

АКАДЕМИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ  
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

**Институт управления**

на правах рукописи

**Сахтаганов Талгат Мейирбекович**

**РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И БЛАГОУСТРОЙСТВО  
СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ НА ПРИМЕРЕ СЕЛА АТАМЕКЕН  
МУНАЙЛИНСКОГО РАЙОНА МАНГИСТАУСКОЙ ОБЛАСТИ**

Образовательная программа «Региональное развитие (MRD)»  
по специальности «6М051000 – Государственное и местное управление»

Магистерский проект на соискание степени  
магистра регионального развития

Научный руководитель \_\_\_\_\_ д.ф.н., профессор Демеуова А.А

Проект допущен к защите: « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021 г.

Директор Института: \_\_\_\_\_ к.э.н. Турчекенова Р.А

**Нур-Султан, 2021**

## Содержание магистерского проекта

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Нормативные ссылки.....</b>                | <b>3</b>  |
| <b>Обозначения и сокращения .....</b>         | <b>4</b>  |
| <b>Введение .....</b>                         | <b>5</b>  |
| <b>Обзор литературы .....</b>                 | <b>8</b>  |
| <b>Методы исследования .....</b>              | <b>11</b> |
| <b>Анализ и результаты исследования .....</b> | <b>12</b> |
| <b>Заключение.....</b>                        | <b>55</b> |
| <b>Список использованных источников .....</b> | <b>61</b> |
| <b>Приложения.....</b>                        | <b>63</b> |

## **Нормативные ссылки**

1. Постановление Правительства РК от 23 августа 2019 года № 625 «О проекте Указа Президента Республики Казахстан «Об утверждении Прогнозной схемы территориально-пространственного развития страны до 2030 года»;
2. Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 декабря 2019 года № 990 «Об утверждении Государственной программы развития регионов на 2020-2025 годы»;
3. Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 года № 245 «Об автомобильных дорогах»;
4. Закон Республики Казахстан от 16 июля 2001 года № 242 «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан»;
5. Решение Мангистауского областного маслихата от 28 февраля 2018 года № 16/200 «Об утверждении Правил содержания и защиты зеленых насаждений Мангистауской области, Правил благоустройства территорий городов и населенных пунктов Мангистауской области»;
6. СНиП РК 3.01-01-2008 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов».

## Обозначения и сокращения

|       |   |  |
|-------|---|--|
| ГЧП   | – | Государственно-частное партнёрство           |
| УДС   | – | Улично-дорожная сеть                         |
| РК    | – | Республика Казахстан                         |
| РФ    | – | Российская Федерация                         |
| ЕС    | – | Европейский союз                             |
| СНП   | – | Сельский населенный пункт                    |
| Ж/м   | – | Жилой массив                                 |
| АЗС   | – | Автомобильная заправочная станция            |
| СП РК | – | Свод правил Республики Казахстан             |
| СН РК | – | Строительные нормы Республики Казахстан      |
| ГОСТ  | – | Государственный стандарт                     |
| СНиП  | – | Строительные нормы и правила                 |
| БИН   | – | Бизнес-идентификационный номер               |
| ТОО   | – | Товарищество с ограниченной ответственностью |
| ОЮЛ   | – | Объединение юридических лиц                  |
| ФГР   | – | Функциональные городские районы              |
| РБ    | – | Республиканский бюджет                       |
| ПСД   | – | Проектно-сметная документация                |

## Введение

**Актуальность исследования.** Качественная и развитая дорожная инфраструктура – главный признак общего уровня развития государства, региона, города или села. Автомобильные дороги стоит рассматривать не только со стороны больших затрат, но и как сильный катализатор для социально-экономического развития определенной территории.

Это не только преимущество в современном конкурентном мире, где каждая страна и даже города пытаются привлечь внимание туристов, бизнес структур и инвесторов, но и основная потребность для людей, которые проживают в этой местности.

Асфальтированные дороги открывают возможность к преимуществам автомобильного транспорта, к которым можно отнести перевозку пассажиров и грузов независимо от расстояния непосредственно до пункта назначения, относительно высокую скорость и отсутствие временных ограничений. Автомобильный транспорт и его инфраструктура позволяют перевозить людей, а также материалы, сырье, полуфабрикаты и готовую продукцию, предназначенную для продажи.

Дорожная инфраструктура влияет на гибкость и мобильность рабочей силы, что отражается на уровне занятости. Кроме того, более высокий уровень занятости способствует росту уровня жизни. Степень развития дорожной инфраструктуры оказывает влияние на ряд направлений, таких как, например, развитие туризма, приток иностранных инвестиций, региональное развитие и т.д.

В конечном итоге все показатели – занятость, заработная плата, потребление, сбережения, инвестиции, выгоды от туризма – влияют на объем валового внутреннего (регионального) продукта, ключевого макроэкономического показателя, который измеряет экономический выпуск государства (или определенной территории). Выручка от всех этих благ можно будет, в конце концов, применить для улучшения дорог, делая повторный цикл. Кроме того, транспорт имеет важное значение в международном контексте с точки зрения внешней торговли и сотрудничества в различных областях.

Говоря об уровне качества жизни населения определенной территории невозможно опустить тему формирования безопасной, комфортной и привлекательной среды для ее жителей.

Впервые посетив какой-либо город или село, посетитель формирует свою оценку об уровне его развития по таким критериям как приятность нахождения там, ухоженность улиц и мест отдыха, благоустроенность общегородских и сельских территории. Поэтому уровень благоустройства территорий также имеет большое значение не только для местных жителей, но и для привлечения туристов и инвесторов.

**Объектом исследования** в настоящем проекте является село Атамекен, Мунайлинского района Мангистауской области, в том числе её улично-

дорожная сеть (УДС), дорожная инфраструктура и элементы её благоустройства.

**Предметом исследования** являются организационно-экономические отношения субъектов государственного и частного секторов в сфере совершенствования улично-дорожной сети, развития дорожной инфраструктуры и благоустройства села Атамекен.

**Целями исследования** являются выявление и изучение проблемных вопросов по развитию дорожной инфраструктуры и благоустройства села Атамекен и разработка соответствующих практических рекомендаций. Также данная работа призвана привлечь внимание компетентных местных исполнительных органов Мангистауской области на проблемные вопросы в селе в вышеуказанных направлениях и инициировать активные действия по их решению с привлечением общественности. В настоящем проекте не будут рассматриваться технические аспекты строительства автомобильных дорог или проектов по благоустройству села.

Поставленные цели требуют решения следующих взаимосвязанных **задач**:

1. Анализ документов системы государственного планирования и регулирования отношений в сфере совершенствования улично-дорожной сети, строительства/ремонта автомобильных дорог и благоустройства в СНП Республики Казахстан;

2. Анализ текущего социально-экономического состояния, улично-дорожной сети и благоустройства села Атамекен, в том числе проведение онлайн опроса среди жителей села;

3. Изучение практических примеров и образцовых решений в сфере развития дорожной инфраструктуры и благоустройства, в том числе в сельских территориях;

4. Разработка практических рекомендаций по развитию дорожной инфраструктуры и благоустройства села с соответствующими механизмами их реализации.

**Гипотезами исследования** являются следующие тезисы:

1. Жителей села Атамекен глубоко волнуют вопросы отсутствия твердого покрытия на дорогах улиц села, а также низкий уровень благоустройства села. При этом местные жители готовы содействовать в работе по благоустройству села финансово, физически в самих работах и т.д. по мере их возможности;

2. Сельский акимат не в состоянии самостоятельно решать внутренние инфраструктурные проблемы как финансово так и по части необходимых компетенций;

3. При высокой социальной значимости, проекты по строительству и/или ремонту сельских автомобильных дорог требуют высоких бюджетных затрат. При этом в этом заинтересованы лишь местные жители и государство, для инвесторов данные проекты не представляют интерес. Однако, вполне осуществимо реализация проектов по благоустройству села, в том числе в

рамках социальной ответственности бизнеса и/или сельским акиматом при вовлеченности местных жителей по низкобюджетным проектам.

**Ожидаемым результатом исследования** является проект Дорожной карты по развитию дорожной инфраструктуры и благоустройству села Атамекен на 2021-2025 гг. для дальнейшего его рассмотрения в компетентных МИО.

**Информационной базой исследования** послужили проект Прогнозной схемы территориально-пространственного развития страны до 2030 года, Проект «Ауыл – Ел бесігі», Государственная программа развития регионов на 2020-2025 годы, Программа развития Мангистауской области на 2021-2025 годы, План развития села Атамекен Мунайлинского района Мангистауской области на 2019-2021 гг. (в рамках проекта «Ауылды бірлесе дамыту!»: Совместный подход к развитию местного самоуправления»), Научно-исследовательские работы «Экологические и гидрогеологические исследования озера Малая Оймаша» НПЦ «Мангистау-Геология», а также годовые отчеты акима сельского округа Атамекен перед её населением за 2017-2020 годы.

## Обзор литературы

В настоящем магистерском проекте рассматривались два объекта исследования: улично-дорожная сеть (дороги местного значения), в том числе строительство автодорог и благоустройство сельской территории.

В процессе поиска и изучения актуальной информации по формированию и развитию улично-дорожной сети сельских территорий удалось собрать и изучить работы следующих отечественных и зарубежных авторов:

В статье Кошимовой М.А. «Проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан», автор представляет нам четкую картину о текущей ситуации и проблемах дорожно-транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан, в том числе отсутствие в населенных пунктах регулярного транспортного сообщения, низкое качество дорожных покрытий. В статье приводятся 3 основных проблем транспортно-дорожного комплекса РК, в том числе низкий уровень развития местных дорожных сетей.

В статье автор также утверждает, что регионы имеют специфические проблемы дорожно-транспортной инфраструктуры, и приводит в качестве примера нерациональность сети автомобильных дорог в Атырауской и Мангистауской областях, причиной к которому послужили кратковременные интересы предприятий нефтегазодобывающей отрасли регионов. Последствия таких технических решений – непригодность дорог социальным потребностям проживающего в регионах населения [1].

Ценность статьи заключается в том что, не только анализируются текущие проблемы данной отрасли, но также даются рекомендации по ее решению с ожидаемыми экономическими эффектами при модернизации автодорожной отрасли.

Российский эксперт Кельбах С.В. в своей работе «Дорожно-транспортная инфраструктура как база модернизации региональной экономики» определяет дорожно-транспортную инфраструктуру как фундаментальный элемент любой территории, мощным катализатором экономического роста, организации, потенциала и перспективы развития, вплоть до ее экономической и социальной безопасности, сохранение региональной автономии и культурной идентификации. Свое утверждение автор подкрепляет результатами исследования Организации Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР), так вложения в инфраструктуру дают мультипликативный эффект на всех уровнях экономики. В статье приводятся ряд факторов эффекта экономического благополучию за счет наличия качественной дорожно-транспортной инфраструктуры. Автор обращает наше внимание на западную практику, где несмотря на высокий уровень дефицита бюджета и общего замораживания расходов бюджета, государства и местные муниципалитеты инвестируют в создание и модернизацию дорожно-транспортной инфраструктуры [2].

Халтурин Р.А. в статье «Строительство сельских дорог, как фактор развития регионов» приходит к выводу, что развитие сельских территорий

начинается, в первую очередь, с развития дорожной инфраструктуры. Говоря о значимости дорог, автор приводит такую статистику: из-за плохого состояния дорог в сельской местности в 3-4 раза снижается скорость перевозок, в 3-5 раз увеличивается расход топлива, в 4-5 раз повышается себестоимость перевозки. С этих площадей не получают урожай, ежегодно погибает 10-15 % сенокосов, на 30-35 % снижается урожайность сельскохозяйственных культур на полосе до 15 км от дороги. Также после анализа было выявлено, что главным препятствием для строительства дорог выступает слабое финансирование в связи с ограниченностью бюджета по дорогостоящим проектам. Данная проблема актуально и в РК [3].

В статье Бобышева Е.Н. и Шамина А.Е. «Факторы, влияющие на развитие дорожной сети в сельских территориях» анализируется влияние различных факторов на развитие дорожной сети в сельских территориях, а также дается характеристика текущего состояния сельской дорожно-транспортной сети Нижегородской области Российской Федерации. Авторы выделяют активные и пассивные факторы, отрицательно влияющие на развитие дорожной сети сельской местности. К активным факторам авторы относят высокие затраты дорожно-инфраструктурных проектов, ненадежные в части прибыли инвестиции в отрасль, рост цен на материалы и горючее для дорожных машин, низкий уровень финансирования отрасли. Природные условия, сезонность работ по строительству дорог, свободный доступ к благам дорожной инфраструктуры, неисполнение и/или ненадлежащее исполнение поставщиков работ контрактов по дорожным проектам, а также низкое инновационная деятельность или же ее отсутствие приводятся как пассивные факторы[4].

Весьма отличной базой литературы послужили материалы Международной научно-практической конференции Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета на тему «Развитие и модернизация улично-дорожной сети (УДС) крупных городов с учетом особенностей организации и проведения массовых мероприятий международного значения (в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 г.)». В том числе авторская классификация улиц и дорог местного значения и способы их модернизации, разработанные Девятовым М.М. и Вилковой Е.С. позволяют обоснованно идентифицировать участки УДС с учетом их современного функционального назначения в общей УДС НП, а также в повышении уровня безопасности дорожного движения. В целом тематический сборник является хорошей научно-практической базой по совершенствованию УДС городов и строительству дорог. В сборнике имеются авторские статьи по таким направлениям как «Актуальные вопросы развития и модернизации транспортных систем городов», «Современные подходы при изысканиях и проектировании транспортных сооружений», «Инновационные материалы и технологии в дорожном строительстве», «Организация и обеспечение безопасности дорожного движения» и т.д. [5].

Что касается благоустройства территорий, Максимовская А.А. в своей статье «Роль управления благоустройством в развитии территории» поднимает

проблемы и вопросы, касающиеся управления благоустройством территории (города), даёт определения теоретическим основам благоустройства муниципального образования, описывает существующие проблемы в отрасли, осуществляет анализ управления благоустройством на примере города Санкт-Петербург, РФ. В заключение автор выдвигает предложения по совершенствованию системы управления благоустройством Санкт-Петербурга [6].

В статье Семёнова Ю.К. «Благоустройство и озеленение территории скверов в Пензе» отражена проблематика развития благоустройства и озеленения территории скверов Пензенской области РФ. Были проанализированы этапы благоустройства и мероприятия по озеленению скверов г. Пенза. Автор рассказывает, что озеленение и благоустройство общественных пространств (парков, скверов, набережных и других объектов) набирает обороты в настоящее время. Уделяется внимание и на внешний вид, эстетику, чистоту и комфортность в процессе благоустройства общественных пространств. Уделяется особое внимание на функционал, экологические, санитарно-гигиенические характеристики, а также микроклимат во время создания пространств. Исследование особенностей земельного участка, изучение его рельефа и грунта также имеет первостепенное значение [7].

В статье Алексеевой М. «Благоустройство прилегающей территории: учет расходов» мероприятия по благоустройству территории уже разбиваются в конкретные меры, после учитываются примерные основные расходы. Рассмотрены такие мероприятия как сезонная уборка и озеленение территории, создание новых объектов благоустройства, восстановление дорожного покрытия [8].

В работе Свиридовой Е.С. и Скопинского А.И. «Система управления благоустройством территории муниципального образования» освещены основные вопросы по системе управления благоустройством территории. В первую очередь, авторами рассмотрены теоретические основы благоустройства населенного пункта, где были изучены отдельные этапы развития системы управления благоустройством территории, а также описано текущее положение дел по выдвинутым к рассмотрению проблемам. Авторами проведен анализ управления процесса благоустройства муниципального образования Калужской области и Республики Тыва, РФ, а также сформулированы предложения по совершенствованию системы управления благоустройством территорий с учетом опыта стран ЕС [9].

## Методы исследования

В процессе написания магистерского проекта применены теоретический и эмпирический уровни научного познания.

В основном для теоретико-аналитических задач таких как изучение процессов, механизмов, регулирование и экономической составляющей, успешных проектов в сфере автомобильных дорог, изучение элементов, успешных практик и инновационных решений в сфере благоустройства сельских территорий, а также при анализе текущей ситуации и выявлении проблемных вопросов по дорожной инфраструктуре и благоустройству села Атамекен применен в основном теоретический уровень научного познания, в том числе следующие методы исследования:

- метод «анализа и синтеза», разложены, изучены и соединены в единую систему отдельные части элементов объекта исследования;

- метод «иерархической классификации» в изучении программных и нормативных документов, регулирующих сферу автодорог и благоустройства территорий;

- метод «контент-анализа» при изучении литературы и материалов по исследуемой теме;

- метод «аналогии» при изучении и выделении полезного для настоящего магистерского проекта опыта по реализованным образцовым проектам в исследуемых сферах.

