

УДК 711.4:94(574)

**ОБ ИСТОРИИ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОМ РАЗВИТИИ НАСЕЛЕННЫХ МЕСТ  
АКТЮБИНСКОЙ ОБЛАСТИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

*Ю.Н. Смирнов, А.Р. Кобдабаев*

Рассмотрены вопросы развития градостроительного планирования территории областей муниципальных округов, генеральных планов городов и др. населенных пунктов.

*Ключевые слова:* градостроительство; планирование; транспортные связи; экология.

**ON THE HISTORY AND URBAN DEVELOPMENT OF POPULATED AREAS  
OF AKTOBE REGION REPUBLIC OF KAZAKHSTAN**

*Yu.N. Smirnov, A.R. Kobdabayev*

The article is devoted to the main traffic problems and obstacles to the development of active cultural and community centers and other links with the peripheral regions.

*Keywords:* urban development; planning; transport links; ecology.

Западный Казахстан – крупный нефтегазодобывающий регион страны. Здесь сосредоточены крупнейшие в мире разрабатываемые месторождения углеводорода – Тенгиз, Карачаганак, Кашаган и др.

В географическом плане Западный Казахстан сосредоточен большей частью на Восточно-Европейской равнине, на которой находится Прикаспийская низменность, на границе Европы и Азии, между южными отрогами Урала и их продолжением в виде небольших гор Мугалжар (Мугоджары), а также условно по реке Эмба [1].

Регион обладает уникальной минерально-сырьевой базой: углеводородное сырье (нефть, газ и газовый конденсат), запасы хрома, никеля, титана, фосфоритов, цинка, меди, алюминия и угля.

Транспортные связи включают Актауский международный морской торговый порт в Каспийском море, сеть речных и морских портов – Атырау (Гурьев), Баутино, Курык (Ералиево); имеется развитая сеть железных и автомобильных дорог; три международных аэропорта (Актобе, Атырау, Актау) и один аэропорт регионального значения в г. Уральске, имеются аэропорты в небольших населенных пунктах региона – городах областного значения – Жанаозен, Эмба, Шалкар в с. Ыргиз, Бейнеу, Баутино и др. (некоторые данные по современному расселению на территории области приведены в таблице 1). Существует развитая сеть

трубопроводного транспорта, а также линий электропередач Единой энергетической системы Казахстана. Функционируют множество ТЭЦ, а также несколько газотурбинных электростанций.

В ближайшей перспективе в регионе предполагается начать строительство крупнейших объектов экономики – газоперерабатывающего завода в Бурлинском районе Западно-Казахстанской области на газоконденсатном месторождении “Карачаганак”, строительство газопровода “Западно-Казахстанская область – Астана”, НПЗ вблизи города Эмба (Актюбинская область) и др., которые будут связаны развитой транспортной инфраструктурой (рисунок 1).

Таблица 1 – Состав Западно-Казахстанского региона

Область	Административный центр	Население, чел.
Актюбинская	Актобе (Актюбинск)	808 000
Атырауская	Атырау (Гурьев)	555 200
Западно-Казахстанская	Уральск	614 300
Мангыстауская	Актау (Шевченко)	576 000

Административным центром Актюбинской области является город Актобе (Актюбинск). Город возник на месте древних поселений и датой

