

Объединение юридических лиц «Саморегулируемая организация
«Ассоциация казахстанских грузовых железнодорожных
перевозчиков»

Эссе

на тему: «Грузовой транспорт РК в 2035: конкуренция, цифровизация,
маршруты»

Выполнил:

Бакалавр 6В11302 «Логистика (по отраслям)» КазНУ им.Аль-Фараби
Магистрант 7М11302 «Логистика (по отраслям)» ЕНУ им. Л.Н.Гумилева
Өміржан Даурен Серікұлы
Контактный телефон: 87769729838
Почта: lifesoul.d01@gmail.com

Когда мы говорим о будущем Казахстана, чаще всего упоминаем природные ресурсы, индустриализацию или экспорт. Но всё чаще я задумываюсь: не станет ли именно грузовой транспорт той сферой, где наша страна по-настоящему заявит о себе на глобальном уровне? Ведь у нас есть главное — территория, пересекающая континенты, и время, чтобы успеть использовать это преимущество. Если говорить о 2035 году, то грузовой транспорт Казахстана может стать не только важным элементом национальной экономики, но и стратегическим преимуществом на уровне международной политики. Вопрос в том, как мы к этому подойдём: останемся транзитной «трубой» или станем «мозгом логистики» Евразии?

Грузовой транспорт является основой экономики любой страны, особенно такой, как Казахстан, обладающей уникальным географическим положением между Европой и Азией. К 2035 году грузоперевозки в Республике Казахстан претерпят значительные изменения под влиянием глобальных трендов: цифровизации, усиления международной конкуренции и трансформации транспортных маршрутов. Эти изменения окажут влияние не только на логистику, но и на всю экономику страны, открывая новые возможности и одновременно формируя вызовы. Меня всегда вдохновляла идея, что Казахстан может стать логистическим сердцем Евразии. Сегодня я с уверенностью смотрю в будущее и представляю, каким будет грузовой транспорт нашей страны в 2035 году — более быстрым, цифровым и конкурентоспособным.

Казахстан — страна, которая веками была мостом между Востоком и Западом. Через наши степи проходили караваны, позже — железные дороги, теперь же — контейнерные поезда и цифровые логистические платформы. Я верю, что в 2035 году Казахстан станет не просто участником глобальных цепочек поставок, а важным звеном в их проектировании, управлении и

развитии. Для этого нам предстоит многое изменить, особенно в сфере грузового транспорта, который уже сегодня является не только экономической артерией, но и пространством для технологических и геополитических решений.

Каким будет грузовой транспорт Казахстана к 2035 году? Какие вызовы ждут страну в борьбе за международный транзит? Как изменят отрасль цифровизация и новые маршруты? В этом эссе я постараюсь ответить на эти вопросы, используя факты, личные наблюдения и прогнозы на основе текущих трендов.

Моё поколение выросло на фоне трансформаций, происходивших в экономике, инфраструктуре и мировой политике. И если в начале 2000-х Казахстан только строил железные дороги и порты, то сегодня он формирует целые транспортные коридоры. Однако наш успех в 2035 году будет зависеть от того, насколько конкурентоспособной, цифровой и маршрутно-гибкой станет система грузоперевозок. Конкуренция — это не просто экономическое явление. Это борьба за время, за удобство, за выбор клиента. Сегодня Казахстан конкурирует с Азербайджаном, Турцией, Россией, Узбекистаном, Китаем за транзитные потоки между Китаем, Европой, странами Персидского залива и Южной Азии. География нам помогает, но она не гарантирует успеха.

Говоря о 2035 годе, я также вижу развитие внутренней логистики, без которой невозможно эффективно интегрироваться во внешние сети. Казахстан огромен, и часто доставка из одного региона в другой занимает больше времени и стоит дороже, чем транзит через всю страну. Это парадокс, с которым придётся бороться. Развитие автодорог, внутренних хабов, мультимодальных центров — основа, на которой строится логистика нового типа. Я мечтаю, что в 2035 году житель Актобе сможет заказывать, получать,

отправлять грузы по тем же стандартам, что и клиент в Сингапуре или Франкфурте.

