

Кобдабаев А.Р.

**АКТӨБӨ ТОПТУК ЖАЙГАШТЫРУУ
СИСТЕМАСЫН ӨНУКТҮРҮҮ**

Кобдабаев А.Р.

**РАЗВИТИЕ АКТЮБИНСКОЙ ГРУППОВОЙ
СИСТЕМЫ РАССЕЛЕНИЯ**

A.R. Kobdabaev

**DEVELOPMENT OF THE AKTOBE GROUP
SETTLEMENT SYSTEM**

УДК: [711.4.01: 72.03(574.13)](043.3)

Казакстандын Батыш аймагынын азыркы шарттарда интенсивдүү экономикалык өнүгүүсүндө райондук пландоо аттуу шаар куруу документтерин иштеп чыгууга өзгөчө көңүл буруу зарыл. Анда биринчи кезекте долбоордун экономикалык, транспорттук-коммуникациялык, экологиялык жана башка маанилүү жерлерин карашат. Азыркы мезгилге карата долбоордук жана изилдөө практикаларында айрым калктуу конуштардын башкы пландарын долбоорлоодо заманбап концепциялардын жана Казакстан үчүн атайын иштелип чыккан райондук пландоонун схемаларынын жоктугунун ортосунда олуттуу ажырым пайда болду. Шаар куруучулардан жана долбоорду иштеп чыгуучулардан жалпысынан программалардын бир административдик райондун же облустун чек араларында гана эмес, бүтүндөй региондун андан ары өнүгүүсү жана ишке ашырылышы көз каранды. Жогоруда баяндалгандарга байланыштуу жайгаштыруу системасынын жаңы схемаларын түзүү зарылдыгы келип чыкты. Баштапкы этапта алар салттуу жайгаштыруу системасынын архитектуралык-пландоо реконструкциялоо жана Актөбө областынын аймагын рационалдуу шаар курууну уюштуруу боюнча атайын иштелип чыгарылган сунуштар түрүндө болушу мүмкүн.

Негизги сөздөр: жайгаштыруу, калктуу конуштар, өнөр жайы, турак жай аянты, тиричилик жактан тейлөө, курулуш, шаар тибиндеги айыл, транспорттук иштемелер, архитектура, көрктөндүрүү, ишканалар.

В современных условиях интенсивного экономического развития Западного региона Казахстана необходимо особо заострить внимание на разработку таких градостроительных документаций, как районная планировка. Где в первую очередь рассматривают экономические, транспортно-коммуникационные, экологические и другие немаловажные разделы проекта. К настоящему времени в проектной и исследовательской практиках

образовался значительный разрыв между проектированием генеральных планов отдельных населенных мест и отсутствием современных концепций и схем районной планировки, разработанных специально для Казахстана. От градостроителей-проектировщиков зависит дальнейшее развитие и реализации программ в целом не только в границах одного административного района или области, но и всего региона. В связи с вышеизложенным назрела необходимость создания новых схем системы расселения. На начальном этапе они могут иметь вид архитектурно-планировочной реконструкции традиционной системы расселения и специально разработанных предложений по рациональной градостроительной организации территории Актюбинской области.

Ключевые слова: расселения, населенные пункты, промышленность, селитебная зона, бытовое обслуживание, застройка, городские поселения, транспортные связи, архитектура, благоустройство, предприятия.

In the current conditions of intensive economic development of the Western region of Kazakhstan, it is necessary to particularly focus on the development of such urban planning documentation as regional planning. Where primarily consider the economic, transport and communications, environmental and other important sections of the project. To date, a significant gap has emerged in the design and research practices between the design of master plans for individual settlements and the lack of modern concepts and schemes for regional planning developed specifically for Kazakhstan. The further development and implementation of programs as a whole, not only within the boundaries of one administrative district or region, but also the entire region, depends on the urban planners and designers. In connection with the above, there is a need to create new schemes for the settlement system. At the initial stage, they may be in the form of an architectural-planning reconstruction of a traditional settlement system and specially developed proposals for a

rational town-planning organization of the territory of the Aktobe region.

