

УДК 911.375

ОПОРНЫЙ КАРКАС ГОРОДСКОГО РАССЕЛЕНИЯ В ЗАПАДНОМ КАЗАХСТАНЕ

Т.А.Терещенко¹, М.М.Мурзатаева², Д.Ж.Искалиев¹

¹Западно-Казахстанский государственный университет им.М.Утемисова,
Уральск

²Актюбинский региональный государственный университет
им. К. Жубанова, Актобе

В статье показан ретроспективный анализ условий формирования и развития системы городского расселения в Западном Казахстане. Оценено современное состояние опорного каркаса городского расселения этого крупного приграничного региона Республики Казахстан. Анализируется агломерационный потенциал г. Актобе.

Ключевые слова: *опорный каркас расселения, Западный Казахстан, городское расселение, каркасность территории, правило «ранг-размер», агломерационный потенциал.*

Города плюс дорожная сеть – это каркас, это остов, на котором все остальное держится, остов, который формирует территорию, придает ей определенную конфигурацию [1]. Это классическое понятие Н.Н. Баранского⁹ мы рассмотрели на примере динамично развивающегося района Республики Казахстан – Западного Казахстана.

Развитие *опорного каркаса расселения* в Западном Казахстане определялось исторически сложившимися региональными особенностями территории. На его формирование повлияло прохождение через данную территорию ряда крупных магистралей, которые в основном и определили *«каркасный» рисунок* (конфигурацию формы) территории.

В Западном Казахстане главным видом транспорта являются железные дороги. Впервые железная дорога прошла по территории региона в 1893–1894 гг. Это была первая узколинейная железнодорожная линия Покровская Слобода–Уральск, протяженностью в 113 км (казахстанский участок) [5].

Основное строительство железных дорог началось в XX веке со строительства железной дороги Оренбург–Ташкент протяженностью

⁹ *Николай Николаевич Баранский* в годы Великой Отечественной войны с ноября 1941 года по март 1943 года жил в столице Казахстана Алма-Ате. Он возглавлял сектор географии в Казахском филиале АН СССР, сотрудники которого проводили географические исследования территории Казахстана, и в частности экономическое районирование, которое используется и в настоящее время.

1668 км. Эта магистраль была введена в эксплуатацию в 1905–1906 гг., соединив европейскую часть России со Средней Азией. В 1926 г. для развития нефтепромыслов Эмбы (Зап. Казахстан) была построена дорога Гурьев–Доссор. В 1936–1939 гг. проложен участок Уральск–Илецк с выходом на Саратов, посредством которого Казахстан был связан с Центральной Россией. В годы Великой Отечественной войны продолжалось строительство стратегически важных железнодорожных магистралей. Так, в 1936–1944 гг. была построена магистраль Гурьев–Кандагач–Орск, связавшая нефтепромыслы Эмбы с Уралом. В послевоенный период лишь в 1960-х годах продолжилось строительство железнодорожных путей в Западном Казахстане. В этот период были проложены участки Макат–Мангышлак и Мангышлак–Узень общей протяженностью 990 км [5].

После распада Советского Союза сообщение между отдельными регионами Казахстана затруднялось из-за необходимости пересечения границ с Россией. Для решения проблемы в Казахстане было построено три участка путей, пролегающих полностью по территории республики. Одним из них является участок Хромтау–Алтынсарино, соединяющий центр страны с западом [5].

