

Қазақстанның көлік-логистика саласы

2024 жылғы сәуір

ДИСКЛЕЙМЕР

«Қазақстанның көлік-логистика саласы» есебі («Есеп») тек ақпараттық мақсатта жасалған және құқықтық, қаржылық немесе кәсіби кеңес болып саналмайды. Осы Есепте қамтылған ақпарат оның дәлдігіне, толықтығына немесе сенімділігіне қатысты ешқандай кепілдіктер әрі мәлімдемелерсіз «сол қалпында» деген шартпен берілген.

Есеп аталған ұйымдарға арналған жарнама немесе жарнамалық құрал болып табылмайды.

Есептің мазмұнында ескертусіз өзгеруі мүмкін пікірлер, болжамдар немесе болашаққа қатысты мәлімдемелер болуы мүмкін. Онда қамтылған ақпаратты пайдаланудың тәуекелі толығымен өзіңізге жүктеледі. Біз сіздің немесе кез келген басқа тараптың ақпаратты пайдалануынан туындайтын кез келген салдар немесе жауапкершілік үшін жауапкершіліктен бас тартамыз.

Бұл Есеп қосымша ақпарат немесе контекст үшін сыртқы көздерге немесе үшінші тарап веб-сайттарына сілтеме ретінде пайдаланыла алады. Дегенмен, біз үшінші тарап веб-сайттарының мазмұнын мақұлдамаймыз немесе бақыламаймыз және мұндай веб-сайттардың дәлдігі, заңдылығы әрі мазмұны үшін жауап бермейміз.

Есептегі ешнәрсе оқырман мен ұйымымыз арасында клиенттік қарым-қатынас жасау ретінде түсіндірілмеуі керек. Егер сізге заң, қаржылық немесе кәсіби кеңес қажет болса, нақты жағдайларыңызға байланысты арнайы кеңес бере алатын білікті маманмен кеңесу керектігін ескереміз.

Біз кез келген мақсат үшін осы Есепте қамтылған ақпараттың жарамдылығына, сенімділігіне, қолжетімділігіне, уақтылылығына немесе дәлдігіне қатысты ешқандай мәлімдеме немесе кепілдік бермейміз. Біз осы Есепті пайдалану немесе пайдалану мүмкін еместігінен туындайтын тікелей, жанама, кездейсоқ, арнайы, салдарлы залал үшін жауапты емеспіз.

Қазақ және орыс тілдеріндегі аудармалар мен ағылшын тіліндегі мәтін арасында қайшылықтар болған жағдайда, соңғысы басымдыққа ие болады.

Біз осы Есепті кез келген уақытта алдын ала ескертусіз өзгерту немесе жаңарту құқығын сақтаймыз.

МАЗМҰНЫ

ТҮЙІН

1 ЖАҒАНДЫҚ ЭКОНОМИКА ЖӘНЕ САУДА

- Қазақстанның сауда серіктестерінің экономикасы
- 2031 жылға дейінгі жаһандық сауда болжамы

2 ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ҚҰРЛЫҚТЫҚ ДӘЛІЗДЕР

- Шығыс Азия мен Еуропаны байланыстыратын халықаралық сауда жолдары
- Халықаралық теміржол жүйесі
- Орта дәліздегі және Солтүстік-Оңтүстік дәлізіндегі Қазақстанның рөлі
- Орта дәліз

3 ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫ

- Қазақстанның көлік инфрақұрылымы жүйесі
- Қазақстандағы көлік түрлері
- Қазақстанның 2023 Logistics Performance Index (LPI) рейтингіндегі орны

4 ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІ

- Қазақстанның теміржол инфрақұрылымы
- Темір жолдарды электрлендіру
- Орта дәліздің теміржол өткізу қабілеті мен жүктемесі
- Теміржол жүк айналымы мен жолаушы тасымалының статистикасы
- Қазақстан темір жолы (ҚТЖ)
- Қазақстандағы локомотивтер мен вагондардың саны

5 АВТОКӨЛІК

- Қазақстанның автомобиль жолдары желісі
- Жүк көліктерінің статистикасы

6 ҚОРҒАС

- Қорғас

КАСПИЙ ПОРТТАРЫ

- 7. Каспий теңізі
- Ақтау порты: АТСП және АТСТ
- Құрық порты
- Теңіз жүк айналымы мен кемелердің статистикасы

ӘУЕ КӨЛІГІ

- 8. Әуе көлігі және халықаралық әуежайлар
- Қазақстанның әуе кеңістігі арқылы транзиттік ұшулар
- Астанадағы халықаралық авиациялық хаб

9 ҚҰБЫР КӨЛІГІ

- Мұнай-газ саласының құбырлары

10 ҚОЙМАЛАУ

- Сақтау және қоймалар

ИНВЕСТИЦИЯЛЫҚ ЖОБАЛАР

- 11. ҚР көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасы
- Қазақстандағы көлік және логистика ағымдағы ірі инвестициялық жобалар
- «Самұрық-Қазына» АҚ-ның соңғы келісімдері
- ЕО-ЕҚДБ зерттеуі: Жобалар картасы
- ЕО-ЕҚДБ зерттеуі: Өзара байланысты қамтамасыз етудің жұмсақ компоненті бойынша шаралар
- ЕО-ЕҚДБ зерттеуі: Инфрақұрылымдық жобалар

12 КӨЛІК-ЛОГИСТИКА САЛАСЫНДАҒЫ АХҚО РӨЛІ

- Көлік-логистика саласындағы АХҚО рөлі
- АХҚО-дағы көлік-логистикалық компаниялар

ТҮЙІН

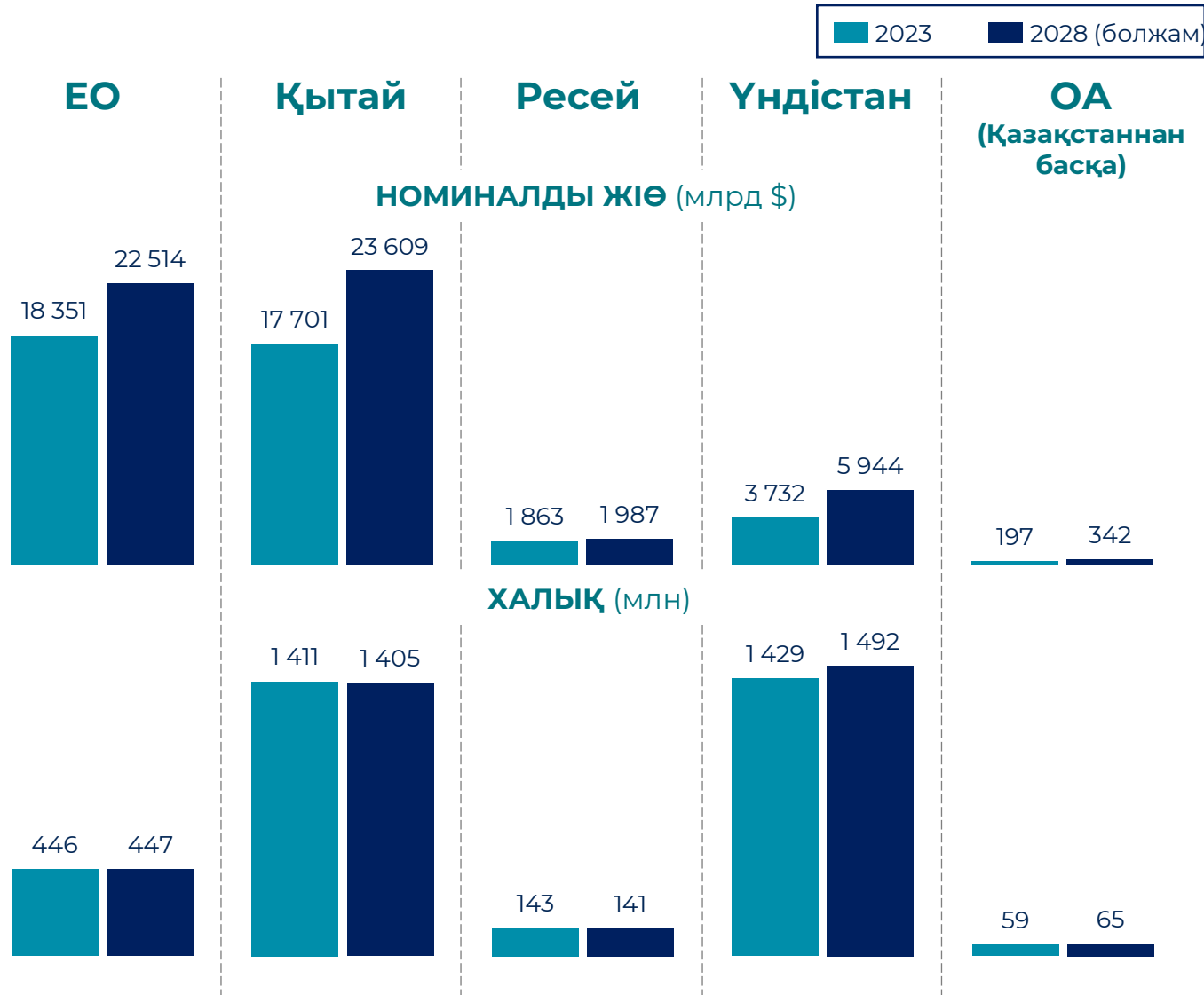
- Еуразиялық континенттің негізгі ойыншыларының – ЕО, Қытай, Үндістан, Ресей және Орталық Азия елдері – экономикасы **өседі деп болжануда**. Демек, инвестиция мен тауар айналымының артуы күтілуде.
- Азия мен Еуропа арасындағы сауданың басым бөлігі теңіз арқылы жүзеге асса да, бір жағынан Қызыл және Оңтүстік Қытай теңіздерінің айналасындағы геосаяси шиеленістерге, сондай-ақ порт инфрақұрылымының (жер, айлақтар, қоршаған орта) мүмкіндіктерін кеңейтуге техникалық шектеулерге байланысты тәуекелдерді әртараптандыруға болатын **бірнеше құрлықтық маршруттар** бар.
- Логистикалық мүмкіндіктерді осылай әртараптандыру **жүк айналымының бір бөлігін құрлықтық маршруттарға қайта бағыттауы** мүмкін, өйткені халықаралық сауда Еуразия құрлығының әртүрлі аймақтары арасында, әсіресе Еуропа мен Шығыс Азия, Таяу Шығыс пен Шығыс Азия, Еуропа мен Оңтүстік-Шығыс Азия арасында артады деп күтілуде.
- Орта дәлізде жүк көлемінің **өсуі байқалады**, ал көлік инфрақұрылымын кеңейту өте маңызды.
- Қазақстан Орта дәліздің және Солтүстік-Оңтүстік дәлізінің негізгі ойыншысы ретінде темір жолдарды, автомобиль жолдарын және порттарды қоса алғанда, өзінің көліктік мүмкіндіктерін дамытуға **айтарлықтай күш салуда**.
- Көлік құралдары, теміржол вагондары мен кемелері, әуе жүктерін тасымалдау мен қоймалар, сонымен қатар цифрландыру және пайдалану тиімділігі де **маңызды бағыттар** саналады.
- ЕҚДБ Орталық Азияның көлік инфрақұрылымын айтарлықтай жақсарту және орнықты байланысты қамтамасыз ету үшін қажетті инвестицияның жалпы көлемі **Қазақстан үшін 5,5 миллиард еуроны** және жалпы Орталық Азия үшін 18,5 миллиард еуроны құрайды, оған 33 инфрақұрылымдық жоба мен 7 «жұмсақ» байланыс шарасы кіреді деп есептейді.
- Бұл қажеттіліктерді қанағаттандыру үшін инвестицияларды тарту, транзакцияларды дұрыс құрылымдау, МЖӘ мен тарифтерді белгілеу тетіктерін жетілдіру, цифрландыру және халықаралық ынтымақтастық қажет. Осы мәселелер бойынша АХҚО өзінің үлесін қосуда.

1. ЖАҢАНДЫҚ ЭКОНОМИКА ЖӘНЕ САУДА



ҚАЗАҚСТАННЫҢ САУДА СЕРІКТЕСТЕРІНІҢ ЭКОНОМИКАСЫ

- Көрсетілген елдер Орта дәліз бен Солтүстік-Оңтүстік дәлізінің **межелі нүктелері** болып есептеледі. Осы құрлық дәліздері арқылы сауда көлемі **артады** деп күтілуде.
- Аталған елдер әлемдік **экономиканың 40% және әлем халқының 43%** құрайды. Олардың барлығы 2028 жылға дейін **экономикалық өсуді көрсетеді** деп болжануда.
- Пайыздық мәндегі ең үлкен өсім **Үндістан мен Орталық Азия** елдерінің экономикаларында байқалады, ал абсолютті мәндегі ең үлкен экономикалық өсімді **ЕО мен Қытай** экономикалары көрсетеді.
- Үндістан мен Орталық Азияда** халық санының ең үлкен өсімі байқалады деп күтілуде. **ЕО** халқының саны тұрақты болғанымен, **Қытай мен Ресей** халқының саны азаяды деп күтілуде.



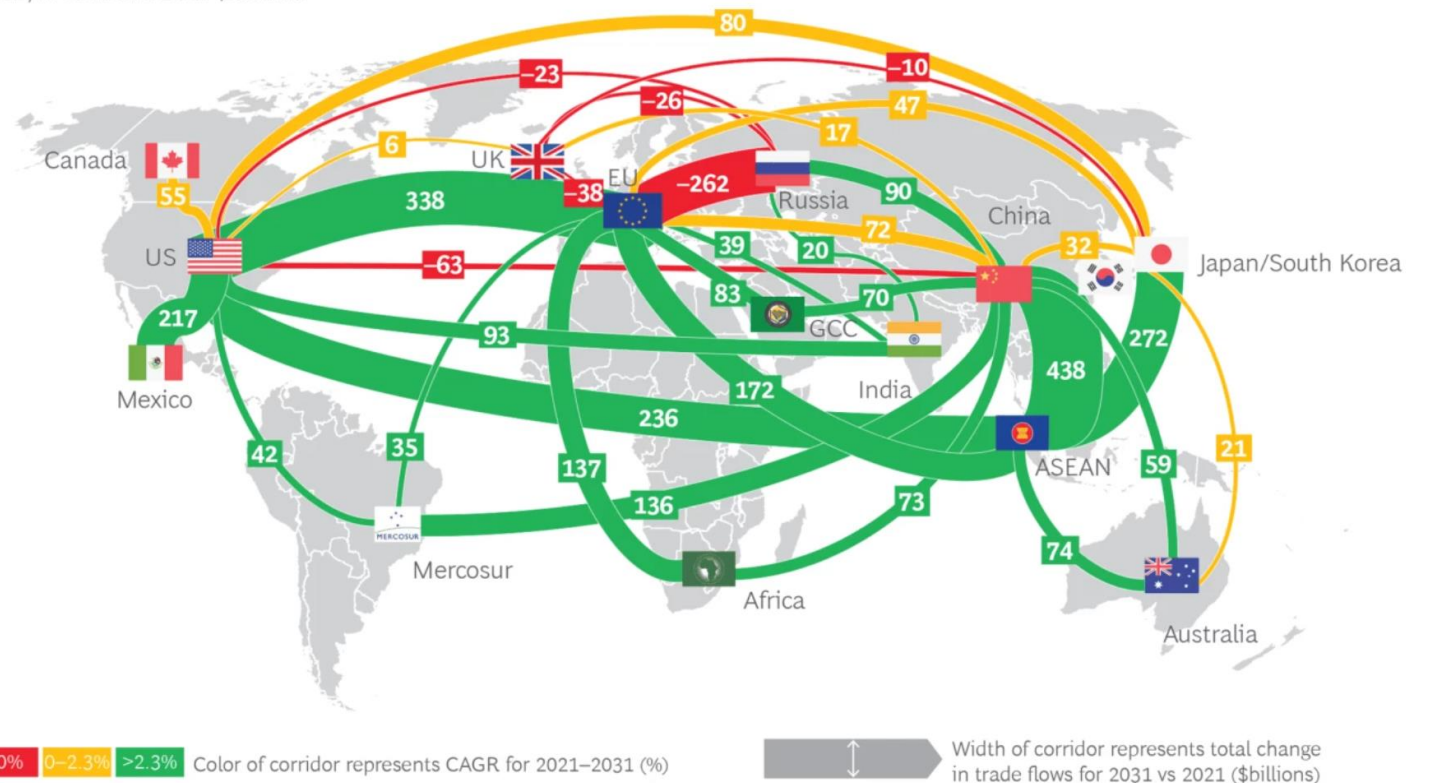
Ақпарат көзі: [ХВҚ-ның 2024 жылдың қаңтардағы «Әлем экономиканың даму перспективалары» есебі](#)

2031 ЖЫЛҒА ДЕЙІНГІ ЖАҒАНДЫҚ САУДА БОЛЖАМЫ

- ВСС болжамы бойынша, **жаһандық сауда** 2031 жылға дейін **жылына 2,3% өседі**, бұл жаһандық экономиканың болжамдық 2,5% жылдық өсімінен аз.
- ЕО мен Қытай арасындағы сауда өседі, **бірақ орташа әлемдік деңгейден баяу қарқынмен өседі**, өйткені компаниялар өздерінің тұрақтылығын арттыруға назар аударады.
- **Оңтүстік-Шығыс Азия** **Қытаймен, АҚШ-пен, Жапониямен және ЕО-мен айтарлықтай көбірек саудаға ие болады**. Компаниялар осы аймаққа төменірек шығындар және өндірістік мүмкіндіктерінің кеңдігі мен тереңдігімен тартылады.