Key words: *resettlement, human settlements, industry, residential zone, consumer services, buildings, urban settlements, transport links, architecture, landscaping, enterprises.*

Еще в годы СССР в результате интенсивного развития ведущих отраслей промышленности в области сложилась сеть городских поселений, которая на сегодняшний день нуждается в качественном изменении: совершенствовании структуры промышленности: развитие сферы обслуживания и других функций; изменении характера застройки; уровня инженерного оснащения и благоустройства; улучшении санитарно-гигиенической обстановки; усилении межселенных связей и групповых форм расселения. В области один большой город – Актобе, семь малых городов – Алга, Кандыгааш, Темир, Хромтау, Шалкар, Эмба, Жэм; одно крупное село, бывший рабочий поселок – Шубаркудук, два больших населенных пунктов сельского типа – Бадамша и Шубарши. Остальные районные центры сельского типа с сельскохозяйственным профилем. По административно-хозяйственному и функциональному значению городские поселения делятся на следующие типы и ранги.

Актобе – областной центр, многофункциональный, большой город с ярко выраженными административно-управленческими, культурно-просветительными функциями областного значения, значительно развитыми промышленностью, в т.ч. энергетикой, стройиндустрией и транспортом. Функции эти выражаются в разностороннем обслуживании населения города, пригородной и периферийной зон.

Алга – районный центр, многофункциональный, с резким преобладанием отрасли химической промышленности, малый город, с административно-хозяйственными и культурно-просветительными учреждениями, с предприятиями химической и нефтехимической промышленности (бывший химический завод имени Кирова), машиностроения и металлообработки, стройиндустрии, транспорта.

Кандыгааш – районный центр, многофункциональный, малый город с административно-хозяйственными и культурно-просветительными

учреждениями, с предприятиями топливной промышленности (ПО Тенгизнефть, НГДУ «Кандыгаашнефть»), химической и нефтехимической промышленности (Чилисайский, Богдановский, Покровский фосфоритные рудники), машиностроения и металлообработки, стройиндустрии, транспорта.

Хромтау – районный центр, многофункциональный, малый город с административно-хозяйственными и культурно-просветительными учреждениями, с предприятиями черной металлургии (добыча руды – Донской ГОК), машиностроения и металлообработки, стройиндустрии и транспорта.

Шалкар – районный центр, многофункциональный, малый город с административно-хозяйственными и культурно-просветительными учреждениями, с предприятиями машиностроения, легкой, пищевой, комбикормовой промышленности, развитый транспортный узел.

Эмба – районный центр, многофункциональный, малый город с административно-хозяйственными и культурно-просветительными учреждениями, с предприятиями цветной металлургии (рудник Юбилейный), стройиндустрии, пищевой и легкой промышленности, транспорта [5].

Бадамша – районный центр, многофункциональный, крупный рабочий поселок с административно-хозяйственными и культурно-просветительными учреждениями, с предприятиями цветной металлургии, транспорта.

Темир – узкофункциональный, малый аграрный город с административно-хозяйственными и культурно-просветительными учреждениями городского значения, предприятиями пищевой и обрабатывающей промышленности.

Шубарши – специализированный центр с преобладанием предприятий нефтедобычи с административно-хозяйственными и культурно-просветительными учреждениями поселкового значения, и предприятиями добывающей промышленности, рабочий поселок.