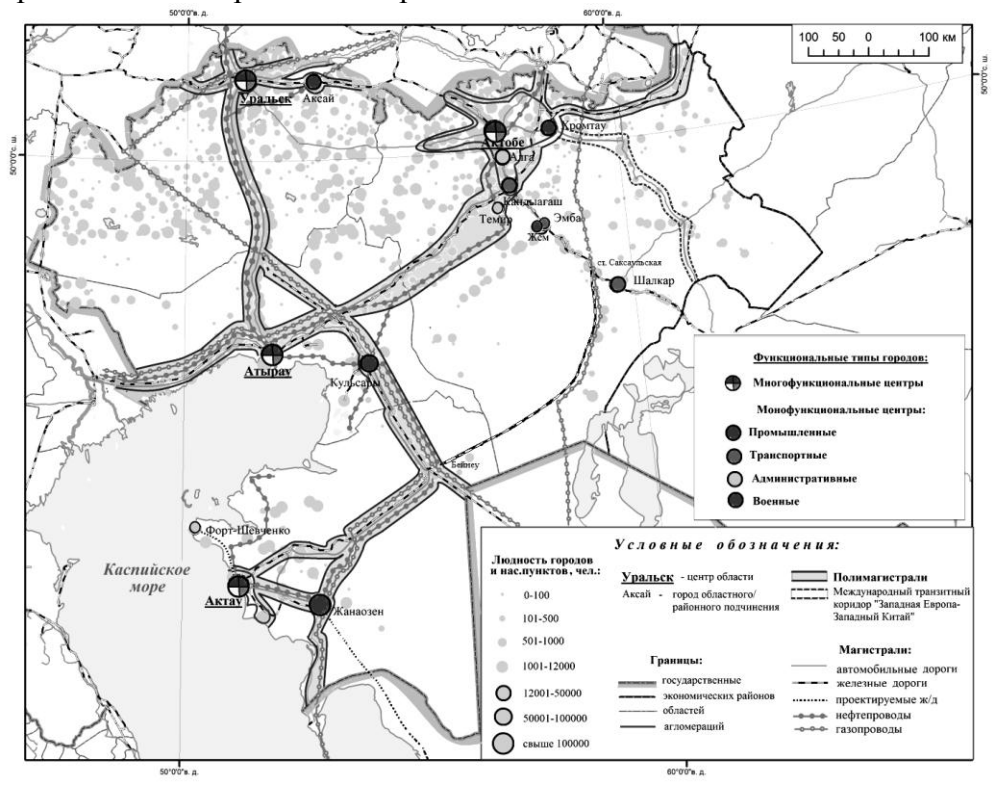
В 2016 г. завершилось строительство новой магистрали внутригосударственного сообщения Шалкар (ст.Саксаульская)–Бейнеу, протяженностью 471 км, которая значительно сократила путь от Астаны до Актау. Она является частью глобального проекта Транскаспийского международного транспортного маршрута через морской порт Актау, далее Баку (Азербайджан), Тбилиси (Грузия), Карс (Турция).

Принимая во внимание удобное географическое положение, а также актуальность возрождения исторического *Великого Шелкового пути* в новом формате, создается трансконтинентальное транспортное соединение между Европой и Азией. В настоящее время в Западном Казахстане реализуются 2 из 15 наземных *международных коридоров*. В железнодорожной отрасли – это линия Узень – госграница с Туркменистаном (Мангистауская область) протяженностью 138 км, входящая в состав международного коридора «Север–Юг». Проект введен в эксплуатацию в 2013 году, он позволяет сократить расстояние перевозок на 600 км. В автомобильной отрасли ведется реализация мегапроекта по реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» [6]. Для поддержания данного проекта было запланировано формирование *Актюбинской городской агломерации*, развитие ее как крупного транспортно-логистического хаба всего Западного региона.

Рассматривая формирование опорного каркаса расселения в Западном Казахстане, можно выявить зависимость возникновения здесь городов в связи со строительством транспортных путей. Так,

строительство городов и промышленных центров Актобе, Кандыагаш, Темир, Эмба и Шалкар шло в тесной зависимости от прохождения железной дороги Оренбург–Ташкент. Этот исторический факт сыграл решающую роль в образовании данных городов.

Анализ карты «Опорный каркас городского расселения в Западном Казахстане» (рис. 1) показывает, что *каркас* включает, прежде всего, многофункциональные и монофункциональные города с преобладающим развитием промышленности.



Р и с. 1. Опорный каркас городского расселения в Западном Казахстане (составлено авторами)



Продолжение условных обозначений см. ниже.

