

20 января 2026 года

Рост объема услуг транспортного сектора Казахстана в 2025 году резко ускорился и показал рекордное значение – 20,4% в реальном выражении. Для сравнения, средний рост данного сектора за последние три года до этого составлял 8,2%. По нашему мнению, такой резкий рост сектора в 2025 году вызывает вопросы. Динамика роста транспортных услуг обычно должна отражать динамику роста в других секторах экономики, где требуется перевозка грузов. Однако, данные секторы показали гораздо более низкую динамику роста.

Например, в январе-декабре 2025 года к январю-декабрю 2024 года рост индекса физического объема во внутренней торговле составил – 8,9%, в горнодобывающей промышленности – 9,4%, в обрабатывающей промышленности – 6,4%. При этом внешнеторговый оборот Казахстана в январе-ноябре 2025 года по сравнению с январем-ноябрем 2024 года в номинальном выражении уменьшился на 0,1%. По информации АО «НК «ҚТЖ» транзит грузов по железной дороге через Казахстан в 2025 году увеличился на 20%, но транзитные перевозки занимают всего 10% в структуре грузооборота компании.

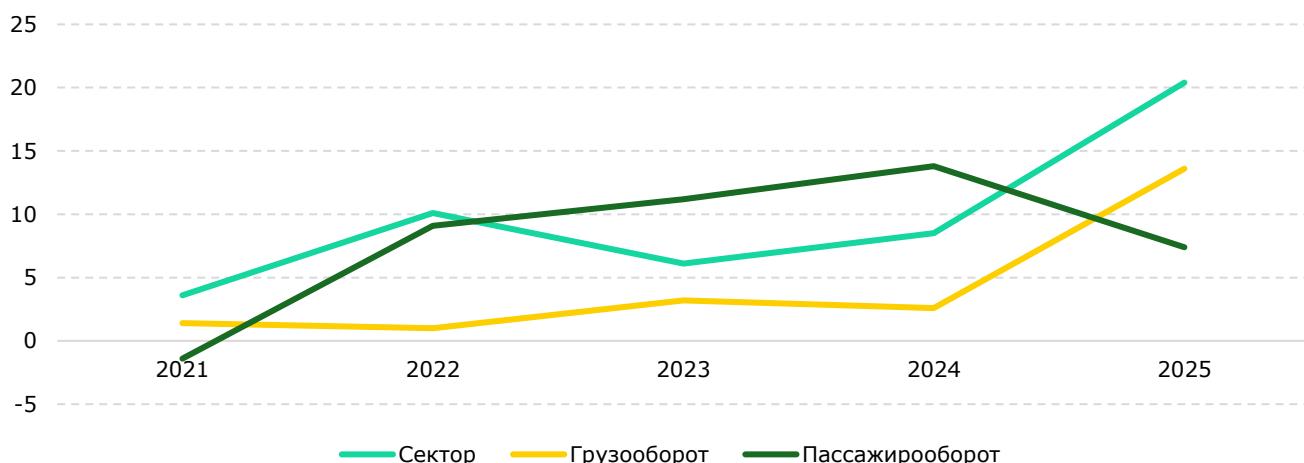
Основной вклад в динамику отрасли внес грузооборот (тонны*км), который в 2025 году ускорил рост до 13,6% с 2,6% в 2024 году. На грузоперевозки приходится 79% доходов отрасли. Пассажирооборот за 2025 год увеличился на 7,4%, демонстрируя значительное замедление по сравнению с динамикой 2024 года – рост 13,8%. При этом, как говорилось ранее, рост индекса физического объема всего транспортного сектора (инфляционно-корректированный денежный показатель) в 2025 году составил 20,4% против 8,5% в 2024 году

Ускорение роста грузооборота наблюдалось во всех крупных сегментах: железнодорожном транспорте, автомобильных перевозках и трубопроводном транспорте, которые в совокупности обеспечили более 99,6% всего грузооборота в 2025 году. Однако, если рост грузооборота в железнодорожном транспорте и трубопроводном транспорте еще более или менее соответствует росту в других отраслях экономики, то рост грузооборота автомобильным транспортом на уровне 33% в год вызывает вопросы, поскольку такой большой рост не соответствует росту внутренней и внешней торговли, а также росту промышленности и других крупных секторов экономики.