Могу сказать что, конкуренция: география — это шанс, но не гарантия. Казахстан обладает колоссальным транзитным потенциалом: мы соединяем Восток и Запад, Север и Юг. Но в современном мире одной географии недостаточно. Уже сейчас Казахстан конкурирует с Азербайджаном, Узбекистаном, Турцией и Россией за грузы из Китая и Центральной Азии. Например, транскаспийский маршрут, альтернативный российскому пути, активно развивается и уже перевёз свыше 2 млн тонн грузов в 2023 году. Но если Казахстан не ускорит модернизацию своей инфраструктуры и не сократит административные барьеры, грузы могут уйти в обход. Также, цифровизация: от бумажных накладных — к цифровым платформам. Будущее за «умной логистикой». В 2035 году, я уверен, мы полностью откажемся от бумажных документов: появятся единые цифровые коридоры, блокчейн-системы учёта грузов, а таможня будет работать в автоматическом режиме. Уже сегодня в пилотном режиме внедряется система e-CMR — электронная товарно-транспортная накладная. А к 2035 году каждое передвижение груза по территории Казахстана, я убеждён, будет фиксироваться в режиме реального времени через национальную логистическую платформу. Автоматизация терминалов, электронные очереди на границах, беспилотные грузовики — это не фантастика, а вопрос стратегического развития. Маршруты: Север–Юг и Транскаспийский путь — путь к устойчивости. Я считаю, что одним из ключевых достижений Казахстана к 2035 году станет развитие маршрута «Север – Юг». Через него Казахстан будет напрямую связываться с Ираном, Индией и далее с портами Аравийского моря. Это откроет экспортерам новые рынки и снизит зависимость от традиционных северных маршрутов. Также важен

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), проходящий через Китай, Казахстан, Каспий, Кавказ и Турцию. В условиях геополитических ограничений он уже сейчас активно используется и, по данным Ассоциации ТМТМ, его объёмы могут утроиться к 2030 году. Казахстан в будущем должен стать не просто участником, а ключевым координатором этих маршрутов, предлагая логистику «под ключ»: от границы до порта. Как гражданин Казахстана и молодой специалист в области логистики, я ощущаю ответственность за будущее своей страны. Я хочу, чтобы Казахстан не оставался просто «переходной территорией», а стал настоящим интеллектуальным хабом логистики, где не только проходят поезда и фуры, но и принимаются стратегические решения, создаются ИТ-сервисы, строятся инновационные терминалы. Мне хочется, чтобы в 2035 году мы гордились тем, что выбрали путь цифровой трансформации и открытости миру. Чтобы наш транспорт стал символом надёжности и эффективности на всей Евразийской карте. Казахстан занимает девятое место в мире по территории, но численность населения и плотность заселения остаются относительно низкими. Это создаёт условия для мощного транзитного потенциала. У страны общая протяжённость железных дорог превышает 16 000 км, автомобильных — более 96 000 км, а порты Актау и Курык обеспечивают выход к Каспийскому морю. Через территорию страны проходят важнейшие маршруты:

- Китай – Европа,
- Россия – Центральная Азия,
- Китай – Иран,
- Транскаспийский маршрут в Турцию

Хочется отметить что, Казахстан уже внедрил ряд цифровых решений:

- система e-CMR (электронная товарно-транспортная накладная) в тестовом режиме;
- автоматизированная информационная система "Астана-1" на таможенных пунктах;
- система слежения за вагонами и грузами в режиме реального времени.