Также применены методы «полевого наблюдения» и «опроса». Наблюдение – метод познания, состоящий в преднамеренном, целенаправленном восприятии реальных объектов. А полевое наблюдение – это наблюдение в естественной обстановке. Мне удалось наблюдать за укладкой асфальтового покрытия на одной из центральных дорог села Атамекен 14.10.2020 года.

Как отмечал Глава государства К-Ж. Токаев в своем последнем Послании народу Казахстана «Казахстан в новой реальности: время действий»: «В отношении общественно значимых расходов на инфраструктурные и социальные инициативы бюджеты районов и населенных пунктов должны проходить через общественную экспертизу, в том числе с применением онлайн-опросов» [10].

В рамках магистерского проекта была разработана анкета и проведен онлайн-опрос среди населения села Атамекен, в частности по каждому жилым массивам, с целью определения и исследования наиболее актуальных проблем дорожной инфраструктуры и благоустройства села.

## **АНАЛИЗ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

### **1 Анализ документов системы государственного планирования и регулирования отношений в сфере развития дорожной инфраструктуры и благоустройства в сельских территориях РК**

**Система государственного планирования в сфере развития дорожной инфраструктуры и благоустройства СНП.** Прогнозная схема территориально-пространственного развития страны является стратегическим документом первого уровня системы государственного планирования, определяющим долгосрочное видение развития страны.

В проекте Прогнозной схемы территориально-пространственного развития страны до 2030 года (далее – Прогнозная схема) одним из ключевых проблем территориально-пространственного развития страны, требующий решения в приоритетном порядке, определена необходимость повышения качества автодорог республиканского и местного значения, связность регионов на республиканском уровне и улучшение дорог между СНП на областном уровне. Ожидается, что решение данной проблемы будет способствовать повышению мобильности граждан внутри страны и регионов, снижению неравенства в доступе к социальным и иным благам, а также а целом откроет дорогу к улучшению социальной-экономической ситуации в регионах.

Далее в Прогнозной схеме третьим приоритетным вопросом стоит необходимость в приоритетном порядке направления инвестиции на обновление инфраструктуры в агломерациях и ФГР, в которых происходит рост численности населения. При этом, политика управляемой урбанизации должна учитываться при развитии инженерной инфраструктуры. Недопустимо хаотичное разрастание окраин агломераций в связи с увеличением миграции.

Четвертым приоритетным вопросом определена необходимость решения проблемы доступа к централизованному водоснабжению и качественным автомобильным дорогам в сельских территориях, а также рассмотрение вопросов по пересмотру административно-территориального устройства регионов.

Правильно обозначен тот факт, что нецелесообразно строительство дорогостоящей инфраструктуры в связи с низким потенциалом социально-экономического развития малочисленных СНП. Поэтому разработчики Прогнозной схемы, обоснованно, склоняются в направлении по стимулированию применения низкобюджетных и инновационных путей обеспечения населения базовыми услугами, с целью выравнивания базовых показателей уровня жизни в СНП.

В Прогнозной схеме также отмечается необходимость дальнейшего развития сельских территорий на базе эффективного развития местного самоуправления, а также повышения её экономической самостоятельности. Результатом этой политики будет внедрение бюджета 4-го уровня (города районного значения, села, поселка, сельского округа).

В рамках Прогнозной схемы перед государством поставлены ряд задач, одной из которых является «инфраструктурная обеспеченность территорий». Именно территориально-связующей и базовой (транспортная, социальная, коммуникационная, энергетическая и т.д.) инфраструктуре отводится особое внимание.

В рамках инициативы «Повышение качества автомобильных дорог и развитие придорожных услуг» Стратегического плана-2025, запланировано направление значительных объемов финансирования на содержание, ремонт и реконструкцию *местных дорог*, что должно повысить мобильность людей и товаров. Планирование размещения вдоль автодорог международного и республиканского значения перспективных объектов сервиса нацелено на повышение занятости в регионах. До 2030 года Прогнозная схема ставит цель полностью устранить инфраструктурные дифференциации внутри регионов страны, а дороги с твердым покрытием будут связывать СНП с центрами сельских округов и районными центрами. При этом, автодороги согласно системам региональных стандартов должны соответствовать удовлетворительному состоянию, независимо от времени года быть доступным для передвижения населения, а также обслуживаться надлежащим образом.

Прогнозная схема отводит опорным СНП особый приоритет для инвестирования в необходимую инфраструктуру, что простимулирует дальнейшее повышение качества жизни в сельских местностях. При этом отмечается, что в предстоящее десятилетие планы развития социальной инфраструктуры должны быть увязаны с демографическим прогнозом, ростом потребности местного населения, развитием частного сектора, ГЧП и перспективами развития населенных пунктов, т.е. соответствовать принципам «целесообразности и эффективности».

В Послании Главы государства К-Ж. Токаева народу Казахстана «Казахстан в новой реальности: время действий» от 1 сентября 2020 г. отдельное внимание отводится развитию транспортно-логистического комплекса РК. Подводя итоги первого этапа программы «Нұрлы жол» на период 2015-2019 гг., обсуждаются не улицы населенных пунктов, а автодороги общего пользования и дальнейшие задачи по развитию транспортно-транзитного сектора РК. И хотя основным документом, определяющим вектор государственной политики в сфере автомобильных дорог является государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол», из Послания предметно нас интересует проект «Ауыл – ел бесігі», одной из целей которой является строительство и ремонт более 7 тыс. км. дорог и внутрипоселковых улиц в почти 3,5 тыс. перспективных сел РК. Глава государства еще годом ранее в своем предыдущем Послании народу Казахстана «Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана» рассказывает нам о Проекте и выделенных бюджетных средствах в размере 90 млрд. тенге на последующие 3 года дополнительно к 30 млрд. тенге, выделенным в 2019 году на решение ряда инфраструктурных проблем в том числе по дорожно-транспортной инфраструктуре в СНП [11].

Проект «Ауыл – Ел бесігі», которая была упомянута в обеих вышеуказанных Посланиях, была разработана после поручения Первого Президента РК – Елбасы Н. Назарбаева на выступлении на XVIII съезде партии «Nur Otan» в начале 2019 года. Однако, сама идея модернизации инженерной инфраструктуры 3,5 тыс. сельских населенных пунктов берет начало с Национального плана развития Республики Казахстан до 2025 года, утвержденная еще годом ранее.

Механизм реализации Проекта выглядит следующим образом:

В первую очередь, осуществляется отбор опорных СНП, после анализа их потенциала развития и современного экономического состояния.

Во-вторых, по каждому проекту и СНП ведется разработка дорожной карты по согласно критериям региональных стандартов.

Реализация проектов, а также контроль за ними будет осуществляться с привлечением заинтересованных государственных органов и партии «Nur Otan». Также местное население на постоянной основе будет информироваться о результатах проводимой работы.

При отборе опорных СНП будут учитываться 4 блока: экономическая, инженерная и социальная инфраструктура, экологическая обстановка. При этом акцент делается на показатели экономического блока (например, перспектива создания рабочих мест). Кроме того, учитывается близость СНП к рынку сбыта (железнодорожным узлам, автомагистралям) и крупным городам, а также большое количество показателей в системе региональных стандартов. Региональные стандарты включают в себя показатель качества жизни сельских жителей, перечень конкретных критериев по доступности для них социальных благ и государственных услуг, а также уровень обеспеченности инфраструктурой, необходимой для жизни в сельской местности.

Так, в опорных СНП предусматривается наличие не менее 19 (сельских округов) и 26 (сельских районных центров) объектов и услуг, соответствующих отраслевым нормативам. В этой связи, при реализации инфраструктурных проектов на селе в рамках действующих государственных программ будет применен комплексный подход в развитии опорных сел на базе приоритетного финансирования.

На реализацию проекта «Ауыл – ел бесігі» в 2019-2021 годах из республиканского бюджета предусмотрено 90 млрд. тенге, в том числе на 2019 год было выделено 30 млрд. тенге. Выделение средств из РБ по регионам осуществлялось на основе численности сельского населения, проживающего в СНП с высоким потенциалом развития. В среднем на 1 районного центра объем финансирования составляет около 670 млн. тенге. Областные акиматы, в свою очередь, в рамках социальной ответственности бизнеса совместно с крупными системообразующими предприятиями и меценатами прорабатывают вопросы благоустройства сел. Также есть примеры меценатства и безвозмездных инвестиций в благоустройство родных сел крупными предпринимателями в рамках программы «Рухани жаңғыру». Например, за последние два года директор ТОО «Шахтерское» Г. Прокоп инвестировал более 1 млрд тенге в

развитие села Шахтерское Карагандинской области, а директор ТОО «Агрофирма Родина» И. Сауэр вложил более 500 млн. тенге в развитие села Родина в Акмолинской области. В селе Лепсы Алматинской области отремонтированы социальные объекты на общую сумму более 1 млрд. тенге благодаря вложениям предпринимателя Б. Оспанова [12].

В Государственной программе развития регионов на 2020-2025 годы, утвержденная Постановлением Правительства Республики Казахстан от 27 декабря 2019 года № 990, также упоминается о развитии СНП. Согласно госпрограмме для создания комфортной среды проживания при строительстве и/или модернизации объектов в обязательном порядке будут учитываться условия системы региональных стандартов с корректировкой проектов детальной планировки населенных пунктов (ПДП).

В Программе развития Мангистауской области на 2021-2025 годы, недавно утвержденной решением Мангистауского областного маслихата от 15.01.2021 года № 11/1, открыто описана проблема внутрисельских автомобильных дорог. Общая протяженность автомобильных дорог местного значения в Мангистауской области составляет 1928 км, из которых асфальтобетонное покрытие имеют только 48%, гравийно-щебеночное – 40,2% и грунтовое (без покрытия) – 10,8%. Однако, на сегодняшний день доля внутрисельских автомобильных дорог, находящихся в хорошем и удовлетворительном состоянии составляет лишь 24,5%. Причинами такой высокой степени изношенности асфальтобетонного покрытия на внутрисельских автомобильных дорогах обозначены «несоблюдение сроков ремонта автомобильных дорог – капитальный и средний ремонт имеют эпизодический характер» и «недостаток средств, выделяемых на текущий ремонт и содержание внутрисельских и внутригородских дорог». Для решения имеющихся проблем и развития дорожной инфраструктуры региона и сельских территорий, в частности, обозначена 3-я Цель по улучшению состояния местных дорог. До 2025 года планируется повысить долю дорог, находящихся в хорошем и удовлетворительном состоянии до **99,8%**. В том числе, планируется реконструкция, строительство и средний ремонт внутрипоселковых автодорог в 2021 году – 73,9 км, 2022 году – 53,8 км, 2023 году – 53,3 км, 2024 году – 52,2 км, 2025 году – 65 км. Также в ПРТ региона поставлена 5-ой Целью Развитие СНП, преимущественно в рамках уже упомянутого Проекта «Ауыл – ел бесігі» [13].

**Регулирование сферы строительства автодорог.** Самым основным документом государственного регулирования отношений в сфере автодорог является Закон РК «Об автомобильных дорогах» от 17 июля 2001 года № 245. Закон регулирует правовые, организационные и экономические основы государственного управления автодорогами в РК, их строительство, эксплуатация и развитие в интересах страны и пользователей автодорогами.

В рамках магистерского проекта удалось составить следующий перечень нормативных документов по *строительству автодорог*:

1. Рекомендации по применению смесей щебеночно-мастичных асфальтобетонных на основе композиционных вяжущих материалов для строительства и ремонта покрытий автомобильных дорог;
2. Рекомендации по расчету экономических эффектов от строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог на макро и микро экономическом уровне;
3. СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги»;
4. Свод правил РК 2.04-01-2017 «Строительная климатология»;
5. СНиП 2.01.07-85\* «Нагрузки и воздействия» (с Изменениями N 1, 2);
6. Свод правил РК 2.03-30-2017 «Строительство в сейсмических зонах»;
7. СНиП РК 3.01-01-2008 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов»;
8. СН РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа»;
9. СТ РК 1225-2019 «Смеси асфальтобетонные дорожные, аэродромные и асфальтобетон. Технические условия»;
10. СТ РК 1284-2004 «Щебень и гравий из плотных горных пород для строительных работ. Технические условия»;
11. Межгосударственный стандарт 23735-2014 «Смеси песчано-гравийные для строительных работ. Технические условия»;
12. СТ РК 1125-2002 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;
13. СТ РК 1412-2017 «Технические средства регулирования дорожного движения. Правила применения»
14. СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия»
15. СТ РК 1124-2002 «Разметка дорожная»;
16. ГОСТ 23457 - 86 «Технические средства организации дорожного движения»;
17. Приказ Министра энергетики Республики Казахстан от 20 марта 2015 года № 230 «Об утверждении Правил устройства электроустановок»;
18. Строительные нормы РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство»;
19. Руководящие документы в строительстве РК 4.04-185-2003 «Нормы технологического проектирования сельских электрических сетей Республики Казахстан»;
20. Правила охраны электрических и тепловых сетей, производства работ в охранных зонах электрических и тепловых сетей от 27.03.2015 г.
21. СН РК 4.03-01-2011 «Газораспределительные системы»;
22. Требования промышленной безопасности систем распределения и потребления природных газов;
23. Правила устройства электроустановок (Приказ Министра энергетики Республики Казахстан от 20 марта 2015 года № 230);

24. СП РК 1.03-101-2013 и 1.03-102-2014 «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений»;

25. Санитарные правила «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям труда и бытового обслуживания при строительстве, реконструкцию, ремонте и вводе, эксплуатации объектов строительства» (Приказ Министра национальной экономики РК № 177 от 28.02.2015 года);

26. Санитарные правила «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов» (Приказ Министра национальной экономики РК РК №237 от 20.03.2015 г.);

27. СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство»;

28. Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».

**Регулирование сферы благоустройства населенных пунктов.** Самым основным документом государственного регулирования отношений, возникающих между государственными органами, физическими и юридическими лицами в сфере архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в РК является Закон РК от 16 июля 2001 года №242 «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан». Закон направлен на формирование полноценной среды обитания и жизнедеятельности населения страны, а также устойчивое развитие населенных пунктов.

Решением Мангистауского областного маслихата от 28 февраля 2018 года № 16/200 утверждены Правила содержания и защиты зеленых насаждений Мангистауской области, а также Правила благоустройства территорий городов и населенных пунктов Мангистауской области.

По благоустройству территории также были выявлены следующие нормативные документы:

1. СП РК 3.01-101-2013 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов»;

2. СП РК 3.01-105-2013 «Благоустройство территорий населенных пунктов»;

3. СП РК 4.04-104-2013 «Наружное электрическое освещение городов, поселков и сельских населенных пунктов»;

4. РДС РК 3.01-05-2001(изд.2002) «Градостроительство. Планировка и застройка населенных мест с учетом потребностей инвалидов и других маломобильных групп населения».

## 2 Анализ текущего состояния дорожной инфраструктуры и благоустройства села Атамекен

### Краткий обзор социально-экономического состояния села Атамекен.

Село Атамекен расположено в Мунайлинском районе Мангистауской области, и находится на автомобильной трассе районного центра, граничит с областным центром – город Актау. В радиусе 20 км расположились с 120 тыс. населением населённые пункты Баскудык, Баянды, Даулет, Кызылтобе, Мангистау, Батыр. В состав сельского округа входят 11 жилых массивов – это Каламкас, Болашак, Жалын, Арай, Туган ел, Темир су, Арман, Шагала, Коктем, Тамшалы и Атамекен. Общая площадь территории составляет 770 га. В селе насчитывается около 5 тыс. жилых дворов, 40 дачных домов, 55 подсобных хозяйств [14].

