

**Мырзахметова А.М.**

кандидат экономических наук, доцент, факультет международных отношений,  
Казахский национальный университет им. аль-Фараби,  
Казахстан, г. Алматы, e-mail: myrzakhmetova@mail.ru

**АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ КАЗАХСТАНА  
В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ**

Современные реалии таковы, что страны, которые находятся вдали от основных мировых рынков, не имея прямого выхода к морю, и страны, не готовые сотрудничать в области развития международных транспортных связей, часто обречены на экономический застой. В условиях глобализации мировой экономики транзит и развитие транспортного комплекса становятся важнейшими условиями активного участия стран в международной торговле и интеграции в мировую транспортную систему. Развитие транспортной отрасли, логистики и транзита способствует пополнению государственного бюджета дополнительными доходами за счёт платежей за транзитные и транспортные перевозки. Особенно сложно участвовать в мировой торговле странам, которые находятся вдали от основных рынков сбыта. Фактор удалённости и неразвитость транспортного сообщения, высокие тарифы за проезд по транспортным коммуникациям соседних стран, пересечение ряда государственных границ вызывают значительные транспортные издержки, что сдерживает развитие внутриконтинентальных стран, к которым относится и Казахстан. В статье автор анализирует состояние развития, транзитный потенциал и проблемы различных отраслей транспортного комплекса. Автор выявляет особенности и современные тренды международных транспортных перевозок, даёт выводы и рекомендации по развитию отрасли.

**Ключевые слова:** транзитный потенциал, транспортный комплекс, международные транспортные коридоры.

Myrzakhmetova A.M.

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Department of International Relations and World Economy, Al-Farabi Kazakh National University,  
Kazakhstan, Almaty, e-mail: myrzakhmetova@mail.ru

**Analysis of Kazakhstan's transport industry in modern conditions**

In the circumstances of the modern world countries that are located far from the main world markets and don't have access to the sea, as well as countries that are not open for cooperation in the field of world transport relations, are destined to economic stagnation. In the conditions of globalization of world economy, transit and development of the transport complex become main conditions of active participation of the countries in world trade and their intergradation into the world transport system. Development of the sector of transport, logistics and transit are also sources of state budget replenishment with additional income by payments for transitional and transport traffic. It is especially difficult to participate in the world economy for the countries that are located far away from the main trade markets. The factor of remoteness and underdevelopment of transport connection, high prices for neighbor countries' transport communication and necessity to cross the state borders cause significant transport expenses, which retards the development of landlocked countries, including Kazakhstan. In the article the author provides analyses of the state of development, transit potential and problems of various sectors of transport complex. The author detects specific features and modern trends of international transport traffic, makes conclusions and gives recommendations on development of this sector.

**Key words:** transit potential, transport complex, international transport corridors.

Мырзахметова А. М.

экономика ғылымдарының кандидаты, доцент,  
халықаралық қатынастар факультеті, әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті,  
Қазақстан, Алматы қ., e-mail: myrzakhmetova@mail.ru

### Қазақстанның көлік саласын заманауи жағдайларда талдау

Заманауи шындық мынада: теңізге тікелей шығуға мүмкіндігі жоқ, негізгі әлемдік нарықтардан шалғай орналасқан елдер мен халықаралық транспорттық байланыстардың даму саласында ынтымақтасуға дайын емес елдер жиі экономикалық тоқырауға душар болады. Әлемдік экономиканың жаһандану жағдайында транзит және транспорттық кешеннің дамуы, елдердің әлемдік транспорттық жүйеге интеграциялануы мен халықаралық саудаға қатысуының маңызды шарттарының біріне айналууда. Транспорттық сала, логистика мен транзиттің дамуы мемлекеттік бюджетті транзиттік және транспорттық тасымалдары төлемдерінің есебінен қосымша кіріспен толықтырудың көзі болып табылады. Әсіресе халықаралық саудаға негізгі өткізу нарықтарынан алыс орналасқан елдерге қатысу қиындық туғызады. Алшақтық факторының болуы, транспорттық жеткізулердің дамымауы, транспорттық коммуникациялармен көрші елдерде жүрудің жоғары тарифі, бірқатар мемлекеттік шекаралардан өту қажеттігі айтарлықтай транспорттық шығындарға әкеледі, ол өз кезегінде континентшілік мемлекеттердің, оның ішінде Қазақстанның да дамуын тежейді. Мақалада автор транспорттық кешеннің түрлі салаларының мәселелерін және даму жағдайы мен транзиттік әлеуетті зерттейді. Автор халықаралық транспорттық тасымалдың заманауи үрдістері мен ерекшеліктерін анықтайды, саланың дамуы бойынша ұсыныстар мен тұжырымдар береді.

**Түйін сөздер:** транзиттік әлеует, транспорттық кешен, халықаралық транспорттық дәліздер.

#### Введение

В условиях глобализации мировой экономики растёт спрос на транзитные услуги, вызванный существенным ростом объёмов мировой торговли, высокой долей транспортных издержек в стоимости товаров. Перед многими странами мира, территории которых удалены от морских и океанских портов, стоит проблема наличия у них транзитного потенциала и возможности его максимальной реализации. Реализация транзитного потенциала является одним из приоритетных направлений экономической политики Казахстана. Государственные программы нацелены на формирование эффективных путей использования транзитного потенциала страны (Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года, 2010), (Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы, 2010), (Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 – 2014 годы, 2010), (Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, 2014), Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2020 года, 2005).