Мы ожидаем, что рост объема услуг транспортного сектора Казахстана в 2026 году значительно замедлится и вернется к среднему уровню роста в 2022–2024 годах, что, по нашему мнению, будет связано с замедлением роста ВВП с 6,5% в 2025 году до 4,5%. О причинах замедления экономики в 2026 году будет говориться в нашем следующем квартальном макроэкономическом отчете.

В 2025 году рост транспортного сектора составил 20,4% г/г, существенно обогнав аналогичные показатели прошлых лет (Рис. 1), став одним из ключевых драйверов роста экономики (+6,5% г/г за 2025 год, по предварительным данным БНС). Для сравнения, средний рост данного сектора за последние три года до этого составлял 8,2% (в 2022 году – 10,1%, 2023 году – 6,1%, и в 2024 году – 8,5%).

Рис. 1. Динамика транспортного сектора, % г/г

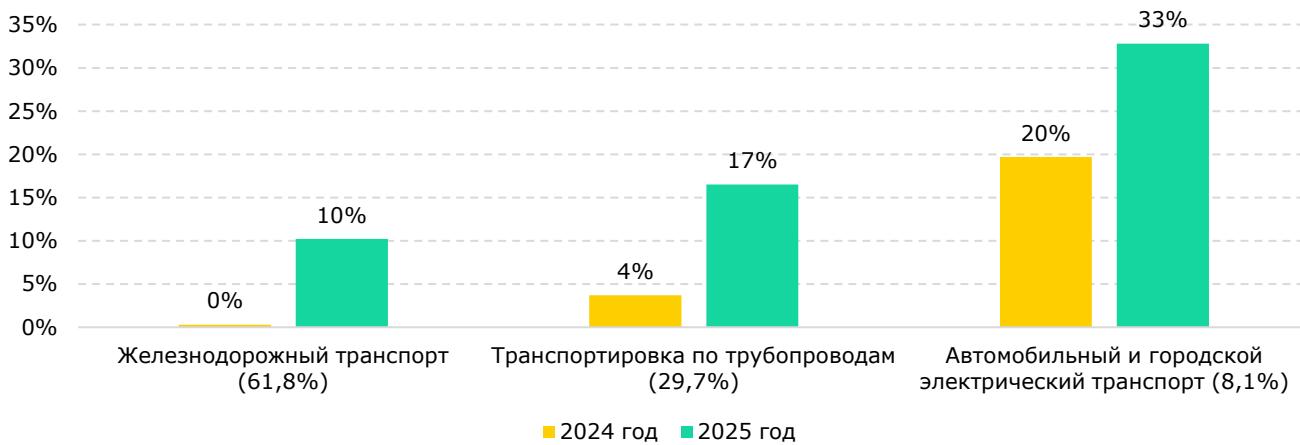


Источник: БНС

Основной вклад в динамику отрасли внес грузооборот, который в 2025 году значительно ускорил рост до 13,6% г/г с 2,6% г/г в 2024 году. При этом на грузоперевозки приходится около 79% доходов отрасли. Ускорение роста грузооборота наблюдалось во всех крупных сегментах: железнодорожном транспорте, автомобильных перевозках и трубопроводном транспорте, которые в совокупности обеспечили более 99,6% всего грузооборота в том году. В остальных сегментах было зафиксировано значительное замедление роста, однако они занимают незначительную долю в структуре отрасли и на общую динамику не влияют.

Ключевым компонентом грузооборота в Казахстане выступает железнодорожный транспорт, на долю которого приходилось около 62% грузооборота и почти треть (31%) совокупных доходов транспортной отрасли в 2025 году. Грузооборот в железнодорожном сегменте ускорил рост с 0,3% г/г в 2024 году до 10,2% г/г в 2025 году благодаря увеличению перевозок нефтяных и строительных грузов, химикатов, зерна. Также дополнительное влияние мог внести транзит грузов по железной дороге, который, по данным АО «НК «ҚТЖ», увеличился на 20% г/г. Однако, стоит отметить, что транзитные перевозки занимают всего 10% в структуре грузооборота компаний.