Численность населения по состоянию на 1 января 2021 года составляет 43 071 человек (2020 год – 42 240, 2019 год – 41 366, 2018 год – 40 772), из них 21 тыс. человек или 51,4 % относятся к экономически активному населению, более 5 тыс. детей учатся в общеобразовательных школах № 7 и № 12 в селе. Всего по селу численность зарегистрированных безработных – 101, инвалидов I. II. III групп (включая детей и несовершеннолетних) – 910, количество пенсионеров – 6 598, многодетных материй – более 1,5 тыс., студентов – более 1,4 тыс., школьников – более 5,5 тыс., младенцев до 6 лет – 4,8 тыс. Рождаемость в 2020 году составило – 883, смертность – 61. Отсутствует информация по качественному составу рабочей силы, а также по миграции населения.

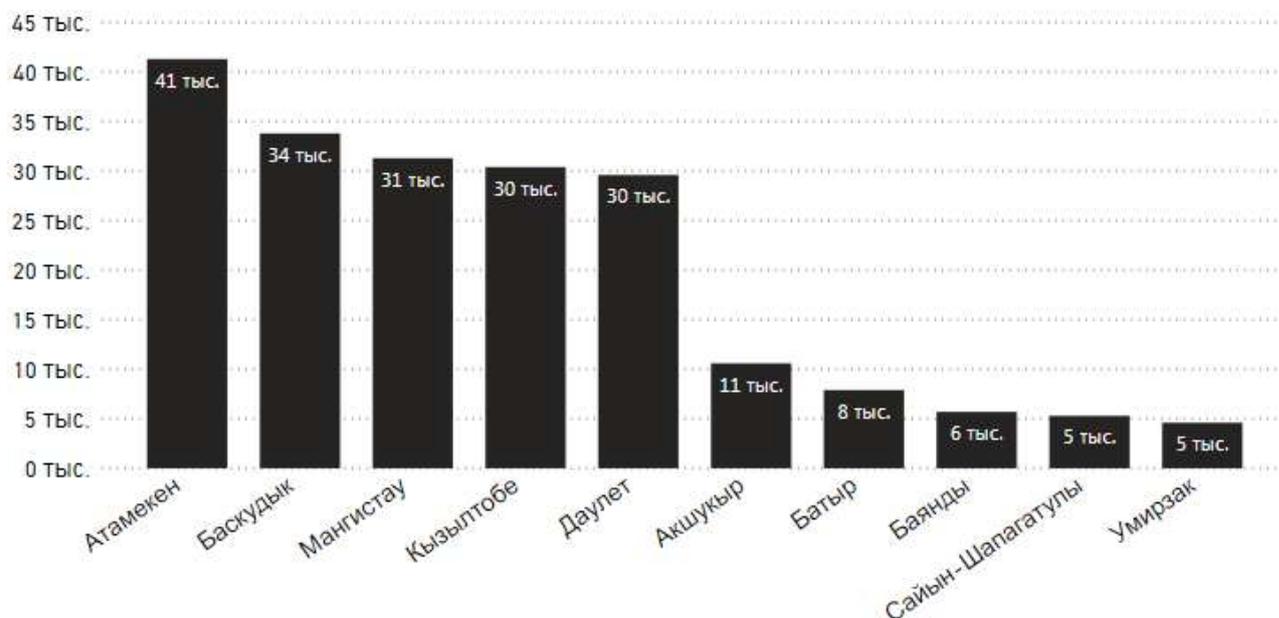


Рис. 1. Сравнительная таблица численности населения СНП, входящих в состав ФГР г. Актау

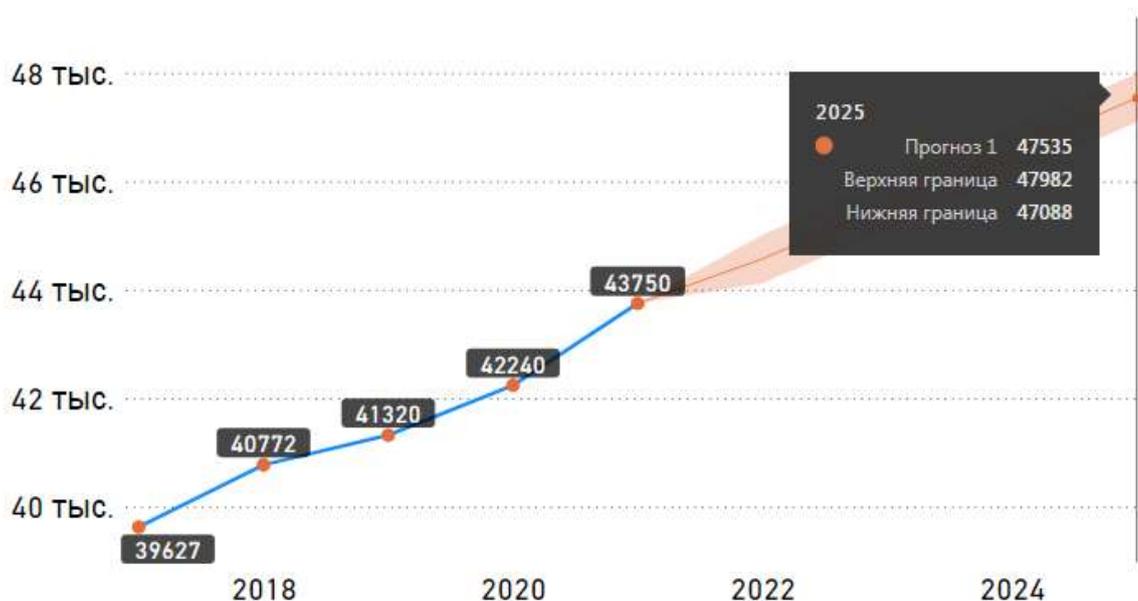


Рис. 2. Прогноз роста демографии села Атамекен до 2025 года

Село полностью обеспечено базовой инфраструктурой (электричество, газификация, водоснабжение (80%), связь и интернет, автодороги на центральных улицах). Территория села полностью охвачена электросетью и ночным уличным освещением на 100%, так в 2020 году на центральных улицах установлены 70 штук современных лэд-светильников.

Питьевая вода предоставляется по централизованному трубопроводу во все 11 жилых массивов ежедневно в соответствии по специальному графиком от 10:00 до 14:00 часов. На сегодняшний день потребление воды селом составляет от 2200 до 2300 кубов в сутки.

Доходы в сельский бюджет за 2020 год составили 596,2 млн. тенге (факт) (528,2 млн. тенге за 2019 год). Однако, если сравнивать с Актауским городским бюджетом, то бюджет села объективно покажется ничтожным 20,3 млрд. тенге к 0,6 млрд. тенге. В структуре доходов в бюджете села преобладают трансфертные и налоговые поступления (94,9% и 17,7%, соответственно), что доказывает сильную зависимость села от вышестоящего бюджета.

В совокупности налоговых поступления от экономической деятельности местного населения поступило на общую сумму 93,8 млн. тенге в 2020 году (на 2,2% меньше показателя 2019 года – 95,9 млн. тенге). Из них:

- индивидуальный подоходный налог – 25,3 млн. тенге;
- налог на имущество физических лиц – 1,47 млн. тенге;
- земельный налог физических лиц – 1,4 млн. тенге;
- налог на транспортные средства юридических лиц – 1,1 млн. тенге;
- налог на транспортные средства физических лиц – 64,48 млн. тенге.

В селе зарегистрировано 750 субъектов малого и среднего предпринимательства, из них 264 относятся к малому бизнесу. Абсолютное большинство малого бизнеса представлена в сферах торговли и услуг. В селе нет градостроительного предприятия [15].

**Геоморфология, рельеф, климат.** В геоморфологическом отношении село Атамекен находится на плато Мангышлак, поверхность земли ровная. В соответствии с СП РК 3.03-104-2014 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа» Приложение В село относится к V дорожно-климатической зоне, согласно СП РК 2.04-01-2017 «Строительная климатология» Приложение А к климатическому подрайону IV-Г.

Территория села находится в полупустынном климате. Климат села и региона в целом является резко континентальным, аридным, т.е. сухой климат с высокими амплитудами воздуха.

Исходная сейсмичность района территории села согласно картам «Общего сейсмического зонирования территории Казахстана» СП РК 2.03-30-2017 составляет 6 баллов по шкале MSK-64 (К).

**Улично-дорожная сеть и дорожная инфраструктура села Атамекен.** Улично-дорожная сеть населенного пункта (УДС) – одна из наиболее важных градостроительных систем, предназначенная для организации городского (сельского) движения, прокладки подземных (наземных и надземных) инженерных коммуникаций, создания условий для аэрации территорий, а также для отвода поверхностных вод.

Развитие УДС населённого пункта осуществляется исходя из размещения элементов планировочной структуры (кварталов, микрорайонов, иных элементов), а также согласно нормативам градостроительного проектирования, регламентов, правил землепользования и застройки, разрешений на использование земельных участков и объектов капитального строительства, градостроительных планов земельных участков.

В РК помимо других стандартов и норм, градостроительство, планировку и застройку городских и сельских населенных пунктов регулирует СНиП РК 3.01-01-2008.

Следует формировать УДС населённых пунктов в виде непрерывной иерархически построенной системы улиц, дорог и других элементов УДС с учётом их функционального назначения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки, а также интенсивности транспортного, пешеходного, велосипедного и прочих видов движения.

Предъявляется следующий ряд требований к планировочной структуре УДС:

- разумное размещение функциональных зон и обеспечение кратчайших связей между ними в шаговой доступности не более 15 минут пешой ходьбы;
- обеспечение пропускной способности магистральных дорог и транспортных узлов с разделением движения по видам транспорта и по скоростям;
- при временных затруднениях возможность перераспределения транспортных потоков на другие направления;
- обеспечение удобных подъездов к объектам внешнего транспорта (аэропорт, ж/д вокзал и т.п. если таковы существуют) и выездов на автомобильные дороги республиканского/областного/районного значения;

- обеспечивать безопасное движение пешеходов и транспорта.

Планировочная структура населенного пункта формируется с учётом природных условий, таких как рельеф местности, наличие водных ресурсов и климат.

Выделяют следующие схемы планировочных структур УДС населенного пункта:

- Свободная;
- Радиальная;
- Радиально-кольцевая;
- Треугольная;
- Прямоугольная;
- Прямоугольно-диагональная;
- Комбинированная.

По схеме УДС селу преимущественно свойственна *прямоугольная схема*, и лишь в ж/м Арман наблюдается *треугольная схема*.

В треугольной схеме в пунктах пересечения элементов УДС образуются острые углы, которые создают значительные трудности и неудобства при освоении и застройке участков. В этой связи она не получила большого распространения в градостроительстве. Кроме того, треугольная схема даже в наиболее активных направлениях не обеспечивает удобных транспортных связей. Незначительные проявления данной схемы можно встретить в старых районах Лондона, Парижа, Берна и других городов.

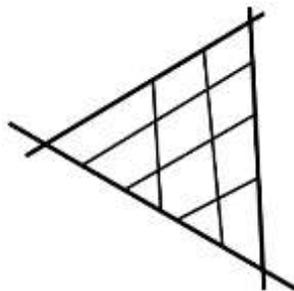


Рис. 3. Треугольная схема

Прямоугольная схема широко распространена в мире так как имеет ряд преимуществ перед другими планировочными структурами, такими как:

- лёгкость и удобство ориентирования в процессе движения;
- наличие магистралей-дублёров, рассредоточивающих транспортные потоки, соответственно значительная пропускная способность;
- разгрузка центрального транспортного узла.

Характерна для центральных частей современных городов и сел, развивавшихся по заранее разработанным планам.

Недостатком является только значительная удалённость противоположно расположенных периферийных дорог, в связи с отсутствием гипотенуз [16].

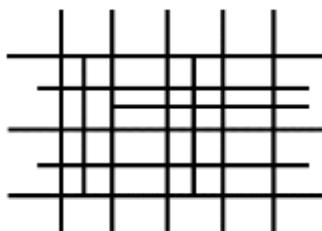


Рис. 4. Прямоугольная схема

Общая длина дорог внутри села – **64,951 км**. Из них асфальтированная дорога составляет 8,2 км, т.е 12,6%, а дороги с грунтовым (грейдерным) покрытием 56,751 км, т.е 87,37%.

Табл. 1. Основные показатели дорожной инфраструктуры села Атамекен

|   |                    |
|---|--------------------|
| <b>Общая протяженность дорог, из них:</b> | 64,951 км          |
| <b>асфальтовое покрытие</b>               | 8,2 км (12,63%)    |
| <b>грунтовое (грейдерное) покрытие</b>    | 56,751 км (87,37%) |

В настоящий момент существуют три линии центральных дорог с асфальтовым покрытием (см. таблицу 2 и рисунок 5) и двусторонним движением. Все эти линии автодорог представляют собой дороги сельского значения. Если первые две линии автодорог были построены относительно недавно и состояние пока хорошее, то по линии автодороги «Ресторан «Ару» (автодорога республиканского значения А-33) – ж/м Шагала (до дачного поселка Приозерный-3)», общая протяженность которой составляет 3 км, требуется средний ремонт. Средний ремонт включает в себя возмещение износа дорожного покрытия и поддержание ровности на отдельных его участках и производится с периодичностью раз в 2-3 года. При осуществлении среднего ремонта также обустраиваются тротуары, устанавливаются ограждения.

Табл. 2. Дороги с асфальтовым покрытием

| <b>Связка</b>   | <b>Протяженность</b> | <b>Состояние</b>         |
|---|----------------------|--------------------------|
| Ж/м Жалын (напротив автосервиса Yasira Group. г. Актау, 25 мкр.) – Акимат сельского округа                | 2,6 км               | Хорошее                  |
| АЗС Гуларша (при входе в ж/м Арай) – конец ж/м Тамшалы (напротив ж/м Туган ел)                            | 2,6 км               | Хорошее                  |
| Ресторан «Ару» (автодорога республиканского значения А-33) – ж/м Шагала (до дачного поселка Приозерный-3) | 3 км                 | Требуется средний ремонт |
| <b>Итого</b>  |                      | <b>8,2 км</b>            |

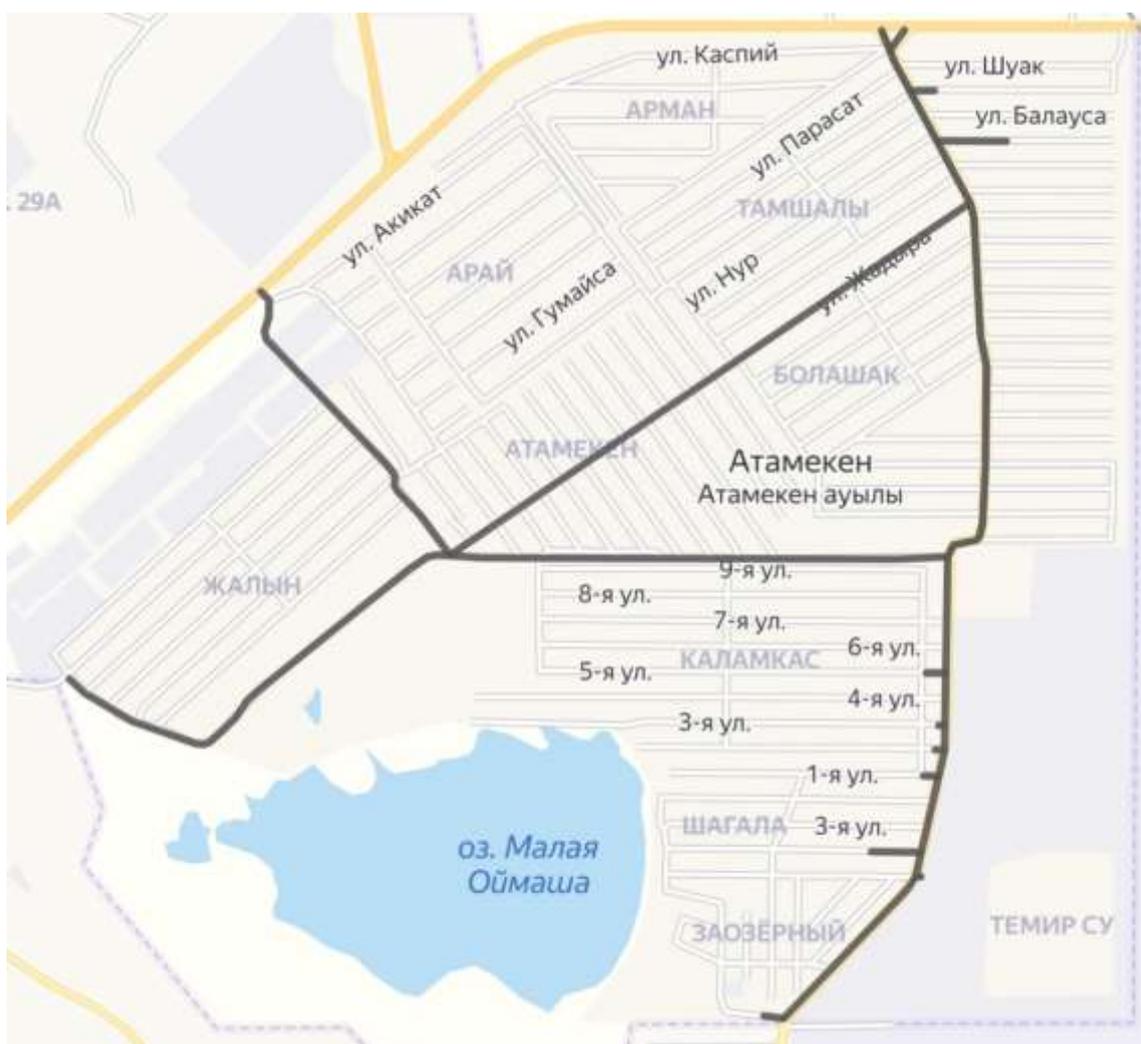


Рис 5. Линии дорог с асфальтовым покрытием

На карте можно заметить что существуют небольшие «кормушки», связанные с автодорогами. В общей сложности, их протяженность составляет около 636 метров.