В настоящее время транзитный потенциал Казахстана не задействован в полной мере, большинство грузоперевозок осуществляется

внутри республики, а объём транзитных перевозок незначителен. Эффективной реализации транзитного потенциала РК в международной транспортной системе способствуют международные транспортные коридоры, проходящие через территорию страны в разных направлениях. Казахстан является частью Евразийского трансконтинентального транспортного моста между Европой и Азией.

Восстановление Великого Шёлкового пути будет способствовать укреплению нового Евразийского трансконтинентального моста, открывая новые перспективы для развития экономического, научно-технического, культурного и духовного сотрудничества между странами и народами Евразии (Kaliyeva A., Nurlanova N.K., Myrzakhmetova A.M., 2017).

Концепция «Один пояс – один путь» связывает более 60 стран Центральной Азии, Европы и Африки, способствуя развитию торговых отношений между ними и Китаем путём совершенствования существующих и созданием новых торговых путей, транспортных, а также экономических коридоров.

Предполагается, что в рамках проекта «Один пояс – один путь» создаются и развиваются шесть коридоров:

- Китай – Центральная Азия – Западная Азия;
- Евразийский сухопутный мост;
- Китай – Монголия – Россия;

- Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма;
- Китайско-Пакистанский полуостров.

## Методы

В данной статье использованы общенаучные методы научного познания, такие как систематизация, анализ, синтез, обобщение, индукция, дедукция и другие. Преимущественно были использованы экономико-математический, статистический, сравнительный и системный методы.

Сравнительный, статистический и экономико-математический методы позволили сопоставить уровень развития различных отраслей транспортного комплекса Казахстана, выявить и обосновать особенности, проблемы, современное состояние железнодорожной, автомобильной, водной, воздушной и трубопроводной отраслей всей транспортной системы страны. Системный метод, в комплексе с остальными теоретико-методологическими подходами, позволил сделать выводы и рекомендации в результате проведённого исследования данной темы.

## Дискуссия

Вопросы международного транзита через Евразию и развития трансконтинентальной транспортной системы находят отражение в трудах российских учёных Титаренко М. (Титаренко М., 2015), Котляр Н. (Котляр Н., 2011), Попов Д. (Попов Д., 2012), которые считают, что строительство Евразийского трансконтинентального моста, Нового Шёлкового пути позволит укрепить транзитные позиции всего Евразийского Союза, повысить степень экономической устойчивости Китая, а также теснее сблизит между собой все страны евразийского пространства.

С данным утверждением российских учёных сходятся и исследования отечественных авторов таких, как Абдыкаримова Ш. (Абдыкаримова Ш., 2011), Сыроежкин К. (Сыроежкин К., 2007), Ермаков В. (Ермаков В., 2007), Мырзахметова, Хасенова АБ., Нурланова Н.К. (Kaliyeva A., Nurlanova N.K., Myrzakhmetova A.M., 2017).

Зарубежные авторы Йоханесс Ф. Линн (Linn J., 2011), Фредерик Старр С. и Сванте Корнелл С. (Starr, S. F., Cornell S.E., 2015) также в своих трудах рассматривали потенциал транспортной системы евразийского региона в целом.

Транзит через Казахстан имеет ряд преимуществ:

- Сокращение скорости и расстояния от производителя к потребителю из стран Азии и

страны Европы. В отличие от морского маршрута в этом направлении, где груз находится в пути 35-40 дней, время доставки сухопутным путём сокращается в 2-3 раза.

- Стабильная политическая ситуация и благоприятный инвестиционный климат в стране.

- Развитие ЕАЭС позволило создать единую таможенную границу между Китаем и странами ЕС, облегчает процедуры таможенного оформления.

В настоящее время товарооборот между ЕС и Китаем составляет более 500 млрд. долл. и растёт. Казахстан способен получать большую выгоду от транзита товаров и нарастить долю в грузопотоках между ними с 1% до 8% к 2020 году. Необходима модернизация транспортной инфраструктуры.

Динамично развивающаяся экономика Китая и его основной торговый партнёр ЕС создают предпосылки для развития транзитных возможностей Казахстана. Этому способствует реализуемая в Китае единая транспортная стратегия («Большой скачок»), программа ускоренного развития западных провинций КНР «Go West». Эти программы предусматривают реализацию крупных транспортных инфраструктурных проектов, включая строительство железнодорожных линий к зоне свободной торговли «Хоргос». Строительство 5 стратегических автомобильных дорог по направлению «Восток-Запад», среди них Ляньюньгань – Хоргос, Шанхай – Хэфэй – Сиань – Хоргос. Китай заинтересован в осуществлении перевозки товаров из Японии, Кореи и стран Юго-Восточной Азии (ЮВА) в Европу, где треть маршрута приходится на нашу территорию, что позволит нам получать больше доходов от транзита (Бутырина Н., 2013).

Импульс увеличению транзита через Казахстан дало строительство и запуск перспективных инфраструктурных проектов: «Западная Европа – Западный Китай», который связывает Азию и Европу; ж/д «Узень – Берекет – Горган», что позволяет сократить маршрут транзитных поездов в направлении «Север – Юг» на 600 км и открывает для Казахстана прямой сухопутный выход в Персидский залив.

