

¹Г.Ш. Оспанова*, ¹А.А. Саипов, ²Р.Д. Нұрымова

¹Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан

²Қорқыт Ата атындағы Қызылорда университеті, Қызылорда, Қазақстан

*e-mail: ospanova_14@mail.ru

НҰР-СҰЛТАН ҚАЛАСЫНЫҢ АЗЫҚ-ТҮЛІК БЕЛДЕУІ АУМАҒЫНЫҢ КӨЛІКТІК-ГЕОГРАФИЯЛЫҚ ЖАҒДАЙЫ

Аңдатпа. Көліктік-географиялық жағдай өңірдің көлік желілеріне, көлік тораптары мен ағындарына қатысты жағдайын анықтайды. Ол өндіріс элементтеріне қатысты орнына қарай бөлінетін, экономикалық-географиялық жағдайдың негізгі түрлерінің бірі болып табылады. Мақалада Қазақстанның дәнді-дақылдар өсіретін және тауарлық астық өндіретін басты өңірлерінің бірі және астананың азық-түлік белдеуін қамтамасыз ету жағынан маңызды буын болып табылатын Ақмола облысының көліктік-географиялық жағдайы талданған. Зерттеліп отырған аумақтың экономикалық-географиялық жағдайының тиімділігі, оның астана маңы мәртебесінің болуы, маңызды темір жол және автомобиль жолдарының қиылысында орналасуы өңірге жоғары көліктік әлеуетті қамтамасыз етеді. Облыста республика бойынша темір жол бағыттарының ең жоғары тығыздығы тіркелген. Сонымен қатар, өңір үшін ауыл шаруашылығы өнімдерін өндіру және оларды өңдеу, сақтау және тұтыну орындарына жеткізу, өндіріс тиімділігін арттыруды қамтамасыз ету мақсатында агроөнеркәсіптік кешендегі жүктер мен жолаушыларды тасымалдауда маңызды болып табылатын, автомобиль жолдары желісімен қамтамасыз етілу деңгейі талданды. Автомобиль жолдарын сипаттайтын көрсеткіштер де, өңірдің автомобиль жолдары желісімен қамтамасыз етілу деңгейі орташа республикалық деңгейден жоғары деген қорытынды жасауға мүмкіндік береді.

Негізгі сөздер: азық-түлік белдеуі, ауыл шаруашылығы, экономикалық-географиялық жағдай, көліктік-географиялық жағдай, көлік желілері.

Кіріспе. Қазіргі уақытта COVID-19 пандемиясына байланысты қалыптасқан жағдай жаһандық азық-түлік проблемасын күрт шиеленістіріп, бұл мәселе кез-келген мемлекет үшін маңызды болып отыр. Дүниежүзілік азық-түлік бағдарламасының мәліметі бойынша азық-түлік тапшылығын биылғы жылы 270 миллион адам сезінеді. Елдің азық-түлік қауіпсіздігін қамтамасыз етуде агроөнеркәсіптік кешен салаларын орнықты әрі болашақты бағдарлау негізінде дамыту маңызды болып саналады. Сондықтан, ұлттық экономиканың дамуының қазіргі кезеңінде Қазақстанның ауыл шаруашылығы кешенін орнықты дамыту мен оның дүниежүзілік және отандық нарықтық бәсекеге қабілеттігі мемлекеттік саясаттың басым бағыттарының бірі болып есептеледі.

Сонымен қатар, елімізде халқының саны қарқынды өсіп жатқан мегаполистер тұрғындарын азық-түлік өнімдерімен қамтамасыз ету мәселелеріне де мән беріліп, осы бағытта мемлекеттік бағдарламалар жүзеге асырылуда.

Халқының саны 01.09.2021ж. жағдай бойынша 1217,6 мың адамға жеткен Нұр-Сұлтан қаласының тұрғындарын отандық азық-түлік тауарларымен үздіксіз қамтамасыз ету үшін қаланың және одан 300 шақырым радиуста жатқан Ақмола және Қарағанды облыстарындағы өнеркәсіптер мен шаруашылықтардың өндірістік әлеуетін, әсіресе шикізат базасын дамыту қолға алынуда.

Нұр-Сұлтан қаласының азық-түлік белдеуін қалыптастыру мен дамытуға аумақтың қолайлы экономикалық-географиялық жағдайының тиімділігін арттыра түсетін көліктік-географиялық жағдайы үлкен әсер етеді.

Экономикалық-географиялық жағдай (ЭГЖ) география ғылымының жетекші саласының бірі болып табылатын әлеуметтік-экономикалық география ғылымының маңызды категорияларының бірі. ЭГЖ теориясы аймақтық дамуды кеңістік тұрғысынан зерттеуге қызмет етеді. ЭГЖ тұжырымдамасын дамытуға Н.Н. Баранский [1], И.М. Маергойз [2], Ю.Г.

Саушкин [3], Я.Г. Машбиц [4], Г.М. Лаппо [5], және т.б. эконом-географтар елеулі үлес қосты.

