

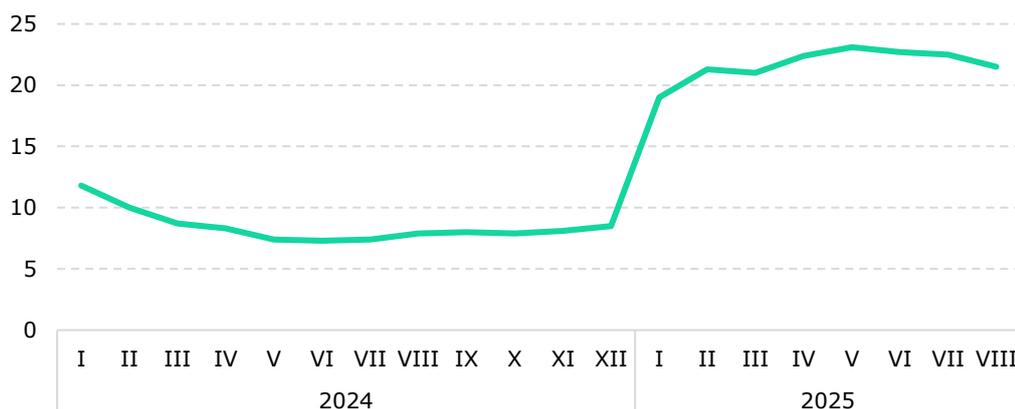
26 сентября 2025 года

За январь–август 2025 года транспортный сектор Казахстана сохранил ускоренные темпы роста на фоне высокого роста ВВП. Стимул сектору придают масштабные государственные инвестиции, мультипликативные эффекты от расширения нефтедобычи, увеличение транзитных и экспортных потоков. Основной вклад в прирост отрасли обеспечил грузооборот, опережающий по динамике пассажирооборот. При этом в августе показатели демонстрировали дополнительное ускорение, отражая сезонные тренды.

В перспективе рост транспортного сектора будет поддержан расширением ключевых отраслей и дальнейшей реализацией инфраструктурных проектов. По мере завершения крупных проектов и ослабления стимулирующего эффекта нефтяного сектора для поддержания устойчивой динамики необходим пересмотр тарифов, привлечение частных инвестиций и инновации. Особое значение имеет развитие международных транспортных коридоров, что укрепит транзитный потенциал и интеграцию Казахстана в мировые цепочки поставок.

Согласно предварительным данным, за восемь месяцев 2025 года рост ВВП достиг 6,5% г/г. При этом наиболее высокая динамика зафиксирована в транспорте (+21,5% г/г), который продолжил демонстрировать двадцатизначные темпы роста на протяжении всего года (Рис. 1).

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



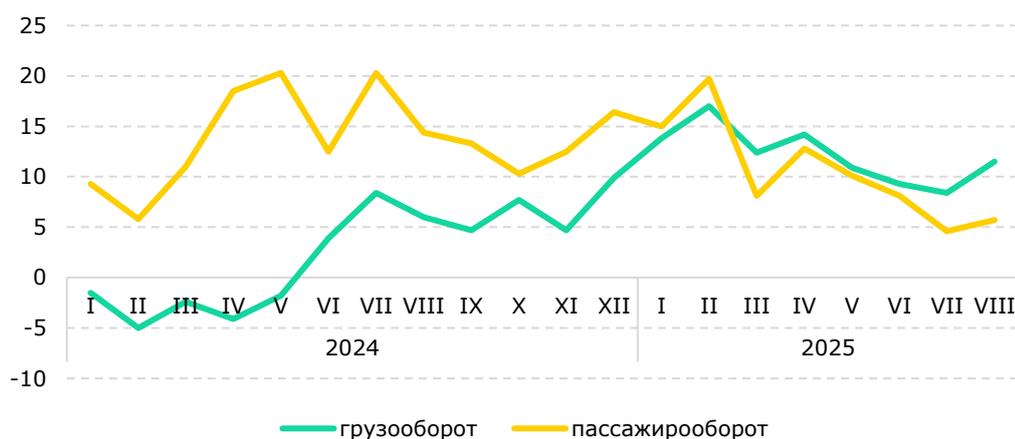
Источник: БНС

Расширение отрасли сопровождалось увеличением инвестиций в основной капитал на 14,3% г/г, темпы роста которых начали замедляться, но существенно обгоняли аналогичный показатель прошлого года (+0,1% г/г). В то же время доля бюджетных средств в составе инвестиций выросла с 18,5% за 8М2024 до 23,0% за 8М2025.

Основной вклад в рост транспортного сектора обеспечивает грузооборот, на который приходится 79% доходов отрасли. Рост грузооборота наблюдался почти во всех сегментах: железнодорожном транспорте (+7,6% г/г), автомобильных перевозках (+31,5% г/г), трубопроводном (+17,1% г/г), воздушном (+9,0% г/г), морском (+4,3% г/г) транспортах. Снижение объемов зафиксировано только в сегменте внутренних водных перевозок (-40,9% г/г) с незначительной долей в структуре отрасли.