Change in trade of goods, major corridors¹
2031 vs. 2021, in constant 2021 \$billions

Сурет көзі: [BCC](#)



<p>+\$72 млрд</p> <p>Қытай мен Еуропа арасындағы сауданың өсуі</p>	<p>+\$20 млрд</p> <p>Ресей мен Үндістан арасындағы сауданың өсуі</p>	<p>+\$90 млрд</p> <p>Ресей мен Қытай арасындағы сауданың өсуі</p>
---	---	--

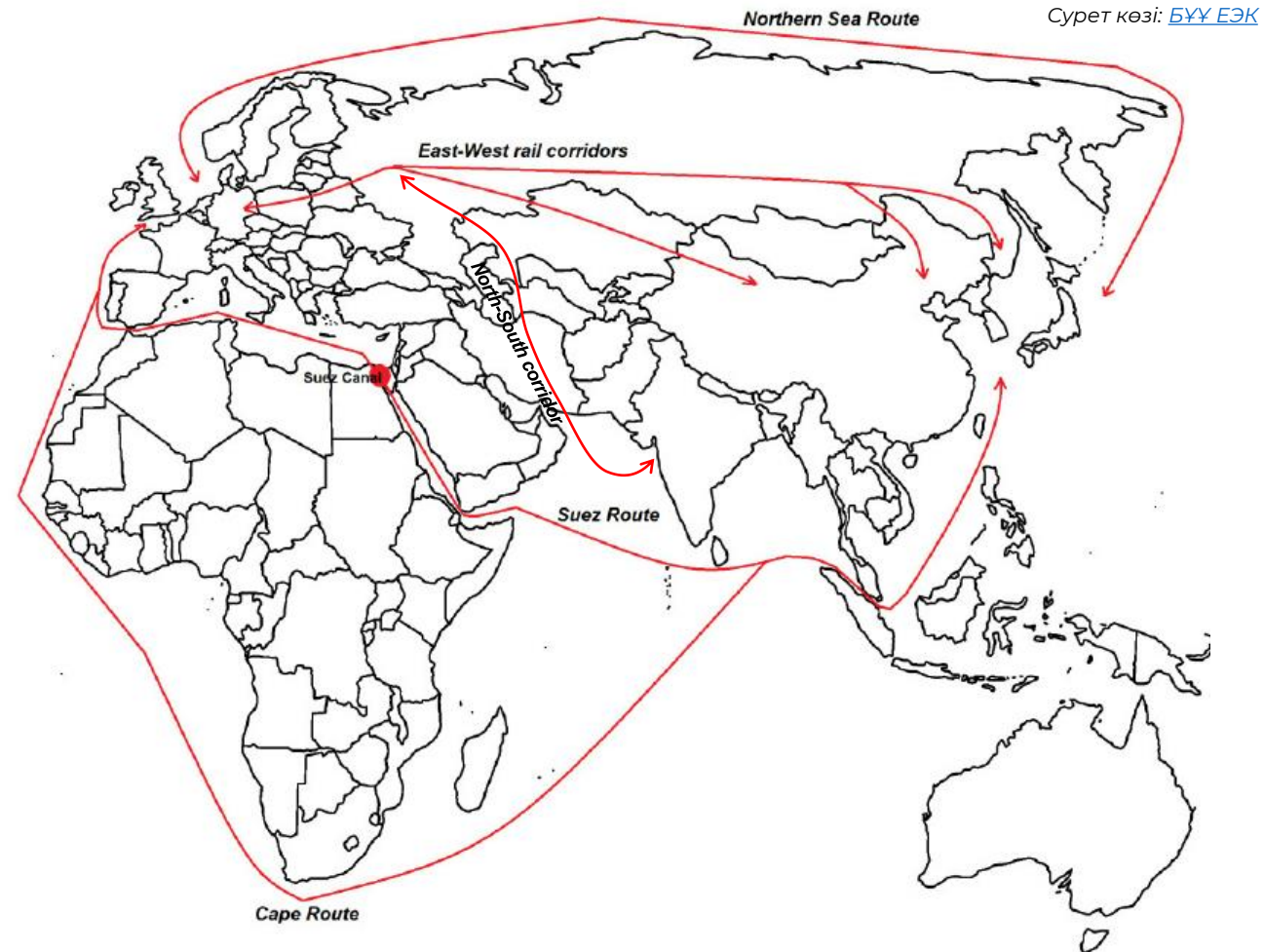
Ақпарат көзі: [BCC](#)

2. ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ҚҰРЛЫҚТЫҚ ДӘЛІЗДЕР



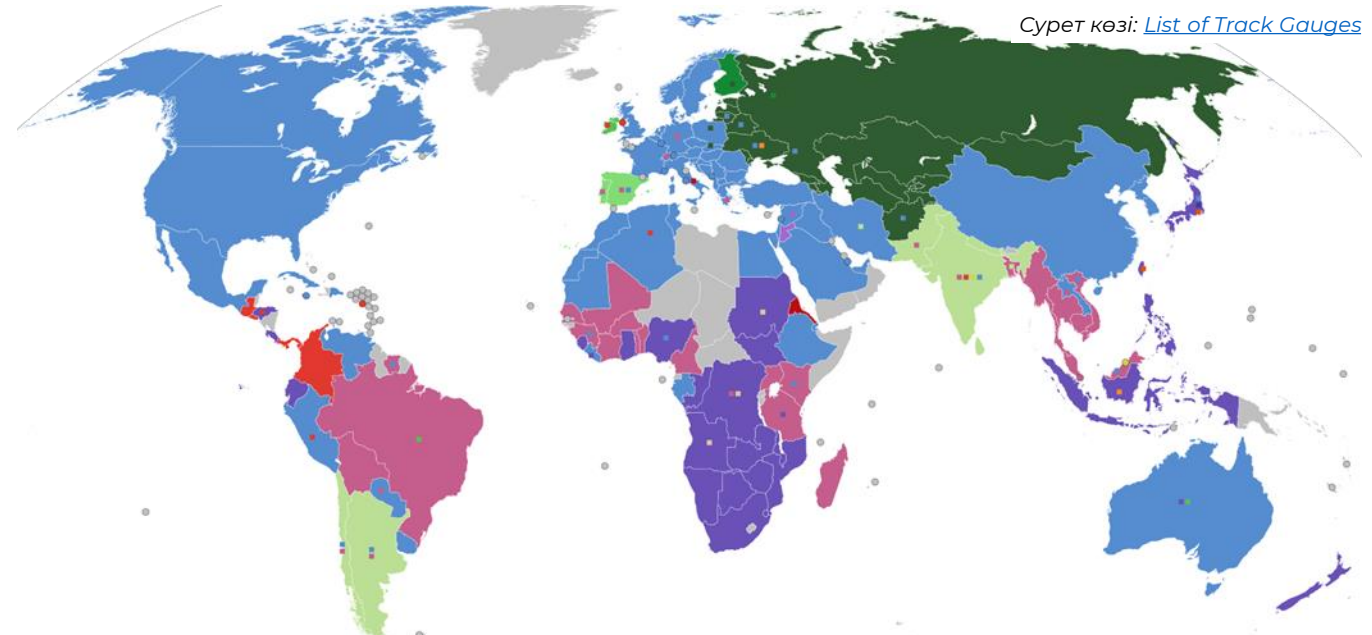
ШЫҒЫС АЗИЯ МЕН ЕУРОПАНЫ БАЙЛАНЫСТЫРАТЫН ХАЛЫҚАРАЛЫҚ САУДА ЖОЛДАРЫ

- Солтүстік теңіз жолы қыста қолжетімсіз және Қайырлы үміт мүйісі арқылы өтетін жол тым ұзын болғандықтан, **құрлықтық дәліздер** геосаяси шиеленістерге және тәуекелдерге сезімтал «тар жерлері» бар Суэц каналы арқылы өтетін негізгі теңіз жолына **жақсы балама саналады**.
- Шығыс Азия мен Еуропаны байланыстыратын **бірнеше құрлықтық маршруттар бар**.
- Құрлықтық маршруттарының да өз «тар жерлері» мен тәуекелдері бар, бірақ **олар әртараптандыруға** және 2021 жылы Суэц каналының бітелуі сияқты жағдайларды шешуге **мүмкіндік береді**.
- Құрлықтық дәліздер логистикалық мүмкіндіктерді кеңейтеді, көлік қызметтерін ұсынуды арттырады және «экологиялық таза» жүктерді тасымалдауға мүмкіндіктер ашады.

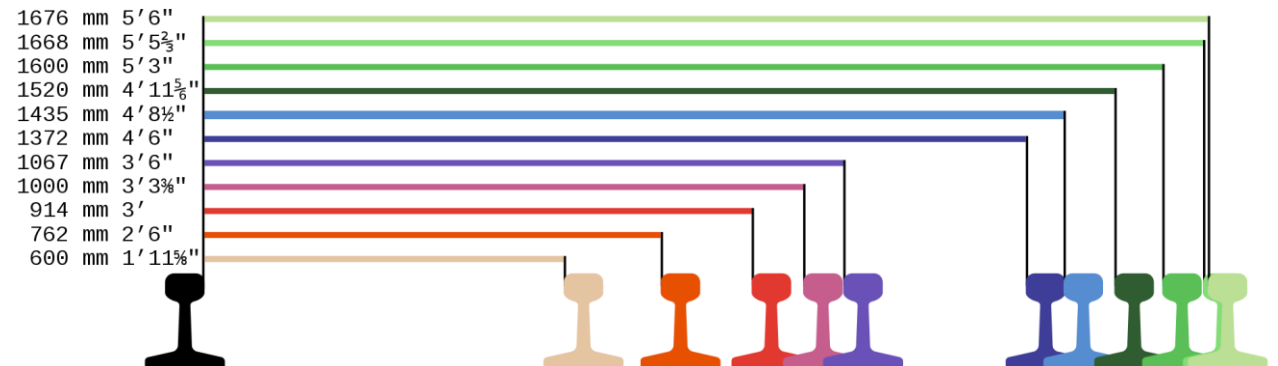


ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТЕМІРЖОЛ ЖҮЙЕСІ

- Елдерде теміржол өлшемдерінің әртүрлі өлшемдері бар. **Посткеңестік елдерде 1520 мм калибр болса**, Қытай, Иран, Түркия және ЕО елдерінде – 1435 мм калибр.
- Калибр өлшемдерінің өзгеруі шекараларда жүкті өңдеуге қажетті уақытқа әсер етеді және **құрлықтық дәліздердің негізгі салыстырмалы артықшылығы болып табылатын жүкті жеткізу уақытына әсер етеді**. Біріздендіру және цифрландыру арқылы қол жеткізілетін операциялық процестер мен құжаттаманы оңтайландыру арқылы жүктерді жеткізу уақытын одан әрі қысқартуға болады.
- **Орта дәлізде** екі калибр ауысу нүктесі бар:
 - Орталық Азия мен Қытай арасында;
 - Грузия мен Түркия шекарасында (Грузияның Қара теңіз порттарындағы көлік түрін өзгертумен ауыстыруға болады).



Ескерту: Нүктелер елдің теміржол жүйесінің жолынан ерекшеленетін қаланың трамвай және жеңіл рельсті жолын көрсетеді.



ОРТА ДӘЛІЗДЕГІ ЖӘНЕ СОЛТҮСТІК-ОҢТҮСТІК ДӘЛІЗІНДЕГІ ҚАЗАҚСТАННЫҢ РӨЛІ

- Қазақстан – Орта дәлізде және Солтүстік-Оңтүстік дәлізінде негізгі мемлекет. Өсіп келе жатқан жүк тасымалы **инфрақұрылымдық мүмкіндіктерді кеңейтуді, маркетингті және қосымша халықаралық келісімдерді талап етеді.**
- Шығыс Азияны, Таяу Шығысты және Еуропаны континент арқылы байланыстыратын Орта дәліз және Солтүстік-Оңтүстік дәлізі аясында бірнеше ірі инфрақұрылымдық жобалар бар. Бұл жобалар **ұзақ мерзімді қаржыны қажет етеді және бірнеше елдердің мүдделі тараптарын тартады.**

БАСТАМАЛАР/ИНВЕСТИЦИЯЛЫҚ ЖОБАЛАР

Орта дәліз (ТХКМ)

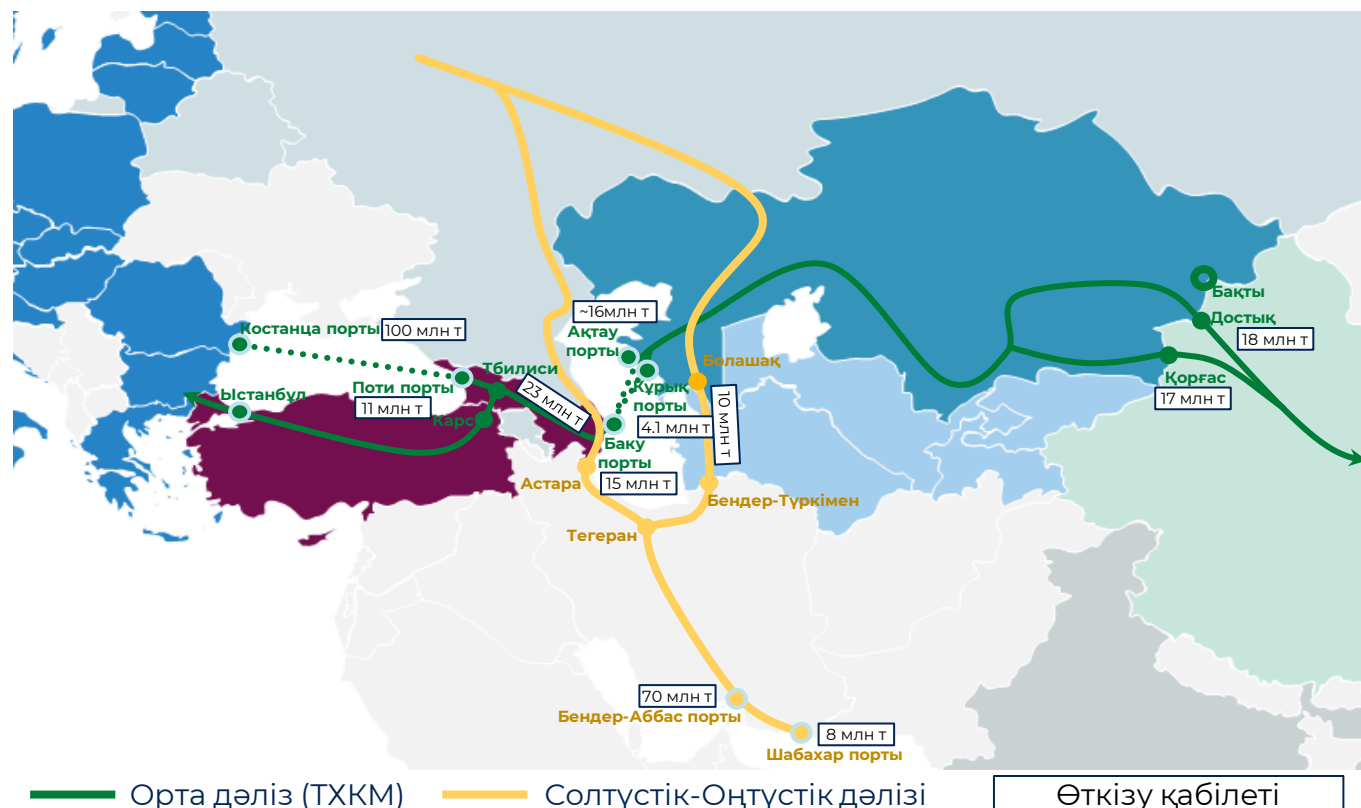
- Қытаймен шекаралас өткелдер (Қорғас, Достық, Бақты)
- Қазақстанның теміржол жүйесі
- Каспий порттары (Ақтау, Құрық, Баку)
- Кавказдың теміржол жүйесі (Әзірбайжан және Грузия)
- Қара теңіздегі Грузия порттары

Солтүстік-Оңтүстік дәлізі

- Қазақстанның теміржол жүйесі және Каспий порттары
- Иран мен Түркіменстан шекарасындағы құрғақ порт
- Иранның теміржол және автомобиль көлігі жүйесі
- Парсы шығанағындағы Иран порттары

Бастамалар

- Дәліздер бойындағы сауда хабтары
- Вагондар мен контейнерлер
- Цифрландыру және деректерді беру
- Адами капиталды дамыту



Ақпарат көзі: АХҚО, [Aries Shipping Agency](#), [Поти порт веб-сайты](#), [Баку порт веб-сайты](#), [Дүниежүзілік банк](#), [VesselTracker.com](#)

ОРТА ДӘЛІЗ

- Орта дәліз – ұзындығы **6 180 км** және өткізу қабілеті **6 млн тонна**, оның ішінде 80 000 ЖФБ, стратегиялық маңызды мультимодальдық дәліз.
- Орта дәлізбен тасымалдау уақыты **38-53 күннен 19-23 күнге дейін қысқарды**. Мақсат – 2024 жылы 14-18 күн, оның ішінде Қазақстан арқылы 5 күн.
- Дүниежүзілік банк Орта дәліз бойындағы көлем 2030 жылға қарай **үш есеге артып, жылына 11 миллион тоннаға дейін артуы** мүмкін деп болжайды. Бұл транзиттік жүктердің өсуінен емес, ең алдымен Орталық Азия мен Кавказдағы экономикалық өсімге байланысты болады деп күтілуде.
- Дүниежүзілік банк Орта дәліз 2030 жылға қарай құрлықаралық сауда оның көлемінің 40%-дан азын құрайтын **өңірлік маршрут болып қала береді** деп күтеді.