## Результаты

В транспортной отрасли РК главные проблемы – значительный износ объектов транспортной инфраструктуры и парка транспортных средств (от 50 до 100%), медленное внедрение современных транспортных технологий, не-

удовлетворительное состояние автомобильных дорог, неразвитость и неэффективность транспортной логистики, что способствует удорожанию перевозок и цены товары.

Транзитные потоки в направлениях ЮВА – ЕС оцениваются в 350-400 млрд. долл. США, и до 20% этих потоков могут проходить через территорию Казахстана. Проект нового Шёлкового пути в будущем рассматривается как конкурент морскому маршруту из стран ЮВА и Китая через Суэцкий канал в Европу.

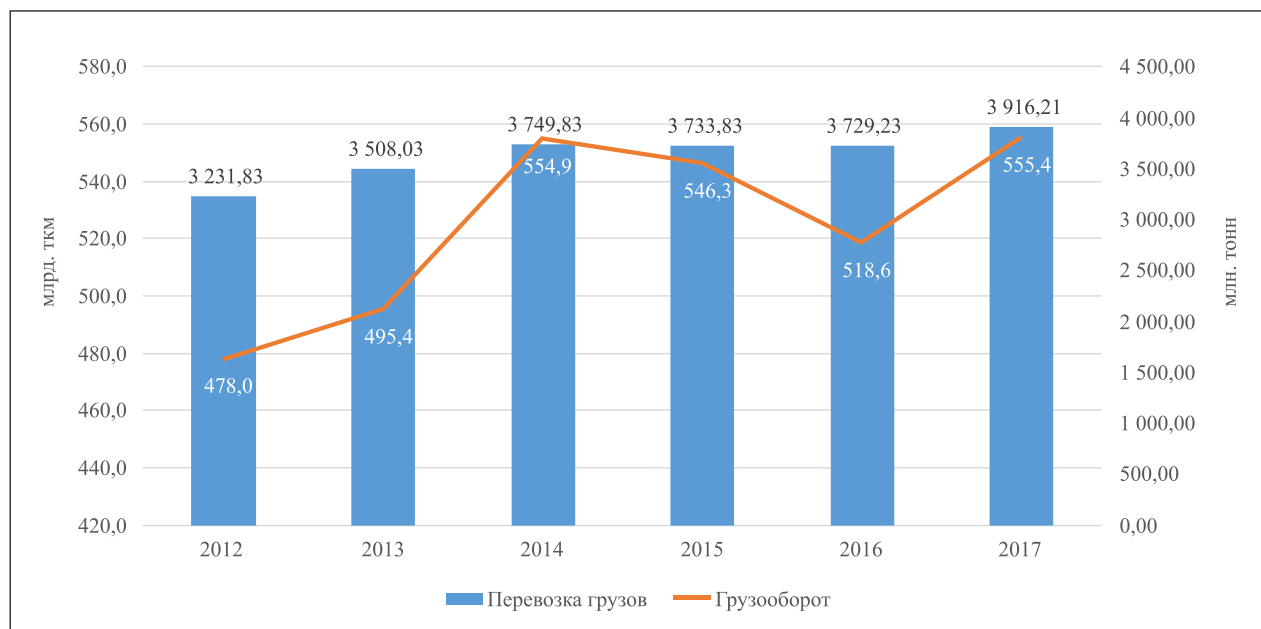
Транспортная инфраструктура Республики Казахстан содержит сеть железных и автомобильных дорог, речные судоходные пути, объекты транспортной инфраструктуры, а также нефтяные, газовые трубопроводы и водопроводы. Через территорию Казахстана проходят 9 железнодорожных, 6 автомобильных и 4 воздушных коридора международного значения.

За 2017 году доля транспортной отрасли в ВВП страны составляет более 8%. По итогам 2017 года экономика Казахстана выросла на 4%, при этом транспортная отрасль стала одним из драйверов с показателем роста 4,8%. За годы независимости в удовлетворительное состояние приведено около 40 тыс. км автодорог, рекон-

струировано 10 аэропортов, увеличена мощность морского порта Актау, доля которого в общем объёме грузооборота на Каспийском море сейчас составляет 31%.

По состоянию на 1 января 2017 года транспортная сеть общего пользования Казахстана состояла из 15,5 тыс. км железных дорог; 96,4 тыс. км автомобильных дорог; 4,2 тыс. км внутренних водных судоходных путей; 253,1 км троллейбусных, трамвайных и метрополитенных путей; 61 тыс. км. воздушных трасс; 23,3 тыс. км магистральных трубопроводов. Общая протяжённость путей сообщения общего пользования без учёта длины магистральных трубопроводов составила 116,9 тыс. км, с учётом длины магистральных трубопроводов – 140,1 тыс. км.

За 2017 год объём перевозок грузов всеми видами транспорта составил 3 916,21 млн. тонн, что на 5% больше объёма 2016 года (рис. 1). Грузооборот в 2017 году составил 555,4 млрд. ткм, что на 7,1% больше, чем в 2016 году (рис. 1). За период 2012-2017 годов наблюдался рост на 21% совокупного объёма грузоперевозок по республике и рост грузооборота на 16,2%, а в период с 2014 по 2016 год – его сокращение на 6,5% (Данные Комитета Статистики МНЭ РК, 2018).



