

Транспортно-логистическая отрасль Казахстана

Апрель 2024 года

ДИСКЛЕЙМЕР

Данный отчет «Транспортно-логистическая отрасль Казахстана» («Отчет») составлен исключительно в информационных целях и не является юридическим, финансовым или профессиональным советом. Информация, содержащаяся в этом Отчете, предоставляется на условиях «как есть» без каких-либо гарантий или представлений, явных или подразумеваемых, относительно точности, полноты или надежности информации.

Этот Отчет не является рекламой или инструментом продвижения упомянутых организаций.

Содержание этого Отчета может содержать мнения, прогнозы или прогнозные заявления, которые могут измениться без предупреждения. Использование Вами информации, содержащуюся в этом Отчете, осуществляется исключительно на ваш собственный риск. Мы отказываемся от ответственности за любые последствия и ответственность, возникающие из использования информации Вами или любой другой стороной.

Этот Отчет может ссылаться на внешние источники или ссылки на веб-сайты третьих сторон для получения дополнительной информации или контекста. Однако мы не поддерживаем и не контролируем содержание каких-либо веб-сайтов третьих сторон и не несем ответственности за точность, законность или содержание таких веб-сайтов.

Ничто в этом Отчете не должно трактоваться как создание клиентских отношений между читателем и нашей организацией. Если вам требуется юридический, финансовый или профессиональный совет, вы должны обратиться к квалифицированному специалисту, который сможет предоставить индивидуальный совет в соответствии с вашими конкретными обстоятельствами.

Мы не делаем никаких заявлений или гарантий относительно пригодности, надежности, доступности, своевременности или точности информации, содержащейся в этом Отчете, для какой-либо цели. Мы не несем ответственности за любые прямые, косвенные, случайные, специальные, косвенные или возыскательные убытки, возникающие из использования или невозможности использования этого Отчета.

В случае возникновения расхождений в казахском и русском переводах с текстом на английском языке, последний имеет преимущественную силу.

Мы оставляем за собой право вносить изменения или обновлять этот Отчет в любое время без предварительного уведомления.

СОДЕРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ

1 ГЛОБАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА И ТОРГОВЛЯ

- Экономики торговых партнеров Казахстана
- Прогноз глобальной торговли до 2031 г.

2 МЕЖДУНАРОДНЫЕ СУХОПУТНЫЕ КОРИДОРЫ

- Международные торговые маршруты, соединяющие Восточную Азию и Европу
- Международная железнодорожная система
- Роль Казахстана в Среднем коридоре и коридоре Север-Юг
- Средний коридор

3 ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАЗАХСТАНА

- Система транспортной инфраструктуры Казахстана
- Виды транспорта в Казахстане
- Место Казахстана в 2023 Logistics Performance Index (LPI)

4 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

- Железнодорожная инфраструктура Казахстана
- Электрификация железных дорог
- Железнодорожная пропускная способность и загрузка Среднего коридора
- Статистика железнодорожного грузооборота и пассажиропотока
- Қазақстан темір жолы (КТЖ)
- Количество локомотивов и вагонов в Казахстане

5 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

- Сеть автомобильных дорог Казахстана
- Статистика грузовых автомобилей

6 ХОРГОС

- Хоргос

7 КАСПИЙСКИЕ ПОРТЫ

- Каспийское море
- Порт Актау: АМТП и АМСТ
- Порт Курык
- Статистика морского грузооборота и судов

8 ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

- Воздушный транспорт и международные аэропорты
- Транзитные полеты через воздушное пространство Казахстана
- Международный авиационный хаб Астана

9 ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

- Трубопроводы нефтяной отрасли

10 СКЛАДИРОВАНИЕ

- Хранение и склады

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

- Концепция развития транспортно-логистического потенциала РК до 2030 года
- Текущие крупные инвестиционные проекты в сфере транспорта и логистики Казахстана
- Недавние соглашения АО «Самрук-Қазына»
- Исследование ЕС-ЕБРР по взаимосвязанности Центральной Азии. Карта проектов
- Исследование ЕС-ЕБРР по взаимосвязанности Центральной Азии. Меры по мягкому компоненту обеспечения взаимосвязанности
- Исследование ЕС-ЕБРР по взаимосвязанности Центральной Азии. Инфраструктурные проекты

12 РОЛЬ МФЦА В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ

- Роль МФЦА в транспортно-логистической отрасли
- Транспортно-логистические компании в МФЦА

РЕЗЮМЕ

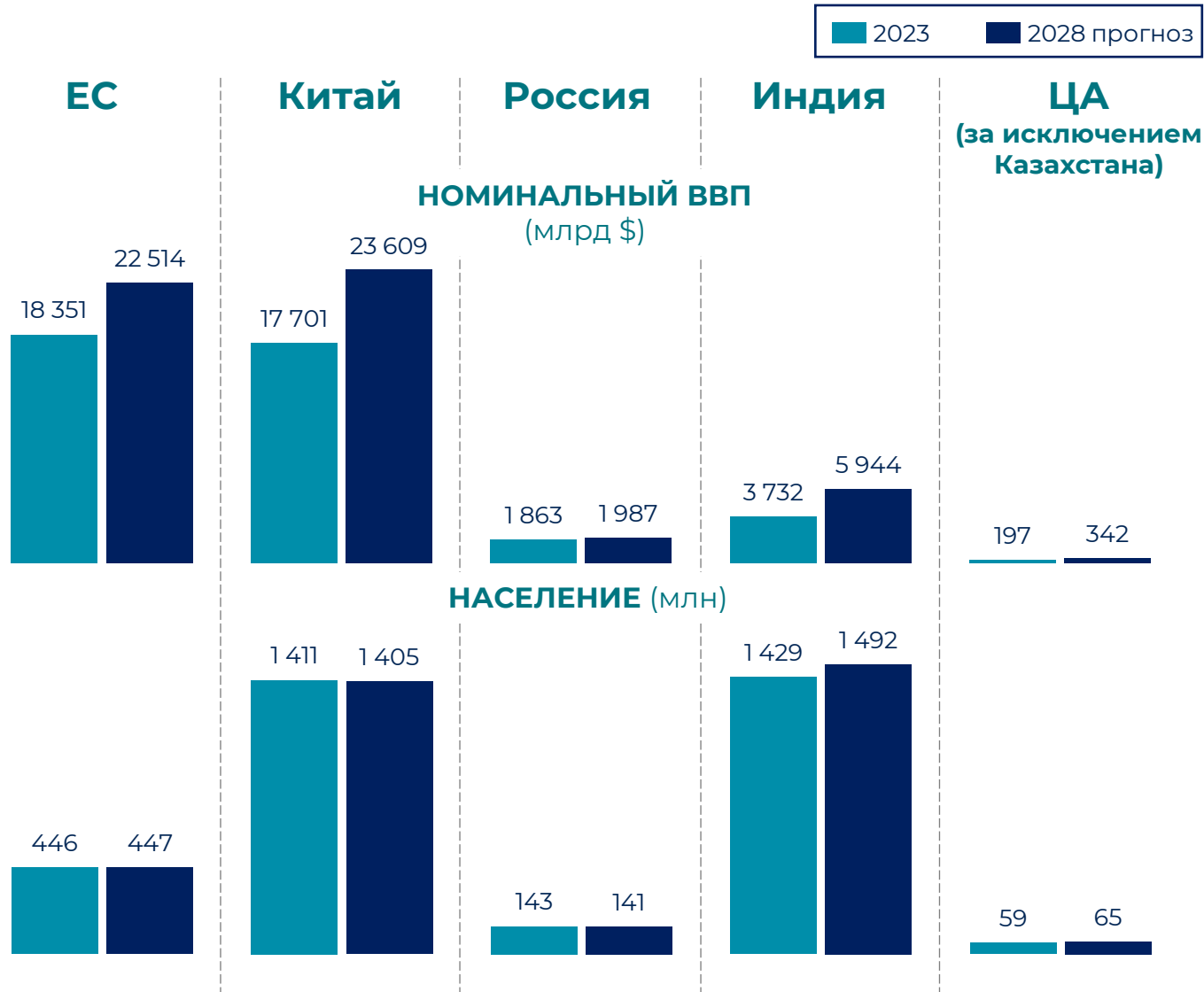
- **Прогнозируется**, что экономики основных игроков Евразийского континента – ЕС, Китая, Индии, России и Центральной Азии – **будут расти** и, следовательно, ожидается рост инвестиций и торгового оборота.
- Хотя большая часть торговли между Азией и Европой осуществляется морскими путями, существует **несколько сухопутных маршрутов**, которые могут диверсифицировать риски, связанные с геополитической напряженности вокруг Красного и Южно-Китайского морей с одной стороны, а также техническими ограничениями для расширения мощностей портовой инфраструктуры (земля, причалы, окружающая среда).
- Такая диверсификация логистических возможностей могла бы **перенаправить часть грузооборота** на сухопутные маршруты, поскольку ожидается рост международной торговли между различными регионами Евразийского континента, особенно между Европой и Восточной Азией, Ближним Востоком и Восточной Азией, Европой и Юго-Восточной Азией.
- Средний коридор **показывает рост** объёмов грузов, и расширение транспортной инфраструктуры имеет решающее значение.
- Казахстан, как ключевой игрок Среднего коридора и коридора Север-Юг, **прилагает значительные усилия** для развития собственных транспортных возможностей, включая железные дороги, автомобильные дороги и порты.
- Транспортные средства, железнодорожные вагоны и суда, грузовые авиаперевозки и складские помещения, а также цифровизация и операционная эффективность также являются **важными направлениями**.
- По оценкам ЕБРР, общий объем инвестиций, необходимых для значительного улучшения транспортной инфраструктуры Центральной Азии и обеспечения устойчивых связей, составляет **5,5 млрд евро для Казахстана** и 18,5 млрд евро для Центральной Азии в целом, что включает в себя 33 инфраструктурных проекта и 7 мер мягкой связи.
- Для удовлетворения этих потребностей необходимы привлечение инвестиций, правильное структурирование сделок, совершенствование механизмов ГЧП и тарифообразования, цифровизация, международное сотрудничество, чему МФЦА уже вносит свой вклад.

1. ГЛОБАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА И ТОРГОВЛЯ



ЭКОНОМИКИ ТОРГОВЫХ ПАРТНЕРОВ КАЗАХСТАНА

- Данные страны являются **точками назначения** Среднего коридора и коридора Север-Юг. Ожидается, что торговля через эти сухопутные коридоры **увеличится**.
- На эти страны приходится **40% мировой экономики** и **43% мирового населения**. Прогнозируется, что все они **продemonстрируют экономический рост** до 2028 года.
- Наибольший рост в процентном отношении будет наблюдаться в экономиках **Индии и Центральной Азии**, экономики **ЕС и Китая** продемонстрируют наибольший экономический рост **в абсолютном выражении**.
- Ожидается, что **Индия и Центральная Азия** продемонстрируют наибольший **прирост населения**. Хотя население **ЕС** останется **стабильным**, ожидается, что населения **Китая и России сократятся**.



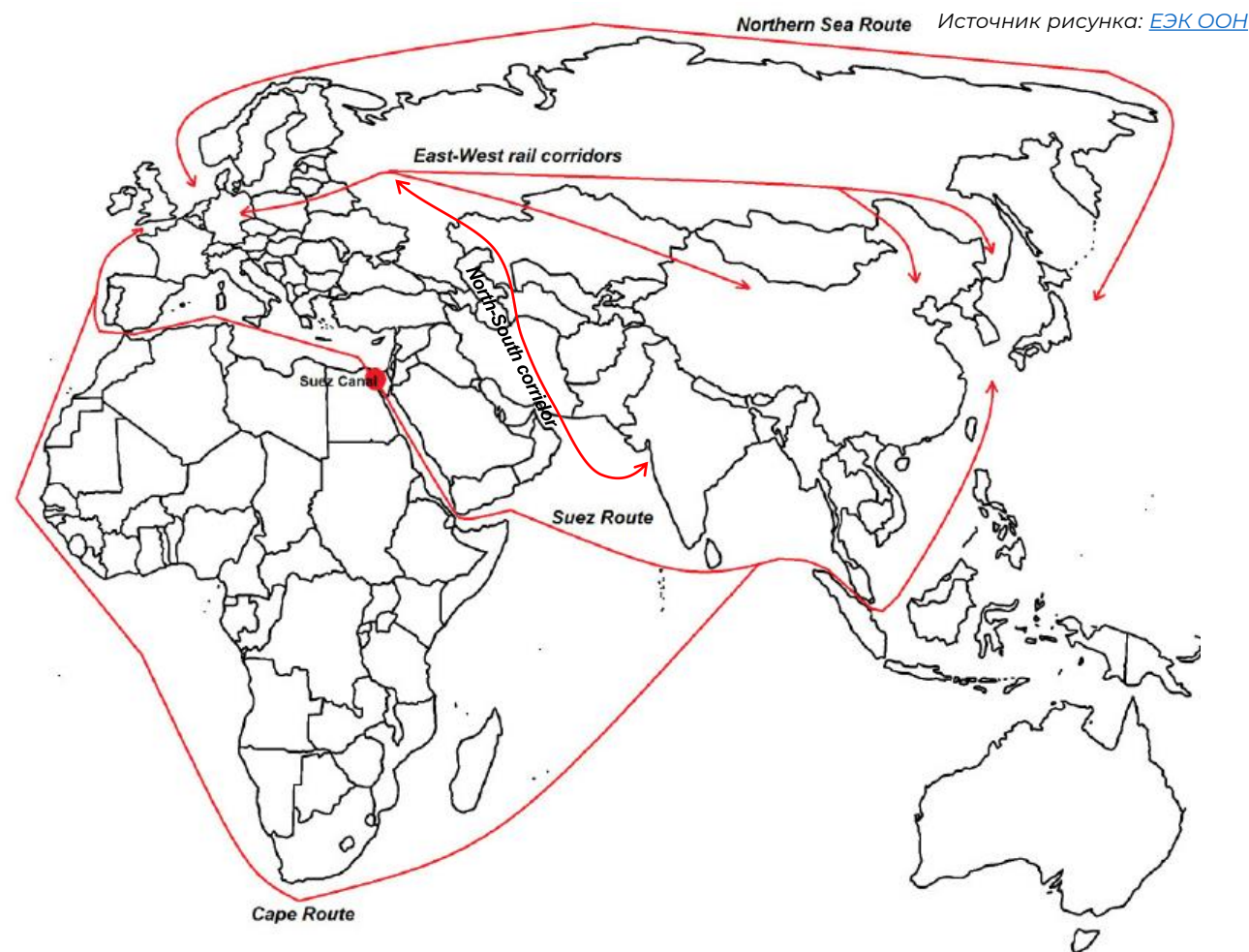
Источник: [отчёт МВФ «Перспективы развития мировой экономики» за январь 2024 года](#)

2. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СУХОПУТНЫЕ КОРИДОРЫ



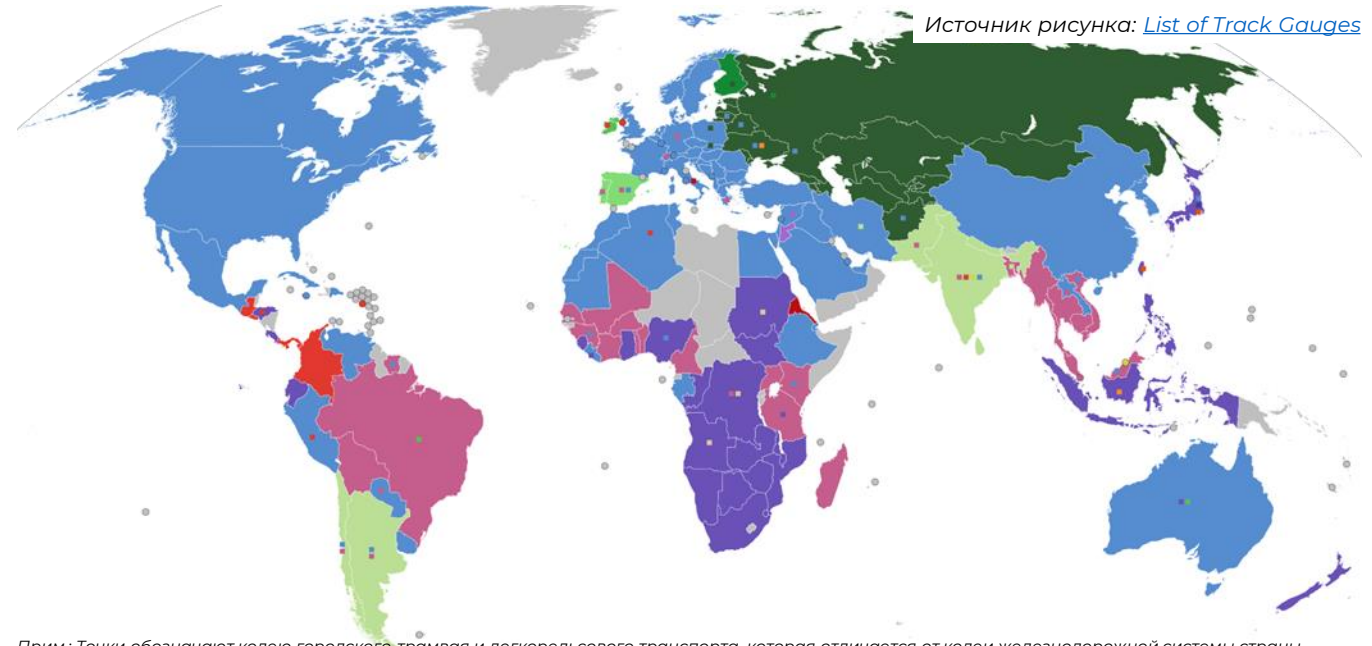
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТОРГОВЫЕ МАРШРУТЫ, СОЕДИНЯЮЩИЕ ВОСТОЧНУЮ АЗИЮ И ЕВРОПУ

- Северный морской путь недоступен зимой, а путь через мыс Доброй Надежды слишком длинный, и потому **сухопутные коридоры являются лучшей альтернативой основному морскому маршруту** через Суэцкий канал, который имеет узкие места, чувствительные к геополитической напряженности и рискам.
- Есть **несколько сухопутных маршрутов**, соединяющих Восточную Азию и Европу.
- Сухопутные маршруты также имеют свои узкие места и риски, **но они создают возможности для диверсификации и обеспечивают решение** кейсам подобным блокировки Суэцкого канала в 2021 году.
- Сухопутные коридоры расширяют логистические возможности, увеличивают предложение транспортных услуг и открывают возможности для «более экологически чистых» грузов.

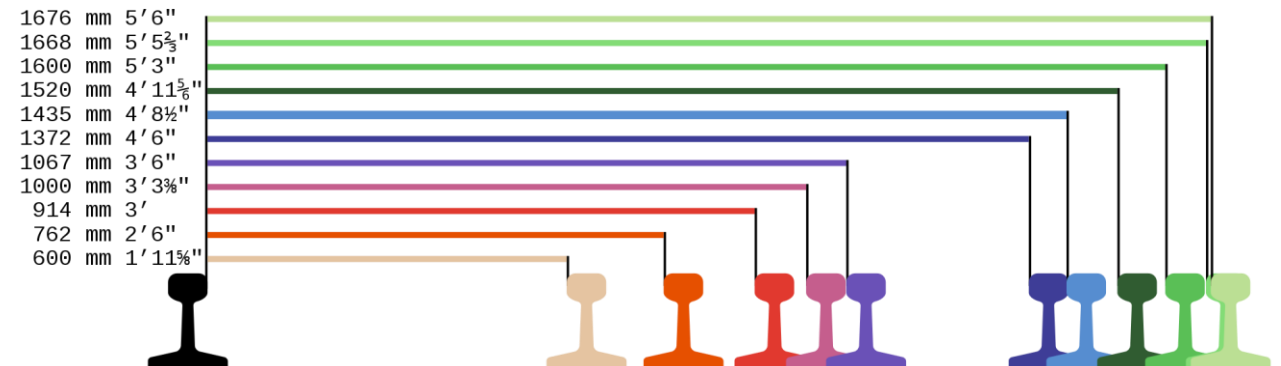


МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СИСТЕМА

- Страны имеют разные размеры колеи железных дорог. **Постсоветские страны имеют колею 1520 мм**, а Китай, Иран, Турция и страны ЕС имеют колею 1435 мм.
- Изменения в размерах колеи влияют на время, необходимое для обработки грузов на границах, и влияют на **основное сравнительное преимущество сухопутных коридоров: время доставки груза**. Время доставки грузов может быть дополнительно сокращено за счет оптимизации операционных процессов и документации, достигаемой путем унификации и цифровизации.
- Средний коридор** имеет две точки смены колеи:
 - между Центральной Азией и Китаем;
 - на границе Грузии и Турции (может быть заменено изменением вида транспорта в грузинских портах Черного моря).



Прим.: Точки обозначают колею городского трамвая и легкорельсового транспорта, которая отличается от колеи железнодорожной системы страны.



РОЛЬ КАЗАХСТАНА В СРЕДНЕМ КОРИДОРЕ И КОРИДОРЕ СЕВЕР-ЮГ

- Казахстан – ключевая страна Среднего коридора и коридора Север-Юг. Для растущего грузопотока **необходимы расширение пропускной способности инфраструктуры, маркетинг и дополнительные международные соглашения.**
- В рамках Среднего коридора и коридора Север-Юг существует несколько крупных инфраструктурных проектов, которые соединяют Восточную Азию, Ближний Восток и Европу через континент. Эти проекты **требуют длинных денег и затрагивают заинтересованных сторон из разных стран.**

ИНИЦИАТИВЫ/ИНВЕСТПРОЕКТЫ

Средний коридор (ТМТМ)

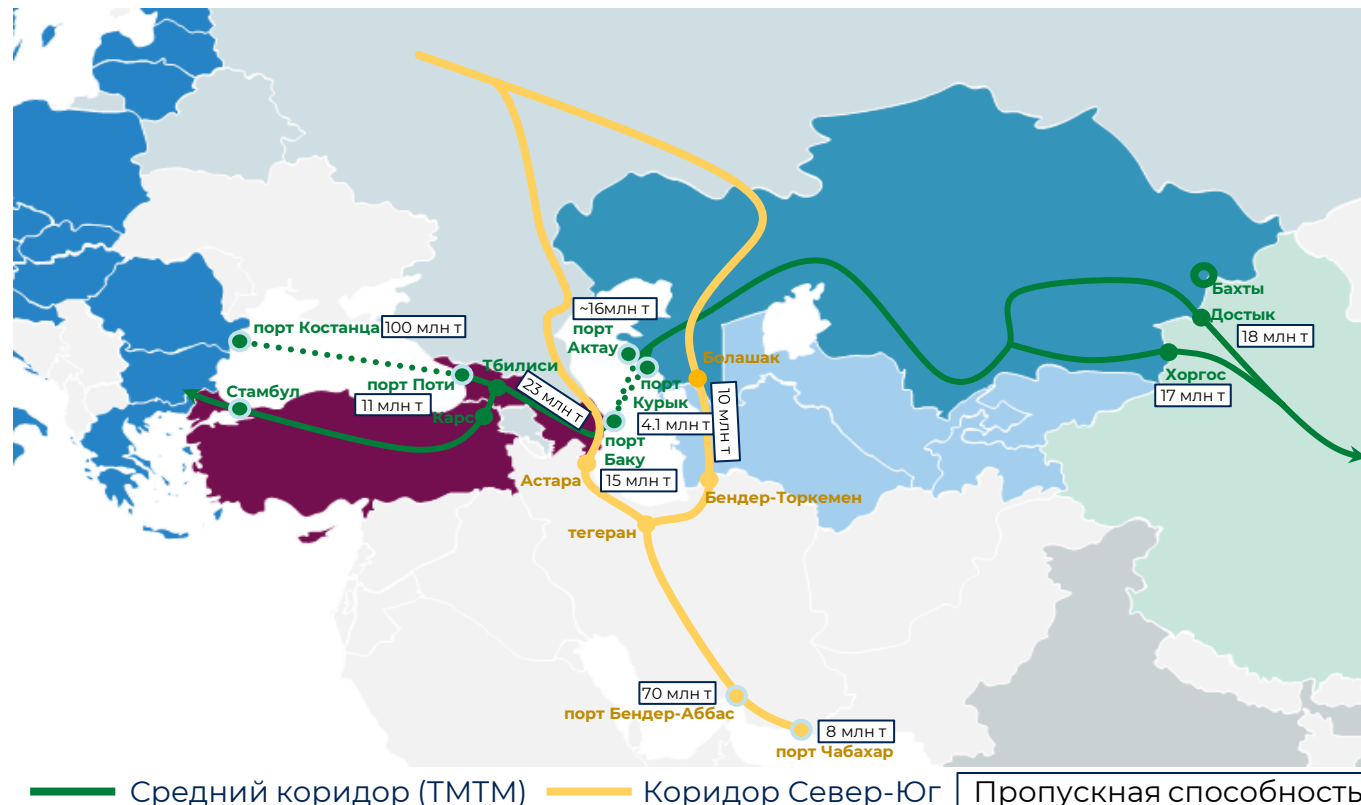
1. Погранпереходы с Китаем (Хоргос, Достык, Бахты)
2. Ж/д система Казахстана
3. Каспийские порты (Актау, Курык, Баку)
4. Ж/д система Кавказа (Азербайджан и Грузия)
5. Грузинские порты на Черном море

Коридор Север-Юг

6. Ж/д система Казахстана и каспийские порты
7. Сухой порт на границе Ирана и Туркменистана
8. Система ж/д и авто транспорта Ирана
9. Иранские порты в Персидском заливе

Инициативы

10. Торговые хабы вдоль маршрутов
11. Вагоны и контейнерные парки
12. Цифровизация и передача данных
13. Развитие человеческого капитала

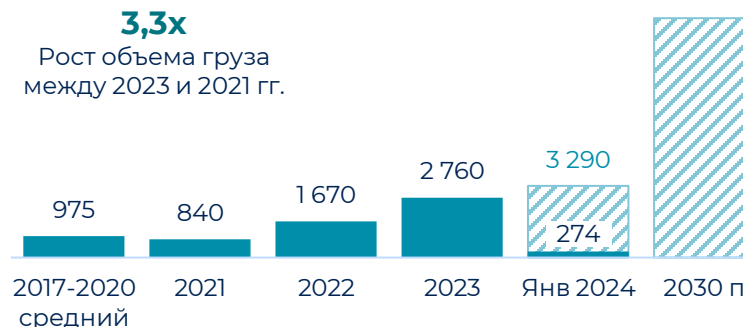


Источник: МФЦА, [Aries Shipping Agency](#), [сайт порта Потти](#), [сайт порта Баку](#), [Всемирный банк](#), [VesselTracker.com](#)

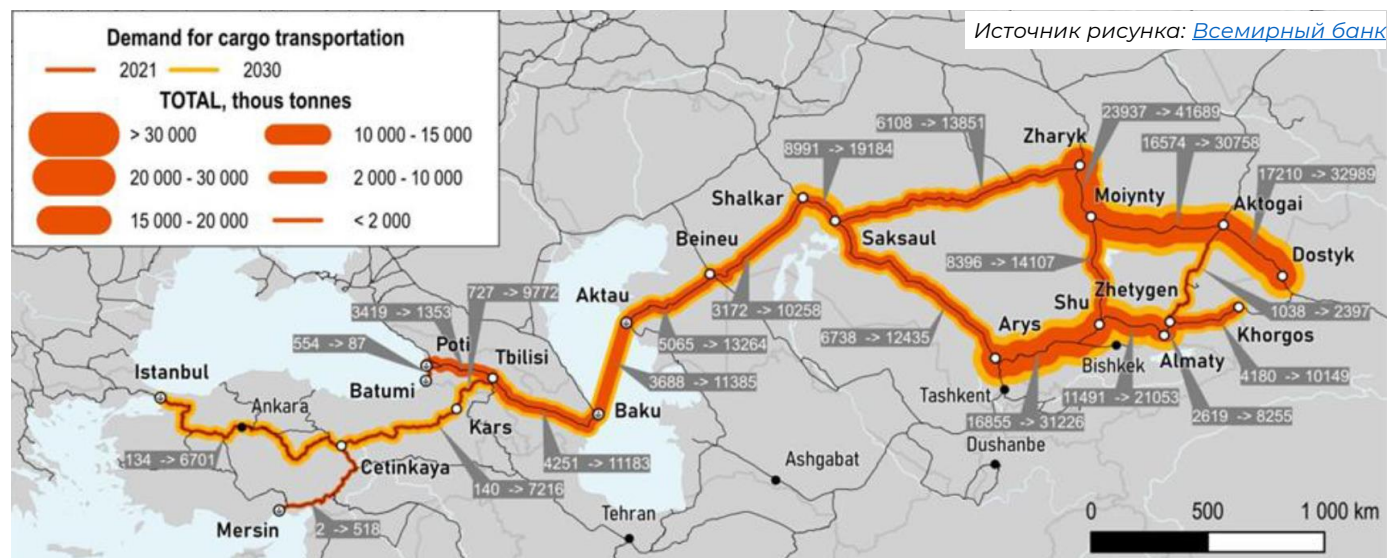
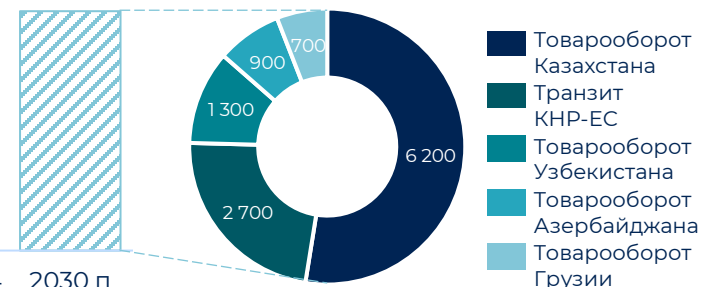
СРЕДНИЙ КОРИДОР (СК)