Продолжение условных обозначений рис.1:

Функциональные типы городов:

 Многофункциональные центры

Монофункциональные центры:

 Промышленные

 Транспортные

 Административные

 Военные

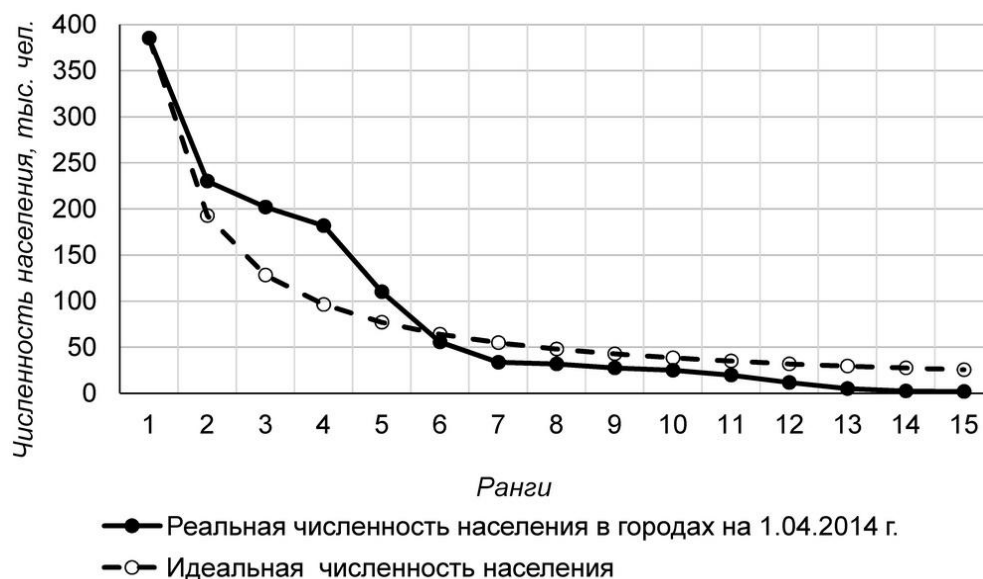
Таким образом, следует говорить о большом значении транспорта для развития экономики городов. Наличие *каркасных линий* – крупных магистралей предопределяет активное развитие промышленности городов.

Региональные особенности Западного Казахстана определили *специфику «каркасного» рисунка территории*. Это, прежде всего, наиболее высокий процент естественных водных путей по Казахстану. *Каркасность территории* определяется наличием естественных водных пространств, к которым приурочены города региона – Атырау и Актау, выполняющие функции морских портов. Своеобразие транспортного узла Атырау определяется функционированием его как речного, так и морского порта.

В регионе выражена своеобразная *полимагистрализация* по экономической оси Уральск–Атырау. Здесь каркасные линии представлены водными и автомобильными путями. Следует отметить и значительную концентрацию населенных пунктов по данной экономической оси.

Особенностью каркасного рисунка территории Западного Казахстана является также наличие линий нефте-и газопроводов. Густая сеть магистральных коммуникаций, расчленяющих территорию, и каркасный рисунок территориальной структуры Западного Казахстана – отличительные признаки *транзитного региона*.

Для оценки сложившейся системы городского расселения в Западном Казахстане использовалось правило *«ранг-размер»*. Сравнение реальной и идеальной численности населения городов (рис. 2) показывает, что при таком малом числе городов в «идеальном» случае классификация городов должна включать: 4 больших, 4 средних и 7 малых городов. В «реальной» ситуации – 15 городов: 5 больших, 1 средний и 9 малых.



Р и с. 2. Распределение городов Западного Казахстана по правилу «ранг-размер»

В Западном Казахстане имеется достаточное количество больших и малых городов-опорных центров. Основу опорной системы расселения в «идеале» составляют средние города. Они в регионе – в меньшинстве. Единственный средний город – Кульсары достиг своего статуса в последнее десятилетие, благодаря высокому естественному приросту и миграционному притоку населения. Миграционный прирост обусловлен, прежде всего, динамичным развитием здесь нефтедобывающей промышленности. Отсутствие средних городов-опорных центров определяет *высокую поляризацию городского расселения* в Западном Казахстане, которая в перспективе будет усиливаться, так как дальнейший рост городского населения будет происходить за счет больших городов и Актюбинской агломерации. Малые города, возникшие в основном в XX в. как центры добывающей промышленности и транспортные узлы, несмотря на сокращение их доли в общей численности населения, увеличат свою роль в системе расселения и станут *опорными центрами периферийного расселения*.

Следует отметить, что в рамках реализации Программы совместных экономических исследований Министерством национальной экономики Республики Казахстан совместно с Всемирным банком выполняется «Разработка стратегической и институциональной дорожной карты городских агломераций с центрами в городах Шымкент и Актобе» [7].