Н.Н. Баранский ЭГЖ түсінігін «кез-келген елдің, ауданның немесе қаланың онан тыс орналасқан және ол үшін экономикалық маңызы бар нысандарға қатынасы» деп анықтап, «байланыс жолдарына қатысты жағдайды жиі ескеру қажет, оның үлкен және сонымен бірге көрнекі маңызы бар» деп атап көрсетті [1, 129-133 б.].

М.Маергойздің классикалық анықтамасы бойынша көліктік-географиялық жағдай «көлік желісіне қатысты, оның өткізу қабілетін, жылдамдығын және тасымалдау құнын ескере отырып орналасу жағдайы» деп түсініледі [2, 55 б.].

Көліктік-географиялық жағдай қоғамдық өндіріс элементтеріне қатысты орнына қарай бөлінетін, экономикалық-географиялық жағдайдың негізгі түрлерінің бірі болып табылады. ЭГЖ – бұл ұлттық шаруашылықтың қалыптасуы мен тұрақты дамуына ықпал етуші географиялық факторлар жүйесіндегі, экономикалық-факторлар тобындағы жетекші фактор, алғышарт және сонымен бірге байланыстардың, еңбек бөлінісінің және аумақтың өзін дамытудың салдары [6, 119 б.].

Көліктік-географиялық жағдайды бағалаудың сандық әдістемелері зерттеулерінің ішінде ресей ғалымдары Г.А. Гольцтың (қалалардың көлемі мен пішінінің көлік жылдамдығының сипаттамаларына байланыстылығы) [7], С.А. Тарховтың (көлік желілері эволюциясының деңгейлі түрі) [8], Л.А. Безруковтың (орындардың бәсекеге қабілеттілігінің көліктік-географиялық шарттылығы) [9], В.Н. Бугроменконың (көлік қол жетімділігінің интегралды коэффициенті) [10] еңбектерін атап өтуге болады.

Шетелде көліктің қолжетімділігі В.Гансен [11], А.Седердің [12], Д.Банистер [13], және Т.Литманнның [14] еңбектерінде қарастырылды.

Зерттеу әдістері мен материалдар. Зерттеудің бастапқы материалдары ретінде мерзімдік басылымдар, анықтамалық материалдар, талдау және картографиялық әдістері қолданылды. Өңірдің көлік желілері жүйесінің картасы ArcGIS 10.1 программасы бойынша құрастырылып жасалынды.

Ақмола облысының әкімшілік аудандары бойынша автомобиль жолдарымен қамтамасыз етілуін талдау үшін келесі абсолютті және салыстырмалы көрсеткіштер анықталды [15, 16 б.] : жолдардың жалпы ұзындығы (км); әр санаттағы жолдардың ұзындығы (км); жол торабының тығыздығы (км/1000 км²); жолмен қамтамасыз етілу (км/1000 адам); аумақтың көлік желісімен қамтамасыз етілуінің сандық көрсеткіші - Энгель коэффициенті, мына формула бойынша есептеледі: $KE = aL/\sqrt{SP}$, мұндағы L – жолдардың ұзындығы, S – аумақтың ауданы, P – аумақтың халқы, a=100 – өлшемді көбейткіш [16, 181 б.].

Ақмола облысының әкімшілік аудандары бойынша автомобиль жолдарының негізгі көрсеткіштерін талдау облыстың статистика департаментінің, жолаушылар көлігі және автомобиль көлігі басқармасының материалдары негізінде жүргізілді. Өңірлердің әлеуметтік-экономикалық дамуында көлік желісінің болуы мен оның негізгі сипаттамалары маңызды болып табылады. Сондықтан бұл жұмыстың мақсаты Ақмола облысының көліктік-географиялық жағдайын талдап, АӨК-нің жұмыс істеуінде маңызды роль атқаратын автомобиль жолдарымен қамтамасыз етілуін әкімшілік аудандар бойынша бағалау болып табылады.

Зерттеу нәтижелері мен талдау. Ақмола облысының айрықша орны, оның аумағында мемлекеттің астанасы - Нұр-Сұлтан қаласының орналасуы болып табылады. Аршалы, Целинград және Шортанды аудандары және Ақкөл ауданының 4 округі астана агломерациясының ықпал ету аймағына кіреді. Облыс ҚР Үкіметінің 2017 жылғы 13 қазандағы №645 қаулысымен бекітілген «Нұр-Сұлтан қаласының азық-түлік белдеуін қалыптастыру жөніндегі 2018-2021 жылдарға арналған жол картасына» сәйкес астананың азық-түлік белдеу аумағына енеді [17].

Аймақтың экономикалық-географиялық орнының қолайлы жағдайын тиімді етіп пайдалану оның көліктік-географиялық әлеуетіне байланысты.

Еліміздің географиялық орталығына жақын орналасқан облыс шаруашылығында, оның экономикалық байланысын жүзеге асыруда ендік және бойлық бағыттағы Орта Сібір, Оңтүстік Сібір және Трансқазақстан теміржолдары және облыс территориясы арқылы өтетін халықаралық және республикалық маңызы бар Алматы - Нұр-Сұлтан - Қостанай, Алматы - Нұр-Сұлтан - Петропавл, Нұр-Сұлтан - Павлодар - Өскемен автомобиль транспорты дәліздері маңызды орын алады. Бұл жолдар облысты Солтүстік Қазақстанның өзге облыстарымен, Орал, Кузбасс, Орталық Қазақстан аудандарымен байланыстырып, сонымен бірге Ресейдің еуропалық, азиялық бөліктеріне және Оңтүстік Қазақстан ауданына шығуына мүмкіндік береді (1 Сурет).