- Средний коридор – стратегически важный мультимодальный коридор протяженностью **6 180 км** и пропускной способностью **6 млн тонн**, в том числе 80 000 ДФЭ.
- Время перевозки по Среднему коридору **сокращено с 38-53 дней до 19-23 дней**. Цель – 14-18 дней в 2024 году, включая 5 дней через Казахстан.
- Всемирный банк прогнозирует, что объемы по Среднему коридору могут **утроиться к 2030 году и достигнуть 11 млн тонн в год** в основном за счет экономического роста Центральной Азии и Кавказа, а не за счет роста транзитных грузов.
- ВБ предполагает, что Средний коридор **останется в основном региональным маршрутом**, а межконтинентальная торговля будет составлять менее 40% его объемов к 2030 году.

ГРУЗООБОРОТ ЧЕРЕЗ СРЕДНИЙ КОРИДОР
(тыс. тонн)



ПРОГНОЗНАЯ РАЗБИВКА ГРУЗООБОРОТА В 2030 Г. ЧЕРЕЗ СРЕДНИЙ КОРИДОР
(млн тонн)



3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАЗАХСТАНА



СИСТЕМА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАЗАХСТАНА

- Казахстан за последние 15 лет инвестировал **\$35 млрд** в транспорт и логистику.
- Прогнозируется, что доля транспорта и логистики в ВВП Казахстана вырастет с 6,2% в 2022 году **до 9% к 2025 году**.



16 000 км

жд сети, включая 275 км в других странах



94 800 км

сети автодорог, включая 24 900 км международного и республиканского значения



Каспийские порты

Актауский морской торговый порт, Актауский морской северный терминал, порт Курык



25 аэропортов

международные и национальные аэропорты



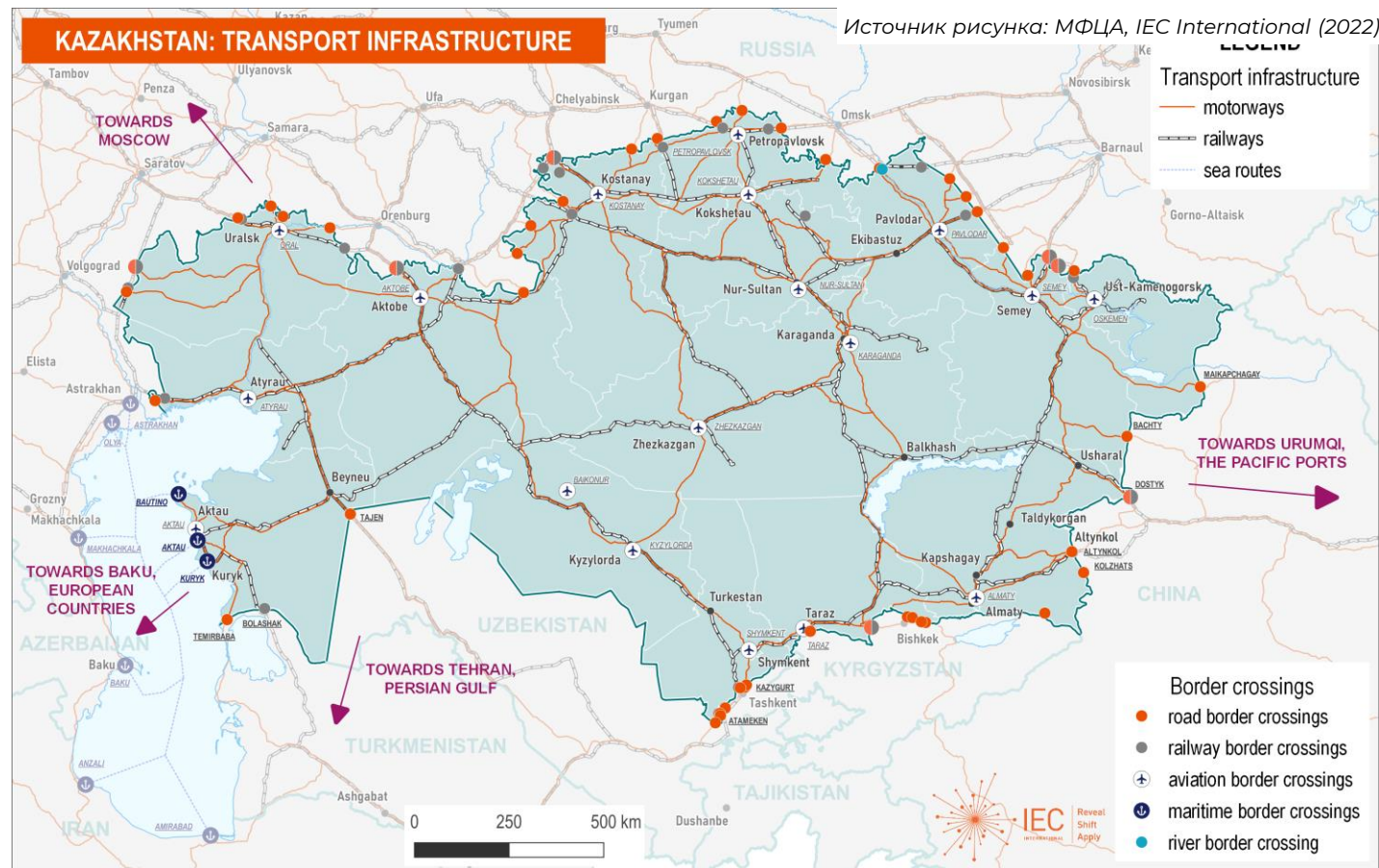
29 000 км

трубопроводной системы, включая 9 200 км нефтяной и 16 500 км газовой



2 170 км

внутренних водных маршрутов (речных)



Источники: [AstanaTimes](#), [Бюро национальной статистики Казахстана](#)

ВИДЫ ТРАНСПОРТА В КАЗАХСТАНЕ

- Хотя грузовая нагрузка в последние годы стабилизировалась, за последнее десятилетие она **значительно выросла**.
- По грузовой нагрузке **железнодорожный транспорт** является наиболее используемым видом транспорта в Казахстане, за ним следуют авто и трубопроводы.
- В реальном выражении объем грузов другими видами транспорта **остается незначительным**.
- Реки Казахстана имеют ограниченную пропускную способность для грузоперевозок, в отличие от рек Северной Америки или Европы.

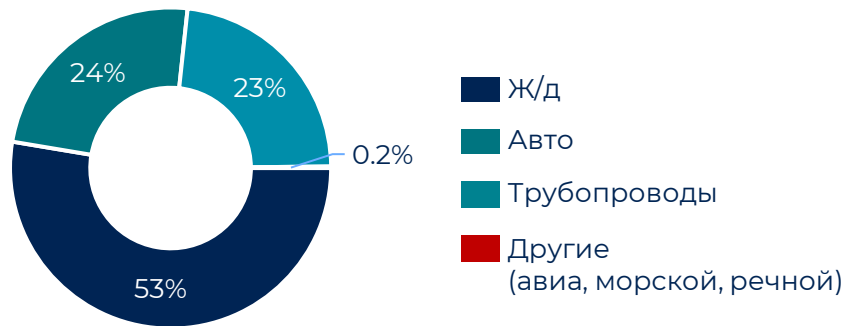
ОБЪЕМ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, 2014-2023 гг.
(млрд тонн-км)



ДОХОДЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, 2014-2023 гг.
(млрд тенге)



ДОЛИ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, 2023 г.

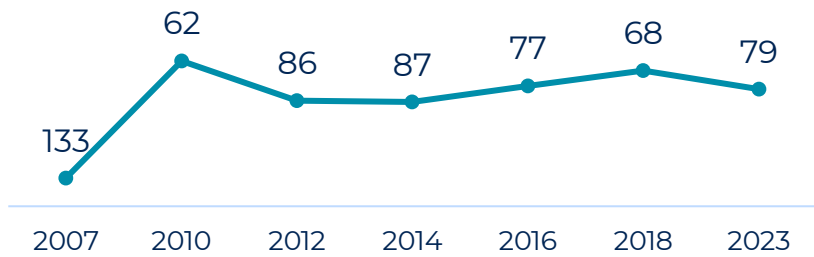


Источник: [Бюро национальной статистики Казахстана](#)

МЕСТО КАЗАХСТАНА В 2023 LOGISTICS PERFORMANCE INDEX (LPI)

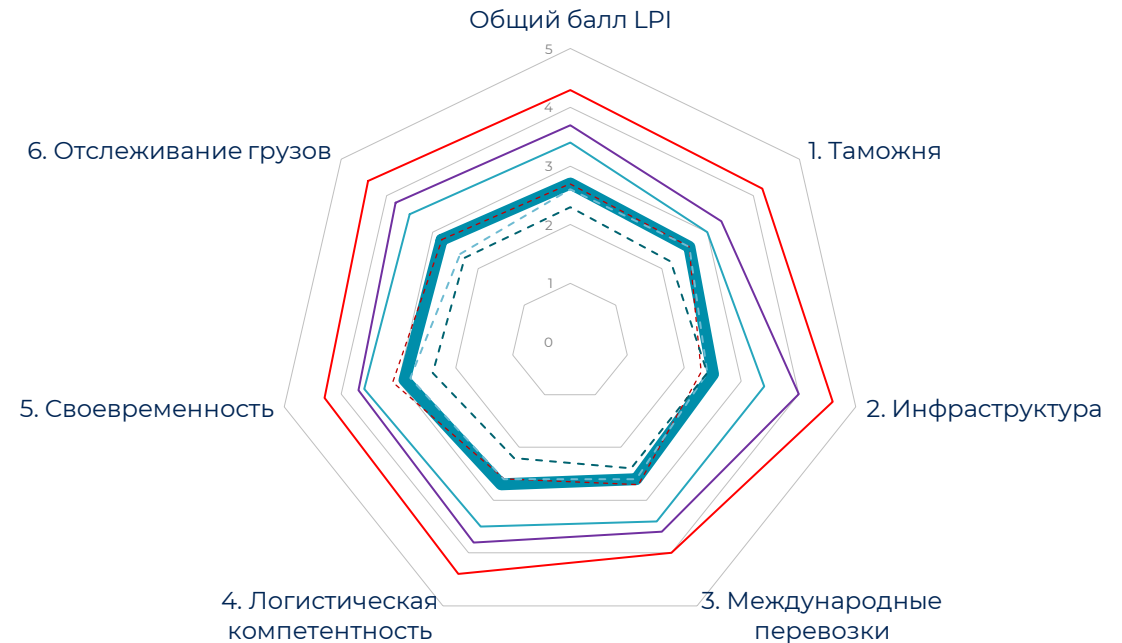
- В 2023 году Казахстан занял **79 место из 139 стран** с общим индексом 2,7 из 5,0.
- Показатели Казахстана (балл/место) по компонентам индекса:
 - Таможня – 2,6 / **74**
 - Инфраструктура – 2,5 / **80**
 - Международные перевозки – 2,6 / **91**
 - Логистическая компетентность – 2,7 / **81**
 - Своевременность – 2,9 / **93**
 - Отслеживание грузов – 2,8 / **80**

МЕСТО КАЗАХСТАНА В LPI



Источник: [отчёт «Logistics Performance Index 2023» Всемирного банка](#)

СИНГАПУР – ЛИДЕР 2023 LPI



Прим.: рейтинг показан для стран, расположенных вдоль Среднего Коридора и Сингапура как лидера рейтинга; Азербайджан не представлен в рейтинге.