Жэм – бывший военный город, центр 11-го научно-исследовательского института МО СССР. В данный момент является малым городом с промышленной зоной для поддержки неф-

тегазовых месторождений «Алибекмола», «Жа-нажол» и тд. Динамика структуры людности городских поселений за указанный период показывает, что основной прирост численности городского населения приходится на города Актобе, Кандыгааш, Хромтау, Шалкар, Алга и поселки Шубарши, Кенкияк, [5]. Многофункциональными городами со значительным развитием промышленно-транспортных, административных, культурных и организационно-хозяйственных функций являются областной центр г. Актобе и малый город Кандыгааш, более узкую специализацию имеют малые города Алга, Хромтау, Шалкар, Эмба, Жем и поселки Шубарши, Кенкияк. Остальные межрайонные и районные центры – районные и местные организационно-хозяйственные центры характеризуются слабо развитой сельскохозяйственной промышленностью. В перспективе, с учетом развития и размещения производительных сил и тенденций территориального развития городских поселений, в их структуре произойдут изменения, где города Актобе, Кандыгааш, Хромтау и Алга перейдут, соответственно, в группы крупных и средних городов. Дальнейший новый вид развития, с учетом расселения работников НГДУ Кенкияк-нефть, получит населенный пункт Кенкияк и к 2025 г. он перейдет в группу вахтенных поселений без развития социальной сферы обслуживания. Численность населения городов к расчетному сроку составит 650 тыс. человек. Их доля в общей численности городского населения возрастет с 91 до 95 % [4]. Численность населения крупных населенных пунктов составит 80 тыс. человек. Их доля в общей численности городского населения уменьшится с 6,7% до 3,7%. Потребность в территориальных ресурсах для всех видов строительства, включая городские поселения, в данный момент определена по укрупненным показателям на основе анализа материалов комплексной оценки территории и перспективной социально-экономической политики, производственной и социальной инфраструктуры Актюбинской области. В результате проведенного анализа выявлено следующее:

г. Актобе имеет достаточные территориальные ресурсы для размещения селитебных, про-

мышленных и коммунально-складских территорий на весь проектный период в пределах пригородной зоны. По мере реализации проектных предложений генерального плана, связанных с поворотом взлетно-посадочной полосы, развитие селитебной территории за 2045 годом предусматривается в юго-западном направлении, а промышленных и коммунально-складских территорий – в северо-восточном направлении. Потребность в территориях на расчетный срок составит 17,5 тыс.га.

г. Алга – до конца расчетного срока развивается в пределах городской черты с освоением юго-западных и северо-западных свободных территорий, соответственно, под селитебную, промышленную и коммунально-складскую зоны. За 2035 годом по достижению численности населения города 41,0 тыс. человек, развитие селитебной территории предусматривается по новой площадке в районе с.Тамды. Территориальное развитие промышленной зоны города намечено в северо-западном направлении от существующей площадки промышленной зоны. Потребность в территориях на расчетный срок составит 3,43 тыс.га.

г. Кандыгааш – в пределах городской черты имеет ограниченные территориальные ресурсы, до конца расчетного срока развитие селитебной зоны намечено в юго-западном направлении с выходом за пределы городской черты на земли крестьянских хозяйств. Развитие промышленных и коммунально-складских территорий намечено в южном и северном направлениях и на площадке Чилисайского ГОКа. За пределами расчетного срока территориальное развитие селитебной зоны возможно в северо-восточном и юго-восточном направлениях на землях бывших совхозов Победа и Пролетарский, и промышленной зоны – за счет дальнейшего освоения существующих промышленных площадок. Потребность в территориях на расчетный срок составит 6,0 тыс.га.

г. Темир – имеет достаточные территориальные ресурсы на весь проектный период и за его пределами для развития селитебной зоны. Территориальное развитие города намечается в за-

падном и северо-западном направлениях. Потребность в территориях на расчетный срок составит 3,3 тыс. га.

г.Хромтау – до конца расчетного срока территориальное развитие селитебной и промышленной зон города предусматривается в пределах городской черты. Современная селитебная территория города расположена к северо-востоку от автодороги Актюбинск-Карабутак и ее развитие в юго-восточном и северо-восточном направлениях ограничено железнодорожными путями, шахтами и карьерами Донского рудоуправления. Единственно возможное направление развития селитебной зоны – северо-западное. Развитие промышленных и коммунально-складских территорий намечено за счет расширения существующих площадок. Потребность в территориях на расчетный срок составит 2,5 тыс. га.

