

## Секция «География»

### Анализ природного железнодорожного сообщения в Казахстане и его влияние на процессы миграции

*Тарасевич Марина Владимировна*

*Студент*

*КГУ им. Шокана Валиханова, естественно-педагогический, Кокшетау, Казахстан*

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

Казахстан – государство, входящее в десятку крупных стран мира по площади, поэтому в жизни казахстанцев поездки играют одну из важных ролей. Не смотря на официальную статистику доходов, для населения страны самым массовым и полезным видом транспорта остается железно-дорожный [1].

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. К примеру, в России пригородным сообщением охвачены большинство областей, при этом во многих из них связываются соседние областные центры. В Казахстане, за редким исключением, обнаруживается связь областного центра с наиболее отдаленными частями периферии.

В Казахстане было выявлено 34 маршрутов электричек и 11 маршрутов пригородных поездов. Наибольший охват пригородным сообщением наблюдался в Восточно-Казахстанской и Карагандинской областях, где были выявлены транспортные связи между городами в пределах урбанизированной зоны Усть-Каменогорска и агломерации Караганды. Следует отметить, что в некоторых областях отсутствует полная связь между центром и периферией. Особенно выделяется Северо-Казахстанская область где юго-западные части региона связаны пригородным сообщением с Костанаем и Кокшетау.

При изучении возможного спроса на пригородный транспорт были высчитаны максимальные значения численности населения, проживающего в непосредственной близости к точкам доступа линии пригородного сообщения. Так наибольшее значение численности населения, в данном контексте, достигает 950 000 [2] (на ветке Караганда-Астана). По эффективности использования пригородного сообщения отмечается Кызылординская и Южно-Казахстанская области. В данных регионах наиболее высокий процент использования пригородным транспортом всех областных железнодорожных магистралей.

На основе данного анализа предлагается собственная схема движения пригородного транспорта. Посредством ГИС и статистического анализа демографии были спланированы наиболее важные маршруты, которые позволили бы улучшить связи между центрами и периферией.

Развитие пригородного транспорта необходимо наращивать, так как его развитие пропорционально влияет на благосостояние активно передвигающего населения.

### Литература

1. Ахметов Е., Карменова Н., Карибаева Ш. Экономическая и социальная география Казахстана. Алматы: Мектеп, 2009 г. – 300 с.
2. Смаилов А.А. Демографический ежегодник Казахстана. Астана, 2012 г. – 608 с.