Но полностью цифровой транспортной инфраструктурой, как у стран ЕС, Казахстан пока не обладает. К 2035 году, по моему мнению, Казахстан завершит полную цифровизацию логистических процессов, включая: единое цифровое окно для участников перевозок, где отправитель, перевозчик, таможня и получатель смогут отслеживать и оформлять груз в режиме 24/7; блокчейн-технологии, обеспечивающие прозрачность и безопасность перемещения документов и платежей. Искусственный интеллект, который будет предсказывать задержки, оптимизировать маршруты, автоматически распределять грузы по типам транспорта; интеграция со странами ШОС, ЕАЭС и Тюркского совета, благодаря чему обмен логистической информацией будет происходить в едином формате.

Многие государства, подобно Казахстану, строят новые терминалы, логистические хабы, модернизируют железные дороги, предлагают выгодные тарифы. Например, Азербайджан активно развивает порт Алят, Турция интегрирует логистику с ЕС, а Узбекистан формирует мультимодальные коридоры с Ираном. На этом фоне Казахстан должен делать ставку не только на инфраструктуру, но и на скорость прохождения грузов, цифровизацию процессов и удобство для международных партнёров. Необходимо осознавать: в 2035 году выиграет не самый крупный, а самый умный логистический игрок.

Помимо цифровизации, ключевым вопросом остаются маршруты. Казахстан в 2035 году должен стать не просто транзитной территорией, а

координатором логистических потоков. Здесь важны два основных направления. Первое — коридор «Север — Юг», который соединяет Россию, Казахстан, Иран и Индию. Это коридор с огромным потенциалом: Индия стремительно растёт, и грузоперевозки в этом направлении могут стать альтернативой перегруженному Суэцкому каналу. Второе — Транскаспийский международный маршрут, проходящий через Китай, Казахстан, Каспий, Кавказ и далее в Турцию и Европу. Этот маршрут уже сегодня востребован в связи с ограничениями на пути через Россию.

МТК "Север — Юг"

Один из наиболее перспективных проектов для Казахстана — Международный транспортный коридор «Север — Юг». Его задача — соединить Россию, Казахстан, страны Центральной Азии с Ираном и далее с Индией.

Почему это важно:

- Индия к 2035 году войдёт в ТОП-3 экономик мира;
- Выход к портам Бандар-Аббас и Чабахар на Аравийском море позволяет доставлять грузы в Восточную Африку и Юго-Восточную Азию быстрее, чем через Суэцкий канал.

Транскаспийский маршрут (ТМТМ)

Этот маршрут проходит по схеме: Китай — Казахстан — Каспий — Азербайджан — Грузия — Турция — ЕС. В условиях санкционного давления на Россию он стал альтернативой маршрутам через Сибирь.

Преимущества:

- обход российских территорий;
- быстрый выход в Турцию и Южную Европу;
- гибкость мультимодальных решений (контейнер + паром + железная дорога).

ТМТМ уже в 2023 году перевёз более 2 млн тонн грузов — и эта цифра, по прогнозам, может вырасти в 3 раза к 2030 году.

Авиация будет востребована для скоропортящихся и ценных грузов. Алматы уже становится авиатранспортным хабом Центральной Азии.

Автотранспорт останется важным звеном «последней мили». К 2035 году, на мой взгляд, автоперевозки в РК будут частично осуществляться беспилотными грузовиками, особенно на маршрутах Астана – Алматы – Шымкент.

Если Казахстан грамотно вложится в мультимодальные хабы на Каспии, он сможет предложить уникальную услугу: быстрый, безопасный и цифровой путь между Китаем и ЕС. Более того, я считаю, что к 2035 году появится новая логистическая модель: не «просто перевези», а «реши за клиента весь маршрут, включая оформление, страховку, мониторинг и доставку до двери». В этом сценарии Казахстан должен выступать оператором, а не просто территорией.

Сейчас в Казахстане всё ещё существует проблема бюрократических барьеров, пересечения ведомственных полномочий, дублирования процедур. Даже если физическая инфраструктура готова, документы на границе могут задерживать груз на сутки и более. В 2035 году такой подход будет считаться архаизмом. Поэтому уже сейчас нужно внедрять «цифровое окно» для логистики, где весь цикл — от оформления накладных до таможенного контроля — будет проходить онлайн.

