



ӨОЖ 338.47 (574.1)

ҒТАХР 49.01.87

DOI 10.37238/1680-0761.2023.92(4).85

**Хаируллина А.К.****М.Өтемісов атындағы Батыс Қазақстан университеті, Орал, Қазақстан****E-mail: xairullina\_84@mail.ru**

## **БАТЫС ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫНЫҢ АВТОМОБИЛЬ КӨЛІГІНІҢ ДАМУ ТЕНДЕНЦИЯЛАРЫ**

*Аңдатпа.* Жұмыста Батыс Қазақстан облысының автомобиль көлігінің даму ерекшеліктерін зерттеудің негізгі нәтижелері ұсынылған. Батыс Қазақстан облысында автомобиль көлігі басқа көлік түрлеріне қарағанда жақсы дамыған, бірақ оның дамуына да бірқатар мәселелер әсер етеді. Осы мәселелердің ең маңыздысы автомобиль жолдарының жағдайы. Батыс Қазақстан облысының көліктік-коммуникациялық кешенінің ең басты элементі – автомобиль жолдары, автомобиль көлігінің тұрқты дамуы мен тиімді жұмысы қазіргі жағдайда экономиканың өсуіне және халықтың өмір сүру жағдайының жақсаруына әсер етеді. Батыс Қазақстан облысы Қазақстандағы бидай өндірісі мен мал шаруашылық өнімдірімен айналысатын және Ресейге шығатын, тасымалданатын өнімдердің негізгі облыстық және аудандық жолдармен тасымалдайтын, облыстық және аудандық қатынастарды байланыстыратын ең ірі облыстарының бірі болып саналады.

Облыстың көп аудандары үшін облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары жалғыз қатнас жолдары, осы автожолдар арқылы әртүрлі тауарлар, құрылыс және агроөнеркәсіп жүктері тасымалданады және жолаушы тасымалдау жұмыстары да осы жолдар арқылы жүзеге асырылады. Қазіргі нарықта жүктерді жеткізу жылдамдығы мен оның қауіпсіздігі ең маңызды факторлардың бірі болып отыр.

**Кілт сөздер:** автомобиль көлігі; жолаушы; жүк айналымы; автожолдар; халық тығыздығы; аумақ; экономика; қатты жабынды жол; автобус; жүк көлігі; шекара; аудан.

### *Kіріспе*

Батыс Қазақстан облысы – республикамыздың батысында, Жайық өзенінің екі бетіндегі көлемді аймаққа орналасқан. Ол солтүстігінде Ресейдің Орынбор, Саратов, Самара, батысында – Волгоград, оңтүстік –батысында – Астрахань облыстарымен шектеседі, сыртқы шекара ұзындығы 1532 шақырым. Ал оңтүстігі мен шығысында Ақтөбе және Атырау облыстарының территориясына ұласады.

Батыс Қазақстан облысы 1932 жылы құрылған. Қазіргі алып жатқан территориясының көлемі 151,2 мың шаршы шақырымға жетеді. Облыс территориясы солтүстіктен оңтүстікке 425 шақырымға, шығыстан батыс бағытта 585 шақырымға созылып жатыр. Оның физикалық-географиялық жағдайы жөнінен мына ерекшеліктерін атап өтуге болады: Еуразия континентінің ішкі ауданында жатыр, яғни Атлант мұхитынан және оның теңіздерінен 2,5 мың шақырым қашықтықта орналасқан. Облыс территориясының Орал және Волга экономикалық аудандарымен шекаралас болуының шаруашылық жағынан дамуына үлкен әсері бар [5, б. 12].

Батыс Қазақстан облысының территориясы кембрийге дейінгі қатты кристалды негізден тұратын Шығыс Еуропа платформасының құрамына кіреді. Сол себепті бұл аймақтар тау түзілу процесіне ұшырамаған. Геосинклиналды ауданда тездесетін шөгінде жыныстардың қатпарлануы немесе жанартау процестері бұл аймақтарда болмаған. Облыс аумағы жазық болып келеді. Облыстың солтүстігі мен солтүстік-шығысында Жалпы



Сырттың және Оралалды сілемдерінің үстірті бар. Оңтүстікте Каспиймаңы ойпатының шегінде Нарынқұмның құмды шоқылары орналасқан: Көкөзенқұм, Аққұм, Қарағандықұм және басқалары.

Батыс Қазақстан облысы территориясының тектоникалық өзгерістерінде жанартау және тау түзілу процестері болмағандықтан, пайдалы қазбалары көбіне шөгінді жыныстар мен ежелгі теңіз жанартауларының қалдықтарынан тұратын құрылымға байланысты болып кездеседі. Облыс пайдалы қазбаларға бай, мұнай, газ, ыссы тақтатастар, калий-магнийлі тұздар, керамзит әктері және басқа да кен орындары бар. Климаты тез континентті. Жер қыртыстары әр түрлі: күрең қоңыр топырақ, қоңыр, әкті ашық қоңыр, сор топырақ. Астық тұқымдас-әр түрлі шөпті, астық тұқымдас-жусанды, жусанды-еркекшөпті өсімдіктер басымырақ [6, б. 32].

#### *Зерттеу материалдары мен әдістері*

Зерттеудің негізгі материалдары Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігінің Ұлттық статистика бюросының Батыс Қазақстан облысы бойынша департаментінің статистикалық мәліметтері болды.