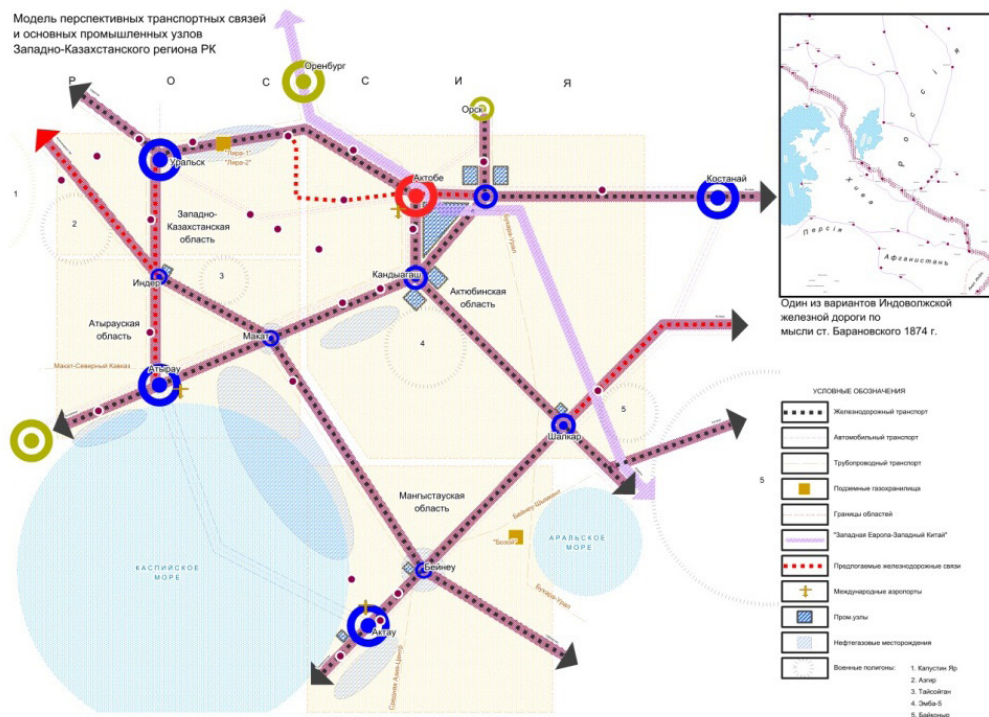


Рисунок 1 – Современное положение и перспективы развития транспортной инфраструктуры Западно-Казахстанского региона

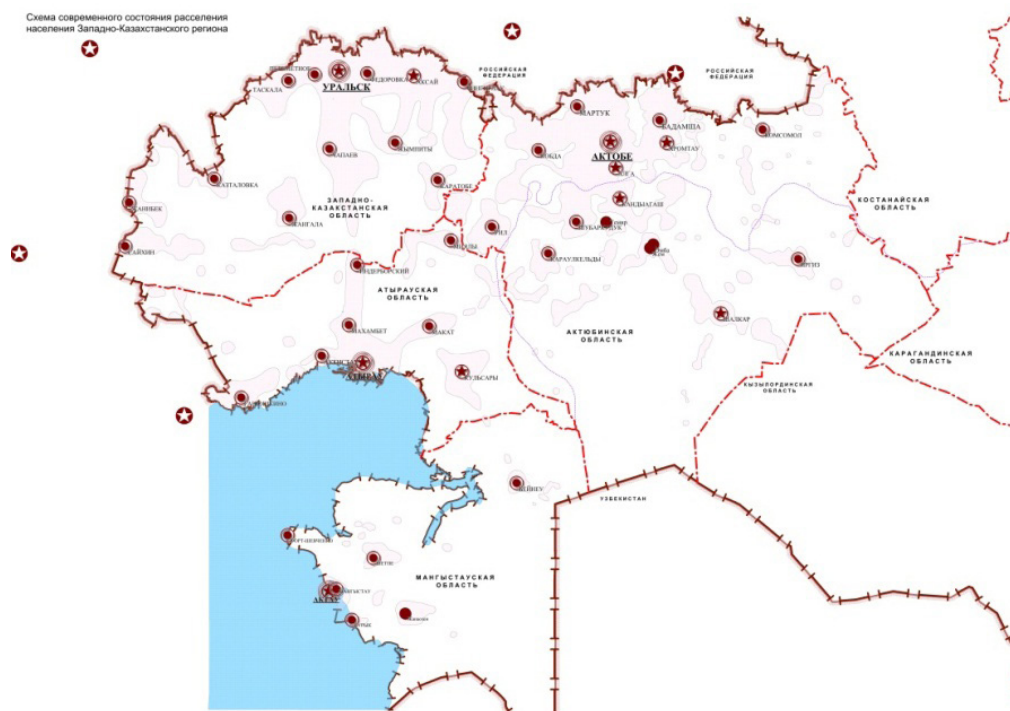


Рисунок 2 – Схема современного расселения на территории Западно-Казахстанского региона

основания города считается 28 мая 1869 г. – как военного укрепления для защиты южных рубежей Российской империи от набегов кокандских ханов. В 1932 г. в связи с образованием Актюбинской области Актобе получает статус областного центра. Современный Актобе – один из динамично развивающихся центров Республики Казахстан с огромным культурным и экономическим потенциалом. Область занимает 300 600 км<sup>2</sup> площади или 11 % территории страны с населением 822 688 человек (рисунок 2). Политические и экономические изменения последних лет, происходящие не только в нашей стране, но и на всем постсоветском пространстве, отразились и на планировочной структуре Актюбинской области, и ее транспортных магистралах.