Цифровизация изменит не только процесс, но и подход. Например, к 2035 году я ожидаю массовое внедрение беспилотных грузовиков на определённых маршрутах внутри страны. Также возможно появление автономных логистических центров, где сортировка и управление грузами будет производиться без участия человека. Особенно перспективно внедрение

автоматических систем на новых логистических узлах между Западным Китаем и Каспием, в Актау, Алтынколе и Сарыагаше.

Согласно данным Министерства транспорта, в 2023 году транзит грузов через Казахстан составил около 25 млн тонн. Прогноз на 2035 год — до 50 млн тонн и более. Это возможно, если не будет просто строиться инфраструктура, но и активно развиваться логистический интеллект — программное обеспечение, единые базы данных, международные протоколы обмена. Кроме того, немаловажно развивать человеческий капитал: университеты и колледжи должны готовить не только инженеров, но и цифровых логистов, специалистов по интеграции систем и менеджеров цифровых платформ.

Казахстану стоит задуматься и о создании собственного логистического бренда. Подобно тому, как Германия ассоциируется с надёжностью, Япония — с точностью, Казахстан должен выработать свой имидж. Это может быть сочетание понятий «инновации + открытость + скорость». Если клиент в Китае или Европе будет уверенно говорить: «Через Казахстан — значит, надёжно», — значит, мы достигли цели.

Лично для меня эта тема — не только исследовательский интерес, но и личная миссия. Я хочу быть частью страны, которая строит не просто дороги и порты, а умную логистику. Страны, в которой молодёжь не уезжает за границу в поисках высоких технологий, а создаёт их здесь. Я мечтаю о Казахстане, который экспортирует не только нефть и пшеницу, но и логистические сервисы, цифровые решения, транспортные стандарты.

Я — представитель поколения, которое будет работать, принимать решения, развивать и поддерживать эту систему. Для меня не всё это — абстрактная экономика. Это — реальная миссия, в которой я хочу участвовать. Потому что я верю в Казахстан, который думает на опережение. В Казахстан, который выбирает не лёгкий путь, а важный. И в Казахстан, который уже

сегодня едет к 2035-му — по своему собственному, умному, цифровому и конкурентоспособному маршруту.

Я считаю, что к 2035 году Казахстан должен сформировать единый логистический бренд. Это не только флаг и реклама на выставках, а целая философия: надёжность, скорость, безопасность, инновации.

Такие бренды, как:

"Made in Kazakhstan" — для экспорта,

"TransKazakhstan"—для логистики,

должны стать узнаваемыми и вызывать доверие у международных партнёров.

Конечно, не всё зависит от нас. Будут вызовы — климатические, геополитические, экономические. Возможно, изменятся правила игры. Но именно в такие моменты выигрывают те, кто умеет адаптироваться и принимать решения. Казахстану, как стране с динамичным молодым населением, гибкой экономикой и стратегическим положением, важно быть готовым не просто реагировать, а предвосхищать.

Ключевую роль в будущем грузового транспорта сыграет цифровизация. Внедрение технологий Big Data, IoT (Интернет вещей), AI (искусственный интеллект) и блокчейн позволит обеспечить полную прозрачность грузопотоков, автоматизировать контроль и сократить издержки. Казахстан уже сегодня развивает цифровую платформу "Астана Хаб", e-Freight и Единое окно экспортера — к 2035 году эти решения станут частью единой трансконтинентальной логистической цифровой среды.

Особое внимание будет уделено развитию мультимодальных перевозок — интеграции автомобильного, железнодорожного, морского и авиационного транспорта в единый логистический комплекс.