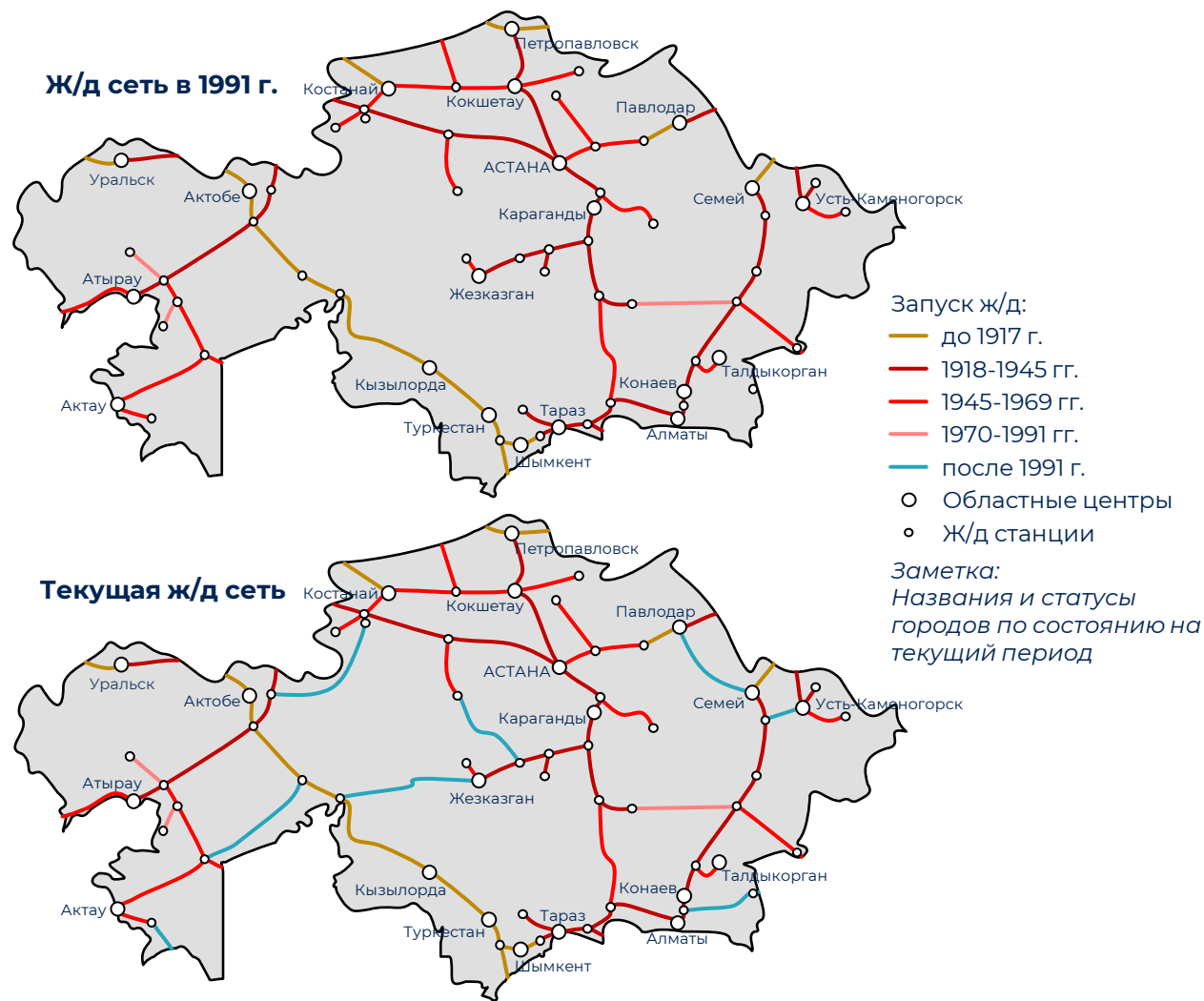
4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАЗАХСТАНА

- Железные дороги являются ключевым видом грузоперевозок в Казахстане.
- В 1991 году Казахстан **имел сравнительно развитую, но сегментированную** ж/д сеть: Западный Казахстан, Северный Казахстан и Восточный Казахстан были связаны с Южным Казахстаном, но не между собой.
- Крупные города и все области имели ж/д сообщение; однако было много **сообщений через другие страны**, что затрудняло перевозки внутри страны.
- В последние годы Казахстан работал над **целостностью собственной ж/д сети**, строя внутристрановые сообщения, такие как Павлодар – Усть-Каменогорск, Актобе – Костанай, Жезказган – Актау и другие. Также Казахстан работал над **новыми международными сообщениями** для внешней торговли, такими как железные дороги в **Туркменистан** и **Иран**, а также **Китай**.

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА Ж/Д СЕТИ КАЗАХСТАНА



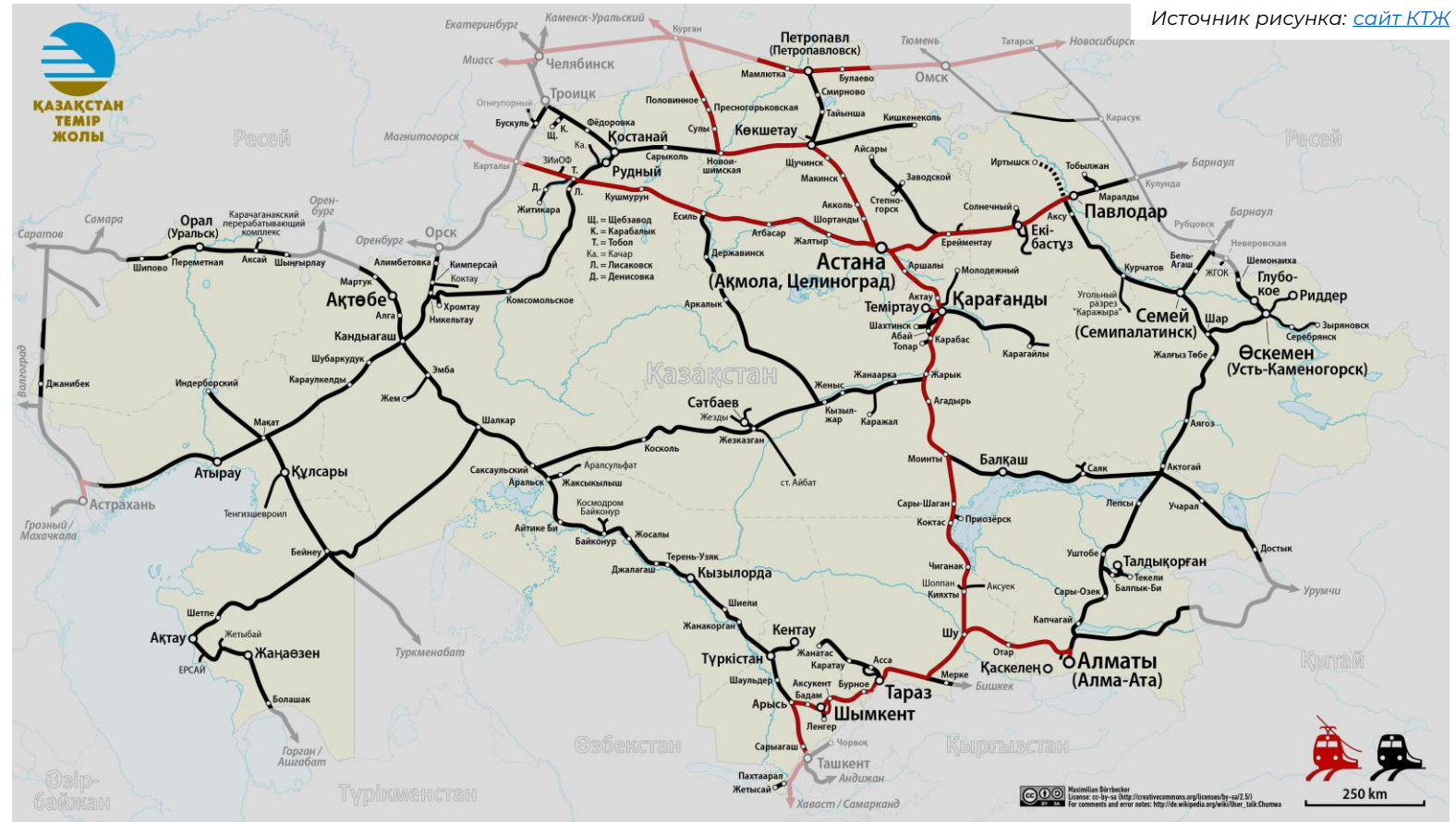
ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

- Электрификация ж/д определяет, какие типы локомотивов и с какой скоростью могут ее использовать.
- Электрифицированные ж/д Казахстана работают под напряжением переменного тока 25 кВ и **способны обслуживать высокоскоростные поезда.**
- Однако из 16 000 км ж/д электрифицировано только **4 200 км**. Казахстан планирует электрифицировать еще **1 000 км** к 2025 году.



Доля электрифицированных железных дорог Казахстана

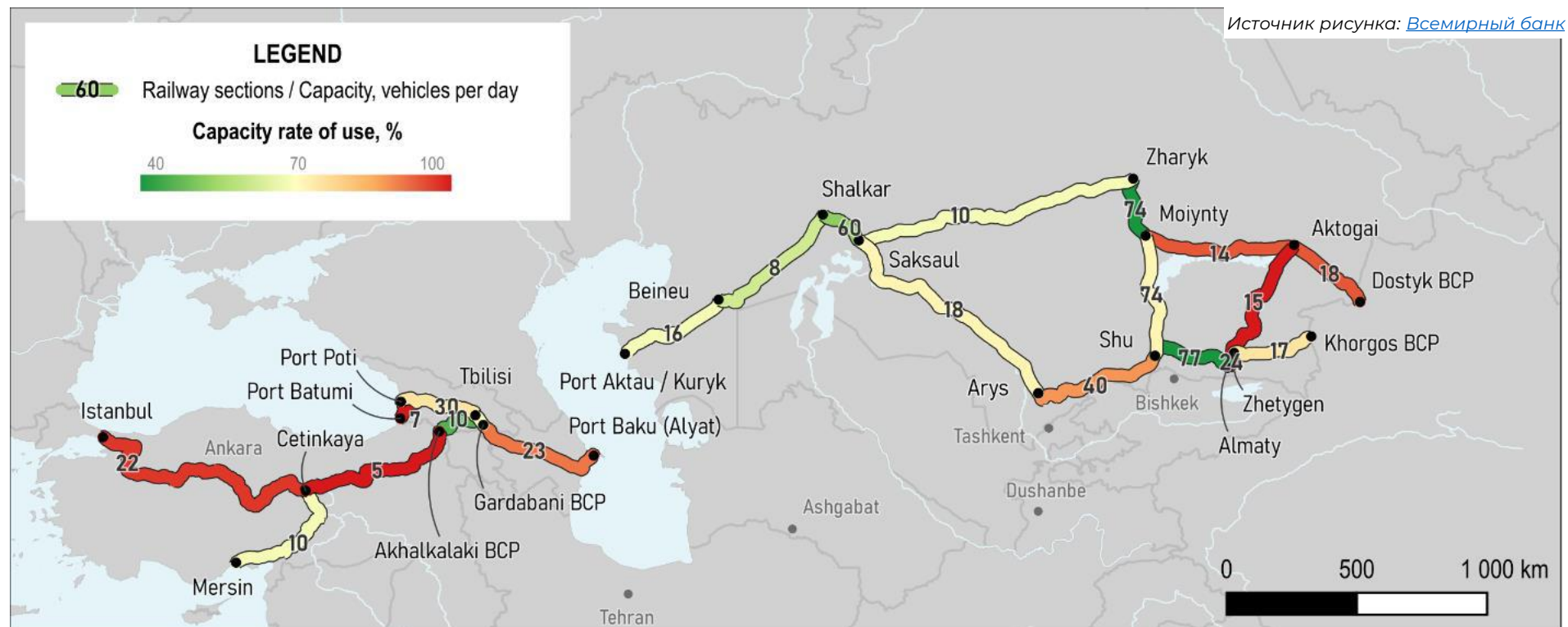
ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ Ж/Д СЕТИ КАЗАХСТАНА



— электрифицировано

— не электрифицировано

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ И ЗАГРУЗКА СРЕДНЕГО КОРИДОРА

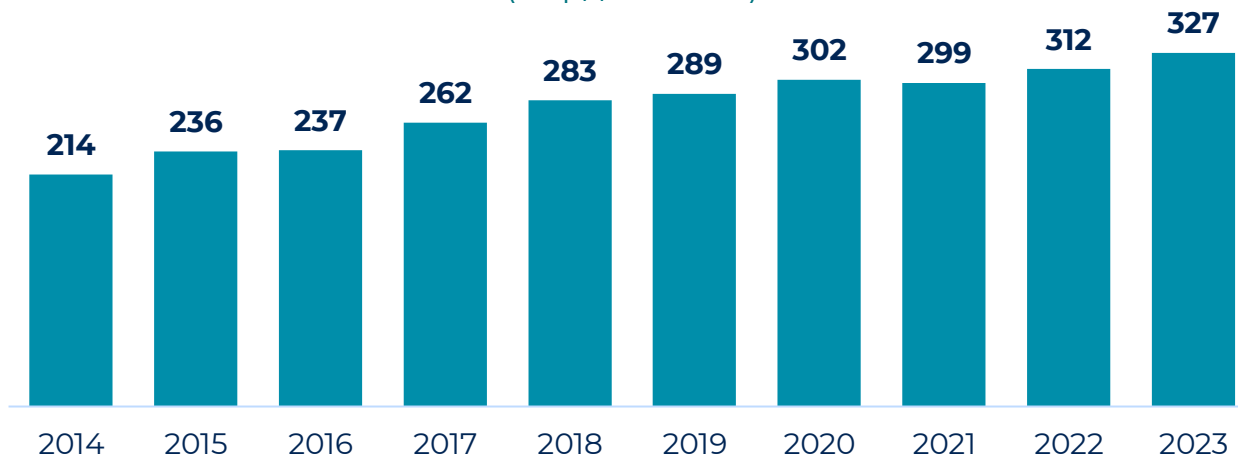


- В Казахстане наиболее загруженными ж/д участками являются **Достык-Мойынты** и **Шу-Шымкент**.
- В настоящее время Казахстан расширяет пропускную способность Достык-Мойынты за счет строительства **второго ж/д пути** и начал строительство новой линии, которая соединит **Бахты** (пограничный пункт Казахстана и Китая) с национальной ж/д системой.

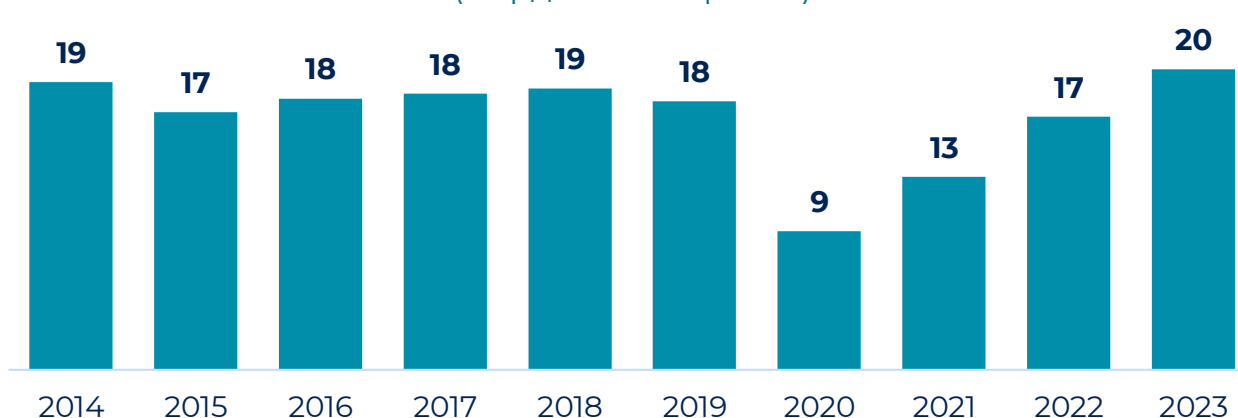
СТАТИСТИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ГРУЗОБОРОТА И ПАССАЖИРОПОТОКА

- Объем ж/д грузоперевозок за последние годы значительно вырос, достигнув **327 млрд т-км** в 2023 году.
- Объем грузоперевозок **продолжал расти даже в 2020 году**, в разгар пандемии Covid-19.
- Пассажиропоток **восстановился** после пандемии Covid-19.

