



Дмитрий Шейкин
d.sheikin@halykfinance.kz
+7 (727) 357 31 79 (3319)

Транспортная отрасль Казахстана

Краткое резюме

В силу своего уникального местоположения Казахстан обладает высоким транспортно-транзитным потенциалом. Транспортные потоки из КНР в Европу и обратно по территории республики позволяют раскрыть этот потенциал. Республика территориально может по разным оценкам обслуживать до 20% этих трансконтинентальных потоков. Понимая это, руководство Казахстана с 2000 г. стало уделять особое внимание развитию транспортной отрасли в связи с масштабными процессами экономической интеграции республики в глобальную и региональные экономики. Были разработаны соответствующие отраслевые программы, направленные на раскрытие этого потенциала. Наиболее существенными межотраслевыми программами, направленными на реализацию транспортно-транзитного потенциала Казахстана, являются Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, которой предшествовали Программа развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан на 2004-2006 гг. и Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы. На текущий момент реализуется Государственная программа инфраструктурного развития «Нурлы Жол» на 2015-2019 гг. В рамках государственных программ по развитию транспортно-транзитного потенциала было направлено порядка Т7,930 млрд. В рамках программы «Нурлы Жол» предполагалось финансирование в размере Т7,676 млрд. Согласно заявлению министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, в текущем году будет разработана и представлена концепция программы «Нурлы Жол» до 2025 г.

Транспортная отрасль Казахстана за последние несколько лет не демонстрировала серьезных структурных изменений, сохраняя свою долю в ВВП на уровне средних значений чуть более 7% (2015-2018 гг.). По состоянию на конец 2018 г., согласно нашей оценке, доля отрасли составила 7,5% (7,4% в 2017 г.). Валовый выпуск услуг транспорта за январь-декабрь 2018 г. по предварительным данным составил Т7,240 млрд (+11,8% г/г или Т6,474 млрд. в 2017 г.). Прирост отрасли в реальном выражении составил 4,6% г/г против 4,8% г/г годом ранее.

В структуре доходов отрасли от перевозки по видам транспорта на долю железнодорожного (ЖД) и трубопроводного транспорта в среднем приходится 81% (78,7% в 2018 г.) в 2007-2018 гг. Доля городского транспорта (автобусный, такси, троллейбусный, трамвайный) в структуре дохода за советующий период составила 3,8% (3,5% в 2018 г.). Среднее значение доли морского транспорта (речного внутреннего и морского) составляет 0,5% (0,2% в 2018 г.).

Изменения объемов грузоперевозок в Казахстане в 1991-2018 гг. были неравномерные. На начало периода наблюдения приходятся наиболее заметные объемы перевозок грузов, которые составляли 2 513,4 млн. тонн или 437,2 млрд. т/км с последующим сокращением объемов до 1 065,9 млн. тонн или 149,7 млрд. т/км в 1999 г. Объем перевозок грузов всеми видами транспорта в 2018 г. увеличился на 4,0% г/г и составил 4 130,6 млн. тонн грузов, багажа и грузобагажа (5,8% г/г в 2017 г.). Рост грузооборота в 2018 г. составил 5,7% г/г до 596,1 т/км (8,7% г/г в 2017 г.).

В части пассажирских перевозок основная нагрузка по видам транспорта в республике Казахстан приходится на автобусные перевозки. В периоде с 1998 г. по 2008 г. доля перевозок этим видом транспорта составляла в среднем 69% или 6 327 в среднем за период. Начиная с 2009 г. доля этого транспорта существенно возрастает с 74% (8 692 млн. чел.) до 82% (18 314 млн. чел.) в 2016 г. В 2017 г. наметилось сокращение доли автобусных перевозок и по состоянию на конец года доля пассажиров, перевезенных этим видом транспорта, составила 80% (18 237 млн. чел.), а в 2018 г. 72% (16 541 млн. чел.).

Динамика инвестиций в отрасль транспорта (без учета складирования) была крайне неравномерной. Так, с 2004-2009 гг. наблюдался положительный прирост в объемах

инвестиций в отрасль с Т87 млрд. до Т571 млрд. в год. В 2010 г. инвестиции в основной капитал составили Т310 млрд. в 2013 г. достигли своего исторического максимума в Т964 млрд. В дальнейшем наблюдается сокращение объема инвестиций в отрасль до Т405 млрд в 2016. В 2017 г. инвестиции в основной капитал отрасли из всех источников финансирования составили Т492 млрд. в текущих ценах или 157 млрд. тенге в ценах 2003 г. Существенный приток инвестиций (64% в среднем за период) в периоде 2003-2017 гг. был направлен в сектор транспортировки по трубопроводу. Валовый приток прямых иностранных инвестиций (ПИИ) показал, что в структуре всех иностранных инвестиций доля инвестиций в транспортную отрасль (за минусом складирования) в среднем в 2005-2018 гг. составляла порядка 1,4%.

С 2003 г. по 2018 г. основные средства (ОС) отрасли увеличились в 13,1 раза и по состоянию на начало 2018 г. и составили Т7,042 млрд. ОС отрасли с поправкой на инфляцию (2003=100) увеличились в 4,2 раза и составили Т2,248 млрд. В структуре основных средств отрасли транспорта существенная доля в 60% (в среднем за 2008-2017 гг.) приходится на основные средства (ОС) транспортирования по трубопроводу. Доля автомобильного и городского электрического транспорта в структуре ОС отрасли с 2004-2017 гг. в среднем составляла 7%. Доля ОС воздушного транспорта в структуре отрасли в среднем составляла порядка 4,1% за анализируемый период.

По состоянию на конец 2017 г. амортизация ОС отрасли транспорта и складирования составила 24,2%. Уровень амортизации ОС по отрасли с 2003 г. по 2010 г. был выше и в среднем составлял 30%, с 2011 г. по 2017 г. этот показатель в среднем составил 25%. Такая тенденция характерна для всех видов транспорта.

Оценка эффективности использования основных средств отрасли транспорта (валовый выпуск услуг транспорта к ОС по первоначальной стоимости) показала, что фондоотдача с 2006 г. непрерывно убывала с 1,21 до 1,10 тенге в 2008 г. С 2009-2012 гг. наблюдается сокращение показателя фондоотдачи с 0,97 до 0,71 тенге. В 2015 г. 1 тенге основных средств отрасли транспорта создавал всего лишь 0,62 тенге валового выпуска в ценах 2006 г. Наблюдаемое убывание показателя фондоотдачи показывает, что в отрасли происходит накопление капитала, использование которого происходит неэффективно, что подтверждает динамика роста валового выпуска отрасли транспорта (в текущих ценах 13,4% и в ценах 2006 г. 7,4%), уступающая темпам роста накопления капитала в отрасли (в текущих ценах 20,7% и в ценах 2006 г. 15%).

Накопленная инфляция цен (2005=100) в отрасли транспорта составила 445%, в то время как показатель инфляции потребительских цен составил 287%, а ИЦ производителей промышленной продукции 318%. Другими секторами, демонстрирующими существенную накопленную инфляцию, является индекс цен приобретения продукции производственно-технического назначения 333% и индекс цен производителей продукции сельского хозяйства 303%. Основными причинами наблюдаемого уровня инфляции цен в отрасли является высокая ее монополизация, технологически и физически устаревшая техника, а также высокие операционные расходы, связанные с инфраструктурой и обслуживанием старой техники. Кроме того, техническое обслуживание устаревающего железнодорожного парка с использованием неоригинальных запчастей, делает обслуживание транспортной техники ненадежным и непродолжительным по времени в пост-ремонтной эксплуатации и увеличивает операционные расходы компании, которые отражаются в росте тарифов.

Трудовые ресурсы, занятые в отрасли транспорта и складирования, в 2006-2018 гг. увеличились с 437,4 тыс. человек до 624,7 тыс. человек. Пополнение отрасли трудовыми ресурсами в рассматриваемом периоде происходило со среднегодовым темпом в 3,1%. Доля занятых в отрасли транспорта и складирования увеличилась с 5,9% в 2006 г. до 7,2% в 2018 г.

Структура занятого населения в отрасли в 2006 г. на 74,5% была представлена наемными работниками. Начиная с 2011 г., наблюдается сокращение доли наемных работников с 72,8% до 67,5% в 2018 г. В 2018 г. количество занятого населения в отрасли транспорта и складирования составило 625 тыс. человек. Статистика отрасли также имеет информацию о списочной численности работников, т.е. численность лиц, принятых по трудовому договору, которая меньше общей численности трудовых ресурсов отрасли в среднем на 62,4%.

В среднем заработная плата на одного работника в отрасли транспорта и складирования на 29% была выше среднемесячной номинальной заработной платы в целом по экономике. Сложившийся размер среднемесячной заработной платы на одного работника в отрасли транспорта и складирования в 2018 г. (4 квартал) на уровне 223,7 тыс. тенге был соизмерим с размером номинальной заработной платы в отрасли строительства (227,5 тыс. тенге) и промышленности в целом (255,5 тыс. тенге).

Проведенный двухфакторный анализ показал, что положительный вклад в рост отрасли транспорта оказывает наращивание капитала отрасли при этом коэффициент эластичности этого фактора составил в первой модели 0,65 и во второй 0,59. Получается, что увеличение ОС на 1 п.п. рост валового объема выпуска в отрасли составит 0,65 п.п. С учетом того, что фактор труда в этих моделях имеет отрицательную эластичность на уровне (-0,70) при уровне надежности модели в 90%, то становится очевидным, что отрасль фактически растет за счет количественного наращивания капитала. Принимая во внимание, что структура доходов отрасли в республике более чем на 70% формируется за счет таких капиталоемких подотраслей транспорта, как железнодорожный транспорт (перевозки грузов) и транспортировка грузов по трубопроводу (газ и нефть), то становится очевидным, что капитал этих подотраслей будет и в дальнейшем определять выпуск отрасли и его фондоотдачу.

