

## ЛИТЕРАТУРА

- [1] Экологические проблемы и риски воздействий ракетно-космической техники на окружающую природную среду. Справочное пособие / Под редакцией Адушкина В.В., Козлова С.И., Петрова А.В.– М.: «Анкил», 2000. – 640 с. 2.
- [2] Сергеева А.В. Анализ влияния ракетно-космической деятельности на окружающую среду. Вестник МГУ им. М.В.Ломоносова. Москва. 2003. - с. 1-7.
- [3] Я.Т. Шатров, Д.А. Баранов, Б.Т. Суйменбаев, В.И. Трушляков. Повышение пожаровзрывобезопасности при эксплуатации отработавших ступеней ракет-носителей с жидкостными ракетными двигателями. //Пожаровзрывобезопасность. 2016. Том 25, № 4. С. 30-42.
- [4] Грачева Т.Ю. и др. Спасение отработавших первых ступеней ракеты-носителя "Ангара" как один из методов уменьшения экологической нагрузки на районы падения // Двойные технологии. 2002. №2. С.34.
- [5] Суйменбаев Б.Т., Трушляков В.И., Ермолдина Г.Т., Суйменбаева Ж.Б., Бапышев А.М. Предложения к концепции проектирования и эксплуатации перспективных РН с ЖРД и районов падения космодрома Байконур в рамках проекта Байтерек. //Материалы XIII Всерос.науч.-техн.конф. «Проблемы разработки, изготовления и эксплуатации ракетно-космической техники и подготовки инженерных кадров для авиакосмической отрасли», посв. Памяти гл. Конструктора ПО «Полет» А.С. Клинышкова, Омск, 2019. – С.36-43
- [6] М.Ю. Дубинин, А.А. Луцкина, Ф.К. Раделоф. Оценка современной динамики пожаров в аридных экосистемах по материалам космической съемки (на примере черных земель). // Аридные экосистемы. 2010. Том 16, № 3 (43). С. 5-16.
- [7] Лиджиева Н.Ц., Уланова С.С., Федорова Н.Л. Опыт применения индекса вегетации (NDVI) для определения биологической продуктивности фитоценозов аридной зоны на примере региона Черные земли//Известия Саратовского университета. – 2012. –Т. 12. Сер. Химия. Биология. Экология – Вып. 2. – С. 94-96.
- [8] Комаров А.А., Комаров А.А. Использование сопряженных данных дистанционного и наземного зондирования при оценке состояния растительного покрова //Экология родного края: проблемы и пути их решения. – Киров: ВятГУ, 2018. – С.77-81.

УДК 357.33

**А.Б. Мукашев**

Национальный университет обороны  
имени Первого Президента Республики Казахстан - Елбасы, г. Нур-Султан  
[adilmukashev@mail.ru](mailto:adilmukashev@mail.ru)

## ТРАНСПОРТ В СИСТЕМЕ ОБОРОНЫ ГОСУДАРСТВА

**Аннотация.** В данной статье автор рассматривает основные вопросы и задачи транспорта в системе обороны государства, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей.

Транспорт является инструментом реализации национальных интересов государства, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе.

**Ключевые слова:** транспорт, перевозки, эффективность перевозок, виды транспорта.

**Аннотация.** Бұл мақалада автор мемлекеттік қорғаныс жүйесіндегі көліктің негізгі мәселелері мен міндеттерін қарастырады, басқа инфрақұрылымдық салалармен қатар,

элеуметтік, экономикалық және сыртқы саяси мақсаттарға қол жеткізудің маңызды құралы бола отырып, қоғамның негізгі өмір сүру жағдайларын қамтамасыз етеді.

Көлік мемлекеттің ұлттық мүдделерін іске асырудың, елдің әлемдік шаруашылық жүйесінде лайықты орнын қамтамасыз етудің құралы болып табылады.

**Түйінді сөздер:** көлік, тасымалдау, тасымалдау тиімділігі, көлік түрлері.

**Abstract.** In this article, the author examines the main issues and tasks of transport in the defense system of the state, along with other infrastructure sectors, provides basic conditions for the life of society, being an important tool for achieving social, economic, and foreign policy goals.

Transport is an instrument for the realization of the national interests of the state, ensuring the country's worthy place in the world economic system.

**Keywords:** transport, transportation, transportation efficiency, types of transport.

Устойчивое развитие транспорта является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечение целостности государства и его национальной безопасности.

На современном этапе развития общества и отраслей экономики, очевидна возрастающая роль транспортной сферы. Транспорт оказывает активное влияние на состояние экономической, политической, оборонной и других составляющих безопасности любого государства.

Локальные войны и вооружённые конфликты убедительно доказывают, что важную роль для достижения успеха во многом будет играть состояние и эффективность использования транспорта. Правильное решение вопросов использования всех видов транспорта, обеспечение устойчивой работы и непрерывности воинских перевозок является одним из важнейших условий успешного проведения современных операций. Поэтому пути сообщения и крупные транспортные объекты будут являться одним из главных объектов нападения противника на любой глубине от линии фронта.

В этих сложных условиях транспорт должен обеспечить выполнение массовых воинских перевозок различного назначения наряду с обеспечением нужд народного хозяйства.

Для успешного выполнения этих задач в современной войне к транспорту предъявляются высокие требования.

Важнейшим требованием, вытекающим из характера современной войны, является обеспечение высокой живучести основных путей сообщения и непрерывности выполнения перевозок. Для этого проводится большой комплекс инженерно-строительных и организационно-технических мероприятий, организуется надежная защита, охрана и оборона транспортных объектов, подготавливается система гражданской обороны и совершенствуется работа органов управления.