1-сурет. Нұр-Сұлтан қаласының азық-түлік белдеуі аумағының көлік желілері

Облыста республика бойынша теміржолдардың ең жоғары тығыздығы тіркелген – 1 шаршы км аумаққа 10,66 км (ҚР орташа көрсеткіш – 5,53). 2016 жылы Ақмола облысындағы жалпы пайдаланудағы темір жолдардың ұзындығы 1513 шақырымды құрады.

Облыс аумағы арқылы халықаралық маңызы бар автожол дәліздері: 1) М-36 Ресей Федерациясының шекарасы (Екатеринбург - Челябинск) – Қостанай – Нұр-Сұлтан – Қарағанды – Алматы – ҚХР шекарасы. Ұзындығы 2042 км болатын М-36 жолы еуропалық Е-125 (Ресей – Қазақстан – Қырғызстан), Е-016, Е-123 (Ресей – Қазақстан – Қырғызстан – Өзбекстан – Тәжікстан) және Азия бағытындағы АН-60, АН-7 (Ресей – Қазақстан – Қырғызстан – Өзбекстан – Тәжікстан – Ауғанстан – Пәкістан) маршрутының бөлігі болып табылады; 2) А-1 Ресей Федерациясының шекарасы - Петропавл - Нұр-Сұлтан. Ұзындығы 452 км болатын Қазақстанның магистралі, еуропалық Е-125 маршрутының бөлігі болып

табылады; Солтүстік темір жолы дәлізі: Достық – Ақтоғай – Саяқ – Мойынты - Нұр-Сұлтан – Петропавл - Ресей) өтеді.

Қазіргі кезде астананың «шұғыла» қағидаты бойынша өңірлермен байланыстарын жақсарту үшін республикалық трассалар салу жұмысы жүргізілуде. Бұлар «Орталық - Оңтүстік», «Орталық - Шығыс» және «Орталық - Батыс» жобалары. Солтүстік макроөңірдегі хаб - Нұр-Сұлтан қаласы болады. «Орталық - Оңтүстік» жобасы «Нұр-Сұлтан - Қарағанды - Балқаш - Алматы» бағыты бойынша Қарағанды және Балқаш қалалары арқылы екі ірі Нұр-Сұлтан мен Алматы хабтарын және тиісінше, орталық-шығыс макроөңірін оңтүстікпен қосуға мүмкіндік береді. «Орталық - Шығыс» жобасы «Нұр-Сұлтан – Павлодар – Семей - Қалбатау - Өскемен» бағыты бойынша Павлодар және Қалбатау елді мекендері арқылы Нұр-Сұлтан және Өскемен қалалары арасында сапалы көліктік байланысты қамтамасыз етеді. Сондай-ақ «Нұр-Сұлтан – Арқалық – Торғай – Ырғыз - Шалқар - Қандыағаш» бағыты бойынша «Орталық - Батыс» жобасы іске асырылады [18].

Облыстың әкімшілік орталығы Көкшетау қаласы арқылы бойлық бағытта Трансқазақстан (Петропавл-Көкшетау-Нұр-Сұлтан-Қарағанды-Мойынты-Шу) және ендік бағытта Орта Сібір (Троицк-Қостанай-Көкшетау-Қарасу) теміржолдары өтеді. Ақмола облысының әуе тасымалын «Көкшетау авиакомпаниясы» АҚ орындайды, ол Көкшетау қаласының әуежайына иелік етеді және пайдаланады. Көкшетау қаласының әуежайы ИКАО талаптарына сай және әуе кемелерінің барлық түрлерін қабылдауға қабілетті. Сонымен қатар, республикалық маңызы бар автомобиль жолдарына баса назар аударылады. Облыс аумағында Қазақстанда алғаш рет ұзындығы 205 шақырымдық Астана-Щучье алты жолақты автобан құрылысы жүзеге асырылды.

Көлік инфрақұрылымы аумақтық әлеуметтік-экономикалық жүйенің барлық элементтерінің өзара байланысын және жұмыс істеуін қамтамасыз ететін өндірістік инфрақұрылымның құрамдас бөлігі болып табылады. Көлік инфрақұрылымының кеңістіктік даму деңгейі аймақтың экономикасы мен әлеуметтік саласын аумақтық ұйымдастыру ерекшеліктерін анықтайды. Көлік инфрақұрылымы шикізатты жеткізушілер, өнімді өндірушілер мен тұтынушылар арасында біріктіруші және байланыстырушы рөл атқара отырып, өндірілген және өткізілетін өнімнің құнын құрау тізбегіне тікелей қатысады [19, 193 б.].