Ведущая роль здесь принадлежит двум крупным полимагистралям СЕВЕР-ЮГ и ЮГО-ЗАПАД–СЕВЕРО-ВОСТОК, по которым осуществляются практически все транзитные и областные грузоперевозки [2]. Однако с распадом Советского Союза и приобретением Казахстаном суверенитета появилась необходимость строительства новых транспортных коридоров, в частности, к новой столице г. Астана и к западным регионом РК.

Строительство и ввод в эксплуатацию новой железнодорожной ветки “Хромтау–Алтынсарино” (Костанайская область) по территории РК, минуя территорию РФ, позволило значительно сократить время для таможенного досмотра транзитных грузов и пассажиров. Сегодня магистраль “ЗАПАД–СЕВЕР” служит каркасной осью, позволяющей экономически “сжать” пространства не только в границах области, но и сблизить ее с северным регионом, а также со столицей.

Уникальность экономико-географического положения области – в наличии важнейших авиационных, железнодорожных и автомобильных магистралей, соединяющих государства Средней Азии и Европы. Актюбинская область является важнейшим транспортным узлом с транзитной специализацией [3]. Поэтому эффективное развитие транспортной инфраструктуры является ключевым фактором активизации культурно-бытовых, производственных и рекреационных связей основных населенных пунктов области с областным центром г. Актобе [4]. Это, в свою очередь, будет способствовать формированию полноценной схемы расселения области.

Прямые высокоскоростные железнодорожные связи г. Хромтау (35–40 минутная транспортная доступность), Мартук (35–40-минутная транспортная доступность), Бадамша (через Хромтау часовая транспортная доступность), Алга (25–30-минутная транспортная доступность), Кандыгааш (1,5 часо-

вая транспортная доступность) и Кобда (часовая транспортная доступность) позволят жителям области приобщиться к благам городской жизни.

Удобная транспортная доступность будет способствовать быстрой реализации местными крестьянами скоропортящейся продукции на рынках областного центра. Для хранения большого количества сельскохозяйственной продукции в областном центре можно задействовать имеющийся городской ХПП в старом городе, Альжанский элеватор и промышленную зону 41-го разъезда (логистический центр) в поселке “Ясный”.

Развитие транспортной инфраструктуры также повлияет и на миграционные процессы внутри страны. Прогнозируется увеличение трудовой миграции трудоспособного населения агломерации в областной центр в рабочее время, так как основные места приложения труда сосредоточены в г. Актобе. Большая часть населения Актюбинской агломерации будет задействована в сфере обслуживания [5].

Железнодорожная связь Актобе–Кобда и далее со ст. Чингирлау (Западно-Казахстанская область) не только облегчит сообщение Актюбинской области с Западно-Казахстанской областью без пересечения территории Российской Федерации через ст. Соль-Илецк. Это можно рассматривать и как перспективное направление градостроительного развития, как г. Актобе, так и всей области за счет развития промышленно-гражданского строительства вдоль автомагистрали и железнодорожной ветки.

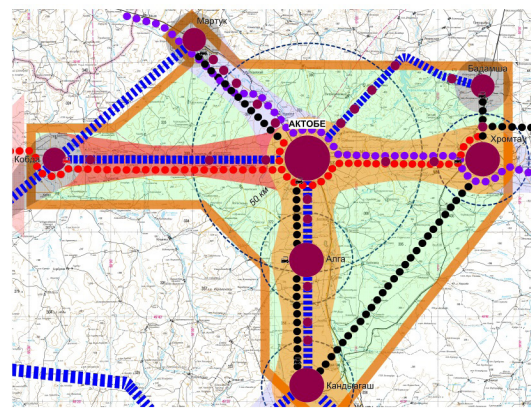


Рисунок 3 – Один из вариантов модели перспективного развития Актюбинской агломерации

Благоприятные природно-климатические условия по сравнению с южными районами области, а также обеспеченность инженерными коммуникациями позволят в кратчайшие сроки создать условия для освоения территории и развития аграрного сектора экономики (рисунок 3). Однако при освоении территории по направлению райцентра Кобда,

необходимо провести комплексные геолого-гидрологические исследования района, так как лесовые грунты требуют определенных мероприятий по усилению конструкций зданий и сооружений.

