

# Logística del transporte de mercancías en Kazajstán

## A. CIFRAS CLAVE

La República de Kazajstán es el país de Asia Central con mayor volumen de tráfico de mercancías. A pesar de la pandemia, en 2020 el tránsito a través de Kazajstán ascendió a 876.000 TEU, lo que supone un aumento del 32 % con respecto a 2019. Los costes logísticos son relativamente altos, alcanzando un promedio del 25 % del coste final del producto, mientras que el promedio mundial está en el 11 %. El coste medio de envío de un TEU desde España a Kazajstán está en torno a los 4.000 EUR.

El país está inmerso en un ambicioso plan con el objetivo de convertirse en la zona de tránsito terrestre de referencia del tráfico de mercancías existente entre Europa y Asia, a través de diversos proyectos destinados a la mejora de las infraestructuras y la digitalización del sector.

El sector logístico del transporte de mercancías en Kazajstán		
Tipo de transporte	Facturación total (en millones de euros, 2020)	Volumen total (en miles de toneladas, 2020)
Ferrovionario	1.871,4	110.929
Carretera	356,7	947.081
Marítimo	10,25	187
Navegación interior	1	179
Aéreo	23,60	9
Tuberías	2.703	62.995
<b>TOTAL</b>	<b>4.965,95</b>	<b>1.121.380</b>

Fuente: elaboración propia con datos del Ministerio de Economía Nacional y la Agencia de Planificación Estratégica y Reforma de la República de Kazajstán.

## B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

### B.1. Definición precisa de las actividades del sector estudiado

El sector de la logística hace referencia al proceso general de adquisición, almacenamiento, transporte e inventario, así como los flujos de información asociados que hacen posible una gestión óptima del proceso de entrega de un bien o mercancía en el punto acordado. El sistema de transporte juega un papel muy importante en Kazajstán. Las características geográficas del país, y su ubicación en el centro del continente euroasiático, entre los países económicamente desarrollados más grandes de Europa y Asia, sitúan a Kazajstán con un potencial muy importante para convertirse en una zona de tránsito de referencia para el flujo de mercancías entre ambas partes del mundo.

El tráfico de mercancías se produce principalmente por **vía ferroviaria y por carretera**. La red ferroviaria se estima que cuenta con más de 16.000 km y la red de carreteras supera los 97.000 km. El envío de mercancías por vía ferroviaria supone un ahorro en tiempo de 2/3 en comparación con el envío por transporte marítimo en la ruta Europa-Asia.

El tráfico marítimo es más limitado. A pesar de ello, Kazajstán tiene una presencia activa en el mercado del mar Caspio, principalmente a través del puerto de **Aktau**, con una capacidad para 21 millones de toneladas, y el puerto de **Kuryk**, con capacidad para 6 millones.

El tráfico aéreo se produce principalmente a través de los aeropuertos de Almaty y Nur-Sultán. En total hay 25 aeropuertos en Kazajstán, de los cuales 17 disponen de tráfico internacional.

El transporte por **tubería** es el de mayor facturación y se destina al transporte de petróleo y gas, recursos muy abundantes en el país.

La capacidad disponible de **almacenamiento** es de 4 millones de m<sup>2</sup>, con una creciente demanda de almacenes de alta calidad o clase A, calificados así tanto por las características técnicas del propio local como por la prestación de servicios logísticos de alta calidad. Los almacenes de clase A suponen la mitad de la oferta total del mercado. Los almacenes de clase B representan una cuota de mercado relativamente pequeña. Además, el *stock* ex soviético de almacenes de clases C y D está compuesto principalmente de áreas abiertas y edificios obsoletos. El desarrollo del mercado hacia una estructura de *Third Party Logistics* (3PL) es especialmente relevante.