Нұр-Сұлтан қаласына азық-түлік өнімдерін жеткізетін өңірдің ауыл шаруашылығы кәсіпорындары үшін, жүрдек әрі ыңғайлы болып табылатын автомобиль көлігінің маңызы зор. Онымен жүктің басым бөлігі тасымалданады. Өңірдегі жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдардың ұзындығы 7890,5 км құрайды. Республикалық маңызы бар жолдар 28,6% (2260,5 км), облыстық маңызы бар жолдар 33,8% (2665 км) және аудандық маңызы бар жолдар 37,6% (2965) құрайды [20].

Ақмола облысының жалпы пайдаланымдағы автомобиль жолдарының тығыздығы - 54 км; республикалық маңызы бар жолдар тығыздығы - 15,5 км; облыстық маңызы бар жолдар тығыздығы - 18,2 км құрайды және жалпы пайдаланымдағы жолдардың тығыздығы орташа республикалық деңгейден жоғары (ҚР орташа көрсеткіш - 1000км²/35,2 км) деп қорытынды жасауға болады.

Салыстыру үшін: Ресейде автожолдың тығыздығы аумақтың 1000 км²/44 км, Канадада 1000км²/91 км, Австралияда 1000 км²/106 км, АҚШ 1000 км²/970 км құрайды [18], ал солтүстік макроөңірде Солтүстік Қазақстан облысынан кейін екінші орын алады [21, 291 б.].

Зерттеу нәтижелеріне сәйкес, облыстың 17 әкімшілік ауданы бойынша автомобиль жолдарының деректеріне жүгінетін болсақ (1 Кесте, 1 Сурет), жолдар ұзындығының ең көбі Зеренді ауданында тіркелген (910,2 км). Жолдардың ұзындығы бойынша екінші орында - Бурабай ауданы (613,2 км). Үшінші орында - Біржан сал ауданы (415,4 км). Төртінші және бесінші орындарды Атбасар (485,1 км) және Ерейментау аудандары (483,2 км) алады. Ең қысқа жол Егіндікөл ауданында – 234,5 км.

Жалпы пайдаланудағы жолдың тығыздығы көрсеткіштері Зеренді (116,7 км), Бурабай (109,6 км), Ақкөл (68 км), Сандықтау (68 км), Бұланды (66,7 км), Астрахан (64,4 км) және Аршалы (63,2 км) аудандарында республикалық орташа деңгейден жоғары, ал ең азы – Ерейментау ауданында (27,3 км).

1-кесте. Ақмола облысының аудандары бойынша автожол желісінің көрсеткіштері

Ауданның атауы	Аумағы, мың шаршы км	Халқы, мың адам	Автомобиль жолдарының ұзындығы мен тығыздығы						Жол желісімен қамтамасыз етілуі, км /1000адам	Энгель коэффициенті
			жалпы		республикалы к		жергілікті			
			км	км/1000 км ²	км	км/1000 км ²	км	км/1000 км ²		
Ақкөл	8,1	26,4	550,6	68	164	20,2	386,6	47,7	20,9	3,8
Аршалы	5,8	27,5	366,6	63,2	85	14,6	281,5	48,5	13,3	2,9
Астрахан	7,4	24,1	477	64,4	119	16	358	48,3	19,8	3,6
Атбасар	10,6	49,9	485,1	45,7	121	11,4	364,1	34,3	9,7	2,1
Бурабай	5,9	75,2	646,6	109,6	171	29	475,6	80,6	8,6	3
Бұланды	5,1	35,2	340,8	66,8	25,5	5	315,3	61,8	9,7	2,5
Біржан сал	11,0	15,7	612,8	55,7	99	9	513,8	46,7	39	4,7
Егіндікөл	5,4	6,3	234,5	43,4	0	0	234,5	43,4	37,2	4,0
Ерейментау	17,7	28,2	483,2	27,3	196	11	287,2	16,2	17,1	2,2
Есіл	8,0	25,5	400,6	50	193	24,1	207,6	25,9	15,7	2,8
Жақсы	9,7	19,8	420,9	43,4	143	14,7	277,9	28,6	21,3	3,0
Жарқайың	12,1	14,8	443,2	36,6	110	9	333,2	27,5	29,9	3,3
Зеренді	7,8	39,5	910,2	116,7	313	40,1	597,2	76,5	23,0	5,1
Қорғалжын	9,3	9,4	313	33,6	108	11,6	205	22	33,3	3,3
Сандықтау	6,4	19,5	435	68	68	10,6	367	57,3	22,3	3,8
Целиноград	7,9	68,9	389,6	49,3	184,5	23,3	205,1	25,9	5,6	1,5
Шортанды	4,7	30	280,4	59,6	62	13,1	218,4	46,4	9,3	2,4

[20, 22] дерек көзіне сәйкес авторлар есептеген

Облыстың автомобиль жолдарымен қамтамасыз етілуінің жалпылама көрсеткіші Энгель коэффициентінің мәні есептеліп, әкімшілік аудандар бойынша салыстырмалы талдау жүргізілді. Жолдардың ұзындығын аумақтың ауданымен және халқының санын ескере отырып есептелген Энгель коэффициенті - Егіндікөл, Біржан сал, Зеренді аудандарында салыстырмалы түрде жоғары деңгейді, ал Ерейментау, Атбасар, Целиноград аудандарында төмен деңгейді көрсетті.

