

Развитие на машиностроенето в Казахстан

През последните десет години машиностроителната индустрия на Казахстан е увеличила производството си 8,5 пъти. Но тази впечатляваща аритметика крие парадокс: страна, която сглобява локомотиви за ОНД и автомобили за целия регион, все още внася почти половината от машиностроителните си продукти от чужбина.

Аритметиката на растежа

Машиностроенето на Казахстан в момента обхваща повече от пет хиляди предприятия и 37 подсектора. Делът му в производствената структура на страната се е приближил до 20%. Докато преди десет години това е бил скромен индустриален сектор, днес той е един от основните двигатели на нересурсна икономика.

Обемът на производството през 2015 г. е бил 670 милиарда тенге, през 2025 г. той е достигнал исторически максимум от 5,7 трилиона тенге: 8,5-кратно увеличение.

Зад числата стоят специфични производствени мощности. Днес Казахстан сглобява леки автомобили Hyundai, KIA, Chevrolet и Lada. Произвеждат се товарни вагони и локомотиви. Произвеждат се силови 500 kV трансформатори и оловно-киселинни батерии. Произвеждат се и кабели, кондензатори и автобуси.

Според Министерството на промишлеността и строителството, този растеж се дължи на комбинация от фактори: разширяване на производството на автомобили, стартиране на мощности за производство на вагони и развитие на електротехническият сектор. Сред ключови играчи са SaryarkaAvtoProm LLC (до 120 000 превозни средства годишно), Astana Motors Manufacturing Kazakhstan LLC (90 000-120 000) и KIA Qazaqstan LLC (70 000). Общо капацитетът само на трите най-големи автомобилни производителя възлиза на почти 300 хиляди превозни средства годишно.

КЛЮЧЕВЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ (ВЫБОРКА)

СарыаркаАвтоПром

до 120 000
автомобилей/год

KIA Qazaqstan

до 70 000
автомобилей/год

Казахстанская вагоностроительная компания

10–20 тыс. вагонов/год

Локомотив құрастыру зауыты

100–120
локомотивов/год

Штадлер Казахстан

100–120
пассажирских
вагонов/год

Кайнар-АКБ

3 млн
аккумуляторов/год

Казэнергокабель

70–90 тыс. тонн
кабельной
продукции/год



Парадоксът на растежа: почти половината е внос

Изглежда, че при такъв растеж на производството вносът би трябвало да намалее. Според данни на Съюза на машиностроителите, машиностроителната продукция формира приблизително 44% от общия внос на страната - приблизително 25,5 милиарда долара. Това означава, че индустрията все още има значителен потенциал за увеличаване на вътрешното производство и намаляване на зависимостта от внос.

С други думи, всеки два от пет долара, които Казахстан харчи за внос, отиват на места, където местните фабрики в момента не са в състояние или не могат да отговорят на търсенето. Това не е причина за отчаяние – това е карта на възможностите. Именно така Съюзът на машинните инженери вижда ситуацията: „Ако настоящият фокус е до голяма степен върху заместването на вноса, тогава следващият етап е разширяване на износа и интегриране в глобалните производствени вериги.“

Производството расте, но не винаги там, където е необходимо. В Казахстан сглобяват автомобили, но купуват компоненти. Те строят вагони, но разчитат на вносни колела и валцуван метал. Те произвеждат кабели, но някои суровини се внасят. Локализацията, според участниците на пазара, все още не е достигнала дълбочината, на която веригата за доставки става наистина суверенна.

Шест предизвикателства, които са се превърнали в хронични

В своя анализ браншовата асоциация идентифицира шест системни предизвикателства – всяко от които изисква не целенасочено, а архитектурно решение.

1. Недостиг на суровини

Първият проблем е зависимостта от вноса на крайни металургични продукти. Въпреки факта, че Казахстан добива желязна руда и разполага със собствен металургичен капацитет, нуждите на машиностроителната индустрия от висококачествени валцувани продукти, листов стомана и инструментална стомана често се задоволяват чрез внос. Има обаче и окуражаващ прецедент: заводът QazTehna вече използва поцинкована стомана 08KP, произведена от завода Qarmet. Според Министерството на промишлеността и транспорта това не само намалява зависимостта от внос, но и позволява навлизането в нови пазарни сегменти – по-специално производството на автомобилни компоненти.