Генеральная схема организации территории, утвержденная 30 декабря 2013 г., предусматривает в Казахстане *формирование агломераций двух уровней*: 1-го уровня – Астанинская, Алматинская и

Шымкентская агломерации, как обладающие наибольшим потенциалом, и агломерации 2-го уровня – Актюбинская и Актауская [3].

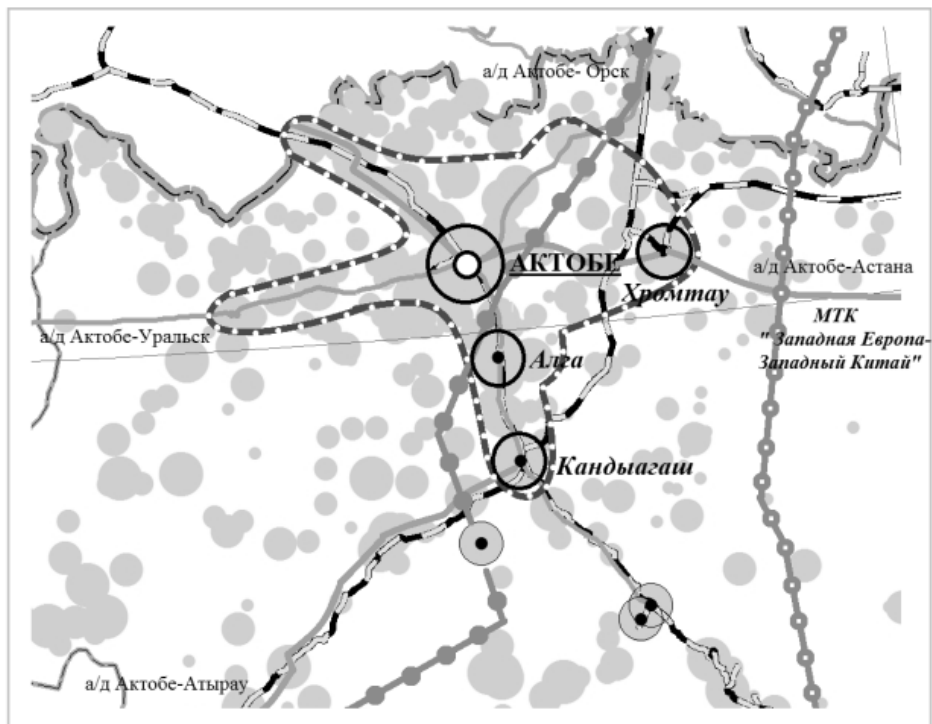
В Западном Казахстане из двух потенциальных агломераций наиболее перспективной признана агломерация с центром в городе Актобе – областном центре Актюбинской области, крупнейшем индустриальном городе Западного Казахстана. Город расположен на берегу реки Илек – левого притока Урала, в центральной части Подуральского плато, имеющего высоту 250–400 метров. Город возник в степи на месте крепости «Ак тюбе» (белый холм), основанной в 1869 г. [4]. Город состоит из двух частей: старой, что располагается на склоне холма «Ак тюбе» с широкими прямыми улицами, застроенными жилыми домами и общественными зданиями в центре, и новой (северо-западной части города) – озеленённой, хорошо распланированной с однотипными многоквартирными благоустроенными зданиями [10,2]. Территория города, включая пригородные сельские округа (Благодарный, Каргалинский, Курайлинский, Новый и Саздинский сельские округа), охватывает 2,3 тыс. км².

Элементы агломерационного потенциала Актюбинской городской агломерации:

1) *Демографический потенциал:* полноценное формирование Актюбинской агломерации прогнозируется с 2017 года, когда людность города превысит порог агломерационного эффекта в 500 тыс. чел. В 2015 г. численность населения города-ядра агломерации составила 387,8 тыс. чел. (77,6% порогового уровня). При этом численность населения агломерации вместе с входящими в нее населенными пунктами составила 598,7 тыс. чел., а доля ядра – почти 65%. Планируется, что демографическая емкость агломерации будет 1331 тыс. чел.

