



BusinessStat®

готовые обзоры рынков



Анализ рынка автомобильных грузовых перевозок в Казахстане в 2016-2020 гг, оценка влияния коронавируса и прогноз на 2021-2025 гг

АДРЕС:
107023, г. Москва
ул. Электrozаводская
д. 23, стр. 8

ТЕЛ.:
+7 (495) 180-04-19
ФАКС:
+7 (495) 180-04-19

ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА:
info@businessstat.ru
САЙТ:
www.businessstat.ru

Аннотация

По оценкам BusinesStat, в 2016-2019 гг масса грузов, перевезенных автомобильным транспортом в Казахстане, выросла на 11,6%: с 3,18 до 3,55 млрд т. Рост автомобильных перевозок грузов в стране обеспечивался развитием сети автодорог в рамках реализации государственных инфраструктурных проектов, привлечением новых транзитных грузопотоков, развитием внутреннего производства.

В 2020 г карантинные меры, принятые правительством страны в целях недопущения распространения коронавирусной инфекции, привели к сокращению автомобильных грузоперевозок на 7,4% до 3,29 млрд т. Ограничения на грузовые автотранспортные перевозки в международном и внутриреспубликанском сообщении не вводились. Однако произошло общее снижение деловой активности в регионе и сокращение географии поставок грузов. У населения Казахстана и соседних регионов снизились реальные доходы, граждане стали экономить на необязательных товарах. Сократилось внутреннее производство, импорт и экспорт продукции, в результате чего снизились объемы транзитных и внутренних автомобильных перевозок.

В 2021 г по мере нормализации эпидемической и экономической ситуации в регионе произойдет восстановление массы перевозимых автомобильным транспортом грузов до 3,49 млрд т (на 6,2% к уровню 2020 г).

В 2022-2025 гг прогнозируется рост грузоперевозок автомобильным транспортом в Казахстане на 1,2-1,9% ежегодно до 3,71 млрд т в 2025 г. Поддерживать увеличение автомобильных грузоперевозок в стране будет реализация государственных программ развития транспортной отрасли, перерабатывающей промышленности и агропромышленного комплекса. Развитию транзитных автомобильных грузоперевозок будет способствовать рост экономики Китая и стран Юго-Восточной Азии и их заинтересованность в увеличении объемов перевозок грузов в страны Западной Европы сухопутным путем через территорию Казахстана.

«Анализ рынка автомобильных грузовых перевозок в Казахстане в 2016-2020 гг, оценка влияния коронавируса и прогноз на 2021-2025 гг» включает важнейшие данные, необходимые для понимания текущей конъюнктуры рынка и оценки перспектив его развития:

- Экономическая ситуация в стране
- Статистика транспортных путей и подвижного состава
- Средняя цена автомобильных грузоперевозок
- Грузооборот и объем грузов, перевезенных автомобильным транспортом
- Оборот автомобильных грузоперевозок
- Финансовые показатели и трудовые ресурсы отрасли

В обзоре приведены следующие детализации:

- **Виды автомобильных дорог:** с твердым покрытием, прочие
- **Виды автомобильного грузового транспорта:** частный, прочий
- **Сектора рынка:** коммерческие перевозки, прочие
- **Регионы страны**

Источниками информации для обзора являются профильные госорганы и научно-исследовательские организации:

- Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан
- Министерство внутренних дел Республики Казахстан
- Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
- World Development Indicators
- World Bank
- United Nations Statistics Division

Информацию о смежных рынках вы можете найти в других исследованиях **BusinesStat:**

- [Анализ рынка железнодорожных грузовых перевозок в Казахстане](#)
- [Анализ рынка морских грузовых перевозок в Казахстане](#)
- [Анализ рынка грузовых авиаперевозок в Казахстане](#)
- [Анализ рынка речных грузовых перевозок в Казахстане](#)
- [Анализ рынка трубопроводных перевозок в Казахстане](#)
- [Анализ рынка автомобильных грузовых перевозок в России](#)
- [Анализ рынка грузовых перевозок в Украине](#)