Батыс Қазақстан облысының автомобиль көлігінің даму ерекшеліктерін зерттеу барысында мынадай статистикалық көрсеткіштер қолданылды: автомобиль саны, аумақтың ауданы, халықтың тығыздығы, автомобиль көлігінің түрлері, тасымалданған жолаушы саны, тасымалданған жүк көлемі, автомобиль жолдарының типі, автобустар мен жүк көліктерінің саны. Қазіргі қоғамның дамуы көлікке деген сұраныстың өсуімен байланысты. Әртүрлі қалалар мен аудандар арасында жүк алмасу қарқыны өсуде, сонымен қатар жолаушылар тасымалы да өсуде. Көлік әртүрлі экономикалық аудандарды бір-бірімен байланыстырады. Қоғамдық өндірістің экономикалық деңгейін көтеруде көлік маңызды орын алады. Көліксіз өндірістегі еңбек күші дамымайды. Осы күнгі тауар нарығының ғаламдануы, оның құрылымының қарқынды өзгеруі облыстың көлік жүйесінің дамуына маңызды әсер ете бастады.

Қазіргі таңда автомобиль құрылымының атқаратын қызметі, техникалық сипаттамасы, бағасы және басқа да өзгешеліктері бар көп мөлшерде автомобиль модельдері кездеседі. Оның негізгі себебтерінің бірі автомобиль өндіруші фирмаларының арасындағы бақталастық болып табылады. Автомобиль өндірушілері әлеуетті сатып алушыларды өзіне тарту мақсатымен жеке тұтынушылар топтарының талаптарын барынша қанағаттандыратын өнім ұсынуға, автомобильдің пайдалы әсер ету коэффициентін көбейте тұра қоршаған ортаға зиянын азайтуға, жүргізуші және жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз етуге, автомобильді қолдануды жеңілдету және де құрылысына ең озат техникалық шешімдер еңгізілген жаңа модельдер жасап шығару уақытын қысқартуға тырысады [6, б. 36].

Зерттеу барысында жүйелілік және логикалық, статистикалық, тарихи-географиялық, салыстырмалы-географиялық, картографиялық, сараптама және аудандастыру әдістері қолданылды. Компьютерлік технологиялардың арнайы бағдарламалары, соның ішінде MapInfo 8.5.1; ArkView GIS 3.2, т.б. пайдаланылды.

Аталған көрсеткіштерді статистикалық және аналитикалық материалдарды талдау, салыстыру Батыс Қазақстан облысының автомобиль көлігінің даму ерекшеліктерін анықтауға, зерттеу барысында тұшымды нәтижеге жетуге зор үлес тигізді.

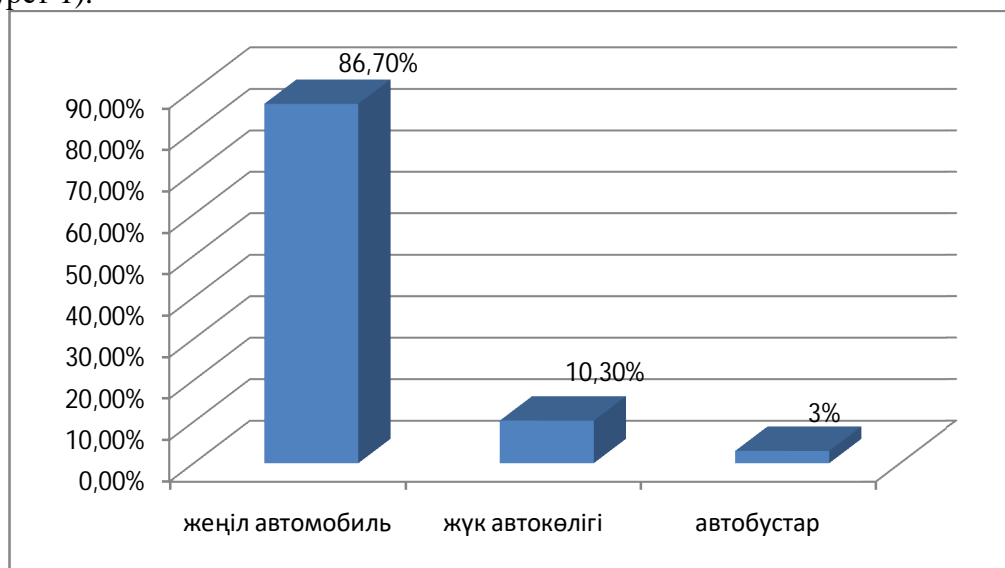
#### *Зерттеу нәтижелері*

Автомобиль көлігінің өте қарқынды дамуы көліктің жылдамдығына әрі жүкті шалғай аудандарға жедел жеткізуіне байланысты. Экономикалық жағынан қысқа қашықтыққа тасымалдауды жеткізуде ең тиімді көлік түрі болып автомобиль көлігі есептеледі. Темір жолы және өзен жолдары жоқ аудандарға көптеген жүктерді тасымалдауда автомобиль көлігі ерекше орын алады.

Облыстың автомобиль паркі. Облыстың көлік жүйесінде ең көп таралғаны автомобиль көлігі. Батыс Қазақстан облысының автомобиль паркі үш түрлі автокөлік түрлерімен



ерекшеленеді: жүк, жеңіл және автобустар. Бұл көлік түрлерінің арасында кең таралғанына – жеңіл автомобиль жатады. Облыста 2022 жылдың аяғында 128 491 бірлік әртүрлі автомобильдер бар. Оның ішінде көптеген бөлігін жеңіл автокөлігі алады, оған жалпы автокөліктердің ішінен 86.7% тиесілі, ал жүк автомобильдері - 10.3% құраса, автобустар- 3% құрайды (сурет 1).