Что касается дорог с грунтовым покрытием, в перспективе по функциональности возможно строительство двусторонней автодороги сельского значения на общую протяженность 5,031 км или 8,86 % от всех дорог с грунтовым покрытием. В остальных дорогах, а их абсолютное большинство (51,72 км или 91,14 % от всех дорог с грунтовым покрытием), в связи с узкой проходимостью, возможно строительство только односторонней автодороги.



Рис. 6. Дороги с грунтовым покрытием (синий цвет – двусторонние, красный – односторонние)

Табл. 3. Дороги с грунтовым покрытием (в перспективе 2-сторонняя)

| Связка  | Протяженность, км |
|---|-------------------|
| ж/м Жалын, Здание 85А (напротив автосервиса YasiraGroup. г. Актау, 25 мкр) – ж/м Жалын здание 42А (до автодороги) | 1,74              |
| ж/м Жалын, здание 21 – ж/м Жалын Здание 490   | 0,460             |
| Ул. Акикат ½ – ул. Шиели  | 0,676             |
| Ж/М Атамекен ул. 11, 264 – ул. 11, 486а   | 0,355             |
| Автодорога республиканского значения А-33 (ж/м Туган ел) – ж/м Туган ел, здание 21                                | 1,8               |
| <b>Итого</b>  | <b>5,031 км</b>   |

Табл. 4. Подробный перечень линии дорог с грунтовым покрытием

| Жилой массив | Связка   | Протяженность, км |
|--------------|--|-------------------|
| Жалын        | Здание 85А (напротив автосервиса Yasira Group. | 1,74              |

|              |  |                 |
|--------------|--|-----------------|
|              | г. Актау, 25 мкр) – здание 42А (до автодороги)   |                 |
|              | Здание 21 – Здание 490   | 0,460           |
|              | Здание 85А – Здание 126А   | 1,010           |
|              | Здание 169А – Здание 210А  | 1,012           |
|              | Здание 253А – Здание 294   | 0,994           |
|              | Здание 336А – Здание 378   | 0,966           |
|              | Здание 378А – Здание 467   | 0,904           |
|              | Здание 522 – Здание 542  | 0,391           |
|              | Здание 489 – Здание 468  | 0,429           |
| <b>Итого</b> |  | <b>7,906 км</b> |
| Арай         | Ул. Акикат ½ – ул. Шиели   | 0,676           |
|              | Продуктовый магазин «Аккала» (ул. Акикат) –<br>продуктовый магазин «Ернұр» (ж/м Атамекен,<br>14) | 1,3             |
|              | Ул. Акикат, 628 – ул. Кызгалдак, 39  | 1,1             |
|              | Ж/м Арай, 499 – ж/м Арай, 490  | 0,155           |
|              | Ул. Рауан, 406 – ул. Рауан, 398  | 0,137           |
|              | Ул. Бейбітшілік, 313 – ул. Бейбітшілік, 306  | 0,120           |
|              | Ул. Достык, 222 – ул. Достык, 215  | 0,134           |
|              | Ул. Гульмайса, 130 – ул. Гульмайса, 121  | 0,137           |
|              | Ул. Кызгалдак, 38/2 – ул. Кызгалдак, 30  | 0,133           |
|              | Ж/м Арай, 487 – ж/м Арай, 454  | 0,529           |
|              | Ул. Рауан, 396 – ул. Рауан, 362  | 0,530           |
|              | Ул. Бейбітшілік, 304 – ул. Бейбітшілік, 271  | 0,531           |
|              | Ул. Достык, 212 – ул. Достык, 178  | 0,532           |
|              | Ул. Гулмайса, 120 – ул. Гулмайса, 86   | 0,534           |
| <b>Итого</b> |  | <b>6,55 км</b>  |
| Атамекен     | Точка ж/м Жалын 335/1 – ж/м Тамшалы, ул.<br>Шиели, 80  | 0,916           |
|              | Ул. 12, 226 – ул. 12, 285  | 0,185           |
|              | Ул. 11, 264 – ул. 11, 486а   | 0,355           |
|              | Ул. 10, 240 – ул. 10, 483а (центральная дорога<br>Каламкас)                                      | 0,4             |
|              | Ул. 9, 216 – ул. 9, 474а (центральная дорога<br>Каламкас)  | 0,45            |
|              | Ул. 8, 192 – ул. 8, 461а (центральная дорога<br>Каламкас)  | 0,5             |
|              | Ул. 7, 168 – ул. 7, 442 (центральная дорога<br>Каламкас)   | 0,55            |
|              | Ул. 6, 144 – ул. 6, 419а (центральная дорога<br>Каламкас)  | 0,6             |
|              | Ул. 5, 119а – ул. 5, 390а (центральная дорога<br>Каламкас)                                       | 0,65            |
|              | Ул. 4, 93 – ул. 4, 358а (центральная дорога<br>Каламкас)   | 0,7             |
|              | Ул. 3, 67 – ул. Наурыз, 319А (центральная<br>дорогая Каламкас)                                   | 0,753           |
|              | Ул. 2, 40 – ул. 2, 52 (центральная дорога<br>Атамекен)   | 0,264           |
|              | Ул. 1, 14 (продуктовый магазин Ернур) – ул. 1, 26  | 0,267           |

|              |  |                 |
|--------------|--|-----------------|
|              | (центральная дорога Атамекен)  |                 |
|              | Ул. Гарыш, 396 – ул. Болашак, 357  | 0,908           |
|              | Ул. Жулдыз, 322 – ж/м Коктем, 1а (центральная дорога Каламкас)                     | 0,6             |
| <b>Итого</b> |  | <b>8,1 км</b>   |
| Арман        | Ул. Каспий, 352 – Ресторан Ару   | 1,0             |
|              | Здание 391А – ул. Мирас, 256   | 0,715           |
|              | Ул. Ынтымак, 96 – ж/м Ташмалы, 8   | 0,754           |
|              | Здание 323 – ул. Думан, 146  | 0,955           |
|              | Ул. Асыл Мура, 299 – ул. Асыл Мура, 318  | 0,245           |
| <b>Итого</b> |  | <b>3,669 км</b> |
| Тамшалы      | Ул. Шиели, 79 – Ул. Жемисти, 1   | 1,1             |
|              | Ул. Парасат, 82 – Ул. Парасат, 2А  | 0,853           |
|              | Ул. Сункар, 81 – ул. Сункар, 2А  | 0,846           |
|              | Ул. Шиели, 78 – ул. Шиели, 2А  | 0,812           |
|              | Ул. Нур, 78 – ул. Нур, 2   | 0,809           |
|              | Ул. Коктем, 76 – ул. Коктем, 2   | 0,8             |
|              | Ул. Шолпан, 70 – ул. Шолпан, 2   | 0,79            |
|              | Ж/м Тамшалы, 36 – ж/м Тамшалы, 31  | 0,325           |
| <b>Итого</b> |  | <b>6,335 км</b> |
| Болашак      | Ул. Шапагат, 103 – ул. Шапагат, 72/1   | 0,7             |
|              | Ул. Оркен, 166 – Кафе «Дос»  | 0,67            |
|              | Ул. Темир Казык, 225 – ул. Темир Казык, 197/1                                      | 0,625           |
|              | Ул. Самал, 279/2 – ул. Самал, 254  | 0,576           |
|              | Ул. Акжелкен, 280 – ул. Акжелкен, 306  | 0,55            |
|              | ж/м Болашак, 18-19 – ж/м Коктем, 254   | 0,350           |
| <b>Итого</b> |  | <b>3,471 км</b> |
| Коктем       | Ул. Акжелкен – Рынок Атамекен  | 0,105           |
|              | Ул. Акжелкен – Здание 235  | 0,342           |
|              | Здание 196 – Здание 182Д   | 0,439           |
|              | Здание 134 – Здание 119Г   | 0,442           |
|              | Здание 70 – Здание 53В   | 0,442           |
|              | Здание 1 – Здание 20А  | 0,406           |
|              | Здание 88 – Здание 103   | 0,337           |
|              | Здание 21 – Здание 35  | 0,350           |
| <b>Итого</b> |  | <b>2,176 км</b> |
| Туган ел     | Автодорога республиканского значения А-33 (ж/м Туган ел) – ж/м Туган ел, здание 21 | 1,8 км          |
|              | Ул. Шуак   | 0,571           |
|              | Ул. Акниет, 56 – ул. Акниет, 77  | 0,475           |
|              | Ул. Балауса  | 0,5             |
|              | Ул. Меруерт 155 – ул. Меруерт, 168   | 0,281           |
|              | Ул. Маржан   | 0,428           |
|              | Ул. Раушан   | 0,387           |
|              | Ул. Жалын  | 0,358           |
|              | Ул. Акку   | 0,355           |
|              | Ул. Турган ел  | 0,347           |
|              | Ул. Азамат   | 0,342           |
|              | Ул. Алмалы   | 0,348           |

|                                 |  |                 |
|---------------------------------|--|-----------------|
|                                 | Ул. Арман  | 0,328           |
|                                 | Ул. Арай   | 0,328           |
|                                 | Ул. Алау   | 0,326           |
|                                 | Ул. Гулдер   | 0,330           |
|                                 | Ул. Толкын   | 0,331           |
|                                 | Ул. Улан   | 0,332           |
|                                 | Здание 91 – Здание 96  | 0,332           |
|                                 | Здание 88 – Здание 103   | 0,337           |
| <b>Итого</b>                    |  | <b>8,836 км</b> |
| Каламкас                        | Здание 692 – Здание 305  | 0,305           |
|                                 | 9-я улица  | 1,0             |
|                                 | 8-я улица  | 1,0             |
|                                 | 7-я улица  | 1,1             |
|                                 | 6-я улица  | 1,1             |
|                                 | 5-я улица  | 1,0             |
|                                 | 4-я улица  | 1,3             |
|                                 | 3-я улица  | 0,987           |
|                                 | Здание 694 – Школа гимназия SmartIlim  | 0,821           |
|                                 | Здание 679 – Здание 67А  | 0,510           |
| Акимат села Атамекен – Здание 1 | 0,585  |                 |
| <b>Итого</b>                    |  | <b>9,708 км</b> |
| Шагала                          | 1-я улица  | 0,708           |
|                                 | 2-я улица  | 0,719           |
|                                 | 3-я улица  | 0,710           |
|                                 | Здание 293а – Здание 99  | 0,562           |
|                                 | Здание 269Г – Здание 129 (Центральная дорога)  | 0,676           |
|                                 | 1-я улица – Здание 197   | 0,622           |
|                                 | Здание 228Ж – Здание 241   | 0,335           |
|                                 | Здание 183Б – Здание 170а  | 0,330           |
|                                 | Здание 238 – Здание 169/1  | 0,294           |
|                                 | Здание 165 – Здание 156  | 0,233           |
|                                 | Здание 144 – Здание 143  | 0,321           |
| <b>Итого</b>                    |  | <b>5,51 км</b>  |
| Темир су                        | Центральная автодорога – Здание 84А – Здание 69 – Здание 17 – Центральная автодорога | 1,6             |
|                                 | 1-я улица (до здания 17)   | 0,344           |
|                                 | 2-я улица (здание 21А – здание 36)   | 0,373           |
|                                 | 3-я улица (здание 53а – здание 68)   | 0,373           |
| <b>Итого</b>                    |  | <b>2,69 км</b>  |

В таблице 4 приведен подробный перечень дорог с грунтовым покрытием в каждом жилом массиве села с соответствующими протяженностями. Бежевым цветом отмечены линии дорог, которые в перспективе могут стать двусторонними, а голубым отмечены линии дорог с односторонним движением. Оранжевым цветом отмечены линии дорог по которым рекомендуется решить некоторые проблемные вопросы. Например, для села Атамекен характерна схема «дорога – 2 ряда жилых домов – дорога», а в ж/м Жалын, линия дороги «здание 489 – здание 468» существует внутри этого ряда,

что делает неэффективной прокладку асфальтового покрытия на этой линии дороги. Также в ж/м Арай на 6 линиях дорог артерии перекрыты частными домами, что ослабляет пропускную способность села. Следует пересмотреть Генеральный план села чтобы открыть связку дорог в ж/м Арай [17].

Наблюдается активное движение автомобилей на автодорогах «ж/м Жалын (напротив автосервиса Yasira Group. г. Актау, 25 мкр.) – акимат сельского округа» и «Ресторан «Ару» (автодорога республиканского значения А-33) – ж/м Шагала (до дачного поселка Приозерный-3)». Автодорога «АЗС Гуларша (при входе в ж/м Арай) – конец ж/м Тамшалы (напротив ж/м Туган ел)» в связи с недавним вводом в эксплуатацию (сентябрь 2020 года), только набирает обороты. В целом, на дорогах нет пробок.

Сравнительный анализ Генерального плана (см. Рис. 7) и снимка карты села выявило фактическое несоответствие в следующих линиях улиц:

1. Дорога, проходящая между ж/м Арай и Арман, не имеют выхода ни в сторону автодороги республиканского значения А-33, ни в сторону ж/м Тамшалы. Данное направление является узкой и для прохождения человека.

2. К северу от ж/м Туган ел, дорога перекрыта жилыми зданиями и с северной точки и южной.

Историческое формирование села определило параметры и размеры улиц (ширина проезжей части, радиусы закруглений), а также является следствием плотной застройки территории. В целом улицы села являются очень узкими.



Рис. 7. Генеральный план села Атамекен (2014)

На асфальтовых и грунтовых покрытиях дорог села уже давно существуют ямы, при этом на грунтовые жители сбрасывают строительные отходы чтобы хоть как-то их заполнять. Эти и многие другие факторы заметно затрудняют свободное и комфортное передвижение как автомобилей так и пешеходов. Необходимо также очертить пешеходные переходы в центральных автодорогах села, установить автобусные остановки.

Как указано на таблице 2, линия дороги «Ресторан Ару – ж/м Шагала» требует среднего ремонта. На фото ниже зафиксированы дорожные ямы.



Рис. 8. Дорожные ямы по автодороге «Ару – Приозерный»

Причинами интенсивного разрушения дорожной одежды на автодорогах села скорее всего являются проезд тяжеловесного автотранспорта в связи с ростом потребности в перевозке тяжеловесных грузов, в частности строительных материалов, а также низкая эффективность или полное отсутствие контроля проезда «тяжеловесов». Автоматизированных средств измерения контроля весовых параметров для осуществления эффективного контроля возможно недостаточно. Даже при фиксации нарушений и взимании штрафов за превышение осевых нагрузок, поступающие в бюджет средства не покрывают наносимый ущерб от разрушения дорожной одежды на автодорогах.

Усилиями и средствами местных жителей, некоторые улицы обзавелись гравийно-щебеночное покрытие. Один полный груз из гравия-щебня на емкости 8 тонн Самосвала КАМАЗ стоит 15 тыс. тенге и при укладке может покрыть 200 м<sup>2</sup>. Однако, минусом является тот факт, что со временем данное покрытие все равно придет в состояние непригодности так как подавляется автотранспортом.