Содержание

МЕТОДИКА ПОДГОТОВКИ ОБЗОРА РЫНКА

СОСТОЯНИЕ ЭКОНОМИКИ КАЗАХСТАНА

- Таблица 1. Численность населения, Казахстан, 2016-2025 гг (млн чел, %)
- Таблица 2. Номинальный и реальный ВВП, Казахстан, 2016-2025 гг (млрд долл США, %)
- Таблица 3. Инвестиции в основной капитал, Казахстан, 2016-2025 гг (% от ВВП)
- Таблица 4. Инфляция в средних потребительских ценах, Казахстан, 2016-2025 гг (% к предыдущему году)
- Таблица 5. Платежный баланс, Казахстан, 2016-2025 гг (млрд долл США)

ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Автомобильные дороги

- Таблица 6. Протяженность автомобильных дорог общего пользования, Казахстан, 2016-2020 гг (тыс км)
- Таблица 7. Протяженность автомобильных дорог общего пользования, по регионам Казахстана, 2016-2020 гг (км)
- Таблица 8. Протяженность автомобильных дорог общего пользования по видам, 2016-2020 гг (км)
- Таблица 9. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, по регионам Казахстана, 2016-2020 гг (км)
- Таблица 10. Протяженность прочих автомобильных дорог общего пользования, по регионам Казахстана, 2016-2020 гг (км)
- Таблица 11. Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, по регионам Казахстана, 2016-2020 гг (км на 1000 кв км)

Подвижной состав

- Таблица 12. Численность грузовых автомобилей, Казахстан, 2016-2020 гг (тыс)
- Таблица 13. Численность грузовых автомобилей, по регионам Казахстана, 2016-2020 гг
- Таблица 14. Численность грузовых автомобилей по видам, Казахстан, 2016-2020 гг
- Таблица 15. Численность частных грузовых автомобилей, по регионам Казахстана, 2016-2020 гг
- Таблица 16. Численность прочих грузовых автомобилей, по регионам Казахстана, 2016-2020 гг

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

- Объем рынка включает грузовые автомобильные перевозки, осуществляемые на коммерческой и некоммерческой основе. Далее грузооборот дополнительно детализирован по секторам рынка.
- Таблица 17. Масса перевезенных автомобильным транспортом грузов, Казахстан, 2016-2020 гг (млрд т)
- Таблица 18. Масса перевезенных автомобильным транспортом грузов, по регионам Казахстана, 2016-2020 г (млн т)
- Таблица 19. Прогноз массы перевезенных автомобильным транспортом грузов, Казахстан, 2021-2025 гг (млрд т)

ГРУЗОБОРОТ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

- Таблица 20. Грузооборот автомобильного транспорта, Казахстан, 2016-2020 гг (млрд тонно-км)
- Таблица 21. Грузооборот автомобильного транспорта по секторам рынка, Казахстан, 2016-2020 гг (млрд тонно-км)
- Таблица 22. Грузооборот автомобильного транспорта, по регионам Казахстана, 2016-2020 г (млн тонно-км)
- Таблица 23. Прогноз грузооборота автомобильного транспорта, Казахстан, 2021-2025 гг (млрд тонно-км)
- Таблица 24. Прогноз грузооборота автомобильного транспорта по секторам рынка, Казахстан, 2016-2020 гг (млрд тонно-км)

СРЕДНЯЯ ДАЛЬНОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

- Таблица 25. Средняя дальность автомобильных грузоперевозок, Казахстан, 2016-2020 гг (км)
- Таблица 26. Прогноз средней дальности автомобильных грузоперевозок, Казахстан, 2021-2025 гг (км)

ОБОРОТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

- Таблица 27. Оборот автомобильных грузоперевозок, Казахстан, 2016-2020 гг (млн долл)
- Таблица 28. Оборот автомобильных грузоперевозок, Казахстан, 2016-2020 гг (млрд тенге)
- Таблица 29. Прогноз оборота автомобильных грузоперевозок, Казахстан, 2021-2025 гг (млн долл)
- Таблица 30. Прогноз оборота автомобильных грузоперевозок, Казахстан, 2021-2025 гг (млрд тенге)

ЦЕНА КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

- Таблица 31. Средняя цена перевозки 1 тонны груза автомобильным транспортом, Казахстан, 2016-2020 гг (долл за тыс км)
- Таблица 32. Средняя цена перевозки 1 тонны груза автомобильным транспортом, Казахстан, 2016-2020 гг (тенге за км)
- Таблица 33. Прогноз средней цены перевозки 1 тонны груза автомобильным транспортом, Казахстан, 2021-2025 гг (долл за тыс км)
- Таблица 34. Прогноз средней цены перевозки 1 тонны груза автомобильным транспортом, Казахстан, 2021-2025 гг (тенге за км)
- Таблица 35. Сезонное колебание цен автомобильных грузоперевозок, Казахстан, янв-дек 2020 г (% к декабрю предыдущего года)

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОТРАСЛИ «ТРАНСПОРТ И СКЛАДИРОВАНИЕ»

Предприятия

- Таблица 36. Численность предприятий отрасли, Казахстан, 2016-2020 гг
- Таблица 37. Численность предприятий отрасли по формам собственности, Казахстан, 2016-2020 гг

Персонал

- Таблица 38. Трудовые ресурсы предприятий отрасли, Казахстан, 2016-2020 гг (тыс чел)
- Таблица 39. Средняя заработная плата сотрудника отрасли, Казахстан, 2016-2020 гг (долл в мес)

Финансы

- Таблица 40. Доход от реализации продукции и оказания услуг по отрасли, Казахстан, 2016-2020 гг (млрд долл)
- Таблица 41. Прибыль (убыток) до налогообложения по отрасли, Казахстан, 2016-2020 гг (млрд долл)
- Таблица 42. Себестоимость реализованной продукции и оказанных услуг по отрасли, Казахстан, 2016-2020 гг (млрд долл)
- Таблица 43. Непроизводственные расходы по отрасли, Казахстан, 2016-2020 гг (млрд долл)
- Таблица 44. Рентабельность (убыточность) по отрасли, Казахстан, 2016-2020 гг (%)

Инвестиции

- Таблица 45. Инвестиции в основной капитал по отрасли, Казахстан, 2016-2020 гг (млрд долл)

Методика подготовки обзора рынка

При подготовке обзора BusinesStat ставит целью собрать максимум информации об анализируемом рынке. При прогнозировании рынков упор делается не на уникальных методах анализа или инсайдерской информации, а на более качественном, полноценном, комплексном анализе рыночной информации.

На первой стадии аналитики BusinesStat агрегируют национальную и международную статистику, отраслевую статистику, рыночные исследования. Дополнительно проводятся опросы экспертов рынка и анализ информации в СМИ.

На втором этапе работ полученные данные взвешиваются и приводятся к единому непротиворечивому массиву. На этом этапе происходит отбраковка данных, которые представляются аналитикам противоречивыми или менее надежными. Выбранные данные должны находиться между собой в полной корреляции, чтобы сделать возможной комплексную оценку рынка. По части уточненных, расчетных параметров рынка BusinesStat сам становится источником данных, что отмечено под соответствующими таблицами обзоров.

Третьим этапом работ является построение динамических рядов – прогнозирование. Первичное прогнозирование осуществляется математическими методами, суть которых сводится к анализу ретроспективных данных для построения прогноза. Однако такой анализ может задать лишь общий тренд на стабильных рынках с известной многолетней динамикой. Подобные стабильные рынки во многих странах мира фактически отсутствуют, из-за чего эффективность математического анализа падает.