Составлено автором на основе данных КС МНЭ РК

Рисунок 1 – Перевозка грузов и грузооборот в Республике Казахстан, 2012-2017 годы

По данным за 2017 год, в общем объеме перевезенных грузов доля автомобильного транспорта составила 84,3%, железнодорожного – 9,7%, трубопроводного – 5,9%, других видов транспорта (воздушного, внутреннего водного, морского) – 0,1% (рис. 2). В грузообороте доля железнодорожного транспорта составила 47,2%, автомобильного – 29,1%, трубопроводного – 23,4%, других видов транспорта (воздушного, внутреннего водного, морского) – 0,3%.

Анализ динамики рынка грузоперевозок Казахстана за 2012-2017 годы демонстрирует значительное сокращение объема грузоперевозок морским транспортом – на 47,4%; внутренним водным – сокращение на 7,9% наблюдалось с 2012 по 2016 годы, а в 2017 году произошёл скачок на 41%; воздушным – сокращение на 17,9% – с 2012 по 2016 годы, а в 2017 году – рост на 24,7%.

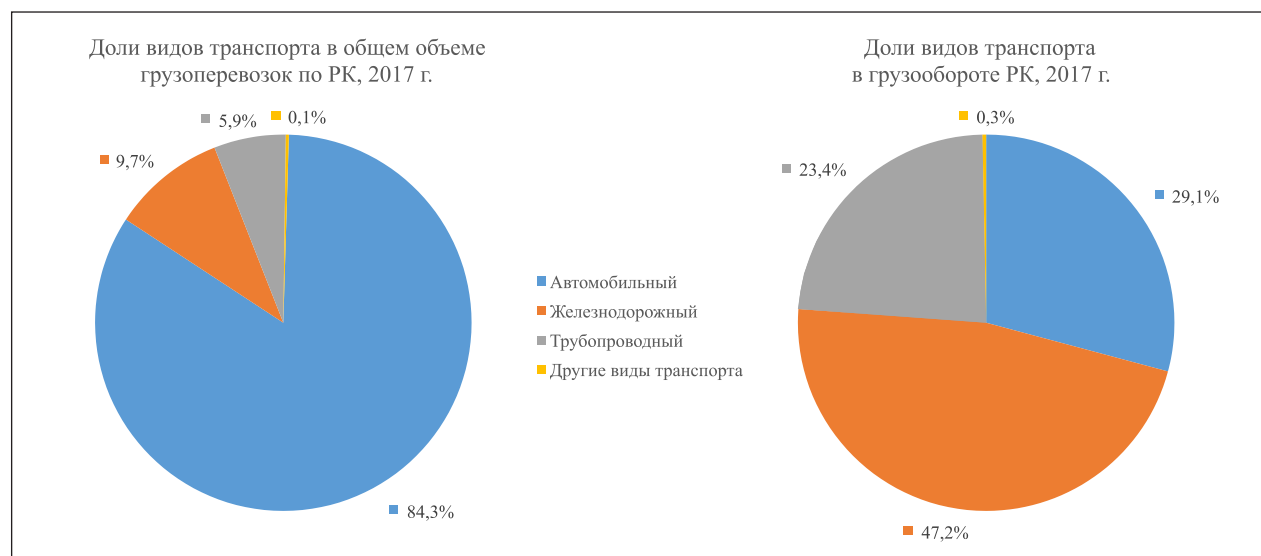
Анализ за 2012-2017 годы показывает существенный рост грузоперевозок автомобильным и железнодорожным транспортом – на 21,4% и 28,5%, соответственно. Грузоперевозки по трубопроводам в 2017 году показали рост на 9,2% в сравнении с 2012 годом. Причём с 2014 по 2016 годы наблюдалось падение грузоперевозок, связанное с неблагоприятными внешними факторами, а в 2017 произошёл рост на 13,1%.

По грузообороту самый значительный спад в период с 2012 по 2017 наблюдался по внутреннему водному транспорту (-73,6%), – по

морскому транспорту (-41,3%) и по воздушному (-10,4%). По воздушному транспорту в 2017 году наблюдался рост на 24,1% к с 2016 году. По грузообороту остальных видов транспорта с 2012 по 2017 годы наблюдался рост: автомобильного – на 22,4%, железнодорожного – на 11,1%, трубопроводного – на 21,4%. В трубопроводной отрасли с 2014 по 2016 год наблюдался спад грузооборота, а в 2017 году скачок на 13,4% к предыдущему году.

За 2017 год в целом транспортом республики перевезено 3916,2 млн. тонн грузов, что на 5,2% выше уровня 2016 года; грузооборот за этот период составил 555,4 млрд. ткм – увеличился к 2016 году на 7,1%. Перевезено на 1,7% больше, чем в 2016 году; пассажирооборот составил 272,8 млрд. пкм – рост к 2016 году на 3,3%. В пассажирообороте доля железной дороги составила 6,58%, воздушного транспорта – 5,27%, автотранспорта – 88,1%.