Аумақтың көлік желілерімен қамтамасыз етілуін сипаттайтын жинақталған және есептелген деректер, бүкіл елмен салыстырғанда жол желісі жақсы дамыған деген қорытындыны негіздейді.

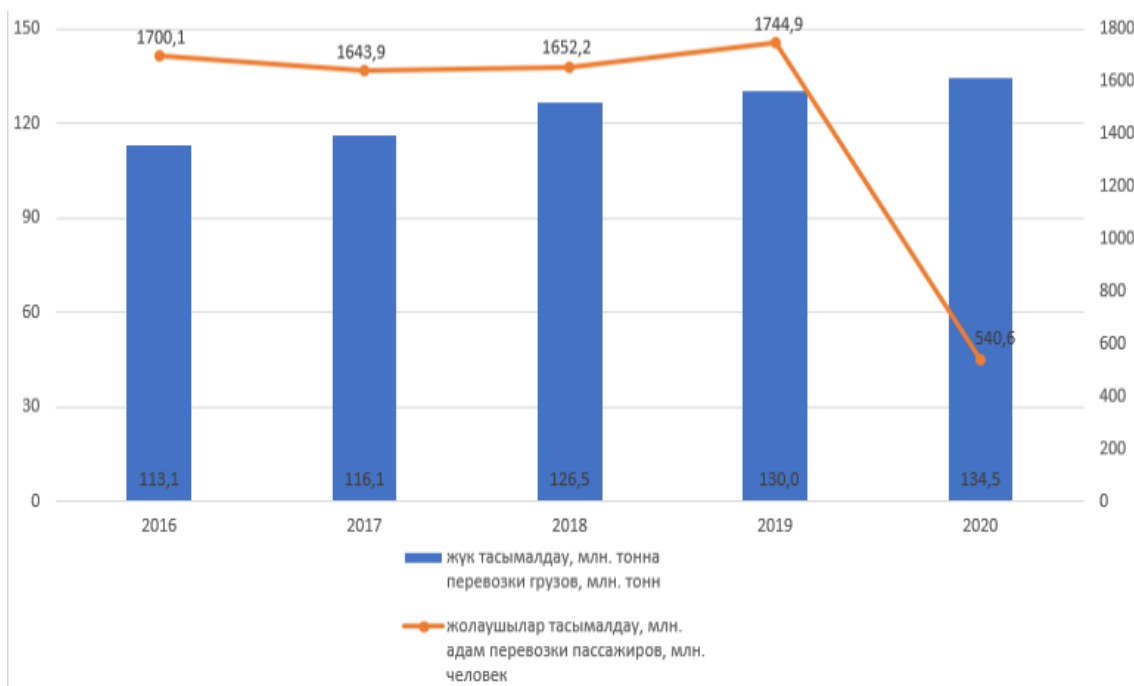
Сонымен қатар, қолданыстағы автожолдар бойынша жүру көбінесе нашар техникалық жағдаймен қиындайды, бұл әсіресе облыстық және аудандық маңызы бар жолдар үшін өзекті, бұл өңірдегі АӨК дамытудың ықтимал проблемаларының бірі болып табылады. Қазіргі автожол инфрақұрылымы қолданыстағы автомобиль жолдарын реконструкциялауды, оларды сақтауды және жаңаларын салуды қажет етеді.

Осы мақсатта жергілікті автомобиль жолдарының жағдайын жақсарту бойынша жұмыстар жыл сайын жүргізіліп, қаржыландырудың көлемі арта түсуде. 2021 жылы жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарын және елді-мекендердің көше-жол желісін

салуға, жөндеуге 38,8 млрд.теңге бөлінген. Осы қаражат шеңберінде жергілікті маңызы бар 789,3 км жолды және көше-жол желісін жөндеу жоспарланған. Жоспарланған жобаларды іске асыру нәтижесінде жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы 2021 жылға арналған облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдары үлесінің жоспарлық көрсеткішін 82% - ға жеткізу көзделіп отыр [23].

Ақмола облысының аумағында жолаушыларды автомобиль көлігімен тасымалдау 212 тұрақты маршрута жүзеге асырылады, оның ішінде 63 - қалаішілік, 31 - қаламаңы, 59 - облысшілік қалааралық, 33 - ауданішілік, 19 -облысаралық және 7 - халықаралық маршрут. 3 автовокзал (Көкшетау қ., Щучинск қ., Степногорск қ.), 2 автостанция (Атбасар қ., Макинск қ.), 10 жолаушыларға қызмет көрсету пункті (Ақкөл қ., Астраханка а., Степногорск қ., Степняк қ., Есіл қ., Ерейментау қ., Балкашино қ., Қорғалжын қ., Бурабай қ., Жаксы к.) жұмыс істейді.

2020 жылы облыс көлігімен 134,5 млн. тонна жүк және 540,6 млн. жолаушылар тасымалданды. 2019 жылмен салыстырғанда жүк айналым 4,2%-ға, жолаушылар айналымы 66,1%-ға кеміген (2 Сурет). Жүк және жолаушылар айналымының төмендеуі пандемия және шектеу іс-шараларының енгізілуімен байланыстырылады [24].