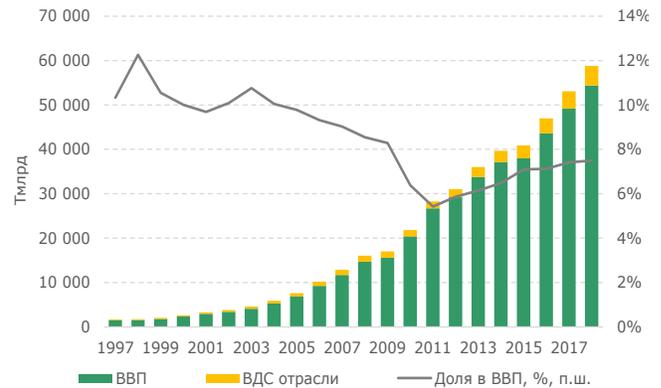
Транспортная отрасль в экономике Казахстана

Транспортная отрасль Казахстана за последние несколько лет, согласно данным ежегодных отчетов по отрасли Комитета по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан (КС МНЭ), не демонстрировала серьезных структурных изменений, сохраняя свою долю в ВВП на уровне средних значений в 7,3% (2015-2018 гг.). По состоянию на конец 2018 г., согласно нашей оценке, доля отрасли в ВВП составила 7,5% (7,4% в 2017 г.). В текущих ценах валовая добавленная стоимость (ВДС) транспортной отрасли в ВВП республики, по нашей оценке, составила Т4,403 млрд (+11,8% г/г). Для сравнения ВДС отрасли транспорта в ВВП РФ составляет 6,9% от ВВП в 2016 г. и 7,0% в 2017 г. В Белоруссии этот показатель составляет 5,7% и 5,8% соответственно.

Рисунок 1. Валовый выпуск услуг транспорта



Рисунок 2. Доля отрасли в экономике



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance *оценка

Источник: КС МНЭ, Halyk Finance *оценка

Валовый выпуск услуг транспорта за январь-декабрь 2018 г. по предварительным данным составил 7,240 млрд тенге (+11,8% г/г или 6,474 млрд. тенге в 2017 г.). Прирост отрасли в реальном выражении составил 4,6% г/г против 4,8% г/г годом ранее (Рисунок 3.). Динамика роста отрасли во многом коррелирует с динамикой роста всей экономики, т.к. экономическая суть транспортной отрасли состоит в обслуживании прочих отраслей экономики и в поддержке межотраслевых производственных связей (растет экономика – растет объем транспортировки Рисунок 4.). Анализ структуры ВВП методом производства показал, что в рамках производства услуг отрасль транспорта и складирования составляет в среднем 7,9% в периоде 2010-2018 г. (8,3% в 2018 г.) В рамках производства услуг эта отрасль занимает третью позицию после оптовой и розничной торговли, ремонта автомобилей и т.п. (15,3% среднее значение за 2010-2018 гг.) и сектора операций с недвижимым имуществом (8,4% за тот же период).

В структуре формирования доходов отрасли от перевозки по видам транспорта среднее значение доли железнодорожного (ЖД) и трубопроводного транспорта составило 81% (78,7% в 2018 г.) в 2007-2018 гг. (Рисунок 4.). Структурно доли этих двух отраслей претерпели заметные изменения. Доля ЖД транспорта в структуре формирования доходов уменьшилась с 55,3% в 2006 г. до 31,1% в 2018 г, а доля трубопроводного транспорта увеличилась с 26,2% до 47,5%. Среднее значение доли воздушного транспорта в доходах транспортной отрасли в 2007-2018 гг. составляло 10,4% (12,2% в 2018 г.). На долю грузового автомобильного транспорта приходилось по 4,4% в среднем за тот же период (5,3% в 2018 г.). Доля городского транспорта (автобусного, такси, троллейбусного, трамвайного) в структуре дохода отрасли за советующий период составила 3,8% (3,5% в 2018 г.). Среднее значение доли морского транспорта (речного внутреннего и морского) составляет 0,5% (0,2% в 2018 г.).

Рисунок 3. Рост услуг отрасли и ВВП



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Рисунок 4. Структура доходов отрасли



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Изменения объемов грузоперевозок в Казахстане в 1991-2018 гг. были неравномерные. На начало периода наблюдения приходятся наиболее заметные объемы перевозок грузов, которые составляли 2 513,4 млн. тонн или 437,2 млрд. т/км с последующим сокращением объемов до 1 065,9 млн. тонн или 149,7 млрд. т/км в 1999 г. (Рисунок 5.) Сокращение объемов грузоперевозок в периоде 1991-1999 гг. объясняется, прежде всего, углублением разрыва межреспубликанских связей и дезинтеграции единого экономического пространства СССР. В 2000 г. мы наблюдаем существенный прирост в объемах грузоперевозок на 38,3% г/г до 1 293,1 млн. тонн. Произошло это за счет наращивания объемов перевозок угля и металлических руд и концентратов. Так, экспорт каменного угля в Российскую Федерацию (РФ) в 2000 г. увеличился на 51,5% до 24,5 млн. тонн. Экспорт медных руд преимущественно в РФ увеличился в 8,1 раза и составил 101,5 тыс. тонн. Расширение сырьевых экспортных поставок в РФ совпало с восстановлением российской экономики, реальный ВВП которой увеличился в 2000 г. на 10% г/г. Экспорт цинковых руд и концентратов увеличился на 23% г/г и составил 113,2 тыс. тонн с преимущественным экспортом в Узбекистан. На рубеже 1999-2000 гг. внешнеторговый товарооборот вырос на 45,4% г/г и составил 13,9 млрд. долларов США. В дальнейшем существенный рост грузооборота наблюдался в 2010-2011 гг., когда объемы перевозки грузов увеличились на 16% и 22% г/г. В этом периоде существенный рост объёмов перевозок наблюдался по экспорту пшеницы, цинковых руд и концентратов, хромовых концентратов, каменного угля, жидкого топлива (мазута). Внешнеторговый товарооборот в 2011 г. вырос на 27,6% г/г и составил 91,4 млрд. долларов США. Отрицательная динамика в объемах перевозок в 2015-2016 гг. -0,4% и -0,1% совпадает с кризисом цен на энергоносители, вызванного избыточным предложением на глобальных рынках. Объём перевозок грузов всеми видами транспорта в 2018 г. увеличился на 4,0% г/г и составил 4 130,6 млн. тонн грузов, багажа и грузобагажа (5,8% г/г в 2017 г.). Рост грузооборота в 2018 г. увеличился на 5,7% г/г и составил 596,1 т/км (8,7% г/г в 2017 г.). Внешнеторговый товарооборот в 2018 г. вырос на 19,7% г/г и составил 93,5 млрд. долларов США.

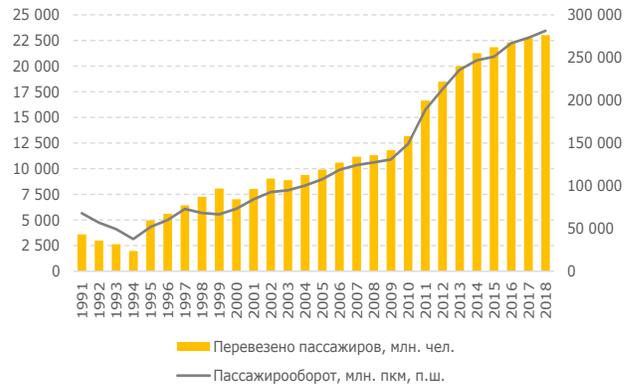
В части пассажирских перевозок республики можно выделить три периода (Рисунок 5.). Первый период 1991-1994 гг. отмечен спадом перевозок, когда количество пассажиров сократилось с 3 592 млн. до 1 986 млн. человек. Сокращение количества перевозок пассажиров в этом периоде можно объяснить высокими темпами сокращения численности населения республики в среднем на -1,2% с 16 452 тыс. человек до 15 676 тыс. человек. Во втором периоде 1995-2009 гг. перевозки пассажиров росли в среднем на 6,7%, причем с 1995-2003 г. темпы прироста были двухзначные порядка 13% (за исключением 1995 г. +2,5

г/г, 2000 г. -13,2% г/г и 2003 г. -1,7% г/г), а с 2004-2009 г. темпы прироста составляли 4,8%. В период 2010-2012 гг. наблюдается существенный прирост перевозок пассажиров с 13 187 млн. человек (+11,7% г/г) до 18 485 млн. человек (+11,0% г/г). В 2011 г. прирост объема перевозок пассажиров составил 26,2% г/г или 16 647 млн. человек. Начиная с 2013 г., наблюдается снижение динамики перевозок с 8,2% г/г до 1,2% в 2018 г. (среднее значение 3,8% г/г).