Для уточнения прогнозов анализируются факторы, влияющие на развитие рынка. Часть факторов определена достаточно жестко и может быть использована с большой уверенностью для прогнозирования производства, импорта и экспорта. Пример такого фактора – государственное отраслевое регулирование. Часто заранее известна политика правительства в области регулирования импорта, по инвестициям в производство и строительство, субсидированию или, наоборот, увеличению налоговой нагрузки на отрасль. Зная качество исполнения подобных программ, аналитик может оценить влияние данного фактора на отрасль.

Влияние некоторых факторов может быть менее выражено либо противоречиво. Чаще всего подобные факторы связаны с планами компаний, событиями на смежных рынках, изменением потребительского поведения. Здесь приходится анализировать более широкий круг переменных, часто применяя бенчмарки с соседних рынков, где аналогичная ситуация происходила ранее, или с рынков аналогичных отраслей других стран, где были аналогичные кейсы. Например, во всех развивающихся странах мира наблюдается схожая динамика потребительского поведения, обусловленная появлением новых категорий товаров, развитием сетевой розницы, приходом международных корпораций.

Применение международных бенчмарков становится возможным благодаря одновременному анализу BusinesStat рынков всех развитых и большинства развивающихся странах мира. BusinesStat готовит обзоры мирового рынка, рынков СНГ, ЕС, а также обзоры рынков отдельных стран мира.

Состояние экономики Казахстана

Таблица 1. Численность населения, Казахстан, 2016-2025 гг (млн чел, %)

Параметр	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	2022*	2023*	2024*	2025*
Численность населения (млн чел)	17,9	18,2	18,4	18,6	18,9	19,1	19,4	19,6	19,9	20,1
% к предыдущему году	-	1,33	1,32	1,28	1,29	1,29	1,28	1,29	1,29	1,28

Источник: Международный валютный фонд, *BusinesStat*

Численность населения рассчитывается от постоянных жителей – граждан страны без учета временных трудовых мигрантов и туристов. Отметим, что последняя перепись населения в Казахстане была проведена в феврале 2009 г. Очередная перепись населения намечена на октябрь 2021 г.

В 2016-2020 гг численность населения в Казахстане ежегодно увеличивалась на 1,3% и в 2020 г достигла 18,9 млн чел. Значительная доля населения страны находится в репродуктивном возрасте. При этом, в отличие от многих стран СНГ, государство в состоянии обеспечивать занятость растущего населения на собственной территории.

Причинами роста численности населения в Казахстане являются следующие факторы:

- **Увеличение доли казахов в структуре этноса страны.** Представители титульной нации имеют более высокий уровень рождаемости, по сравнению с некоторыми другими этносами, что способствует общему росту численности населения страны.
- **Рост ожидаемой продолжительности жизни при рождении.** В 2016 г в Казахстане ожидаемая продолжительность жизни при рождении составляла 72,1 года. В 2020 г показатель вырос до 73,8 лет, т.е. за пятилетие средняя продолжительность жизни увеличилась на 1,7 года. При этом снизились показатели материнской и младенческой смертности.
- **Рост числа иммигрантов.** Действующая политика государства способствовала росту рождаемости и количества многодетных семей среди иммигрантов.
- Социально-экономическая стабилизация и выплата пособий.

Новый мировой кризис не повлияет на динамику численности населения в стране. Кризис не повлияет и на рождаемость. В Казахстане численность населения продолжит увеличиваться прежними темпами и в 2025 г составит 20,1 млн чел.