Рис. 2. Изменение динамики ключевых сегментов транспортного сектора по грузообороту, % г/г



Источник: БНС

Примечание: здесь и далее в скобках указана доля сегмента в грузообороте отрасли; остальные сегменты исключены из-за малой доли (<1%)

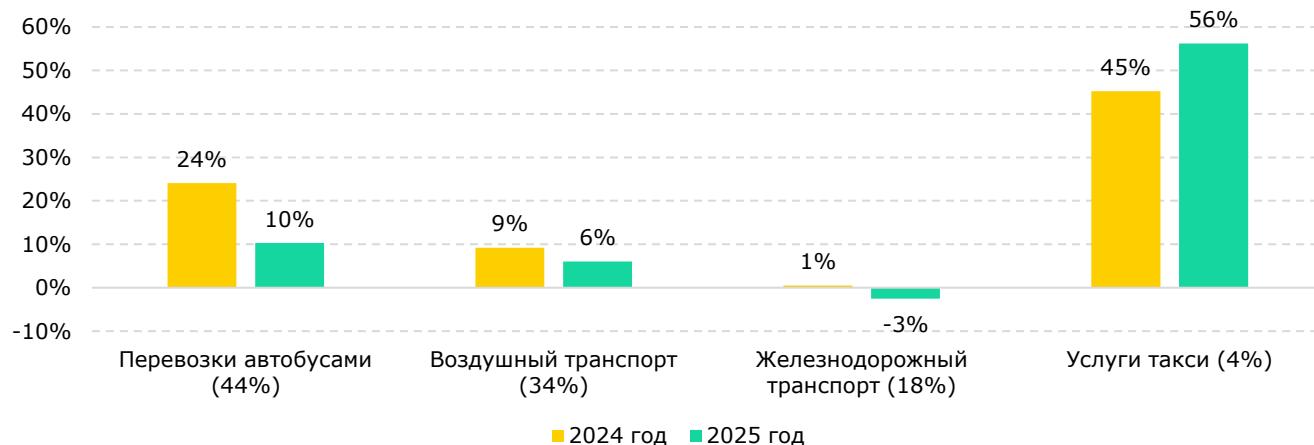
Трубопроводный транспорт является важным элементом отрасли, обеспечивая почти 30% грузооборота отрасли, за год ускорил рост с 3,7% г/г до 16,5% г/г. Основным фактором роста грузооборота в данном сегменте стало расширение добычи нефти и газоконденсата на 13,3% г/г в натуральном выражении. В то же время рост в этом сегменте выше, чем рост в нефтедобыче, что может говорить о наличии дополнительных факторах роста.

Грузовой автомобильный транспорт увеличил свою долю в общем грузообороте по итогам 2025 года до 8,1% (6,9% в 2024 году), демонстрируя значительное ускорение роста: с 19,7% г/г в 2024 году до 32,8% г/г. Такой значительный рост вызывает вопросы, поскольку общий объем транзитных перевозок через страну не увеличился пропорционально. Также данный значительный рост не соответствует росту внутренней (+8,9% г/г) и внешней (-0,1% г/г за 11M2025 в номинальном выражении) торговли, а также росту промышленности (+7,5% г/г) и других крупных секторов экономики, где требуется перевозка грузов. В целом это может указывать на наличие других неочевидных факторов роста.

Пассажирооборот за 2025 год увеличился на 7,4% г/г, демонстрируя значительное замедление по сравнению с динамикой прошлого года (+13,8% г/г). Основную часть этого оборота обеспечивает автомобильный транспорт – 49%, в частности перевозки автобусами. Однако несмотря на то, что автотранспортные средства перевезли 98% всех пассажиров, они приносят 7% от всех доходов сектора. Большую часть доходов от пассажирских перевозок генерирует воздушный транспорт (12,5% от всего дохода транспортного сектора), занимая 34% всего пассажирооборота.

Наиболее заметное влияние на замедление динамики пассажирских перевозок оказали автотранспортный сегмент, где рост замедлился с 24,6% г/г в 2024 году до 12,7% г/г в 2025 году и воздушный сегмент – с 9,2% г/г до 6% г/г. Также на динамику повлиял ж/д сегмент (18% пассажирооборота), в котором пассажирооборот за год снизился на 2,5% г/г (+0,5% г/г в 2024 году). Данное снижение может быть обусловлено изменениями предпочтений населения в сфере мобильности, а также снижением относительной привлекательности железнодорожных поездок.

