

АНАЛИЗ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Балгабеков Т.К.

Карагандинский государственный технический университет

Берілген мақалада Қазақстан Республикасының ұлттық көліктік жүйесі қарастырылған. Қазақстан республикасында көлік түрлерінің дамуы бойынша қысқаша сипаттама беріледі.

In given article the national transport system of Republic Kazakhstan and its feature is considered. The brief description of all kinds of transports which have received development in Republic Kazakhstan is given.

Суверенный Казахстан – унитарное государство, по площади (2724,9 тыс.км²) занимает около 2% поверхности всего земного шара, 6,1% территории Азии, и входит в десятку крупнейших в мире стран, уступая только России (17075 тыс.км²), Канаде (9971 тыс.км²), Китаю (9597 тыс.км²), США (9364 тыс.км²), Бразилии (8547 тыс.км²), Австралии (7741 тыс.км²), Индии (3288 тыс.км²), и Аргентине (2780 тыс.км²)/2/. По международным меркам экономика республики имеет средние размеры и производит около 0,16% ВВП мира. В целом же по объему ВВП Казахстан сегодня занимает 56-е место на планете. Доля транспорта в объеме ВВП достигает уже более 10%. Железнодорожный, авиационный, автомобильный, морской, речной, трубопроводный и электронный виды транспорта образуют единую транспортную систему.

Железнодорожный транспорт обеспечивает 58,1% всего грузооборота и 10,8% пассажирооборота в стране. Его именуют артерией, питающей экономику. АО «Казахстан темир жолы» - самая крупная казахстанская компания, где трудятся 85 тыс. человек, занимает 7-е место в мире по объему грузоперевозок после США, Китая, Индии, стран Европейского союза, России и Украины. На севере территории государства пересекают три сибирские магистрали: Транссибирская – через г. Петропавловск, Южносибирская – через Астану – Павлодар на Барнаул и Среднесибирская - через Кустанай – Кокшетау и далее на Барнаул.

Огромное значение в перевозке грузов и пассажиров имеют три крупные казахстанские Магистрали: Оренбург — Ташкент, построенная в начале XX века (1904 — 1905 гг.), Турксиб, которой в апреле 2005 года исполнилось 75 лет, Трансказахстанская (Петропавловск – Моинты — Шу). Общая протяженность дорог — свыше 14 тысяч километров, из которых 4 тыс. — электрифицированные. От всех крупных железнодорожных магистралей отходят длинные или короткие пути, которые соединяют промышленные узлы Казахстана. К ним относятся дороги: Астана — Павлодар, Есиль — Аркалык, Атырау — Октябрьск — Орск, Озень — Актау — Атырау, Отрар — Жанабай и др. За последние годы завершено строительство моста через Ертис в Семее и важнейшей железнодорожной линии Алтынсарино — Хромтау и Аксу — Дегелен. Огромное значение имеет строительство таких железных дорог, как: Ералиево — Курык, Мангышлак — Баутино, Хоргос — Жетыген и др.

В 1992 году началось регулярное железнодорожное сообщение с Китайской Народной Республикой. С вводом этой магистрали появилась возможность налаживания перевозок через Китай в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Завершается реконструкция скоростной железной дороги Алматы — Астана — Бурабай, планируется улучшить инфраструктуру между станциями дружба и Актогай в целях увеличения пропускной способности железнодорожного транспорта между Казахстаном и Китаем. Важное значение для Южного и всего Казахстана будет иметь строительство железной дороги, связывающей Китай, Кыргызстан, Узбекистан с выходом на Иран, Турцию и далее в страны Европы.

Основным видом транспорта в государстве сегодня является автомобильный, которым пользуются 85% пассажиров. Число автомобилей на 1 января 2005 года в Казахстане достигло 1 млн. 532 тыс., в том числе: 1 млн. 204 тыс. — легковые, 328,0 тыс. — грузовые. Общая протяженность дорог составляет около 150 тыс. км /3/. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием превышает 90 тысяч километров. Магистральные трассы связывают Казахстан со всеми соседними государствами, в общей транспортной системе находятся все областные, районные центры и города. К ним относятся трассы: Алматы — Бишкек — Шымкент — Ташкент; Алматы — Шилик — Нарынкол, Алматы — Караганда — Астана и др. Однако и автомобильный транспорт отстает от мировых стандартов. Так, густота дорог с твердым покрытием в республике составляет 30,9 км на 1000 км². В Казахстане на 1000 жителей приходится 68 автомобилей.

