

Шаповал Арина – студентка 1 курса, гр. ЦЛ 24-1п (г. Алматы, АЛТ Университет имени Мухамеджана Тынышпаева)

Кенжебаева Гаухар - к.т.н., ассоц. профессор кафедры транспортных услуг и бизнеса (г. Алматы, АЛТ Университет имени Мухамеджана Тынышпаева)

КАКИМ Я ВИЖУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ КАЗАХСТАНА ЧЕРЕЗ 10 ЛЕТ?

В своем эссе рассмотрю, актуальную тему «Каким станет железнодорожный грузовой транспорт Казахстана через 10 лет». Мне как будущему специалисту в области транспорта, направление – Логистика, очень интересно, так как моему поколению работать на транспорте.

Мое эссе будет построено на трех ключевых направлениях:

- развитие конкуренции и либерализация рынка;
- интеграция в международные транспортные коридоры;
- цифровая трансформация отрасли.

Географическое положение Казахстана предоставляет уникальные возможности для развития транзитных коридоров между Азией и Европой. За последние годы значение железнодорожных перевозок значительно возросло, особенно в свете геополитических изменений, повлиявших на глобальные логистические цепочки. В этом контексте Казахстан оказался в фокусе международного внимания как важнейший сухопутный транзитный коридор между Китаем, странами Центральной Азии, Ближним Востоком и Европой.

На сегодняшний день железнодорожный грузовой сектор Казахстана характеризуется доминированием национального перевозчика АО «Казахстан темір жолы».

На рынке грузовых перевозок большое количество частных операторов, доступ к инфраструктуре для них ограничен, а конкуренция - сдержанная.

Вопрос о каком же будет железнодорожный грузовой транспорт республики через 10 лет, мне самой стала интересна данная тема. Проанализировав железнодорожную отрасль, она демонстрирует устойчивый рост в перевозках. Только за первую половину 2025 года было перевезено более 222 миллионов тонн грузов, что на 12,4% выше аналогичного периода прошлого года. Грузооборот достиг 166 миллиардов тонно-километров, это свидетельствует о стабильном спросе на железнодорожные перевозки и их конкурентоспособности.

В тоже время, грузовая инфраструктура страны требует масштабной модернизации: значительная часть путей изношена, логистические узлы перегружены, цифровизация реализована неравномерно, а пропускная способность многих участков ограничена. Это создает определённые вызовы, которые предстоит преодолеть в течение следующего десятилетия.

Один из ключевых факторов, определяющих развитие транспортной отрасли, - участие Казахстана в международной инициативе «Один пояс - Один путь», запущенной председателем КНР Си Цзиньпином в Астане в 2013 году. С этого момента Казахстан стал не только участником, но и опорным государством нового Шёлкового пути. За последние годы было подписано множество соглашений и меморандумов о сотрудничестве с Китаем, Синьцзян-Уйгурским автономным районом и Гонконгом. Реализованы масштабные проекты по строительству и модернизации железнодорожных линий, терминалов, логистических хабов. В рамках этой инициативы особое значение приобретает проект Китай - Кыргызстан - Узбекистан (СКУ), который может в будущем пройти через Таджикистан, выйдя далее на Иран, Турцию и Европу, в обход традиционных маршрутов. Казахстан, как страна, сопряжённая с этими новыми направлениями, должен адаптироваться к возникающей конкуренции и сохранить свою лидирующую роль как транзитного государства.

Сегодня Казахстан уже интегрирован в несколько ключевых маршрутов:

Средний коридор (Trans-Caspian International Transport Route) - альтернатива Северному маршруту, проходящая через Китай, Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и далее в Европу.

Трансказахстанский маршрут - железнодорожное соединение между Китаем и Европой, проходящее через южные регионы Казахстана.

К 2035 году ожидается, что Казахстан станет не просто участником, а активным координатором развития этих коридоров. Это потребует:

- развития международного сотрудничества;
- улучшения логистической инфраструктуры;
- устранения бюрократических барьеров на границах;
- унификации технических стандартов с соседними странами.

За последние 5 лет транзит по маршрутам вырос в 6 раз, а в 2024 году объём транзитных перевозок из Китая в Европу через Казахстан составил 4,5 млн тонн. Ожидается, что к 2030 году показатели перевозок увеличатся в 5-6 раз. Для соответствия таких объёмов, уже реализованы и реализуются важные инфраструктурные проекты: строительство вторых путей на участке Достык - Мойынты, обходной линии вокруг Алматы, новых веток Дарбаза - Мактаарал, Бахты - Аягоз, Мойынты - Кызылжар, все это повысит пропускную способность до 10 млн тонн, снизит зависимость от узких мест и ускорят транзит.