### B.2. Tamaño del mercado

Kazajstán ha logrado mejorar significativamente la red de transporte y logística del país. El volumen de transporte de carga se ha duplicado en los últimos 10 años, alcanzando en 2020 un volumen superior a los 1.000 millones de toneladas. Este crecimiento se produjo en el contexto del desarrollo de la infraestructura de transporte, en el que se invirtieron más de 30.000 millones de euros durante la última década.

Índice de desempeño logístico (LPI)	Puesto	Puntos
<b>Eficiencia aduanera</b>	65. <sup>o</sup>	2,66
<b>Infraestructura</b>	81. <sup>o</sup>	2,55
<b>Calidad de transporte internacional</b>	84. <sup>o</sup>	2,73
<b>Competitividad en los servicios logísticos</b>	90. <sup>o</sup>	2,58
<b>Servicios de <i>tracking</i></b>	83. <sup>o</sup>	2,78
<b>Puntualidad en el transporte de carga</b>	50. <sup>o</sup>	3,53
<b>TOTAL</b>	<b>71.<sup>o</sup></b>	<b>2,81</b>

Fuente: Banco Mundial.

Kazajstán ocupa el puesto 71.º de 160 en el *ranking* del **Logistics Performance Index** elaborado por el Banco Mundial. En principio, no parece un mal lugar para una economía de renta media como es la kazaja. Sin embargo, no todos los países contemplados en el *ranking* estiman el tránsito y la logística como una de sus principales oportunidades de integración en el mercado global, a diferencia de Kazajstán. Asia Central se está convirtiendo en una región de interés estratégico en el contexto de unos lazos económicos cada vez más estrechos entre el Lejano Oriente y Occidente, a tenor de los datos que se mencionan a continuación:

- El **tamaño** del mercado del transporte de mercancías en Kazajstán alcanzó en 2020 los 4.900 millones de euros, lo que supone el 3,3 % del PIB.
- El **número de empleados** en el sector en 2020 es de 1.600.000 personas, con un incremento del 26,75 % con respecto al año anterior.
- Actualmente, **cuatro corredores de tránsito transcontinentales** atraviesan el país. El 88 % del tránsito de mercancías por el territorio de Kazajstán pasa por la ruta **China-Europa**. El año pasado, a pesar de la pandemia, el volumen de carga contenerizada en dicha ruta con Kazajstán como zona de tránsito ascendió a 517.500 TEU, un 65 % más que en 2019. En el primer trimestre de 2021, el volumen de tráfico de contenedores en tránsito desde China a Europa y viceversa aumentó en 2,2 veces con respecto al mismo periodo del año anterior. El volumen de tráfico de mercancías entre Kazajstán y **Rusia** fue de 85,6 millones de toneladas<sup>1</sup>.
- La ciudad de **Almaty** es la que cuenta con una mayor capacidad para ofrecer servicios de transporte multimodal, al contar con corredores internacionales por vía ferroviaria y aérea. Además, es la ciudad que cuenta con mayor número de empresas de transporte y la que mayor facturación registra por actividades relacionadas con el transporte de mercancías.
- Kazajstán cuenta con el **puerto seco** más grande del mundo: **Khorgos**. Está situado en el sudeste del país, en la frontera con China. Fue inaugurado en 2015 y en 2020 gestionó unos 150.000 contenedores, y se espera que la cantidad aumente a 500.000 en 2023. Este centro logístico está destinado a potenciar el transporte de mercancías por vía ferroviaria, como alternativa al transporte marítimo entre Europa y China.
- El sector del **e-commerce** duplicó su facturación en 2020 con respecto al año anterior. Las ventas aumentaron de 370 millones de euros en 2019 a 720 millones de euros en 2020. Se estima que para 2022 el sector alcance los 1.700 millones de euros, lo que supone más del 1 % del PIB de Kazajstán.
- La proporción de provisión de **almacenes** por cada mil habitantes es de 227 m<sup>2</sup>. Destacan los *hubs* logísticos que se encuentran en **Nur-Sultán** y **Almaty**. El 50 % de los almacenes en Kazajstán son propiedad de empresas distribuidoras.