Ақпарат көзі: [ҚР Көлік министрлігі](#), [AstanaTimes](#), [Дүниежүзілік банк](#)

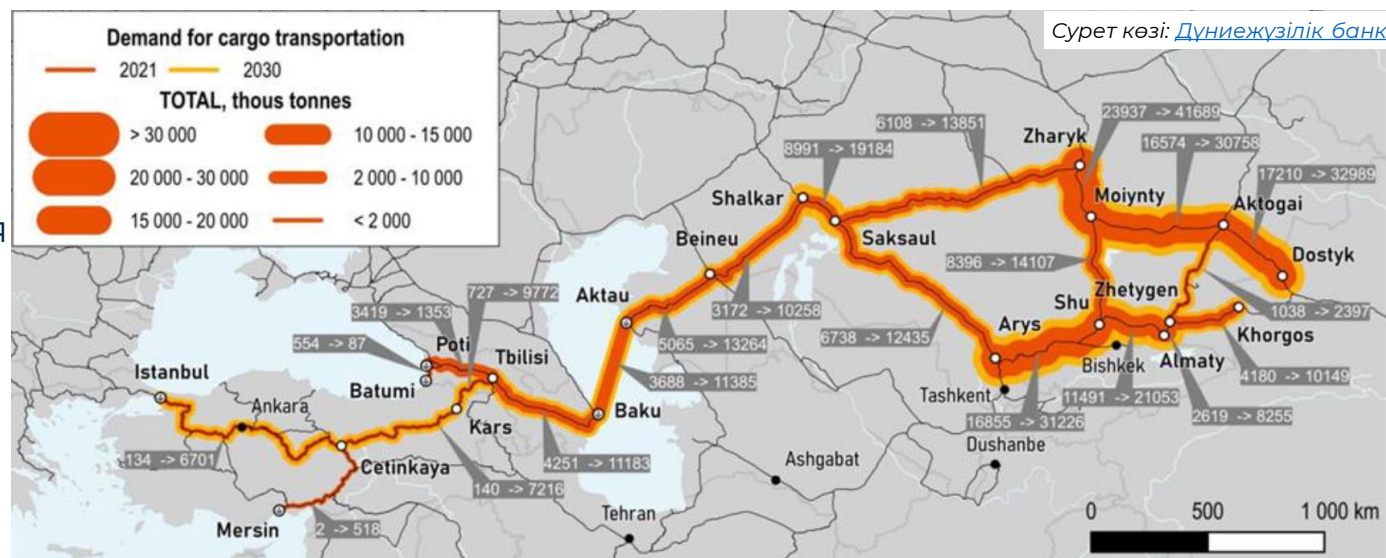
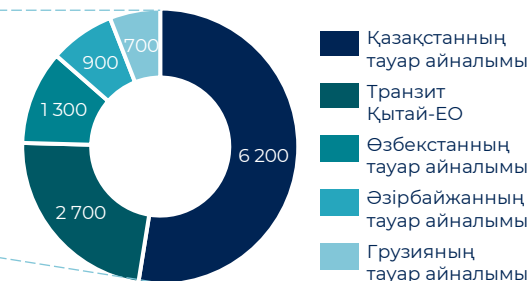
ОРТА ДӘЛІЗ АРҚЫЛЫ ЖҮК АЙНАЛЫМЫНЫҢ КӨЛЕМІ

(мың тонна)



ОРТА ДӘЛІЗ АРҚЫЛЫ 2030 Ж. ЖҮК КӨЛЕМІНІҢ БОЛЖАМДЫ ҮЛЕСТЕРІ

(млн тонна)



3. ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК- ЛОГИСТИКАЛЫҚ ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫ



ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫ ЖҮЙЕСІ

- Соңғы 15 жылда Қазақстан көлік-логистикаға **35 млрд доллар** инвестициялады.
- Қазақстанның ішкі жалпы өніміндегі көлік-логистиканың үлесі 2022 жылғы 6,2%-дан **2025 жылға қарай 9%-ға дейін өседі** деп болжануда.



16 000 км

теміржол желісі,
оның ішінде 275 км
басқа елдерде



Каспий порттары

Ақтау теңіз сауда порты,
Ақтау теңіз солтүстік терминалы,
Құрық порты



29 000 км

құбыр жүйесі,
оның ішінде 9 200 км мұнай және
16 500 км газ



94 800 км

автожол желісі,
оның ішінде 24 900 км халықаралық
және республикалық маңызы бар



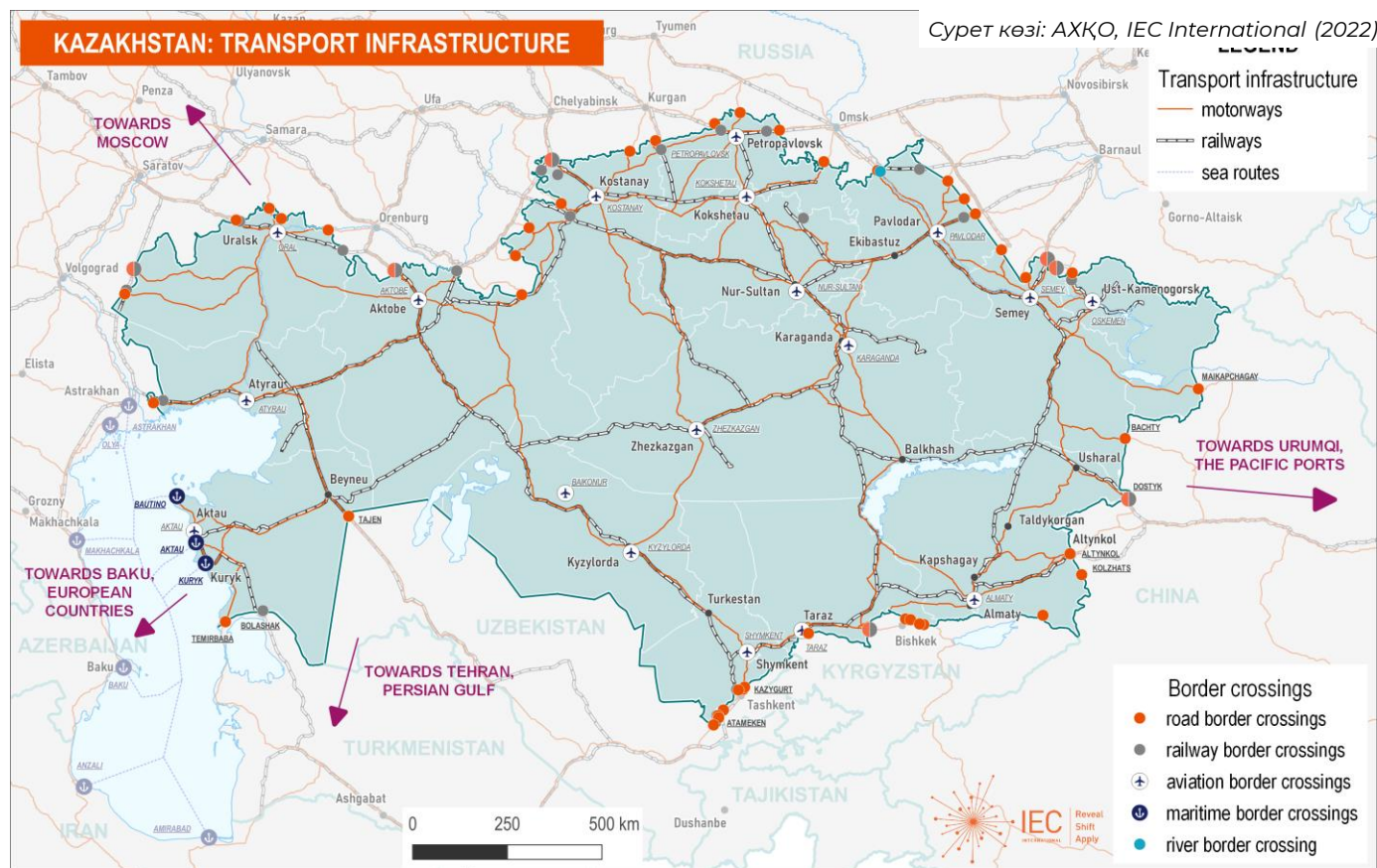
25 әуежай

халықаралық және ұлттық
әуежайлар



2 170 км

ішкі су жолдары (өзен)



ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ КӨЛІК ТҮРЛЕРІ

- Соңғы жылдары жүк тасымалы тұрақтанғанымен, соңғы онжылдықта **айтарлықтай өсті.**
- Жүк көлемі бойынша Қазақстандағы ең көп қолданылатын көлік түрі **теміржол көлігі**, одан кейін автомобиль және құбыр жолдары.
- Нақты түрде басқа көлік түрлерімен жүк тасымалдау көлемі **мардымсыз күйінде қалып отыр.**
- Қазақстан өзендерінің Солтүстік Америка немесе Еуропа өзендеріне қарағанда жүк тасымалдау мүмкіндігі шектеулі.

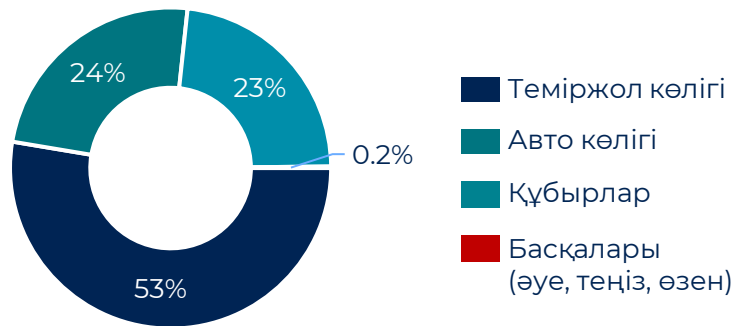
КӨЛІК ТҮРІ БОЙынША ЖҮК ТАСЫМАЛУ КӨЛЕМІ, 2014-2023 жж.
(млрд тонна-км)



КӨЛІК ТҮРЛЕРІ БОЙынША ТАБЫС, 2014-2023 жж.
(млрд теңге)



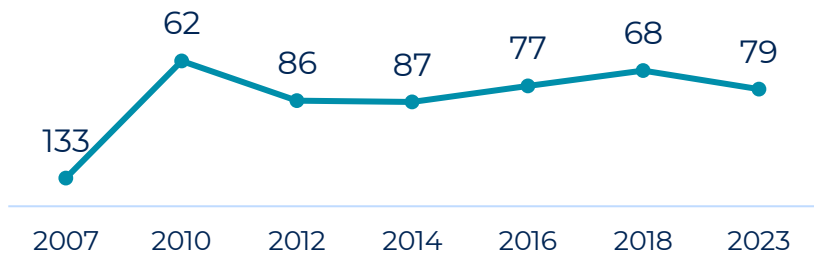
КӨЛІК ТҮРЛЕРІНІҢ ҮЛЕСІ, 2023 ж



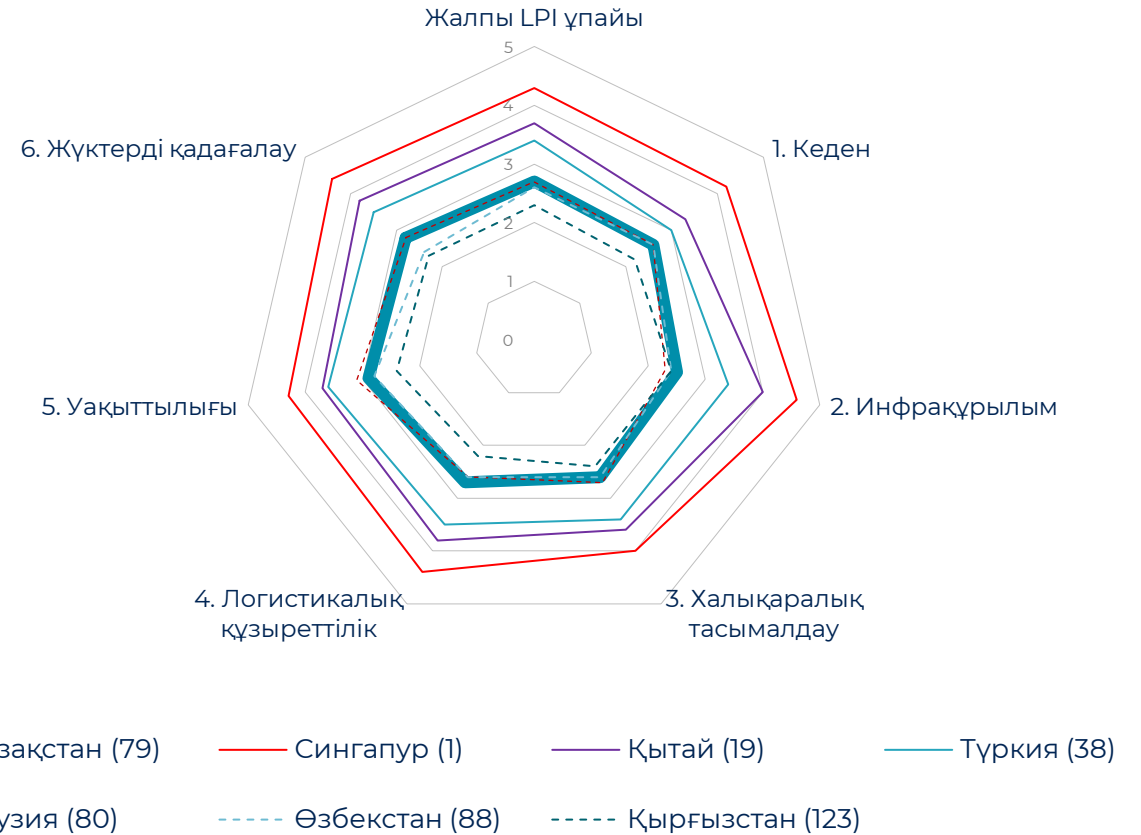
ҚАЗАҚСТАННЫҢ 2023 LOGISTICS PERFORMANCE INDEX (LPI) РЕЙТИНГІНДЕГІ ОРНЫ

- 2023 жылы Қазақстан 5,0-ден 2,7 жалпы индексімен **139 елдің ішінде 79-шы** орынды иеленді.
- Индекс құрамдас бөліктері бойынша Қазақстанның көрсеткіштері (ұпай/орын):
 - Кеден – 2,6 / **74**
 - Инфрақұрылым – 2,5 / **80**
 - Халықаралық тасымалдау – 2,6 / **91**
 - Логистикалық құзыреттілік – 2,7 / **81**
 - Уақыттылығы – 2,9 / **93**
 - Жүктерді қадағалау – 2,8 / **80**

ҚАЗАҚСТАННЫҢ LPI-ДЕГІ ОРНЫ



СИНГАПУР – 2023 LPI КӨШБАСШЫСЫ



Ескерту: рейтинг Орта дәліз бойында орналасқан елдер мен рейтинг көшбасшысы ретінде Сингапур үшін көрсетілген; Әзірбайжан рейтингте көрсетілмеген.