Таблица 2. Номинальный и реальный ВВП, Казахстан, 2016-2025 гг (млрд долл США, %)

Параметр	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	2022*	2023*	2024*	2025*
Номинальный ВВП (млрд долл)	137,3	166,8	179,3	181,7	165,7	180,7	199,5	222,9	242,1	263,3
% к предыдущему году	-25,5	21,5	7,5	1,3	-8,8	9,0	10,4	11,7	8,6	8,7
Реальный ВВП (%)	1,1	4,1	4,1	4,5	-2,7	3,0	4,3	5,7	3,1	3,1

Источник: Международный валютный фонд, *BusinesStat*

ВВП страны может быть выражен в национальной валюте и пересчитан по биржевому курсу в иностранную валюту. В настоящем обзоре номинальный ВВП приведен в текущих ценах в долларах США.

Спад номинального ВВП Казахстана в 2016 г на 25,5% (с 184,4 млрд долл до 137,3 млрд долл) был вызван ослаблением национальной валюты. В 2016 г курс доллара к тенге вырос на 54,3% с 221,7 тенге за долл до 352,2 тенге за долл.

В 2017-2019 гг номинальный ВВП Казахстана увеличился до 181,7 млрд долл, на 32,3% к уровню 2016 г.

Новый глобальный экономический кризис 2020 г оказал существенное влияние на мировую экономику. Эпидемия коронавируса привела к сокращению мирового спроса на энергоносители, что резко обострило накопленные проблемы на нефтяном рынке. Падение цен на нефть ударило по нефтедобывающим странам. По состоянию на 2019 г доля сырой нефти в структуре экспорта Казахстана составляла порядка 58%. Ключевыми покупателями казахстанской нефти были страны ЕС. Страны-потребители нефти должны были выиграть от снижения цен на топливо, но этого не произошло из-за повсеместно введенного карантина и сокращения объема перевозок.

Кризис 2020 г заметно ударил по экономике страны. В 2020 г номинальный ВВП Казахстана снизился на 8,8% со 181,7 млрд долл до 165,7 млрд долл.

В отличие от номинального, реальный ВВП рассчитывается с поправкой на инфляцию и выражается в ценах базового 2011 г. Номинальный ВВП менее показателен, чем реальный ВВП, так как не учитывает инфляцию.

В условиях относительной стабильности средний темп роста экономики Казахстана составлял около 4% в год. В 2014 г реальный ВВП страны достиг 4,3%. К этому уровню экономика вернулась в 2017-2018 гг после замедления темпов роста в 2015 г и 2016 г. В 2015-2016 гг экономика Казахстана росла на 1,1%-1,2% ежегодно, что было связано со снижением спроса на внешних рынках (в первую очередь, в России) на основные экспортные позиции. Кроме того, снижение мировых цен на углеводороды и металлы, а также нестабильность на мировых финансовых рынках усугубили ситуацию.

Падение цен на нефть и санкции привели в 2015 г к девальвации российского рубля по отношению к доллару. Ослабление тенге в Казахстане стало ответным шагом на девальвацию российского рубля и китайского юаня. Через девальвацию тенге Казахстан стремился выровнять собственный внешнеторговый баланс, повышая конкурентоспособность своей продукции на ключевых для себя внешних рынках. В 2015 г курс тенге к доллару упал на 23,8%, в 2016 г – на 54,4%. В 2017 г наблюдалась относительная стабилизация обменного курса.

В 2017-2019 гг казахстанская экономика вернулась к докризисным темпам роста, реальный ВВП по итогам 2019 г составил 4,5%.

Основными катализаторами роста стали: расширение производства в торгуемых секторах, повышение инвестиционной активности и постепенное восстановление внутреннего спроса. Внешняя среда также положительно повлияла на внутриэкономическую активность. К факторам позитивных внешних условий относятся: более высокая ценовая конъюнктура на нефть и металлы, а также улучшение экономической ситуации в основных торговых партнерах – ЕС, России и Китае.

В 2020 г под влиянием нефтяного кризиса спад реального ВВП страны составил 2,7%.