Рисунок 5. Грузоперевозка и грузооборот



Рисунок 6. Пассажирские перевозки и пассажирооборот



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

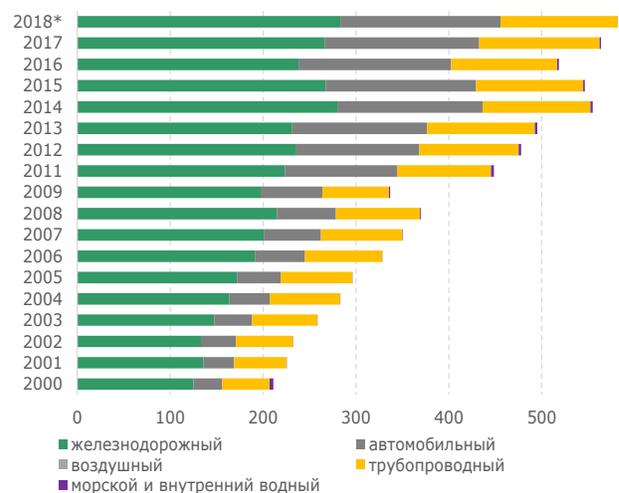
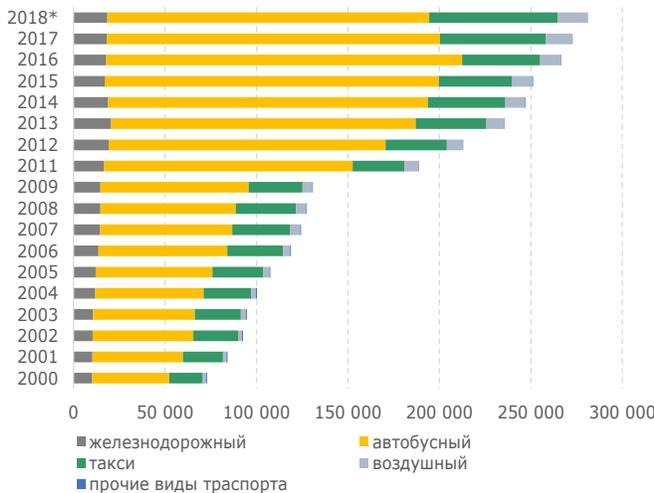
Анализ перевозок показал, что основная нагрузка по видам транспорта перевозок пассажиров в республике Казахстан приходится на автобусные перевозки (Рисунок 7.). Так, с 1998-2008 гг. доля перевозок этим видом транспорта составляла в среднем 69% (6 327 млн. человек в среднем за период). Начиная с 2009 г. доля этого транспорта существенно возрастает с 74% (8 692 млн. чел.) до 82% (18 314 млн. чел.) в 2016 г. В 2017 г. наметилось сокращение доли автобусных перевозок и по состоянию на конец года доля пассажиров, перевезенных этим видом транспорта, составила 80% (18 237 млн. чел.), а в 2018 г. 72% (16 541 млн. чел.). Изменение доли автобусных перевозок произошло за счет увеличения доли перевозки пассажиров такси. Так, с 1998-2008 гг. доля перевозок этим видом транспорта составляла в среднем 29% (2 669 млн. чел. в среднем за период). Начиная с 2009 г., доля перевозок пассажиров такси уменьшилась и в среднем составила 20%. Начиная с 2017 г., наблюдается рост доли перевозок такси с 19% или 4 406 млн. чел. до 28% или 6 373 млн. чел. в 2018 г. Мы находим объяснение этому, с одной стороны, в том, что в крупных городах республики появились такие интернет сервисы такси как Uber, Yandex такси и им подобные, а, с другой стороны, нагрузка на другие виды транспорта (автобусы) в крупных городах также возросла. Кроме того, увеличилось благосостояние граждан, что в целом и создает предпосылку для роста перевозок этим видом транспорта. Доля перевозок пассажиров другими видами транспорта составляет менее 1%. Так, доля перевозок железнодорожным транспортом в периоде с 1998-2008 гг. в среднем составляла 0,2% от общего объема пассажирских перевозок, а в периоде с 2009-2018 гг. ее средний размер составил 0,1%. Сокращение перевозок железнодорожным видом транспорта отчасти объясняется ростом количества частных и коммерческих автоперевозчиков, а также ростом частного автотранспорта. Количество автотранспортных средств в Казахстане в 1998 г. составляло 1 286 тыс. единиц, а по состоянию на 2017 г. оно возросло до 1 968 тыс. единиц. Кроме того, рост протяженности и качества дорог с твердым покрытием способствует росту популярности автотранспорта у населения. Анализ пассажирооборота подтверждает это. Так, если пассажирооборот на автобусном виде транспорта в 1998 г. составлял 38 554 млн. пассажиров на км (пкм), то к 2018

г. он увеличился почти в 4,6 раза и составил 175 862 млн. пкм. Более чем в четыре раза наблюдается увеличение пассажирооборота такси с 16 064 млн. пкм. до 70 384 млн. пкм. за тот же период. Пассажирооборот на железнодорожном транспорте с 1998 г. увеличился на 73% и составил 18 510 млн. пкм. Существенный прирост пассажирооборота в 7,7 раза за тот же период наблюдается в сфере воздушных перевозок до 16 069 млн. пкм.

Пассажирооборот городскими электрическими видами транспорта (троллейбусы и трамваи) наоборот сокращается в силу сокращения протяженности эксплуатационных путей, у трамваев на 28% до 87,5 км, а у троллейбусов на 69% до 114,6 км по республике. Так, перевозки пассажиров трамвайным видом транспорта сократились на 63,9% с 2003 г. и в 2017 г. составили 29 млн. человек. Перевозки пассажиров троллейбусным видом транспорта сократились на 62,2% и составили 27 млн. человек в том за тот же период.

Рисунок 7. Структура пассажирооборота по типу транспортного средства, млн. пкм

Рисунок 8. Структура грузооборота по типу транспортного средства, млрд. ткм



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Для сравнения, в Российской Федерации наблюдается противоположная тенденция по дорожной инфраструктуре электрического городского транспорта, но сравнимая по объему перевозки пассажиров. Так, если протяженность эксплуатационных путей трамвайного транспорта сократилась с 2,8 тыс. км. в 2005 г. до 2,5 тыс. км в 2017 г., то протяженность эксплуатационных путей троллейбусного вида транспорта наоборот выросла с 4,9 тыс. км. до 5,2 тыс. км. Однако количество пассажиров, перевезенных трамвайным и троллейбусным видом транспорта, в Российской Федерации так же, как и в Казахстане, сократилось на вполне сопоставимые величины на 67,8% и 70,4% в периоде 2005-2017 гг. Количество пассажиров, перевезенных трамвайным и троллейбусным видом транспорта, в Республике Беларусь так же, как и в Казахстане, сократилось на 32,2% и 39,7% в периоде с 2005-2017 гг. Сокращение количества перевозки пассажиров этим видом транспорта будет происходить в республике Казахстан и далее в силу существенного износа и отсутствия обновления основных фондов этого вида транспорта, уступая другим видам электрического транспорта, таким как элетроавтобусам, метрополитену, а также легковому виду транспорта.

Грузооборот в республике Казахстан в 1998-2018 гг. по всем видам транспорта увеличился с 149 млрд. тонн км (ткм) (1 078 млн. тонн груза, багажа и грузобагажа) в 1998 г. до 596 млрд. ткм (4 104 млн. тонн груза, багажа и грузобагажа) в 2018 г.

Анализ грузооборота по виду транспорта показал, что большая часть грузооборота в 1998-2018 гг. приходилась на железнодорожный транспорт, причем до 2009 г. доля этого типа транспорта составляла 57-69% от всего грузооборота в стране (Рисунок 8.). С 2010 г. начинается устойчивое сокращение доли железнодорожных перевозок с 50% до 47% в 2018 г. Размер грузооборота в период 1998-2018 г. увеличился с 103 млрд. ткм (170 млн. тонн груза) до 283 млрд. ткм (398 млн. тонн).

Доля грузооборота автомобильного транспорта до 2009 г. изменялась от 13% до 17% от общего грузооборота. Начиная с 2010 г., доля грузооборота этим видом транспорта стала увеличиваться с 21% и достигла 32% в 2016 г. По состоянию на 2018 г., по предварительной оценке, доля составила 29%. Размер грузооборота автомобильного транспорта в периоде 1998-2018 г. увеличился с 19 млрд. ткм (831 млн. тонн груза) до 173 млрд. ткм (3 422 млн. тонн). Сравнительный анализ грузоперевозок и грузооборота этими двумя видами транспорта показал, что рост грузооборота и грузоперевозок железнодорожным транспортом вырос в 2,7 и в 2,3 раза, в то время как рост грузооборота и грузоперевозок автомобильным транспортом вырос в 9,2 и 4,1 раза соответственно. Разница в темпах роста объясняется прежде всего тем, что транспортировка коммерческих грузов ЖД транспортом ограничивается относительно высокими тарифами (из-за монополизации отрасли) и низкой маржой для компаний, контрактирующих железнодорожный транспорт по сравнению с автотранспортными перевозками, где маржа может составлять порядка 15%. Кроме того, ограниченность железнодорожной инфраструктуры и отсутствие мультимодальных логистических транспортных центров, однопутность железнодорожных путей порядка 31% (2017 г.) и как следствие низкая пропускная способность также не способствуют развитию транспортировок этим видом транспорта. Не в пользу железнодорожного транспорта говорит и плотность железных дорог, которая в Казахстане составляет порядка 5,8-6,0 км на 1000 кв. км территории, в то время как плотность автомобильных дорог 30-32 км на 1000 кв. км территории по состоянию на 2016-2017 гг. В странах Европы показатель плотности железнодорожных путей колеблется от 50-110 км на 1000 кв. км. В РФ показатель плотности железнодорожных путей, согласно данным Европейской экономической комиссии, составлял 5,0-5,1 в 2006-2017 гг. В Белоруссии этот показатель составляет 26,3-26,4 километров на 1000 кв. км.

Доля грузооборота трубопроводного вида транспортировки грузов до 2009 г. изменялась в диапазоне 21%-27%. В последующем доля грузооборота менялась незначительно и составляла 21%-23% от общего грузооборота. В 2018 г. грузооборот трубопроводным видом транспорта составил 23%. Размер грузооборота в периоде 1998-2018 гг. увеличился с 27 млрд. ткм (76,8 млн. тонн) до 139 млрд. ткм (281 млн. тонн). Расширение объемов транспортировки этим видом транспорта объясняется прежде всего наращиванием объемов добычи сырой нефти в Республике Казахстан с 25,9 млн. тонн в 1998 г. (нефть и газовый конденсат) до 90,3 млн. тонн в 2018 г, природного газа с 7,9 млн. куб. м. в 1998 г. до 55,6 млн. куб. м. в 2018 г., а также увеличением протяженности магистральных трубопроводов с 17,1 тыс. км. до 23,3 тыс. км. Доля грузооборота другими видами транспорта (воздушным, морским и внутренним речным) составляет менее одного процента в рамках анализируемого периода.

Среднегодовая динамика увеличения протяженности железнодорожных путей общего назначения с 1998-2012 г. составила 0,4%, а автомобильных 0,7%. В этом периоде протяженность железнодорожных путей общего назначения выросла с 14 403 км до 15 333 км, а автомобильных (с твердым покрытием) с 80 945 км до 87 140 км. С 2013 г. по 2017 г. среднегодовая динамика увеличения протяженности железнодорожных путей общего назначения составила 1,6%, в то время как, динамика увеличения протяженности автомобильных дорог была отрицательной и составила -1,2%. Так, протяженность

железнодорожных путей общего назначения увеличилась с 15 341 км в 2013 г. до 16 614 км в 2017 г, в то время как протяженность автомобильных дорог за тот же период сократилась с 86 581 км до 81 814 км. Нарастание протяженности ж/д путей в последние годы мы связываем реализацией государственной программы «Нурлы Жол».

