

регулирования (двухступенчатой), ее цели и принципы, учитываемые при разработки государственных стандартов направленные на устранение технических барьеров в торговле и гармонизации стандартов с международными требованиями.

At the planning of working out of state standards the accepted model in republic (two-level) systems of technical regulation, with its purpose and principles is considered, including: removal of technical barriers in trade and harmonization with the international norms and standards.

УДК 656.2

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ КАЗАХСТАНА

PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE MAIN RAILWAY SYSTEM OF KAZAKHSTAN

Абдильдин Н.К. - к.т.н., и.о.и. доцент

Темергалиева П.М. - к.т.н.

Казахский национальный аграрный университет

Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет более 14,2 тысяч километров, в том числе двухпутных линий - более 4,8 тысяч километров (34%), электрифицированных линий - 4,1 тысяч километров (29%). Развернутая длина главных путей - 19,1 тысяч километров, а станционных - 6,3 тысяч километров.

На железнодорожной сети республики расположены 756 отдельных пунктов. 21 станция имеет автоматизированные системы управления, 38 - оборудованы сортировочными устройствами (горками, полугорками и наклонными вытяжками).

Парк локомотивов по состоянию на 30 июня 2009 года насчитывает 1 748 локомотивов, в том числе 578 электровозов, 1 141 тепловоз и 29 паровозов [1].

Собственниками парка локомотивов являются: Акционерное общество (далее - АО) «Локомотив» - 1 600 единиц, АО «Локомотивный сервисный центр» - 64 единицы, Товарищество с ограниченной ответственностью (далее - ТОО) «Локомотив - 2030» - 44 единицы, АО «Кедентранссервис» - 29 единиц, локомотиворемонтные предприятия - 11 единиц, которые для осуществления своей деятельности имеют производственные инфраструктуры и локомотивные бригады.

По состоянию на 30 июня 2009 года эксплуатируемый парк составляет 1220 единиц - 78% от инвентарного парка, в том числе:

Распределение парка локомотивов по видам движения выглядит следующим образом:

в грузовом движении - 552 единицы;

в пассажирском движении - 222 единицы;

в хозяйственном движении - 83 единицы;

на маневровых работах - 350 единиц;

на прочих видах работ - 13 единиц.

По собственникам эксплуатируемый парк представлен следующим образом:

1) АО «Локомотив» - 1 141 единица, из них 328 электровозов, 813 тепловозов;

2) АО «Локомотивный сервисный центр» - 37 единиц (тепловозы);

3) ТОО «Локомотив - 2030» - 34 единицы, из них 31 электровоз, 3 тепловоза;

4) локомотиворемонтные предприятия - 8 единиц (тепловозы).

Состояние локомотивного парка характеризуется высоким износом, достигающим 72%.

Более 37% парка локомотивов эксплуатируется с нормативным перепробегом, а 50% парка достигли завершения срока службы.

В 2009 году общий парк грузовых вагонов Республики Казахстан составляет 94 348 единиц, из них 59 381 единица или 63% являются инвентарными, а 34 967 единиц или 37% - собственными (таблица 1).

Таблица 1. Структура общего парка грузовых вагонов по типам

Род вагона	Инвентарный парк	Собственный парк	Всего по РК
Крытый	8 861	907	9 768
Платформа	6 282	33	6 315
Полувагон	26 374	14 724	41 098
Цистерна	7 126	13 988	21 114
Зерновоз	5 236	-	5 236
Прочие	5 502	5 315	10 817
Всего:	59 381	34 967	94 348
Доля:	63%	37%	100%

Доля эксплуатируемого парка в общем количестве инвентарных вагонов по состоянию на 1 июня 2009 года составляет 75% (44 563 единицы)

Основную долю рабочего парка занимают полувагоны – 51%. Доли остальных родов вагонов в рабочем парке значительно ниже: крытые – 10%, платформы – 7%, цистерны – 12%, прочие – 20% (таблица 2) [2].

Анализ структуры частного парка грузовых вагонов показывает, что собственниками приобретаются в основном полувагоны и цистерны, доли которых в общей численности парка частных вагонов составляют 42% и 40% соответственно.

На сегодняшний день насчитывается порядка 190 компаний, владеющих собственными грузовыми вагонами (рисунок 1). Рынок собственников вагонов в Республике Казахстан в основном представлен компаниями горнодобывающего, металлургического, нефтедобывающего и нефтехимического комплексов.