Главная и основная проблема в развитии дорожной инфраструктуры села заключается в финансировании проектов по автодорогам (строительство, ремонт, содержание).

В сентябре 2020 года все же реализован проект по строительству 2,6 км автомобильной дороги от АЗС «Гуларша» (Химик) – ж/м Тамшалы. Стоимость проекта в комплексе госзакупок составило порядка 98,18 млн. тенге, что больше налоговых поступлений села за 2019 год на порядка 3 млн. тенге. Это говорит о дороговизне проектов по строительству автодорог, и что бюджет села самостоятельно не может позволить себе реализовать такие проекты. По этой причине, а также в связи с отсутствием компетенции акимата села, заказчиком проекта выступил ГУ «Мунайлинский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» (БИН – 070740007301).

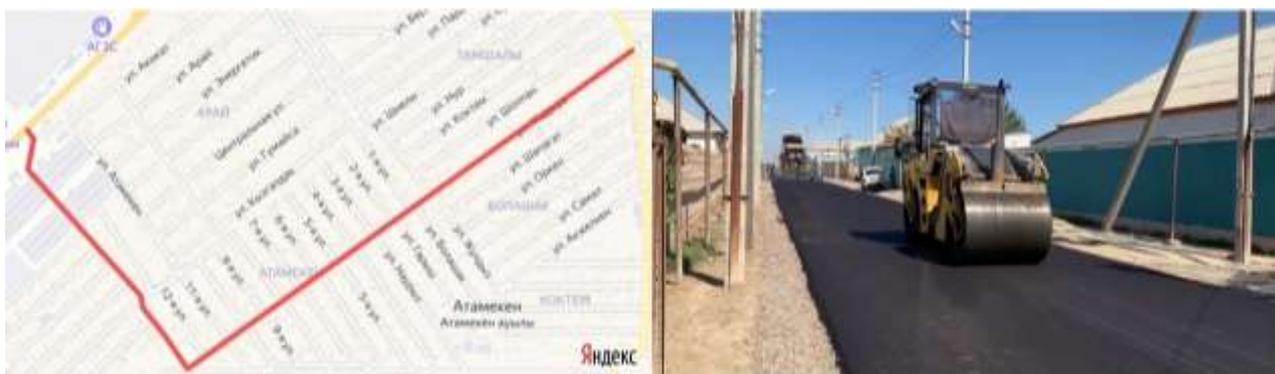


Рис. 9. Карта района строительства и укладка асфальтового покрытия на 2,6 км автодороги

Анализ сайта госзакупок ([goszakup.gov.kz](http://goszakup.gov.kz)) показал, что процесс начался еще в начале 2017 года. Тогда Мунайлинский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог успешно провел открытый конкурс на разработку ПСД на «строительство автомобильной дороги в п.Атамекен, протяженность 3 км», после которого был заключен договор о государственных закупках. Сумма договора, при плановой сумме 8 млн. тенге, составила 3,5 млн. тенге. Поставщик работ – ТОО «АТК-Жанаозен». Далее в июле 2018 года Отделом был успешно проведен еще один конкурс уже на проведение государственной экспертизы ПСД вышеуказанного проекта на сумму 850 тыс. тенге. Поставщиком работ был определен ТОО «FLAGMAN\_EXPERT». 2 года спустя в апреле 2020 года Отделом заключен договор о государственных закупках услуг по техническому надзору по

объекту «Строительство автомобильной дороги в п. Атамекен, протяженность 3 км» с ТОО «Мұрадар» на сумму 2,78 млн. тенге. Заключительным этапом стало проведение конкурса и заключение договора о государственных закупках работ по строительству автомобильной дороги в селе Атамекен. Договор заключен 30.04.2020 года между Мунайлинским районным отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог и ТОО «Бек-АқтауГазСнаб» на общую сумму 91,05 млн. тенге, при плановой 101,16 млн. тенге, т.е. экономия составила более 10 млн. тенге.

Табл. 5. Хронологический перечень госзакупок по строительству центральной автодороги в с. Атамекен

| №               | Наименование договора о госзакупках  | Дата       | Плановая сумма, млн. тг. | Сумма, млн. тг. | Поставщик              | Бюджет   |
|-----------------|--|------------|--------------------------|-----------------|------------------------|----------|
| 1               | Разработка ПСД на строительство автомобильной дороги в п.Атамекен, протяженность 3 км                      | 28.03.2017 | 8,01                     | 3,5             | ТОО «АТК-Жанаозен»     | Районный |
| 2               | На проведение гос.экспертизы ПСД на строительство автомобильной дороги в с.о. Атамекен, протяженность 3 км | 17.08.2018 | 0,85                     | 0,85            | ТОО «FLAGMAN_EXPERT»   | Районный |
| 3               | Технический надзор по объекту Строительство автомобильной дороги в п. Атамекен, протяженность 3 км         | 28.04.2020 | 3,277                    | 2,786           | ТОО «Мұрадар»          | Районный |
| 4               | Строительство автомобильной дороги в п. Атамекен, протяженность 3 км                                       | 30.04.2020 | 101,16                   | 91,05           | ТОО «Бек-АқтауГазСнаб» | Районный |
| <b>Итого</b>    |  |            |                          |                 | <b>98,18 млн. тг.</b>  |          |
| <b>Экономия</b> |  |            |                          |                 | <b>15,1 млн. тг.</b>   |          |

**Благоустройство. Теоретические аспекты.** Благоустройство территории способствует решению одной из главных и значимых проблем современности – оздоровление окружающей среды. Повышая комфортность условий проживания, также имеет мультипликативный эффект на качество жизни населения определенной территории.

Согласно Правилам содержания и защиты зеленых насаждений, благоустройства территорий городов и населенных пунктов Мангистауской области: «Благоустройство – совокупность работ (по инженерной подготовке и

обеспечению безопасности территории, устройству дорог, развитию коммуникационных сетей и сооружений водоснабжения, канализаций, энергоснабжения, устройству покрытий, освещению, размещению малых архитектурных форм и объектов монументального искусства, проектированию озеленения, снижению уровня шума, улучшению микроклимата, охране от загрязнения воздушного бассейна, открытых водоемов и почвы) и услуг (по расчистке, уборке, санитарной очистке, осушению и озеленению территории), осуществляемые в целях приведения той или иной территории в состояние, пригодное для строительства и нормального пользования по назначению, создания здоровых, удобных и культурных условий жизни населения» [18].

Вышеуказанные Правила классифицируют благоустройство на 2 группы мероприятий:

Табл. 6. Классификация благоустройства территории

|               |  |
|---------------|--|
| <b>Работы</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Инженерная подготовка и обеспечение безопасности территории;</li> <li>- Устройство дорог;</li> <li>- Развитие коммуникационных сетей и сооружений водоснабжения, канализаций, энергоснабжения;</li> <li>- Устройство покрытий;</li> <li>- Освещение;</li> <li>- Размещение малых архитектурных форм и объектов монументального искусства;</li> <li>- Проектирование озеленения;</li> <li>- Снижение уровня шума;</li> <li>- Улучшение микроклимата;</li> <li>- Охрана от загрязнения воздушного бассейна, открытых водоемов и почвы.</li> </ul> |
| <b>Услуги</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Расчистка, уборка, санитарная очистка, осушение и озеленение территории</li> </ul>  |

**Инженерная подготовка и обеспечение безопасности территории** включает в себя комплексную оценку территории, обеспечение пригодности земельных участков для строительства и защиту от неблагоприятных природных явлений.

**Устройство дорог** – это, мероприятия по приведению дорог в состояние эксплуатационной пригодности.

**Развитие коммуникационных сетей и сооружений водоснабжения, канализаций, энергоснабжения** подразумевает под собой формирование, расширение и усовершенствование вышеуказанных элементов инженерной инфраструктуры с целью охвата всей территории населенного пункта.

**Наружное (уличное) освещение** – средства искусственного увеличения оптической видимости на улице в тёмное время суток.

**Малые архитектурные формы (МАФ)** – вспомогательные архитектурные сооружения утилитарного, декоративного или игрового, физкультурного назначения (ограждения, беседки, спортивные/игровые

площадки, павильоны, киоски, трельяжи, перголы, садово-парковая мебель и т.д.)



Рис. 10. МАФы (А – беседка, Б – детская игровая площадка, В – киоск, Г – пергола, Д – скамейка с урной, Ж – низкая ограда)

**Объекты монументального искусства** – памятник, бюст, монумент, скульптура, воздвигаемые для свидетельства исторического события или возвышения выдающегося деятеля.



Рис. 11. Памятник Т. Шевченко в г. Актау

**Озеленение территории** – участок земли, на котором располагается растительность естественного происхождения, искусственно созданные садово-парковые комплексы и объекты, бульвары, скверы, газоны, цветники. Проектирование озеленения, в свою очередь, подразумевает под собой разработку и утверждение «дендрологического плана территории», в котором планируется размещение зеленых насаждений, с указанием количественного и видового состава зеленых насаждений, в сочетании с открытыми участками газонов, площадок, дорожек, водоемов, с учетом зоны застройки. Озеленение способствует решению ряда проблем благоустройства, таких как очистка и

ионизация воздуха, формирование и улучшение микроклимата, препятствие в образовании ветров или снижение их скорости, снижение уровня шума территории, удовлетворение потребностей людей в отдыхе и получение психологической разрядки, а также декоративная оснащение территории [19].

**Снижение уровня шума территории** – применение комплексов планировочных и инженерно-технических средств и методов для борьбы с источниками внешнего шума.

**Улучшение микроклимата территории** – совокупность различных мероприятий, компенсирующие, смягчающие или устраняющие недостатки естественных климатических условий, направленные на создание оптимальных условий для отдыха и проживания местного населения. К мероприятиям, направленным на улучшение микроклимата территории, можно отнести:

- применение искусственных затеняющих устройств;
- свободную застройку зданий, способствующая проветриванию территории;
- установка больших компактных массивов зеленых насаждений;
- создание водных бассейнов площадью 100-150 м<sup>2</sup>;
- полив территории и т.д.

**Охрана от загрязнения воздушного бассейна, открытых водоемов и почвы территории** – комплекс планировочных, технологических и специальных мероприятий по выявлению текущей ситуации загрязнения и сокращению объемов загрязнения.

**Санитарная очистка территории** – комплекс мероприятий по сбору, хранению, уничтожению и утилизации бытовых отходов, скапливающихся на территории населенного пункта и прилегающих к нему территорий.

**Осушение территории** – комплекс мероприятия по снижению уровня грунтовых вод и уменьшению влажности верхних слоёв почвы в рамках мелиорации.

**Текущая ситуация по благоустройству села Атамекен.** Уровень благоустройства сел в целом можно охарактеризовать как «**низкая, критическая**». Качество сельских пространств и остаётся на низком уровне. Наблюдается низкое качество, неразвитость и даже отсутствие пешеходной инфраструктуры, общественных мест отдыха. Многие социальные объекты (такие как поликлиника, аптека, парикмахерская и т.д.) находятся не в шаговой доступности.

В рамках Системы региональных стандартов предусмотрены базовые конкретные требования и показатели доступности социальных благ и госуслуг, обеспеченности транспортной, производственной, цифровой, деловой и культурно-спортивной инфраструктурой для СНП.

Фактическое сравнение села Атамекен, как центра одноименного сельского округа, с утвержденным Перечнем объектов и услуг (благ) для сельских населенных пунктов Системы региональных стандартов для населенных пунктов выявило следующие факты:

1. Отсутствует стационарный культурно-досуговый комплекс (КДК) на 140-190 мест на 1000 человек;

2. Отсутствует библиотека. Организован и успешно проведен открытый конкурс по государственным закупкам работ по строительству сельского клуба с библиотекой на 200 мест в селе Атамекен на общую сумму 356,9 млн. тенге в начале 2018 года. Однако, договор не был заключен, причины не указаны;

3. Отсутствуют спортивные площадки. Помимо спортплощадок на территориях двух общеобразовательных школ, в селе их нет. При этом свободного земельного участка прямо предусмотренного для размещения туда спортплощадок тоже нет;

4. Отсутствует автостанция. Так как село граничит с г. Актау нет особой необходимости в строительстве автостанции.

Село хоть и полностью обеспечено базовой инженерной инфраструктурой (электричество, газификация, водоснабжение (80%), связь и интернет, автодороги на центральных улицах), все же отсутствует **система дренажной канализации**. Именно эту проблему необходимо поднять на приоритетное рассмотрение местной администрации.

В настоящее время в связи с проведением центрального водоснабжения увеличивается потребление воды среди населения. Это, в свою очередь, создаёт проблемы накопления и утилизацией сточных вод. Жители домов, объекты бизнеса и социальных учреждений пользуются бытовыми септиками.

Жилые массивы «Коктем», «Каламкас», «Арай», «Болашак» и «Туган ел» располагаются вблизи грунтовых вод, соответственно, жители данных ж/м страдают от формирования и застоя водяных луж (болот) больше других. В селе насчитывается около 13 ключей грунтовых вод. Воды наполняются со временем даже при их откачивании. Необходимо перенаправить эти воды в сторону озера «Кошкар-ата» через село Баскудык и/или разработать иной инновационный метод откачивания и избавления от грунтовых вод.



Рис.12. Выход грунтовых вод на поверхность некоторых земучастков в селе Атамекен

Последствия отсутствия дренажной системы в селе ощущают даже тех жилых массивах, где уровень грунтовых вод низкая. Во время снеготаяния и в сезон дождей на улицах появляются грязевые лужи, что заметно затрудняет какое-либо передвижение пешеходов.



Рис. 13. Характерная для всего села формирование водяных-грязевых луж на улицах

В ходе производственной практики в марте 2020 года выяснилось, что о проблеме знают в сельском и районном акиматах. Однако, пока ничего конкретного не предпринимается для решения этой проблемы. Сельский акимат не в силах решить инфраструктурный вопрос, а компетентным государственным органом является Мунайлинский районный отдел строительства. В ходе производственной практики удалось принять участие в

отводе вышедших на поверхность грунтовых вод возле Общеобразовательной средней школы №7 Мунайлинского района. Воды отводят с одной точки на другую посредством насосов, подключив их автономный моторный агрегат. По сути проблемный вопрос не решается. Также приводится причина нехватки бюджетных средств или её нераспределение на определенный финансовый год. Однако, анализ сайта госзакупок показало, что еще в 2016 году Мунайлинским районным отделом строительства была предпринята попытка начать процесс по созданию дренажной инфраструктуры в селе. К сожалению, работа остановилась на этапе организации конкурса на разработку проектно-сметной документации. 28.04.2016 года объявлен открытый конкурс на разработку ПСД на объект «Строительство дренажной систем и ливневой канализации сельского округа Атамекен Мунайлинского района» на сумму 22,3 млн. тенге (Номер объявления – 482506-2), где участвовали 7 потенциальных поставщиков. Однако, конкурс был отменен Департаментом государственного аудита по итогам результата камерального контроля по ряду причин нарушения процедур государственных закупок. После этого Отдел прекратил все попытки возобновить процесс строительства дренажной системы в селе Атамекен.

Ситуация по озеленению и посадке зеленых насаждений в селе также критическая. Несмотря на это, воздух остается чистым так как село полностью обеспечено бытовым газом как и весь регион. Однако, отсутствие деревьев и «зеленого цвета» все же сказывается на всеобщем настроении села, и характеризуется как «депрессивный».

Основной причиной низкого уровня озеленения села является высокая концентрация соли в почвах земель на всей территории села. Как известно, это не только затрудняет поступление воды, но может прямоповреждать растения. В результате нарушается структура почвы, снижается ее пористость и ухудшаются водопоглощительные свойства. Поэтому посадка деревьев, без предварительной обработки почвы, может обернуться лишь затратами для местной администрации. Однако, все же существуют зеленые насаждения устойчивые к солям. В этом направлении местной администрации существенно может помочь Мангышлакский экспериментальный ботанический сад в г. Актау.



Рис. 14. Высокая концентрация солей в почве

Территория села полностью охвачена электросетью и ночным уличным освещением на 100%. В 2020 году на центральные улицы переведено 70 штук современных LED-светильников. Затраты на наружное (уличное) освещение из сельского бюджета составили по факту 33,4 млн. тенге за 2019 год. По официальной информации в плане наружного освещения ситуация стабильная, однако, результаты опроса свидетельствуют о некоторых проблемных участках в данном направлении.