г.Шалкар – до конца расчетного срока развивается в пределах городской черты. Перспективное развитие селитебной зоны намечено в северном и южном направлениях, поскольку современная селитебная зона города расчленена железной дорогой и ее развитие в северо-восточном и восточном направлениях ограничено потенциальным развитием золотых процессов, в частности перемещением песков, и частично за счет реконструкции сложившейся застройки. Потребность в территориях на расчетный срок составит 10,0 тыс. га. Город Шалкар развивается как город-подцентр для южных районов области, с развитой железнодорожной и автомобильной логистикой с местным авиасообщением.

г. Эмба – имеет достаточные территориальные ресурсы в пределах городской черты для развития селитебной и производственной зон на весь проектный период и за его пределами. Развитие селитебной зоны до 2035 г. и далее предусматривается в восточном, а производственной зоны – в северо-западном направлении [4]. Потребность в территориях на расчетный срок составит 6,7 тыс.га. Развивается как центр переработки, транспортировки нефти и газа, а также поддержки и эксплуатации нефтегазовых месторождений в центральной части области и горно-рудной промышленности расположенных в южной части Муголжар (горы Мугоджары).

г.Кенкияк – возникает как базовое вахтенное поселение для расселения работников нефтегазовой отрасли. Для развития городка выбрана площадка в пределах существующих планировочных ограничений: обрывистый берег и заливная пойма р.Темир – с востока, площадка промзоны – с юга, коммуникационный коридор ЛЭП, нефтепровод, газопровод, автодорога) и санитарно-защитная зона аэропорта – с запада; ЛЭП, санитарно-защитная зона подстанции 2201/110/35/10 кв «Кенкияк- 2» и существующее кладбище – с севера. Потребность в территориях для развития вахтенного поселения определена на полное его развитие. За пределами 2035 года территориальное развитие возможно в северном направлении и на площадке Шубарши. Потребность в территориях на расчетный срок составит 0,1 тыс.га.

р.ц. Бадамша – селитебные территории поселка ограничены с севера и юга площадками производственной зоны, с востока – отводом железной дороги. Для территориального развития поселка в западном направлении требуется перенос высоковольтных линий электропередач. В восточном направлении населенный пункт может развиваться после отработки месторождений полезных ископаемых и разработки поьездной железнодорожной ветки. Потребность в территориях на расчетный срок составит 1,9 тыс.га. Населенный пункт имеет тесные трудовые, транспортные, культурно-бытовые и другие связи с городом Хромтау и образуют локальную систему расселения в границах перспективной Актюбинской агломерации. Город Жем – внутренние селитебные территории на сегодняшний день достаточно для развития селитебной и производственных зон. В перспективе развивается как малый город для развития, поддержки и эксплуатации нефтегазовых месторождений Алимбекмола, Жанажол, Синельниково и т.д. имеет тесные транспортные, культурно-бытовые связи с г. Эмба образуя локальную систему расселения. Вышеперечисленные населенные пункты являются основными городами, крупными промышленными центрами места приложения труда для жителей перспективной Актюбинской агломерации. Их контролируемое перспективное развитие в целом отразится на дальнейшее развитие

ядра агломерации. Принимая во внимание выгодное транзитное расположение Актюбинской области в целом, набирающий темпы процесс создания единого экономического пространства, прямые выходы к промышленно развитым регионам РФ с пятью городами-миллионерами в 1000 километровом радиусе, данный центр способен играть значительную региональную и трансграничную роль. Высокая миграционная мобильность населения является необходимым условием устойчивого развития социально-экономического комплекса [6,7]. Главным условием развития процесса агломерирования, обеспечения процесса создания единого экономического пространства, трудовых, административно-деловых и культурно-бытовых взаимосвязей, вовлечения большего количества населенных мест и населения в процессы урбанизации является формирование скоростных транспортных связей