Рисунок 9. Протяженность и плотность путей общего назначения, тыс. км на 1000 кв. км



Рисунок 10. Протяженность и плотность автомобильных дорог (с твердым покрытием) км на 1000 кв. км



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

В рамках данной программы велось строительство вторых путей на участке Шу-Алматы протяженностью 112 км. Помимо строительства новых и реконструкции старых ж/д путей в рамках программы «Нурлы Жол» были реализованы и другие проекты по строительству. Так, самым протяженным участком ж/д путей был проект Жезказган-Бейнеу длиной 1063 км, строительство которого велось в 2012-2015 гг. В это же время было завершено строительство железной дороги Аркалык-Шубарколь протяженностью 214 км. На это же время приходится строительство участка ЖД путей Бокжарты-Ерсай протяженностью 14 км. В рамках строительства новых автодорог по программе «Нурлы Жол» в 2015-2016 гг. были введены в эксплуатацию 1,3 тыс. км. дорог, а реконструкцией было охвачено 2 тыс. км. В рамках совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры и дальнейшей реализации транзитного потенциала республики были реализованы проекты МЦПС «Хоргос», СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», реализованы проекты по дальнейшему развитию порта Актау и нового порта Курык. В рамках программы в 2019 г. планируется охватить реконструкцией и строительством 4,4 тыс. км автодорог. По результатам года предполагается отремонтировать 1 600 км и открыть движение на 654 км.

Инвестиции в основной капитал отрасли

Динамика инвестиций в отрасль транспорта была крайне неравномерной. Так, в 2004-2009 гг. наблюдался положительный прирост в объемах инвестиций в отрасль с Т87 млрд. до Т571 млрд. (Рисунок 11.) В 2010 г. инвестиции в основной капитал отрасли составили Т310 млрд. и в 2013 г. достигли своего исторического максимума в Т964 млрд. В дальнейшем наблюдается сокращение объема инвестиций в отрасль до Т405 млрд. в 2016г. В 2017 г. инвестиции в основной капитал отрасли из всех источников финансирования составили 492 млрд. тенге в текущих ценах или 157 млрд. тенге в ценах 2003 г. Существенный приток инвестиций (64% в среднем за период) в период 2003-2017 гг. был направлен в сектор транспортировки по трубопроводу. Объемы инвестиций с 2003 г. по 2017 г. возросли с Т68 млрд. до Т374 млрд

действующих ценах. В отдельные годы (2009 г. и 2013 г.) инвестиции в этот вид транспорта достигали Т509 млрд. и Т636 млрд. соответственно. Такие существенные инвестиции в этот вид транспорта обусловили рост ОС этого вида транспорта и его прибыльность.

Рисунок 11. Инвестиции в основной капитал по видам транспорта, млрд. тенге

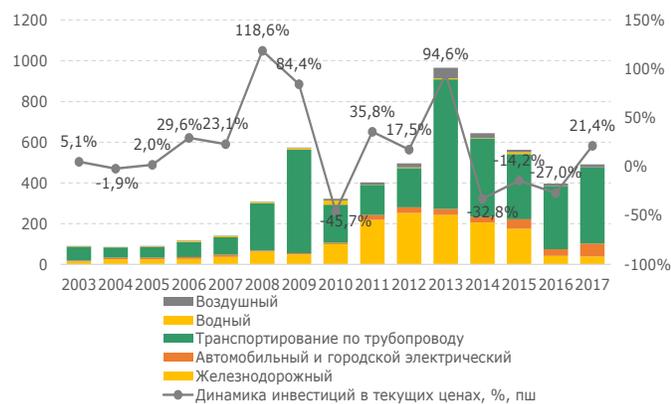


Рисунок 12. Валовый приток ПИИ в отрасль, млрд. долларов США



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Доля инвестиций в железнодорожный вид транспорта в республике составила 26,2% в анализируемом периоде. Инвестиции в этот вид транспорта имели относительно равномерную поступательную динамику до 2010 г. с Т14 млрд. до Т99 млрд. С 2011 г. по 2017 г. инвестиции в этот вид транспорта существенно возросли до Т243 млрд. (2013 г.) и в последующем показали существенное сокращение объемов инвестирования до Т39,2 млрд. в 2017 г. Средняя доля инвестиций в автомобильный и городской электрический вид транспорта в республике в анализируемом периоде составила порядка 6,1%. Динамика прироста инвестиций в период с 2003 г. по 2010 г. была относительно равномерной и в среднем составляла Т7 млрд. Начиная с 2011 г. по 2015 г. наблюдается существенное наращивание ежегодных объемов инвестиций с Т24 млрд. до Т47 млрд. в 2015 г. По состоянию на конец 2017 г. размер инвестиций в этот вид транспорта достиг исторически максимального значения и составил Т63 млрд. тенге.

Анализ валового притока прямых иностранных инвестиций (ПИИ) показал, что в структуре всех иностранных инвестиций доля инвестиций в транспортную отрасль (за минусом складирования) в среднем в 2005-2018 гг. составила порядка 1,4% (Рисунок 12.). Так, если в 2005 г. доля инвестиций в транспортную отрасль в общем объеме составила 5,2% от общего объема всех инвестиций, то с 2006-2013 гг. доля инвестиций в эту отрасль изменялась в диапазоне 0,3%-0,9%. Инвестиции в отрасль в 2005 г. составили 409 млн долларов из них 386 млн. долларов были направлены в водный транспорт (они и обеспечили существенный рост доли до 5,2%). Мы связываем такой существенный объем инвестиций в водный транспорт с расширением подвижного состава морского флота республики АО «Казмортрансфлот». В период 2014-2017 гг. и в 2018 г. доля ПИИ в транспортную отрасль составляла 2,1%-2,7% и 3,0% соответственно. Такой размер доли ПИИ в общей структуре всех ПИИ поддерживался расширением объемов ПИИ в сектор транспортирования по трубопроводу. Так, если в 2010 г. объем ПИИ в этот сектор составлял 26,3 млн. долларов США (11,7 млн. долларов США в 2005 г.), то в 2011 г. ПИИ в этот сектор достигли 104,2 млн. долларов США. В дальнейшем также наблюдается чередующееся удвоение объемов инвестиций, которые в 2017 г. составили 507,3 млн. долларов США, а в 2018 г. достигли 640,7 млн. долларов США. Объем валовых ПИИ в воздушный транспорт был относительно небольшим в структуре инвестиций в отрасль транспорта и складирования и с 2005 г. по 2010 г. составлял 2,9-3,7 млн. долларов США. В

2011 г. наблюдается существенное увеличение размера инвестиций до 62,8 млн. долларов США с последующим сокращением до 21,6 млн. долларов США. В 2017 г. инвестиции в этот сектор составили 21,7 млн. долларов США. В 2018 г. объем прямых иностранных инвестиций в этот сектор отрасли составил 5,6 млн. долларов США.

Основные средства (ОС) транспортной отрасли и их оценка

С 2003 г. по 2017 гг. ОС отрасли увеличились в 13,1 раза и составили Т7,042 млрд по состоянию на начало 2018 г. ОС отрасли с поправкой на инфляцию (2003=100) увеличились в 4,2 раза и составили Т2,248 млрд. В структуре основных средств отрасли транспорта существенная доля в 60% в среднем за 2008-2017 гг. принадлежит ОС транспортирования по трубопроводу. В период 2003-2007 гг. доля ОС этого вида транспорта в среднем составляла 33%. Росту доли ОС этого вида транспорта способствовало увеличение протяженности магистральных трубопроводов на 37,7% с 2003 г. по 2017 г. По состоянию на начало 2018 г. ОС средства трубопроводного транспорта по первоначальной стоимости составили Т4 175 млрд. или Т1 333 млрд. в ценах в 2003 г. ОС железнодорожного транспорта в структуре ОС отрасли в периоде с 2009 г. по 2017 г. в среднем составила 24,3%. В период 2003-2008 гг. доля ОС этого вида транспорта в среднем составляла 49%. По состоянию на начало 2018 г. ОС железнодорожного транспорта по первоначальной стоимости составили Т1 818 млрд. или Т580 млрд. в ценах в 2003 г. Росту ОС этого вида транспорта способствовал количественный рост подвижного состава. Так, в 2003 г. число локомотивов составляло 1 770 единиц, число пассажирских вагонов 2 559 единиц, а грузовых вагонов 70 366 единиц. В 2003 г. число локомотивов составляло 1 732 единицы, число пассажирских вагонов 2 661 единицы, а грузовых вагонов 75 496 единиц. Максимальное число локомотивов в рамках анализируемого периода в размере 1 896 единиц приходится на 2013 г. (в 1995 г. автопарк локомотивов составлял 3 045 единиц).

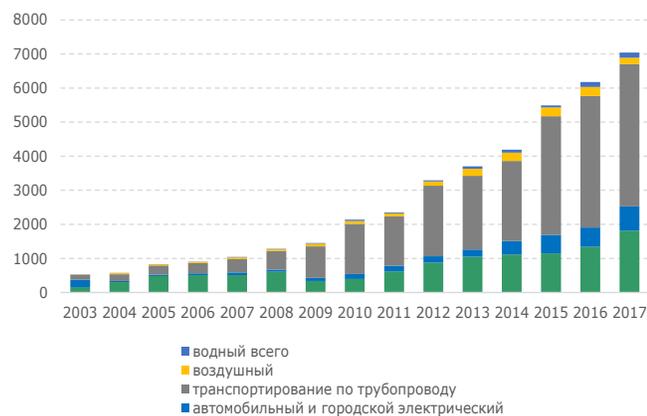
Доля автомобильного и городского электрического транспорта в структуре ОС отрасли с 2004-2017 гг. в среднем составляла 7%. В период с 2014 г. по 2017 г. ее доля составила 9-10%. В текущих ценах стоимость ОС этого вида транспорта составила Т709,5 млрд. (Т227млрд. 2003=100). Общее количество автотранспортных средств в РК по состоянию на конец 2017 г. составило 4,4 млн. единиц. Из них 87,9% (80,2% в 2003 г.) приходилось на легковой автомобильный транспорт (рост автопарка с 2003 г. в 3.4 раза), 2,1% (4,3% в 2003 г.) приходилось на автобусный автопарк (рост автопарка с 2003 г. в 1.5 раза) и 10,1% (15,6% в 2003 г.) приходилось на грузовой транспорт (рост автопарка с 2003 г. в 2 раза).

Рост подвижного автопарка электрического городского транспорта показывает отрицательную динамику. Данные по количеству единиц троллейбусного и трамвайного транспорта по состоянию на 2017 г. не представлены в силу конфиденциальности. Подвижной состав трамвайного парка с 2003 г. по 2016 г. сократился на 34% и составил 170 единиц подвижного состава. Максимальное число единиц трамвайного парка приходилось на Павлодарскую область и за весь период наблюдения изменилось незначительно с 114 единиц в 2003 г. до 111 единиц в 2016 г. (107 ед. в 2017 г.). Подвижной состав троллейбусного парка с 2003 г. по 2015 г. сократился на 47% и составил 228 единиц подвижного состава. Данные по количеству единиц троллейбусного и трамвайного транспорта по состоянию на 2016-2017 гг. засекречены, т.к. являются конфиденциальными. Максимальное число единиц троллейбусного парка приходилось на г. Алматы и за весь период наблюдения изменилось незначительно с 219 единиц в 2003 г. до 212 единиц в 2015 г.