Пешеходы испытывают сильный дискомфорт в передвижении по селу из-за отсутствия или аварийного состояния тротуаров. Также комфортному передвижению пешеходов мешает низкое положение газовых труб прямо над тротуарами. Как отмечалось ранее, отсутствие дренажной системы и автодорог в селе привели к весьма тяжелым последствиям пешеходам. В дождливые сезоны формируются грязевые лужи, а сухие пыль поднимается в воздух из-за проезда автомобилей.



Рис. 15. Аварийное состояние тротуаров на улицах села

В плане обеспечения безопасности территории, село является абсолютно безопасным от природных катаклизмов и стихийных бедствий. Однако, все же необходимо четко организовать реагирование на чрезвычайные ситуации, а также повысить уровень обеспеченности противопожарной защитой село и общественные места в ней. Отдаленное расположение объектов противопожарных служб может повлечь за собой позднее прибытие к местам вызовов. Согласно техническим регламентом Общих требований к пожарной безопасности, подразделения противопожарных служб в населенных пунктах дислоцируются в районе прибытия не позднее, чем через 20 минут от момента вызова. В селе противопожарной службы нет, однако в 23 микрорайоне г. Актау располагается Служба пожаротушения и аварийно-спасательных работ и Специализированная пожарная часть № 2. Расстояние между ними и центральной точкой села составляет 4 км по автодороге (реагирование занимает примерно 9 минут).

И хотя в селе мало общественных объектов, необходимо проанализировать доступность социальных объектов для лиц с ограниченными

возможностями в соответствии с Законом РК «О социальной защите инвалидов в Республике Казахстан» и с учетом государственных нормативов в области архитектуры, градостроительства и строительства.

Текущее состояние села по итогам онлайн-опроса по санитарной чистоте определено как «среднее/удовлетворительное». В целом село не грязное, но и чистым его не назвать. Часто можно наткнуться на бытовые отходы, заросли на улицах села. Свободные земельные участки между частными жилыми домами из-за бесхозности и засоряют сильно. Сотрудниками Управления природных ресурсов и регулирования природопользования Мангистауской области и волонтерами каждый год организуются массовые субботники для очистки местности вокруг озера Малая Оймаша. Данная необходимость возникает вследствие **бесхозности** свободного участка вокруг озера, а также отсутствия у некоторых местных жителей культуры чистоты. Сейчас вокруг озера скопилось большое количество бытовых и строительных отходов.



Рис. 16. Скопление бытовых и строительных отходов вокруг озера Малая Оймаша

Затраты на обеспечение санитарии жилых массивов села за 2019 год по факту составили 26,9 млн. тенге из сельского бюджета.

Существующее сельское планирование, во многом опираясь на устаревший подход зонирования по функциям, ограничивает коммерческое развитие МСБ внутри жилых массивов, фактически делает невозможным создание общественных пространств. И только по улице «Ресторана Ару –

п.Приозерный» вдоль дороги расположены административный, медицинский, религиозный, коммерческие и др. социальные объекты.

Малых архитектурных форм также критически мало. Детских игровых и/или спортивных площадок в жилых массивах почти нет. Удалось зафиксировать уже существующую небольшую игровую площадку напротив дома 37 по ул. Мерей. Также существуют небольшие пространства в северной части жилого массива Туган ел, южной части жилого массива Коктем, но данные места не предназначены для общественного пользования так как там находятся линии электропередач, автомагистрали. Дети в основном играют в еще не застроенных земельных участках, где вырастают сорняки и накапливаются твёрдые бытовые отходы, что делает эти земельные участки опасными для играющих там детей. Беседок, киосков, скамеек насчитывается единицы на все село. Селу также не хватает объектов монументального искусства.

В селе до сих пор не существуют зон отдыха, общественных площадок, где собиралось бы молодежь, жители села для проведения досуга. Поэтому необходимо начать социально-культурное проектирование общественных пространств. Инициатива должна исходить от местной администрации или представителей бизнеса, но при этом местное сообщество должна активно участвовать в управлении и развитии этих пространств. В таком случае это пространство будет всегда актуальным и просуществует долгий срок. Важно помнить, что для небольших населенных пунктов такие пространства не просто решают задачу имиджа или выполняют функцию рекреационной зоны, но и помогают местным жителям развиваться вместе с этими объектами, находить новые смыслы и видеть перспективы развития в родном селе. В связи с этим, предлагается создание набережной вокруг озера Малая Оймаша.

**Озеро Малая Оймаша.** Озеро Малая Оймаша, расположенное на стыке территорий города Актау и села Атамекен, имеет несколько неофициальных названий – «Отстойник», «Мертвое озеро», «Розовое озеро». Особенность этого озера в том, что она окрашивается в розовые тона. Площадь территория озера составляет 62 га.

Водоем окружен жилыми массивами, состоящими из частных домов. Это жилой сектор поселков Приозерный 1, 2 и 3 и жилой массив «Шагала», а также несколько поселений Мунайлинского района.



Рис. 17. Озеро Малая Оймаша

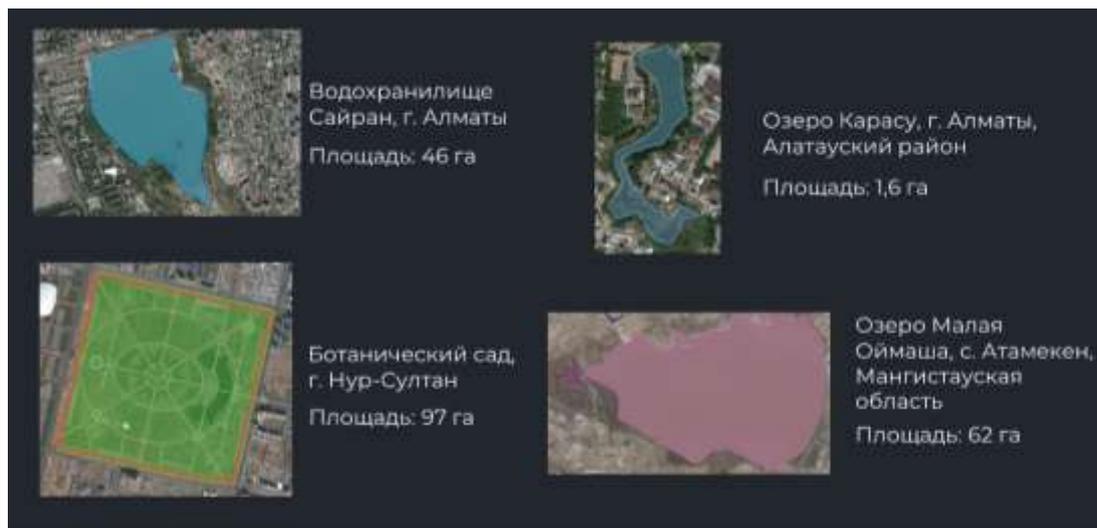


Рис. 18. Сравнение озера Малая Оймаша с другими достопримечательностями страны

В 2013 году ТОО НПЦ «Мангистау-Геология» выполнила научно-исследовательские работы «Экологические и гидрогеологические исследования озера Малая Оймаша». Официальное заключение – воды озера не представляют радиационно-экологическую опасность.

В течение последних 15 лет в результате продолжающегося падения уровня зеркала воды озера во впадине Оймаша образовались 3 отдельных водоема, площадь самого крупного из них составляет 0.63 км<sup>2</sup> или 63 га. Воды водоемов соленые и не используются местным населением. Минерализация воды наиболее крупного водоема от 32,4 до 364,8 г/л.

В водах водоема содержание нефтепродуктов и тяжелых металлов не превышают предельно допустимые концентрации. Гидрогеологические условия участка озера «Оймаша» характеризуется развитием соленых подземных вод с минерализацией от 8,5—9,9 г/л до 57,21—70,4 г/л, имеющих направления движения в сторону водоёмов озера, что подтверждает непосредственного влияния подземных вод окружающей территории на формирование и существование водоёмов озера «Оймаша».

Отмеченные выше по некоторым пробам подземных и поверхностных вод высокие значения активности некоторых радионуклидов могли бы быть оценены как превышающими уровни вмешательства и безопасные нормы, если эти воды были питьевого качества и использовались для нужд населения. В связи с тем, что воды не используются и исключается возможность попадания содержащихся в них радионуклидов с водой или с пищей в организмы человека, воды водоёмов озера «Оймаша» не представляют радиационную опасность. Также не представляют радиационно-экологическую опасность для жителей города Актау и села Атамекен прибрежная зона озера, где мощность дозы гамма-излучений (от 0,082 до 0,151 мк в/ч) не превышает предельно безопасной дозы (0,568 мкЗв/ч). Однако, территория прибрежной зоны и отдельные участки водоёмов требуют санитарной очистки от разного рода

отходов. В дальнейшем необходимо принятие мер, исключающих поступления отходов, мусора и сточных вод в пределы прибрежной зоны озера [20].

**Анализ опыта озера Карасу, г. Алматы.** Микрорайон Карасу расположен в Алатауском районе г. Алматы. В нём проживает около 15 тысяч человек. Озеро и построенный на его берегу Крестовоздвиженский храм – единственные достопримечательности данной местности. До 1998 года микрорайон был посёлком, потом его присоединили к городу. С этого времени люди начали активно переезжать в микрорайон и началась стихийная застройка, в том числе на берегу озера тем самым загрязнялось само озеро и ее окрестности.

Житель микрорайона и активист Сергей Васильев начал кампанию по спасению озера от дальнейшего загрязнения. На это его подтолкнуло статья в журнале The New York Times, вышедшая в 2016 году, где читателям рекомендовались места в разных точках мира, которые стоит посетить туристам. В статье было опубликовано фото церкви на берегу озера Карасу в г. Алматы. Однако, что началось как простая очистка озера от мусора, закончилось созданием рекреационной зоны вокруг неё [21].

Усилиями местных жителей был создан «Экологический фонд развития Алматы» (ОФ ЭФРА). В апреле 2018 года фонд ЭФРА выиграл грант в конкурсе «Мы Алматы», организованный British Council в Казахстане. На приобретенный грант жители решили создать амфитеатр и детскую площадку в прибрежной зоне озера Карасу. Усилиями участников Urban Forum Kazakhstan и специалистов объединения архитекторов «Шаровая молния» были разработаны эскизы на вышеуказанные объекты. Затем её презентовали в районном акимате и получили согласие на строительство. Далее в том году ЭФРА презентовал проект по строительству уже полноценной рекреационной зоны. Наконец, за проект взялись в ТОО «Алматыгенплан». При разработке проектно-сметной документации рекреационной зоны за основу были взяты эскизные планы ранее презентованного проекта.

Табл. 7. Перечень закупок по проекту по строительству рекреационной зоны

| №  | Наименование договора  | Номер договора в реестре договоров | Дата заключения | Сумма договора, млн.тг | Статус   |
|----|--|------------------------------------|-----------------|------------------------|----------|
| 1  | Разработка ПСД на строительство рекреационной зоны (включая озеро) в мкр. Карасу в Алатауском районе | 050240003614/180117/00             | 22.11.2018      | 6,25                   | Исполнен |
| 2. | Строительство рекреационной зоны (включая озеро) в мкр. «Карасу» в Алатауском районе                 | 050240003614/200026/00             | 29.04.2020      | 252,4                  | Исполнен |
| 3  | Осуществление  | 050240003614/200041/00             | 02.05.2020      | 7,7                    | Исполнен |

|  |                               |  |  |  |
|--|-------------------------------|--|--|--|
| <p>технического надзора за строительством рекреационной зоны (включая озеро) в мкр. «Карасу» в Алатауском районе</p> |                               |  |  |  |
| <p><b>Итого</b></p>  | <p><b>266,35 млн. тг.</b></p> |  |  |  |



Озеро Карасу, г. Алматы, Алатауский район  
Площадь: 1,6 га



Озеро Малая Оймаша, с. Атамекен, Мангистауская область  
Площадь: 62 га

Рис. 19. Сравнение озер Карасу и Малая Оймаша



Рис. 20. Эскизы проекта по строительству рекреационной зоны

Опыт проекта «Озера Карасу» является образцовым не только для настоящего проекта и для озера Малая Оймаша, но и для всей страны.

Можно привести параллели во многих направлениях в обоих примерах. Например, в обеих случаях наблюдается стихийная застройка частными жилыми домами окрестности озер, следствием чего явились загрязнение и накопление бытовых и строительных отходов земель вокруг озера. Причина загрязнения – бесхозность земель. Также рассматриваемые озера являются единственными достопримечательностями в своих местностях. Хотя озеро Малая Оймаша по площади намного крупнее, это никак не умаляет практическую значимость опыта озера Карасу.

Из опыта проекта «Озера Карасу» самое главное, что мы можем вынести – активная гражданская позиция и равнодушие местных жителей за будущее своего места жительства, вовлеченность в процессе. Активисты во главе с С. Васильевым создали специальный Экологический фонд, активно продвигали в социальных сетях насущные проблемы озера Карасу.

**Результаты опроса.** Как уже упомянуто в разделе «методы исследования» в рамках магистерского проекта разработана специальная анкета и проведен онлайн-опрос среди жителей села на тему «Улично-дорожная сеть и благоустройство села Атамекен».

В селе проживают более 43 тыс. человек, из которых школьников – более 5,5 тыс., младенцев до 6 лет – 4,8 тыс. С учетом более 32 тыс. дееспособного населения в селе, чтобы достигнуть 90% достоверности, необходимо было опросить 270 респондентов. Удалось получить ответы 274 респондентов.

Результаты опроса выявили следующие факты:

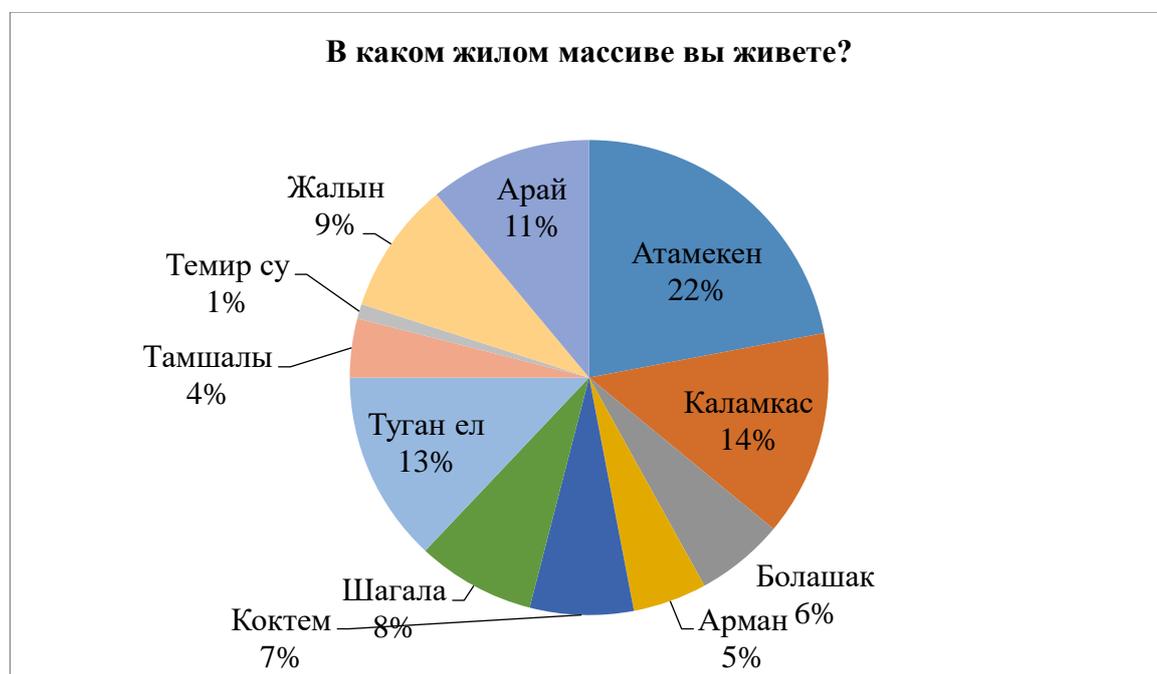


Рис. 21. Структура респондентов по месту жительства в жилых массивах села

По количеству респондентов лидерами оказались с ж/м Атамекен (59 ответов или 22%), Каламкас (39 ответов или 14%) и Туган ел (36 или 13%),

меньше всего ответили с ж/м Темир су (3 ответа или 1%). В целом, в опросе были вовлечены представители всех жилых массивов.