между главными субъектами перспективной агломерации: центром агломерации городом Актобе и опорными городами – Хромтау и Кандыагаш (рис. 1, 2) [1, 4]. Учитывая сложившуюся систему транспортных связей (железнодорожных, автомобильных), предлагается предусмотреть строительство прямой железнодорожной магистрали между Актобе и Хромтау и сформировать замкнутый треугольник между городами Актобе, Хромтау и Кандыагаш. Тем самым, на 260 км сокращается расстояние для грузопотоков между городами Актобе и Хромтау. Электрификация железных дорог по этим направлениям, формирование единой системы пригородно-городского рельсового транспорта вовлечет все большее количество населения в систему формирующихся трудовых и культурно-бытовых связей, создаст возможность выбора мест приложения труда, обеспечить большую занятость населения.

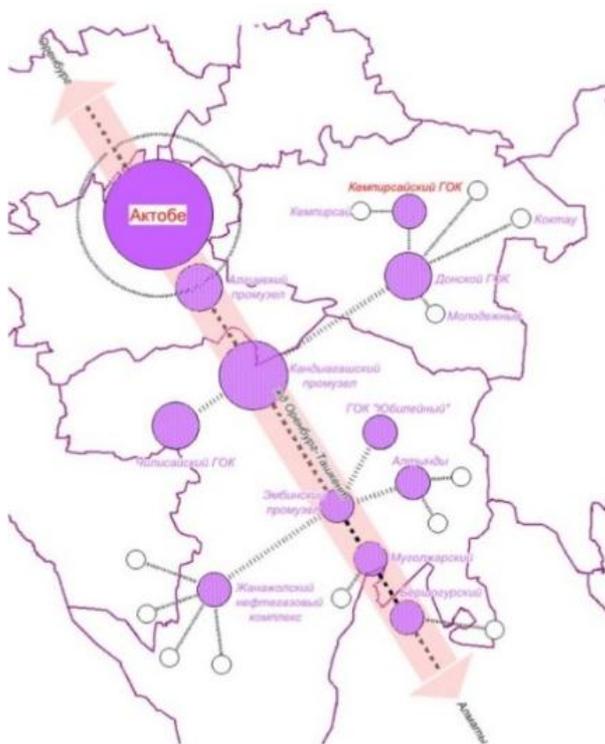


Рис. 1 Модель линейного развития основных промышленных узлов Актюбинской области вдоль существующей главной планировочной оси (железная дорога).

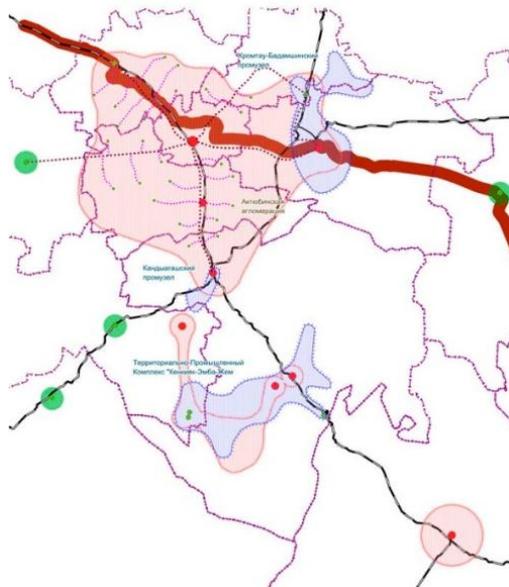


Рис. 2. Модель интеграции элементов системы расселения и их специализация на территории Актюбинской области.