## B.2.1. Transporte terrestre

### ➤ Transporte ferroviario

- El transporte ferroviario es el más importante, siendo además el que tiene mayor potencial de crecimiento, debido principalmente al impulso que se pretende dar al transporte terrestre entre Europa y China con el desarrollo del programa **One Belt Road**. El proyecto tendrá un impacto directo en las vías ferroviarias de Kazajstán, en aras de crear una estructura de transporte terrestre eficiente que conecte Asia con Europa.
- Más de 7.000 trenes de contenedores transitaron por el territorio de Kazajstán el año pasado, un 39% más que en 2019. En la ruta China-Europa-China pasaron alrededor de 4.800 trenes, lo que supone un incremento del 55 %.
- **Kazakhstan Temir Zholy (KTZ JSC)** es la compañía nacional del ferrocarril, y es la encargada del desarrollo y mantenimiento de la red ferroviaria de Kazajstán. La compañía es el operador principal del país en la implementación de los proyectos *New Silk Road* y *Nurly Zhol*.

### ➤ Transporte por carretera

- El transporte por carretera es el segundo modo de transporte más importante del sector. En 2014 se realizó una inversión de 9.000 millones de euros destinados a la construcción de miles de kilómetros de

<sup>1</sup> RZD-Partner. Recopilado de <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/krupnyy-intermodalnyy-zheleznodorozhnyy-kombinirovanny-terminal-poyavitsya-na-granitse-kazakhstana/> Última consulta el 02/08/2021

carretera. Esta mejora de las carreteras permitió que entre 2016 y 2019 la mercancía transportada por carretera aumentara un 11,6 %.

- En 2020, las consecuencias derivadas de la COVID-19 provocaron una disminución de un 7,4 % del transporte de mercancías por carretera.
- En 2021, a medida que se normalice la situación epidémica y económica en la región, la cantidad de mercancía transportada se recuperará hasta alcanzar el billón de toneladas. Además, para el periodo 2022-2025 se prevé un crecimiento de carga por carretera de un 1,2-1,9 % anual.

### B.2.2. Transporte aéreo

- El tráfico aéreo muestra signos de estar en declive. En 2020 se produjo una bajada en la facturación del 32,8 %, alcanzando los 56,2 millones de toneladas-kilómetro.
- Las autoridades kazajas han propuesto iniciativas para mejorar el volumen de tráfico aéreo de mercancías, destinadas sobre todo a atraer más cargamento procedente de China. Destaca la iniciativa **Rail-Air**, cuyo principal objetivo es aportar soluciones multimodales que combinen vuelos de carga con transporte de mercancía por ferrocarril.

### B.2.3. Transporte marítimo

- El tráfico marítimo está muy limitado, al ser Kazajstán el país sin litoral con mayor extensión del mundo. El tráfico marítimo supone apenas el 0,1 % de la facturación del sector.
- Las principales mercancías del tráfico marítimo son materias primas como el petróleo y derivados, metales, productos industriales, grano y materiales de construcción.<sup>2</sup>
- Los recursos portuarios del país han quedado al servicio del transporte ferroviario. El puerto de Kuryk, por ejemplo, está controlado en su totalidad por la compañía ferroviaria KTZ JSC.

## B.3. Principales actores

<b>ORGANISMOS PÚBLICOS</b>		
Samruk Kazyna JSC KTZ Freight Transport JSC	Ministerio de Desarrollo de Infraestructura e Industria	Temir Zholy JSC Port Kuryk LLP
<b>ENTIDADES MULTILATERALES</b>		
Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD)	Banco Asiático de Desarrollo (BAsD) Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB)	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) Nuevo Banco de Desarrollo (NDB)
<b>ENTIDADES FINANCIERAS ESTATALES</b>		
Banco de Desarrollo de Kazajstán (DBK) Banco de Construcción de China (CDB)	Fondo de Inversión JSC de Kazajstán Banco de China (BOC)	Banco Industrial y Comercial de China (ICBC) Fondo Nacional de Innovación JSC
<b>OPERADORES LOGÍSTICOS</b>		
Transline Asyl Logistics Group DHL	Eurotransit Atasu MSC	Tengiz TransGroup Bolot Service KZ Fedex
<b>ALMACENAMIENTO</b>		
USKO International	JSC Tranco	Paragon Development LLP
<b>MARKETPLACES</b>		
Kaspi Mechta	Chocofamily Amazon	Technodom Jmart