Авиационные линии связывают гг. Алматы, Астану со всеми областными центрами, многими городами и населенными пунктами республики, а также городами СНГ, через Казахстан открыто 63 воздушных коридора. В Казахстане сегодня имеется 21 аэропорт.

Протяженность эксплуатационных водных путей составляет более 4 тысяч километров. В основном они проходят по Каспийскому морю, рекам Ертыс и Жайык, частично на Иле и озере Балхаш. На речных маршрутах действуют оборудованные порты и грузовые причалы. Наиболее крупные речные порты — Павлодар, Атырау, Уральск, Усть-Каменогорск, Семей. В 2004 году речным транспортом перевезено более 500 тыс. тонн грузов. Морской транспорт сосредоточен на Каспийском море, из которого имеется выход в бассейны рек Волга и Жайык.

Соотношение протяженности дорог по видам транспорта показано в таблице 1.

Таблица 1 - Характеристики транспортного комплекса Республики Казахстан

Виды дорог	Протяженность дорог, тыс. км.	Плотность дорог, км/1000 кв.км территории
Автомобильные дороги с твердым покрытием	88,4	14,0
Железные дороги	32,4	5,1
Эксплуатируемые водные пути	3,9	1,5
Воздушные трассы	61,0	

Ключевую роль в развитии экономики и промышленности страны, а также и в экспортно-импортных и транзитных отношениях играют железнодорожный и

автомобильный виды транспорта. Рост ВВП Казахстана в период с 2000 по 2004 годы составил 42,7%, при этом объем грузовых перевозок всеми видами транспорта увеличился лишь на 28,5%. В результате сложилась ситуация, когда существующие мощности транспортной инфраструктуры сдерживают темпы роста экономики. Перспективы экономического развития Казахстана с ожидаемыми темпами роста ВВП 8,8-9,2% в год и среднегодовыми темпами роста в обрабатывающей промышленности 8-8,4% неизбежно повлекут за собой дальнейшее повышение нагрузки на транспортную систему. Сырьевая направленность экономики Казахстана, наряду с большими расстояниями и низкой плотностью населения, обуславливает высокую зависимость экономики от транспорта. Если в период экономического спада транспортный комплекс обеспечил все потребности экономики государства, а также оказал поддержку путем сдерживания тарифов и цен на транспортные услуги, то в настоящее время, в период стабильного роста, необходима существенная государственная поддержка для восстановления и подъема транспортной отрасли. Несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения. Растущий спрос на качественные транспортные услуги удовлетворяется не в полном объеме из-за недостаточного уровня технического развития транспортной системы и отставания в области транспортных технологий.

Литература

1. «О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года». Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года № 86.
2. Ермаков В. Казахстан в современном мире. Издание 4-е - Алматы: ИД «Жибек Жолы», 2007 г. - 6с.
3. Назарбаев Н.А. Казахстан 2030. Процветание безопасности и процветания всех казахстанцев: Послание Президента страны народу Казахстана. Алматы. Білім, 1997 г. – 32с.

УДК 656.2

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОЧНЫМ ПРОЦЕССОМ НА БАЗЕ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ЛИНЕЙНОГО УРОВНЯ

Балгабеков Т.К.

Карагандинский государственный технический университет

*Тік деңгейінде жергілікті жұмыс және станционндық жүйесіндегі басқару жана
информациондық технологиялардың еңгізуі қарастырылған.*

*Wide introduction of a new information technology of management by station processes and local
work at linear level is considered*

Оптимизация эксплуатационной работы предусматривает переход на новую вертикаль управления «Центр управления перевозками (ЦУП) АО «КТЖ» – Единый центр диспетчерского управления (ЕЦДУ) – центр управления линейным