

# РАЗРАБОТКА ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ АКТЮБИНСКОЙ ГРУППОВОЙ СИСТЕМЫ РАССЕЛЕНИЯ

Н.Г. АУЖАНОВ, кандидат архитектуры,  
К.Т. ИБРАГИМОВА, кандидат архитектуры,  
А.Р. КОБДАБАЕВ, архитектор,  
ТОО «Градкомплекс»

**Экономика локальной системы расселения, представленная кластером по комплексному использованию одного из крупнейших в мире месторождений хромовой руды, имеет значительный потенциал для своего развития, учитывая также выгодное транспортно-географическое положение региона, в частности близость к Уралу и Поволжью.**

Основным ограничивающим фактором для развития промышленности локальной системы расселения является дефицит водных и трудовых (кадровых) ресурсов.

Учитывая экономический, научный и образовательный потенциал города Актобе, сложившиеся трудовые связи с городами Хромтау, Алга, Кандыагаш и другими населенными пунктами пригородной зоны, данная локальная система остается одной из ведущих опорных точек роста экономики страны.

## Основные положения по развитию Актыбинской групповой системы расселения

С учетом относительно низкой плотности заселения территории АГрСР (Актыбинская групповая система расселения) и реальными перспективами размещения в городе Актобе ряда новых объектов металлургии, АПК, химической промышленности и машиностроения для перспективной Актыбинской агломерации рекомендуется проектное расселение по поляризованному (моноцентрическому или центростремительному) варианту, так как ресурсные потенциалы

городов Хромтау, Алга и Кандыагаш с их пригородными зонами недостаточны для организации городов-противовесов.

В целях совершенствования общей социальной и инженерно-транспортной инфраструктуры Актыбинской градостроительной системы необходимы меры по планомерной реализации основных градостроительных решений генерального плана города-центра и его пригородной зоны. В составе этих решений:

- оптимизация экологического состояния среды индустриальных центров – Актобе и Хромтау путем обустройства единых санитарно-защитных зон предприятий, создания зеленых зон вокруг городов, включая создание сети питомников, оранжерейно-цветочных хозяйств;
- создание сельскохозяйственных поясов на территориях пригородных зон городов Актобе, Хромтау, Кандыагаш в виде развитой системы агропромышленных объединений, обеспеченных необходимой базой научно-селекционной деятельности;
- развитие рекреационных ресурсов на базе существующего потенциала природно-ландшафтных особенностей (рек, водохранилищ, живописных ландшафтных местностей).

Необходима разработка проекта пригородной зоны города Актобе, гармонизированной с основными градостроительными решениями его генерального плана, который обеспечит прогнозируемое развитие локальной системы расселения на основе градостроительного функционального зонирования территорий пригородной зоны.

## Зонирование территории локальной системы расселения должно включать:

- организацию зеленого пояса вокруг города-центра, включая создание лесо-

**Прогнозная численность населения Актыбинской агломерации составит в 2030 г. около 707 тыс. человек. Численность ядра перспективной агломерации г. Актобе составит 625 тыс. человек.**

парковой части, сельскохозяйственные земли, с размещением объектов отдыха и здравоохранения;

- организацию продовольственного сельскохозяйственного пояса вокруг города-центра, включая строительство новых агропромышленных комплексов, расширение тепличных хозяйств, птицефабрик, молочно-товарных ферм;
- резервирование территорий для развития объектов социальной сферы городов-центров и населенных пунктов пригородной зоны;
- расширение рекреационных зон за счет прибрежных территорий водных объектов и живописных ландшафтных территорий;
- развитие северных районов локальной системы расселения как зоны преобладающего растениеводства;
- развитие южных районов локальной системы расселения как зоны преобладающего животноводства.