<sup>2</sup> TAG News. *Capacities of Aktau and Kuryk ports loaded only 22%*. Recopilado de <https://kaztag.kz/en/news/capacities-of-aktau-and-kuryk-ports-loaded-only-to-22> Última consulta el 05/08/2021

**ENVÍO EXPRÉS**

PostExpress CDEK Kazakhstan	Samcom KTZ Express	Expert Logistics KZ Kazpost
<b>REPARTO A DOMICILIO</b>		
Wolt	Chocofood	Glovo

Fuente: elaboración propia.

## C. LA OFERTA ESPAÑOLA

No existen operadores logísticos españoles implantados en Kazajstán. No obstante, son varias las compañías que ofrecen sus servicios a nivel internacional y que tienen presencia en el tránsito de mercancías del país. Cabe destacar la presencia de **Talgo**, que desde 2011 ha suministrado al país trenes con patente Talgo. La compañía española cuenta con 2 filiales en el país, dedicadas principalmente al mantenimiento de los vagones. Además, la compañía pudo aprovechar las sinergias en la región para hacer negocios en otros mercados afines, como el mercado ruso o el uzbeko.

## D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

Desde 2020 Kazajstán forma parte del **World Logistics Passport (WLP)**, una iniciativa internacional que tiene por objetivo expandir las oportunidades comerciales entre mercados emergentes. La iniciativa pretende acabar con las barreras comerciales, así como con las deficiencias logísticas de los países participantes. En definitiva, el objetivo es conseguir dar un salto en la calidad de las comunicaciones por carretera, tren, y aire del país<sup>3</sup>:

- **Inversión en infraestructuras:** En 2015 se anunció el programa de desarrollo y mejora de infraestructuras **Nurly Zhol**, y en febrero de 2021 se anunció el **Plan Nacional de Desarrollo**. El plan del Gobierno es desarrollar 112 proyectos para 2025 con una inversión total que supera los 10.000 millones de euros. Se restaurarán más de 27.000 kilómetros de **carretera**. En los últimos 5 años ya se ha producido una mejora notoria en las infraestructuras del país: el Gobierno ha construido más de 3.000 kilómetros de carretera y ha restaurado otros 20.000. Con esta inversión se han creado más de 500.000 empleos.
- **Desarrollo de corredores transnacionales:** Existe un alto interés por parte de varios países transfronterizos de convertir a Kazajstán en una zona de transporte eficiente y desarrollada. Kazajstán está inmerso en el desarrollo del corredor de transporte internacional **“Western Europe-Western China”** que acortará el tiempo de transporte por carretera entre China y Europa en una tercera parte (de 30 a 10 días). Con este proyecto se pretende multiplicar el tránsito de mercancías a 170 millones de toneladas<sup>4</sup>.
- **El auge del e-commerce:** Se espera que la creciente demanda de **comercio electrónico** multiplique por seis el número de paquetes en tránsito a través de Kazajstán durante los próximos cinco años. En 2019, su número fue de aproximadamente 40 millones de unidades, y para 2025 pueden llegar a 240 millones. La Unión Europea y el Centro de Comercio Internacional están desarrollando el proyecto **Ready4Trade Central Asia**, cuyo objetivo principal es el desarrollo del **e-commerce** en los países de Asia Central.
- **Mejora en la eficiencia de la última milla:** Kazajstán necesita una estrategia para desarrollar el transporte multimodal, con especial enfoque en la mejora de la conexión para la última milla de envíos internacionales. Es necesaria la creación de una o dos terminales multimodales como centros logísticos para todo el país. El desarrollo y consolidación de estos centros permitiría la programación de trenes entre

<sup>3</sup> *The Astana Times*. “Kazakhstan Has Potential to Become Important Transport Route Along New Silk Road”. Recopilado de <https://astanatimes.com/2021/04/kazakhstan-has-potential-to-become-important-transport-route-along-new-silk-road/> Última consulta el 09/08/2021.