Основным драйвером грузооборота в Казахстане выступает железнодорожный транспорт, на долю которого приходится около 60% грузопотока и трети совокупных доходов транспортной отрасли. Рост грузооборота в железнодорожном сегменте (+7,6% г/г) обусловлен увеличением перевозок нефтяных грузов, строительных грузов, химикатов, удобрений и черных металлов, ростом транзитных и экспортных поставок, повышением тарифов с начала 2025 года. По данным национального оператора (КТЖ), за 8 месяцев 2025 года общий объем перевозок достиг 204 млн тонн (+4% г/г), из них внутренние перевозки – 114 млн тонн (+2% г/г), экспорт – 56,1 млн тонн (+8% г/г), транзит – 19,6 млн тонн (+10% г/г).

Рис. 2. Основные показатели транспорта, % г/г



Источник: БНС

Трубопроводный транспорт обеспечивает 31% грузооборота и 28% доходов сектора. Устойчивый рост сегмента в текущем году (+17,1% г/г) связан с увеличением объемов нефтедобычи, ростом транзитных поставок по международным маршрутам, расширением пропускной способности магистральных трубопроводов и ростом тарифов. Между тем наибольший прирост грузопотока зафиксирован в нефтедобывающих регионах: Атырауской (+69,5% г/г), Мангистауской (+61,5% г/г) и Западно-Казахстанской (+20,8% г/г) областях.

Автомобильный транспорт нарастил долю в грузообороте до 8%, одновременно демонстрируя наиболее высокие темпы прироста – 31,5% г/г. Факторами роста являются повышение спроса на внутрирегиональные перевозки на фоне ускорения темпов роста ВВП и строительного сектора, расширение электронной торговли, улучшение приграничной логистики и рост импорта.

Грузооборот в воздушном и морском сегментах вырос на 9,0% г/г и 4,3% г/г соответственно, при этом их доля в общем объеме грузоперевозок остается незначительной.

Пассажируоборот за 8 месяцев 2025 года вырос на 10,0% г/г. Основная нагрузка традиционно приходится на автомобильный транспорт, который обеспечивает 47% объемов, более четверти доходов сектора и 98% от общего числа перевезенных пассажиров. Наиболее высокая динамика наблюдается в услугах такси, где пассажируоборот вырос на 42,2% г/г, а число перевезенных пассажиров увеличилось в 2,3 раза в годовом сравнении. Такой рост, среди прочего, может быть связан с активным распространением приложений, а также большей формализацией рынка после внедрения моделей платформенной занятости в конце 2024 года. Пассажируоборот в автобусах за отчетный период увеличился на 15,1% г/г, при этом в перевозках трамваями и троллейбусами наблюдалось снижение почти на 10% год к году.

На воздушный транспорт приходится свыше трети пассажируоборота и около 13% общих доходов отрасли. За отчетный период пассажируоборот в воздушном сегменте вырос на 8,7% г/г. В то же время пассажируоборот в железнодорожном транспорте сократился на 1,7% г/г. Подобный сдвиг может быть обусловлен ускорением развития авиасообщения, ростом предпочтения населения к быстрой мобильности, а также снижением относительной привлекательности железнодорожных поездок. Тем не менее, по числу пассажиров железнодорожный транспорт продолжает сохранять небольшое лидерство: за 8 месяцев 2025 года им воспользовались 13,5 млн пассажиров против 10,6 млн в авиации.

В целом с начала 2025 года транспортный сектор Казахстана демонстрирует наиболее высокие темпы роста среди ключевых отраслей. Драйверами стали ускорение экономической активности, расширение объемов нефтедобычи и реализация масштабных инфраструктурных проектов. По мере завершения этих проектов и ослабления стимулов со стороны нефтяного сектора для поддержания устойчивой динамики в среднесрочной перспективе потребуются выстраивание более сбалансированной тарифной политики в базовых сегментах, повышение прозрачности

регулирования и активное привлечение частных инвестиций. Ключевым условием также станет модернизация инфраструктуры и внедрение инновационных решений. Особое внимание следует уделить развитию международных транспортных коридоров, формирующих основу транзитного потенциала Казахстана. Укрепление позиций на направлениях «Восток-Запад», «Север-Юг» и ТМТМ, расширение мощностей сухопутных и мультимодальных узлов, повышение пропускной способности ключевых переходов позволит не только нарастить объемы транзита, но и углубить интеграцию страны в глобальные цепочки поставок.

Санжар Калдаров – 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 Кабжалылова

Санжар Калдаров

Салтанат Игенбекова

Арслан Аронов

Арсен Сариев

+7 (727) 339 43 86

m.kabzhalyalova@halykfinance.kz

s.kaldarov@halykfinance.kz

s.igenbekova@halykfinance.kz

a.aronov@halykfinance.kz

a.sariyev@halykfinance.kz

Адрес:

Halyk Finance

пр. Абая, 109 «В», 5 этаж

А05А1В9, Алматы, Республика Казахстан

Тел. +7 727 331 59 77

www.halykfinance.kz

Bloomberg

HLFN

Refinitiv

Halyk Finance

Factset

Halyk Finance

Capital IQ

Halyk Finance