2. Дефицит на дългосрочни поръчки

Производителите няма да инвестират в модернизация, ако не са сигурни в продажбите. Тук се крие системният възел: големите потребители (държавни компании, инфраструктурни холдинги) често не си поставят дългосрочни производствени цели, а работят с кратки тържни хоризонти. Съюзът дава приоритет на решаването на този проблем и настоява за въвеждане на договори за изкупуване като механизъм за гарантирани продажби.

3. Роботизацията: 9 срещу 162

Най-очевидният показател за индустриалното изоставане е гъстотата на роботизацията. В Казахстан има приблизително 9 индустриални робота на 10 000 работници в преработващата промишленост, докато средната стойност за света е приблизително 162.

При такова несъответствие в автоматизацията, конкурирането с чуждестранните производители по отношение на разходите е изключително трудно. И това не е просто въпрос на производителност – това е въпрос на оцеляване на индустрията на отворения пазар.

4. Физическо и морално износване на оборудването

Министерството на промишлеността изрично посочва износването на оборудването като ключово ограничение: „Остаряването на производствените линии води до висок процент на дефекти, повишена енергийна потребление и невъзможност за конкуренция с вносните продукти дори ценово поради високите производствени разходи.“ С други думи, едно старо предприятие е не само нерентабилно технологично, но и финансово.

5. Недостиг на кадри

В индустрията липсват стругари, оператори на фрезоващи машини, оператори на машини с цифрово програмно управление, инженери-конструктори и технолози. И не става въпрос само за количеството – въпрос е и за качеството на обучение. Според министерството заетостта на младите хора на възраст 15-34 години в преработващата промишленост през второто тримесечие на 2025 г. е намаляла с 8,8% в сравнение със същия период на предходната година. Образователните програми в момента не отговарят на реалните нужди на индустрията.

6. Бариери пред експортните пазари

Дори конкурентните продукти не получават автоматично достъп до чуждестранните пазари. Необходими са международна сертификация, сервизна инфраструктура и маркетингова експертиза. Всичко това изисква допълнителни инвестиции, които малките и средните предприятия не могат сами да си позволят.

Какво прави държавата

Тези предизвикателства не остават без отговор. Системата за държавна подкрепа е структурирана по няколко направления – финансова, данъчна и институционална. Предприятията в свободните икономически зони получават пълен пакет от предимства: нулев корпоративен данък до 10 или повече години, освобождаване от данък върху земята, освобождаване от данък върху недвижимите имоти, освобождаване от ДДС върху вносни суровини и мита. Освен това, земята, инфраструктурата и опростената процедура за наемане на чуждестранни специалисти се предоставят безвъзмездно.

В съответствие с установените разпоредби, на машиностроителните предприятия се предоставят държавни стимули чрез частично възстановяване на разходите: потвърждаване на съответствието на местните продукти, повишаване на компетенциите на служителите, внедряване на цифрови технологии и подобряване на технологичните процеси.

Структурите на холдинг „Байтерек“ предоставят преференциално финансиране и лихвени субсидии (JSC Damu Fund), финансиране на инвестиционни проекти и износ (Банка за развитие на Казахстан), както и лизинг и индустриално кредитиране (Фонд за индустриално развитие). Агенцията за експортно кредитиране предоставя застраховка на външноотърговските заеми.

Отскоро се възстановява и част от разходите за железопътен транспорт на продуктите по пътя от производителя до потребителя в рамките на страната. Това може да изглежда като малка мярка, но за компании, работещи в отдалечени региони и понасящи високи логистични разходи, може да бъде критично.

Хоризонтът 2026–2030г. включва цялостен план за развитие на машиностроенето, който предвижда дигитализация, роботизация и многократно увеличение на производителността на труда. Ключовите инструменти включват прилагането на професионални стандарти, данъчни стимули за инвеститорите и мащабна програма за обучение.

Железопътен клъстер: История на успеха

Сектор в машиностроенето в Казахстан, който се е развил от обикновена поточна линия до пълноценен клъстер - това е железопътното инженерство. Тук Казахстан не просто заема пазарна ниша, а формира предлагане за цялата линия с междурелсие 1520.