Доля ОС воздушного транспорта в структуре отрасли в среднем составила порядка 4,1% за анализируемый период. В текущих ценах ОС этого вида транспорта составили Т190 млрд. (Т61млрд. 2003=100). Воздушный парк республики с 2003 г. по 2017 г. увеличился на 32,6% и составил 895 единиц. Доля ОС водного транспорта (внутреннего водного и морского) в структуре отрасли в среднем составила 1,3% за анализируемый период порядка. В текущих ценах ОС водного типа транспорта составила Т150 млрд. (Т48млрд. 2003=100). Количество

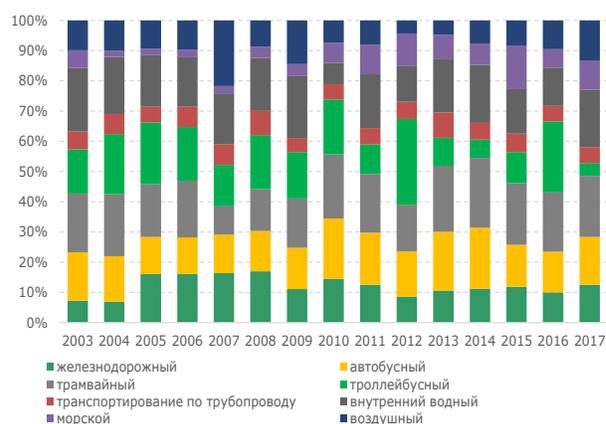
единиц подвижного состава внутреннего водного (речного) транспорта увеличилось на 16% и составило 171 единицу. Количество единиц подвижного состава морского транспорта по состоянию на конец 2017 г. составило 66 судов.

Рисунок 13. Основные средства отрасли, млрд. тенге



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Рисунок 14. Амортизация основных средств отрасли, %



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Данные за 2003 г. по количеству единиц морского транспорта отсутствуют, т.к. точкой отсчета по созданию торгового мореплавания в республике является 2004 г., когда заработала программа создания национального морского флота. В 2004 г. морской торговый флот республики насчитывал только 4 сухогруза. Согласно данным ТОО НМСК «Казмортрансфлот», количество судов в компании составляло 3 единицы.

По состоянию на конец 2017 г. амортизация отрасли транспорта и складирования составила 24,2% (в РФ показатель по отрасли за 2017 г. составляет 42,1% и 50,8% в республике Беларусь в 2017 г.). Статистические данные по амортизации ОС транспортной отрасли Казахстана до 2016 г. относились только к отрасли транспорта, с 2016 г. эти данные агрегируют вместе со складированием (Рисунок 14.). Уровень амортизации ОС по отрасли с 2003 г. по 2010 г. был выше и в среднем составлял 30%, с 2011 г. по 2017 г. этот показатель в среднем составил 25%. Такая тенденция характерна для всех видов транспорта.

Амортизация ОС железнодорожного транспорта в 2017 г. составила 30,1% (36,5% в РФ по данным за 2016 г.) при среднем значении за последние 7 лет в 28,2% (2003-2010 гг. 36,5%). Анализ возрастной структуры железнодорожного транспорта показал, что 78% электровозов, 61,2% тепловозов, 44,5% пассажирских вагонов, 71,4% багажных вагонов и 25,7% грузовых вагонов имеют возраст эксплуатации свыше 25 лет.

Амортизация автомобильного и городского электрического транспорта составила 30,5% в 2017 г. при среднем значении в 2011-2017 гг. в 32,7% (2003-2010 гг. 40,5%). Наименьшие значения по амортизации ОС наблюдаются по транспортировке по трубопроводу и по состоянию на конец 2017 г. составляют 12,7% (50,9% в РФ в 2016 г.) при среднем значении с 2011-2017 г. в 15,1% (2003-2010 гг. 16,9%).

Наиболее высокие значения амортизации ОС наблюдаются во внутреннем водном транспорте, где амортизация на конец 2017 г. составляет 45,6% (в РФ в 2017 г. амортизация ОС внутреннего водного пассажирского транспорта 33% и 55,4% внутреннего водного грузового) при среднем значении с 2011-2017 г. в 41,0% (2003-2010 гг. 47,1%). Объяснение этому мы находим в анализе возрастной структуры подвижного состава этого вида транспорта. Так,

грузовые самоходные суда в 2017 г., находящиеся в эксплуатации до 1970 г., составляли 22,2%, с 1970-1979 гг. 22,2% от всех судов. Грузовые несамоходные суда (баржи) в 2017 г. имели следующую возрастную структуру: 12,1% это суда, находящиеся в эксплуатации с 1970-1979 гг., 48,5% с 1980-1989 гг. и лишь 22,7% в эксплуатации с 2000 г. и позднее. Буксирные суда на 68% состояли из судов, которые были введены в эксплуатацию с 1970 г. и ранее и до 1989 г. Степень амортизации морского водного транспорта по состоянию на конец 2017 г. составляет 22,8% (в РФ амортизация ОС морского пассажирского транспорта 52,3% и 41,3% морского грузового в 2017 г.) при среднем значении с 2011-2017 г. в 24,0% (2003-2010 гг. 10,2%). Амортизация ОС морского флота нарастает в последние годы и объясняется прежде всего тем, что формирование подвижного состава этого вида транспорта началось относительно недавно после 2004 г. Амортизация ОС воздушного транспорта в 2017 г. составила 32,3% (41,8% в РФ в 2016 г.), в то время как средний показатель амортизации в 2011-2017 гг. составил 20,4%(2003-2010 гг. 32,0%).

Амортизация автобусного транспорта составила 38,1% в 2017 г. (58,3-69,5% в РФ в 2017 г. в зависимости от путей сообщения) при среднем значении амортизации 2003-2017 гг. в 40,7%. Данных по возрастной структуре автобусного транспорта нет, также, как и детализации по амортизации грузового автотранспорта. Анализ данных легкового автопарка по году выпуска в 2017 г. показал, что более 61% подвижного состава автопарка республики имеет свыше 10 лет эксплуатации (47,5% в РФ в 2017 г.). Поскольку грузовой автотранспорт принадлежит на 61,1% индивидуальным владельцам, можно предположить, что срок эксплуатации этого вида транспорта также составляет не менее 10-15 лет.

В рамках анализа рентабельности (Рисунок 15.) можно выделить два периода. В периоде с 2003 по 2010 гг. уровень рентабельности в среднем составил 10,7%, в то время как в период с 2011 по 2017 гг. этот показатель составил 9,7%. Минимальный показатель рентабельности в первом периоде приходится на 2009 г. и составляет 3,2%. В период 2011-2017 г. минимальный показатель рентабельности отрасли сложился в 2015 г. на уровне -20,9%. Это единственный отрицательный показатель за анализируемый период.

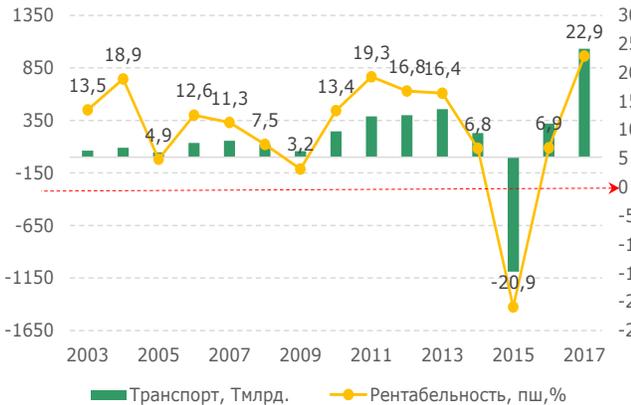
В 2015 г. рентабельность всех подотраслей транспорта сложилась отрицательной (кроме воздушного транспорта). Существенное ухудшение показателя наблюдалось в самой рентабельной подотрасли транспорта – транспортирование по трубопроводу (средний показатель рентабельности 2003-2017 г. -35,5%) до уровня -35,4%, при этом убыток сложился на уровне Т678,4 млрд. Рентабельность транспортировки по трубопроводу в 2016-2017 гг. составила 93% и 86%, при доходе в Т587 и Т674 млрд. соответственно. По сравнению с 2003 г. прибыль отрасли возросла в 22 раза и без учета инфляции – в 7 раз.

В отличие от транспортировки по трубопроводу, подотрасль железнодорожных перевозок впервые показала отрицательную рентабельность во время кризисных явлений 2005 г. на уровне -0,6% с убытком в размере Т2,1 млрд. В 2015 г. подотрасль железнодорожного транспорта также показала отрицательную рентабельность на уровне (-9,8% при среднем показателе рентабельности подотрасли в 7,8%), зафиксировав убыток на уровне Т94,3 млрд. Но, в отличие от транспортирования по трубопроводу (Т220 млрд. прибыли и 42,9% рентабельности), подотрасль железнодорожных перевозок стала показывать убыток в Т48,3 млрд. начиная с 2014 г. При этом уровень рентабельности железнодорожных перевозок сложился на уровне -4,6%. Рентабельность транспортировки по ЖД путям в 2016-2017 гг. составила 1,6 и 8,0%, при доходе в Т21 и Т118 млрд. соответственно. По сравнению с 2003 г., прибыль отрасли возросла без учета инфляции в 5,6 раза или в 1,8 раза в ценах 2003 г.