Инфраструктура автомобильного транспорта

Численность транспортных средств и протяженность автомобильных дорог являются одними из основных государственных параметров учета в системе транспорта. Однако данные о численности автомобилей и протяженности дорог не характеризуют объем рынка, так как не указывают на объем и стоимость совершаемых коммерческих операций.

Автомобильные дороги

Автомобильная дорога – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, – защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Протяженность автомобильной дороги исчисляется от начального до конечного населенного пункта путем суммирования длин отдельных участков, образующих дорожную сеть.

Автомобильные дороги общего пользования – внегородские автомобильные дороги, которые являются собственностью Республики Казахстан и подразделяются по значению на дороги международного, республиканского, областного и районного значения, а также по техническим категориям и по видам покрытия.

К **твердому покрытию** автодорог относятся: усовершенствованное покрытие (цементобетонное, асфальтобетонное и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанные органическими вяжущими материалами), а также щебеночное, гравийное и мостовое покрытие.

Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования рассчитывается как отношение протяженности сети автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, проходящих по территории, к площади территории.

Таблица 6. Протяженность автомобильных дорог общего пользования, Казахстан, 2016-2020 гг (тыс км)

Показатель	2016	2017	2018	2019	2020
Протяженность автомобильных дорог общего пользования, тыс км	96,4	95,4	96,2	95,6	97,9
% к предыдущему году	-	-1,0	0,9	-0,6	2,4

Источник: Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан; Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан; BusinesStat

За 2016-2020 гг в Казахстане протяженность автомобильных дорог общего пользования увеличилась с 96,4 тыс км в 2016 г до 97,9 тыс км в 2020 г. За 5 лет прирост показателя составил 1,6%.

В рамках Государственной программы «Нұрлы жол», а также Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 г были предусмотрены меры по сокращению физических и «экономических» расстояний между регионами. Они должны были улучшить инфраструктурную обеспеченность, доступность транспортных коммуникаций и их связь с окружающими районами и ключевыми рынками. Была поставлена цель создания в период с 2015 г по 2020 г эффективной межрегиональной сети автодорог, связывающих Астану с регионами по «лучевому» принципу.

По итогам реализации госпрограммы было построено и реконструировано около 3 тыс км автодорог республиканского значения, отремонтировано 7 тыс км автодорог республиканского значения и 15 тыс км автодорог местного значения. Доля автодорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии доведена до 88%, местного значения – до 71%, сообщает официальный информационный ресурс премьер-министра Республики Казахстан.

В декабре 2019 года была принята Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 гг, в рамках которой планируется строительство и реконструкция 10 тыс км автодорог (в том числе 3,8 тыс км переходящих проектов), а также выполнение капитального и среднего ремонт 11 тыс км дорог республиканской сети.

Общий объем финансирования автодорожной отрасли по программе «Нұрлы жол» составит 3,5 трлн тенге. Доля автодорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии должна быть доведена до 100%, а протяженность дорог I и II-технической категории должна увеличиться до 60%. Также планируется отремонтировать более 27 тыс км дорог областного и районного значения и улучшить их состояние до 95%.

В целях улучшения скорости обработки грузопотоков ведется работа по модернизации пунктов пропуска на государственной границе, цифровизация процессов, а также по приведению объектов дорожного сервиса в соответствие с Национальным стандартом.

В 2020 г в рамках государственной программы инфраструктурного развития было охвачено строительством, реконструкцией и ремонтными работами 9,8 тыс км автодорог республиканского и местного значения. По итогам года было открыто движение на 2,6 тыс км. Также завершён ремонт на 1,1 тыс км автодорог республиканского значения. В целях перевода автомобильных дорог на самосодержание был завершён монтаж системы взимания платы на 5,8 тыс км.

В целях своевременной реализации автодорожных проектов, в связи с введением ограничений на межрегиональные передвижения в период пандемии, был обеспечен «зеленый коридор» для беспрепятственного доступа строительных материалов, а также спецтехники и персонала на строительные объекты, в том числе расположенные в городах и иных населенных пунктах, находящихся на карантине.