Особое значение имеет развитие логистических узлов. В Костанайской области начато строительство национального логистического хаба «Тобыл», который займет 133,6 гектара, позволит обрабатывать до 400 тысяч контейнеров в год и создаст свыше 500 рабочих мест. Центр станет ключевым элементом экспортно-ориентированной промышленности, поддерживая автозаводы, сельское хозяйство и металлургию региона. Развитие СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота», играе важную роль в международной цифровой торговле и межгосударственном сотрудничестве.

Одновременно с развитием инфраструктуры происходит активная цифровизация всей транспортной отрасли. Уже сейчас на платформе «Единое цифровое окно» реализованы функции автоматизированного заключения договоров с иностранными клиентами с применением электронной подписи. Система TEZ Customs позволила сократить оформление транзитных деклараций с трёх часов до 30 минут. В перспективе, к 2035 году, ожидается полная

цифровизация грузоперевозок: от электронных накладных и согласования маршрутов до автоматической проверки соответствия документов. Каждый вагон будет оборудован датчиками, передающими в реальном времени данные о местоположении, температуре, техническом состоянии, что не мало важно для перевозчиков и владельцев грузов.

Сегодня мир говорит о «Искусственном интеллекте», его значимости, применения и в нашей отрасли транспорта, он играет не маловажную роль. Позволит прогнозировать загрузку маршрутов, оптимизировать логистику, снижать простои и еще много, много различных операций, действий выполняет, прогнозирует и предоставляет. Особые надежды связаны с внедрением предиктивного техобслуживания, что снизит аварийность и повысит безопасность перевозок.

Не менее значимым направлением будущего развития является экологическая трансформация. В условиях глобального потепления, ужесточения экологических требований и перехода к ESG-стандартам, железнодорожный транспорт остаётся одним из самых энергоэффективных видов перевозок.

В Казахстане продолжается масштабная электрификация ключевых линий, внедряются гибридные локомотивы, рассматриваются проекты использования водородной тяги. Предприятия начнут внедрять системы рекуперации энергии при торможении, а сортировочные станции смогут частично работать за счёт солнечных электростанций.

К 2035 году Казахстан сможет предложить рынку услугу «Чистой Логистики», сертифицированную по международным экологическим стандартам, что создаст новые конкурентные преимущества, особенно при работе с международными грузоотправителями, ориентированными на снижение углеродного следа.

Однако, все-таки любая технологическая трансформация невозможна без человека. На пороге 2035 года главной задачей станет развитие человеческого капитала. Профессии в железнодорожной отрасли претерпят кардинальные изменения: машинисты станут операторами автоматизированных систем,

диспетчеры будут управлять алгоритмами, логисты - работать с BIG DATA и цифровыми платформами. Появятся новые специальности: инженеры по кибербезопасности, операторы беспилотных поездов, аналитики логистических процессов.

Для подготовки кадров-транспортников потребуются реформы в образовательных программах, на сегодня в вузах особое внимание уделяется дуальному обучению, усиливается сотрудничество вузов, колледжей, с частным бизнесом. Повышение квалификации станет постоянным условием профессионального роста в новой цифровой транспортной среде.

Таким образом, **через 10 лет железнодорожный грузовой транспорт Казахстана** станет не только современной технологической отраслью, но и стратегической опорой всей экономики государства. Он объединит в себе экологическую устойчивость, цифровую эффективность, международную кооперацию и человеческий потенциал. Это - конкурентный рынок, где честно работают государственные и частные операторы. Это - интегрированная система, включенная в международные транспортные коридоры. Это - цифровая платформа, основанная на ИИ, автоматизации и анализе данных. И это – эколог.

При условии последовательной реализации намеченных шагов, Казахстан не просто сохранит, а усилит свою позицию главного сухопутного моста между Востоком и Западом, что позволит укрепить экономическую независимость, привлечь инвестиции и занять достойное место в глобальной логистике XXI века.

Будущие логисты будут работать в условиях быстро меняющегося мира, где каждый шаг требует максимальной гибкости, знаний и готовности к инновациям.