*1-Сурет - Батыс Қазақстан облысының автомобиль паркі*

Облыстағы автомобиль паркінің динамикасына қарай отырып жеңіл автомобиль көлігінің бірлік санының жылдан-жылға жақсы қарқынмен өзгергенін байқауға болады. 2022 жылы жеңіл автомобиль көлігінің бірлік саны - 111 348 болса, ал 2021 жылы оның саны- 107 575 болды яғни, бір жылда жеңіл автомобиль көлігінің бірлік саны-3773дейін көбейген. Бұл жағдай облыста автомобиль көлігінің тез қарқынмен дамып келе жатқанын көрсетеді. Сонымен қатар жүк автомобильдерінің де үлесі біртіндеп өсуде. 2018-2021 ж.ж. аралығында – жүк көлігінің саны 12525 бірліктен 16252 бірлікке өскенін байқасақ, бірақ 2022 жылы бұл көрсеткіш 13 284 бірлікке азайған. Ал автобустар осы жыл аралығында яғни, 2018-2022 ж.ж. керісінше 3791 бірліктен 3820 бірлікке дейін көбейгені байқалады.

Бұл динамикадан облыстағы автокөлік түрлерінің жыл сайынғы даму жағдайын қаншалықты деңгейде екендігін 1-кестеде көре аламыз.[12].

*1-Кесте - Облыстың автомобиль паркі Бірлік*

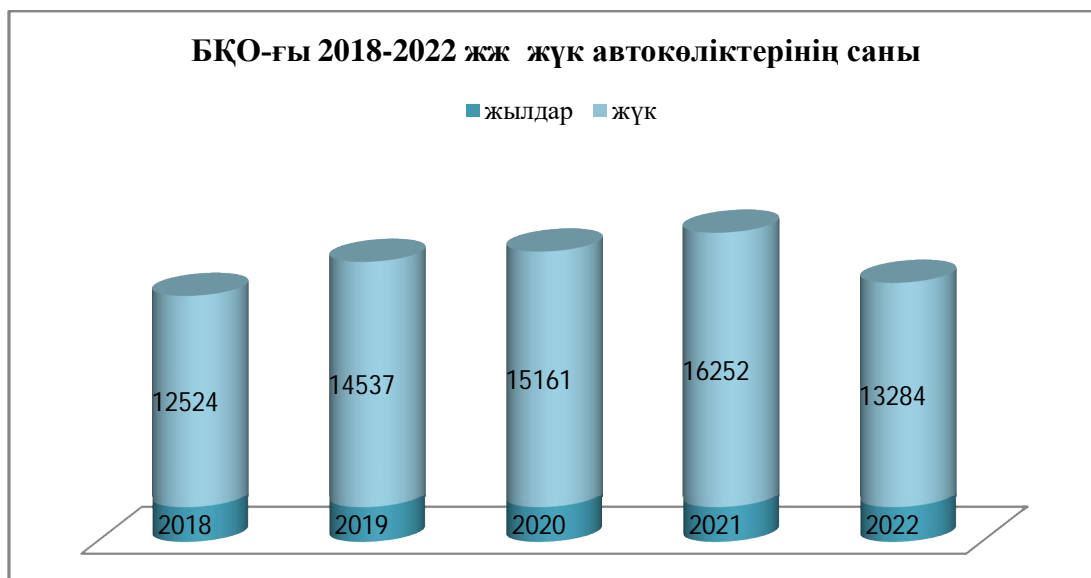
	Жылдар				
	2018	2019	2020	2021	2022
Барлығы	132 840	132 305	130 463	127 220	128 491
жеңіл автомобильдер	116,525	114,186	111,880	107,575	111,387
жүк автомобильдері	12 524	14 537	15 161	16 252	13 284
автобустар	3 791	3 582	3 422	3 393	3 820



**2-Сурет - Облыстағы 2018-2022 жж барлық автокөлік түрлері**

Батыс Қазақстан облысындағы осы жылдар аралығында барлық автокөлік түрлерінің өсу қарқыны байқалады (Сурет 2). Оның себебі қазіргі таңда автокөлік саласы жоғары қарқынмен даму үстінде. Қоғамның дамуы мен қатар автокөлік саласының дамуы экономикалық жағдайдың көтерілгендігін көрсете алады. Сондықтан да көлік түрлерінің дамуы қоғамның дамуына өзінің септігін тигізеді.

Облыстың автомобиль паркіне қарасақ, барлық автомобиль түрлері бойынша облыс паркінің 87%-ын жеңіл автомобиль көлігі алып отыр, яғни жеңіл көліктердің бірлік саны жүк көліктері мен автобус санына қарағанда басым екендігін 2-кестеден көруге болады.



**3-Сурет - Облыстағы 2018-2022жж жүк автокөліктері саны**

Облыстың автомобиль паркінде жеңіл автомобильден кейін жүк автокөліктері жетекшілік етеді, облыста жүк автокөліктері барлық автомобиль көлігінің 10%-ын құрайды. Жүк автомобильдерінің облыс автомобиль паркінде алатын орны ерекші, себебі облыстың көршілес жатқан облыстармен байланысы қарқынды дамып келеді. Облыстағы жүк көлігінің

бірлік саны бойынша даму сипаты 2018-2022 жылдар аралығында түрліше, егер 2018 жылы - 12 524 бірлік болса, бұл көрсеткіш 2021 жылы 16 252 бірлікке яғни, 3 728 бірлікке көбейді, ал 2022 жылы бұл көрсеткіш 13 284 бірлікті құрады (Сурет 3).