Хочу предоставить дорожную карту по данной теме (рисунок 1):

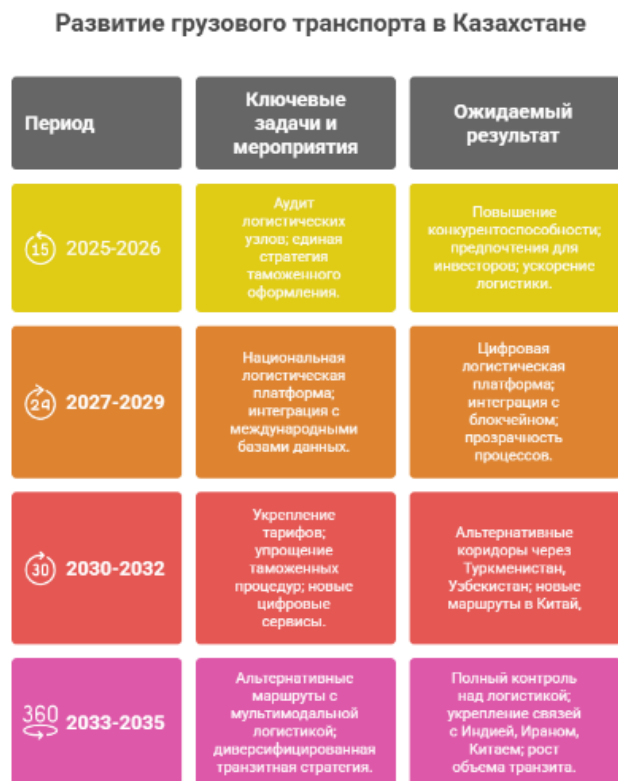


Рисунок 1. Дорожная карта развития грузового транспорта РК до 2035 года.

Так же хочется отметить, ключевые индикаторы к 2035 году:

Увеличение объема грузовых перевозок (до 15 млн тонн по сравнению с 2023 г.)

Соответствие официально оформленным сырьевым маршрутам

Ключевые показатели к 2035 году:

Среднее технологическое обновление на 40%

Снижение доли подпольных логистических операций

Расширение цифровых маршрутов

Подытоживая,хочу предложить таблицу плана развития (таблица 1):

Период	Ключевые задания и мероприятия	Ожидаемый результат
2025-2026	Разведение узких гос.участков городов и инфраструктуры; Внедрение единой стратегии таможни	Снижение конкурентных правонарушений (до 15%); Инициация системы преференций для инвесторов и экспортеров; Ускорение региональных логистических проектов по регионам
2027-2029	Создание единой национальной логистической платформы; Интеграция с международными базами данных	Построение общей национальной логистической платформы; Интегрирование с международным блокчейном; Тотальная прозрачность логистических цепочек
2030-2032	Упрощение блоков тарифной политики и таможенных коридоров; Переход к новой сертификации	Альтернативные коридоры через Туркменистан, Узбекистан; Двусторонние маршруты с Китаем и Индией; Диверсификация транзитных потоков
2033-2035	Альтернативные коридоры через Тигрово-Плодскую ось и Лиццазам; Диверсифицированный транзитный проект	Полное устранение узких мест маршрута Остачь-Соу с участием Индии и Ирана; Обеспечение круглогодичных поставок через южные порты; Конкуренция с Трансасиатским коридором

Таблица 1.План развития грузового транспорта РК

Таким образом, к 2035 году грузовой транспорт Казахстана может стать не просто элементом экономической структуры, а ключевым инструментом

геоэкономического влияния и устойчивого развития. От уровня цифровизации, качества маршрутов и способности конкурировать на глобальном рынке зависит не только транзитная привлекательность страны, но и её место в мировой логистической системе.

Важно, чтобы уже сегодня мы начали принимать решения, которые принесут плоды через 10 лет: строили не просто дороги, а логистические экосистемы; развивали не только инфраструктуру, но и человеческий капитал; двигались не в одиночку, а через стратегические партнёрства. Казахстан имеет редкое преимущество — быть в центре мира, как географически, так и логистически. Останется ли это просто географическим фактом — или станет конкурентным преимуществом, зависит от нас.