2) *Логистический потенциал:* порог временной доступности рассчитывается для определения границ агломерации и населенных пунктов, входящих в зону влияния агломерации. Для определения ареала агломерации использовался метод изохрон, заключающийся в определении границ агломерации, исходя из затрат времени, необходимого для поездки в центр агломерации (рис. 3). Порог временной доступности ядра для агломераций второго уровня не превышает 1 час. Так, в 1,0-часовой транспортной доступности Актюбинской агломерации находятся Алга, Кандыагаш и Хромтау, а также 31 населенный пункт Алгинского, Каргалинского, Мартукского, Мугалжарского, Хобдинского и Хромтауского районов [6].

Актобе – это крупнейший транспортный узел Западного Казахстана. Актюбинская область принимает участие в реализации международного инвестиционного мегапроекта «Западная Европа – Западный Китай». Общая протяженность коридора составляет 8445 км, в том числе по территории Казахстана – 2787 км. По территории Актюбинской области проходит 628 км транспортного коридора [8, 2].



Условные обозначения:

Людность городов и нас.пунктов, чел.:

- 0-100
- 101-500
- 501-1000
- 1001-12000
- 12001-50000
- 50001-100000
- свыше 100000

--- - граница агломерации

АКТОБЕ - центр агломерации

Хромтау - город районного подчинения

Транспортные магистрали:

- автомобильные дороги
- железные дороги
- нефтепроводы
- газопроводы

Р и с. 3. Пространственное развитие Актюбинской городской агломерации (составлено авторами)

В перспективе планируется развитие Актюбинской городской агломерации как *транспортно-логистического хаба* региона путем внедрения скоростных видов транспорта в «треугольнике» Актюбе–Хромтау–Кандыгаши; создания транспортно-логистического узла в городе Кандыгаши; завершения проекта реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный

Китай); строительства и (или) реконструкции автомобильных дорог Актобе–Астана (по маршруту Актобе–Хромтау–Карабутақ–Лисаковск–Аманкарагай–Есиль–Астана), Актобе–Атырау, Актобе–Орск, Актобе–Уральск. В регионе приоритетным признается развитие скоростного рельсового наземного транспорта (в том числе на пригородных сообщениях Актобе–Хромтау, Актобе–Алга–Кандыагаш, Хромтау–Кандыагаш и другие), единого общественного транспорта и малой авиации в пределах агломерации [9].

Таким образом, *транспортный каркас территории* усиливается по магистральным направлениям, что способствует и развитию опорных городов – центров периферийного расселения.

3) *Экономический потенциал*: основу промышленности Актюбинской области составляет горнодобывающая отрасль, ее доля в структуре промышленности региона составляет 77,9%. Из них более половины основано на добыче топливно-энергетических полезных ископаемых. Доля обрабатывающей промышленности в общем объеме промышленного потенциала области составляет 22,1%.

На территории города Актобе сложился многоотраслевой промышленный комплекс, ориентированный на использование природных ресурсов и развитие базовых отраслей промышленности [2]. В регионе к ведущим отраслям и предприятиям обрабатывающей промышленности относятся:

- *металлургия*: Актюбинский завод ферросплавов АО «ТНК «Казхром», продукция которого составляет более 40% в общем объеме обрабатывающей отрасли;

- *химическая промышленность*: единственный производитель хромовых соединений в стране – АО «Акдюбинский завод хромовых соединений»;

- *машиностроение*: АО «Акдюбинский завод нефтяного оборудования» – нефтепромысловое оборудование, АО «Акдюбрентген» – медицинская техника, АО «Завод гражданской авиации №406» – услуги по ремонту авиационной техники, АО «Акдюбинский завод металлоконструкций» – производство готовых металлических изделий» [2].

Легкая и пищевая отрасли в основном представлены мелкими предприятиями. Из других отраслей, получили развития производства неметаллических труб и производство строительных материалов.

Новый внешний фактор регионального развития – формирование *Евразийского Экономического Союза* позволит значительно продвинуться экономике и повысить уровень жизни населения стран-участниц союза. Главное преимущество Евразийского Экономического Союза для Акдюбинской области – это экономическая кооперация, потому что территориально-производственные комплексы, созданные в советский период, пока еще сохраняют свое влияние. Акдюбинские

предприятия могут снова стать частью технологических цепочек и, используя экономический плацдарм на территории стран союза, продавать свою продукцию на европейском рынке, а другие страны, смогут использовать возможности Актыбинской области, поставляя свою продукцию, на территорию региона и дальше на рынки Центральной и Юго-Восточной Азии.