Примерно такая же динамика финансовых результатов наблюдается и в автотранспортной отрасли, которая в 2015 г. зафиксировала убыток в Т24,3 млрд. (рентабельность -7% при среднем показателе по подотрасли 1,8% в анализируемом периоде). Однако, так же, как и подотрасль ЖД перевозок, автотранспортная подотрасль стала показывать отрицательные

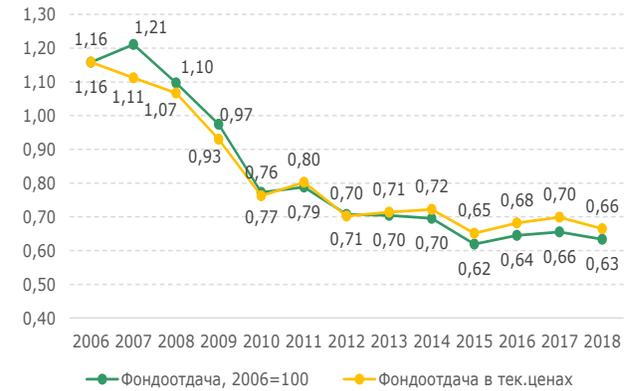
финансовые результаты в 2014 г., фиксируя убыток в Т3,6 млрд., начиная с 2014 г. Рентабельность транспортировки автотранспортом (включая городской электрический) в 2016-2017 гг. составила 1,6 и 2,6%, при доходе в подотрасли в Т6,4 и Т14,5 млрд. соответственно.

Рисунок 15. Рентабельность отрасли, %



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Рисунок 16. Снижение фондоотдачи отрасли, тенге



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

По сравнению с 2003 г. прибыль отрасли возросла в текущих ценах в 16 раз или в 5,1 раза в ценах 2003 г. Описанные выше подотрасли транспорта формируют структуру прибыли отрасли на уровне 72-75% в рамках анализируемого периода. Так, в 2017 г. прибыль этих трех отраслей составила Т806,4 млрд из Т1,031 млрд. всего по отрасли или 78% (84% в 2003 г.).

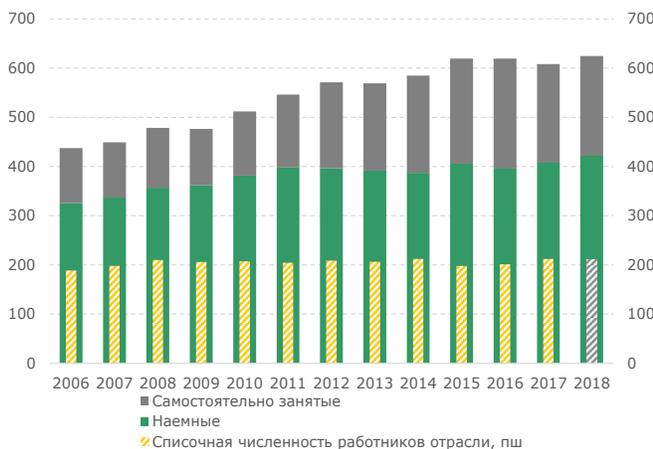
Оценка эффективности использования основных средств отрасли транспорта (валовой выпуск услуг транспорта к ОС по первоначальной стоимости) показала, что фондоотдача с 2006 г. непрерывно убывала с 1,21 тенге до 1,10 тенге в 2008 г. (Рисунок 16.) С 2009-2012 гг. наблюдается сокращение показателя фондоотдачи с 0,97 тенге до 0,71 тенге. В 2015 г. 1 тенге основных средств отрасли транспорта создавал всего лишь 0,62 тенге валового выпуска в ценах 2006 г. На момент написания анализа данных по основным средствам отрасли по состоянию на 2018 г. не было, поэтому мы использовали полиномиальную регрессию второй степени для экстраполяции недостающих данных с периодом прогноза в один период. В результате эконометрической оценки ОС отрасли транспортировки и складирования в текущих ценах составили порядка Т10,889 млрд. или Т6,010 млрд. в ценах 2006 г. Наблюдаемое убывание показателя фондоотдачи указывает на то, что в отрасли происходит накопление капитала, использование которого происходит в отрасли недостаточно эффективно, что подтверждает динамика роста валового выпуска отрасли транспорта (в текущих ценах 13,4% и в ценах 2006 г. 7,4%), уступающая темпам роста накопления капитала в отрасли (в текущих ценах 20,7% и в ценах 2006 г. 15%). Отрасль становится фондоемкой (fixed capital intensive) и связано это прежде всего с тем, что в структуре ОС присутствует подвижной состав иностранного производства, а также технологически сложные активы, расходы по содержанию и эксплуатации которых приводят к росту издержек, особенно по мере его физической и моральной амортизации. Моделирование динамики валового выпуска отрасли двухфакторной функцией Кобба-Дугласа показало, что основой роста валового выпуска отрасли является наращивание капитала, как фактора производства. Так, эластичность по капиталу в модели с дефлированными данными (2006=100) составила 0,65 (первая модель с учетом всех трудовых ресурсов отрасли) и 0,59 (вторая модель с учетом списочной численности трудовых ресурсов отрасли), что указывает на положительную отдачу этого фактора производства в отрасли

транспорта и складирования. Получается, что увеличение ОС на 1 п.п. рост валового объема выпуска в отрасли составит 0,65 п.п. Отсюда следует, что отрасль фактически растет за счет количественного наращивания капитала. Изменение периода анализа с 2010-2018 гг. показал, что эластичность основного капитала отрасли лишь только нарастает (0,85 коэффициент эластичности), что указывает на дальнейший рост зависимости роста объемов выпуска отрасли от положительной отдачи этого фактора производства. С учетом того, что структура доходов отрасли в республике более чем на 70% формируется за счет таких капиталоемких подотраслей транспорта, как железнодорожный транспорт (перевозки грузов) и транспортировка грузов по трубопроводу (газ и нефть), то становится очевидным, что капитал этих подотраслей будет и в дальнейшем определять выпуск отрасли и его фондоемкость.

Трудовые ресурсы отрасли транспорта

Трудовые ресурсы, занятые в отрасли транспорта и складирования, в 2006-2018 гг. увеличились с 437,4 тыс. человек до 624,7 тыс. человек (Рисунок 17.). Пополнение отрасли трудовыми ресурсами в рассматриваемом периоде происходило со среднегодовым темпом в 3,1%. Доля занятых в отрасли транспорта и складирования увеличилась с 5,9% в 2006 г. до 7,2% в 2018 г.

Рисунок 17. Структура отрасли по виду занятости



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Рисунок 18. Среднемесячная номинальная заработная плата, тенге



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Структура занятого населения отрасли в 2006 г. на 74,5% была представлена наемными работниками. Начиная с 2011 г., наблюдается сокращение доли наемных работников с 72,8% до 67,5% в 2018 г. В 2018 г. количество занятого населения в отрасли транспорта и складирования составило 625 тыс. человек. Статистика отрасли также имеет информацию о списочной численности работников, т.е. численность лиц, принятых по трудовому договору, которая меньше общей численности трудовых ресурсов отрасли в среднем на 62,4%. Так, списочная численность работников отрасли в 2006 г. составляла 189 тыс. человек, а в 2017 г. 212,1 тыс. человек (данные за 2018 г. отсутствуют). Среднемесячная номинальная заработная плата на одного работника в 2010 г. составляла Т97,3 тыс. и увеличилась до Т223,7 тыс. в 4 кв. 2018 г. (предварительные данные).

В среднем заработная плата на одного работника в отрасли транспорта и складирования на 29% выше среднемесячной номинальной заработной платы в целом по экономике (Рисунок 6.). Сложившийся размер номинальной заработной платы на одного работника в отрасли транспорта и складирования в 2018 г. на уровне Т223,7 тыс. был соизмерим с размером номинальной заработной платы в отрасли строительства (Т227,5 тыс.) и промышленности в целом (Т255,5 тыс.) (Рисунок 18.).

В рамках анализа трудовых ресурсов используются статистические данные с учетом пересчета 2006-2009 гг. в связи с изменениями ОКЭД ГК РК 03-2007, а также уточненные данные с учетом переписи населения 2009 г. Также в рамках периода произошло изменение стандартов учета занятости в соответствии с новыми стандартами (19-я МКСТ МОТ), что с 2015 г. вносит определенные изменения в статистические данные.

Рисунок 19. Производительность труда



Рисунок 20. Фондовооруженность труда



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Эффективность использования труда как фактора производства в отрасли транспорта и складирования увеличилась на 68% с 2006 г. и в 2018 г. составила Т6,097 тыс. (в текущих ценах Т11,589 тыс.). Мы полагаем, что такой рост производительности труда не связан с изменением структуры трудовых ресурсов в отрасли. Так, доля самостоятельно занятых в 2006-2011 гг. составляла в среднем 25,4%, а в 2012-2018 гг. увеличилась до 33,1%. Скорее всего, опережающие темпы роста валового выпуска услуг отрасли транспорта и складирования в 2,4 раза (2006=100) при росте количества занятых в отрасли на 43% в рамках анализируемого периода способствовали росту производительности труда с Т3,699 тыс. до Т6,097 тыс. Наряду с ростом производительности труда наблюдается рост фондовооруженности работников (Рисунок 20.). Информация по ОФ отрасли взята из годовых отчётов Основные Фонды Казахстана. Так, если на одного работника в 2006 г. приходилось Т3,193 тыс. основных средств отрасли, то в 2018 г. этот размер составил Т9,621 тыс. Рост фондовооруженности отрасли произошел не за счет оптимизации трудовых ресурсов отрасли, а за счет существенного наращивания ОС отрасли, особенно в сфере транспорта по трубопроводу и на ЖД транспорте, где стоимость ОС достаточно высокая в силу технологической составляющей.

Двухфакторный эконометрический анализ отрасли транспорта и складирования функцией Кобба-Дугласа на дефлированных статистических данных (2006=100) показал, что эластичность по труду имеет отрицательный коэффициент (-0,42), что указывает на отрицательный вклад этого фактора в объем производства отрасли. Однако коэффициент эластичности по труду статистически получается не значимый и объяснение этому мы находим в методологических изменениях учета труда в отрасли органами статистики, о которых мы

упомянули выше. С целью получения статистически значимого показателя по труду в отрасли в качестве фактора труда мы использовали показатель списочной численности работников отрасли. Модель приобрела статистические значимые значения по труду, при этом отрицательное значение эластичности увеличилось до (-0,70) при уровне надежности модели в 90%. Из анализа следует, что наращивание этого фактора производства на 1 п.п. будет способствовать уменьшению объема производства валового выпуска отрасли на 0,42 или на 0,70 пп. соответственно.

Таким образом, эконометрический анализ показал, отрицательную отдачу от этого фактора производства, несмотря на рост производительности и фондовооруженности, показатели которых в среднесрочной и долгосрочной перспективе начнут убывать, а отрасль будет становиться ресурсоемкой по труду.