Железнодорожный транспорт Республики Казахстан составляет основу транспортного комплекса страны. Железной дорогой в 2017 году перевезено 378,8 млн. тонн грузов, грузооборот составил 262,1 млрд. ткм. По сравнению с 2016 годом объем перевозок грузов вырос на 11,8%, грузооборот вырос на 9,7%. Основными видами грузов для железных дорог от объема является каменный уголь (27,1%), строительные грузы (10,3%), железная руда (5,8%), нефтяные грузы (5,5%). Доходы железной дороги от



Составлено автором на основе данных КС МНЭ РК

Рисунок 2 – Структура грузоперевозок и грузооборота Республики Казахстан, по видам транспорта, 2017 г.

перевозки грузов, багажа, грузобагажа составили 642999,5 млн. тенге в 2016; – 686225,8 млн. тенге в 2017, то есть рост доходов в 2017 году составил 6,72%. Доходы от перевозки пассажиров составили 86689,6 млн. тенге в 2016 году; 80454,3 млн. тенге – в 2017 году, сокращение произошло на 7,19%.

Казахстанская железнодорожная – часть пяти международных транспортных коридоров между Азией и Европой: (Намазбаева Г.Н., Бисембаев Н.И., 2003).

1) Северный коридор Трансазиатской железной дороги, который соединяет Европу с Корейским полуостровом и Японией через РФ и РК. Протяжённость – 1910 км, включает города Достык, Актогай, Астана и Петропавловск.

2) Южный коридор Трансазиатской железной дороги, который соединяет Юго-Восточную Европу с Китаем и Азией через Турцию, Иран, страны ЦА и РК. Протяжённость – 1831 км, включает города Достык, Актогай, Алматы, Шу и Сарыагаш.

3) Среднеазиатский коридор Трансазиатской железной дороги. Протяжённость – 2147 км, играет важную роль в транзитных перевозках через Сарыагаш и Кандыагаш.

4) Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия TRASECA связывает Восточную Европу с ЦА через Чёрное море, Кавказ и Каспийское море. Протяжённость – 3836 км, включает города Достык, Алматы и Актау.

5) Коридор Север-Юг соединяет Северную Европу с Ближним Востоком через РФ и РК. Его протяжённость – 838 км, включает города Актау, Уральск и Атырау.

К 2020 году пропускная способность участка Актогай – Достык и пограничного перехода Достык – Алашанькоу будет увеличена до 20 млн. тонн. Формированию новых маршрутов способствовало строительство железнодорожных линий Жетыген – Коргас и Узень – граница с Туркменистаном.

Общая протяжённость автомобильных дорог РК составляет около 128 тыс. км. В 2017 году протяжённость автомобильных дорог общего пользования составила 96 421 километр по сравнению с 85 867 км в 2000 году и 86 488 км в 1990 году, то есть за 10 лет она сократилась на 0,8%, а за последние 15 лет выросла на 12,2 %.

Автотранспортом в 2017 году перевезено 3 300,8 млн. т. грузов, грузооборот в 2017 году составил 161,9 млрд. ткм., что к 2016 году показало рост грузоперевозок на 3,8% и спад грузооборота на 0,9%. Пассажирские перевозки ав-

топромом в 2017 году составили 22690,272 млн. человек, что показывало рост на 1,7% к 2016 году; пассажирооборот – 240485,2 млн. пкм., что показал рост к предыдущему году на 2%. Доходы от перевозок грузов, багажа, грузобагажа автомобильным транспортом – 112 166 млн. тенге в 2017 году; 100 510,8 млн. тенге – в 2016 году. Прирост в 2017 году к 2016 году составил 11,6%. Доходы от перевозки пассажиров составили 103297,5 млн. тенге в 2017 году; 93324,6 млн. тенге – в 2016 г. Прирост в 2017 году – 10,69 %.

За последние 10 лет из 96,4 тыс. км дорог общего пользования реконструировано более 52 тыс. км дорог. Важнейший проект Западная Европа – Западный Китай (общей протяжённостью 8 445 км, в том числе 2 787 км – по территории Казахстана) представляет собой самый короткий путь из Китая в Европу. После завершения трансконтинентальный коридор будет обеспечивать грузоперевозки по трём основным направлениям: Китай – Казахстан (25%), Китай – (35%), Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа (40%). К 2020 году объем грузоперевозок увеличится в 2,5 раза, то есть с 13 млн. тонн до 33 млн. тонн в год.

**Воздушный транспорт Казахстана ориентирован в большей мере на перевозки пассажиров.** Общее количество воздушных трасс Республики Казахстан – 88, протяжённость – 80718 километров. Общее количество воздушных коридоров на границе с сопредельными государствами – 71.

Воздушные грузоперевозки в 2017 году составили 0,0225. млн. тонн, грузооборот составил 0,053 млрд. ткм. По сравнению с 2016 годом объём грузоперевозок увеличился на 24,7%, грузооборот увеличился на 24,1%. Пассажирские перевозки воздушным путем составили 7,352 млн. человек, рост к предыдущему году – 22,4%. Пассажирооборот в 2017 году составил 14384,2 млн.пкм., рост к предыдущему году – 29,9%. Доходы от перевозок грузов, багажа, грузобагажа воздушным транспортом – 6294,7 млн. тенге в 2017 году; прирост по сравнению с 2016 годом – 20,7 %. Доходы от перевозки пассажиров составили 289289,9 млн. тенге в 2017 году; прирост к 2016 году – 26,6 %. Перевезено пассажиров в 2017 году 7352,17 тыс. человек, что на 22,41 % больше чем в 2016.