Однако следует отметить, что как и все области западного региона, Актюбинская область довольно сложный и проблемный в природно-климатическом и экологическом отношении регион. Из всех приречных зон пригодных для жизнедеятельности, остается лишь часть бассейна реки Жайык (Урал). Такие же прежде живительно полноводные и экологически безопасные реки, как Эмба (Жем), Темир “сходят на нет” вследствие интенсивного использования поверхностных вод при разработке нефтегазовых месторождений. Мощной природно-ландшафтной зоной, где сформировался наиболее урбанизированный опорный каркас, где расположена значительная часть городских и крупных поселений области, является бассейн реки Жайык (Урал), который и несет основную экологическую нагрузку. Главной транспортно-планировочной осью здесь является железная дорога Оренбург–Кызыл-Орда, вдоль которой сложилась следующая система планировочных центров: главный – Актобе; второстепенные – Алга, Кандыагаш, Мартук.

Следующей по значимости транспортно-планировочной осью является железнодорожная ветка Кандыагаш–Орск, на которой сформирован планировочный центр Хромтау – крупный промышленный центр.

В южных районах области отсутствие природных водоемов, жесткие климатические условия способствовали развитию линейной структуры планировочной системы. Для городов Эмба, Жем, Шалкар планировочной осью остается железнодорожная ветка “Оренбург–Ташкент”. Основным видом трудовой деятельности перечисленных выше населенных пунктов является обслуживание транзитной инженерно-транспортной и трубопроводной инфраструктуры и опорные пункты для поддержки и разработки месторождений полезных ископаемых. Сохраняется также напряженная экологическая обстановка в связи с близким расположением к городам и населенным пунктам территории ракетных испытательных полигонов “Эмба-5”, площадки падения ступеней ракет “Байконыр” и влияние обмеления Аральского моря – пример экологической катастрофы мирового масштаба.

Негативное воздействие на атмосферный воздух оказывают выбросы предприятий нефтегазового сектора, химической, горнодобывающей

промышленности и т. д. Уникальный источник питьевой воды в барханах “Кокжиде” уже используется для технических нужд нефтегазодобывающими компаниями на месторождениях. А одной из самых серьезных проблем экологии области становится загрязнение трансграничной реки Илек шестивалентным хромом и бором. Проблема большого количества бора в водах реки Илек не только внутренняя, по словам экологов, проблема, она чревата загрязнениями р. Урал, и может также привести к негативным экологическим последствиям во всем бассейне Каспийского моря.

Обширные территории и малочисленное население Актюбинской области (1,7 чел. на 2 км) диктует свои условия центростремительного развития области и ее агломерации, и, в первую очередь, это будет транспортная доступность в областной центр жителей малых городов и крупных населенных пунктов в границах агломерации. Электрофицированный легкий железнодорожный транспорт и сооружение основных магистральных автомобильных дорог в областной центр позволят жителям агломерации и урбанизированных районов за короткое время добираться до мест приложения труда, не меняя при этом постоянного места жительства и даже с возможностью вести придомовое подсобное хозяйство. В южной части области уже появилось несколько локальных урбанизированных систем – Шалкарская, Эмба-Жемская, а также в центре нефтегазовых месторождений Кенкияк-Шубаршинская, которая в перспективе будет рассматриваться как район временных и вахтовых поселений. Город Актюбинск был и остается на сегодняшний день промышленным, культурным и административным центром не только области, но и всего западного региона Казахстана.

#### *Литература*

1. Советский Союз: Географическое описание: в 22 т. Казахстан / К.Б. Ахмедова и др.; отв. ред. Н.Н. Пальгов. М.: Мысль, 1970. 408 с.
2. Атлас Казахской ССР / отв. ред. Н.А. Моргунова. М.: Управление геодезии, 1982.
3. Физическая география Казахстана / Е.Н. Вилесов, А.А. Науменко, Л.К. Веселова [и др.]; под общ. ред. А.А. Науменко: учеб. пособие. Алматы: Казак университеті, 2009. 362 с.
4. Города в системе расселения Казахстана / У.М. Исаков. Алма-Ата: Изд-во “Гылым”, 1992. 216 с.
5. Ресурсы. Среда. Расселение. М.: Наука, 1974. 272 с.