## В состав планируемых мероприятий по организации локальной системы расселения предлагается:

- организацию вдоль юго-западной границы города Актобе железнодорожного объезда для грузового движения с сосредоточением объектов коммунально-производственного назначения и организацией транспортно-логистического узла;
- формирование транспортно-логистических узлов на железнодорожных





станциях Кандыгаш и между Хромтау и Никельтау;

- вынос существующего и создание нового грузового аэропорта международного класса между городами Актобе и Хромтау с формированием воздушного транспортно-логистического центра. Передислокация существующего аэропорта на новое место позволит обеспечить безопасность населения, улучшение экологической ситуации и защиту жилых зон от шума;
- развитие региональной сети легкой авиации со специализацией во всех направлениях ее функционального использования;
- процессы размещения производственных мощностей и реализацию программ жилищного строительства

осуществлять с учетом экологической обстановки;

- расширить сеть сервисных общественных центров городов, пригородной зоны и других населенных пунктов;
- наращивать мощности объектов коммунального хозяйства по экономической, экологической и градостроительной целесообразности, объекты коммунального хозяйства города-центра максимально использовать и для обслуживания населенных пунктов пригородной зоны.

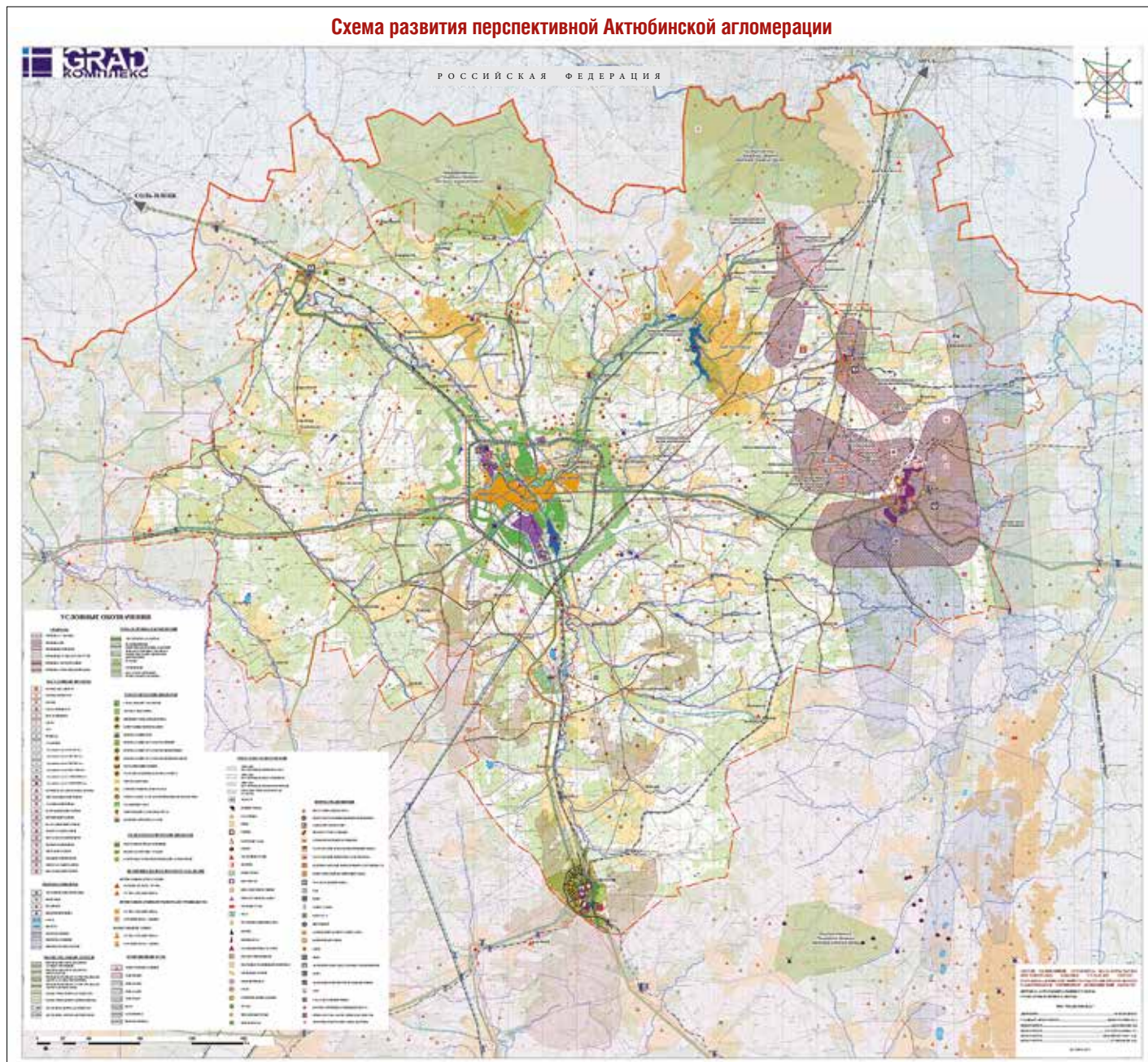
При проведении сбалансированной (добывающей и перерабатывающей отраслей на основе инновационной технологии) политики экономического развития Актыбинской (индустриально-

