

Қазақстан Республикасы Тәуелсіздігінің 30 жылдығына арналған «Сейфуллин оқулары – 17: «Қазіргі аграрлық ғылым: цифрлық трансформация» атты халықаралық ғылыми – тәжірибелік конференцияға материалдар = Материалы международной научно – теоретической конференции «Сейфуллинские чтения – 17: «Современная аграрная наука: цифровая трансформация», посвященной 30 – летию Независимости Республики Казахстан.- 2021.- Т.1, Ч.3 - С.96 - 98

## **ҚАЛАЛЫҚ КӨЛІК САНЫНЫҢ АРТУ МӘСЕЛЕЛЕРІ**

*Балғабеков Т.К.,  
Қоңқыбаева А.Н.*

Қазақстанда жыл сайын көлік саласы құрылымында өсудің оң динамикасын көрсетеді. 2019 жылы көлік секторының үлесі 8% - дан асты [1]. Тиімді көліктік-логистикалық желілер ел ішіндегі өнеркәсіптік орталықтарды жақындастыру есебінен Қазақстан Республикасының Индустрияландыру процестерін жеделдетуге, одан басқа, өңірлік ынтымақтастықты тереңдету және Қазақстанның әлемдік экономикаға одан әрі интеграциялануы үшін база құруға қабілетті.

Көлік саласын және транзитті дамыту Қазақстан Республикасының "Қазақстан-2050" даму стратегиясының, Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспарының басты бағыттарының бірі болып табылады. Қазақстан Республикасының Тұңғыш Президенті – Н.Ә. Назарбаев 2017 жылғы 31 қаңтарда өзінің "Қазақстанның Үшінші жаңғыруы: жаһандық бәсекеге қабілеттілік" жолдауында көлік саласын және жаңа еуразиялық логистикалық инфрақұрылымды дамытудың маңыздылығын атап өтті. Бүгінгі күні Қазақстанның ірі қалаларының қарқынды даму үрдісі байқалады, бұл қалалар алаңының өсуімен, жұмыс күшінің ағынымен және қала халқының өсуімен сипатталады. Қалалардың дамуы ірі қалалар тұрғындарының іскерлік және мәдени сапарлар радиусының, сапарлар қашықтығының және нәтижесінде сапарға кететін уақыттың ұлғаюына әкеледі. Осының салдарынан Қазақстанның ірі қалаларында жол қозғалысын ұйымдастыру проблемалары орын алып отыр. Бұл автомобильдендіру деңгейінің көтерілуімен және қалалардың өзгермейтін, тарихи қалыптасқан көше-жол желісінің болуымен, сондай-ақ көшелердің жүру бөлігінде өсіп келе жатқан көлік тұрақтарының болуымен байланысты. Осының барлығы көлік құралдары қозғалыс қауіпсіздігі деңгейінің төмендеуіне, көше-жол желісінің өткізу қабілетінің төмендеуіне алып келеді және қозғалыстың тұрақты озу алдындағы және кептеліс режимдерін жасайды. Жол қозғалысының қауіпсіздігі мен көлік және жаяу жүргіншілер ағынын басқарудың тиімділігі көбінесе жол қозғалысын ұйымдастырудың сапасымен, жол қозғалысын басқарудың бағдарламалық-техникалық жүйелерінің сенімділігімен анықталады [2]. Қалаларда ұзақ мерзімді перспективада көлік қозғалысы жағдайларын түбегейлі жақсартуға қала

құрылысы шараларын жүзеге асыру кезінде қол жеткізуге болады: жаңа магистральдар, ақылға қонымды жол айрықтары, көпірлер, тоннельдер және жер үсті мен жер асты жаяу жүргіншілер өткелдері, велосипед жолдары және басқа да шаралар. Көлік ағындарын басқаруды жетілдірумен байланысты іс-шаралар кешені жағдайды едәуір жақсартуға мүмкіндік береді.