2-сурет. Жүк және жолаушыларды тасымалдау көлемдерінің серпіні, 2016-2020 жж.

Қорытынды. Зерттеліп отырған аумақтың экономикалық-географиялық жағдайының тиімділігі, оның астана маңы мәртебесінің болуы, маңызды темір жол және автомобиль жолдарының қиылысында орналасуы өңірге жоғары көліктік әлеуетті қамтамасыз етеді.

Облыста республика бойынша темір жол бағыттарының ең жоғары тығыздығы тіркелген. Сонымен қатар, өңір үшін ауыл шаруашылығы өнімдерін өндіру және оларды өңдеу, сақтау және тұтыну орындарына жеткізу, өндіріс тиімділігін арттыруды қамтамасыз ету мақсатында агроөнеркәсіптік кешендегі жүктер мен жолаушыларды тасымалдауда маңызды болып табылатын, автомобиль жолдары желісімен қамтамасыз етілу деңгейі талданды. Автомобиль жолдарын сипаттайтын көрсеткіштер де, өңірдің автомобиль жолдары желісімен қамтамасыз етілу деңгейі орташа республикалық деңгейден жоғары деген қорытынды жасауға мүмкіндік береді. Дегенмен, жол желісінің тығыздық

көрсеткіштері және жолдың техникалық жай-күйі аймақтағы басқа елдермен салыстырғанда төмен екенін көрсетеді.

Ауыл шаруашылығы өнімдерін тұтыну орындарына дер кезінде жеткізуде, ауыл жолдары жүйесін қалыпқа келтіру, жаңа жолдар салу, ауылдық елді-мекендер арасындағы жүк және жолаушы қатынастарын жақсарту, ауыл экономикасын дамытуға зор ықпал жасайтын факторлар болып есептеледі. Сондықтан, тиімді және бәсекеге қабілетті көлік инфрақұрылымын құру, транзитті және көлік қызметтерін дамыту, технологиялық және институционалдық ортаны жетілдіру арқылы экономикалық өсуге және ел тұрғындарының өмір сүру деңгейін арттыруға бағытталған шаралар қарқынды түрде іске асырылуы қажет.

ӘДЕБИЕТТЕР

- [1] Баранский Н.Н. Экономико-географическое положение // Баранский Н.Н. Становление советской экономической географии. — М.: Мысль, 1980. — С. 128–159.
- [2] Маергойз И.М. Задачи изучения экономико-географического положения // Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. — Новосибирск: Наука, 1986. — С. 51–64.
- [3] Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. М.: Мысль, 1973. 362 с.
- [4] Лаппо Г.М. География городов. М.: ВЛАДОС, 1997. 350 с.
- [5] Машбиц Я.Г. Географическое положение // Комплексное страноведение. М.: Смоленск, 1998. С. 101–112.
- [6] Оспанова Г.Ш., Саипов А.А., Нұрымова Р.Д. Нұр-Сұлтан қаласының азық-түлік белдеуінің қалыптасуы мен дамуына ықпал етуші экономикалық-географиялық жағдайының тиімділігін арттыратын көрсеткіштері // Ғылым және білім. – 2020. - №4-2(61).-Б.118-125.
- [7] Гольц Г.А. Теоретические основы взаимосвязанного развития транспорта и расселения // Автореф. дисс. ... д-ра геогр. наук. М., ИГ АН, 1985.
- [8] Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей. М: ИГ АН, 1989.
- [9] Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии // Автореф. дисс... д-ра геогр. наук.) Иркутск, 2006.
- [10] Бугроменко В. Н. Транспорт в территориальных системах. — М.: Наука, 1987. — 112 с.
- [11] Hansen W. G. How Accessibility Shapes Land Use // Journal of the American Institute of Planners. – 1959. – № 25:2. – p. 73-76.33.
- [12] Banister D. The sustainable mobility paradigm // Transport Policy. – 2008. – № 2. – p. 73-80.
- [13] Ceder A. Public Transit Planning and Operation Theory, modeling and practice. - Burlington: Butterworth Heinemann Books - Elsevier, 2007. – 626 p.
- [14] Litman T. Evaluating accessibility for transportation planning. Melburn, 2008.
- [15] Береснев А. Е., Морачевская К. А., Шендрик А. В. Оценка обеспеченности транспортной сетью районов Красноярского края. Учёные записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. География. Геология. 2017. Т. 3 (69), № 3. Ч.1. С. 12-22. 11. Регионы России.
- [16] Решетова Е.М. Механизмы финансирования дорожной инфраструктуры в России и в мире. М.: Издательский Дом ВШЭ, 2015. — С. 181.
- [17] Астана қаласының азық-түлік белдеуін қалыптастыру жөніндегі 2018-2021 жылдарға арналған жол картасы. ҚР Үкіметінің 2017 жылғы 13 қазандағы №645 қаулысымен бекітілген.
- [18] ҚР инфрақұрылымын дамытудың 2020-2025 жылдарға арналған Нұрлы жол мемлекеттік бағдарламасы ҚР Үкіметінің 2019 жылғы 31 желтоқсандағы №1055 қаулысымен бекітілген.
- [19] Имашев Э.Ж. Оценка территориального развития производственной инфраструктуры Западно-Казахстанской области // Вестник КарГУ Серия «Биология. Медицина. География». – 2019.- № 2(94). С. 188-199.
- [20] 2016-2020 жылдарға арналған Ақмола облысының аумақтарының даму бағдарламасы Ақмола облысы мәслихатының 2016 жылғы 12 желтоқсандағы №6 С-7-5 шешіміне қосымша, Көкшетау, 2016.
- [21] Dmitriyev, P.S., Fomin, I.A., Nazarova, T.V., & Wendt, J.A. (2021). Transport accessibility of the lake ecosystems in North Kazakhstan region as a factor of tourism development. GeoJournal of Tourism and Geosites, 35(2), 289–296. DOI: [10.30892/gtg.35204-650](https://doi.org/10.30892/gtg.35204-650).