ОБЪЕМ Ж/Д ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В КАЗАХСТАНЕ, 2014-2023
(млрд тонн-км)



Ж/Д ПАССАЖИРОПОТОК В КАЗАХСТАНЕ, 2014-2023
(млрд пассажиро-км)



+4.8%

Среднегодовой темп роста грузовых перевозок в период с 2014 по 2023 г.

+0.5%

Среднегодовой темп роста пассажиропотока в период с 2014 по 2023 г.

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ (КТЖ)

- КТЖ – транспортно-логистический холдинг, оператор магистральной ж/д сети Казахстана, национальный ж/д перевозчик грузов и пассажиров.
- В 2023 году КТЖ:
 - эксплуатационный грузооборот достиг **270 млрд тонн-км** (82,5% от общего объема), увеличившись на 7% процентов к 2022 году
 - начато строительство **обводной линии в обход Алматы**
 - продолжено строительство второго ж/д пути на участке **Достык-Мойынты**
 - начато строительство ж/д линии **Бахты-Аягыз**
 - создано **СП с PSA** для развития Среднего коридора
 - приобретено **112 локомотивов**
 - отремонтировано **1 369 км ж/д полотна** (в 2 раза выше уровня 2022 года)



СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПЛАНЫ КТЖ



Повышение эффективности ж/д перевозок



Развитие транзитных перевозок



Повышение удовлетворенности клиентов



Цифровизация



Внедрение принципов ESG



Гарантирование безопасности движения поездов

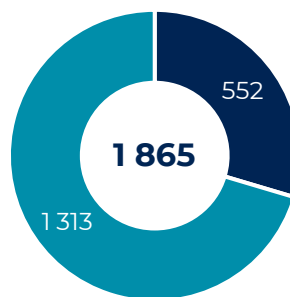
КОЛИЧЕСТВО ЛОКОМОТИВОВ И ВАГОНОВ В КАЗАХСТАНЕ

- С 2012 по 2022 год число локомотивов **сократилось с 1 865 до 1 730**, то есть на 7,2%.
- Кол-во электровозов **выросло с 552 до 583**.
- За тот же период число грузовых вагонов **увеличилось со 127 695 до 137 189**, рост составил 7,4%.
- Число грузовых вагонов в государственной собственности **сократилось с 66 503 до 53 873**.
- Вагоны-платформы** занимают наибольшую долю среди грузовых вагонов, находящихся в госсобственности.

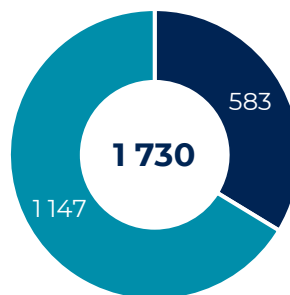
ЛОКОМОТИВЫ

- Электровозы
- Тепловозы

2012

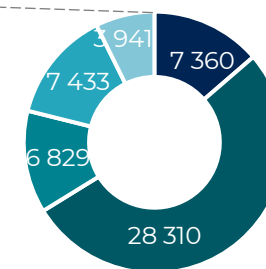
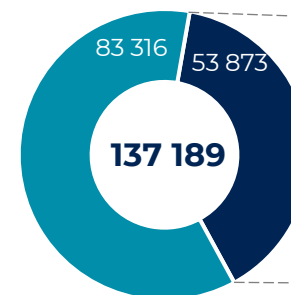
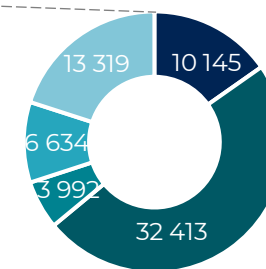
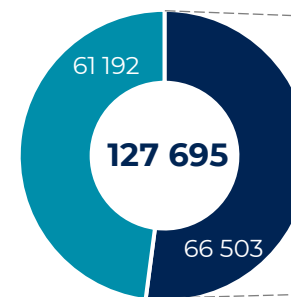


2022



ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ

- Государственные
- Частные
- Крытые вагоны
- Полувагоны
- Вагоны-платформы
- Цистерны
- Другие



5. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ



СЕТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ КАЗАХСТАНА

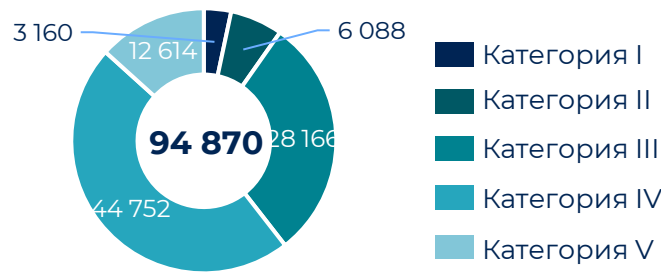
- Протяженность сети автодорог составляет около **94 800 км**, в том числе 24 900 км международного и республиканского значения и 31 800 км областного уровня.
- В Казахстане **на тысячу человек** приходится около **230 автомобилей**, что сопоставимо с Албанией или Китаем и вдвое меньше, чем в Венгрии, Румынии, Бразилии и Бахрейне.
- На **категорию IV** приходится наибольшая доля в сети автодорог.

КАЗАХСТАНСКИЕ АВТОДОРОГИ МЕЖДУНАРОДНОГО И РЕСПУБЛИКАНСКОГО ЗНАЧЕНИЯ

Источник рисунка: [Комитет автомобильных дорог МТ РК](#)



КАТЕГОРИИ АВТОДОРОГ (КМ)



Категория автодороги	I	II	III	IV	V
Ежедневная пропускная способность, приведенная к легковым автомобилям	> 14 000	с 6 000 до 14 000	с 2 000 до 6 000	с 200 до 2 000	< 200

Источник: [Бюро национальной статистики Казахстана](#), [List of countries and territories by motor vehicles per capita](#)

СТАТИСТИКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

- На автотранспорт в Казахстане приходится значительная доля грузовых перевозок, **24% в 2022 году**, и **более 90% пассажирских перевозок**.
- Достигнув пика в 2019 году, объем автомобильных грузоперевозок **начал снижаться**.
- С 2003 по 2008 год количество грузовых автомобилей увеличилось почти вдвое – с **223 000 до 414 000**.
- После этого количество грузовых автомобилей было волатильным, но общая тенденция была восходящей.

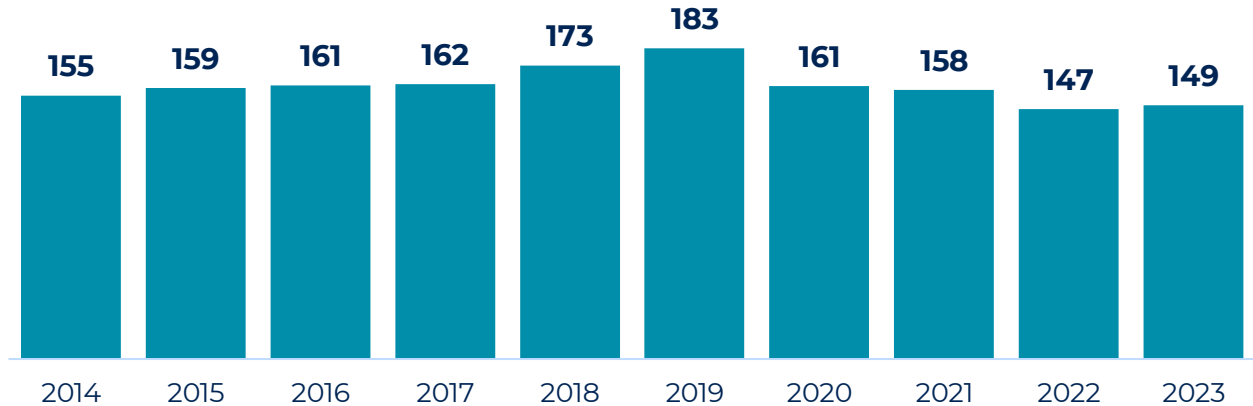
447 000

количество грузовых автомобилей в 2022 г.

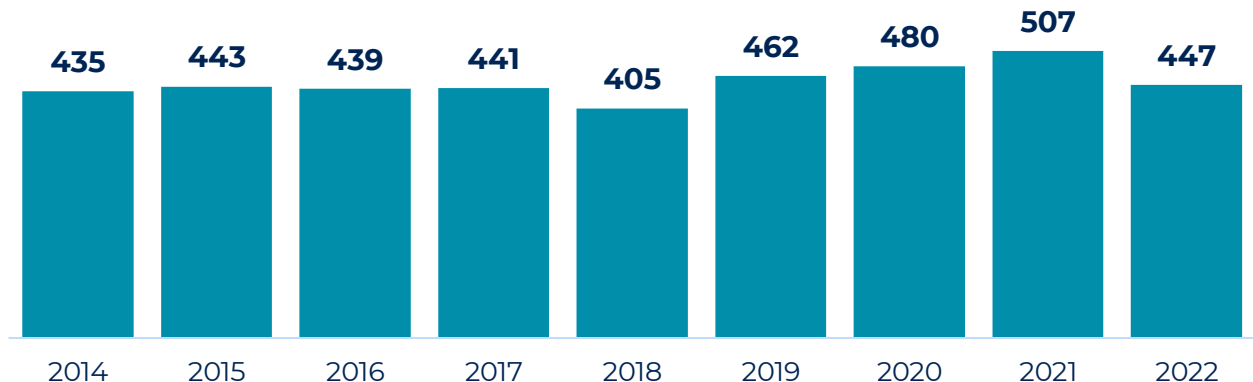
-19%

снижение автомобильного грузооборота с 2019 по 2023 г.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ГРУЗОБОРОТ В КАЗАХСТАНЕ, 2014-2023 гг.
(млрд тонн-км)



КОЛИЧЕСТВО ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В КАЗАХСТАНЕ, 2014-2022 гг.
(тыс.)



6. ΧΟΡΓΟΣ



ХОРГОС

- Хоргос – мультимодальный хаб на границе Казахстана и Китая, который был создан в 2011 году с целью создания **эффективного транспортно-логистического и промышленного центра** для поддержки казахстанско-китайской торговли.
- Строительство железной дороги до Хоргоса было завершено в 2012 году. До Хоргоса можно добраться **через ж/д станцию Алтынколь**.
- Развитием зоны «Сухого порта» занимается компания **«Khorgos Gateway»** (создана в 2016 году) – СП КТЖ (51%), COSCO Shipping (24,5%) и порта Ляньюньган (24,5%).

КАРТА ПЛАНА РАЗВИТИЯ ХОРГОС

Источник рисунка: [план развития города Нуркент](#)



**540 тыс.
ДФЭ/
год**

Общая мощность

**48 500
м2**

Складские площади, из которых 700 кв. м холодильные

31,4 га

Площадь ж/д станции и 27,5 км ж/д путей

**18 000
ДФЭ**

Площадка для единовременного хранения контейнеров

* Включая автоматизированные контейнерные перегружатели и краны на пневмо-колёсном ходу, автопогрузчики, вилочные погрузчики

Источник: [сайт МЦПС Хоргос](#), [AstanaTimes](#), [24kz](#), [South China Morning Post](#)

7. КАСПИЙСКИЕ ПОРТЫ



КАСПИЙСКОЕ МОРЕ

- Каспийское море соединяет Казахстан через Актау и Курык с Азербайджаном, Ираном, Россией и Туркменистаном.
- Каспийское море **способно принимать грузовые суда** и **соединено с мировым океаном через речной канал Волга-Дон**, который полностью пролегает по территории России.
- В 2018 году** Казахстан, Россия, Азербайджан, Туркменистан и Иран договорились о **правовом статусе Каспийского моря**, определив суверенитет над морским дном, недрами и воздушным пространством.
- В Актау есть два «субпорта»: государственный порт на юге (АМТП) и новый государственно-частный терминал (АМСТ) к северу от АМТП.
- Порт Курык находится в стадии развития, в настоящее время работает только паромный терминал.