Қазіргі Қазақстан жағдайында, әлемнің көптеген қалаларындағыдай, бұл қалалық ұтқырлықтың жақсы жалпы жағдайларын қамтамасыз ететін және қозғалыстардың қоршаған ортаға теріс әсерін төмендететін көлік қозғалыстарының басымдылығын білдіреді. Іс жүзінде бұл сапалы және энергия тиімді қоғамдық көлікті дамытуды, велосипедшілер мен жаяу жүргіншілер үшін неғұрлым қолайлы жағдай жасауды, мүмкіндігі шектеулі адамдардың ыңайлы орын ауыстыруын және қалаларда қозғалу үшін негізгі көлік түрі ретінде, жеке автокөлікті пайдаланудан біртіндеп бас тартуды көздейді [3]. Сонымен, бір мезгілде бұл көлік кептелісі, атмосфералық ауаның пайдаланылған газдармен ластануы, парниктік газдар шығарындыларын азайту және пайдаланылатын көлік құралдарының энергия тиімділігін арттыру проблемаларын шешуді көздейді.

Біріншіден, тұрақты қалалық ұтқырлықты жоспарлау құралын пайдаланудың маңызды сипаттамасы мүдделі тұлғалар мен қалың жұртшылықтың көлік мәселелеріне қатысты талқылау мен шешімдер қабылдауға неғұрлым белсенді қатысуы болып табылады. Бұл жоспарлау кезінде қала және қала маңындағы аудандар тұрғындарының ортақ кеңістікті пайдаланудағы әртүрлі қажеттіліктерін ескеруге, орын ауыстыру үшін қолайлы мүмкіндіктерді қамтамасыз етуге және ререакция орындарына қол жетімділікті жақсартуға, жаяу серуендеу санын ұлғайтуға және қаладағы өмірдің тартымдылығының маңызды бөлігі ретінде мәдени-бұқаралық іс-шараларды өткізу үшін жағдайды жақсартуға мүмкіндік береді [4].

Екіншіден, қалалық ұтқырлықты жоспарлауға қаралып отырған тәсілдің дәстүрліден маңызды айырмашылығы оның нәтижелерін бағалау болып табылады, ол көлік инфрақұрылымын (жолдарды, көлік жолайрықтарын, авто жанармай құю станцияларын, көлік құралдарын және т.б.) дамыту басымдығынан жұмыс, сауда, кездесулерді жүзеге асыру мақсатында тұрғындардың, туристердің және қалаға келетін адамдардың сапалы жүріп-тұру қажеттіліктерін қанағаттандыруды бағалау басымдығына қайта бағдарлануын көрсетеді, сондай-ақ басымдық көлік қозғалыстарының энергия тиімділігі мен экологиялылығына тиісінше, тұрақты қалалық ұтқырлық жоспарларын дайындау кезінде неғұрлым тұрақты көлік қозғалыстарының үлесі (жеке автокөлікті пайдалануға, автомобильдерді бірлесіп пайдалануға қатысты велосипед, жаяу жүргінші, қоғамдық көлік), парниктік газдар шығарындыларының көлемі немесе пайызы, түрлері бойынша отынды пайдалану және т.б. сияқты көрсеткіштер үлкен мәнге ие болады.

Тұрақты қалалық мобильділік жоспарлары жасалып, дамығанға дейін Қазақстанда және пост кеңестік елдерінде дамыған және табысты көлік жүйесінің негізгі көрсеткіші халықтың көліктік ұтқырлығының көрсеткіші

болды. Бұл көлік жүйесін сипаттайтын негізгі көрсеткіштердің бірі, оған мыналар кіреді: қала құрылысының ерекшеліктері мен жоспарлау құрылымы, аймақтың өмір сүру ырғағы, экономикалық аспектілер, көлік инфрақұрылымының жағдайы мен дамуы және басқалар [5].

Тұрақты қалалық ұтқырлық жоспарлары, әдетте, бір жылдан он жылдыққа дейін әзірленетін ұзақ мерзімді құжаттар болып табылады. Тиісті жоспарлау процесінің негізгі сипаттамалары [5,6]:

- 1) ұзақ мерзімдік пайымды және нақты іске асыру жоспарын айқындау;
- 2) мүдделі тараптарды тарту және оны әзірлеу мен іске асыруға азаматтардың қатысуы;
- 3) неғұрлым тұрақты түрлерге, оның ішінде қоршаған ортаға әсері азырақ, неғұрлым энергия тиімді түрлерге біртіндеп көше отырып, көлік қозғалыстарының барлық түрлерін теңгерімді қамту;
- 4) қала әкімшілігі, азаматтар мүдделерінің түрлі топтары, қаланың экономика және қоғамдық өмірі секторлары, сондай-ақ қала маңындағы елді мекендермен және көрші қалалармен неғұрлым интеграцияланған тәсіл және ынтымақтастық деңгейі;
- 5) қалалық көлік саласындағы ағымдық жағдайды бағалау, оларды орындау үшін белгілі бір уақыт аралықтарында одан әрі дамудың нақты және қол жеткізуге болатын нысаналы индикаторларын айқындай отырып, қалалық ұтқырлықтың негізгі проблемаларын анықтау;
- 6) жоспарланған шаралардың іске асырылуына тұрақты мониторинг, шолулар жүргізу және олар бойынша есептеу жұмыстарымен қамтамасыз етіледі;
- 7) дәстүрлі түрде басым емес, көлік қозғалыстарының барлық түрлерімен байланысты шығындарды ескеру қажет.