Ал 2018-2022 жылдар аралығында автобустардың дамуы бірқалыпты, дегенмен де облыстық автомобиль паркінде автобустардың өзіндік үлесі айтарлықтай маңызды. Облыста автобустар барлық автомобиль көлігінің 3%-ын құрайды. Қалаарлық, ауданаралық және қала ішілік автобустардың халық игілігі үшін жолаушы тасымалдауда маңызы жоғары. Облыстың авто паркінде автобустар үлесінің даму көрсеткішін 4-суреттен көруге болады.



4-Сурет - Облыстағы 2018-2022 жж автобустар саны

Облыс аймақтарындағы автомобиль көлігінің дамуына халықтың тығыздығыда өзінің әсерін тигізеді. Облыс халқының тығыздығы солтүстіктен оңтүстікке қарай біртіндеп төмендей береді. Ең тығыз орналасқан аудандарға Зеленов, Теректі, Бөрлі және Орал қаласы жатады. Ал негізінен аймақ бойынша автомобиль көлігі ең жоғары деңгейде дамыған аудандар да осы аудандар болып есептеледі (Сурет 5).



5-Сурет - Батыс Қазақстан облысының халық санының тығыздығы



Автомобиль көлігінің жұмысы. Жүк және жолаушы тасмалдауда автомобиль көлігінің жұмысы байқалады [12].

Автомобиль көлігімен 2018 ж. – 39 млн.т жүк тасмалданса, ал 2022 ж. – 30 млн.т. әртүрлі жүк тасмалданды. Бұл облыс бойынша автомобиль көлігімен соңғы бесжылдықта тасмалданған жүк көлемінің біршама өзгерісін көрсетеді, бұл түрлі экономикалық факторларға және елдегі пандемиялық жағдайларға байланысты. Облыста темір жол көлігімен қатар, автомобиль көлігімен жүк тасымалдау қарқынды дамуда. 2022 жылы автомобиль көлігімен 30 млн. т. әртүрлі жүк тасмалданғанын 2-кестеде көрсетілген.

2-Кесте - Автомобиль көлігімен тасымалданған жүк көлемі

Жылдар	Тасымалданған жүк млн. т
2018	39,5
2019	40,0
2020	33,1
2021	35,0
2022	30,5

Автомобиль көлігінің жүк тасымалдау көрсеткіші зерттеліп отырған уақытта түрлі сипатты көрсетіп отыр. Салыстырмалы түрде қарайтын болсақ 2018-2019 жылдары тасымалданған жүк көлемі 39-40 млн.т. болатын болса, бұл көрсеткіш 2022 жылы 30 млн. т. көлемге дейін азайғанын көруге болады. Тасымалданған жүк көлемінің өзгерісі тікелей экономикалық байланысқа, кедендік қызметтерге, сұраныс көлеміне және әлеуметтік жағдайға байланысты өзгеріп отырады.

Жүк айналым бойынша ең көп тасымалданған жүктің бағыты Орал қаласына тиесілі болды. Ал аудандар арасында Ақжайық, Зеленов аудандары алдыңғы қатарға шығады, қалған аудандарда жүк тасмалдау көрсеткіші төмен және өзгермелі болып тұрады. Сонымен қатар облыс орталығына алыс аудандарға қарағанда, орталыққа жақын аудандарда жүк тасмалдау деңгейі жоғары. Облыстың оңтүстік, батыс және шығыс аудандарында жүк тасымалдау көлемі төмен және олардың көлік қатынасы қысқа қашықтыққа қатынас жасайды. Бұл жағдайдан қорытынды жасайтын болсақ, облыс орталығымен алыс жатқан аудандардың көліктік-экономикалық шаруашылық байланысының даму көрсеткішінің төмен екендігін көреміз. Бұл жағдайға себеп аудандардың тек алыс қашықтықта орналасуы ғана емес, сонымен қатар автомобиль жолының да сапасы әсер етеді. Облыс аудандарындағы автожолдардың қатты жабындысы болмағандықтан ауыл шаруашылық өнімдерінің бұзылуына және ауыл шаруашылық өнеркәсібінің төмендеуіне де әкеліп соқтырады [12].

Автомобиль көлігінің жолаушы тасымалдау географиясын зерттеуде Батыс Қазақстан облысы халқының қарқындылығы мен тығыздығы арасындағы байланыс ең маңызды орын алады. Ең жоғарғы тығыздық облыстың солтүстік ауданның ауылдық халқында байқалады, онда 1 шаршы шақырымға - 13 адамнан асады (сурет- 3). Халықтың ең көп қозғалысқа жақын және ең тығыз орналасуы, ол ауданның қалаға жақын орналасуымен сипатталады. Сонымен бірге сол аудандарда автобус маршруттары арқылы көптеген жолаушылар тасымалданады. Ең жоғарғы жолаушы тасмалдау бойынша облыс орталығына жақын аудандар, яғни олар Бөрлі, Зеленов және Теректі аудандары жатады.

Облыста соңғы жылдары Ақжайық ауданында жолаушы тасымалдау көлемі біртіндеп жоғарылауда, оның негізі себептерінің бірі сол бағыттағы автожолдардың біртіндеп жақсы қалыпқа келуінде. Жолаушы тасмалдау бойынша да басқа көлік түрлеріне қарағанда автомобиль көлігінің орны ерекше, облыс бойынша 2018-2022 жылдар аралығында

автомобиль көлігімен жолаушы тасымалдау қарқыны артып отыр (кесте 3). Автомобиль көлігінің аймақтың экономикалық жағдайына да өзінің әсерін тигізеді.