Таким образом, получит развитие система скоростного межгородского и пригородно-городского транспорта, что существенно скажется на формировании планировочной структуры входящих в систему городов. Так, по мере развития Актюбинской агломерации будет возрастать значение железнодорожного и внешнего автомобильного транспорта для трудовых, культурно-бытовых поездок. Особое значение при этом будут приобретать главные и второстепенные

транспортно-пересадочные узлы, на основе которых возникнут многофункциональные общественно-транспортные центры и узлы. Для формирования локальной системы расселения город Шалкар необходимо рассматривать как подцентр для южной части области, как центр транспортной логистики, промышленный узел и т.д. (рис. 3) [1].

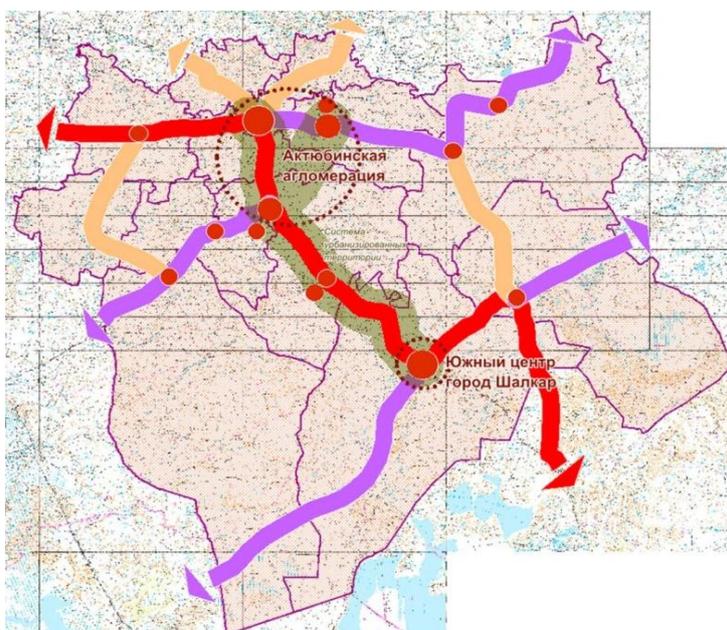


Рис. 3. Модель направления развития урбанизированной зоны Актюбинской области и развитие города Шалкар как Южный подцентр области.

Литература:

1. Аужанов Н.Г., Ибрагимова К.Т., Кобдабаев А.Р. Разработка теоретической модели Актюбинской групповой системы расселения. / «Вестник. Зодчий 21 век», №3-64, 11. 2017. - Санкт-Петербург, РФ. - С. 2- 5.
2. Пояснительная записка Казгипроград. Развитие сельских и других малых поселений комплексной программы расселения. Градостроительство и жилищно-гражданского строительства Актюбинской области до 2005. Часть I. Книга I. 1188 – Сельское расселение. - Алмата, 1989.
3. Кобдабаев А.Р. Градостроительное освоение территории современной Актюбинской области Казахстана в конце XVIII начале XIX в. / А.Р. Кобдабаев [Текст] / В кн: Вестник КРСУ, Том 18. №4. - Бишкек: Изд-во КРСУ, 2018. - С. 104-106.
4. Пояснительная записка. Проект районной планировки пригородной зоны г.Актюбинска Казахской ССР. - Ленинград, 1965. (ЛенНИИП градостроительства).
5. Кобдабаев А.Р. Территориально-промышленный комплекс «Эмба-Жем-Кенкияк» / А.Р. Кобдабаев [Текст] / В кн: Вестник КазГАСА, Том 68. №2. - Алматы: Изд-во КазГАСА, 2018. - С. 30-35.
6. Омуралиев Д.Д., Воличенко О.В. Глобальная архитектура и ее палитра формообразования. / Республиканский научно-теоретический журнал «Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана», №6. - Бишкек, 2012. - С. 56-59.
7. Шатманов О.Т., Расиль К.О., Дуйшебаев С.С. К вопросу взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта в современных условиях. Республиканский научно-теоретический журнал «Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана», №3. - Бишкек, 2016. - С. 10-14.

Рецензент: кандидат архитектуры Аужанов Н.Г.