Қазіргі кездегідей, өңірдің көлік жүйесі сапасының көрсеткіші жолаушылардың жүріп-тұруына жұмсалатын орташа өлшенген уақытты білдіретін интегралдық көліктік қолжетімділік болып табылады. Бүгінгі таңда тұрақты қалалық ұтқырлық жоспарларын әзірлеу кезінде модельге сәйкес келетін қалалық ұтқырлықтың келесі көрсеткіштері ескеріледі [5].

Еуропада көптеген қалалар тұрақты ұтқырлық жоспарларын жасады, өйткені бұл үшін жаңалықтар, нұсқаулықтар, жоспарлау құралдары, оқу материалдары, сондай-ақ осы қалалардың тиісті жоспарлары мен заңнамалық құжаттарының мәтіндеріне сілтемелері көрсетілген тұтас платформа бар. 2012 жылдан бастап Еуропалық Комиссия тұрақты қалалық ұтқырлықты жоспарлау саласындағы үздік жетістіктер үшін жыл сайынғы сыйлықты тағайындады. Сонымен, 2014 жылы Бремен қаласы (Германия) осы сыйлыққа ие болды. Тұрақты ұтқырлық жоспары екі жарым жыл ішінде жасалды және оны 2014 жылы жергілікті Парламент қабылдады. Бремен тұрақты қалалық ұтқырлық жоспарын бағалау мен мониторингілеудің ең креативті әдістері үшін сыйлық алды. Оны әзірлеу кезінде SWOT-талдаудан, іс-қимыл жоспарын талдаудан, сондай-ақ шығындар мен пайдаларды талдаудан тұратын мониторинг пен бағалаудың үш кезеңдік процесі көзделген. Жоспарды әзірлеу және қабылдау процесін жергілікті парламенттің

өкілдерінен, сондай-ақ мүдделі адамдар мен саяси партиялардың әртүрлі топтарынан тұратын консультативтік комитет басқарды. Бременнің тұрақты қалалық ұтқырлығының қабылданған жоспары 2025 жылға дейінгі кезеңге есептелген және келесі 5 мақсатқа қол жеткізуді қарастырады [6]:

1) барлық адамдардың әлеуметтік қосылу мүмкіндігін және көліктің барлық түрлерін пайдаланушылардың теңдігін қамтамасыз етуге міндетті;

2) көлік қауіпсіздігін арттыру шараларын пайдаланады;

3) қала бойынша көлік қозғалысының баламалы түрлерін жылжыту және оңтайландыру;

4) Бремен мен оның маңындағы аудандар арасындағы жаяу, велосипед және қоғамдық көлік инфрақұрылымы мен қызметтерінің интеграциясын жақсарту;

5) коммерциялық көлікті оңтайландыру есебінен экономикалық орталық ретінде Бременнің мәнін арттыру болып табылады.

### Әдебиеттер тізімі

1. Абдуллин Р.Н., Турсынбекулы Д.О. Формирование модели транспортно-логистической системы с учетом геоэкономических особенностей Республики Казахстан. - 2012.

2. Бекмагамбетов М. Развитие транспортной отрасли в Казахстане - URL: - 2008. – с. 111.

3. Лукинский, В.С. Логистика автомобильного транспорта// В.С.Лукинский, В.И.Бережной, Е.В.Бережная, И.А.Цвирирько. – М. - 2004.- с. 280.

4. Балғабеков Т.К.Операциялық жұмыстарды басқару және көліктегі жұмыстарды ұйымдастыру. Қарағанды: ҚарМТУ баспасы. - 2011. – б. 223.

5. Иванкова Л.Н., Иванов А.Н. Расчет и конструирование сортировочных суппортов большой и средней вместимости: Учебное пособие. - Иркутск: ИрГУПС.- 2009. – с. 106.

6. <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=56043147100>.