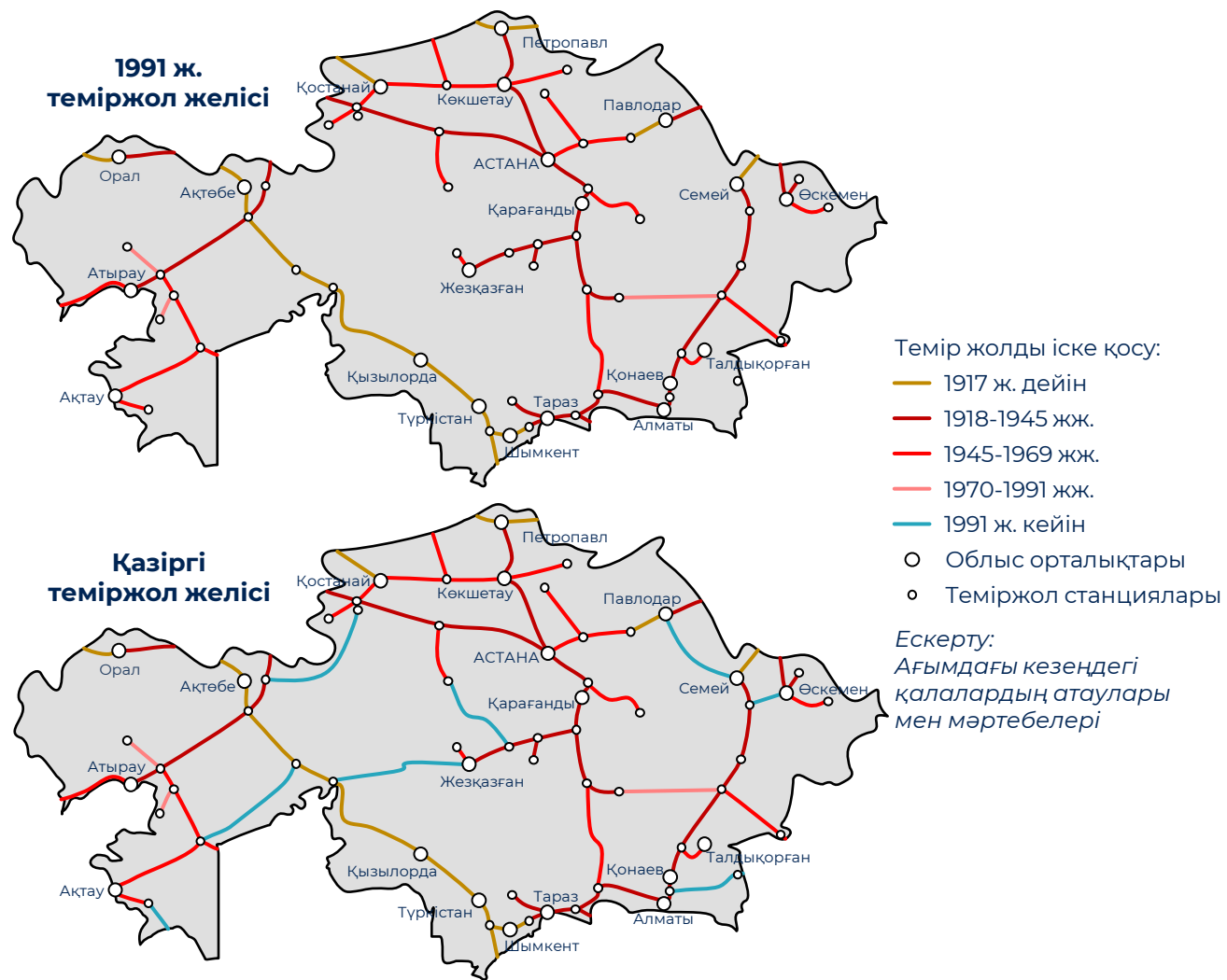
4. ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІ



ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТЕМІРЖОЛ ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫ

- Теміржол – Қазақстандағы жүк тасымалының негізгі түрі.
- 1991 жылы Қазақстанда **салыстырмалы түрде дамыған, бірақ сегменттелген** теміржол желісі болды: Батыс Қазақстан, Солтүстік Қазақстан және Шығыс Қазақстан бір-бірімен қосылмай, Оңтүстік Қазақстанға қосылған болатын.
- Ірі қалалар мен барлық облыстардың теміржол байланысы болды; дегенмен **басқа елдер арқылы көптеген байланыстар болды**, бұл ел ішінде тасымалдауды қиындатты.
- Соңғы жылдары Қазақстан Павлодар – Өскемен, Ақтөбе – Қостанай, Жезқазған – Ақтау және т.б. сияқты елішілік байланыстарды салып, **өзінің теміржол желісінің тұтастығы бойынша** жұмыс жасады. Қазақстан сондай-ақ сыртқы сауда үшін **жаңа халықаралық байланыстарды**, мысалы, **Түркіменстан мен Иранға**, сондай-ақ **Қытайға** теміржол тарту жұмыстарын жүргізді.

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛ ЖЕЛІСІНІҢ ҚҰРЫЛЫС ТАРИХЫ



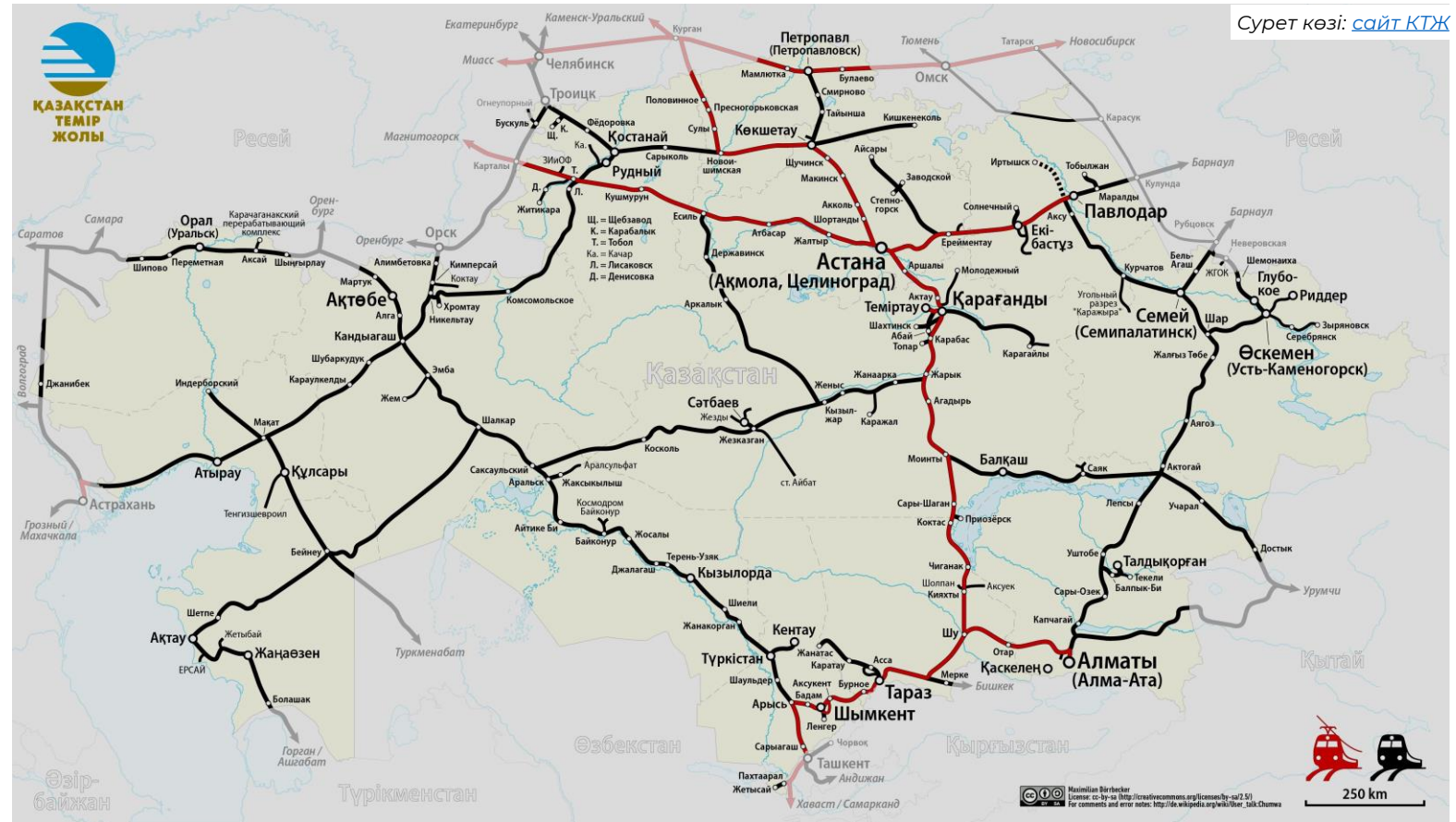
ТЕМІР ЖОЛДАРДЫ ЭЛЕКТРЛЕНДІРУ

- Темір жолды электрлендіру оны локомотивтердің қандай түрлері және қандай жылдамдықпен пайдалана алатынын анықтайды.
- Қазақстандағы электрлендірілген темір жолдар 25 кВ айнымалы ток кернеуінде жұмыс істейді және **жүрдек пойыздарға қызмет көрсетуге қабілетті**.
- Алайда 16 000 километр темір жолдың **4 200 километр** ғана электрлендірілген. Қазақстан 2025 жылға дейін тағы **1 000 километрді** электрлендіруді жоспарлап отыр.

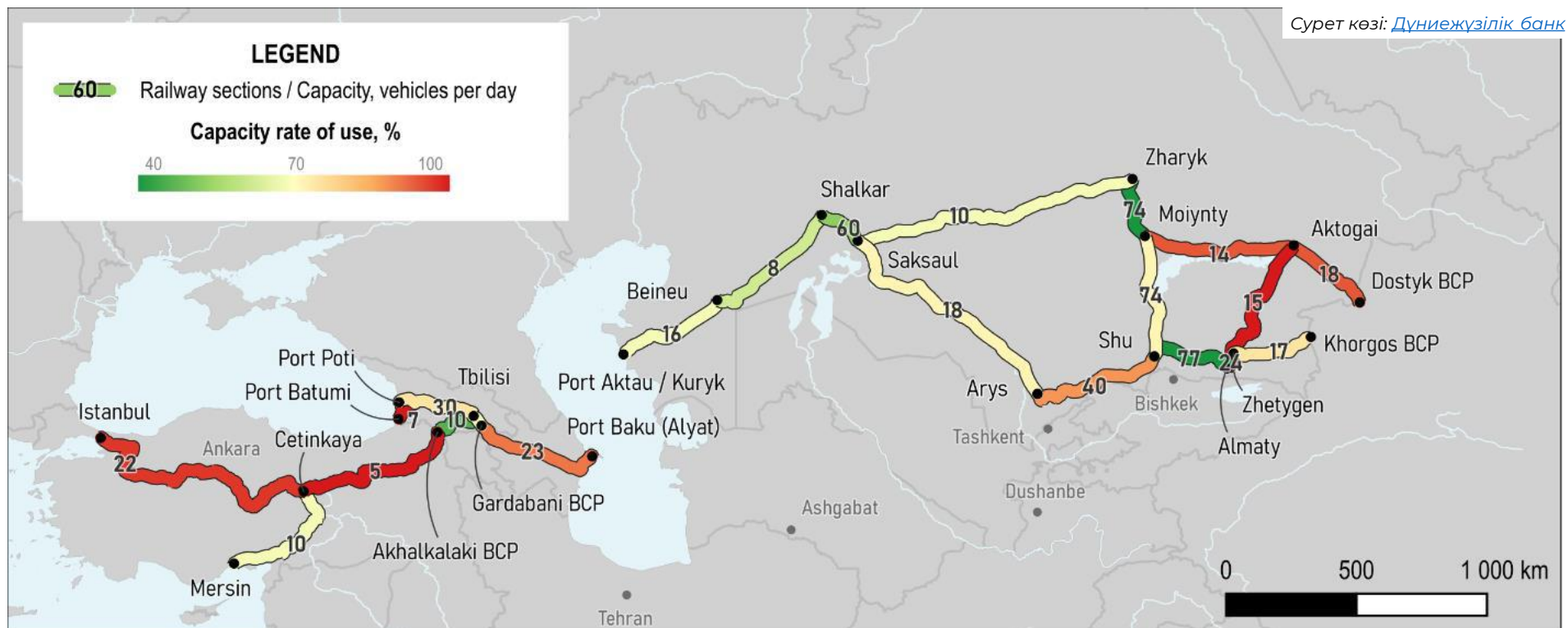


Қазақстандағы электрлендірілген темір жолдардың үлесі

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛ ЖЕЛІСІН ЭЛЕКТРЛЕНДІРУ



ОРТА ДӘЛІЗДІҢ ТЕМІРЖОЛ ӨТКІЗУ ҚАБІЛЕТІ МЕН ЖҮКТЕМЕСІ



- Қазақстанда жүктемесі ең жоғары теміржол учаскелері **Достық-Мойынты** және **Шу-Шымкент** саналады.
- Қазіргі уақытта Қазақстан **екінші теміржол жолын** салу арқылы Достық-Мойынты учаскесінің өткізу қабілетін кеңейтуде және **Бақтыны** (Қазақстан мен Қытайдың шекаралық пункті) ұлттық теміржол жүйесімен байланыстыратын жаңа жолдың құрылысын бастады.

ТЕМІРЖОЛ ЖҮК АЙНАЛЫМЫ МЕН ЖОЛАУШЫ ТАСЫМАЛЫНЫҢ СТАТИСТИКАСЫ

- Соңғы жылдары теміржол жүк тасымалының көлемі айтарлықтай өсіп, 2023 жылы **327 миллиард тонна км-ге** жетті.
- Жүк тасымалының көлемі тіпті COVID-19 пандемиясының шарықтау шегінде **2020 жылы өсуді жалғастырды**.
- COVID-19 пандемиясынан кейін жолаушылар ағыны **қалпына келді**.

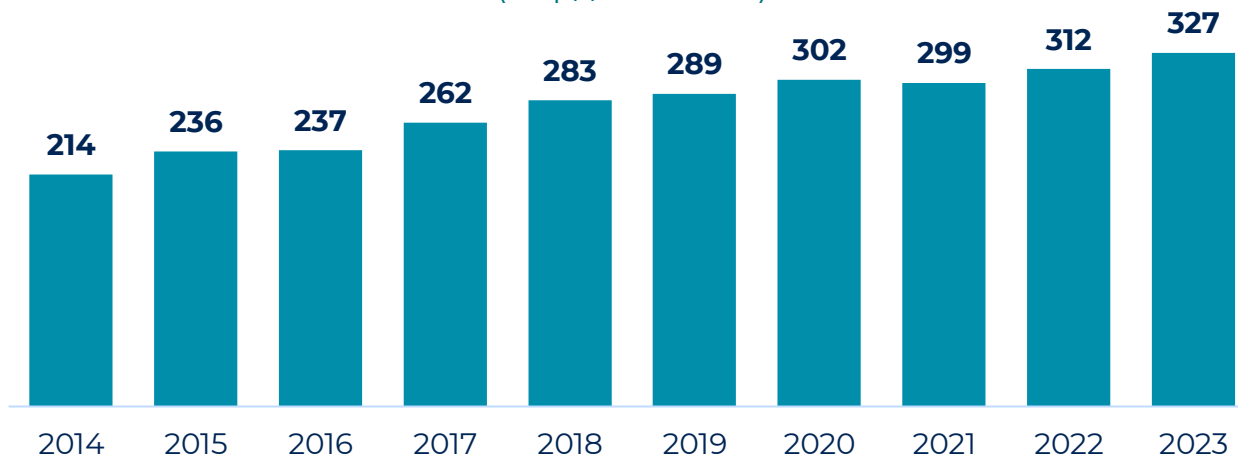
+4.8%

2014 жылдан 2023 жылға дейінгі жүк тасымалының орташа жылдық өсу қарқыны

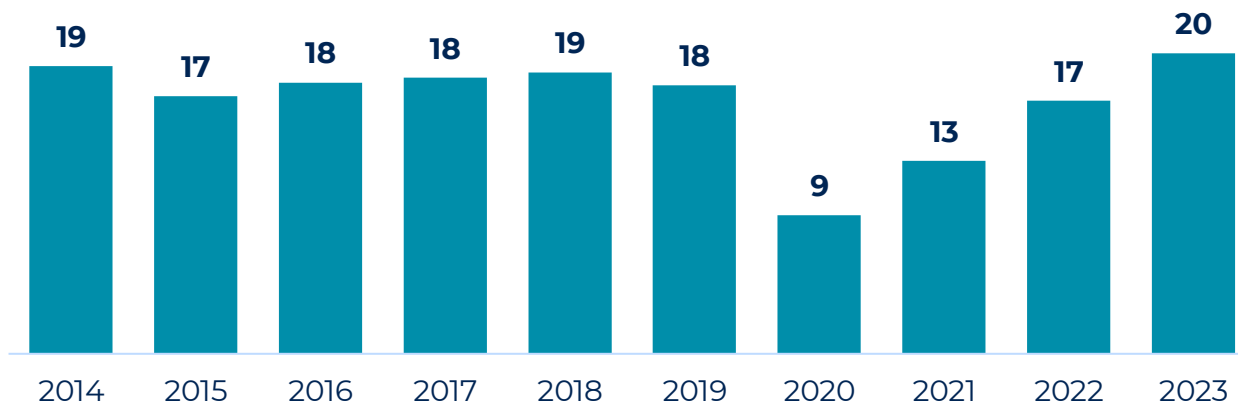
+0.5%

2014 жылдан 2023 жылға дейінгі жолаушылар ағынының орташа жылдық өсу қарқыны

ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ТЕМІРЖОЛ ЖҮК ТАСЫМАЛДАУ КӨЛЕМІ, 2014-2023 жж.
(млрд тонна-км)



ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ТЕМІРЖОЛ ЖОЛАУШЫ АҒЫНЫ, 2014-2023 жж.
(млрд жолаушы-км)



ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ (ҚТЖ)

- ҚТЖ – көлік-логистикалық холдинг, Қазақстанның магистральдық теміржол желісінің операторы, жүктер мен жолаушыларды ұлттық теміржол тасымалдаушысы.
- ҚТЖ 2023 жылы:
 - операциялық жүк айналымы 2022 жылмен салыстырғанда 7%-ға өсіп, **270 млрд тонна-км** (жалпы көлемнің 82,5%) жетті
 - Алматыны **айналып өтетін теміржол желісінің** құрылысы басталды
 - **Достық-Мойынты** учаскесінде екінші теміржол жолының құрылысы жалғасты
 - **Бақты-Аягөз** теміржол желісінің құрылысы басталды
 - Орта дәлізді дамыту үшін **PSA-мен бірлескен кәсіпорын** құрылды
 - **112 локомотив** сатып алынды
 - **1 369 км темір жолы** жөнделді (2022 жылғы деңгейден 2 есе жоғары)



ҚТЖ-НЫҢ СТРАТЕГИЯЛЫҚ ЖОСПАРЫ



Теміржол тасымалдарының тиімділігін арттыру



Транзиттік тасымалдарды дамыту



Клиенттердің қанағаттанушылығын арттыру



Цифрландыру



ESG қағидаттарын енгізу



Поездар қозғалысы қауіпсіздігіне кепілдік беру

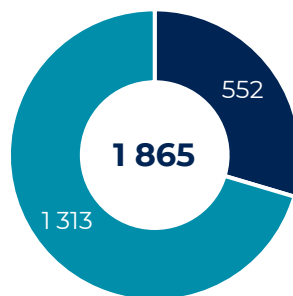
ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ЛОКОМОТИВТЕР МЕН ВАГОНДАРДЫҢ САНЫ

- 2012-2022 жылдар аралығында локомотивтер саны **1 865-тен 1 730-ға дейін азайып**, 7,2%-ға төмендеді.
- Электровоздар саны **552-ден 583-ке дейін өсті**.
- Осы кезеңде жүк вагондарының саны **127 695-тен 137 189-ға дейін өсіп**, 7,4%-ға өсті.
- Мемлекет меншігіндегі жүк вагондарының саны **66 503-тен 53 873-ке азайды**.
- Мемлекет меншігіндегі жүк вагондарының ішінде ең көп үлесті **платформа-вагондар** алады.

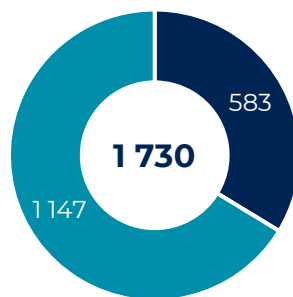
ЛОКОМОТИВТЕР

- Электровоздар
- Тепловоздар

2012

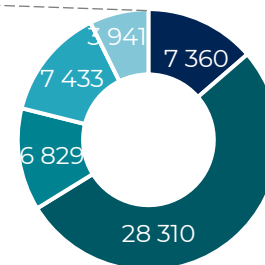
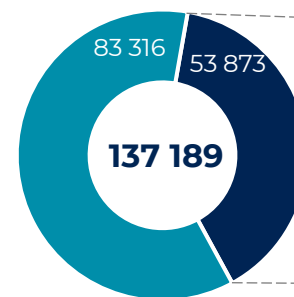
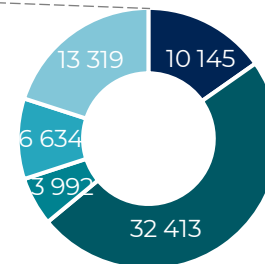
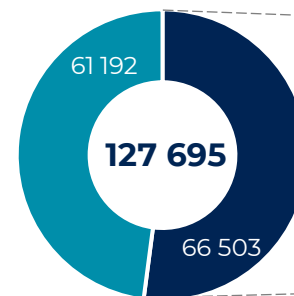


2022



ЖҮК ВАГОНДАРЫ

- Жабулы вагондар
- Мемлекеттік
- Жеке меншік
- Платформа-вагондар
- Жартылай вагондар
- Өзге де вагондар
- Цистерналар



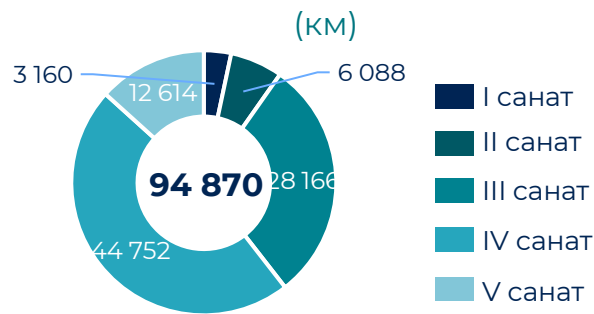
5. АВТОКӨЛІК



ҚАЗАҚСТАННЫҢ АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ ЖЕЛІСІ

- Автожол желісінің ұзындығы шамамен **94 800 километрді** құрайды, оның ішінде халықаралық және республикалық маңызы бар – 24 900 километр, облыстық деңгейдегі – 31 800 километр.
- Қазақстанда **мың адамға шаққанда** шамамен **230 автокөліктен келеді**, бұл көрсеткіш Албания немесе Қытаймен шамалас, ал Венгрия, Румыния, Бразилия және Бахрейн көрсеткіштерінен екі есе төмен.
- IV санат** автожол желісінің ең үлкен үлесін құрайды.

ЖОЛ САНАТТАРЫ



ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ЖӘНЕ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МАҢЫЗЫ БАР ҚАЗАҚСТАНДЫҚ АВТОЖОЛДАР

Сурет көзі: ҚР Көлік министрлігінің Автомобиль жолдары комитеті



Жол санаттары	I	II	III	IV	V
Жеңіл автокөліктерде өлшенетін күнделікті өткізу қабілеті	14000-нан астам	6000-нан 14000-ға дейін	2000-нан 6000-ға дейін	200-ден 2000-ға дейін	200-ден аз

Ақпарат көзі: ҚР Ұлттық статистика бюросы, [List of countries and territories by motor vehicles per capita](#)

ЖҮК КӨЛІКТЕРІНІҢ СТАТИСТИКАСЫ

- Қазақстандағы автомобиль көлігі жүк тасымалының айтарлықтай үлесін, **2022 жылы 24%-ын**, жолаушылар тасымалының **90%-дан астамын** құрайды.
- 2019 жылы шарықтау шегіне жеткеннен кейін автомобиль көлігімен жүк тасымалдау көлемі **төмендей бастады**.
- 2003-2008 жылдар аралығында жүк көліктерінің саны екі есеге жуық өсті, яғни **223 мыңнан 414 мыңға дейін**.
- Содан кейін жүк көліктерінің көлемі тұрақсыз болды, бірақ жалпы тренд өсті.

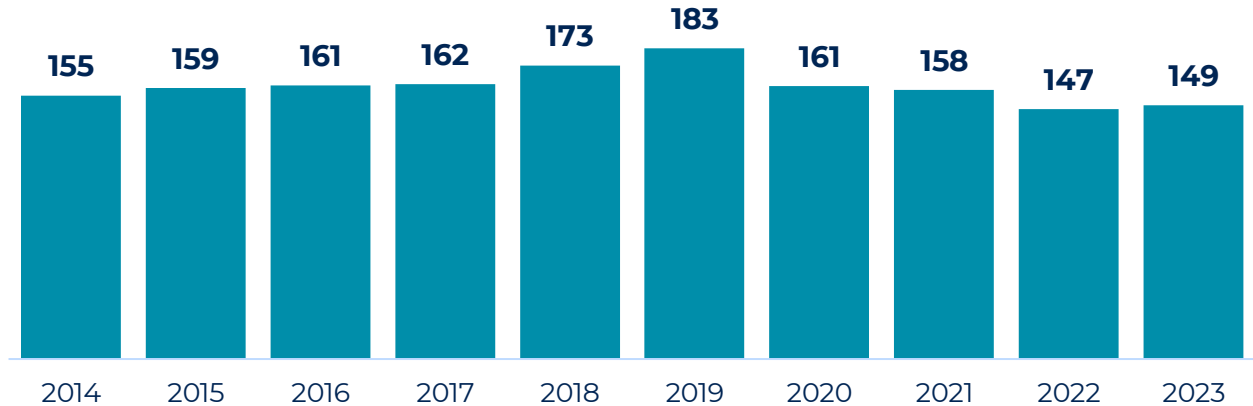
447 000

2022 жылғы жүк көліктерінің саны

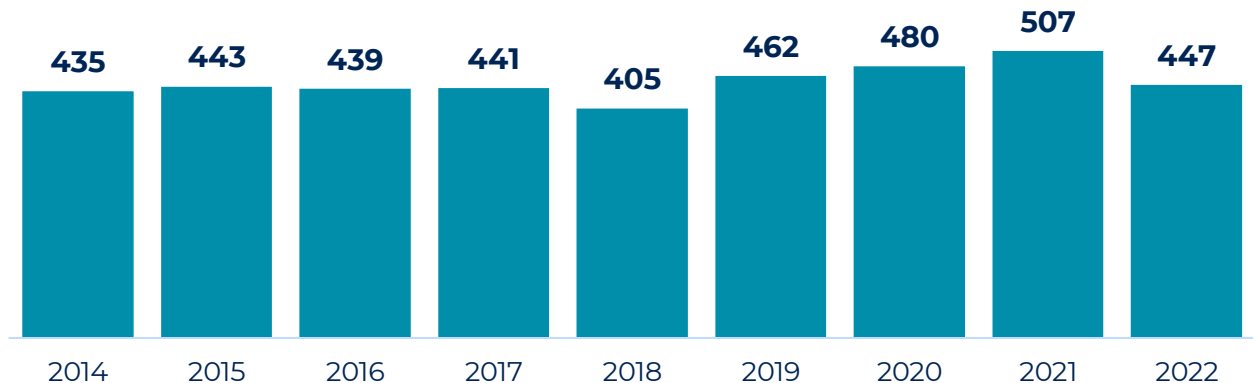
-19%

2019 жылдан 2023 жылға дейін автомобиль көлігімен жүк айналымының төмендеуі

ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ АВТОМОБИЛЬ ЖҮК АЙНАЛЫМЫ, 2014-2023 жж.
(млрд тонна-км)



ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ЖҮК КӨЛІКТЕР САНЫ, 2014-2022 жж.
(мың)



6. ҚОРҒАС



ҚОРҒАС

- Қорғас – Қазақстан мен Қытай шекарасындағы мультимодальдық хаб, ол 2011 жылы Қазақстан-Қытай саудасын қолдау үшін **тиімді көлік-логистикалық және индустриялық орталық** құру мақсатында құрылған.
- Қорғасқа дейінгі темір жол құрылысы 2012 жылы аяқталды. Қорғасқа **Алтынкөл теміржол станциясы арқылы** жетуге болады.
- Құрғақ порт аймағын дамытуды **«Khorgos Gateway» компаниясы** жүзеге асырады (2016 жылы құрылған). Осы компания – ҚТЖ-ның (51%), COSCO Shipping (24,5%) және Ляньюньган портының (24,5%) бірлескен кәсіпорны.

ҚОРҒАСТЫҢ ДАМУ ЖОСПАРЫ КАРТАСЫ

Сурет көзі: [Нұркент қаласының даму жоспары](#)



ҚҰРҒАҚ ПОРТ СЫЙЫМДЫЛЫҒЫ*

**540 мың
ЖФБ/
жыл**

Жалпы
сыйымдылығы

**48 500
м2**

Қойма алаңдары, оның
ішінде 700 ш. м.
тоңазытқыш

31,4 га

Теміржол станцияның
ауданы және 27,5 км
темір жолдары

**18 000
ЖФБ**

Контейнерлерді бір
мезгілде сақтауға
арналған алаң

* Оның ішінде автоматтандырылған контейнерлерді өңдеушілер мен пневматикалық дөңгелекті крандар, авто жүк көтергіштер.

Ақпарат көзі: [Қорғас ШЫХО веб-сайты](#), [AstanaTimes](#), [24kz](#), [South China Morning Post](#)

7. КАСПИЙ ПОРТТАРЫ



КАСПИЙ ТЕҢІЗІ

- Каспий теңізі Қазақстанды Ақтау және Құрық порттары арқылы Әзірбайжан, Иран, Ресей және Түркіменстанмен байланыстырады.
- Каспий теңізі **жүк кемелерін қабылдауға қабілетті** және толығымен Ресей аумағы арқылы өтетін **Еділ-Дон өзен арнасы арқылы дүниежүзілік мұхитпен байланысады**.
- 2018 жылы** Қазақстан, Ресей, Әзірбайжан, Түркіменстан және Иран **Каспий теңізінің құқықтық мәртебесі** туралы келісімге келіп, теңіз түбіне, жер қойнауына және әуе кеңістігіне егемендікті анықтады.
- Ақтауда екі «қосалқы порт» бар: оңтүстіктегі мемлекеттік порт (АТСП) және АТСП солтүстігіндегі жаңа мемлекеттік-жекеменшік терминалы (АТСТ).
- Құрық порты даму кезеңінде; қазіргі уақытта тек паром кешені жұмыс істейді.

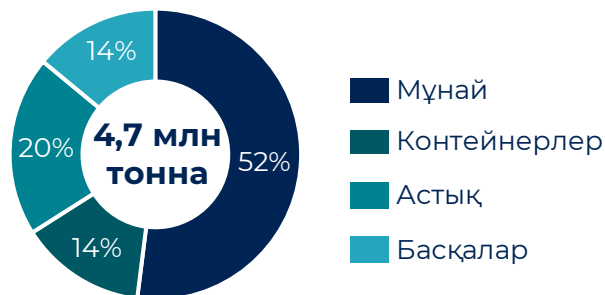
20 млн тонна

Ақтау және Құрық Каспий порттарының жалпы жобалық жылдық сыйымдылығы

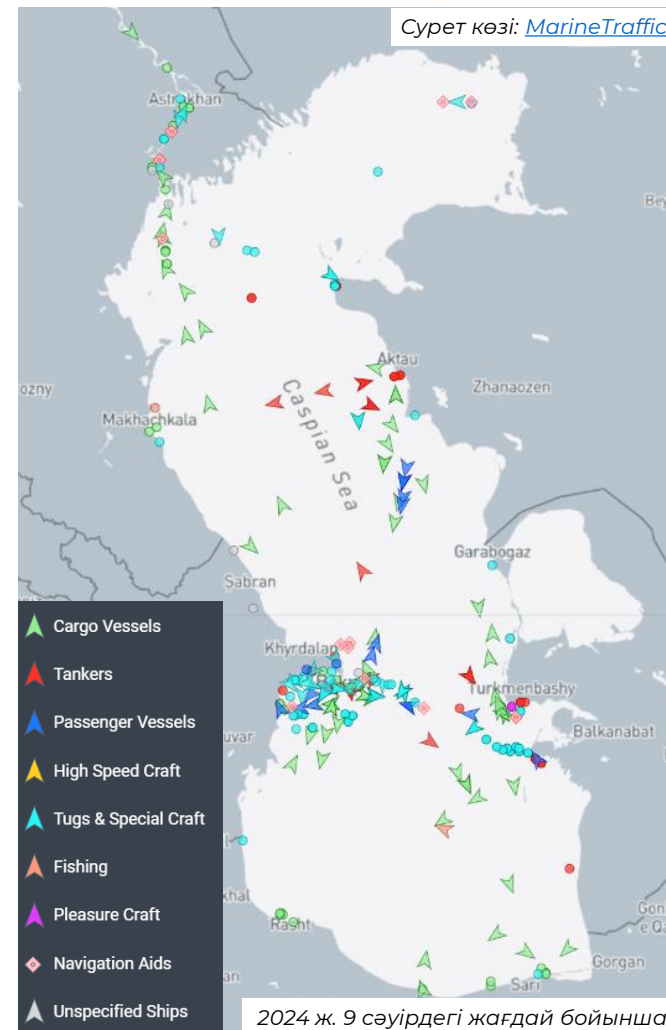
4,7 млн тонна

АТСП және АТСТ арқылы тасымалдау, оның ішінде 44 200 ЖФБ контейнерлері, 2022 ж.

АҚТАУ ПОРТТАРЫ АРҚЫЛЫ ЖҮКТІ ТАСЫМАЛУ ҚҰРЫЛЫМЫ, 2022 Ж.