Ценообразование

Накопленная инфляция цен (2005=100) в отрасли транспорта составила 445%, в то время как показатель инфляции потребительских цен составил 287%, а ИЦ производителей промышленной продукции 318%. Инфляция цен в отрасли транспорта и складирования, т.е. индекс цен и тарифов на перевозку грузов (услуг) всеми видами транспорта (ИЦ УТ) была проанализирована в сравнении с инфляцией потребительских цен (ИПЦ) и цен производителей промышленной продукции (ИЦ ППП). Данные по инфляции цен услуг складирования отсутствуют. Другими секторами, демонстрирующими существенную накопленную инфляцию, является индекс цен приобретения продукции производственно-технического назначения 333% и индекс цен производителей продукции сельского хозяйства 303%.

Наиболее существенный вклад в формирование высокой инфляции цен в отрасли оказывают высокие тарифы по транспортировке грузов, особенно в транспортировке грузов ЖД и трубопроводными видами транспорта. В среднем ежегодный рост тарифов на ЖД транспортировку в период 2005-2017 гг. составил 8,9%, а в трубопроводном 8,1%, при этом рост тарифов на перевозку грузов автомобильным видом транспорта в среднем составил 3,9%, воздушным транспортом 1,7% и внутренним водным (если исключить единовременный рост тарифа в 2010 г. на 64,9%) 3,2% за тот же период. Двухзначный рост тарифов по перевозке пассажиров наблюдается также на ЖД транспорте в 2005-2017 г. на 10,5%.

Мы полагаем, что высокие тарифы в этих подотраслях транспорта формируются за счет высоких операционных расходов. Так, анализ электропотребления отрасли в 2017 г. показал, что оно составило 2,943 млрд. кВт час, при этом предприятия железнодорожного транспорта потребили 1,343 млрд. кВт час (45,6% от общего энергопотребления), предприятия транспортирования по трубопроводу потребили 465 млн. кВт час (15,8%).

Потребление твердого и газообразного вида топлива на железнодорожном транспорте и транспорте по трубопроводу также более высокое, чем в целом по отрасли. Так в 2017 г., из 119 тыс. тонн каменного угля 27,7% приходилось на железнодорожный транспорт, из 286 тыс. куб. м. природного газа 273 тыс. куб. м. потреблялось предприятиями транспортирования по трубопроводу, из 104 тыс. тонн моторного бензина 33,6% и из 683 тыс. тонн дизеля 37,6% приходилось на предприятия железнодорожного транспорта. Анализ изменения средней стоимости энергоносителей в республике показал, что стоимость каменного угля с 2005-2017 гг. выросла в 4,8 раза и составила 5,804 тенге за тонну. Стоимость природного газа увеличилась в 3,9 раза и по состоянию на конец 2017 г. составила 23,312 тенге за тыс. куб. м. Стоимость моторного бензина увеличилась в 2,8 раза и составила 176,410 тенге за тонну, в то время как стоимость дизельного топлива увеличилась в 4,5 раза до 183,486 тенге за тонну. Стоимость электроэнергии в республике увеличилась в 6,3 раза и достигла 16,720 тыс. тенге за тыс. кВт. ч. Таким образом, высокая энергоемкость (68% подвижного состава железнодорожного транспорта составляют тепловозы) этих двух подотраслей находится в

прямой зависимости от стоимости энергоносителей в республике, которые учитываются предприятиями транспорта в тарифах на свои услуги.

Рисунок 21. Накопленная инфляция в отрасли, %

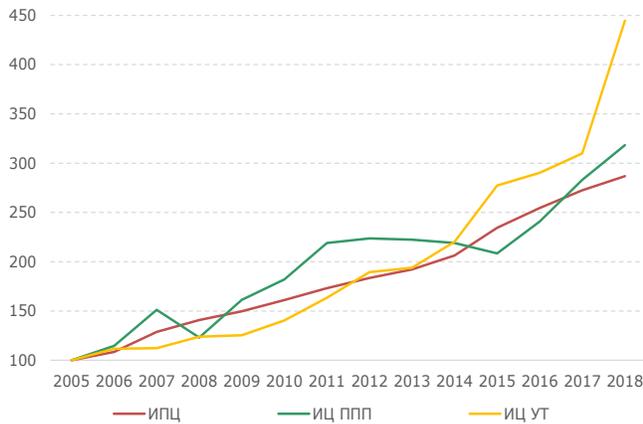
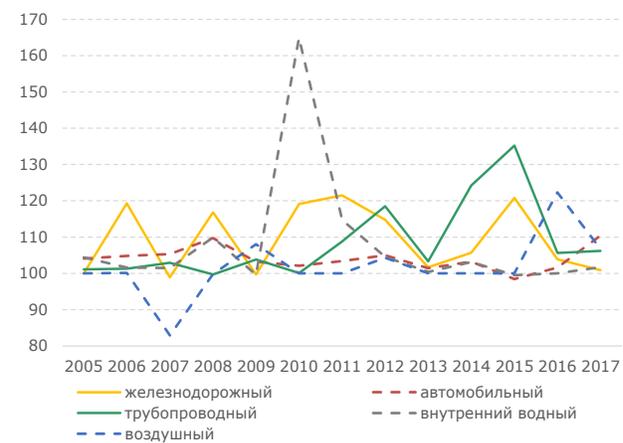


Рисунок 22. Индексы тарифов на грузовую перевозку, %



Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Источник: КС МНЭ, Halyk Finance

Второй фактор, который способствует росту тарифов, это относительно высокие капитальные затраты, которые обусловлены тем, что срок эксплуатации подвижного состава составляет более 25 лет (электровозы 78%, тепловозы 61,2% по состоянию на 2017 г.), а сам подвижной состав технологически устарел. Анализ динамики изменения структуры подвижного состава железнодорожного транспорта показывает увеличение количества тепловозов с 1,071 в 2005 г. до 1,183 единиц в 2017 г. при незначительном сокращении электровозов с 552 до 549 единиц за тот же период. В европейских же странах наблюдается процесс наращивания именно электровозов. Так, в Чехии количество дизельных локомотивов сократилось с 1,212 в 2005 г. до 934 единиц в 2017 г., а количество электровозов наоборот выросло с 2,050 до 2,611 единиц. Финляндия за тот же период времени сократила количество дизельных локомотивов с 283 до 226 единиц и увеличила число электровозов с 637 до 697 единиц за тот же период. Польша также сократила свой железнодорожный подвижной состав на дизельной тяге с 2,143 до 1,999 единиц, в то время как количество подвижного состава на электротяге уменьшилось с 5,246 до 5,181 единиц в 2005-2017 гг. Турция наращивает свой железнодорожный подвижной состав, отдавая предпочтение локомотивам на электротяге. Так, количество электровозов возросло с 2005 г. по 2017 г. на 302 единицы и достигло 543 единицы, в то время как количество дизельных локомотивов увеличилось на 198 единиц и составило 868 единиц подвижного состава. Мы полагаем, в европейских странах доля подвижного состава на дизельной тяге будет уменьшаться, т.к. стоимость дизельного топлива в европейских странах будет только расти. Кроме того, Стратегия ЕС в области экологии и климата до 2030 г. предусматривает постепенный отход от использования тех видов энергоносителей, которые препятствуют сокращению вредных выбросов. Поэтому процесс сокращения локомотивов на дизельной тяге только будет ускоряться в странах ЕС. Это также касается и автомобильного транспорта, особенно после «дизельгейта» 2015 г., участниками которого стал автомобильный концерн Volkswagen. Кроме того, происходит это и потому, что технологические преимущества электровозов неоспоримы – это и скорость движения, и простота в обслуживании, и более высокая отказоустойчивость в силу простоты конструкции. Локомотивы на электротяге могут развивать скорость до 300-350 км/ч, в то время как локомотивы на дизельной тяге 160-200 км/ч. У скоростного поезда «Тулпар-Тальго», который курсирует по маршруту из Астаны в Алматы, скоростной режим не превышает 140 км/ч. А у электровоза KZ4AT АО «КТЖ-Грузовые

провозки» скоростной режим 200 км. Однако необходимо принимать во внимание, что наличие скоростного подвижного состава — это не основное условие ускорения перевозок. Для скоростного движения ЖД транспорта необходимо наличие железнодорожной инфраструктуры, а также инфраструктуры, которая обслуживает и обеспечивает скоростной режим перевозок (скоростные линии имеют специальную инженерную структуру, токоприемники, ЖД полотно имеет сварные стыки, для обслуживания таких путей нужны специальные службы и кадры). Однако неоспоримо одно, увеличение средней скорости движения на железнодорожном транспорте напрямую транслируется на рост экономики. Кроме того, техническое обслуживание устаревающего железнодорожного парка осложняется тем, что используется много неоригинальных запчастей, что делает обслуживание транспортной техники ненадежным и непродолжительным по времени в пост-ремонтной эксплуатации.

Одним из аспектов, который также определяет негибкое ценообразование на услуги отрасли, является высокая монополизация отрасли. Так, по состоянию на 2017 г. из 1,732 локомотивов отрасли 1,719 (99,2%) принадлежит АО «НК «Қазақстан темір жолы» (АО «КТЖ»), из 2,661 пассажирских вагонов компания владеет 2,089 вагонами (78,5%), из 54,295 грузовых вагонов компании принадлежит 53 тыс. вагонов (97,6%). При такой доле участия АО «КТЖ» в отрасли говорить о рыночной конкуренции не приходится, отсюда неэластичность цен на рынке ЖД перевозок. Согласно годовому отчету АО «НК «КТЖ», количество работников компании составило 130 тыс. работников. Списочная численность работников отрасли в 2017 г. составила 212,1 тыс. человек, а количество наемных работников отрасли согласно статистике КС МНЭК составило 422 тыс. человек. Если взять данные только по сухопутному транспорту и транспортировке по трубопроводам, то списочная численность составляет 115,1 тыс. человек. Таким образом, концентрация трудовых ресурсов в отрасли составляет 61,3% от общей списочной численности по отрасли и 112,9% (здесь есть расхождение с органами статистики) по подотрасли сухопутного транспорта и транспортировки по трубопроводам и 30,8% от количества наемных работников отрасли (расшифровка агрегированных данных по подотрасли ЖД или сухопутного транспорта отсутствует). Исходя из этого, переменные издержки отрасли, связанные с оплатой труда, которая на 28,3% выше, чем по экономике, в целом зависят от ее монополизации.