Рис. 3. Изменение динамики ключевых сегментов транспортного сектора по пассажирообороту, % г/г



Источник: БНС

Замедление роста частично компенсировали услуги такси, где пассажирооборот увеличился на 56,2% г/г (+45,2% г/г в 2024 году), однако их влияние было незначительным в связи с малой долей (4%). Такой значительный рост, по нашему мнению, связан с развитием мобильных приложений для вызова такси.

Транспортный сектор Казахстана в 2025 году является наиболее динамичным сектором, демонстрирующим с начала года двузначные темпы роста, значительно опережающие общую динамику роста экономики, что частично определяется эффектом низкой базы прошлого года. Ускорение экономической активности, рост объемов добычи нефти и реализация инфраструктурных проектов, а также инвестиционная активность в отрасли выступили ключевыми драйверами роста. Несмотря на это, у нас вызывает вопрос такой значительный рост в более чем 20% г/г, так как пассажирооборот и грузооборот продемонстрировали динамику ниже общего роста сектора. Также основные секторы экономики, где используются перевозки грузов, показали схожую картину, имея динамику значительно ниже, чем у транспортного сектора.

Мы ожидаем, что рост объема услуг транспортного сектора Казахстана в 2026 году значительно замедлится и вернется к среднему уровню роста в 2022–2024 годах, что, по нашему мнению, будет связано с замедлением роста ВВП с 6,5% в 2025 году до 4,5%. О причинах данного замедления в 2026 году будет говориться в нашем следующем квартальном макроэкономическом отчете.

Арслан Аронов – Аналитический центр

При использовании материала из данной публикации ссылка на первоисточник обязательна.

© 2025 АО «Halyk Finance» (далее - HF), дочерняя организация АО «Народный банк Казахстана».

Настоящая публикация носит исключительно информационный характер и не является предложением или попыткой со стороны HF купить, продать или вступить в иную сделку в отношении каких-либо ценных бумаг и иных финансовых инструментов, на которые в настоящей публикации может содержаться ссылка, предоставить какие-либо инвестиционные рекомендации или услуги. Указанные предложения могут быть направлены исключительно в соответствии с требованиями применимого законодательства. Настоящая публикация основана на информации, которую мы считаем надежной, однако мы не утверждаем, что все приведенные сведения абсолютно точны. При этом, отмечаем, что прошлая доходность не является показателем доходности инвестиций в будущем. Мы не несем ответственности за использование клиентами информации, содержащейся в настоящей публикации, а также за сделки и операции с ценными бумагами и иными финансовыми инструментами, упоминающимися в ней. Мы не берем на себя обязательство регулярно обновлять информацию, которая содержится в настоящей публикации или исправлять возможные неточности. HF, его аффилированные и должностные лица, партнеры и сотрудники, в том числе лица, участвующие в подготовке и выпуске этого материала, оставляют за собой право участвовать в сделках в отношении упоминающихся в настоящей публикации ценных бумаг и иных финансовых инструментов. Также отмечаем, что на ценные бумаги и иные финансовые инструменты, рассматриваемые в настоящей публикации и номинированные в иностранной валюте, могут оказывать влияние обменные курсы валют. Изменение обменных курсов валют может вызвать снижение стоимости инвестиций в указанные активы. Следует иметь в виду, что инвестирование в Американские депозитарные расписки также подвержено риску изменения обменного курса валют, а инвестирование в казахстанские ценные бумаги и иные финансовые инструменты имеет значительный риск. В указанной связи инвесторы до принятия решения об участии в сделках с ценными бумагами и иными финансовыми инструментами, рассматриваемыми в настоящей публикации, должны проводить собственное исследование относительно надежности эмитентов данных ценных бумаг и иных финансовых инструментов.

© 2025 г., все права защищены.

Аналитический центр

Мадина Кабжаялова

Асан Курманбеков

Салтанат Игенбекова

Арслан Аронов

+7 (727) 339 43 86

m.kabzhalyalova@halykfinance.kz

a.kurmanbekov@halykfinance.kz

s.igenbekova@halykfinance.kz

a.aronov@halykfinance.kz

Адрес:

Halyk Finance
пр. Абая, 109 «В», 5 этаж
A05A1B9, Алматы, Республика Казахстан
Тел. +7 727 331 59 77
www.halykfinance.kz

Bloomberg

HLFN

Refinitiv

Halyk Finance

Factset

Halyk Finance

Capital IQ

Halyk Finance