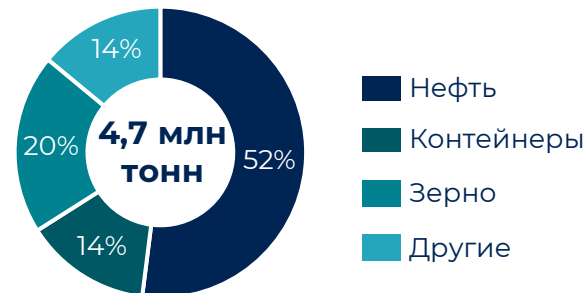
20 млн тонн

Совокупная расчетная мощность каспийских портов Актау и Курык

4,7 млн тонн

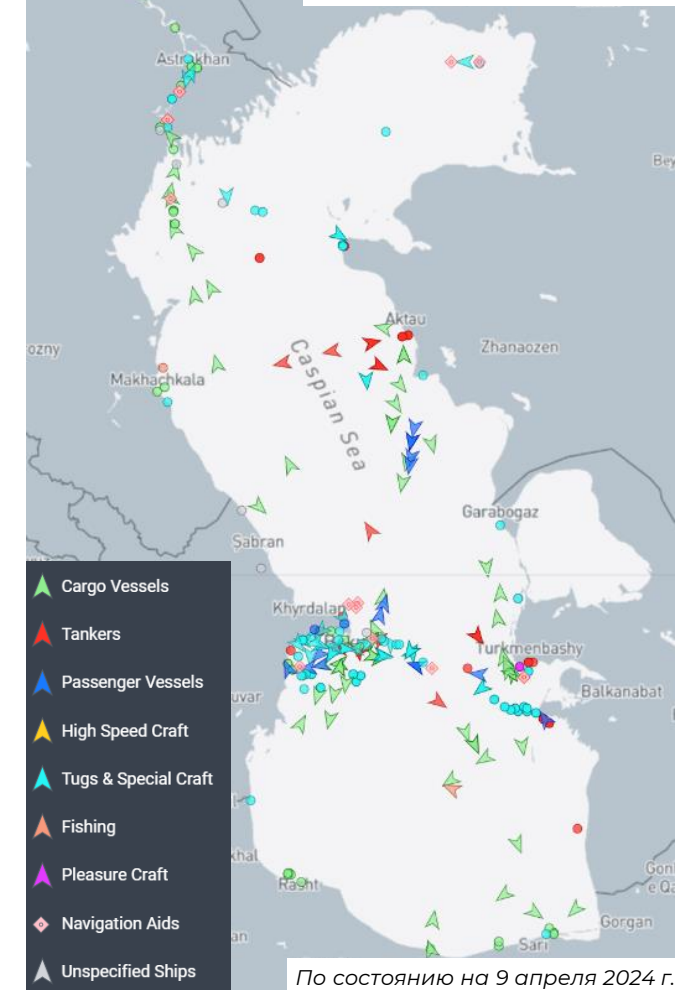
Перевозки через АМСТ и АМТП, в том числе 44 200 ДФЭ контейнеров, в 2022 году

СТРУКТУРА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ПОРТЫ АКТАУ, 2022



КАРТА СУДОВ В КАСПИЙСКОМ МОРЕ

Источник рисунка: [MarineTraffic](https://www.marinetraffic.com)



ПОРТ АКТАУ: АМТП И АМСТ

АМТП

Актауский морской торговый порт

- Открытый незамерзающий порт
- **11 причалов** глубиной 5,1-7,0 м.
- Открытая площадь **79 700 кв.м.**
- Крытая транзитная площадь – 2 000 кв.м.
- Паромные, нефтяные, металлургические, зерновые терминалы
- Общая мощность – **11,8 млн тонн** в год, в том числе паромный терминал – 2 млн тонн, нефтяной терминал – 7,5 млн тонн, зерновой терминал – 1 млн тонн, сухогрузный терминал – 2,5 млн тонн

+ Терминал Баутино – перевалка нестандартных промышленных и строительных грузов для нефтесервисных услуг

АМСТ

Актауский морской северный терминал

- Открытый незамерзающий порт
- **4 причала**
- Общая складская площадь – **100 000 кв.м.**
- Контейнерные, генеральные грузы, зерновые терминалы
- Общая мощность – **4,0-4,5 млн тонн в год**, в том числе контейнерный терминал – 70 000 ДФЭ, терминал для генерального груза – 2 млн тонн, зерновой терминал – 1 млн тонн

КАРТА ПОРТА АКТАУ



ПОРТ КУРЫК

Паромный терминал порта Курык

- Открытый незамерзающий государственный порт
- **4 причала** глубиной 7 м
- Общая площадь – **67 400 кв.м.**
- Ж/д и автомобильный паром
- Общая мощность – **4,1 млн тонн в год**
- Обработывает до **5 паромов в сутки** (паром вмещает до 54 ж/д вагонов)

Результаты по состоянию на 10 месяцев 2023 года:

- загрузка составила **44% от мощности** (1,8 млн тонн)
- рост на 17% по сравнению с аналогичным периодом 2022 года

КАРТА ПОРТА КУРЫК

Источник рисунка: сайт Kuryk Port Development



Мультифункциональный морской терминал Саржа

- В стадии разработки
- Открытый незамерзающий частный порт
- **4 причала** глубиной 7 м
- Плановая общая площадь – более **110 000 кв.м.**
- Зерновой терминал* – 1,5 млн тонн
- Терминал генеральных грузов* – 1,65 млн тонн
- Нефтяной терминал** – 2,6 млн тонн
- Контейнерный грузовой терминал** – 150 000 ДФЭ

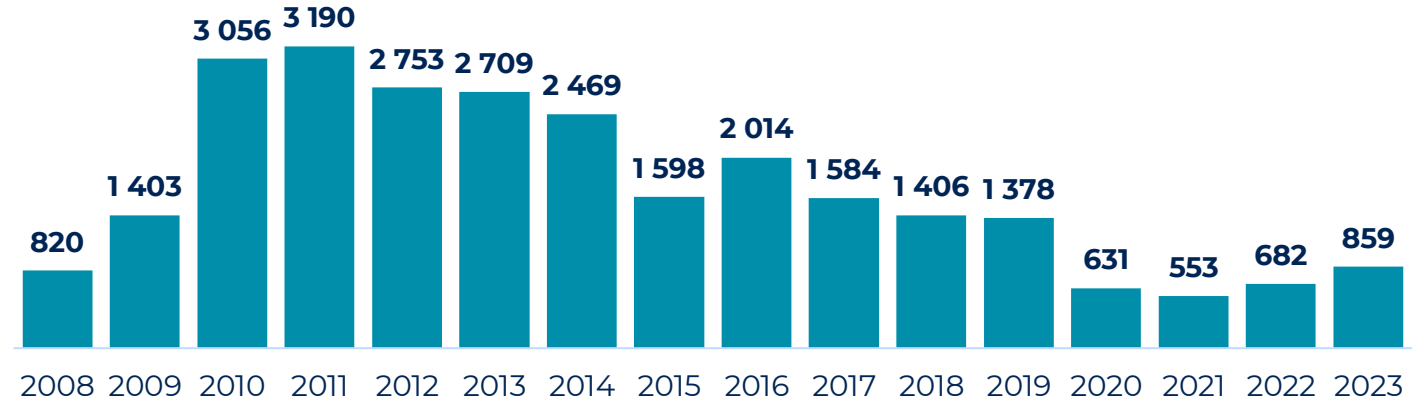
*Строительство должно начаться в 2024 году

**Строительство еще не началось

СТАТИСТИКА МОРСКОГО ГРУЗОБОРОТА И СУДОВ

- Объем грузовых перевозок морским транспортом **падает** с момента достижения своего пика в 2011 году. Это произошло главным образом из-за замещения объемов экспорта нефти через порты Каспийского моря другими видами транспорта.
- В 2022 году объем перевалки грузов через морские порты Казахстана **достиг 6,5 млн тонн**, что на 19% больше, чем в 2021 году.
- В 2022 году количество заходов судов в морские порты Казахстана достигло 2 237, что на 23% больше, чем в 2021 году.
- По видам судов наибольшая доля приходится на буксиры, баржи, морские катера и суда обеспечения.
- Большинство судов **старше 10 лет**.

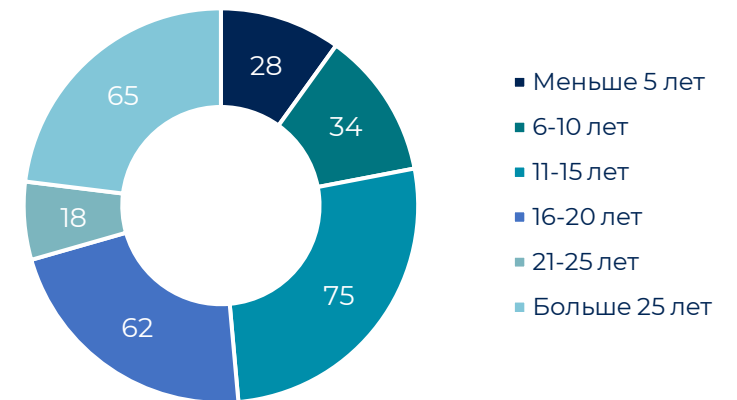
МОРСКОЙ ГРУЗОБОРОТ В КАЗАХСТАНЕ, 2008-2023
(МЛН ТОНН-КМ)



СУДА ПО ВИДАМ, 2022



СУДА ПО ВОЗРАСТУ, 2022



8. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ



ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ АЭРОПОРТЫ

- Авиационная отрасль Казахстана **восстанавливается после трехлетнего спада**, вызванного пандемией Covid-19. По мере восстановления отрасли восстанавливается воздушное движение, возобновляются полеты, открываются новые направления полетов.
- В последние годы был достигнут прогресс в **модернизации и расширении** международных аэропортов страны.
- Сейчас развитие и расширение **грузовых терминалов** является приоритетом для страны и ведется в двух крупнейших аэропортах: Международном аэропорту Алматы (Алматы) и Международном аэропорту Нурсултан Назарбаев (Астана).

АЭРОПОРТЫ КАЗАХСТАНА (коды ИКАО)

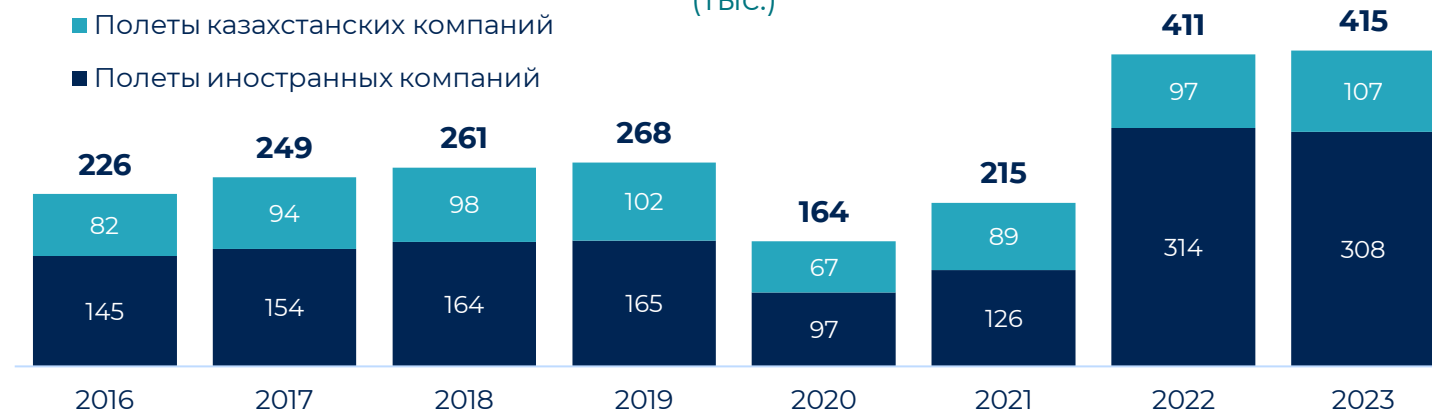


ТРАНЗИТНЫЕ ПОЛЕТЫ ЧЕРЕЗ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО КАЗАХСТАНА

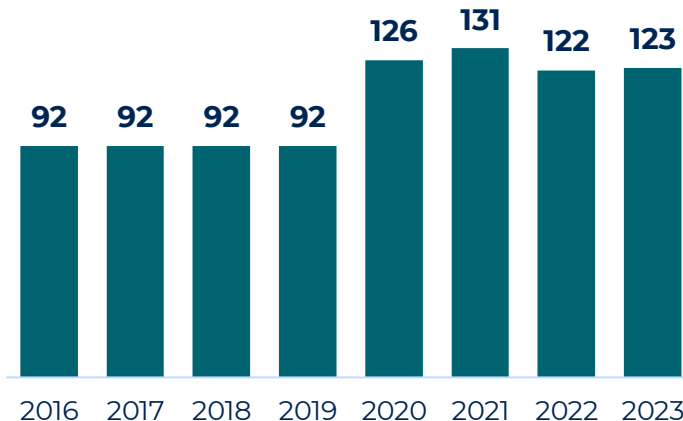
- Маршруты транзитных рейсов изменились в 2022 году, что сделало **воздушное пространство Казахстана** более важным.
- В 2022 году количество обслуженных полетов иностранных компаний через воздушное пространство Казахстана **выросло почти в 2,5 раза** по сравнению с 2021 годом. В 2023 году оно превысило **308 тысяч** (транзит и посадка).
- Количество **маршрутов обслуживания воздушного движения (ОВД)** через Казахстан в 2016-2019 годах было стабильным и начало расти после **принятия пятой степени свободы** 1 ноября 2019 года.

ОБСЛУЖЕННЫЕ ПОЛЕТЫ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН

(Тыс.)



МАРШРУТЫ ОВД ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН



+91%

Рост общего количества обслуживаемых полетов через Казахстан в 2022 году

+148%

Рост количества обслуженных полетов международных компаний через Казахстан в 2022 году

+37%

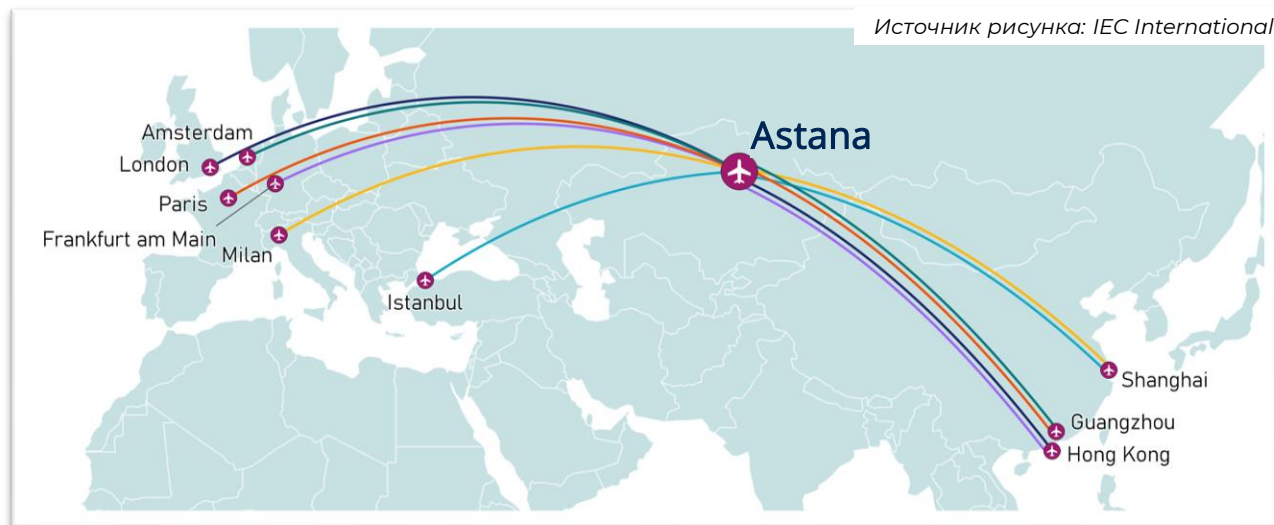
Рост количества маршрутов ОВД через Казахстан после принятия 5-й степени свободы

Примечание: **маршрут ОВД** – установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения и относится к различным воздушным трассам, включая маршруты самолетов, зональной навигации (RNAV), а также прибытия и отправления.