Таблица 2 Структура рабочего парка по типу вагонов

Тип вагона	Принадлежность	Кол-во, вагон	%
Полувагоны	Инвентарный рабочий парк	22 990	61%
	Собственный	14 724	39%
	Всего	37 714	
Цистерны	Инвентарный рабочий парк	5 108	27%
	Собственный	13 988	73%
	Всего	19 096	
Крытые	Инвентарный рабочий парк	4 551	83%
	Собственный	907	17%
	Всего	5 458	
Платформы	Инвентарный рабочий парк	2 964	99%
	Собственный	33	1%
	Всего	2 997	
Прочие	Инвентарный рабочий парк	8 950	63%
	Собственный	5 315	37%
	Всего	14 265	

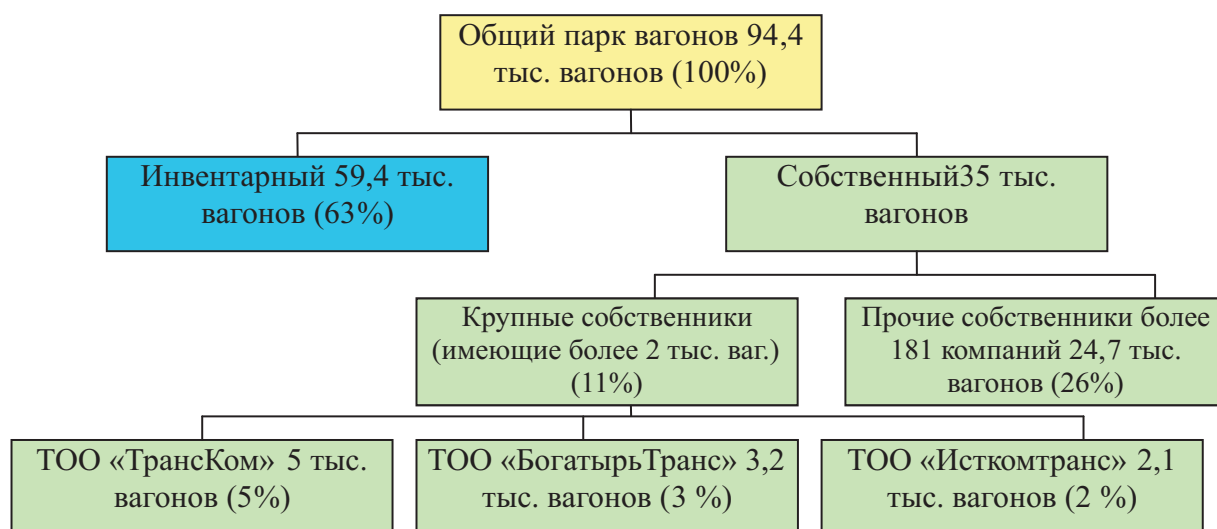


Рисунок 1 – Структура общего парка грузовых вагонов по принадлежности

За период с 2002 года общий парк грузовых вагонов Республики Казахстан увеличился на 6 633 вагона или на 7% (с учетом выбытия и восполнения) (диаграмма 1).

При этом парк грузовых вагонов независимых собственников возрос почти в 3 раза и увеличился более чем на 24 тысячи вагонов, инвентарный парк уменьшился на 17,6 тысяч вагонов (с учетом выбытия и восполнения).

Таким образом, наблюдается тенденция увеличения доли парка собственников вагонов за счет приобретения ими подвижного состава и снижения доли инвентарного парка вагонов. Выбытие грузовых вагонов по сроку службы и техническому состоянию значительно опережает темпы обновления и пополнения инвентарного парка.

Основной проблемой инвентарного парка грузовых вагонов является его высокий износ, достигающий 72%.

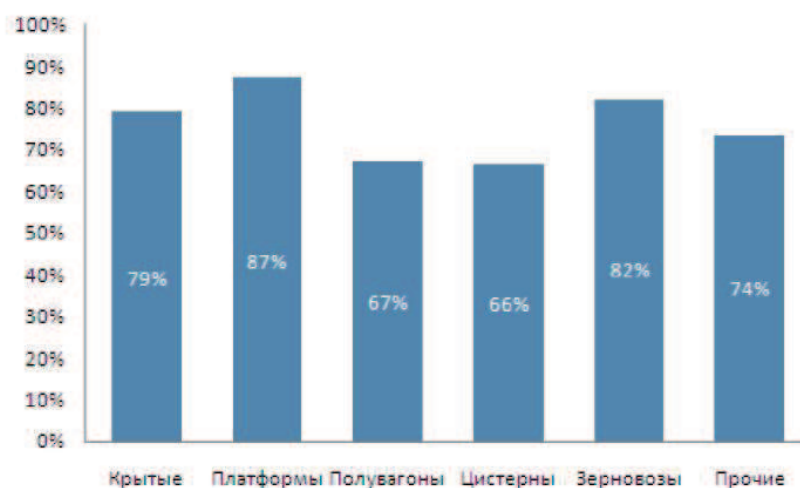


Диаграмма 10. Износ инвентарного парка вагонов по родам

29 тысяч вагонов или 60% инвентарного грузового парка имеют срок эксплуатации, превышающий 20 лет.