В республике имеется 23 аэропорта, 17 из которых имеют разрешение на обслуживание международных рейсов. Большинство региональных аэропортов не работают либо имеют низкую загрузку.

Протяжённость водных путей Казахстана, открытых для судоходства, составляет 6 тысяч километров. Водные маршруты проходят через реки Иртыш, Сырдарья, Урал и Кигач, Или и Ишим, а также Бухтарминское, Усть-Каменогорское, Шульбинское и Капчагайское водохранилища, озера Балхаш и Зайсан. Общая протяжённость эксплуатируемых участков водных путей составляет 4 108,5 км. (Статистический сборник, 2015).

За 2017 год внутренним водным транспортом перевезено 1,7 млн. тонн грузов, грузооборот составил 0,0158 млрд. ткм. По сравнению с 2016 годом произошло уменьшение объема грузооборота на 21,3% и рост объема грузоперевозок на 37,5%. Морским транспортом в 2017 году перевезено 2,1 млн. тонн грузов, грузооборот составил 1,584 млрд. ткм. По сравнению с 2016 годом произошло сокращение объема грузоперевозок на 19,1% и грузооборота на 12%. Пассажирские перевозки весьма незначительные. Водный вид транспорта не является приоритетным, занимает небольшую долю в структуре транспорта.

Динамично развивается трубопроводная отрасль, что связано с огромным рывком газовой отрасли Казахстана. Этот вид транспорта имеет важное значение для нефтяной и газовой промышленности. По разведанным запасам природного газа (1 трлн. м<sup>3</sup>) Казахстан занимает 25 место в мире (0,5% от общих мировых запасов), извлекаемые запасы газа – на уровне 3,9 трлн. м<sup>3</sup>, в том числе растворенного – 2,6 трлн. м<sup>3</sup>, и свободного – 1,3 трлн. м<sup>3</sup>.

АО «КазТрансГаз» контролирует сеть магистральных газопроводов (МГП) протяженностью 19 тыс. км, с годовой пропускной способностью до 160 млрд. кубометров, сеть газораспределительных газопроводов 46 тыс. км., обеспечивает работу 56 компрессорных станций.

Через РК осуществляется транзит природного газа из Туркменистана и Узбекистана в Китай и РФ. Транзит газа через Казахстан идёт по МГП:

- «Средняя Азия – Центр» в направлении Узбекистан–Казахстан–Россия: транспортируется туркменский и узбекский газ;
- «Бухарский газоносный район – Ташкент – Бишкек – Алматы» в направлении Узбекистан–Казахстан: транспортируется узбекский газ;
- «Оренбург – Новопсков» и «Союз» в направлении России: российский газ;
- «Бухара – Урал» в направлении России: туркменский газ;

Запущены новые газопроводы: «Казахстан-Китай»; «Жанаозен-Актау»; «Бейнеу – Бозой – Шымкент».

В 2017 году объем транспортировки газа по МГП к предыдущему году вырос на 12,7 млрд. кубометров и составил 101 млрд. кубометров газа. Транспортировка газа на экспорт увеличилась на 34% и составила 17,7 млрд. кубометров, внутренняя транспортировка увеличилась на 1 млрд. кубометров газа и составила 17,4 млрд. кубометров. Международный транзит – 65,8 млрд. кубометров газа, это больше чем в 2016 году на 7,5 млрд. кубометров. За 2017 год валютная транзитная выручка АО «КазТрансГаз» составила более 1 млрд. дол.

Увеличена добыча природного газа с 327 млн. кубометров в 2016 году до 344 млн. кубометров в 2017 году. Газового конденсата добыто 20,7 тыс. тонн. Консолидированный доход АО «КазТрансГаз» в 2017 году составил 662,4 млрд. тенге, что на 77,5 млрд. тенге больше, чем в 2016 году. Чистая прибыль АО «КазТрансГаз» за 2017 год составила 74,8 млрд. тенге, что выше запланированного на 23 млрд. тенге. За 2017 год группой компаний АО «КазТрансГаз» уплачено налогов и других обязательных платежей в бюджет – 60,3 млрд. тенге (Годовые отчеты АО «КазТрансГаз»).

Газотранспортная система страны находится в отличном состоянии и способна пропустить до 85 млрд м<sup>3</sup>/год газа, с перспективой увеличения объемов прокачки до 120 млрд м<sup>3</sup> /год и продолжает расти. Протяжённость магистральных газопроводов только за последние 10 лет увеличилась почти вдвое – с 10 тысяч до 19 тысяч км. Все МГП собраны в единую систему транспортировки, которая значительно обновилась. За короткие сроки произведён запуск 4 мощных, высокотехнологичных компрессорных станций на газопроводах «Казахстан-Китай» и «Бейнеу-Бозой-Шымкент». С вводом в эксплуатацию компрессорных станций «Бозой» и «Караозек» проектная мощность газопровода «Бейнеу-Бозой-Шымкент» доведена до 10 млрд. м<sup>3</sup>/год, что позволило обеспечить стабильность поставок газа на юг Казахстана и на экспорт в КНР. Впервые запущена самая мощная в Казахстане АГРС-300 в городе Актобе. Газораспределительная станция способна обеспечить газом половину региона.