<sup>4</sup> Embassy of the Republic of Kazakhstan in Washington D.C. Recopilado de <https://kazakhembus.com/us-relations/economic-cooperation/trade-commerce> Última consulta el 09/08/2021.

Europa y Asia con una frecuencia más elevada. Además, estimularía la creación de servicios especializados que probablemente se agrupen alrededor de la terminal.<sup>5</sup>

- **Aumento de la capacidad de almacenamiento:** Hay una gran escasez de almacenes de grandes dimensiones con conexiones de transporte adecuadas. La capacidad potencial de almacenamiento es de 7,73 millones de m<sup>2</sup>, frente a los 4 millones disponibles en la actualidad. La demanda de alquiler de almacenes aumentó en 2020 un 9 %, principalmente por el crecimiento del *e-commerce*, lo que impulsa a los promotores a invertir en la construcción de almacenes de alta calidad. Existe un **Plan Nacional para el Desarrollo del Comercio** con el que se pretenden construir 24 centros de distribución entre 2021 y 2025, principalmente en Almaty, Nur-Sultán y Shymkent.
- **Digitalización del sector:** Se están implementando varias estrategias destinadas a la digitalización del sector. El proyecto **Digital Railroad** permitirá a las empresas brindar un servicio de rastreo de carga en línea por todo el país. Se ha implementado también un sistema íntegramente electrónico de solicitudes para el transporte de mercancías, así como el sistema de información **Astana-1** de la Oficina de Ingresos del Estado. Además, en el puerto de Khorgos se ha introducido la automatización de procesos, que permite reducir costes y tiempo en los servicios de entrega. Las innovaciones anteriores se consideran positivas y permiten contar con un aumento del atractivo del sector logístico de Kazajstán.

## E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

### E.1. Distribución

Kazajstán cuenta con un extenso territorio con una distribución desigual de sus infraestructuras, y lo recomendable es centrarse en aquellas zonas en las que se cuenta con una infraestructura consolidada: la zona norte en los alrededores de **Nur-Sultán** y el sur en la zona de **Almaty**. Es aconsejable además contar con un **socio local**, especializado en el sector y que facilite la comercialización de maquinaria, equipamiento o servicios logísticos en el país. El socio local tendrá un conocimiento preciso del mercado y minimizará los riesgos jurídicos, logísticos y comerciales. El transporte por **grupaje** es el medio más habitual para el envío de mercancías desde España a Kazajstán.

### E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

#### E.2.1. Aranceles

El nivel de aranceles para el transporte de mercancías en vagones y contenedores a partir del 1 de enero ha aumentado un 13 %, propiciado por el aumento de tarifas dentro del nuevo programa de inversiones estatal.

#### E.2.2. Falta de infraestructuras

La red de infraestructuras del país es todavía deficiente. Esto conlleva que los costes logísticos en Kazajstán sean relativamente altos: un promedio del 25 % del coste final del producto, mientras que el promedio mundial está en el 11 %<sup>6</sup>.

#### E.2.3. Ausencia de regulación del *e-commerce*

El *e-commerce* está regulado por la **Ley de Reglamentación de las Actividades Comerciales**, que tiene una serie de lagunas con respecto al comercio electrónico. En 2020, el Comité de Protección al Consumidor (KZPP)

<sup>5</sup> International Transport Forum. *Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia*. International Transport Forum. Recopilado de <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/connectivity-freight-central-asia.pdf> Última consulta el 12/08/2021.