**3-Кесте** - Автомобиль көлігімен жолаушы тасымалдау

Жылдар	Тасымалданған жолаушы млн. адам
2018	381,7
2019	395,2
2020	133,9
2021	104,0
2022	111,1



**6-Сурет** - Батыс Қазақстан облысы бойынша автомобиль көлігімен тасымалданған жолаушы саны

Бүгінгі таңда облыста **4 халықаралық жолдар** (Самара, Орынбор, Тольятти, Саратов), жұмыс жасайды. **1 облысаралық маршрут** жұмыс істейді (Атырауға), **24 ауданаралық маршрутқа** 17 тасымалдаушы қызмет көрсетеді. Барлық 12 аудан орталықтары автобус маршруттарымен қамтылған (Жымпиты-Орал конкурс қорытындысына дейін уақытша).

2023 жылдың өткен конкурстар қорытындысы бойынша Оралдан **2 ауданаралық автобус маршруттары** қайта ашылды: Казталов пен Сайқын аудандары бойынша.

Соңғы жылдары облыстық бюджеттен бөлінетін субсидия көлемі артып келеді, сонымен қатар субсидияланатын маршруттар саны да өсуде. 2022 жылы республикалық бюджеттен **355,5 млн. теңге** субвенция бөлінді, 2023 жылға **382,8 млн. теңге** бөлінді. Бүгінгі күнге 10 тасымалдаушы 13 маршрут бойынша субсидия алып отыр.

Жалпы аудан орталықтарына қатынайтын әлеуметтік маңызы бар маршруттарды субсидиялау тұрғындардың аз қамтылған бөлігі үшін (студенттер, зейнеткерлер және т.б.) **қолжетімділікті қамтамасыз етіп**, әлеуметтік мәселелерді шешуге ықпал етті.

Субсидия және облыс әкімдігінің қолдауы арқасында ауданаралық маршруттарда қызмет көрсететін тасымалдаушылардың **автопарктері жаңартылып келеді**. 2020-2023



жылдар кезеңінде 14 жаңа автобустар сатып алынды. Бұл жолаушыларға қызмет көрсету сапасын жақсартуға өз әсерін тигізді.

Батыс Қазақстан облысында жалпы пайдаланудағы автомобиль жолдарының ұзындығы – 6183 шақырымды құрайды, оның 1 421 шақырымы, яғни 23%- республикалық маңызы бар жолдар, ал 1 620 шақырымы – облыстық маңызы бар автомобиль жолдары және 3 142 шақырымы – аудандық маңызы бар автомобиль жолдары болып саналады [13].

2023 жылғы жағдай бойынша Республикалық маңызы бар автожолдардың нормативтік жағдайдағы үлесі 68%, жергілікті маңызы бар автожолдардың үлесі -46% құрады.

2001 жылдан бастап республикалық маңызы бар және облыстық, аудандық маңызы бар автожолдарды қаржыландыру жылдан-жылға артып келеді. Батыс Қазақстан облысында да осындай жағдайлар жүзеге асырылуда яғни, автожолдарды қаржыландыру көлемі артуда.

Батыс Қазақстан облысы бойынша **2023 жылы** «Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері» Ұлттық жобасы, сондай-ақ «Ауыл–Ел бесігі» бағдарламасы шеңберінде **81,5 млрд.теңге** сомасына барлық маңыздағы **620,7 шақырымнан** астам жолды жөндеуден өткізу жоспарланды.

Республикалық желілер.Облыста автожол саласын дамыту шеңберінде 2019 жылдан бастап жалпы ұзындығы 317 км 8 жоба(күрделі жөндеу және реконструкциялау) іске асырылуда.

1. Казталов, Бөкей ордасы және Жәнібек аудандарының аудан орталықтарын облыс орталығымен байланыстыратын автомобиль жолдарын күрделі жөндеу.Күрделі жөндеумен 245 км (6 жоба)қамтылды:

– "Казталовка – Жәнібек-РФ шекарасы" автожолы бойынша 142 км. (4 жоба); "Унеге – Бисен-Сайхин" автожолы бойынша 103 км 0-103 км (2 жоба). Жобалардың жалпы құны 80,1 млрд. теңгені құрайды. Жобаларды іске асыру басталғаннан бері (2019-2022 жж.) 124,6 км автожол асфальтталды.

2023 жылы автожолдың қалған 120,4 шақырымына 31 млрд. теңге бөлінді.Бүгінгі таңда 2023 жылы 97,8 км асфальтталған.

2."Подстепное-Федоровка-Ресей Федерациясының шекарасы" автомобиль жолын қайта құру.0-36 км және 108-144 км".Реконструкциямен 72 км (2 жоба) қамтылды. Жобалардың жалпы құны 38,5 млрд. теңге.

2023 жылы 8 млрд. теңге сомасына 34,6 км жолды асфальтбетонмен жабу жоспарлануда. Бүгінгі таңда 39,6 км асфальтбетон жабыны төселген.

Жергілікті желілер (облыстық, аудандық және көше желілері).2023 жылы жалпы сомасы 43,3 млрд.теңгеге ұзындығы 505.2 км 127 жоба іске асырылуда.(Оның ішінде 2022 жылдан бастап ауыспалы-33 жоба):

• Облыстық және аудандық маңызы бар автожолдар бойынша.