С 2017 года осуществляется поставка казахстанского газа на экспорт в КНР в объеме до 5 млрд. м<sup>3</sup>, а в 2018 году планируется увеличение до 10 млрд м<sup>3</sup>. Увеличились объёмы транзита среднеазиатского газа в направлении России, Европы и Китая. Начался транзит газа через Узбекистан.

Газовая отрасль Республики Казахстан, являясь самой молодой отраслью энергетики, обладает значительным потенциалом для развития, что позволит в будущем вывести Казахстан в число ведущих производителей, экспортёров и транзитеров природного газа.

### Заключение

В целом, в транспортной отрасли Казахстана в последние годы существуют следующие тенденции:

1. Доля транспортной отрасли в ВВП Казахстана с каждым годом растёт.
2. В общем объёме перевезённых грузов самые большие доли принадлежат автомобильной, железнодорожной и трубопроводной отраслям.
3. За последние 6 лет наблюдается существенный рост грузоперевозок автомобильным и железнодорожным транспортом.
4. В стране реализуются крупные международные железнодорожные и автодорожные проекты, которые станут мощным толчком для реализации транспортного и транзитного потенциала страны.
5. Воздушный транспорт Казахстана ориентирован в большей мере на перевозки пассажиров.
6. Внутренний водный транспорт показал сокращение объёмов перевозки грузов и грузооборота.
7. Начиная с 2016 года грузоперевозки и грузооборот трудопроводным транспортом демонстрируют рост.

8. Развитие водного транспорта имеет небольшое значение по сравнению с другими видами транспорта.

Анализ транзитно-транспортного потенциала РК показал, что в силу обширной территории, отсутствия выхода к морю, неравномерного размещения населённых пунктов и природных ресурсов, экономика страны является грузоемкой, имеет высокую зависимость от транспортной системы и растёт важность интеграции в международные системы перевозок. Транзитно-транспортный потенциал является одним из главных стратегических ресурсов страны, а главным условием его развития является состояние его транспортной инфраструктуры, которая сегодня отстаёт в применении современных транспортных технологий, а технико-экономические характеристики большего количества эксплуатируемых транспортных средств намного ниже международных параметров. Наблюдается высокий процент изношенности объектов транспортной инфраструктуры, парка транспортных средств.

Для эффективной реализации транзитного потенциала необходимо планомерное развитие всех видов транспорта, совершенствование транспортной инфраструктуры. С транспортом связаны не только перевозки, но и развитие регионов в целом, решение социальных проблем, таких как занятость населения, снижение инфляционного давления на цены, повышение качества и уровня жизни. Путь к реализации транзитного потенциала лежит через модернизацию транспортно-логистической системы страны.

### Литература

- Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года (2010). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/U100000922>
- Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы (2010). URL: <http://www.government.kz/ru/programmy>
- Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 – 2014 годы (2010). URL: [www.mid.gov.kz/images/stories/contents/gp\\_150520141656.pdf](http://www.mid.gov.kz/images/stories/contents/gp_150520141656.pdf)
- Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года (2014). URL: [www.akorda.kz](http://www.akorda.kz)
- Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2020 года (2005). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P050000075>
- Kaliyeva A., Nurlanova N.K., Myrzakhmetova A.M. (2017) Central Asia as a transcontinental transport bridge based on the transport and logistic system of the countries// International Journal of Economic Research. - 14 (7). - P 365-382. URL:<http://www.serialsjournal.com>
- Титаренко М. О перспективах развития «Шёлкового пути» // Вестник АмГУ. – 2015. - № 2 (70). – С 65-70.
- Котляр Н.В. Российские регионы в мировой транспортной системе // Вестник Челябинского государственного университета. – 2011. - №14 (229). - С. 17-24.
- Попов Д. Казахстан — ворота Китая в Центральную Азию // Геополитика. – 2012. – С 34-36.
- Абдикаримова Ш.Т. Великий Шелковый путь – стратегическая дорога межконтинентального значения // Вестник КазНТУ. – 2011. – С. 69.



Сыроежкин К. (2007) Проблемы современного Китая и безопасность в Центральной Азии // Центральная Азия и Кавказ, №3 (51). С.123.

Ермаков В. (2007) Казахстан в современном мире. – Алматы: ИД «Жибек Жолы», С. 208.

Kaliyeva A., Nurlanova N.K., Myrzakhmetova A.M. (2017). Assessment of the potential for the development of Kazakhstan's transport and logistics system in the context of the Eurasian Transcontinental Bridge formation. Khassenova // Espacios (Journal, Venezuela).- 38(14) P.36, Business, Management and Accounting, Publisher: Sociacion de Profesionales y Tecnicos del CONIC-IT.-2017, 30 June. URL: [www.revistaespacios.com](http://www.revistaespacios.com)

Linn J. (2011) Central Asian Regional Integration and cooperation: Reality or Mirage //The economics of the Post-Soviet and Eurasian integration. P. 96-117.

Starr, S. F., Cornell S.E. (2015) The EU and Central Asia: Developing Transport and Trade // Analytical Articles. P. 15-35.

Бутырина Н. (2013) Интеграция Казахстана в мировую транспортную систему // Вестник КазАТК. №6 (85).

