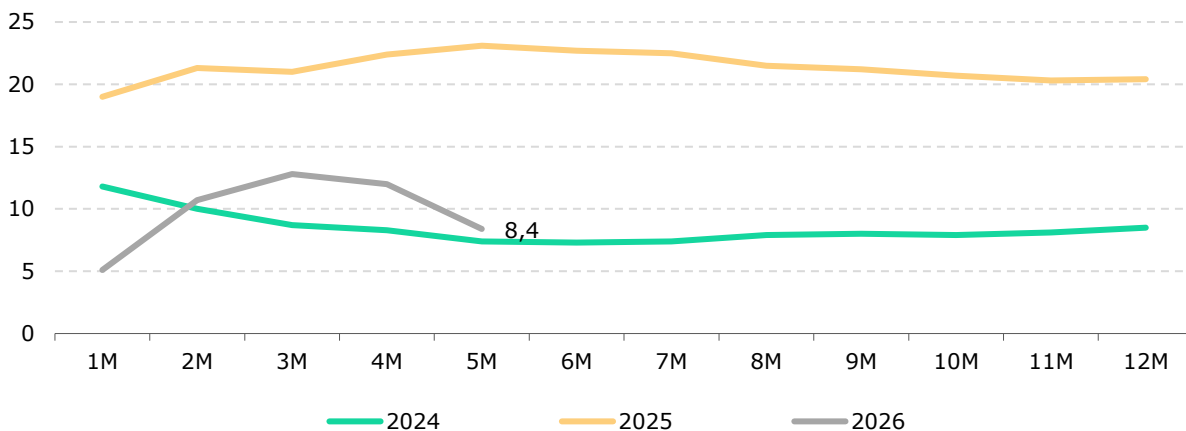


17 июня 2026 года

Транспортная отрасль в январе-мае 2026 года сохранила положительную динамику, однако после двузначных темпов в начале текущего года рост постепенно замедляется. Внутренние перевозки поддерживались спросом со стороны торговли, строительства и региональной логистики, тогда как внешние и дальнемагистральные перевозки находились под давлением на фоне сохраняющихся ограничений в международной логистике, более сдержанной экономической активности в России и снижения потоков в нефтегазовом секторе. Дополнительным фактором выступил эффект высокой базы прошлого года, наиболее выраженный в пассажирских автоперевозках и сегменте такси, где в 2025 году статистика отражала расширение учета ранее неформализованных услуг.

Индекс физического объема (ИФО) услуг секции «Транспорт и складирование» в январе-мае 2026 года составил 8,4% к соответствующему периоду прошлого года. Показатель снизился по сравнению с январем-апрелем (+12,0% г/г) и январем-мартом (+12,8% г/г), а также сложился ниже результата 5М2025 года (+23,1% г/г). Замедление отражает не только эффект высокой базы, но и изменение структуры грузоперевозок. Так, при росте перевозки грузов на 2,0% г/г грузооборот снизился на 7,0% г/г, что указывает на сокращение средней дальности перевозок и меньший вклад международных маршрутов. Дополнительное давление оказали снижение нефтедобычи и связанное с этим сокращение объемов трубопроводной транспортировки, ограничения для авиаперевозок на ближневосточных направлениях и более умеренная экономическая активность в Российской Федерации (РФ) в начале года.

Рис. 1. Транспорт и складирование, % г/г



Источник: БНС

В разрезе видов транспорта перевозка грузов в совокупности увеличилась на 2,0% в годовом выражении до 382,1 млн тонн, при этом грузооборот сократился на 7,0% г/г. Перевозка грузов железнодорожным транспортом, на который приходится около 36% всех перевозимых грузов, снизилась на 1,8% г/г, а грузооборот уменьшился на 11,1% г/г. Такая динамика указывает на более умеренную активность в сегменте дальнемагистральных и международных перевозок, которые более чувствительны к внешней конъюнктуре и высокой базе прошлого года.

В автотранспортной сфере рост перевозки грузов составил 9,7% г/г после 15,5% г/г за январь-апрель и 20,4% г/г за первый квартал. Сегмент сохранил положительную динамику благодаря гибкости логистики и устойчивости внутренних перевозок, однако темпы роста заметно замедлились на фоне снижения внешнего спроса и более слабых транспортных потоков на отдельных международных направлениях, включая российское.

В секторе трубопроводного транспорта динамика перешла в отрицательную зону: объем транспортировки снизился на 2,4% г/г против роста на 3,3% г/г по итогам января-апреля, а грузооборот уменьшился на 2,6% г/г. Давление на показатели связано со снижением добычи нефти и ограничениями экспортной инфраструктуры в начале года, включая Тенгизское месторождение и КТК.