<sup>6</sup> Forbes. Recopilado de [https://forbes.kz/stats/3pl\\_drayver\\_razvitiya\\_riteyla/](https://forbes.kz/stats/3pl_drayver_razvitiya_riteyla/) Última consulta el 12/08/2021.



recibió 689 quejas de compradores relacionadas con compras en línea, y las devoluciones superaron los 25.000 euros.

### E.2.4. Acreditación obligatoria para transportistas

Los transportistas extranjeros deben estar acreditados para operar en Kazajstán. Para ello, es necesario realizar un **procedimiento** para solicitar la emisión de un certificado, en el que el interesado debe aportar una serie de documentos para obtener la autorización que le permita circular en el país. Todo ello con independencia de las actuales limitaciones propiciadas por la COVID-19, relativas a visados, vacunación en Kazajstán y/o pruebas PCR con un plazo de 72 horas, que van modificándose en función de la evolución de la pandemia.

### E.3. Ayudas

Existen importantes incentivos a la inversión extranjera en Kazajstán, de los que pueden beneficiarse los proyectos logísticos. Entre los principales incentivos destacan los siguientes:

- **Exención arancelaria:** Aplicable durante 5 años a las importaciones de equipos y componentes tecnológicos.
- **Exención de IVA:** Aplicable a materias primas y materiales destinados al desarrollo de proyectos de inversión, por un periodo máximo de 5 años.
- **Exenciones en el Impuesto de Sociedades y el Impuesto sobre el Terreno durante 10 años.**
- **Exención del Impuesto sobre la Propiedad durante 8 años.**
- **Subvenciones estatales en especie.**

### E.4. Ferias

- **TransLogistica Kazakhstan** (Almaty, Kazajstán): 13-15 de octubre de 2021.  
<https://translogistica.kz/en/>

## F. INFORMACIÓN ADICIONAL

- Información y publicaciones del sector:
  - ADB-CAREC: [Transport and Trade Facilitation Strategy 2030](#)
  - International Transport Forum: [Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia](#)
  - United Nations: [Logistics and Transport Competitiveness in Kazakhstan](#)
  - MDPI: [The Evolution of the Kazakhstani Silk Road Section from a Transport into a Logistics Corridor and the Economic Sustainability of Regional Development in Central Asia](#)
- Asociaciones del sector:
  - **KazLogistics.** Sindicato de Trabajadores del Transporte de Kazajstán.  
<https://kazlogistics.kz/ru>
  - **Anex.** Asociación de Transitarios Nacionales de la República de Kazajstán.  
<http://kffanek.kz/>
  - **Kazato.** Unión de Transportistas Internacionales por Carretera de la República de Kazajstán.  
<https://www.kazato.kz/>
  - **Kazakh Invest.** Compañía estatal de atracción de Inversión Extranjera.  
<https://invest.gov.kz/>

## G. CONTACTO

---

La **Oficina Económica y Comercial de España en Almaty** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en **Kazajstán**.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Kazajstán, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agencias de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

Kazybek Bi n.º 20,A  
ALMATY 050010 – Kazajstán  
Teléfono: +7 7272930240/+7 727930266/67  
Email: [almaty@comercio.mineco.es](mailto:almaty@comercio.mineco.es)  
<http://kazajstan.oficinascomerciales.es>

---

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

### Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h) [informacion@icex.es](mailto:informacion@icex.es)

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

---

**INFORMACIÓN LEGAL:** Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

### AUTOR

Antonio Varo Morilla

Oficina Económica y Comercial  
de España en Kazajstán

Buzón oficial de la Oficina: [almaty@comercio.mineco.es](mailto:almaty@comercio.mineco.es)

Fecha: 31/08/2021

NIPO: 114-21-012-2

[www.icex.es](http://www.icex.es)



FICHAS SECTOR KAZAJSTÁN



**ICEX** España  
Exportación  
e Inversiones