КАСПИЙ ТЕҢІЗІНДЕГІ КЕМЕЛЕР КАРТАСЫ



АҚТАУ ПОРТЫ: АТСП ЖӘНЕ АТСТ

АТСП

Ақтау теңіз сауда порты

- Қыста қатпайтын ашық порт
 - Тереңдігі 5,1-7,0 метр **11 айлақ**
 - Ашық алаңы **79 700 ш.м.**
 - Жабық транзиттік аймақ – **2 000 ш.м.**
 - Паром, мұнай, металлургиялық, астық терминалдары
 - Жалпы сыйымдылығы – жылына **11,8 млн тонна**, соның ішінде паром кешені – 2 млн тонна, мұнай құю терминалы – 7,5 млн тонна, астық терминалы – 1 млн тонна, құрғақ жүк терминалы – 2,5 млн тонна
- + Баутино терминалы – мұнай сервистік көрсетілетін қызметтер үшін стандартты емес өнеркәсіптік және құрылыс жүктерін ауыстырып тиеу

АТСТ

Ақтау теңіз солтүстік терминалы

- Қыста қатпайтын ашық портты
- **4 айлақ**
- Жалпы қойма ауданы – **100 000 ш.м**
- Контейнерлік, жалпы жүк, астық терминалдары
- Жалпы сыйымдылығы – жылына **4,0-4,5 млн тонна**, соның ішінде контейнерлік терминалы – 70 000 ЖФБ, жалпы жүк терминалы – 2 млн тонна, астық терминалы – 1 млн тонна

АҚТАУ ПОРТ КАРТАСЫ



ҚҰРЫҚ ПОРТЫ

Құрық портының паром кешені

- Мемлекет меншігіндегі қыста қатпайтын ашық порт
- Тереңдігі 7 метр **4 айлақ**
- Жалпы ауданы – **67 400 ш.м.**
- Теміржол және автомобиль паромдары
- Жалпы сыйымдылығы – **жылына 4,1 млн тонна**
- **Күніне 5 паромға** дейін қабылдай алады (паром 54 теміржол вагонын сыйдыра алады)

2023 жылдың алғашқы 10 айындағы нәтижелері:

- жүктемесі **сыйымдылықтың 44%** құрады (1,8 млн тонна)
- 2022 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 17%-ға өсті

ҚҰРЫҚ ПОРТ КАРТАСЫ



Саржа көпфункционалды теңіз терминалы

- Әзірленуде
- Жеке меншік қыста қатпайтын ашық порт
- Тереңдігі 7 метр **4 айлақ**
- Жоспарланған жалпы ауданы – **110 000 ш.м.** астам
- Астық терминалы* – 1,5 млн тонна
- Жалпы жүк терминалы* – 1,65 млн тонна
- Мұнай құю терминалы** – 2,6 млн тонна
- Контейнерлік терминалы** – 150 000 ЖФБ

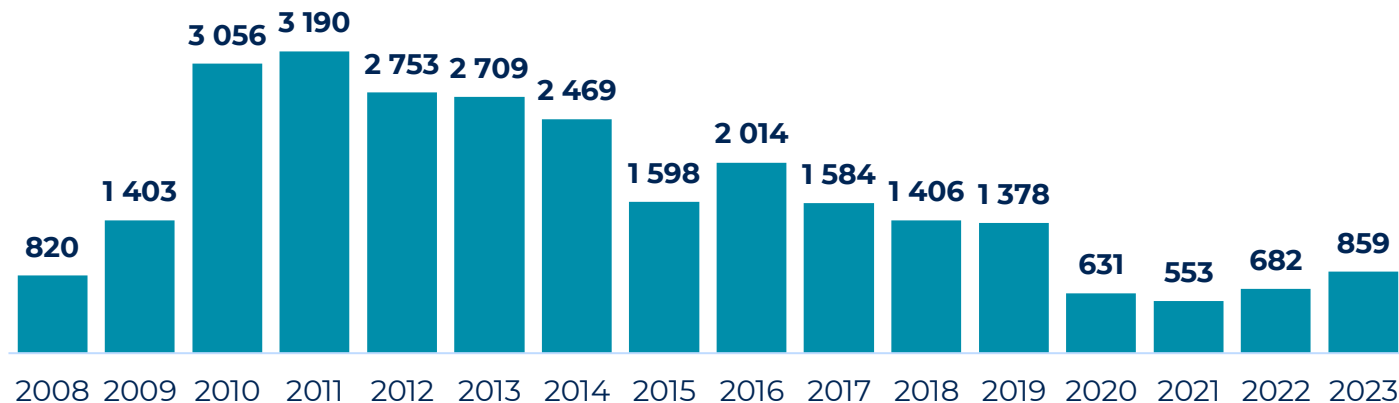
* Құрылыс 2024 жылы басталуы тиіс

** Құрылыс әлі басталған жоқ

ТЕҢІЗ ЖҮК АЙНАЛЫМЫ МЕН КЕМЕЛЕРДІҢ СТАТИСТИКАСЫ

- Теңіз жүк тасымалдау көлемі 2011 жылы шарықтау шегіне жеткеннен бері **азайып келеді**. Бұл негізінен Каспий теңізі порттары арқылы мұнай экспортының көлемін басқа көлік түрлерімен ауыстыру есебінен болды.
- 2022 жылы Қазақстанның теңіз порттары арқылы жүктерді ауыстырып тиеу көлемі **6,5 млн тоннаға жетті**, бұл 2021 жылмен салыстырғанда 19%-ға артық.
- 2022 жылы Қазақстанның теңіз порттарына келген кемелердің саны 2 237-ге жетті, бұл 2021 жылмен салыстырғанда 23%-ға артық.
- Кеме түрлері бойынша ең көп үлесті сүйреткіштер, баржалар, теңіз катерлері және қамтамасыз ету кемелері алады.
- Кемелердің басым бөлігі **10 жылдан асқан**.

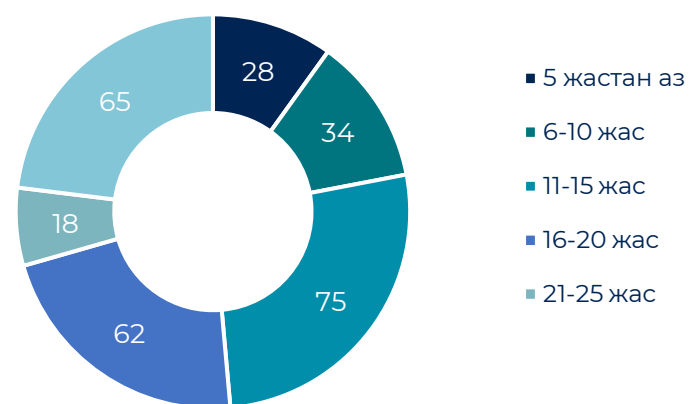
ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ТЕҢІЗ ЖҮК АЙНАЛЫМЫ, 2008-2023 жж.
(млн тонна-км)



КЕМЕЛЕРДІҢ ТҮРЛЕРІ, 2022 ж.



КЕМЕЛЕРДІҢ ШЫҒУ ЖЫЛЫ, 2022 ж.



8. ӘУЕ КӨЛІГІ



ӘУЕ КӨЛІГІ ЖӘНЕ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ӘУЕЖАЙЛАР

- Қазақстанның авиация саласы COVID-19 пандемиясынан туындаған **үш жылдық құлдыраудан кейін қалпына келуде**. Осыған орай, әуе қатынасы қалпына келуде, рейстер қайта басталуда, жаңа ұшу бағыттары ашылуда.
- Соңғы жылдары еліміздің халықаралық әуежайларын **жаңғырту мен кеңейтуде** ілгерілеушілікке қол жеткізілді.
- Қазір **жүк терминалдарын** дамыту және кеңейту еліміздің басым бағыты саналады және ол екі ірі әуежайда жүзеге асырылуда: Алматы халықаралық әуежайы (Алматы) және Нұрсұлтан Назарбаев халықаралық әуежайы (Астана).

ҚАЗАҚСТАН ӘУЕЖАЙЛАРЫ (ICAO кодтары)

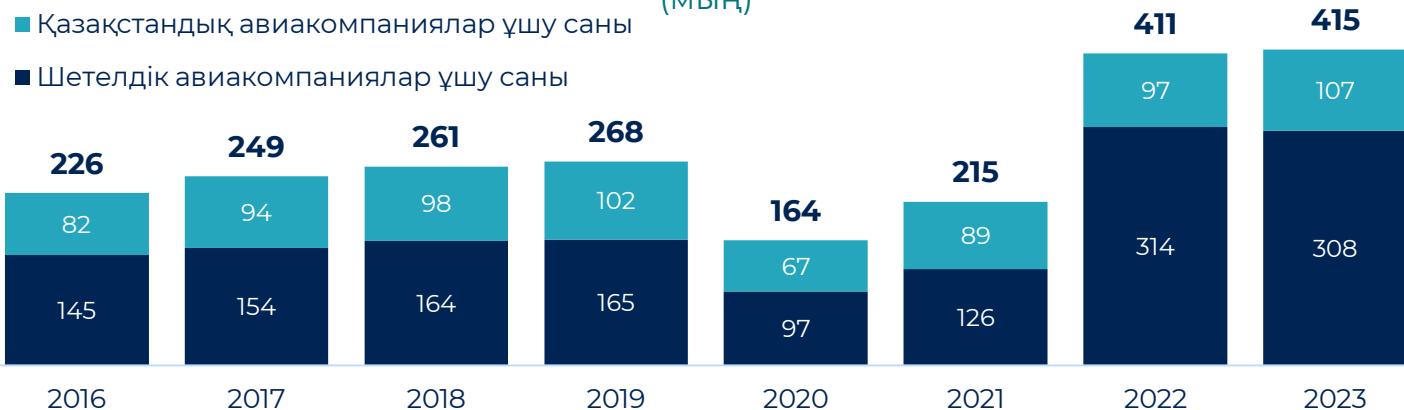


ҚАЗАҚСТАННЫҢ ӘУЕ КЕҢІСТІГІ АРҚЫЛЫ ТРАНЗИТТІК ҰШУЛАР

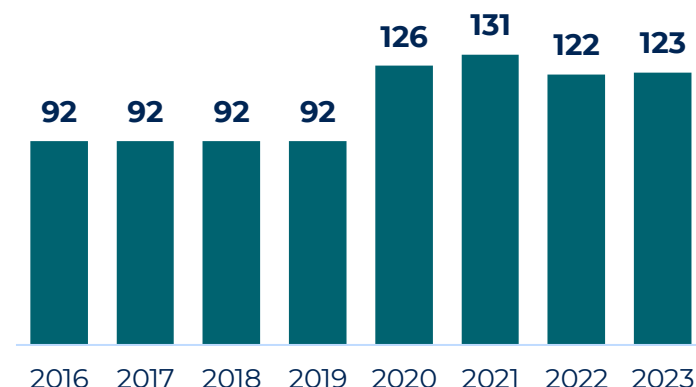
- 2022 жылы транзиттік ұшу маршруттары өзгерді, бұл **Қазақстанның әуе кеңістігін** маңыздырақ етті.
- 2022 жылы Қазақстанның әуе кеңістігі арқылы қызмет көрсетілген шетелдік компаниялардың ұшуларының саны 2021 жылмен салыстырғанда **2,5 есеге жуық өсті**. 2023 жылы **308 мыңнан асты** (транзиттік және қону).
- 2016-2019 жылдары Қазақстан арқылы өтетін **әуе қозғалысына қызмет көрсету (ӘҚҚ) маршруттарының** саны тұрақты болды және 2019 жылғы 1 қарашада **«ауа еркіндігінің» бесінші дәрежесі** қабылданғаннан кейін өсе бастады.

ҚАЗАҚСТАН АРҚЫЛЫ ҚЫЗМЕТ КӨРСЕТІЛГЕН ҰШУ САНЫ

(мың)



ҚАЗАҚСТАН АРҚЫЛЫ ӘҚҚ МАРШРУТТАРЫНЫҢ САНЫ



+91%

2022 жылы Қазақстан арқылы қызмет көрсетілген жалпы ұшу санының өсуі

+148%

2022 жылы Қазақстан арқылы қызмет көрсетілген шетелдік авиакомпаниялардың ұшу санының өсуі

+37%

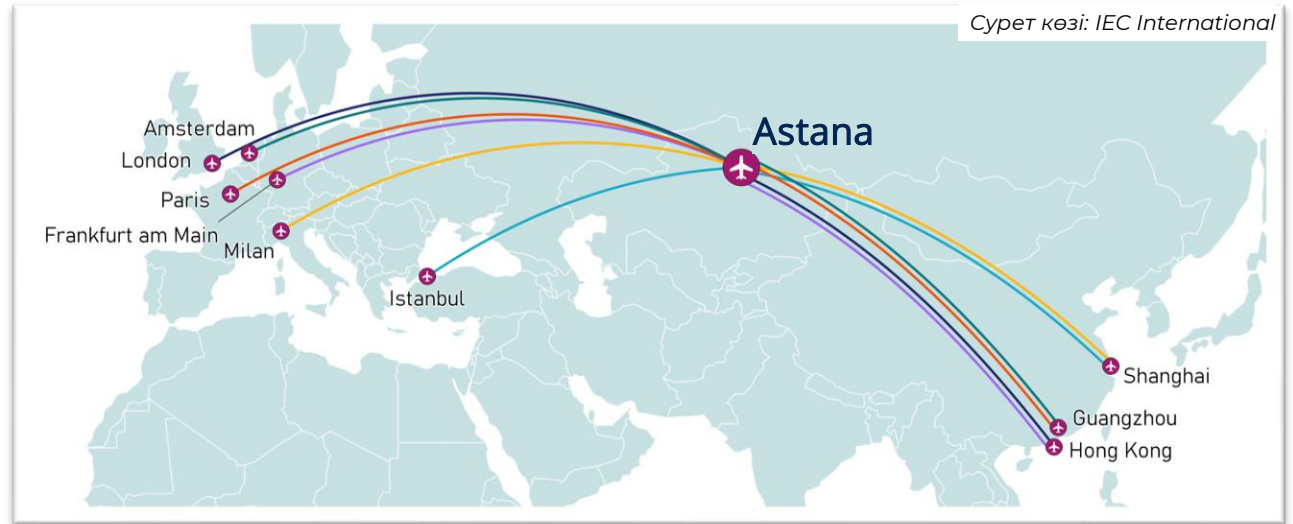
«Ауа еркіндігінің» бесінші дәрежесін қабылдағаннан кейін Қазақстан арқылы ӘҚҚ маршруттарының санының өсуі

Ескерту: **ӘҚҚ маршруты** – әуе қозғалысына қызмет көрсету үшін қозғалыс ағынын бағыттауға арналған және әр түрлі әуе бағыттарына, соның ішінде әуе кемелерінің бағыттарына, аймақтық навигацияға (RNAV), келуге және кетуге қатысты анықталған маршрут.

Ақпарат көзі: [ҚР Көлік министрлігі](#), [КазАэроНавигация](#)

АСТАНАДАҒЫ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ АВИАЦИЯЛЫҚ ХАБ

- Астанадағы Нұрсұлтан Назарбаев халықаралық әуежайы Қытайдан Еуропаға ұшатын **жүк әуекомпанияларының транзиттік хабына** айналуы мүмкін.
- Оның басты бәсекелестік артықшылығы жерде **қызмет көрсету мен әуекеросиннің салыстырмалы түрде төмен бағасы** болып саналады.*
- Қазіргі уақытта Астана әуежайы жылына **2000-нан астам** транзиттік жүк рейсін орындайды, ал COVID-19 пандемиясына дейін 50-ден аз транзиттік жүк рейсі болатын.
- Астана әуежайы арқылы **сауда операциялары:**
 - Азия-Еуропа бағыттары бойынша транзиттік жүктер;
 - Шығыс және Оңтүстік-Шығыс Азиядан, Еуропадан тауарлар импорты;
 - Көрші елдерге тауар экспорттау.



40x

COVID-19 пандемиясына дейінгі деңгеймен салыстырғанда Астана арқылы жүк транзиттік рейстер санының артуы

Ескерту: Транзиттік жүк рейстерінің көпшілігі жанармай құюдың үлкен көлемін қажет ететін ауыр ұшақтармен орындалатындықтан, авиациялық отынмен қамтамасыз ету қажет.