В сегменте морских грузоперевозок восстановление продолжилось: после роста на 4,4% г/г за январь-апрель показатель ускорился до 9,5% г/г, а грузооборот увеличился на 17,6% г/г. В воздушных грузоперевозках, напротив, спад усилился до 9,2% г/г после снижения на 4,7% г/г за январь-апрель. Ключевым сдерживающим фактором стали ограничения полетов в ряд стран Ближнего Востока, затронувшие регулярные, нерегулярные, пассажирские, грузовые и технические рейсы казахстанских эксплуатантов.

В сегменте пассажирских перевозок также зафиксировано замедление. За январь-май перевезено 822,3 млн пассажиров, что на 6,6% выше уровня прошлого года, тогда как за январь-апрель рост составлял 8,7% г/г, а за первый квартал – 9,3% г/г. Пассажиरोоборот увеличился на 4,1% г/г до 36,7 млрд п-км. В железнодорожных пассажирских перевозках спад составил 3,4% г/г, что немного ниже результата января-апреля (-3,1% г/г), но выше показателя 5М2025 года (-6,8% г/г).

В секторе автомобильных пассажирских перевозок темпы роста снизились до 6,8% г/г против 8,9% г/г по итогам января-апреля. Основной вклад в замедление внес сегмент такси, где прирост сократился до 40,8% г/г после 69,7% г/г за январь-апрель и 83,2% г/г за первый квартал. Несмотря на сохранение высокой динамики, влияние высокой базы 2025 года (+98,9% г/г 5М2025) сохраняется повышенным. Отметим, что в мае в статистике впервые были отражены перевозки пассажиров легкорельсовым транспортом (ЛРТ) – за месяц данным видом транспорта воспользовались свыше 1,1 млн человек.

В секторе воздушных пассажирских перевозок рост замедлился до 1,7% г/г, хотя пассажиरोоборот увеличился на 7,0% г/г. Поддержку сегменту оказывало начало сезона повышенной активности и переориентация части спроса на альтернативные направления, однако ограничения на ближневосточном направлении и связанные с ними корректировки сдерживали восстановление пассажиропотока.

Рис. 2. Деятельность транспорта, % г/г

	Перевозка грузов		Перевозка пассажиров	
	5М2025	5М2026	5М2025	5М2026
Всего	11,9	2,0	10,2	6,6
ЖД	14,1	-1,8	-6,8	-3,4
Автотранспортный	2,3	9,7	10,4	6,8
Такси	-	-	98,9	40,8
Трубопроводный	18,2	-2,4	-	-
Морской	43,9	9,5	-	-
Воздушный	12,2	-9,2	5,1	1,7

Источник: БНС

Деятельность транспортной отрасли в январе-мае текущего года продолжала находиться под влиянием сочетания высокой базы прошлого года и внешних ограничений. Сдерживающее влияние также оказали снижение нефтедобычи наряду с ужесточением контроля трансграничных товарных потоков. После двузначных темпов роста в начале года динамика ИФО замедлилась до однозначного уровня, однако по-прежнему опережала темпы роста экономики. Наиболее заметное давление сформировалось в трубопроводном и железнодорожном транспорте, а также воздушных грузоперевозках, тогда как автотранспорт, морские перевозки и такси оставались основными источниками положительного вклада.

Автомобильные грузоперевозки сохранили положительную динамику благодаря логистической гибкости и внутреннему спросу, однако сокращение средней дальности перевозок и слабость внешнего контура ограничили темпы роста. Железнодорожные перевозки оказались более чувствительны к динамике импортных потоков, что выразилось в снижении объемов грузов и более глубоком падении грузооборота. В пассажирском сегменте отрицательная динамика железнодорожных перевозок сохраняется, но текущие показатели остаются выше 2025 года. Высокие темпы роста сегмента такси по-прежнему во многом обусловлены эффектом расширения статистического охвата и формализацией ранее не учитывавшихся перевозчиков.

Дальнейшая динамика транспортной отрасли будет зависеть от восстановления нефтедобычи и стабильности экспортной инфраструктуры, нормализации воздушных маршрутов, а также внешнеторговой активности ключевых торговых партнеров Казахстана.

Курманбеков Асан – Аналитический центр

При использовании материала из данной публикации ссылка на первоисточник обязательна.

© 2026 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.

© 2026, все права защищены.

Аналитический центр

Салтанат Игенбекова
Курманбеков Асан
Арслан Аронов

+7 (727) 339 43 86

s.igenbekova@halykfinance.kz
a.kurmanbekov@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