



**Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»**

Дифференцированное Обеспечение Руководства

9/2025

Казахстан стремится стать главным транспортно-логистическим хабом Евразии

Казахстан, находясь в центре Евразии на пересечении ключевых торговых путей, играет важную роль в глобальных транспортных потоках и несмотря на отсутствие выхода к морю должен стать крупнейшим транспортно-логистическим хабом Евразийского региона. Президент страны К.-Ж.Токаев отметил, что у республики есть существенное преимущество для достижения этой цели – она соединяет Юг и Север, а также Запад и Восток.

По данным Министерства транспорта Казахстана, в настоящее время через страну проходят 13 международных коридоров, в пяти из которых основная часть перевозок выполняется по железным дорогам, в остальных – по автомобильным. Объем перевозок по этим коридорам в 2023 г. составил 32 млн т, по итогам 2024 г. ожидается порядка 34 млн т. К 2030 г. поставлена задача увеличить этот показатель в 2,3 раза – до 74 млн т.

Республика активно участвует в развитии Трансазиатской железнодорожной магистрали. С 2013 г. доля китайских товаров в общем объеме транзита по территории Казахстана увеличилась с 24 до 40%, количество транзитных поездов из Китая и в Китай через территорию республики увеличилось в 200 раз.

Наращиваются перевозки по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ), за последние 4 года грузопоток здесь увеличился с 800 тыс. до 4,1 млн т. Одновременно средний срок доставки грузов из Китая до пунктов назначения в Азербайджане и Грузии сократился до 13-15 суток. В настоящее время провозная способность ТМТМ

оценивается в 6 млн т. Казахстан совместно с Азербайджаном, Грузией и Турцией разработал дорожную карту мероприятий, направленных на увеличение этого показателя до 10 млн т.

Также Казахстан все активнее включается в работу международного транспортного коридора «Север – Юг». В целях развития его восточной ветви совместно с Россией, Туркменистаном и Ираном разработана программа, предусматривающая модернизацию до 2030 г. пограничных станций и увеличение пропускной способности железнодорожных линий. Как сообщил председатель Комитета железнодорожного и водного транспорта Министерства транспорта Казахстана К. Тлепов, планируется строительство 404 км вторых путей на участках «Бейнеу – Мангистауская область», «Жарык – Сексеуил» и «Шалкар – Курык». Также будет модернизировано пять станций и внедрена автоблокировка на участке «Шалкар – Бейнеу». Росту объемов перевозок по коридору будет способствовать создание совместно с Россией и Туркменистаном единого оператора перевозок и предоставление скидок на тарифы.

Казахстан развивает инфраструктуру каспийских портов Курык и Актау. В течение ближайших 3 лет планируется увеличить со 140 до 550 тыс. TEU перерабатывающую способность контейнерного терминала порта Актау, в модернизации которого участвует крупный китайский порт Ляньюньган. Кроме того, с компаниями Rhenus (Германия), Wandernet (США) и СМА СGM (Франция) прорабатывается проект создания в Актау еще одной контейнерной площадки мощностью 300 тыс. TEU. В порту Курык строится многофункциональный терминал с возможностью перевалки контейнеров. Сдерживающим фактором транскаспийских перевозок является дефицит флота, который оценивается как минимум в семь судов. В настоящее время на линии Курык (Казахстан) – Алят (Азербайджан) работают только азербайджанские паромы.

Казахстанский бизнес формирует сеть зарубежных перевалочных мощностей. Так, на территории порта Ляньюньган и сухого порта Сиань действуют совместные казахстанско-китайские терминалы, в порту Поти вводится в эксплуатацию казахстанско-грузинский хаб с проектной перерабатывающей способностью до 500 тыс. TEU в год. В 2025 г. казахстанские компании планируют начать строительство перевалочных площадок в азербайджанском порту Алят, подмосковном Селятино, на белорусской станции Свислочь и в Ташкенте (Узбекистан) суммарной мощностью 1,2 млн TEU в год. Намечено также создание новых совместных логистических баз в румынском порту Констанца, в китайском Урумчи и под Будапештом (Венгрия). В общей сложности мощность зарубежных терминалов Казахстана должна увеличиться в 5 раз, что будет

способствовать росту грузопотока по транспортным коридорам, проходящим по территории страны.