Источник: [Министерство транспорта Казахстана](#), [КазАэроНавигация](#)

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ХАБ В АСТАНЕ

- Международный аэропорт Нурсултан Назарбаев в Астане может стать **транзитным хабом для грузовых авиакомпаний**, летающих из Китая в Европу.
- Его главное конкурентное преимущество — сравнительно **более низкие цены на наземное обслуживание и авиакеросин***.
- В настоящее время аэропорт Астаны обслуживает **более 2 000** транзитных грузовых рейсов в год, тогда как до пандемии Covid-19 этот показатель составлял менее 50 транзитных грузовых рейсов.
- **Торговые операции** через аэропорт Астаны:
 - Транзитные грузы по маршрутам Азия-Европа;
 - Импорт товаров из Восточной и Юго-Восточной Азии, Европы;
 - Экспорт товаров в соседние страны.



40x

Рост количества грузовых транзитных рейсов через Астану по сравнению с доковидным уровнем

Примечание: Необходимо обеспечить запас авиатоплива, поскольку большинство транзитных грузовых рейсов выполняются на тяжелых самолетах, требующих большого объема дозаправок.

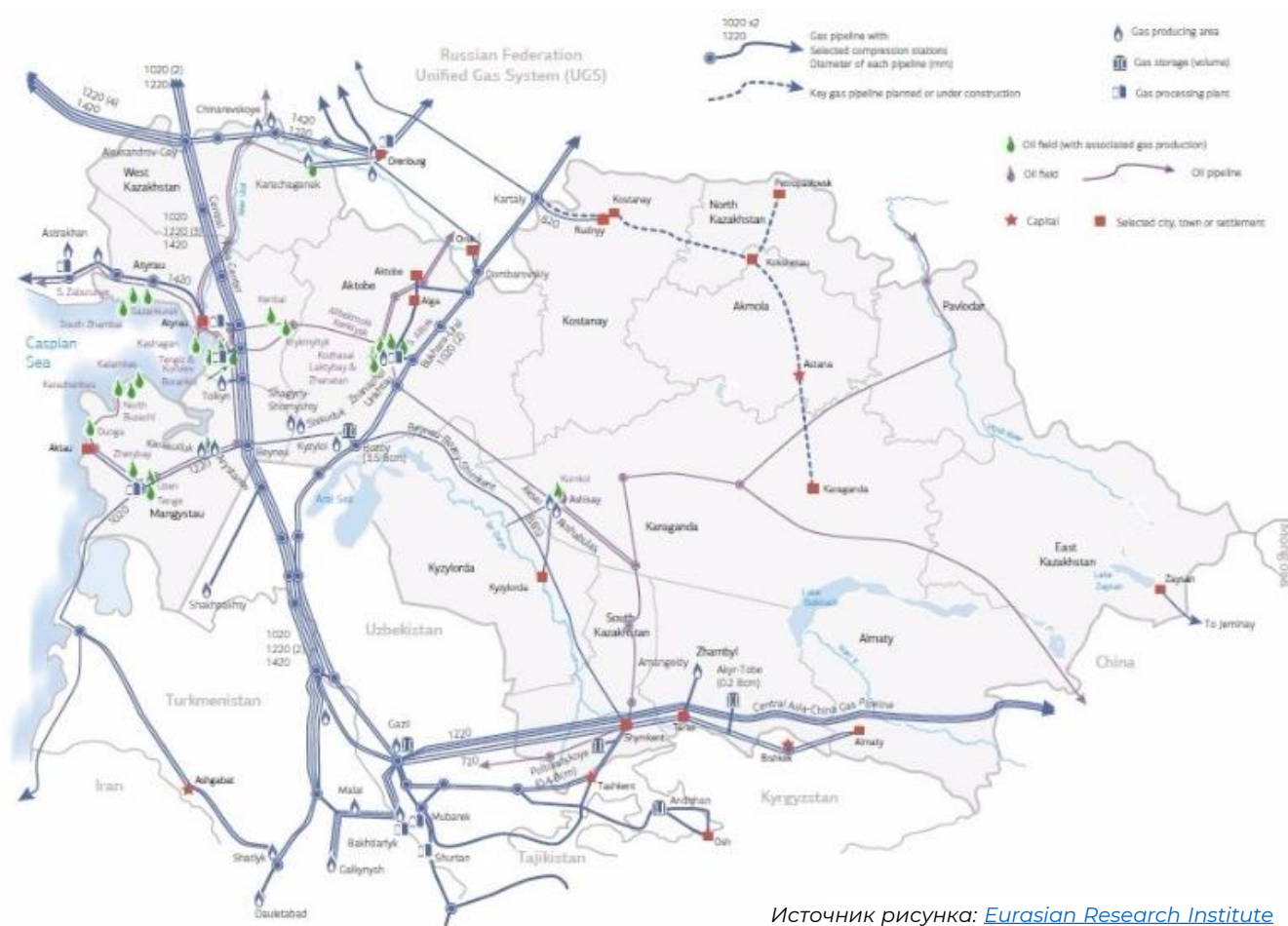
9. ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ



ТРУБОПРОВОДЫ НЕФТЕГАЗОВОЙ ОТРАСЛИ

- Трубопроводы являются одним из наиболее **интенсивно используемых видов** транспорта в Казахстане, в первую очередь из-за доминирования нефтегазовой отрасли в экспорте страны.
- Трубопроводы являются **самым дешевым видом транспорта** для экспорта нефти и газа. Следовательно, их развитие тесно связано с нефтегазовым сектором и финансируется соответствующим образом.
- В 2023 году на долю Каспийского трубопроводного консорциума пришлось транспортировка **80,1% от общего экспорта сырой нефти Казахстана** (56,5 млн тонн из 70,5 млн тонн) или 62,8% от общего объема добычи нефти (89,9 млн тонн).
- В настоящее время Казахстан также работает над увеличением экспорта нефти **через Каспийское море**.

ТРУБОПРОВОДЫ КАЗАХСТАНА



Источник рисунка: [Eurasian Research Institute](#)

10. СКЛАДИРОВАНИЕ



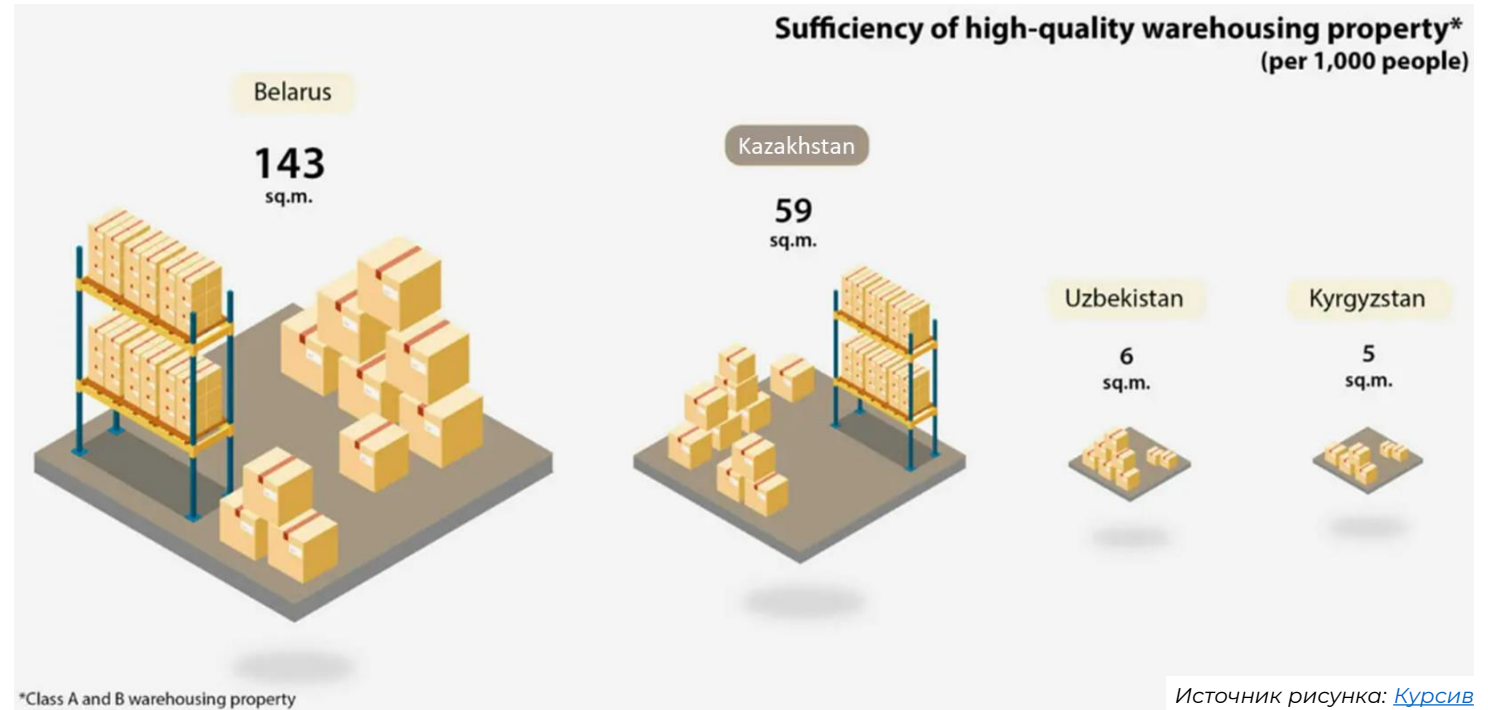
ХРАНЕНИЕ И СКЛАДЫ

- Текущая площадь складской недвижимости в Казахстане составляет **около 1,3 млн кв. м** складов классов А и В.
- Согласно исследованию NF Group (3-квартал 2023 г.), в Казахстане **доля свободных мест** на складах классов А и В **составляет 1%**.
- Существующие экономические центры (Алматы, Шымкент, Астана, Актобе и другие) могут стать **естественными точками локальной консолидации** транспортных потоков и развития складских мощностей.

59 м² Достаточность качественной складской недвижимости на тысячу человек (октябрь 2022 г.)

Примечание: Склады **класса А** и **класса В** – это крытые склады с высотой потолков не менее 10 и 6 м соответственно.

Источник: [Курсив](#), [NF Group](#)



ДОЛЯ СВОБОДНЫХ МЕСТ НА СКЛАДАХ КЛАССА А И В

Беларусь



Казахстан



Узбекистан



Кыргызстан



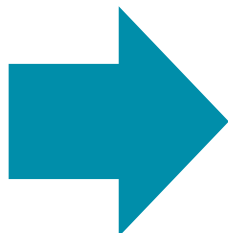
11. ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ



КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА РК ДО 2030 ГОДА

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

- развитие трансграничных хабов и терминальной сети для привлечения дополнительных объемов транзита и обеспечения непрерывной мультимодальной транспортировки
- повышение пропускной способности международных транзитных коридоров
- модернизация и наращивание численности парка транспортных средств, включая грузовой автомобильный, железнодорожный, морской и воздушный транспорт
- устранение нефизических барьеров и упрощение таможенного администрирования
- совершенствование национального законодательства и развитие «мягкой» инфраструктуры



ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ



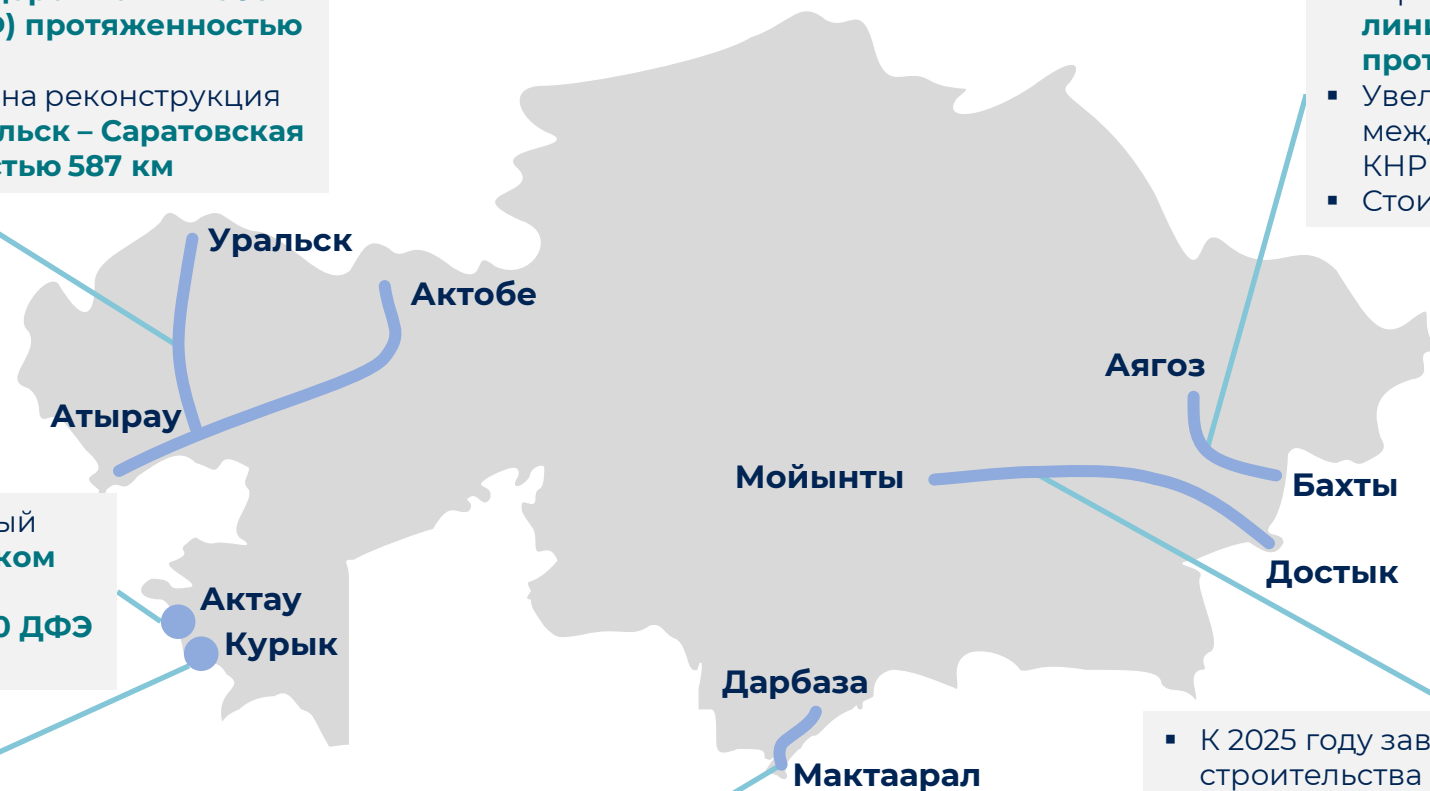
Источник: [Постановление Правительства №1116 от 30 декабря 2022 года](#)