Според Съюза на машинните инженери, в железопътното инженерство е формиран фактически клъстер: той включва фирми от групата Railways Systems KZ, Stadler Kazakhstan, Alstom и Wabtec.

Продуктовата гама е доста изчерпателна. Товарните и пътническите вагони се произвеждат от Kazakhstan Carriage Works Company и RWS Wagon (ЗИКСТО). Локомотивите се произвеждат от Lokomotiv Kurastyru Zauyty (в партньорство с Wabtec) и Elektrovoz Kurastyru Zauyty (в партньорство с Alstom). Колелата и компонентите на горната конструкция на коловозите са доставени от Prommashkomplekt LLC (част от RWS). Релсите са доставени от Aktobe Rail and Beam Plant.

Продукцията вече се изнася за Азербайджан, Виетнам и страните от Централна Азия. Френската Alstom инвестира в изграждането на сервизни центрове в четири града в Казахстан и разработва локомотив от следващо поколение съвместно с казахстански компании. Според Съюза, над 50 казахстански предприятия-доставчици работят с Elektrovoz Kurastyru Zauyty LLP.

Електротехниката следва подобен път. Alageum Electric Group произвежда силови трансформатори с мощност до 500 MVA и напрежение до 500 kV - най-големият завод в Централна Азия, Asia Trafo. Годишният капацитет на завода е 10 000–15 000 трансформатора. Пазарите за продажби включват целия регион.

Нови инвеститори: Samsung, John Deere, Hyundai

Една от основните новини в развитието на машиностроенето на Казахстан през последните години е навлизането на големи чуждестранни марки, които носят не само капитал, но и технологии, стандарти за качество и експортни връзки.

През 2025 г., с участието на Samsung Electronics, в съоръженията на Silk Road Electronics LLP в гр. Саран е открито съвместно предприятие за производство на битова техника – перални и телевизори. Паралелно в Алматинска област се изгражда завод ALMATY TURMYSTYQ TEHNIKA ZAVODY с планиран капацитет до 750 000 единици битова техника годишно и създаването на над 1200 работни места.

В автомобилния сегмент, Kazakhstan Mobility Engineering стартира масово производство на мултимедийни системи през 2025 г. в партньорство с южнокорейската Motrex Co Ltd. Фирмата YOUNGSHAN е организираща производството на автомобилни седалки за автомобили Hyundai.

В селскостопанското машиностроене – един от световните лидери се е появил в Казахстан: John Deere е започнал производство в Локализационния център на Agromashholding KZ JSC. Там се извършват заваряване, рязане, огъване, боядисване и монтаж. Компанията произвежда и утвърдени марки като CLAAS, DEUTZ-FAHR, AMAZONE, ZOOMLION и LOVOL.

Ако настоящият фокус е насочен до голяма степен към заместването на вноса, то следващият етап е разширяване на износа и интегрирането му в глобалните производствени вериги. Именно това може да направи машиностроенето устойчив двигател на дългосрочния икономически растеж на Казахстан.

Кадрите: Основният невидим дефицит

Предприятието може да бъде построено бързо, а оборудването може да бъде закупено. Но е невъзможно за кратък период от време да се обучи квалифициран стругар, владеещ съвременни системи CNC (с компютърно цифрово управление). Този недостиг

на персонал остава системен проблем в машиностроенето на Казахстан и това е признато както от Министерството, така и от браншовия синдикат.

Картината е следната: делът на заетото население (на възраст 15–34 години) в преработвателната промишленост през второто тримесечие на 2025 г. е бил 218 500 души, което е с 8,8% по-малко в сравнение със същия период на 2024 г. Спадът в младежката заетост в сектора на фона на нарастващото производство е тревожен знак.

Недостигът е най-остър в две категории. Първата е работническата професия: стругари, оператори на фрези, оператори на CNC машини. Втората е инженерната: дизайнери, технолози, специалисти по автоматизация. Професионалните училища все още не се справят със задачата да отговорят на предизвикателството – техните програми, по общи оценки, не отговарят на реалните нужди на производството.

Отговорът на това е разширяването на системата за дуално образование. Днес дуално обучение се предлага в 284 колежа, 164 от които са в преработващата промишленост. Повече от 700 компании са задействани и участват в системата. Програмата осигурява постоянна заетост на над 13 000 млади специалисти годишно.