[22] Ақмола облысының өңірлері 2020 жылы / Статистикалық жылнама / Отв. За выпуск Шайхислямова А.С. – Көкшетау, 2020. 94 б.

[23] Ауыл шаруашылығы, өнеркәсіп, туризм - Ақмола облысының әлеуметтік-экономикалық даму көрсеткіштерінің өсуі барлық салаларда байқалады. Дереккөз: <https://primeminister.kz/kz/news/reviews/auyl-sharuashylygy-onerkasip-turizm-akmola-blysynyn-aleumettik-ekonomikalyk-damu-korsetkishterinin-osui-barlyk-salalarda-baykalady-1085531> Дата обращения: 07.11.2021.

[24] Транспорт, связь, туризм в Акмолинской области Статистический сборник /на казахском и русском языках /38с./ Кокшетау, 2021. www.stat.gov.kz Дата обращения: 10. 11.2021.

REFERENCES

[1] Baranskiy N.N. Ekonomiko-geograficheskoe polozhenie // Baranskiy N.N. Stanovlenie sovetskoj ekonomicheskoy geografii. — М.: Mysl', 1980. — S. 128–159.

[2] Mayergoyz I.M. Zadachi izucheniya ekonomiko-geograficheskogo polozheniya // Mayergoyz I.M. Territorial'naya struktura hozjajstva. - Novosibirsk: Nauka, 1986. - S. 51–64.

[3] Saushkin Ju.G. Ekonomicheskaya geografiya: istoriya, teoriya, metody, praktika. М.: Mysl', 1973. 362 s.

[4] Lappo G.M. Geografiya gorodov. М.: VLADOS, 1997. 350 s.

[5] Mashbic Ja.G. Geograficheskoe polozhenie // Kompleksnoe stranovedenie. М.: Smolensk, 1998. S. 101–112.

[6] Ospanova G.Sh., Saipov A.A., Nurymova R.D. Nur-Sultan qalasınıń azyq-tylik beldewinıń qalıptaswı men damwına ıqpal etushi ekonomikalıq-geografıjalıq jaǵdayınıń tiimdiligin arttyratyn kör setkishteri // Ğylym zhäne bilim. – 2020. - №4-2(61).-B.118-125.

[7] Golts G.A. Teoreticheskie osnovy vzaimosvjazannogo razvitija transporta i rasselenija // Avtoref. diss. ... d-ra geogr.nauk. М., IG AN, 1985.

[8] Tarhov S.A. Evolyucionnaya morfologiya transportnykh setey. М: IG AN, 1989.

[9] Bezrukov L.A. Kontinental'no-okeanicheskaja dihotomija v mezhdunarodnom i regional'nom razvitii // Avtoref. diss... d-ra geogr. nauk.) Irkutsk, 2006.

[10] Bugromenko V. N. Transport v territorial'nyh sistemah. — М.: Nauka, 1987. — 112 s.

[11] Hansen W. G. How Accessibility Shapes Land Use // Journal of the American Institute of Planners. – 1959. – № 25:2. – p. 73-76.33.

[12] Banister D. The sustainable mobility paradigm // Transport Policy. – 2008. – № 2. – p. 73-80.

[13] Ceder A. Public Transit Planning and Operation Theory, modeling and practice. - Burlington: Butterworth Heinemann Books - Elsevier, 2007. – 626 p.

[14] Litman T. Evaluating accessibility for transportation planning. Melburn, 2008.

[15] Beresnev A. E., Morachevskaja K. A., Shendrik A. V. Ocenka obespechennosti transportnoj set'ju rajonov Krasnojarskogo kraja. Uchjonye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Geografija. Geologija. 2017. T. 3 (69), № 3. Ch.1. S. 12-22. 11. Regiony Rossii.

[16] Reshetova E.M. Mehanizmy finansirovaniya dorozhnoj infrastruktury v Rossii i v mire. М.: Izdatel'skij Dom VShJe, 2015. — S. 181.

[17] Astana qalasınıń azyq-túlik beldewin qalıptastırw zhönindegi 2018-2021 zhyldarǵa arnalǵan zhol kartasy. QR Ükimetiniń 2017 zhylyǵı 13 qazandaǵı №645 qawlısımen bekitilgen.

