار شرکت چینی حمایت کرد. این دیدار در جریان سفر کاری رئیس جمهور قزاقستان به چین انجام شد.

<https://azh.kz/ru/news/view/۱۳۰۲۱۴>

افزایش سهمیه حمل و نقل بار میان قزاقستان و گرجستان

وزارت حمل و نقل جمهوری قزاقستان اعلام کرد این کشور و گرجستان از تاریخ ۲۲ جولای ۲۰۲۶، یک دوره آزمایشی برای صدور و تبادل فرم‌های مجوز به صورت الکترونیکی آغاز خواهند کرد. این پروژه از طریق سیستم هوشمند مجوز الکترونیکی اجرا خواهد شد. دیجیتالی شدن جریان اسناد باید کاغذبازی و خطرات فساد

در مرزها را به طور کامل از بین ببرد. وزارت حمل و نقل تأکید کرد که معرفی مجوز الکترونیکی موارد زیر را به همراه خواهد داشت:

حذف رویه‌های اداری طولانی؛

شفاف‌سازی کامل فرآیند کنترل حمل و نقل؛

به حداکثر رساندن پردازش پروازهای بین‌المللی.

علاوه بر این، آستانه و تفلیس آمادگی خود را برای نامحدود کردن کامل سهمیه‌های مجوز پس از عملیاتی شدن کامل تبادل الکترونیکی اعلام کرده‌اند. با توجه به این شرایط، طرفین توافق کردند ظرفیت حمل و نقل را در آینده نزدیک به طور قابل توجهی افزایش داده که برای سال جاری میلادی مجوز ۶۰۰۰ کامیون دیگر مورد توافق قرار گرفت. برای سال ۲۰۲۷، سهمیه اولیه ۲۰۵۰۰ دستگاه مورد توافق قرار گرفته که افزایش ۶۰۰۰ مجوز نسبت به محدودیت قبلی را نشان می‌دهد. این وزارت خانه اطمینان دارد که ابزارهای دیجیتال جدید و افزایش سهمیه‌ها به شرکت‌های حمل و نقل قزاقستانی کمک می‌کند تا محموله‌ها را در امتداد کریدورهای بین‌المللی سریع‌تر و مقرون به صرفه‌تر تحویل دهند.

<https://azh.kz/ru/news/view/۱۳۰۲۴۸>

تسریع در ساخت پروژه‌های زیرساخت ریلی فرامنطقه‌ای قزاقستان

وزارت حمل و نقل قزاقستان در جلسه کاری با شرکت راه‌آهن این کشور (KTZ)، پیشرفت پروژه‌های کلیدی زیرساختی راه‌آهن فرامنطقه‌ای شامل خطوط موینتی-قزلژار، بختی-ایاغوز و داربازا-ماختارال را بررسی کرد. پروژه خط آهن موینتی-قزلژار با طول بیش از ۳۰۰ کیلومتر، مراحل پایانی خود را طی می‌کند و قرار است تا پایان سال جاری تکمیل شود. در حال حاضر، عملیات خاکی این مسیر ۹۳ درصد و نصب ریل آن به ۵۱ درصد رسیده است و ساخت پل‌ها و روگذرهای آن با سرعت ادامه دارد. از سوی دیگر، ساخت خط آهن ۳۰۳ کیلومتری بختی-ایاغوز با هدف ایجاد سومین گذرگاه مرزی ریلی میان قزاقستان و چین در حال انجام است. مرحله خاکی این پروژه با جابه‌جایی بیش از ۲۰ میلیون متر مکعب خاک (۵۲ درصد حجم برنامه‌ریزی‌شده) تا ماه اکتبر تکمیل

می‌شود. این خط جدید ظرفیت حمل بار میان دو کشور را به ۲۵ میلیون تن در سال افزایش خواهد داد. همچنین خط آهن ۱۲۷.۶ کیلومتری داربازا-ماختارال با به‌کارگیری بیش از ۱۴۰۰ متخصص و هزار واحد تجهیزات در حال احداث است. این پروژه با ایجاد یک مسیر ریلی اضافی میان قزاقستان و ازبکستان، بار ترافیکی بخش ساریاگاش-تاشکند را کاهش داده و به توزیع بهینه جریان بار و بهبود کارایی اتصالات ریلی منطقه کمک شایانی خواهد کرد.

<https://www.trend.az/business/۴۲۰۸۰۶۸.html>

سرکنسولگری جمهوری اسلامی ایران – آکتائو