Водещи примери са Корпоративният университет „Водещи примери са Корпоративен университет „Алур“ в гр.Костанай и Политехнически колеж „Кентау“, където студентите преминават стажове в производствените мощности на Allur Group и «Алагеум Електрик». Петропавловският колеж по машиностроене и транспорт учат 400 студенти с професионално обучение, като 60% от стажовете им се провеждат в местни фабрики, а обучението е достъпно чрез директни заявки от работодатели.

В международен план се предлагат програми като „Еразъм+“ (стажове в европейски индустриални центрове), „DAAD“ (стипендии за индустриално инженерство и индустриален изкуствен интелект), „JICA“ (японски опит във високопрецизното производство и системата „Кайзен“) и „KOICA“ (корейски лидери в автомобилната индустрия и роботехниката).

Износ: Накъде отиват казахстанските машини?

ОСНОВНЫЕ ЭКСПОРТЕРЫ КАЗАХСТАНСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

**АО «Степногорский
подшипниковый
завод»**
роликовые подшипники

**АО
«Казэнергокабель»**
кабельно-проводниковая
продукция

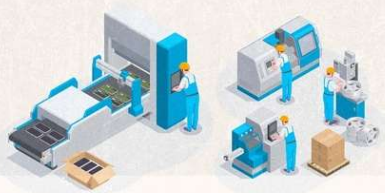
**ТОО
«Проммашкомплект»
(Railways Systems KZ)**
цельнокатаные колёса

**ТОО «Локомотив
құрастыру зауыты»/
«Электровоз
құрастыру зауыты»**

ТОО «Кайнар-АКБ»
свинцовые
аккумуляторы

ЛОКОМОТИВЫ
(СНГ, Вьетнам)

**Группа «Alageum
Electric»**
трансформаторное
оборудование



Картата на износа на казахстанската машиностроителна индустрия все още е концентрична: съседните страни остават основният пазар за продажби. Според Съюза на машинните инженери, въз основа на предварителни оценки за 2025 г., над 53% от износа на индустрията отива за Русия, следвана от Узбекистан (8,1%), Киргизстан (5,3%), Туркменистан (4,7%) и Таджикистан (3%).

Общият географски фокус е разбираем: страните от ОНД използват железопътна линия с междурелсие 1520 мм – техническият стандарт, към който са ориентирани казахстанските производители на подвижен състав. Диверсификацията на пазара обаче вече е на дневен ред. Доставка за Виетнам и Азербайджан са първите стъпки в тази посока.

Експортният потенциал на електрическо оборудване, селскостопанска техника и домакински уреди е значително по-широк от настоящата география на доставките. Въпросът е за сертифициране, сервизна поддръжка и маркетингово присъствие на пазари, до които казахстанските производители все още се опитват да получат достъп.

2026 година: Какво предстои

През април 2026 г. Казахстан беше домакин на 13-ия форум по машиностроене, основната платформа за преговори между правителството и бизнеса. Дневният ред включва индустриално сътрудничество, роботика, експортен потенциал, инвестиционен климат и политика в областта на човешките ресурси. Но по същество форумът разглежда един и същ въпрос всяка година: как да се трансформира растежът на производството в повишена конкурентоспособност.

На държавно ниво, Комплексният план за развитие на машиностроенето за 2024–2028 г. остава ключов документ. Неговите приоритети включват дигитализацията на производството, внедряването на индустриален изкуствен интелект и IoT (Internet of Things: интернет на нещата), адитивните технологии (3D печат), използването на нови материали и енергийната ефективност.

Машиностроенето в Казахстан е извървяло дълъг път, който е трудно да се подцени. Осем пъти и половина за десет години не е статистическа случайност; това е структурна промяна. Но 44% от вноса на индустриалната кошница и девет робота, в сравнение със средното за света ниво от 162, са също толкова ясен сигнал за това каква работа предстои.

Парадоксът на тази индустрия е, че макар да има впечатляващо минало, настоящето ѝ все още е в процес на утвърждаване. Строят се фабрики, идват инвеститори, дуалното образование се разширява, износът расте – и всичко това се натрупва в динамична картина, която все още не се е развила в устойчива индустриална екосистема.

29.05.2026г.
гр. Алмати

П
Атанас Ненов
Ръководител на СТИВ – Алмати