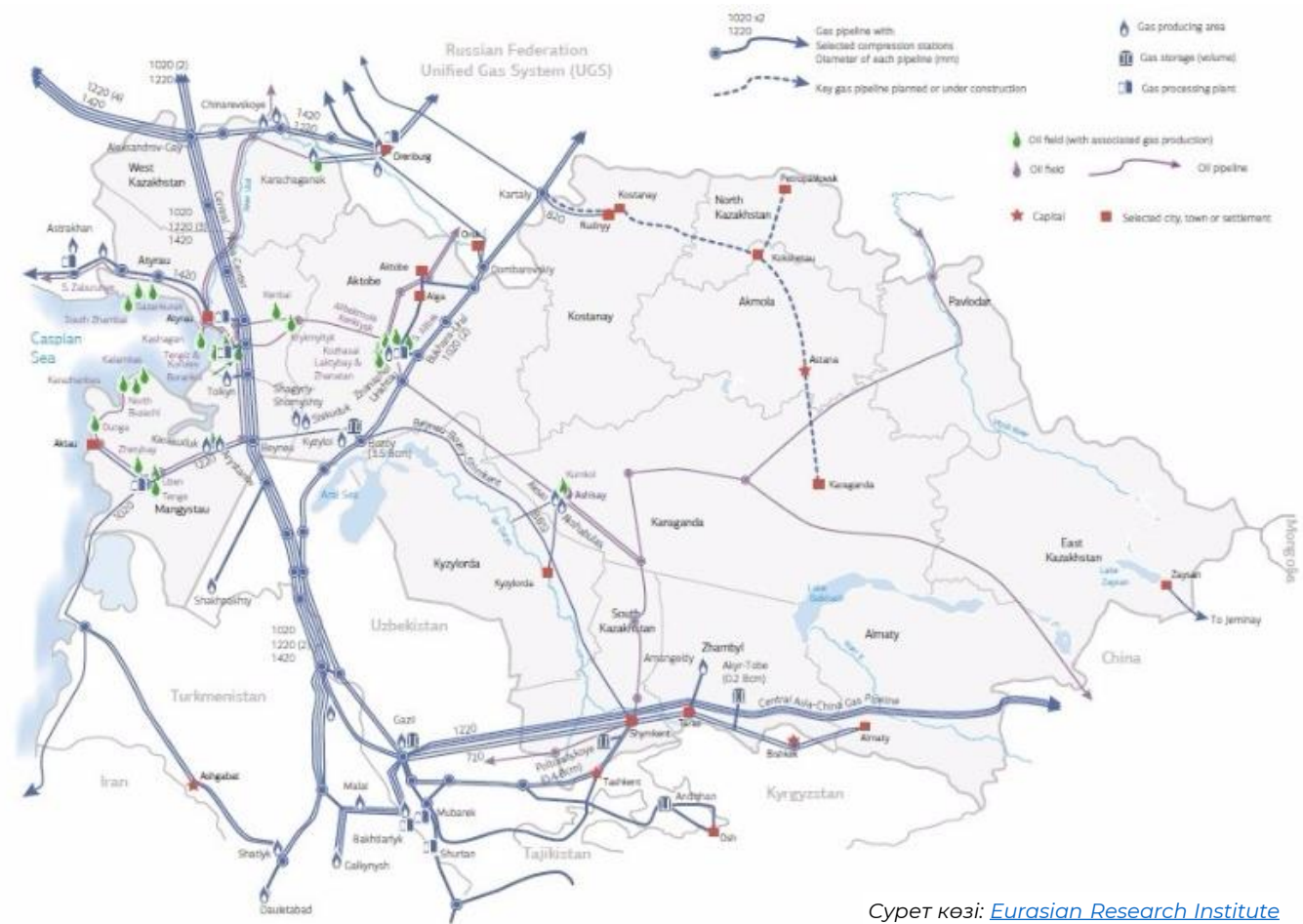
9. ҚҰБЫР КӨЛІГІ



МҰНАЙ-ГАЗ САЛАСЫНЫҢ ҚҰБЫРЛАРЫ

- Құбырлар – Қазақстандағы **ең қарқынды қолданылатын** көлік түрлерінің бірі, бұл ең алдымен елдің экспортында мұнай-газ саласының басым болуына байланысты.
- Құбырлар мұнай мен газды экспорттаудың **ең арзан көлік түрі** болып есептеледі. Демек, олардың дамуы мұнай-газ секторымен тығыз байланысты және соған сәйкес қаржыландырылады.
- 2023 жылы Каспий құбыр консорциумы **Қазақстанның жалпы экспорттық шикі мұнайының 80,1%-ын** (70,5 млн тоннаның 56,5 млн тоннасы) немесе жалпы мұнай өндірудің (89,9 млн тонна) 62,8%-ын тасымалдауды қамтамасыз етті.
- Сонымен қатар, қазіргі таңда Қазақстан **Каспий теңізі арқылы** мұнай экспортын ұлғайту бағытында жұмыс жүргізуде.

ҚАЗАҚСТАННЫҢ ҚҰБЫРЛАРЫ



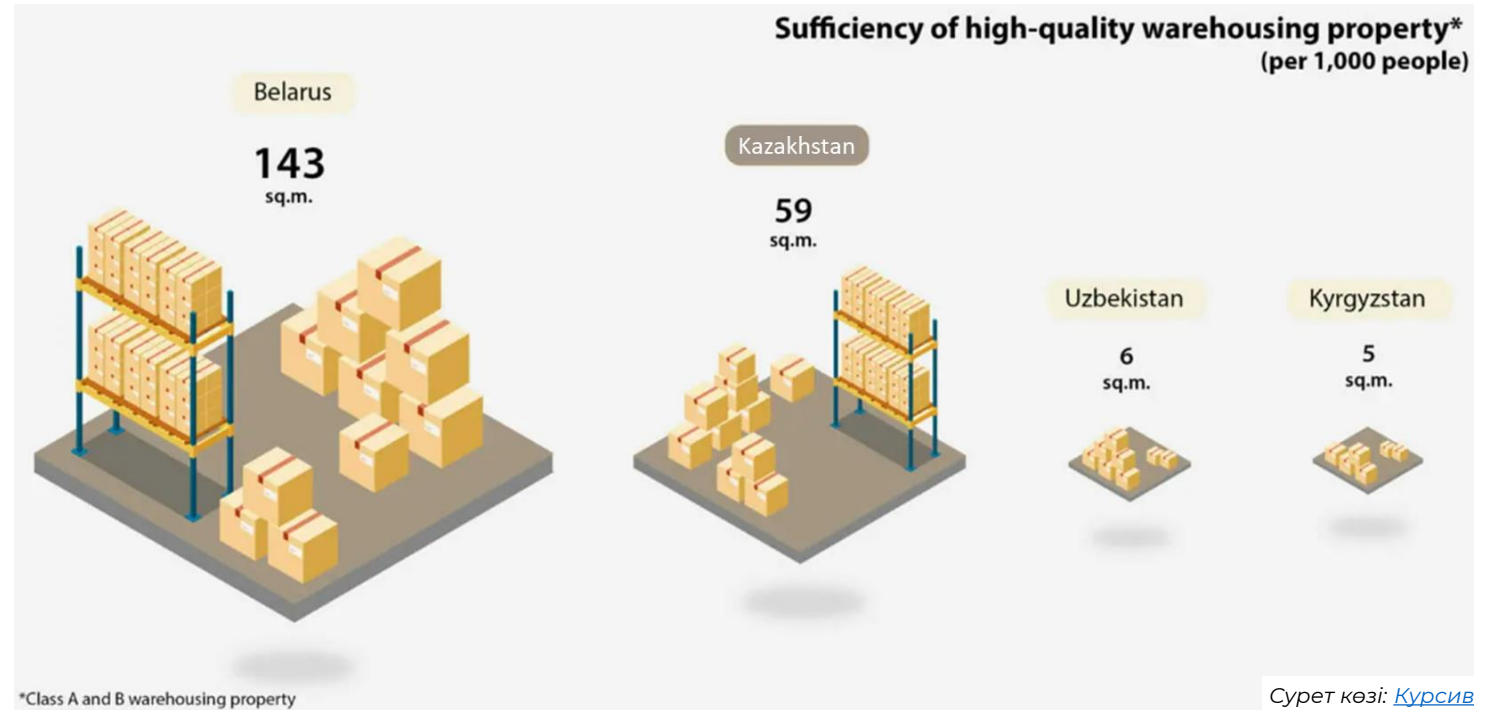
Сурет көзі: [Eurasian Research Institute](#)

10. ҚОЙМАЛАУ



САҚТАУ ЖӘНЕ ҚОЙМАЛАР

- Қазақстандағы А және В сыныпты қоймаларының қазіргі ауданы **шамамен 1,3 миллион шаршы метрді** құрайды.
- NF Group зерттеуіне сәйкес (2023 ж. 3-тоқсан), Қазақстанда А және В сыныпты қоймалардағы **бос орындардың үлесі 1% құрайды.**
- Қазіргі экономикалық орталықтар (Алматы, Шымкент, Астана, Ақтөбе және т.б.) көлік ағындарын **жергілікті шоғырландыру** және қоймалық қуаттарды дамыту үшін **табиғи нүктелер** бола алады.



А ЖӘНЕ В СЫНЫПТЫ ҚОЙМАЛАРДАҒЫ БОС ОРИН ҮЛЕСІ

59 м²

Мың адамға шаққанда жоғары сапалы қоймалық жылжымайтын мүліктің жеткіліктілігі (2022 ж. қазан)

Ескерту: **А және В сыныпты** қоймалар төбелерінің биіктігі тиісінше 10 және 6 м кем емес жабық қоймалар болып табылады.

Беларусь



Қазақстан



Өзбекстан



Қырғызстан



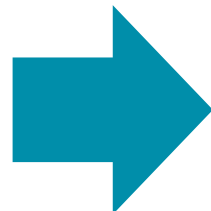
11. ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ



ҚР КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ӘЛЕУЕТІН ДАМУДЫҢ 2030 ЖЫЛҒА ДЕЙІНГІ ТҰЖЫРЫМДАМАСЫ

БАҒЫТТАР

- транзиттің қосымша көлемін тарту және үздіксіз мультимодальды тасымалдарды қамтамасыз ету үшін трансшекаралық хабтар мен терминалдық желіні дамыту
- халықаралық транзиттік-көлік дәліздерінің өткізу қабілетін арттыру
- жүк автомобиль, теміржол, теңіз және әуе көлігін қоса алғанда, көлік құралдары паркін жаңғырту және олардың санын ұлғайту
- физикалық емес кедергілерді жою және кедендік әкімшілендіруді жеңілдету
- ұлттық заңнаманы жетілдіру және «жұмсақ» инфрақұрылымды дамыту



НЫСАНАЛЫ ИНДИКАТОРЛАР ЖӘНЕ КҮТІЛЕТІН НӘТИЖЕЛЕР

29,3%

көлік және қоймалау еңбек өнімділігін 2019 ж. деңгейге қарағанда өсіру

98,4%

көлік және қоймалау негізгі капиталына инвестицияларды 2019 ж. деңгейге қарағанда өсіру

100%

халықаралық және республикалық маңызы бар автожолдар нормативтік жағдайға келтіру

95%

облыстық және аудандық маңызы бар автожолдар нормативтік жағдайға келтіру

30%

жүктерді теміржол көлігімен тасымалдауда жеке тасымалдаушылардың үлесі

35 млн тонна

транзит көлемі, оның ішінде 2 млн ЖФБ

100%

интернетке қолжетімділігі (3G-ден төмен) мобильді байланыспен республикалық маңызы бар автожолдарының үлесі

3%

пайдалану мерзімі 25 жылдан асатын жолаушылар вагондарының үлесі

34 млн

т/ж көлігімен тасымалданған жолаушылар саны

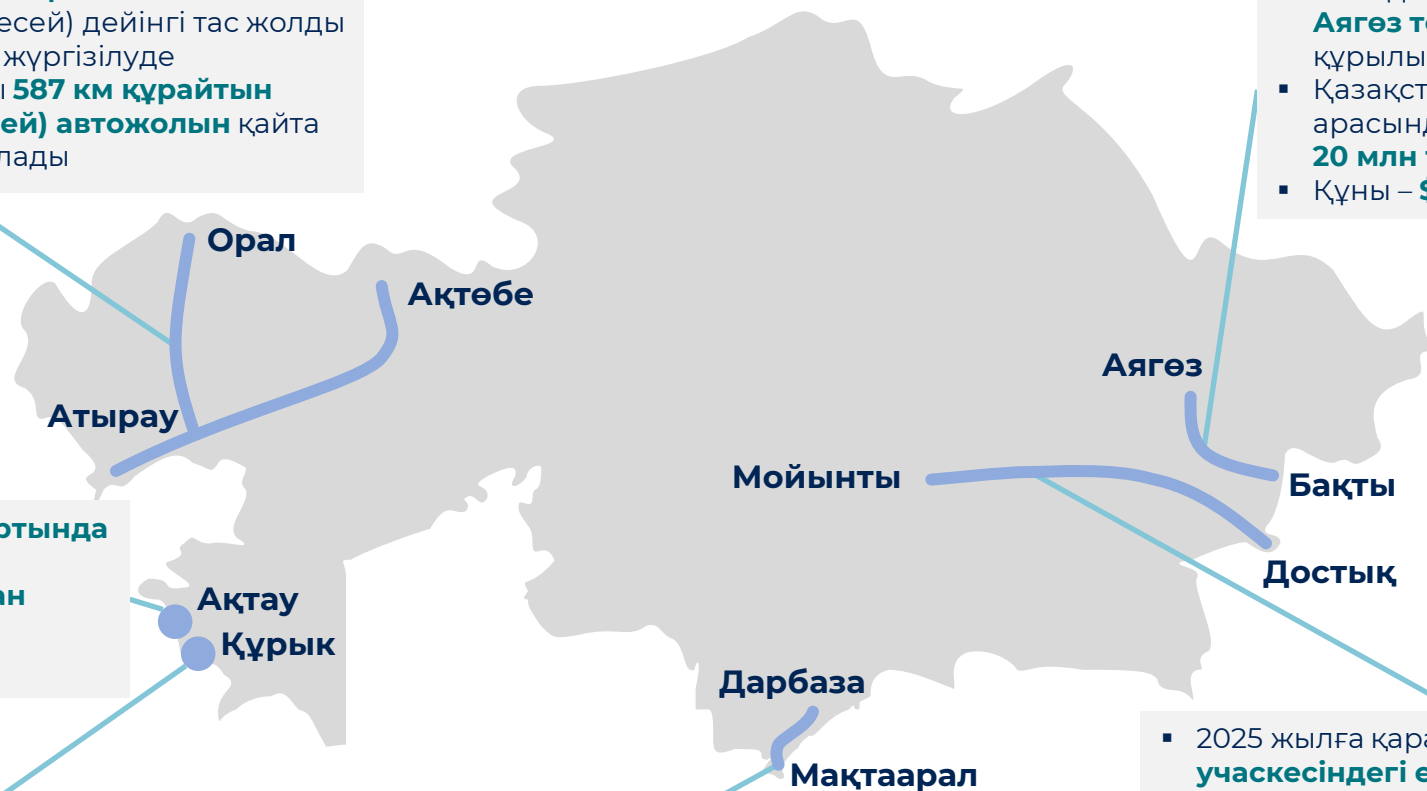
3 млн

транзиттік авиажолаушылар саны

ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК-ЛОГИСТИКА САЛАСЫНДАҒЫ АҒЫМДАҒЫ ІРІ ИНВЕСТИЦИЯЛЫҚ ЖОБАЛАР

- Ұзындығы **893 км** құрайтын **Ақтөбе мен Атыраудан Астраханьға** (Ресей) дейінгі тас жолды қайта жаңғырту жұмыстары жүргізілуде
- 2025 жылға қарай ұзындығы **587 км** құрайтын **Атырау-Орал-Саратов (Ресей) автожолын** қайта жаңғырту жұмыстары аяқталады

- Ұзындығы **272 км** **Бақты-Аягөз темір жолының** құрылысы
- Қазақстан мен Қытай арасындағы жүк айналымын **20 млн тоннаға** ұлғайту
- Құны – **\$1,2 млрд**



- 2025 жылға қарай **Ақтау портында** қосымша контейнерлік хаб
- Сыйымдылығы – **200 000-нан астам ЖФЭ**
- Құны – **\$42,3 млн**

- Құрық портындағы **КТТ Саржа:**
 - астық терминалы **1 млн тонна/ж.**
 - мұнай құю терминалы **5,5 млн тонна/ж.**
 - әмбебап терминал **3 млн тонна/ж.**

- 2025 жылдың соңына қарай **Дарбаза-Мақтаарал** жаңа теміржол желісі Қазақстан мен Өзбекстанды байланыстырады
- Орталық Азия және Оңтүстік Азия елдерімен транзиттік қатынасты жақсарту мақсатында
- Құны – **\$523,1 млн**

- 2025 жылға қарай **Достық-Мойынты учаскесіндегі екінші жолдың** құрылысын аяқтау (836 км)
- Құны **1,1 млрд долларға** бағаланады, бұл учаскенің өткізу қабілетін бес есеге арттырады
- Тасымалдау жылдамдығын қазіргі тәулігіне 800 км-ден **тәулігіне 1500 км-ге** дейін арттырады

Ақпарат көзі: [ҚР Үкіметі](#), [ҚР Көлік министрлігі](#), [KazLogistics](#), [Дүниежүзілік банк](#)

«САМҰРЫҚ-ҚАЗЫНА» АҚ-НЫҢ СОҢҒЫ КЕЛІСІМДЕРІ



CRRC Corporation Limited – теміржол көлігінің әлемдегі ең ірі өндірушісі саналатын қытайлық корпорация.