Таблица 7. Протяженность автомобильных дорог общего пользования, по регионам Казахстана, 2016-2020 гг (км)

Регион	2016	2017	2018	2019	2020
Акмолинская область	7 890,0	7 884,0	7 942,7	7 940,0	8 275,3
Актюбинская область	6 958,0	6 553,0	6 906,8	6 921,4	7 037,4
Алматинская область	9 334,0	8 952,0	9 602,9	9 603,4	10 301,2
Атырауская область	3 052,0	3 052,0	3 181,6	3 046,5	3 098,5
Восточно-Казахстанская область	11 886,0	11 961,0	11 951,0	11 997,6	12 304,9
Жамбылская область	5 228,0	5 094,0	4 327,5	4 329,1	4 492,7
Западно-Казахстанская область	6 531,0	6 497,0	6 497,0	6 499,7	6 582,6
Карагандинская область	8 854,0	8 856,0	8 855,9	8 769,4	9 131,7

Костанайская область	9 290,0	9 289,6	9 299,9	9 283,2	9 478,2
Кызылординская область	3 376,0	3 446,0	3 451,2	3 397,8	3 411,8
Мангистауская область	2 692,0	2 708,0	2 846,0	2 821,0	2 847,3
Павлодарская область	5 454,0	5 449,0	5 441,0	5 476,1	5 528,7
Северо-Казахстанская область	8 998,0	8 998,0	8 998,0	8 995,8	9 024,4
Туркестанская область*	6 810,0	6 670,0	6 944,2	6 548,1	6 414,3
Республика Казахстан	96 353,0	95 409,6	96 245,7	95 629,0	97 928,9

Источник: Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан; Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан; BusinesStat

**Туркестанская область до 2018 г именовалась Южно-Казахстанской областью.*

Лидером по протяженности автомобильных дорог общего пользования в Казахстане является Восточно-Казахстанская область. В 2020 г на долю региона приходилось 12,6% от общей длины автомобильных дорог общего пользования в стране, что соответствовало 12,3 тыс км. Доля Алматинской области в совокупном показателе составила 10,5% (10,3 тыс км).

Подвижной состав

Наличие автомобилей приводится по данным регистрирующих органов Министерства внутренних дел Республики Казахстан.

Грузовой автомобиль – дорожное механическое транспортное средство на жесткой раме, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

К грузовым автомобилям относятся грузовые автомобили общего назначения (имеющие в качестве грузонесущей емкости открытые бортовые / безбортовые / платформы) и специализированные. К специализированным грузовым автомобилям относятся автомобили, конструкция грузонесущих емкостей которых предназначена для перевозки грузов определенных видов.

Таблица 12. Численность грузовых автомобилей, Казахстан, 2016-2020 гг (тыс)

Показатель	2016	2017	2018	2019	2020
Численность грузовых автомобилей, тыс	439,2	440,6	404,8	461,8	467,3
% к предыдущему году	-	0,3	-8,1	14,1	1,2

Источник: Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан; Министерство внутренних дел Республики Казахстан; BusinesStat

В 2020 г в Казахстане было зарегистрировано 467,3 тыс грузовых автомобилей, что на 7% выше значения 2016 г.

Персонал

Таблица 38. Трудовые ресурсы предприятий отрасли, Казахстан, 2016-2020 гг (тыс чел)

Показатель	2016	2017	2018	2019	2020
Трудовые ресурсы (тыс чел)	619,5	608,0	624,7	637,9	618,9
% к предыдущему году	-	-1,9	2,8	2,1	-3,0

Источник: Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан

В 2016-2020 гг в Казахстане численность персонала предприятий отрасли «Транспорт и складирование» колебалась в пределах 608,0 тыс чел 637,9 тыс чел. В 2020 г на транспортных предприятиях работали 618,9 тыс человек, что примерно соответствовало уровню 2016 г.