

Секция «Экономическая география. Региональное развитие. Управление природопользованием.»

**Развитие пригородного железнодорожного транспорта в Казахстане  
посредством ветровой энергетики.**

**Тарасевич Марина Владимировна**

*Студент (бакалавр)*

Кокшетауский государственный университет им. Шокана Уалиханова, Факультет естественных наук, Кафедра географии и экологии, туризма, Кокшетау, Казахстан

*E-mail: mari6ok-93@mail.ru*

Железнодорожный вид транспорта является наиболее используемым видом транспорта в Казахстане, что связано с дешевизной и относительным комфортом. Данный вид транспорта, в силу относительной распространенности, позволяет гражданам совершать экономные поездки и поэтому от его развития зависит уровень мобильности населения и, косвенным образом, социальный достаток. Для изучения качества использования железнодорожной сети было проведено изучение на предмет возможности расширения пригородного сообщения.

В ходе исследования было выявлено, что главным назначением и функцией пригородного железнодорожного транспорта является обслуживание населения, проживающего в наиболее отдаленных частях в пределах одной области для связывания периферии с центром области. Но данная связь на ветках казахстанских железных дорог прослеживается далеко не везде, что весьма затрудняет мобильность населения, в том числе в виде трудовой маятниковой миграции. В ходе расчетов, основанных на данных статистики было выявлено, что наибольший процент населения, имеющий доступ к железнодорожным путям наблюдается в Западно-Казахстанской, Мангыстауской, Кызылординской областях и составляет 70-75 %, а наименьший процент приходится на Атыраускую, Акмолинскую, Южно-Казахстанскую области и составляет 18-35%. При этом среди населения, проживающего на железнодорожных ветках прямой доступ к пригородному железнодорожному сообщению имеют не все населенные пункты. При вычислении данных численности населения имеющего доступ к пригородному сообщению следует отметить, что наиболее эффективно магистрали используется в Актюбинской, Жамбылской и Южно-Казахстанской области, где охват составляет 95-97% от численности населения, проживающего на линиях железных дорог [1].

Посредством ГИС и статистического анализа демографии были спланированы наиболее важные маршруты, которые позволили бы улучшить связи между центрами и периферией. Помимо этого предложены и автономные пути решения данной проблемы в районах, где отсутствует электрификация. В данном случае предлагается решение вопроса электрофикации посредством создания автономных ветровых энергостанций на основе железнодорожных разъездов [2]. На основе проведенных работ был создан перспективный план пригородного сообщения.

Пригородный транспорт необходимо развивать с большей мощностью, ведь его развитие влияет на благосостояние перемещающегося населения.

**Источники и литература**

- 1) Б.И. Хомяков, О.Н. Назаров, С.И. Меркушев, А.Ю. Белокрилин, Б.А. Фомин. Расход электроэнергии электропоездом ЭР-29. М.: Вестник ВНИИЖТ, выпуск №5, 1992 г. - С.39
- 2) Журнал компании Vestas "V112 3.0 MW Onshore". Гамбург, 2010 г. - 16 с