2024 жылғы ақпанда қол қойылған құжат байланыстарды нығайтуға және жаңа инвестициялық мүмкіндіктерді табуға бағытталған стратегиялық сипатқа ие.

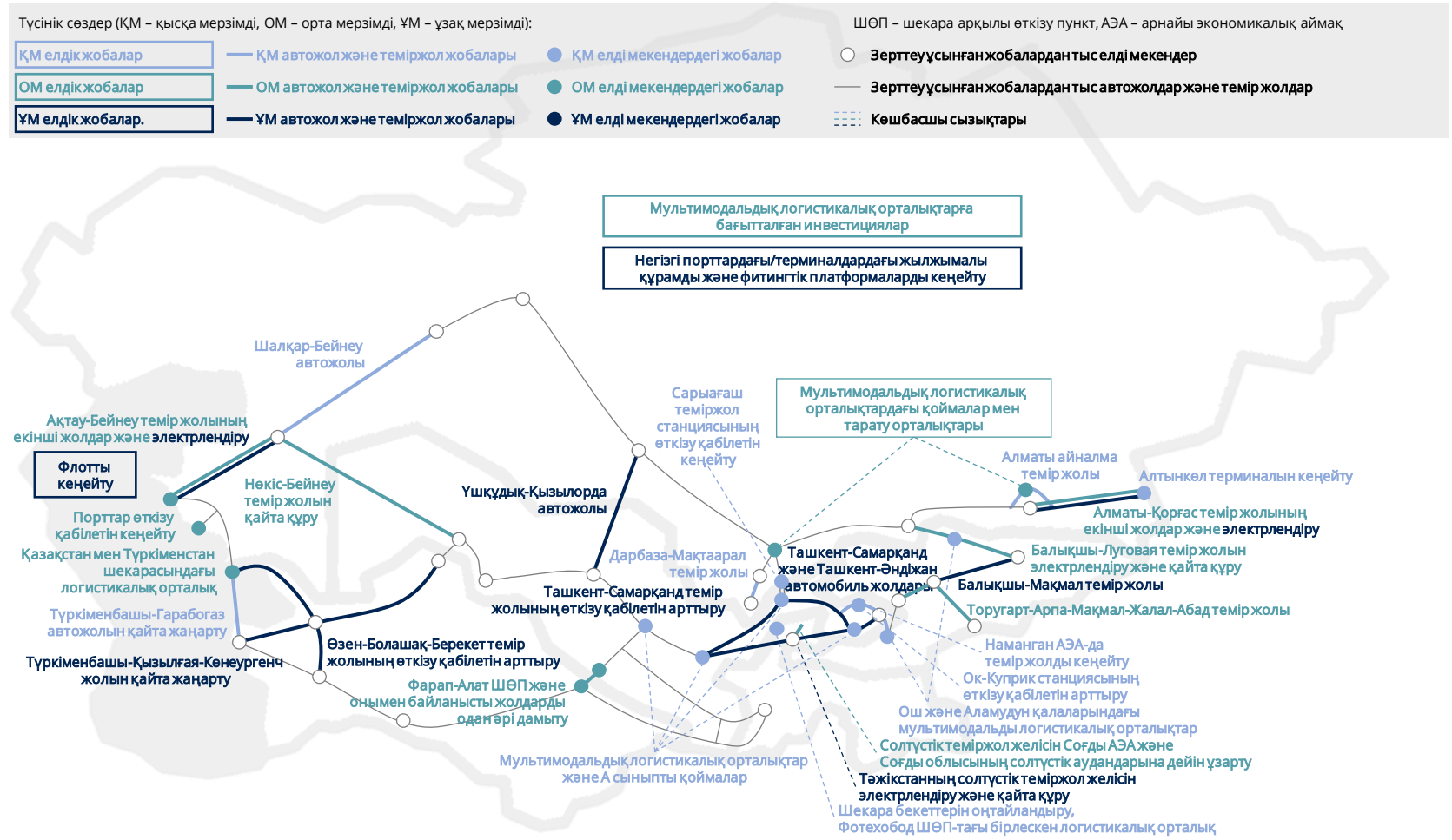
Кездесу барысында Қазақстанның озық технологияларды қолдана отырып, локомотив өндірісін терең локализациялауға және жабдыққа қызмет көрсететін сервистік орталықтарды құруға мүдделі екені айтылды. CRRC өз кезегінде Қазақстан арқылы ЕАЭО және Еуропа нарықтарына қол жеткізе алады.

Әзірбайжан инвестициялық холдингі – 2020 жылы Әзірбайжанның мұнай-газ секторы, телекоммуникация, логистика және т.б. салаларындағы мемлекеттік компанияларын басқару үшін құрылған мемлекеттік инвестициялық холдинг.

Қорды құру жөніндегі стратегиялық серіктестік туралы келісімге 2024 жылғы наурызда қол қойылған. Қор екі елдің экономикасының дамуына ықпал ететін жобаларға, соның ішінде Транскаспий халықаралық көлік маршрутын (ТХКМ) дамыту жобаларына инвестиция салады.

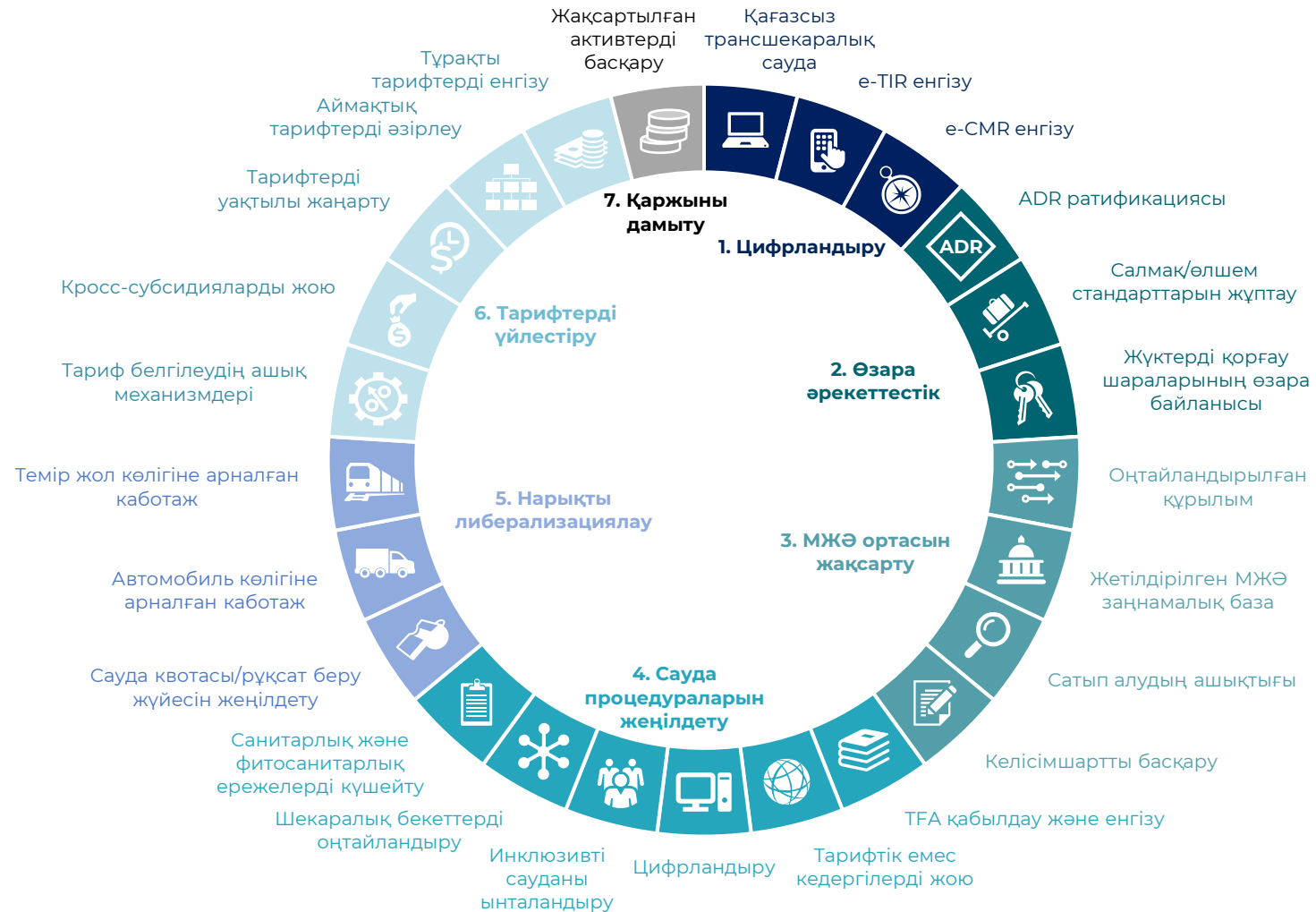
ЕО-ЕҚДБ ЗЕРТТЕУІ: ЖОБАЛАР КАРТАСЫ

- Зерттеу барысында Орталық Азия үшін 7 жұмсақ байланыс шарасы мен **18,5 млрд еуроны құрайтын 33 инфрақұрылымдық жоба** анықталды.
- Қазақстан үшін **5,5 млрд еуроны құрайтын 13 жоба** анықталды.
- Базалық сценарийге сәйкес, Орталық Транскаспий желісі бойынша транзиттік контейнерлердің көлемі 2022 жылғы 18 000 ЖФЭ-ден 2040 жылға қарай **130 000 ЖФЭ-ге** дейін өседі.
- Егер барлық инвестициялық жобалар мен жұмсақ байланыс шаралары жүзеге асырылса, бұл сан 2040 жылға қарай **865 000 ЖФЭ-ға** дейін артуы мүмкін (48 есе өсу).



Ақпарат көзі: [Еуропа мен Орталық Азия арасындағы орнықты көлік байланысы бойынша ЕО-ЕҚДБ зерттеуі](#)

ЕО-ЕҚДБ ЗЕРТТЕУІ: ӨЗАРА БАЙЛАНЫСТЫ ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУДІҢ ЖҰМСАҚ КОМПОНЕНТІ БОЙЫНША ШАРАЛАР



ЕО-ЕҚДБ ЗЕРТТЕУІ: ИНФРАҚҰРЫЛЫМДЫҚ ЖОБАЛАР

Қысқа мерзімді қажеттіліктер (5 жоба)		Ұзақ мерзімді қажеттіліктер (3 жоба)	
Шалқар-Бейнеу автожолының құрылысы	€709 млн	Каспий теңізіндегі сауда флотын кеңейту	€200 млн
Дарбаза-Мақтаарал теміржол желісінің құрылысы	€318 млн	Негізгі порттардағы/терминалдардағы жылжымалы құрамды және фитингтік платформаларды кеңейту	€149 млн
Алматы айналма темір жолының құрылысы	€200 млн	Қызылорда-Үшкұдық (Өзбекстан) автожолының құрылысы	€68 млн
Алтынкөл терминалының өткізу қабілетін кеңейту	€18 млн		
Сарыағаш станциясының өткізу қабілетін кеңейту	€9 млн		
Орта мерзімді қажеттіліктер (5 жоба)		€3.8 млрд	
Ақтау-Бейнеу темір жолының екінші жолдарын салу және электрлендіру		€1.67 млрд + €368 млн	
Алматы-Қорғас темір жолының екінші жолдарын салу және электрлендіру		€927 млн + €290 млн	
Ақтау портының өткізу қабілетін кеңейту		€307 млн	
Бейнеу-Нөкіс (Өзбекстан) темір жолын қайта құру		€159 млн	
Алматы және Шымкент қалаларындағы мультимодальды логистикалық орталықтарда қоймалар мен тарату орталықтарын салу		€90 млн (әрқайсысы €45 млн)	

12. КӨЛІК-ЛОГИСТИКА САЛАСЫНДАҒЫ АХҚО РӨЛІ



КӨЛІК-ЛОГИСТИКА САЛАСЫНДАҒЫ АХҚО РӨЛІ

1

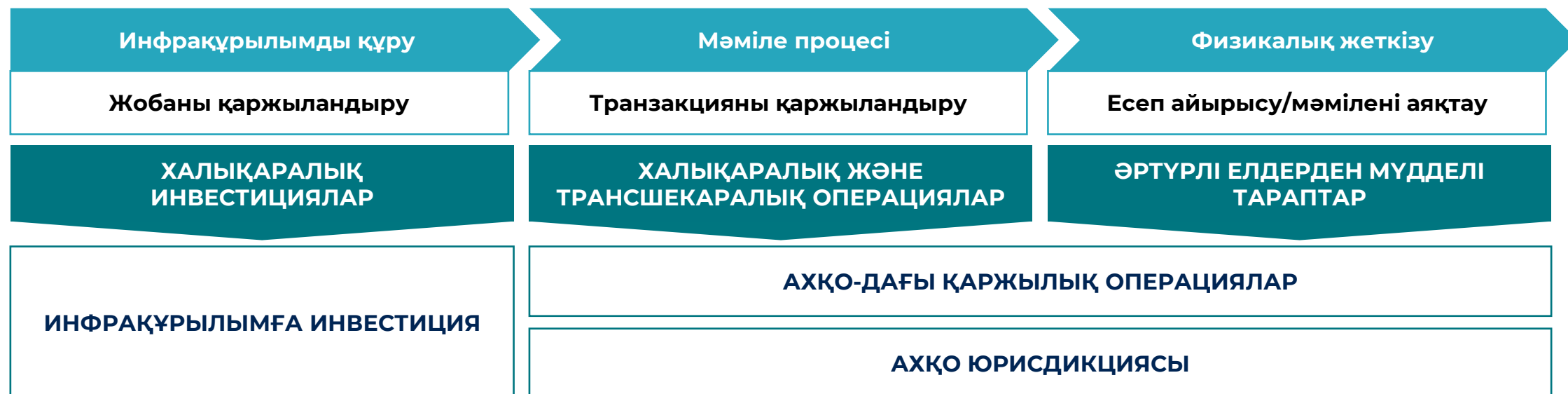
Инвестициялық жобаларды құрылымдау мен қаржыландырудың барлық кезеңдерінің оңайлығы

2

Тәуелсіз құқықтық жүйені/юрисдикцияны таңдау мүмкіндігі

3

Дауларды тәуелсіз арбитраж арқылы шешуге арналған платформа



АХҚО-ДАҒЫ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ КОМПАНИЯЛАР

Қазіргі уақытта 66 көлік-логистикалық компания АХҚО-ның мүшесі болып тіркелді. Төменде Орта дәлізді дамытуға қатысатын кейбір бірлескен кәсіпорындар туралы ақпарат берілген:

	Caspian Integrated Maritime Solutions Ltd.	KPMC Ltd.	Middle Corridor Multimodal Ltd.
Қызмет саласы	Теңіз және жағалаудағы жүк тасымалы	Көлік-логистика саласы үшін ақпараттық технологиялар саласындағы консультациялық және практикалық көрсетілетін қызметтер	Транскаспий халықаралық көлік маршруты бойынша мультимодальды және көліктік-логистикалық көрсетілетін қызметтер
Тіркеу күні	2023 жылғы 13 ақпан	2022 жылғы 14 қыркүйек	2023 жылғы 16 қараша
Акционерлер	«Қазақтеңізкөлікфлоты» ҰТКҚК» ЖШС (Қазақстан) International Maritime Investments Ltd. (БАӘ)	«KTZ Express» АҚ (Қазақстан) PSA Eagle Pte. Ltd. (Сингапур)	«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ (Қазақстан) «Әзірбайжан темір жолдары» ЖАҚ (Әзірбайжан) «Грузин темір жолы» АҚ (Грузия)
Жоспарлар мен маңызды оқиғалар	Транскаспий арқылы мұнай тасымалдау үшін екі мұнай танкері сатып алынды («Taraz» және «Liwa»).	Компания блоктық пойыздарды ұйымдастыру және станциялар арасында өнімдер мен қызметтерді ұсыну арқылы Қазақстанның көлік дәліздерін әлеммен біріктіру үшін өзінің бас компанияларының тәжірибесін пайдалануды көздеп отыр.	Компания Қытай-Еуропа және Түркия-Қытай бағыттарында мультимодальді қызметтерді дамыту үшін Қазақстан, Грузия және Әзірбайжандағы келісілген саясат үшін құрылған.
	Ақпарат көзі: ҚазМұнайГаз веб-сайты	Ақпарат көзі: PSA International веб-сайты	Ақпарат көзі: AstanaTimes

АВТОРЛАР

АХҚО Әкімшілігі

Данияр Келбетов

Өнімдерді дамыту жөніндегі басқарушы директоры –
Басқарма мүшесі

Әсет Оңласов

Салалық талдау департаментінің директоры

Нұрлан Тайғанов

Салалық талдау департаментінің аға менеджері

БАЙЛАНЫС

○ АХҚО сайты: www.aifc.kz

○ Сұраулар үшін: Industry_Analysis@aifc.kz