Рис. 22. Ответы на Вопрос 1

Большинство опрошенных (84%) считают село «скорее некомфортным» для проживания, в то время как 11% опрошенных видят село совсем некомфортным и лишь у 5% респондентов положительный ответ. Дальнейшие ответы на вопросы помогут нам выявить причины негативного настроения респондентов.

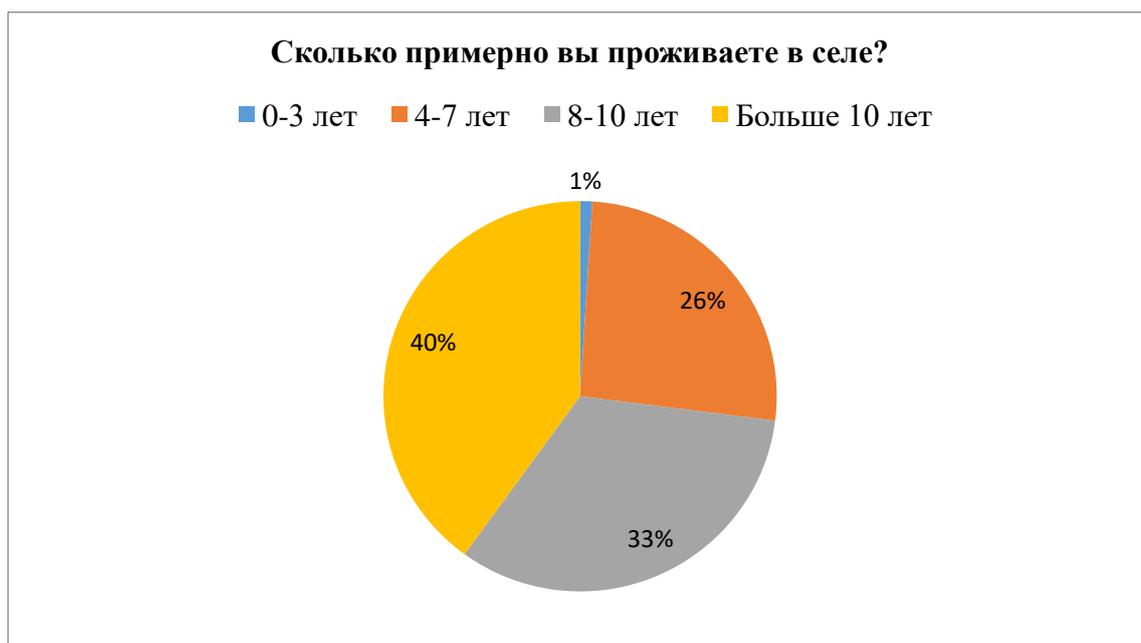


Рис. 23. Структура респондентов по периоду проживания

Большинство опрошенных живут в селе более 8 лет, в совокупности они составили 73% от всех респондентов.



Рис. 24. Ответы на Вопрос 3

Большинство респондентов (61%) указывают на то, что обстановка в селе по развития дорожной инфраструктуры и благоустройства изменилась незначительно, также 20% не чувствуют каких-либо улучшений. Однако, 18% все же настроены положительно. В ходе проведения опроса выяснилось, что данное решение они аргументируют с недавними строительством центральных автодорог, а также проведением системы водоснабжения. 1% респондентов чувствуют прогресс «выше среднего».

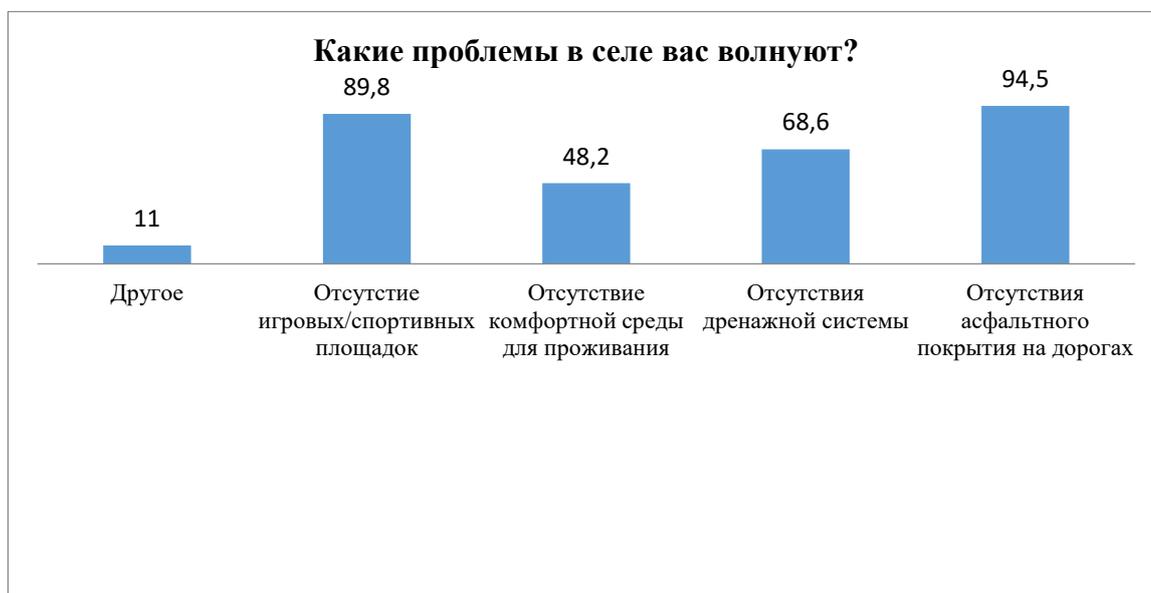


Рис. 25. Проблемы, волнующие жителей села в исследуемых сферах

Почти всех респондентов волнуют вопросы отсутствия асфальтового покрытия на дорогах (94,5%) и игровых/спортивных площадок в селе (89,8%). Почти 70% респондентов указали на проблему отсутствия дренажной системы в селе. Возможно, это связано с незнанием инфраструктуры дренажной системы. Также сельчан волнуют такие вопросы как выход грунтовых вод на поверхность, накопление грязи и грязевых вод, поднятие пыли во время сильных ветров, отсутствие остановок.



Рис. 26. Ситуация пешеходов

Большинству пешеходов (72%) скорее некомфортно и ровно четверти (25%) совсем некомфортно передвигаться по селу, данное подкрепляется следующей диаграммой.



Рис. 27. Ответы респондентов на вопрос 6

Почти все жители (99%) согласны с тем, что тротуары села нуждаются в срочном ремонте.



Рис. 28. Ответы респондентов на вопрос 7

Абсолютное большинство опрошенных (89%) удовлетворены наружным освещением улиц в селе. Однако, 11% отрицательных ответов указывают на наличие проблемные участки в данном направлении.



Рис. 29. Ответы респондентов на вопрос 8

По мнению 86% респондентов наблюдается средняя чистота улиц в селе, 11% респондентов считают улицы грязными, и лишь 3% ответили «чисто».



Рис. 30. Ответы респондентов на вопрос 9

Большее половины (63%) респондентов считают, что селу совсем не хватает общественных мест для проведения досуга, в то время как 36% думают, что общественные места есть, однако, требуется большее их создание и размещение в жилых массивах. 1% склоняются к тому, что общественных мест скорее достаточно.



Рис. 31. Ответы респондентов на вопрос 10

Большинство респондентов (78%) положительно относятся к созданию общественного пространства (набережной) вокруг озера «Малая Оймаша», 20% безразлично и лишь 2% отрицательно ответили.

Респондентам предлагалось ответить и поделиться своими мнениями на следующие вопросы:

- Вопрос № 11. «Как по вашему мнению следует обустроить окрестности озера малая Оймаша для создания комфортной среды для людей?» на что респонденты указали на необходимость очистки окрестностей озера от накопившегося мусора, дальнейшего запрета на выбрасывание туда бытовых отходов, создание парка, возможное ограждения территории заборами, создание набережной для проведения досуга, прокладка велодорожек и тротуаров, посадка деревьев, создание моста и даже профилактика от комаров.

- Вопрос № 12. «Каким вы хотите видеть село Атамекен в 2030 году?», респонденты ответили, что хотят видеть село чистым, образцовым, приближенной к городской среде, удобный для проживания, а также удобный как для пешеходов так и для автомобилей, без грязевых луж и болот, с хорошими дорогами и дренажной инфраструктурой, с наличием общественных пространств, парков, набережек, деревьев и других зеленых насаждений.



Рис. 32. Ответы респондентов на вопрос 13

Половина респондентов (51 %) считают себя активными участниками жизнедеятельности села или своих улиц, тогда как 22 % ответили, что проявляют среднюю активность. Большинство из них ответили, что ограничиваются общением с соседями из своих улиц. Есть большая вероятность того, что половина респондентов которые указали себя активными также проявляют активность лишь в рамках своих улиц. 18 % респондентов считают себя пассивными участниками жизнедеятельности села. Из 9 % прочих ответов можно выделить следующие ответы: «не понял вопроса, по ситуации, средне, пытаюсь быть активным».



Рис. 33. Ответы респондентов на вопрос 14

Большинство респондентов (85 %) ответили, что готовы содействовать в работах по улучшению качества жизни местных жителей, 15 % ответили, что не готовы. Далее следует 15 вопрос, где респондентам предлагалось выбрать каким образом они могут (хотят) содействовать в работе по улучшению качества жизни местного населения:

- 154 респондентов (63,9 %) выбрали «взносы в общественный фонд на проекты по благоустройству вашей улицы»;

- 180 респондентов (74,7 %) выбрали «содействие в самой работе (субботники, укладка брусчаток и т.д.)»;

- 8 респондентов (3,3 %) выбрали «руководство деятельности местного кооператива»;

- 37 респондентов (15,4 %) выбрали «контроль за состоянием общественных объектов (посаженных деревьев, тротуаров, достопримечательных мест)». Из прочих ответов, можно выделить следующие: «поможем если это в наших силах или по карману», «по ситуации», «по возможности», «сейчас затрудняюсь ответить, но готов помочь», «сами не можем, но снабдим руками», «можем помочь по материальной части, но немного».

Следует отметить, что на практике бывало такое, что некоторые жители села уже собирали деньги на чтобы постелить щебень на дорогах своих улиц.



Рис. 34. Ответы респондентов на вопрос 16

По диаграмме выше мы можем видеть ответы респондентов на вопрос об оценкеработы МИО в части развития дорожной инфраструктуры и благоустройства села. По итогам 62 % респондентов ответили «частично, не удовлетворен», далее 15 % полностью не удовлетворены, 13 % затрудняются

ответить, 10 % частично удовлетворены. Никто из респондентов не ответил «полностью удовлетворен». Данная статистика говорит о некой разнице сложившихся мыслей респондентов касательно работы МИО в вышеуказанных направлениях. Однако, все же больше половины респондентов склоняются к тому, что МИО могли бы работать более эффективно в рассматриваемых направлениях.

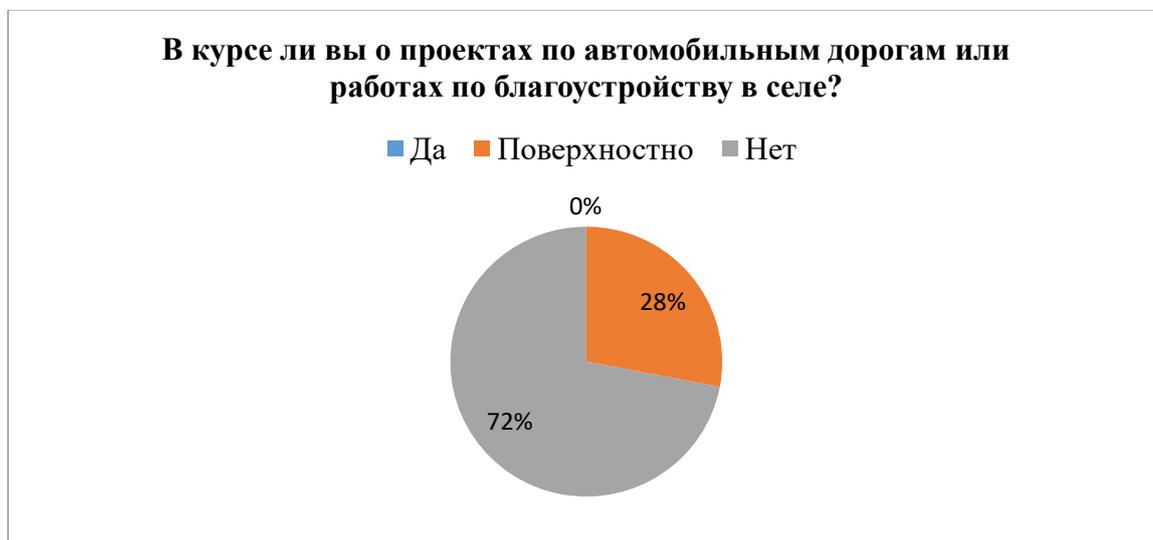


Рис. 35. Ответы респондентов на вопрос 17

72% опрошенных не знают и 28 % поверхностно слышали о проектах по развитию дорожной инфраструктуры или о работах по благоустройству села. Возможно МИО следует активно освещать о проведенных работах местным жителям, и о том, какие средства выделяются из местного бюджета для реализации проектов по автодорогам и/или по работам на благоустройства села. Данные меры возможно помогут местным жителям избежать «популизма» и осознать всю сложность и неоднозначность работы в данных направлениях.

Последний вопрос из анкеты «В чем по вашему мнению нуждается село (ваша улица) для преобразования в лучшую сторону?» является открытым, на что респонденты дали следующие ответы: «замена ламп в наружном освещении», «прокладка асфальтового покрытия», «проведение дренажной системы чтобы избавиться от грязевых луж», «посадка деревьев», «чистка улиц от бытовых отходов», «избавление от грунтовых вод и пыли», «заполнение ям на некоторых автодорогах», «объединение жителей для решения местных проблем», «создание игровых площадок», «ремонт и строительство тротуаров».

### **3 Рекомендации по развитию дорожной инфраструктуры и благоустройства села Атамекен**

Необходимо отметить, что согласно проекту Прогнозной схемы территориально-пространственного развития страны до 2030 года политика развития сельских территорий в предстоящее десятилетие должна основываться на следующих принципах:

- обеспечение базовых стандартов качества жизни;
- эффективность инвестиций на развитие инфраструктуры;
- эффективность использования земельных и водных ресурсов;
- экологическая безопасность.

В рамках настоящего магистерского проекта разработан проект Дорожной карты по развитию дорожной инфраструктуры и благоустройству села Атамекен на 2021-2025 гг. (далее – Дорожная карта) для дальнейшего внедрения в работе соответствующих МИО, при этом допускается корректировка проекта Дорожной карты местными исполнительными органами для окончательного утверждения и начала работы.

Дорожная карта состоит из 3 разделов (организационные вопросы, вопросы развития дорожной инфраструктуры села Атамекен, вопросы благоустройства села Атамекен) и 24 мероприятий. В Дорожной карте указаны: наименование мероприятия, форма её завершения, ответственные за исполнение (реализацию), срок исполнения, предполагаемые расходы, источники финансирования и ожидаемый результат мероприятия.

Дорожная карта направлена на:

1. Улучшение координации во взаимодействии местных исполнительных органов в работе по решению проблемных вопросов дорожной инфраструктуры и благоустройства села Атамекен;
2. Планирование конкретных мероприятий со сроками и ответственными за их исполнение;
3. Подготовку к финансированию инфраструктурных проектов в рамках Проекта «Ауыл – ел бесігі»;
4. Вовлечение местных жителей в принятии решений и освещении проблемных вопросов;
5. Активизацию работы по благоустройству села. Рассмотрение ранее неосвещенных направлений по благоустройству таких как установление тематического монумента, создание набережной зоны вокруг озера Малая Оймаша, посадка зеленых насаждений устойчивых к солям в почвах.

В рамках Дорожной карты предлагается создание Рабочей комиссии, которую возглавит заместитель акима Мунайлинского района в сфере строительства, архитектуры и ЖКХ. В ее состав также будут входить руководители Отдела экономики и финансов, Отдела земельных отношений, Отдела строительства, Отдела ЖКХ, пассажирского транспорта и автодорог Мунайлинского района. Секретарем назначить акима сельского округа Атамекен.