[18] QR infraqyrylymyn damıtwdıń 2020-2025 zhyldarǵa arnalǵan Nurlı jol memlekettik baǵdarlaması QR Ükimetiniń 2019 jılyǵı 31 jeltoqsandaǵı №1055 qawlısımen bekitilgen.

[19] Imashev Je.Zh. Ocenka territorial'nogo razvitija proizvodstvennoj infrastruktury Zapadno-Kazahstanskoy oblasti // Vestnik KarGu Serija «Biologija. Medicina. Geografija». – 2019.-№ 2(94). S. 188-199.

[20] 2016-2020 zhyldarǵa arnalǵan Ақмола облысынıń аумаqtарınıń даму баǵdarlaması Ақмола облысы мәслихатınıń 2016 zhylyǵı 12 zheltoqsandaǵı №6 S-7-5 sheshimine qosımsha, Көкshetau, 2016.

[21] Dmitriyev, P.S., Fomin, I.A., Nazarova, T.V., & Wendt, J.A. (2021). Transport accessibility of the lake ecosystems in North Kazakhstan region as a factor of tourism development. GeoJournal of Tourism and Geosites, 35(2), 289–296. DOI: 10.30892/gtg.35204-650.

[22] Ақмола облысының өңірлері 2020 жылы / Статистикалық жылнама / Отв. За выпуск Шайхислямова А.С. – Көкшетау, 2020. 94 б.

[23] Ауыл шаруашылығы, өнеркәсіп, туризм - Ақмола облысының әлеуметтік-экономикалық даму көрсеткіштерінің өсуі барлық салаларда байқалады Дереккөз: <https://primeminister.kz/kz/news/reviews/auyl-sharuashylygy-onerkasip-turizm-akmola-oblysynyn-aleumettik-ekonomikalik-damu-korsetkishterinin-osui-barlyk-salalarda-bayqalady>

sharuashylygy-onerkasip-turizm-akmola- blysynyn-aleumettik-ekonomikalyk-damu-korsetkishterinin-osui-barlyk-salalarda-baykalady-1085531 Data obrashhenija: 07.11.2021.

[24] Transport, svjaz', turizm v Akmolinskoj oblasti Statisticheskij sbornik /na kazahskom i russkom jazykah /38s./ Kokshetau, 2021. www.stat.gov.kz Data obrashhenija: 10. 11.2021.

¹**G.Sh. Ospanova***, ¹**A.A. Saipov**, ²**R.D. Nurymova**

¹L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan

²Kyzylorda University named after Korkyt Ata, Kyzylorda, Kazakhstan

*e-mail: ospanova_14@mail.ru

TRANSPORT AND GEOGRAPHICAL POSITION OF THE FOOD BELT TERRITORY OF NUR-SULTAN CITY

Abstract. The transport and geographical position determines the position of the region in relation to transport networks, transport sites and flows. It is one of the main types of economic and geographical conditions, which are divided according to the elements of production. The article analyzes the transport and geographical situation of Akmola region, one of the main grain-growing and market-producing regions of Kazakhstan and an important link in ensuring the food zone of the capital. The effectiveness of the economic and geographical location of the study area, its status as a suburb, its location at the intersection of important railways and highways provides a high transport potential for the region. The region has the highest density of railway routes in the country. In addition, the level of coverage of the road network was analyzed, which is important for the region in the production and processing of agricultural products and their delivery to places of storage, consumption, transportation of goods and passengers in the agro-industrial complex. The indicators characterizing the roads also allow us to conclude that the level of coverage of the road network in the region is higher than the national average.

Keywords: food belt, agriculture, economic-geographical position, transport -geographical position, transport networks.

¹**Г.Ш. Оспанова***, ¹**А.А. Саипов**, ²**Р.Д. Нурымова**

¹Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан

²Кызылординский университет имени Коркыт-Ата, Кызылорда, Казахстан

*e-mail: ospanova_14@mail.ru

ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО ПОЯСА Г. НУР-СУЛТАН

Аннотация. Транспортно-географическое положение является важнейшим компонентом экономико-географического положения в отношении к элементам общественного производства. Под транспортно-географическим положением определяется положение региона по отношению к транспортным сетям, транспортным узлам и потокам. В статье проанализирован транспортно-географическое положение Акмолинской области, которая является ключевым звеном в бесперебойном снабжении сельхозпродукцией продовольственного пояса столицы. Выгодность экономико-географического положения исследуемой территории, ее пристольного статуса, ее расположения на пересечении важных железных и автомобильных дорог обеспечивает высокий транспортный потенциал региона. В области самая высокая плотность железных дорог в стране.

Кроме того, были оценены основные показатели автомобильных дорог в административных районах Акмолинской области, что важно для региона при производстве и переработке сельхозпродукции и ее доставке к местам хранения, потребления, перевозки грузов и пассажиров в агропромышленном комплексе. По результатам исследования административные районы были сгруппированы по плотности автодорожной сети и определен уровень обеспеченности автодорог. Анализ основных показателей автодорог также позволяют сделать вывод, что ее плотность выше, чем в среднем по стране.

Ключевые слова: продовольственный пояс, сельское хозяйство, экономико-географическое положение, транспортно-географическое положение, транспортная сеть.