Государственные программы развития транспортной отрасли Казахстана

Начиная с 2000-х, руководство Казахстана стало уделять особое внимание развитию транспортной отрасли в связи с масштабными процессами экономической интеграции республики в глобальную и региональные экономики. Территориальное местонахождение республики создает мощный потенциал транспортно-транзитных перевозок, создания региональных транспортно-логистических хабов. Программные документы развития отрасли можно классифицировать как программы, направленные на развитие отдельных транспортных отраслей (авиационная, железнодорожная, морская и т.д.), а также общепромышленные программы, направленные на раскрытие транзитно-транспортного потенциала республики в целом и на интенсификацию интеграционных процессов отрасли с транспортными системами других стран.

В рамках автодорожной отрасли руководством республики были приняты сначала Государственная программа развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 гг., по результатам которой была принята Программа развития автодорожной отрасли на 2006-2012 годы. Паспорт программы предусматривал объем финансирования из средств республиканского бюджета на период с 2001-2005 гг. в размере T234 952,9 млн. Программа на период с 2006-2012 гг. предусматривала объем финансирования в размере 1 283 млрд. тенге. Из них 65% финансирования из Республиканского бюджета, 21% из местных бюджетов и целевых трансфертов республиканского бюджета и 14% финансирования в рамках ГЧП.

В рамках этого периода были приняты государственные Программы реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 гг. и Программы реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 гг. Программы реструктуризации железнодорожного транспорта реализовались за счет собственных средств АО «Национальная компания «Казакстан темір жолы», а также за счет средств бюджета, которые были направлены на субсидирование пассажирских перевозок.

В 2003 г. постановлением Правительства Республики Казахстан была принята Программа создания национального морского торгового флота на 2004-2006 гг. В рамках этой программы планировались расходы в размере Т34 750 млн. В продолжение этой программы была принята Программа развития морского транспорта Республики Казахстан на 2006-2012 гг., а также утвержден план мероприятий по реализации этой программы на втором этапе. Общий объем финансирования программы составил Т107,6 млрд. Источниками финансирования программы были заемные средства, прямые инвестиции и средства республиканского бюджета.

В 2003 г. была принята Программа по развитию отрасли гражданской авиации на 2003-2005 годы. Реализация программы планировалась за счет средств республиканского бюджета в размере Т38 197,3 млн. Логическим продолжением программы от 2003 г. явилась программа, которая была принята в 2006 г. постановлением Правительства Республики Казахстан, как «Программа развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на 2006-2008 годы». Сумма финансирования программы составила Т121 471,5 млн., из которых 72% приходилось на внебюджетные средства.

Наряду с программами развития отдельных подотраслей была утверждена Программа развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан на 2004-2006 гг. В рамках этой программы предполагалось финансирование в размере Т10 758 млн. В 2010 г. была принята Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы. Размер финансирования в рамках программы составил Т2 691 756,5 млн, из которых 36% приходилось на республиканский бюджет, 48% на заемные средства, 15,6% на собственные средства компаний и 0,4% - концессия. В 2014 г. была принята Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. На финансирование программы предполагалось направить Т5 220 000 млн., из которых на долю республиканского бюджета приходилось 52% всех средств финансирования и 29% на собственные средства группы компаний.

Все вышеперечисленные программы развития отрасли были реализованы или на текущий момент утратили силу. На текущий момент действует Государственная программа инфраструктурного развития «Нурлы Жол» на 2015-2019 гг., утвержденная в апреле 2015 г., в рамках которой основным приоритетом является формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему. На финансирование программы планировалось направить Т7 676,10 млрд., из которых 52% средств приходилось на международные финансовые институты, 31% на Национальный фонд и 10% на республиканский и местные бюджеты.

Основная задача программы «Нурлы Жол» сформулирована как формирование единого экономического рынка путем интеграции макрорегионов страны на основе выстраивания эффективной инфраструктуры на хабовом принципе, интеграция транспортной инфраструктуры в международную транспортную систему, реализация транзитного потенциала для обеспечения долгосрочного экономического роста Казахстана. В части развития транспортной отрасли предполагалось создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры по «лучевому» принципу «Центр-Юг» (Астана-Алматы), «Центр-Восток» (Астана- Усть-Каменогорск), «Центр-Запад» (Астана-Актобе- Атырау-Актау).

По состоянию на конец 2018 г. с начала реализации программы по коридору «Центр-Юг» было введено в эксплуатацию 275 км из 1 292 км, по коридору «Центр-Восток» было введено в

эксплуатацию 643 км. В 2019 г. планируется охватить ремонтными работами 1017 км в рамках коридора «Центр-Юг» и 262 км дорог в рамках коридора «Центр-Восток». В рамках строительства на участке Актобе-Атырау-Астрахань будут продолжены работы на 120 км. В 2019 г. предполагается охватить строительством и реконструкцией 4,4 тыс. км. автомобильных дорог республиканского значения.

В рамках программы также реализуется проект Западная Европа-Западный Китай протяженностью транспортного коридора 8445 км, из которых 2787 км приходится на Казахстан и 3425 км на Китай, а оставшаяся часть – на Российскую Федерацию. Инициатива «Один пояс-один путь», озвученная Председателем КНР Си Цзиньпином еще в 2013 г., согласуется с государственной программой «Нурлы Жол» и продвигается на принципах углубления политической координации в рамках реализации стратегии развития, которые были ратифицированы в рамках Плана сотрудничества по сопряжению строительства экономического пояса Шелкового пути и экономической политики «Нурлы Жол» в 2016 г. Формирование совместной транспортно-логистической инфраструктуры в рамках этих проектов позволит Казахстану иметь выход к Тихому океану, а также реализовать свой транзитный потенциал. В структуре трансграничной и трансконтинентальной торговли была сформирована СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», где в качестве инфраструктурной транспортно-логистической единицы был построен сухой порт Хоргос. Сухой порт вписан в структуру автомагистрали «Западная Европа-Западный Китай» через железную дорогу «Жетыген-Коргас». В рамках самой программы «Нурлы Жол» целевой показатель транзита по территории республики железнодорожным и автомобильным видами транспорта в 2019 г. должен составить 18,1 млн. тонн, а получение доходов от транзита к 2020 г. должен достигнуть \$4 млрд. Согласно данным Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, объем транзитных перевозок ЖД транспортом в 2017 г. увеличился на 22,7% г/г и составил 16 млн. тонн. По предварительным данным транзит за 2018 г. увеличился в 6,2% г/г и составил 17 млн. тонн, согласно общедоступным медийным источникам. Данные по транзитным перевозкам автомобильным транспортом Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан отсутствуют. Данные Комитета Государственных Доходов заметно отличаются от данных Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и составляют для железнодорожного транспорта 6 млн. тонн (брутто) в 2017 г. (+14,4% г/г) и по автодорожному транспорту 119 тыс. тонн (брутто) -48,4% г/г. По состоянию на 2018 г. данные пока отсутствуют.

Одним из ориентиров достижения целей программы «Нурлы Жол» 2015-2019 гг. является также повышение рейтинга ВЭФ (World Economic Forum – Всемирный экономический Форум) до 57 места по качеству базовой инфраструктуры. Анализ отчета ВЭФ за 2018 г. – The Global Competitiveness Report – Глобальная конкурентоспособность показал, что место Казахстана только по качеству инфраструктуры составило 69 из 140. В целом Казахстан по всем 12 компонентам конкурентоспособности занимает 59 место в данном рейтинге из 140 стран. На момент написания программы Казахстан по этому показателю находился на 62 из 140 стран. Анализ эффективности программы развития транспортной отрасли можно оценить также по динамике такого показателя Всемирного банка как LPI-Logistics Performance Index (Индекс эффективности логистики), который в структуре расчёта содержит оценку качества транспортной инфраструктуры страны. Так, согласно отчету Всемирного банка, за 2018 г., общий индекс эффективности логистики составил 2,81, при этом позиция Казахстана из 160 стран-участниц оценки была 71. Оценка качества и развития инфраструктуры составила 2,55. Если брать дату разработки программы «Нурлы Жол» (ноябрь 2014 г.), то на тот момент общий индекс эффективности логистики составлял 2,70, а позиция в общем списке стран участниц оценки 88, при этом оценка качества и развития инфраструктуры составила 2,38. Исходя из результатов оценки индекса логистики, видна положительная динамика в части развития инфраструктуры, а также развития системы логистики в стране. С целью дальнейшего совершенствования транспортной инфраструктуры и системы логистики в целом был

утвержден План мероприятий по совершенствованию логистической системы Республики Казахстан по показателям Индекса эффективности логистики (LPI) на 2019-2020 годы между Министерством индустрии и инфраструктурного развития, Комитетом государственных доходов Министерства финансов и Союзом транспортников Казахстана.

Согласно заявлению министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, в текущем году будет разработана и представлена концепция программы «Нурлы Жол до 2025 г.

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.

Настоящая информация не предназначена для публичного распространения и не может быть воспроизведена, передана или опубликована, целиком или по частям, без предварительного письменного разрешения АО «Halyk Finance».

© 2019, все права защищены.

Департамент исследований

Станислав Чуев	Директор
Дмитрий Шейкин	Макроэкономика
Асан Курманбеков	Макроэкономика
Алтынай Ибраимова	Долевые инструменты
Алия Асылбекова	Долевые инструменты
Владислав Туркин	Долговые инструменты

E-mail

s.chuyev@halykfinance.kz
d.sheikin@halykfinance.kz
a.kurmanbekov@halykfinance.kz
a.ibraimova@halykfinance.kz
a.assilbekova@halykfinance.kz
v.turkin@halykfinance.kz

Департамент продаж

Мария Пан	Директор
Айжана Молдахметова	Институциональные инвесторы
Шынар Жаканова	Институциональные инвесторы
Дарья Манеева	Розничные инвесторы
Азиза Ордабаева	Розничные инвесторы
Алия Абдумажитова	Розничные инвесторы

E-mail

m.pan@halykfinance.kz
a.moldakhmetova@halykfinance.kz
sh.zhakanova@halykfinance.kz
d.maneyeva@halykfinance.kz
a.ordabayeva@halykfinance.kz
a.abdumazhitova@halykfinance.kz

Адрес:

Halyk Finance
пр. Абая, 109 «В», 5 этаж
А05А1В9, Алматы, Республика Казахстан
Тел. +7 727 357 31 77
www.halykfinance.kz

Bloomberg

HLFN

Thomson Reuters

Halyk Finance

Factset

Halyk Finance

Capital IQ

Halyk Finance