Облыста ұзындығы 335 км жалпы сомасы 24,6 млрд. теңгеге 61 жоба іске асырылуда, оның ішінде 2022 жылдан ауысатын 21 жоба.Бүгінгі таңда 290,8 км автожол асфальтталып, 18,5 млрд. теңге игерілді (75,2%).

• Елді мекендердің көше желілері бойынша.

"Ауыл – ел бесігі" және моноқалаларды дамыту бағдарламалары бойынша облыстың елді мекендерінің көшелерін жөндеу бойынша жалпы сомасы 7,0 млрд.теңгеге 36 жоба іске асырылуда және 5,9 млрд. теңге игерілді (84%).

• Орал қаласы бойынша:

2023 жылы ұзындығы 76,8 км немесе 71 көше 9,7 млрд теңгеге 30 жоба іске асырылуда. Бүгінгі таңда барлығы 54,4 км немесе 40 көше жөнделді.

Әрине Қазақстанның эконмикасына республикалық маңыздағы жолдарды облыстық және аудандық жолдармен салыстыруға келмейді, бірақ ауыл шаруашылық өнімдерінің негізсі осы облыстық және аудандық маңызы бар автожолдармен тасмалданатынын да естен



шығармау қажет. Сонымен қатар көлік инфрақұрылымының дамуы ауылдық территорияларға да өзінің әсерін тигізеді.

Батыс Қазақстан облысының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары департаментіндегі мәлімет бойынша облыстық және аудандық маңызы бар автожолдардың жалпы ұзындығы 6183 км құрайды. Оның 19%- қатты жабындысы бар жолдар, 46%- гравилі-қиыршық тасты жабылған ал 35%- қатты жабындысыз-грунтталған жолдар (сурет 8). Аудан орталықтарын облыспен байланыстыратын алты жол телімдерінде қатты жабындысы жоқ жолдар [13].

Облыстық маңызы бар автожолдар құрамында 49 көпір жолдары және 1050 су құбырлары бар.

Батыс Қазақстан облысының әкімшілік аудандары мен осы аудандардың жер көлеміне қарай облыстық және аудандық маңызы бар автожолдардың тығыздығын 1000 км<sup>2</sup> шығаруға болады (сурет 7).



**7-Сурет** - Батыс Қазақстан облысының жол жабындысы



**8-Сурет** - Облыстық және аудандық маңызы бар автожолдардың тығыздығы

Жалпы облыстағы облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының тығыздығы 1000 шаршы шақырымға - 34,6 км келеді. Аудандар арасынан тығыздығы жоғары Зеленов, Бөрлі және Теректі аудандарында автомобиль жолдарының өте тығыздығы байқалады (сурет 8).

Облыстың оңтүстік-батыс, оңтүстік және оңтүстік–шығыс аудандары автомобиль жолдарының тығыздығы бойынша төмендігімен сипатталады. Осы жағдайды қортындылайтын болсақ, аудан неғұрлым облыс орталығына жақын орналасқан сайын соғұрлым автомобиль жолдарының тығыздығы жоғары болады [13]. Бұл жағдайға экономикалық көрсеткіштер де әсер етеді, сонымен қатар табиғат жағдайларына да байланысты, солтүстіктен оңтүстікке қарай табиғат жағдайы төмендейді және халықтың біркелкі орналаспауы автожолдардың тығыздығына әсер етеді. Жалпы облыстағы автожолдардың тығыздығы оңтүстікке қарағанда солтүстікте анық байқалады (сурет 9).



*9-Сурет - Облыстағы көлік жолының тығыздығы*

Батыс Қазақстан облысының жалпы пайдаланудағы автомобиль жолдарының ұзындығы 2018-2022 жылдар аралығында біртіндеп көбейді, ал 2022 жылы бұл жолдың ұзындығы 6 183км құрады, оның - 740км халықаралық маңызы бар жолдар:

- Самара – Шымкент – 337 км;
- Атырау – Орал – 303 км;
- Орал – Тасқала – РФ шекарасы (Озинки) – 100км;
- Республикалық маңызы бар – 547 км, бұл:
- Подstepное – Фёдоровка – РФ шекарасы -144 км;
- Чапаево – Жалпақтал – Казталовка – РФ шекарасы– 213 км;
- Орал – Тёплое – РФ шекарасы – 162 км,
- Казталовка – Жәнібек – РФ шекарасы – 162 км.

Қазіргі таңда әлемдік экономикалық жаһандану жағдайымен экономикалық интеграцияланудың барысында көліктік қызмет көрсету нарығының маңызы өте зор. Соның ішінде, автомобиль көлігімен жүк және жолаушыларды тасмалдау қызметі көкейкесті мәселеге айналып отыр және толық дәрежеде зерттеліп бітпеген.



### Қорытынды

Батыс Қазақстан облысында автомобиль көлігі басқа көлік түрлеріне қарағанда жақсы дамыған, бірақ оның дамуына да бірқатар мәселелер әсер етеді. Осы мәселелердің ең маңыздысы автомобиль жолдарының жағдайы.

Батыс Қазақстан облысының көліктік-коммуникациялық кешенінің ең басты элементі – автомобиль жолдары, автомобиль көлігінің тұрқты дамуы мен тиімді жұмысы қазіргі жағдайда экономиканың өсуіне және халықтың өмір сүру жағдайының жақсаруына әсер етеді. Облыстың көп аудандары үшін облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары жалғыз қатнас жолдары, осы автожолдар арқылы әртүрлі тауарлар, құрылыс және агроөнеркәсіп жүктері тасмалданады және жолаушы тасмалдау жұмыстары да осы жолдар арқылы жүзеге асырылады. Қазіргі нарықта жүктерді жеткізу жылдамдығы мен оның қауіпсіздігі ең маңызды факторлардың бірі болып отыр.