Ключевое значение для развития транспортно-логистической системы страны имеют железные дороги Казахстана (ҚТЖ). Одна из задач ҚТЖ состоит в устранении дефицита локомотивного парка. Списочная численность локомотивов на сети ҚТЖ в настоящее время составляет 1807 ед., из них более 60% устарели и требуют замены. В 2023 г. было приобретено 113 локомотивов, в 2024 г. – еще 185. В течение следующих 3 лет планируется закупить 257 ед., что позволит покрыть дефицит тяги и снизить уровень износа парка с 61 до 44%. Парк грузовых вагонов, принадлежащий более чем 300 частным операторам, насчитывает около 140 тыс. ед., которых, по оценке Минтранса, достаточно для выполнения перевозок. В перспективных планах намечена закупка 3000 полувагонов и 2000 платформ.

Также проблемой ҚТЖ является высокий уровень износа и недостаточное развитие инфраструктуры. До 2029 г. намечено отремонтировать около 11 тыс. км железных дорог, работы уже завершены на 2600 км, в том числе в 2024 г. отремонтированы 1400 км путей. Кроме того, запланировано построить 5000 км новых и вторых путей, оборудовать автоблокировкой 2600 км путей и реконструировать 184 станции.

По состоянию на конец 2024 г. работы по укладке вторых путей на линии Достык – Мойынты длиной 836 км и обхода Алматинского узла (74 км) выполнены на 75%. Начато строительство линий Дарбаза – Мактаарал (152 км) и Бахты – Аягоз (272 км).

Министерство транспорта отмечает, что погранпереходы с Китаем работают на пределе возможностей, обеспечивая пропуск 28 млн т грузов в год, при этом потребность превышает 30 млн т в год. Реализация проекта линии Бахты – Аягоз на северо-востоке страны даст прирост провозной способности на величину до 20 млн т. Модернизация станции Алтынколь позволит увеличить ее перерабатывающую способность с 12 до 21 млн т в год. Развитие приемо-отправочных парков и терминальной инфраструктуры на участке Достык – Мойынты даст прирост мощности с 16 до 35 млн т. Суммарное увеличение провозной способности приграничной сети железных дорог необходимо увеличить в 2,5 раза, до 76 млн т в год.

Организация четвертого погранперехода с Китаем потребует строительства линии длиной 120 км до Тугыла (Восточный Казахстан) и порта на реке Иртыш. Реализация проекта позволит создать новый мультимодальный коридор, который соединит Китай и Россию через Казахстан по рекам Иртыш и Обь и обеспечит выход к портам морей Северного Ледовитого океана. Прогнозируемый объем перевозок по

коридору может достигать 2,5 млн т. Трехстороннюю встречу по реализации проекта на уровне министерств транспорта стран-участниц намечено провести в мае 2025 г.

Осуществлению амбициозных планов Казахстана способствует поддержка международных финансовых организаций. Операционная и финансовая стабильность ҚТЖ в очередной раз подтверждена международными рейтинговыми агентствами Fitch и S&P. Так, S&P Global подтвердило кредитный рейтинг железных дорог Казахстана (ҚТЖ) на уровне ВВ с прогнозом «стабильный». Основанием для решения, по оценке агентства, стало увеличение на 7 % объемов перевозок грузов в 2023 г. в сравнении с 2022 г. и ожидаемый в 2024 г. рост грузооборота к 2023 г. на 1,3 %. В последующие 2025 – 2026 гг. ожидается прирост грузопотока на 1 – 2 % в год за счет не только увеличения объемов транзита, но и стабильного наращивания экспортно-импортных перевозок.

Способствовать кредитоспособности ҚТЖ также должно поэтапное повышение регулируемых тарифов в 2023 г. на 23,7 % по сравнению с 2022 г. и в период 2024 – 2026 гг. до уровня рентабельности перевозок – примерно на 24 %. Это решение было принято правительством страны в сентябре 2024 г. на фоне значительной долговой нагрузки ҚТЖ и убыточности грузовых перевозок, около 73 % которых в период 2020 – 2023 гг. оплачивались по тарифам ниже себестоимости.

Для обеспечения роста перевозочного потенциала ҚТЖ осуществляется масштабная программа развития инфраструктуры и обновления локомотивного и вагонного парков. В 2023 г. расходы компании на эти цели достигли 785 млрд тенге (около 1,5 млрд долл. США), что в 2,34 раза больше, чем в 2022 г. По оценке агентства, в 2024 г. такие расходы могут составить 650 – 700 млрд тенге (порядка 1,3 млрд долл.), в 2025 г. – 700 – 800 млрд тенге (более 1,5 млрд долл.), а в 2026 г. – 400 – 500 млрд тенге (почти 1 млрд долл.). Финансирование ожидаемо будет осуществляться за счет инвестиций правительства и привлечения льготных кредитов.

*Источники: материалы сайтов zdmira.com, 10.01.2025; 28.12.2024;
eurasiatoday.ru, 22.10.2024; tengrinews.kz, 11.10.2024*