Организация специальных железнодорожных перевозок является сложной и трудоемкой работой, которая требует знаний возможностей транспорта, технических характеристик перевозимых материальных средств и техники, сети железных дорог и транспортных объектов.

Для выполнения специальных перевозок используются все виды транспорта, при этом основной объем перевозок выполняется железнодорожным транспортом.

По мере развития сети путей сообщения, задачи в области обороноспособности усложнялись, но основными всегда были своевременная подготовка транспорта и выполнение специальных перевозок в установленные сроки.

Своевременное выполнение планов специальных перевозок может быть обеспечено только при соответствии пропускных и провозных способностей путей сообщения на определенных операционных направлениях предстоящему объему перевозок. Поэтому развитие пропускных и провозных способностей на вероятных угрожающих направлениях

с учетом потребностей вооруженных сил является одним из основных требований предъявляемых транспорту.

В нашей стране выполнение перевозок на отдельных видах транспорта неодинакова. Она определяется специфическими особенностями каждого из них, вытекающими из устройства и перевозочных возможностей, а так же географического расположения.

*Железнодорожный транспорт:*

Казахстан обладает разветвлённой сетью железных дорог общей протяжённостью около 16614,3 километров (2019г.); 6 тысяч из которых двухпутные и около 5 тысяч — электрифицированные. Развёрнутая длина главных путей — 18,8 тыс. км, станционных и специальных путей — 6,7 тыс. км. Значение железнодорожного транспорта в Казахстане очень велико. Более 68 % всего грузооборота и свыше 57 % пассажирооборота страны приходится на долю железных дорог. В железнодорожной отрасли на 2020 год, было занято более 160 тысяч человек, что составляло почти 1 % населения Казахстана [1]

Железнодорожный транспорт является основным видом транспорта в Вооруженных Силах, 79 % всех перевозок, а это ежегодно более 10 тысяч единиц вооружения и военной техники, 70 тысяч воинских пассажиров, 50 тонн материальных средств осуществляется именно железной дорогой.

Перевозка войск железнодорожным транспортом организована через линейные учреждения военных сообщений.

*Автомобильные дороги:*

Важную роль в осуществлении внутренних перевозок играют автомобильные дороги. На сегодняшний день протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляет 128,3 тыс. км, из которых более 97,4 тыс. км автодорог общего пользования, в том числе 23,5 тыс. км республиканского значения и 73,9 тыс. км областного и районного значения.

В настоящее время ведутся работы по строительству республиканских трасс для улучшения сообщений Астаны с регионами [2].

*Воздушный транспорт:*

Общая протяженность воздушных путей сообщений РК составляет 78 тыс. км. В республике действуют 18 аэропортов республиканского и областного значения.

Воздушный транспорт в РК представлен 44 авиакомпаниями, 20 аэродромами различного класса, может быть использован для выполнения срочных перевозок, а также раненых и больных.

На учете в Комитете гражданской авиации состоит 614 единиц воздушных судов самолето-вертолётного парка.

На сегодня из 16 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 12 категорированы по стандартам Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization). Общая пропускная способность аэропортов составляет 6450 чел./час, емкость перронов в Казахстане - 579 воздушное судно в час, при этом наибольшую емкость имеют аэропорты Алматы (107), Астаны (79), Шымкента (42) и Караганды (45) [3].

*Морской транспорт:*

Береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает два действующих морских порта - Актау и Баутино. При этом порт Актау задействован в перевалке грузов в экспортно-импортном и транзитном сообщении, его доля в обеспечении грузовых перевозок в Каспийском бассейне составляет порядка 25%. Порт Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций. [3].

*Речной транспорт:*

В Казахстане имеется по существу только две судоходные реки - Иртыш и Урал.

На Иртыше в городах Павлодар, Семипалатинск и Усть-Каменогорск имеются речные порты, крупнейшим из которых является ОАО "Павлодарский речной порт". Перевозки пассажиров и грузов осуществляют подразделения бывшего Верхне-Иртышского пароходства.

Река Урал является судоходной вплоть до г. Оренбург (Российская Федерация). На казахстанском участке реки имеются два речных порта в городах Атырау и Уральске. Проблемными вопросами развития данной транспортной артерии являются, функционирование Урало-Каспийского канала и необходимость реконструкции имеющихся портовых баз [3].

Говоря о роли каждого транспорта в отдельности, следует подчеркнуть, что в современной войне особое значение приобретает комплексное их использование. В сложных условиях военного времени ни один вид транспорта в отдельности не в состоянии справиться с возросшими объемами воинских и народнохозяйственных перевозок. Этим определяется необходимость комплексного развития всех видов транспорта и обеспечения четкой координации всех мероприятий по их подготовке и использованию.

Таким образом, наличие развитой транспортной системы в Республике Казахстан является одним из важнейших факторов, влияющих на обороноспособность государства. Такое положение объясняется тем, что вооруженными силами используются в мирное и планируются к использованию в военное время все виды путей сообщения и транспортных средств, в целях перемещения войск, вооружения, техники и воинских грузов.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. [https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Казахстанские железные дороги](https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Казахстанские_железные_дороги), [Электронный ресурс, дата обращения: 09.07.2020].
2. [https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Автомобильные дороги Казахстана](https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Автомобильные_дороги_Казахстана), [Электронный ресурс, дата обращения: 09.07.2020].
3. [https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Транспорт в Казахстане](https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Транспорт_в_Казахстане), [Электронный ресурс, дата обращения: 09.07.2020].