Данные Комитета Статистики МНЭ РК (2018) // URL: <http://stat.gov.kz>

Намазбаева Г.Н., Бисембаев Н.И. (2003) Совершенствование организации перевозочного процесса на железнодорожном транспорте: стратегия и тактика. Алматы

Статистический сборник «Транспорт в Республике Казахстан. 2010-2014» (2015) Астана, 86 с.

Годовые отчёты АО «КазТрансГаз» (2018) // URL: <http://kaztransgas.kz/index.php/ru/investoram/otchety/godovye-otchety>

### References

Abdikarimova Sh.T. (2011) Velikiy Shelkoyi put – strategicheskaya doroga mezhtsontinentalnogo znacheniya [The Great Silk Road is a strategic road of intercontinental importance ] // Vestnik KazNTU. – S. 69.

Butyrina N. (2013) Integratsia Kazakhstana v mirovuyu transportnuyu sistemu [Integration of Kazakhstan into the world transport system] // Vestnik KazATK. -№6 (85).

Dannyye Komiteta Statistiki MNE RK [Data of the Statistics Committee of the MNE of the RK]/ <http://stat.gov.kz>

Ermakov V. (2007) Kazakhstan v sovremennom mire [Kazakhstan in the modern world]. – Алматы: ИД «Жибек Жолы». – S. 208.

Gosudarstvennaya programma po forsirovannomu industrial'no-innovacionnomu razvitiyu Respubliki Kazahstan na 2010–2014 gody (2010). [The State Program on Forced Industrial and Innovative Development of the Republic of Kazakhstan for 2010-2014]URL: <http://www.government.kz/ru/programmy>

Gosudarstvennaya programma razvitiya i integratsii infrastruktury transportnoj sistemy Respubliki Kazahstan do 2020 goda (2014). [State program for the development and integration of the infrastructure of the transport system of the Republic of Kazakhstan until 2020] URL: [www.akorda.kz](http://www.akorda.kz)

Godovyye onchety AO «KazTransGaz» (2018). [Annual reports] // URL: <http://kaztransgas.kz/index.php/ru/investoram/otchety/godovye-otchety>

Kaliyeva A., Nurlanova N.K., Myrzakhmetova A.M. (2017) Central Asia as a transcontinental transport bridge based on the transport and logistic system of the countries// International Journal of Economic Research. – 14 (7). – P 365-382. URL:<http://www.serialsjournal.com>

Kaliyeva A., Nurlanova N.K., Myrzakhmetova A.M. (2017). Assessment of the potential for the development of Kazakhstan's transport and logistics system in the context of the Eurasian Transcontinental Bridge formation. Khassenova // Espacios (Journal, Venezuela).- 38(14) P.36, Business, Management and Accounting, Publisher: Sociacion de Profesionales y Tecnicos del CONIC-IT.-2017, 30 June. URL: [www.revistaespacios.com](http://www.revistaespacios.com)

Kotlyar N.V. (2011). Rossijskie regiony v mirovoj transportnoj sisteme. [Russian regions in the world transport system] // Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. №14 (229). – S. 17-24.

Linn J. (2011). Central Asian Regional Integration and cooperation: Reality or Mirage //The economics of the Post-Soviet and Eurasian integration. – P. 96-117.

Namazbaeva G.N., Bisembaev N.I. (2003). Sovershenstvovanie organizatsii perevozhnogo processa na zheleznodorozhnom transporte: strategiya i taktika. [Improvement of the organization of the transportation process in railway transport: strategy and tactics] – Алматы/.

Programma po razvitiyu transportnoj infrastruktury v Respublike Kazahstan na 2010-2014 gody (2010). [Program for the development of transport infrastructure in the Republic of Kazakhstan for 2010-2014] URL: [www.mid.gov.kz/images/stories/contents/gp\\_150520141656.pdf](http://www.mid.gov.kz/images/stories/contents/gp_150520141656.pdf)

Popov D. (2012)/ Kazahstan — vorota Kitaya v Central'nuyu Aziyu. [Kazakhstan – China's gateway to Central Asia] // Geopolitika. – S 34-36.

Strategicheskij plan razvitiya Respubliki Kazahstan do 2020 goda (2010). [Strategic Development Plan of the Republic of Kazakhstan until 2020] URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/U100000922>

Syroezhkin K. (2007). Problemy sovremennogo Kitaya i bezopasnost' v Central'noj Azii. [Problems of modern China and security in Central Asia] // Central'naya Aziya i Kavkaz.. – №3 (51). – S.123.

Starr, S. F., Cornell S.E. The EU and Central Asia: Developing Transport and Trade // Analytical Articles. – 2015. – P. 15-35.

Statisticheskij sbornik «Transport v Respublike Kazahstan. 2010-2014». (2015), [Statistical compilation «Transport in the Republic of Kazakhstan. 2010-2014».]. Aстана, 86 с.

Titarenko M. (2015)/ O perspektivah razvitiya «SHyolkovogo puti». [On the prospects for the development of the Silk Road] // Vestnik AmGU.. – №2 (70). – S 65-70.

Transportnaya strategiya Respubliki Kazahstan do 2020 goda (2005). [Transport strategy of the Republic of Kazakhstan until 2020]. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P050000075>