Қазіргі уақытта Батыс Қазақстан облысының жол-көліктік кешенінде автомобиль көлігі алдыңғы орында. Жүк және жолаушы тасымалдау динамикасы бойынша автомобиль көлігі басымды орынды алады. Автомобиль көлігі ең тиімді, ол облыстың экономикалық дамуына үлкен үлес қосады және жүк тасмалдау көлемі өте жоғары. Облыста жыл сайын автомобиль саны қарқынды өсуде, халықтың жеңіл автомобиль көлігімен қамтамасыз етілу деңгейі алдыңғы жылдармен салыстырғанда біршама көтеріліп отыр.

Облыстық және аудандық жолдардың сапасы кешендік көрсеткіш бойынша 45,12% құрады, бұл жергілікті маңызды жолдардың жартысына жуығының жағдайы қанағаттанарлықсыздығын көрсетеді. Қатты жабындысыз автожолдар жергілікті және облыстық маңызды жолдардың көп бөлігін құрайды. Сонымен бірге автожолдардың төмен тығыздығы да байқалады.

Автожолдардың тығыздығы бойынша үш аудан алдыңғы қатарда: Зеленов, Бөрлі және Теректі аудандары. Ал тығыздығы төмен деңгейдегі автожолдар оңтүстік-батыс, оңтүстік және оңтүстік-шығыс аудандарында байқалады. Бұл жағдайдың басты себебі аудан неғұрлым облыс орталығына жақын орналасқан сайын соғұрлым автожолдар тығыздығы жоғары болады. Сонымен қатар бұл жағдай экономикалық жағдайға, табиғат ресурстарының әсеріне тікелей байланысты, өйткені солтүстіктен оңтүстікке қарай табиғат ресурстары төмендейді және халықтың біркелкі орналаспауына да байланысты.

Батыс Қазақстан облысының экономика-географиялық жағдайын ескере отырып осындай экономикалық жағдайда негізгі күшті жол-көліктік кешенін дамытуға, автомобиль көлігін және автомобиль жолдарын одан әрі күшейтуге бағыттау қажет.

«Автокөлік сән емес, қозғалу жабдығы» деп халық даналығында айтылғандай кез келген адам бұған саналы түрде қарауы қажет. Әрине, ол мемлекеттің тірегі, халықты тасымалдаушы, көшу, жүк тасу, көтеру жүйесінде, яғни өнеркәсіпте, екі ел арасында байланыстырушы сияқты маңызды орын алады. Бірақ қазіргі кезде адам баласы үшін орасан зор пайдалы ауа бассейні соңғы жылдары күрт өзгеріске ұшырап отырғанына байланысты, автокөліктердің экологияға да тигізетін әсерін ескеруіміз қажет.

### ӘДЕБИЕТ

- [1] Ефимова Е.Г. Транспорт в мировом хозяйстве. – М.: Анкил, 2007.- 352с.
- [2] Кунхожаев Н.Р. Экономика современного Казахстана: состояние и развитие. – Алматы: Атамұра, 1998. – 325 с.
- [3] ҚР 2022 жылға дейінгі көлік стратегиясы. - Астана, 2022. – 60 с.
- [4] Хаируллина А.К. Автомобиль көлігінің даму тарихы және оның аймақтық таралуы //«IV Махамбет оқулары» атты республикалық ғылыми -тәжірибелік конференция материалдары 2012. - 174-176 б.
- [5] Ғалымов А.Ғ., Ғалымов М.А., Амельченко В.И. Батыс Қазақстан облысының географиясы. Орал, 2003. – 15 б.
- [6] Петренко А.З. Природно-ресурсный потенциал и проектируемые объекты заповедного фонда Запано-Казахстанской области. Уральск, 1998. – 176 б.



[7] Тиверовский В. И. Городской транспорт и его развитие за рубежом /В. И. Тиверовский //Бюллетень транспортной информации. – 2004. – С. 31-35.

[8] Региональная программа развития автодорожной отрасли Западно-Казакстанской области на 2017-2022 годы. – Уральск.

[9] Боровский, Б. Е. Безопасность движения автомобильного транспорта. Анализ дорожных происшествий. - М.: Лениздат, **2019**. - 304 с.

[10] Автоматизированные системы управления на автомобильном транспорте. - М.: Academia, **2018**. - 288 с.

[11] Куликов, Ю. И. Грузоведение на автомобильном транспорте / Ю.И. Куликов. - М.: Академия, **2022**. - 214 с.

[12] Сайт «Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігі Ұлттық статистика бюросы» [Электрондық ресурс]. – Қатынау режимі: <https://stat.gov.kz/region/253160/dynamic>

[13] Батыс Қазақстан облыстық статистика басқармасы. Статистикалық жинақ. 2022. [www.batys.stat.kz](http://www.batys.stat.kz).