В то же время доля вагонов со сроком эксплуатации до 10 лет в парке весьма незначительна – всего около 11 тысяч вагонов или 24%. Это вызвано существующими ценовыми ограничениями на услуги по предоставлению инвентарного парка под перевозку у АО «НК «КТЖ», и, как следствие, дефицитом инвестиционных ресурсов для обновления парка.

Отсутствие ценового регулирования на услуги по предоставлению грузовых вагонов собственников грузовых вагонов создает благоприятные условия для обновления подвижного состава. Так, в структуре парка собственников грузовых вагонов, насчитывающего 34 967 вагонов, доля вагонов со сроком эксплуатации более 20 лет составляет только 30%.

В 2009 году парк вагонов, предназначенных для перевозки пассажиров, составил 1 833 единицы. Из них количество вагонов со сроком службы от 20 до 27 лет составляет 730 единиц (40%), свыше 28 лет с продлением сроков службы – 306 единиц (17%), в ожидании исключения (списания) – 108 единиц. При среднем показателе нормативного срока службы пассажирских вагонов в 28 лет на сегодняшний день средний возраст казахстанских вагонов составляет 21 год.

Из 155 вагонов инвентарного парка электропоездов - 90 вагонов находятся в рабочем парке, 65 вагонов (42%) составляют нерабочий парк и подлежат исключению по сроку службы. В течение следующих 5 лет подлежит списанию еще 70 вагонов электропоездов. Уровень износа парка электропоездов в настоящее время превышает 90%.

Последнее существенное приобретение пассажирских вагонов было произведено в 1993-1995 годах, когда было закуплено 317 вагонов. В период с 1985 по 1995 годы, в среднем, ежегодно приобреталось 87 пассажирских вагонов, с 1996 года приобреталось, в среднем, 15 вагонов в год.

Обновление последних лет связано с покупкой в 2001-2004 годах 56 вагонов производства испанской фирмы «Patentes Talgo», в 2007-2008 годах – 114 пассажирских вагонов постройки Китайской Народной Республики. Несмотря на указанное приобретение новых вагонов, текущее положение парка пассажирских вагонов остается критическим.

В комплексе с приобретением вагонов иностранного производства решается вопрос бесперебойного сервисного и технического обслуживания пассажирских поездов «Тальго». Для чего между АО «Пассажирские перевозки» и Компанией «Patentes Talgo S.A.» заключен пятилетний контракт на производство технического обслуживания подвижного состава данного типа.

В связи с планируемой сдачей к концу 2011 года в эксплуатацию железнодорожной линии Коргас – Жетиген в Алматинском отделении перевозок увеличится протяженность сети железных дорог Казахстана и в зону притяжения будут включены 4 района Алматинской области. Это создаст дополнительные социальные структуры, рабочие места и даст возможность создания производственных объектов а также разработки природных ресурсов.

По предварительным расчетам проведенными учеными в том числе с участием профессорско-преподавательского состава кафедры «ОДТ», предварительные объемы перевозок определены (слайд № 2) с 2012 по 2015 от 2 до 5,4 млн. тонн в год (в КНР 1,5 млн.т в год из КНР 3,9 млн.т в год), а с 2015 по 2025 годы будет составлять от 5,4 до 8,3 млн.т в год (в КНР 2,5 млн.т в год из КНР 5,8 млн.т в год).

Предполагаемый штат работников станций и разъездов участка Жетыген – Коргас на 1-й этап (на декабрь 2011 года) составляет 1698 человек,

из них по цехам:

- по цеху движения – 152 чел; по грузовому цеху – 106 чел; пути - 266 чел; электроснабжения – 91 единиц; вагонного хозяйства – 399 чел.; сигнализации и связи – 146 чел.; локомотивный – 110 чел.; военизированная жд. охрана – 532 чел.

- 1 Исингарин Н.К. «Транзит это выгодно» Актуальные проблемы железнодорожного транспорта. Вып. 1. Алматы, 2005
- 2 Анализ эксплуатационной деятельности АО НК КТЖ за 2008 год. Астана 2009.

* * *

Мақалада тасымалдаудың өзіндік құнын төмендету мен оның сапасын көтерудегі магистральдік теміржол торабын дамытудың алдын-ала жобалары қарастырылған. ҚР теміржол көлігі алдындағы қойылған негізгі бағыттарға жетудің жолдары белгіленген.

In article are considered prospects of development main the railway networks directed on decrease of the cost price and improvement of quality of transportations. The primary goals on achievement of objects in view before railway transportation in Republic of Kazakhstan are defined.