Благоприятное геоэкономическое положение Актыбинской области на стыке значимых территориальных зон Казахстана как *мультитранспортного узла* на Центральной, Южной и Северной осях роста, создает возможности для развития городов-спутников и формирования агломерационно-сетевого расселения в зоне урбанистической концентрации [2].

Таким образом, в настоящее время *продолжается формирование опорного каркаса расселения в Западном Казахстане* и его развитие является отражением пространственной организации населения и хозяйства. Трансформация его узловых и линейных элементов способствует поступательному развитию всех уровней систем расселения, начиная от локального и заканчивая общегосударственным. При этом, на данном этапе развития ведущим процессом преобразования опорного каркаса расселения является строительство новых магистралей и формирование агломерации второго уровня в городе Актобе. Данный регион интегрируется в региональные и мировые рынки через приоритетное развитие перспективных индустриально-инновационных экономических районов, генерирующих развитие новых кластеров.

Список литературы

1. Баранский Н.Н. Избранные труды. Становление Советской экономической географии. М.: Мысль, 1980. С.207.
2. Берденов Ж.Г. Географические аспекты регионального развития города Актобе и Актыбинской области // Материалы IX Международной научной конференции студентов и молодых ученых «Наука и образование – 2014». Астана, 2014. С. 4188–4195. URL: <http://www.enu.kz/downloads/nauka/sbornik-konferencii-izmenennyi.pdf>.
3. Генеральная схема организации территории Республики Казахстан: утв. 30 декабря 2013 года, № 1434. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1300001434>.
4. Города Западного Казахстана. URL: <http://gigabaza.ru/doc/75354.html>.
5. История строительства железных дорог Казахстана. URL: http://ardos.kz/?post_type=helpful&p=223.

6. Открытие железнодорожного перехода Болашак – Серхетяка значительно приблизило казахстанское зерно к мировым рынкам. URL: <http://www.railways.kz/ru/node/4603/>.

7. План развития Актюбинской агломерации до 2020 года. URL: <http://aktobeoblmaslihat.kz/2014/198prus2.pdf>.

8. Программа развития территории Актюбинской области на 2011–2015 годы: утв. 7 декабря 2011 года, №435. URL: <http://ecoinfo.kz/kz/programma-razvitiya-territorii-aktyub/>.

9. Сарсенова И.Б., Адилхан А.М. Концепция развития Актюбинской агломерации // Материалы междунар. конф. «Реконфигурация системы расселения в постсоветском пространстве: роль агломераций». Алматы, 2014. С. 59–62. URL: <http://nationalplan.kz/files/kniga2.pdf>.

10. Свод памятников истории и культуры Республики Казахстан. Актюбинская область. Алматы: Аруна, 2010.

THE SKELETON OF URBAN SETTLEMENT IN WESTERN KAZAKHSTAN

T.A.Tereshenko¹, M.M.Murzatayeva², D.Zh.Iskaliyev¹

¹M. Utemisov West Kazakhstan State University

²K. Zhubanov Aktobe Regional State University

The article shows a retrospective analysis of the conditions of formation and development of urban settlement system in Western Kazakhstan. Rated by the current state of the supporting frame of urban settlement of the border region of the Republic of Kazakhstan. Analyzes the agglomeration potential of Aktobe.

Keywords: *support frame of resettlement, West Kazakhstan, urban settlement, the frame area, rule "rank-size", agglomeration potential.*

Об авторах:

ТЕРЕЩЕНКО Татьяна Александровна – доцент, к.г.н., преподаватель кафедры географии, Западно-Казахстанский государственный университет им.М.Утемисова, e-mail: tereshenko_zko@list.ru

МУРЗАТАЕВА Мария Маратовна – магистр педагогических наук, Актюбинский региональный государственный университет им. К.Жубанова, e-mail: nemo-murzzzik@mail.ru

ИСКАЛИЕВ Динмухамед Жумабаевич – старший преподаватель кафедры географии, Западно-Казахстанский государственный университет им. М.Утемисова, аспирант кафедры географии и регионоведения Оренбургского государственного университета, e-mail: iskaliyev84@mail.ru.