*Прим.: ТИС – транспорт и складирование

ТЕКУЩИЕ КРУПНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ КАЗАХСТАНА

- Идет реконструкция **автодороги от Актобе и Атырау до Астрахани (РФ)** протяженностью **893 км**
- К 2025 году будет завершена реконструкция **автодороги Атырау – Уральск – Саратовская трасса (РФ)** протяженностью **587 км**

- Строительство **ж/д линии Бахты-Аягоз** протяженностью **272 км**
- Увеличить грузопоток между Казахстаном и КНР на **20 млн тонн**
- Стоимость **\$1,2 млрд**



- К 2025 году дополнительный контейнерный хаб **в морском порту Актау**
- Мощность – **более 200 000 ДФЭ**
- Стоимость – **\$42,3 млн**

- **ММТ Саржа** в морском порту Кuryк:
 - зерновой терминал **1 млн тонн/год**
 - нефтяной терминал **5,5 млн тонн/год**
 - унив. терминал **3 млн тонн/год**

- К концу 2025 года новая ж/д линия **Дарбаза-Мактаарал** соединит Казахстан и Узбекистан
- Целью является улучшение транзитных связей с Центральной Азией и Южной Азией
- Стоимость оценивается в **\$523,1 млн**

- К 2025 году завершение строительства **второго пути на участке Достык-Мойынты** (836 км)
- Оценивается в **\$1,1 млрд**, что позволит увеличить мощность участка в пять раз
- Увеличить скорость перевозки до **1 500 км/сутки** с нынешних 800 км/сутки

Источник: [Правительство Казахстана](#), [Министерство транспорта Казахстана](#), [KazLogistics](#), [WorldBank](#)

НЕДАВНИЕ СОГЛАШЕНИЯ АО «САМРУК-ҚАЗЫНА»



CRRC Corporation Limited — китайская корпорация, крупнейший в мире производитель ж/д транспорта.

Подписанный в феврале 2024 года документ носит стратегический характер, направленный на укрепление связей и поиск новых инвестиционных возможностей.

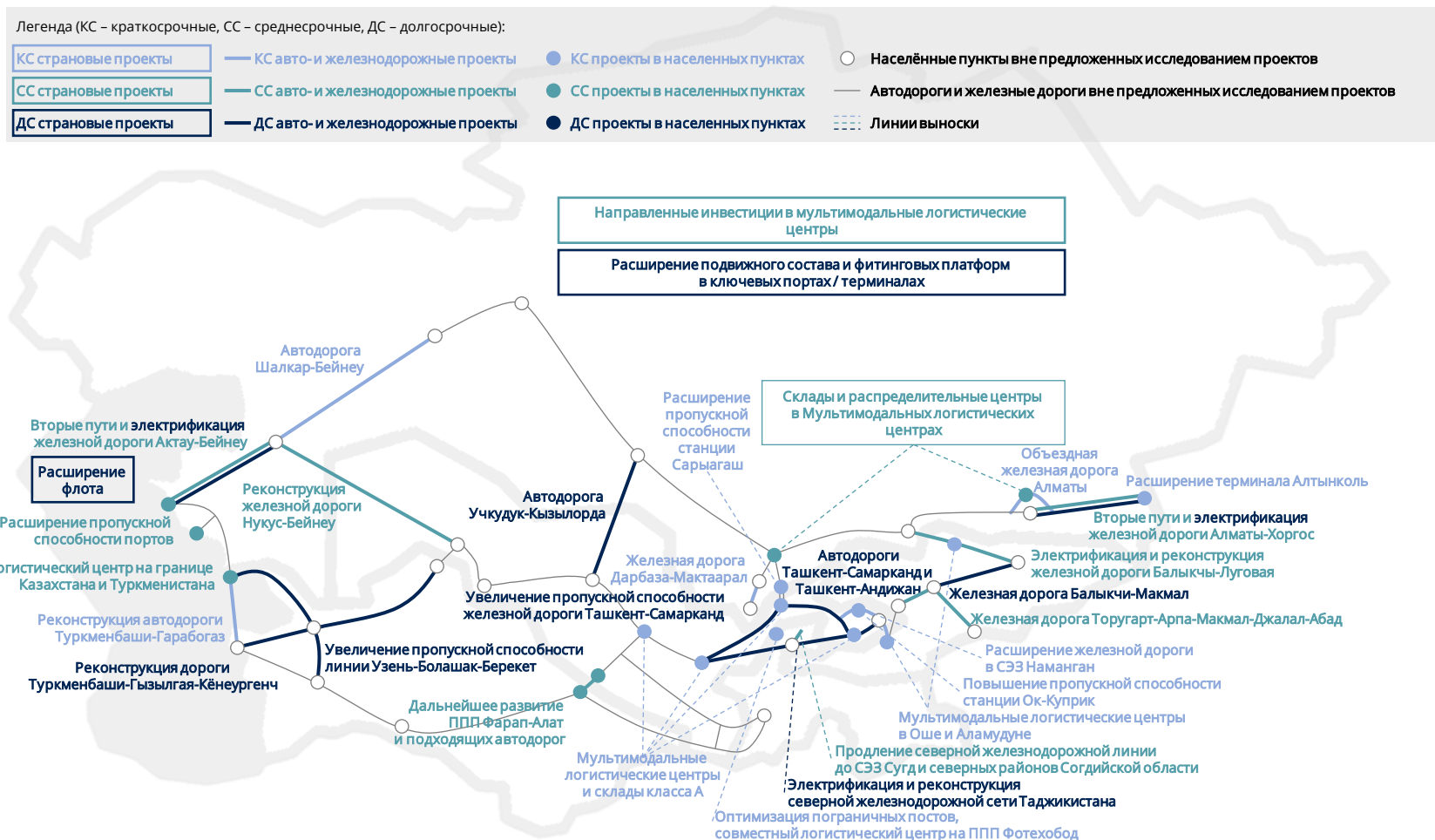
На встрече отмечалось, что Казахстан также заинтересован в глубокой локализации производства локомотивов с использованием передовых технологий и создании сервисных центров по обслуживанию оборудования. CRRC, в свою очередь, может получить доступ к рынкам ЕАЭС и Европы через Казахстан.

Азербайджанский инвестиционный холдинг — государственный инвестиционный холдинг, созданный в 2020 году для управления государственными компаниями Азербайджана в нефтегазовом секторе, телекоммуникациях, логистике и других.

Соглашение о стратегическом партнерстве по созданию фонда было подписано в марте 2024 года. Фонд будет инвестировать в проекты, способствующие развитию экономик двух стран, в том числе проекты по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ).

ИССЛЕДОВАНИЕ ЕС-ЕБРР О ВЗАИМОСВЯЗАННОСТИ ЦА КАРТА ПРОЕКТОВ

- Исследование выявило 7 мер мягкой связанности и **33 инфраструктурных проектов** для ЦА на сумму **18,5 млрд евро**.
- Для Казахстане определено **13 проектов стоимостью 5,5 млрд евро**.
- Согласно базовому сценарию, объем транзитных контейнеров по Центральной Транскаспийской сети увеличится с 18 000 ДФЭ в 2022 году до **130 000 ДФЭ** к 2040 году.
- Если все инвестпроекты и меры мягкой взаимосвязанности будут реализованы, это число может увеличиться до **865 000 ДФЭ** к 2040 году (увеличение в 48 раз).



Источник: [Исследование ЕС-ЕБРР по устойчивому транспортному сообщению между Европой и Центральной Азией](#)

ИССЛЕДОВАНИЕ ЕС-ЕБРР О ВЗАИМОСВЯЗАННОСТИ ЦА МЕРЫ МЯГКОЙ ВЗАИМОСВЯЗАННОСТИ



Источник: [Исследование ЕС-ЕБРР по устойчивому транспортному сообщению между Европой и Центральной Азией](#)

ИССЛЕДОВАНИЕ ЕС-ЕБРР О ВЗАИМОСВЯЗАННОСТИ ЦА И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ В КАЗАХСТАНЕ

Краткосрочные нужды (5 проектов)		€1.25 млрд	Долгосрочные нужды (3 проекта)		€417 млн
Строительство автодороги Шалкар-Бейнеу		€709 млн	Расширение торгового флота в Каспийском море		€200 млн
Строительство железнодорожной линии Дарбаза-Мактаарал		€318 млн	Расширение подвижного состава и фитинговых платформ в ключевых портах/терминалах		€149 млн
Строительство объездной железной дороги Алматы		€200 млн	Строительство автодороги Кызылорда-Учкудук (Узбекистан)		€68 млн
Расширение пропускной способности терминала Алтынколь		€18 млн			
Расширение пропускной способности станции Сарыагаш		€9 млн			
Среднесрочные нужды (5 проектов)				€3.8 млрд	
Строительство вторых путей и электрификация железной дороги Актау-Бейнеу				€1.67 млрд + €368 млн	
Строительство вторых путей и электрификация железной дороги Алматы-Хоргос				€927 млн + €290 млн	
Расширение пропускной способности порта Актау				€307 млн	
Реконструкция железнодорожных путей Бейнеу-Нукус (Узбекистан)				€159 млн	
Строительство складов и распределительных центров в мультимодальных логистических центрах в городах Алматы и Шымкент				€90 млн (€45 млн каждый)	

12. РОЛЬ МФЦА В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ



РОЛЬ МФЦА В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ

1

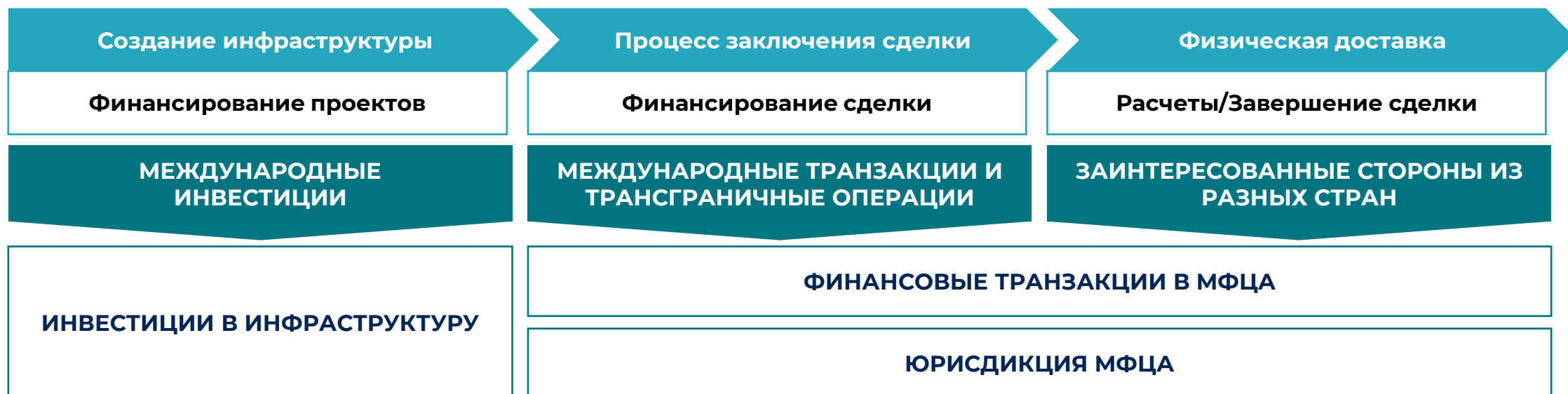
Легкость структурирования и финансирования инвестиционных проектов на всех стадиях

2

Возможность выбора независимой правовой системы/юрисдикции

3

Платформа для разрешения споров через независимый арбитраж



ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ В МФЦА

На данный момент 66 транспортно-логистических компаний являются участниками МФЦА. Ниже представлена информация по некоторым совместным предприятиям, задействованным в развитии Среднего коридора:

	Caspian Integrated Maritime Solutions Ltd.	KPMC Ltd.	Middle Corridor Multimodal Ltd.
Деятельность	Морские и прибрежные грузовые перевозки	Консалтинговые и практические услуги в сфере информационных технологий для транспортно-логистической отрасли	Мультимодальные и транспортно-логистические услуги на Транскаспийском международном транспортном маршруте
Дата регистрации	13 февраля 2023 г.	14 сентября 2022 г.	16 ноября 2023 г.
Акционеры	ТОО НМСК Казмортрансфлот (Казахстан) International Maritime Investments Ltd. (ОАЭ)	АО KTZ Express (Казахстан) PSA Eagle Pte. Ltd. (Сингапур)	АО «НК «Казахстан Темир Жолы» (Казахстан) ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (Азербайджан) АО «Грузинская железная дорога» (Грузия)
Планы и важные события	Для транскаспийской транспортировки нефти приобретены два нефтяных танкера («Taraz» и «Liwa»).	Компания намерена использовать опыт своих материнских компаний для интеграции транспортных коридоров Казахстана с мировыми посредством организации маршрутных поездов и предоставления продуктов и услуг между станциями.	Компания создана для скоординированной политики в Казахстане, Грузии и Азербайджане по развитию мультимодальных услуг в направлениях Китай-Европа и Турция-Китай.
	Источник: сайт КазМунайГаз	Источник: сайт PSA International	Источник: AstanaTimes

Источник: МФЦА, [публичный реестр Комитета МФЦА по регулированию финансовых услуг](#)

АВТОРЫ

Администрация МФЦА

Данияр Кельбетов

Управляющий директор по развитию
продуктов – Член Правления

Асет Онласов

Директор, Департамент отраслевого анализа

Нурлан Тайганов

Главный менеджер, Департамент отраслевого анализа

КОНТАКТЫ

○ Сайт: www.aifc.kz

○ Запросы: Industry_Analysis@aifc.kz