аграрной) локальной системы расселения западный регион Казахстана получит мощный экономический узел, способный поднять социально-экономический потенциал региона и страны на новый конкурентоспособный уровень развития.

### Планировочная организация Актыбинской агломерации

Согласно программе регионального развития и программе развития агломераций, которые рассматриваются в настоящее время в качестве основной формы развития расселения, город Актобе рассматривается как центр формирующейся перспективной Актыбинской агломерации.

**Схема развития перспективной Актыбинской агломерации**







Система эта представляет собой пространственную организацию группы населенных мест, основанную на постоянно возрастающем социально-экономическом, производственном, культурно-бытовом взаимодействии и совместном использовании открытых пространств. Она формируется на базе городов Актобе, Кандыагаш, Хромтау как взаимосвязанная группа городов с единым центром (город Актобе) и общей зоной отдыха (р. Жаксы-Каргалы), представляющей собой центральную часть будущей системы.

В пространственное функциональное взаимодействие в дальнейшем будут вовлечены города Алга и Бадамша. Сформируются крупные зоны отдыха на Актюбинском и Каргалинском водохранилищах.

Наиболее приемлемой структурой формирования опорного каркаса будущей Актюбинской агломерации может

оказаться линейно-лучевой тип расселения по трем основным направлениям:

1) северное (Актобе – Мартук) (70 км)

Характеризуется наличием развитой магистральной связи, включающей железную дорогу Оренбург – Ташкент и автомобильную трассу Западная Европа – Западный Китай, наличием крупных сельских поселений с совокупной численностью населения около 13 200 человек, развитого агрокомплекса, входящего в продовольственный пояс Актобе, приграничного положения района с выходом в экономически развитый Южно-Уральский регион Российской Федерации.

2) восточное (Актобе – Хромтау) (90 км)

Характеризуется наличием развитой магистральной связи, включающей железную дорогу Актобе – Астана и автомобильную трассу Западная Европа – Западный Китай, наличием крупных

поселений с совокупной численностью населения около 27 200 человек, высокого промышленного потенциала района, в том числе в горнодобывающей сфере и строительной индустрии.

Расселение в этом направлении планируется осуществлять с учетом укрупнения моногорода Хромтау, развитием на его территории (а, возможно, в перспективе и передислокацией из областного центра) предприятий стройиндустрии, а также укрупнением и урбанизацией сельхозориентированных населенных пунктов. Мятниковая миграция будет обеспечена деятельностью товаропроизводителей и внутренней трудовой миграцией.