### REFERENCES

[1] Efimova E.G. (2007). Transport v mirovom hozjajstve. [Transport in the global economy.] – М.: Ankil.- 352s. [In Russian]

[2] Kunkhozhayev N.R. (1998). Jekonomika sovremennogo Kazahstana: sostojanie i razvitie. [The economy of modern Kazakhstan: state and development]. – Almaty: Atamyra. – 325 s. [In Russian]

[3] Transportnaja strategija RK do 2022 goda. [Transport strategy of the Republic of Kazakhstan until 2022]. - Astana, 2022. - 60 S. [In Russian]

[4] Hairullina A.K. (2012). Istoriya razvitija avtomobil'nogo transporta i ego regional'noe rasprostranenie // materialy respublikanskoj nauchno-prakticheskoj konferencii "IV Mahambetskie chteniya". [The history of the development of road transport and its regional distribution //materials of the Republican scientific and practical conference "IV Makhambet readings"] s. 174-17. [In Russian]

[5] Galimov A. G., Galimov M. A., Amel'chenko V. I. (2003). Geografija Zapadno-Kazahstanskoj oblasti. [Geography of the West Kazakhstan region. Uralsk, 2003. - 15 p.] Ural. - 15 s. [In Russian]

[6] Petrenko A.Z. (1998). Prirodno – resursnyj potencial i proektiruemye ob'ekty zapovenogo fonda Zapano – Kazahstanskoj oblasti. [Natural resource potential and projected objects of the Zapan – Kazakhstan region's reserve fund.] Ural'sk. – 176 b. [In Russian]

[7] Tiverovskij V. I. (2004).Gorodskoj transport i ego razvitie za rubezhom. //Bjulleten' transportnoj informacii. [Urban transport and its development abroad /V. I. Tiverovskiy //Bulletin of transport information. ] – S. 31-35. [In Russian]

[8] Regional'naja programma razvitija avtodorozhnoj otrasli Zapadno-Kazahstanskoj oblasti na 2017-2022 gody. [Regional program for the development of the road industry in the West Kazakhstan region for 2017-2022] – Ural'sk. [In Russian]

[9] Borovskij, B. E. (2019). Bezopasnost' dvizhenija avtomobil'nogo transporta. Analiz dorozhnyh proisshestvij. [Road traffic safety. Analysis of road accidents.] - М.: Lenizdat. - 304 с. [In Russian]

[10] Avtomatizirovannye sistemy upravlenija na avtomobil'nom transporte. [Automated control systems for road transport.] - М.: Academia, 2018. - 288 с. [In Russian]

[11] Kulikov, Ju. I. (2022). Gruzovedenie na avtomobil'nom transporte / Ju.I. Kulikov. [Cargo management in road transport. ] - М.: Akademija. - 214 с. [In Russian]

[12] Sajt» Nacional'noe bjuro statistiki Agentstva Respubliki Kazahstan po strategicheskomu planirovaniju i reformam " [Jelektronnyj resurs]. [Website "National Bureau of statistics of the agency of the Republic of Kazakhstan for Strategic Planning and reforms"]- Rezhim dostupa: <https://stat.gov.kz/region/253160/dynamic>



[13] Zapadno-Kazhstanskoe oblastnoe upravlenie statistiki. Statisticheskij sbornik. [West Kazakhstan regional department of Statistics. Statistical collection.] 2022. www.batys.stat.kz.

*Khairullina A.K.*

### **TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF ROAD TRANSPORT IN THE WEST KAZAKHSTAN REGION**

**Annotation.** *The paper presents the main results of the study of the peculiarities of the development of motor transport in the West Kazakhstan region. In the West Kazakhstan region, road transport is better developed than other modes of transport, but its development is also affected by a number of problems. The most important of these problems are the condition of the highways. The most important element of the transport and communication complex of the West Kazakhstan region is highways, the constant development and efficient operation of road transport in modern conditions affect the growth of the economy and the improvement of living conditions of the population. The West Kazakhstan region is one of the largest in Kazakhstan, which is engaged in the production of wheat and livestock products and is exported to the Russian Federation, transports the main transported products along regional and district roads, connects regional and district relations.*

*For most districts of the region, highways of regional and district significance are the only Katnas roads, various goods, construction and agro-industrial goods are transported through these highways, as well as passenger transportation. In today's market, the speed of cargo delivery and its safety are among the most important factors.*

**Keywords:** *automobile transport; passenger; cargo turnover; highways; population; territory; economy; paved road; bus; truck; border; district.*

*Хаируллина А.К.*

### **ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ЗАПАДНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

**Аннотация.** *В работе представлены основные результаты исследования особенностей развития автомобильного транспорта Западно-Казакстанской области. В Западно-Казакстанской области автомобильный транспорт развит лучше, чем другие виды транспорта, но на его развитие также влияет ряд проблем. Наиболее важными из этих проблем являются состояние автомагистралей. Важнейший элемент транспортно-коммуникационного комплекса Западно-Казакстанской области-автомобильные дороги, постоянное развитие и эффективная работа автомобильного транспорта в современных условиях влияют на рост экономики и улучшение условий жизни населения. Западно-Казакстанская область является одной из крупнейших в Казахстане, которая занимается производством пшеницы и животноводческой продукцией и вывозится на Рсей, перевозит основные перевозимые продукты по областным и районным дорогам, связывает областные и районные отношения.*

*Для большинства районов области автомобильные дороги областного и районного значения являются единственными катнасскими дорогами, через эти автодороги перевозятся различные товары, строительные и агропромышленные грузы, а также осуществляются пассажирские перевозки. На современном рынке скорость доставки грузов и ее безопасность являются одними из самых важных факторов.*

**Ключевые слова:** *автомобильный транспорт; пассажирский; грузооборот; автодороги; население; территория; экономика; дорога с твердым покрытием; автобус; грузовик; граница; район.*