Наличие месторождения никеля, кобальта и бурого угля в районе г. Бадамша, разработка и строительство завода по добыче и переработке бурого угля на базе месторождения «Мамытское», строительство никелевого завода, цементного завода (с. Приозерское) способствуют в перспективе развитию системы трудовых связей с производственными предприятиями г. Хромтау, а также оснащенность железнодорожными и автомобильными дорогами между ними определяет включенность этого района в будущем в процессы агломерирования в этом направлении.

Переключение основных связей с северо-восточного, Орского, на восточное (Хромтау) позволяет в полной мере использовать природно-ландшафтные ресурсы долины р. Жаксы-Каргалы и Каргалинского водохранилища в целях развития рекреации для жителей крупных и малых городов Актюбинской агломерации и в целом области.

3) южное (Актобе – Кандыагаш) (120 км)

Характеризуется наличием развитой магистральной сети, включающей железную дорогу Оренбург – Ташкент и автомобильную трассу Актобе – Астрахань, наличием крупных сельских и городских поселений с совокупной численностью населения около 55 940 человек, высоким промышленным потенциалом, в том числе в нефтегазовом секторе и строительной индустрии, уникальными транзитными особенностями – выходами как в восточном – в сторону Китая, южном – в сторону Ирана, так и в северо-западном – в сторону Южно-Уральского и Западно-Сибирского регионов РФ – направлениях.

Принимая во внимание выгодное транзитное расположение Актобинской области в целом, набирающий темпы процесс создания единого экономического пространства, прямые выходы к промышленно развитым регионам РФ с пятью городами-миллионниками 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.

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. 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. Таким образом, 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, обеспечит большую занятость населения. 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 Актобинской 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, включая остановочные пункты железной дороги в пределах городской черты (в районе станции Жинишке, вблизи бульвара Абая, проспекта А. Молдагуловой, у автовокзала, железнодорожного вокзала, у Оренбургской улицы, технопарка «Альжан»).

Особое значение приобретает развитие воздушного транспорта. Включаемое в планы регионального развития создание авиахаба на основе международного аэропорта Актобе предполагает два варианта его размещения.

Первым вариантом, предложенным еще в 1991 г. институтами «Казгипроград» и «Казаэропроект», вынос аэропорта предусматривается в район между городом Алга и с. Сембай к югу от города Актобе. Формирование здесь хаба обеспечивается развитием железнодорожного узла станции Актобе с формированием сортировочной станции в районе села Бестамак и железнодорожного вокзала там же, автодорогой республиканского значения Актобе – Астрахань, Актау. Недостатками такого решения является близость к областному центру, концентрация магистральных сетей и сооружений трубопроводного транспорта.

Возможным вариантом рассматривается размещение вдоль Хромтауской автодороги

вблизи с. Акжар авиационного хаба с перемещением в эту зону международного аэропорта Актобе с формированием здесь необходимой сервисной инфраструктуры. Мультиmodalность, обеспеченная наличием транснационального коридора вдоль автодороги Западная Европа – Западный Китай, железнодорожной магистрали Астрахань – Орск и предлагаемой проектом генерального плана железнодорожной линии Хромтау – Актобе с развитием до станции Шынгырлау (Западно-Казахстанская область) через районный центр Кобда, является неоспоримым преимуществом этого предложения. Слабыми сторонами являются ветровая активность местности и снежные заносы, для преодоления которых потребуются создание плотного лесозащитного озеленения.

#### **Список используемых источников информации и литературы:**

1. *Статистический сборник. Районы Актобинской области за 2014 год. Астана, 2015.*
2. *Казахстан в цифрах. Статистический ежегодник. Астана, 2015.*
3. *Промышленность Казахстана и его регионов. Статистический сборник. Астана, 2015.*
4. *Промышленность Актобинской области и ее регионов 2010–2014 годы. Статистический сборник. Астана, 2015.*
5. *Социально-экономический паспорт (Актобинской области). Актобе, 2014.*
6. *Стратегический план ГУ «Аппарат акима Актобинской области» на 2011–2015 годы.*
7. *Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725.*