## Заключение

Село Атамекен – центр одноименного сельского округа, граничит с областным центром – г. Актау тем самым входит в состав ФГР. Село по всем признакам является дачным поселком городского типа, т.е. сельским хозяйствам тут занимаются лишь в рамках личных подсобных хозяйств.

По численности населения село является самым крупным в регионе (43 тыс. человек по состоянию на начало 2021 года), прогнозируется рост демографии 47,5 тыс. человек к 2025 году.

По части инженерной инфраструктуры село полностью обеспечено электричеством, ночным уличным освещением, газоснабжением, периодическим водоснабжением (80%), связью и интернетом, автодорогами на центральных улицах. Для полноценного обеспечения инженерной инфраструктуры села следующими целями являются проведение системы дренажной канализации и прокладка твердого покрытия на дорогах УДС села.

Сельский бюджет за 2020 год составил 596,2 млн. тенге, это 33,8 раз меньше Актауского городского бюджета (20,3 млрд. тенге). Село сильно зависит от дотационных поступлений от вышестоящих бюджетов (более 80% от всего бюджета). При этом крупные затраты на строительство инженерной инфраструктуры осуществляются за счет Мунайлинского районного бюджета.

Анализ документов системы государственного планирования показал, что государство планирует развитие сельских территорий.

В Проекте Прогнозной схемы территориально-пространственного развития страны до 2030 года третьим приоритетом стоит необходимость направления инвестиции на обновление инфраструктуры в агломерациях и ФГР. В документе четвертым приоритетом, в частности, определено необходимость решения проблемы доступа к качественным автомобильным дорогам в сельских территориях.

В Государственной программе развития регионов на 2020 – 2025 годы определено, что госпрограмма будет реализовываться в 3 направлениях:

1. Развитие ФГР – крупных и больших городов с их зонами влияния;
2. Развитие монои малых городов, не входящих в состав ФГР;
3. Развитие СНП.

При этом, Госпрограмма определяет развитие ФГР в направлении развития именно транспортной связности крупных городов с селами, находящиеся в зоне их влияния, а развитие СНП в рамках проекта «Ауыл – ел бесігі» и др. Другими словами, развитие УДС и благоустройство сельских территорий будет осуществляться исключительно в рамках проекта «Ауыл – ел бесігі», а также собственных планов развития.

В обоих Посланиях Главы государства К-Ж. Токаева народу Казахстана акцентируется внимание на проект «Ауыл – ел бесігі», в которую входит село Атамекен.

Проект «Ауыл – Ел бесігі» является главным источником финансовой помощи сельским территориям. В среднем на 1 районного центра объем финансирования будут выделены около 670 млн тенге из РБ. При этом механизм отбора опорных СНП и финансирования осуществлено по результатам анализа их потенциала развития и современного экономического состояния. По каждому проекту ведется разработка дорожной карты согласно критериям региональных стандартов.

Проект «Ауыл – Ел бесігі» также затрагивает вопросы благоустройства сельских территорий в рамках социальной ответственности бизнеса крупных системообразующих предприятий и меценатов.

Региональные стандарты включают в себя показатель качества жизни сельских жителей, перечень конкретных критериев по доступности для них социальных благ и государственных услуг, а также уровень обеспеченности инфраструктурой, необходимой для жизни в сельской местности.

Сравнение текущего состояния села Атамекен, как центра одноименного сельского округа, с утвержденным Перечнем объектов и услуг (благ) для сельских населенных пунктов Системы региональных стандартов для населенных пунктов показало фактическое отсутствие стационарного культурно-досугового комплекса (КДК) на 140-190 мест на 1000 человек, библиотеки и спортивных площадок.

В недавно утвержденной Программе развития Мангистауской области на 2021-2025 годы дается статистика доли внутрисельских автомобильных дорог, находящихся в хорошем и удовлетворительном состоянии – 24,5%, выявлены причины. ПРТ обозначено Цель по улучшению состояния местных дорог, в котором до 2025 года планируется повысить долю дорог, находящихся в хорошем и удовлетворительном состоянии до 99,8%. В том числе, обозначены конкретные цифры по планам по реконструкции, строительству и ремонту внутрипоселковых автодорог на каждый год.

Также представлены перечни нормативных документов по строительству автодорог и благоустройству территории. Одним из них являются Правила содержания и защиты зеленых насаждений Мангистауской области, а также Правила благоустройства территорий городов и населенных пунктов Мангистауской области, которые призваны регулировать соответствующие отрасли.

Анализ текущего состояния УДС села показало, что селу преимущественно свойственна прямоугольная схема, и лишь в ж/м Арман наблюдается треугольная схема.

Общая длина дорог внутри села – 64,951 км. Из них дороги с твердым покрытием составляют 8,2 км (12,6%), а дороги с грунтовым (грейдерным) покрытием 56,751 км (87,37%).

Условно поделив дороги с твердым покрытием на 3 линии, выяснилось, что в одной из линии дорог (3 км) срочно требуется средний ремонт.

Дороги с грунтовым покрытием, в перспективе по функциональному потенциалу, условно поделены на 2 категории:

- с потенциалом строительства двусторонней автодороги сельского значения на общую протяженность 5,031 км (8,86% от всех дорог с грунтовым покрытием)

- с возможностью строительства только односторонней автодороги в связи с узкой проходимостью на общую протяженность 51,72 км (91,14% от всех дорог с грунтовым покрытием).

Также разработан Подробный перечень дорог с грунтовым покрытием с разделением на жилые массивы и соответствующие линии дорог без учета уже существующих автодорог.

В процессе были выявлены проблемные сектора. В ж/м Арай на 6 линиях дорог артерии перекрыты частными домами, что ослабляет пропускную способность.

Сравнительный анализ Генерального плана села и снимка карты села выявили фактическое несоответствие в некоторых линиях улиц. Самым основным из них является дорога, проходящая между ж/м Арай и Арман. Проблема заключается в том, что данная линия дороги не имеют выхода ни в сторону автодороги республиканского значения А-33, ни в сторону ж/м Тамшалы. Данное направление является узкой и для прохождения человека. На лицо нарушение нормы Генерального плана села.

Далее приведены факторы, затрудняющие свободное и комфортное передвижение автомобилей и пешеходов села, в частности формирование ям как на твердых так и на грунтовых покрытиях дорог села. Ямы зафиксированы свежими фотосъемками. Причинами интенсивного разрушения дорожной одежды на автодорогах села определены перевозки тяжеловесных грузов.

Некоторые местные жители чтобы хоть как-то улучшить ситуацию на дорогах сами за свой счет закупают гравии-щебень на полный груз Самосвала КАМАЗ и сами же укладывают их на дорогах улиц. Однако, данная мера является временной и никак не заменяет нормативное асфальтовое покрытие.

Все же главной проблемой, препятствующей развитию дорожной инфраструктуры села, является финансирование проектов по строительству, ремонту и/или содержанию автодорог. Например, проект «Строительство 2,6 км автодороги по направлению АЗС «Гуларша» (Химик) – ж/м Тамшалы» в совокупности стоил районному бюджету 98,2 млн. тенге, это 16,4% годового бюджета села.

Благодаря сайту госзакупок РК удалось проанализировать вышеупомянутый проект. Условно можно поделить процесс строительства 2,6км автодороги на 4 этапа: разработка ПСД, проведение госэкспертизы ПСД, строительство и технадзор за строительством автодороги. Весь этот процесс длился более 3 лет, начавшись в марте 2017 года, и закончившись в сентябре 2020 года. Итого на все работу ушло порядка 98,18 млн. тенге, при этом экономия составила в общем 15,1 млн. тенге.

Второй проблемой является отсутствие системы дренажной канализации в селе. Последствия отсутствия дренажной системы в селе ощущают все жители села, когда во время снеготаяния и в сезон дождей на улицах

формируются грязевые лужи, что заметно затрудняет какое-либо передвижение пешеходов. В селе насчитывается около 13 ключей грунтовых вод, и во многих жилых массивах эти грунтовые воды выходят на поверхность также формируя болото.

В администрации это хорошо знают, однако ничего глобального предпринять пока не могут. В настоящее время сельский акимат с водными лужами и болотами борется самым неэффективным и примитивным способом. Воды отводят с одной точки на другую посредством насосов, подключив их автономный моторный агрегат. Фактически от ненужных вод не избавляются.

Анализ сайта госзакупок показало, что еще в 2016 году Мунайлинским районным отделом строительства была предпринята попытка начать процесс по проведению дренажной инфраструктуры в селе. К сожалению, работа остановилась на этапе организации конкурса на разработку проектно-сметной документации на сумму 22,3 млн. тенге. В конкурсе участвовали 7 потенциальных поставщиков, однако, конкурс был отменен Департаментом государственного аудита по итогам результата камерального контроля по ряду причин нарушения процедур государственных закупок. После этого работа в данном направлении не велась.

В разделе благоустройства территории, сначала анализируются теоретические аспекты, разбираются виды благоустройства, в том числе элементы внешнего благоустройства территории. Также определяются аспекты требования к системе внешнего благоустройства.

Далее непосредственно анализируется текущая ситуация по благоустройству села Атамекен, по итогам которого выявлены основные проблемы в данном направлении.

Ситуация по озеленению и посадке зеленых насаждений в селе также является критической. Несмотря на это, воздух остается чистым так как село полностью обеспечено бытовым газом. Однако, отсутствие деревьев и «зеленого цвета» все же сказывается на всеобщем настроении села. Поэтому селу дается характеристика «депрессивный».

В плане наружного освещения улиц ситуация стабильная. Территория села полностью охвачена электросетью и ночным уличным освещением на 100%. В 2020 году на центральные улицы переведено 70 штук современных LED-светильников. Однако, по итогам онлайн опроса, все же существуют проблемные участки.

Текущее состояние села по санитарной чистоте определено как «среднее/удовлетворительное». В целом село не грязное, но и чистым его не назвать. Часто можно наткнуться на бытовые отходы, заросли на улицах села.

Качество сельских пространств и построенных объектов остаётся на низком уровне. Наблюдается аварийное состояние и неразвитость тротуаров, общественных мест отдыха по селу вовсе отсутствует. Многие необходимые объекты находятся не в шаговой доступности, также отсутствуют автобусные остановки в некоторых положенных местах. Существующее сельское планирование ограничило развитие общественных пространств целевым

назначением строительства жилых домов, тем самым, не оставляя свободных земельных участков для размещения туда игровых/спортивных площадок, а также других объектов социальной инфраструктуры. На выходе мы имеем критическое состояние развития общественных пространств. В селе до сих пор не существуют зоны отдыха, общественные площадки, где собиралось бы молодежь, жители села для досуга и времяпровождения. Организован и успешно проведен открытый конкурс по государственным закупкам работ по строительству сельского клуба с библиотекой на 200 мест в селе Атамекен на общую сумму 356,9 млн. тенге в начале 2018 года. Однако, договор пока не был заключен, причины не указаны. Дети в основном играют в некоторых еще не застроенных земельных участках, где вырастают сорняки и накапливаются твердые бытовые отходы, что делает эти земельные участки опасными для играющих там детей.

Инициатива создания общественных пространств может исходить от местной администрации или представителей бизнеса, но при этом управление и развитие этого пространства происходит в постоянном сотрудничестве с местным сообществом. В рамках настоящего магистерского проекта нами предлагается создание набережной вокруг озера Малая Оймаша.

Озеро Малая Оймаша расположилось к западу от села по направлению г. Актау. Особенность этого озера в том, что она окрашивается в розовые тона.

Площадь территории озера составляет 62 га.

По результатам научно-исследовательских работ «Экологические и гидрогеологические исследования озера Малая Оймаша» официально воды озера не представляют радиационно-экологическую опасность. Однако территория прибрежной зоны и отдельные участки водоёмов требуют санитарной очистки от разного рода бытовых и строительных отходов. Управлением природных ресурсов и регулирования природопользования Мангистауской области и волонтерами каждый год организуются массовые субботники для очистки местности вокруг данного озера. Данная необходимость возникает вследствие бесхозности земель вокруг озера, а также отсутствия у некоторых местных жителей понятия «культуры чистоты».

В данном направлении отличным примером может служить опыт проекта по строительству рекреационной зоны в мкр. «Карасу», в Алатауском районе г. Алматы, на прибрежной зоне одноименного озера. Можно привести параллели во многих направлениях в обоих примерах. Например, в обоих случаях наблюдается стихийная застройка частными жилыми домами окрестности озер, следствием чего явились загрязнение и накопление бытовых и строительных отходов земель вокруг озера. Причина загрязнения – бесхозность земель. Также рассматриваемые озера являются единственными достопримечательностями в своих местностях. Хотя озеро Малая Оймаша по площади намного крупнее, это никак не умаляет практическую значимость опыта озера Карасу. Данный проект был возможен во многом благодаря настоятельным усилиям неравнодушных местных жителей этого микрорайона.

В рамках настоящего проекта была разработана специальная анкета и проведен онлайн опрос среди жителей села. В анкете использованы оба типа вопросов: закрытый и открытый. Представлены вопросы по актуальным проблемам по отсутствию асфальтового покрытия на дорогах села, необходимости ремонта тротуаров, удовлетворенность по освещению, чистоте и по наличию общественных пространств для досуга, рассматривается готовность местных жителей в содействии в работе по созданию кофмортной среды для проживания, а также оценивается работа местных исполнительных органов по вышеуказанным вопросам.

Для того, чтобы достигнуть 90% достоверности, необходимо было опросить 270 респондентов. В итоге были опрошены 274 респондентов и получены бесценные ответы. Подводя итоги онлайн опроса, можно сделать вывод, что все представленные гипотезы исследования были подтверждены результатами опроса.

По итогам анализа в рамках магистерского проекта был разработан Проект Дорожная карты по развитию дорожной инфраструктуры и благоустройству села Атамекен на 2021-2025 гг. для дальнейшего утверждения и внедрения в работу компетентных МИО Мангистауской области. В Дорожной карте регламентируются организационные вопросы, вопросы развития дорожной инфраструктуры села Атамекен, вопросы благоустройства села Атамекен.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Кошимова М.А. «Проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан», Вестник КазЭУ, 2012;
2. Кельбах С.В. «Дорожно-транспортная инфраструктура как база модернизации региональной экономики», Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2015. № 4 (94). с. 37-43;
3. Халтурин Р.А. «Строительство сельских дорог, как фактор развития регионов», Вестник ФГОУ ВПО МГАУ № 2'2014;
4. Бобышев Е.Н., Шамин А.Е. «Факторы, влияющие на развитие дорожной сети в сельских территориях», Вестник Чувашского университета, 2011, №1, с. 335-339;
5. Материалы Международной научно-практической конференции Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета на тему «Развитие и модернизация улично-дорожной сети (УДС) крупных городов с учетом особенностей организации и проведения массовых мероприятий международного значения(в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 г.)»;
6. Максимовская А.А. «Роль управления благоустройством в развитии территории», Международный научный журнал «Символ науки» № 05/2017, с. 201-203;
7. Семёнова Ю.К. «Благоустройство и озеленение территории скверов в Пензе», журнал «Молодой ученый», 2018, № 20 (206). –с. 207-210;
8. Алексеева М. «Благоустройство прилегающей территории: учет расходов», 2018 (<https://www.audit-it.ru/articles/account/assets/a8/944771.html>)
9. Свиридова Е.С., Скопинский А.И. «Система управления благоустройством территории муниципального образования», Научные записки молодых исследователей № 5/2014, с. 46-49;
10. Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана «Казахстан в новой реальности: время действий», 1 сентября 2020 года;
11. Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана «Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана», 2 сентября 2019 года;
12. <https://primeminister.kz/kz/news/reviews/auyl-el-besg-jobasy-auyl-tryndaryny-mr-sru-sapasy-men-l-auatyn-jasartu-alai-jzege-asyrylady>
13. Программа развития Мангистауской области на 2021-2025 годы, утвержденная решением Мангистауского областного маслихата от 15.01.2021 года № 11/1;
14. «План развития села Атамекен Мунайлинского района Мангистауской области на 2019-2021 гг.», ОЮЛ «ГАМО» совместно с Европейским союзом (Проект «Ауылды бірлесе дамыту!» Совместный подход к развитию местного самоуправления);

15. Отчеты акима сельского округа Атамекен о проведенных работах за 2017-2020 гг.

16. [https://studme.org/96669/logistika/ulichno-dorozhnaya\\_set\\_gorodov](https://studme.org/96669/logistika/ulichno-dorozhnaya_set_gorodov)

17. [yandex.ua/maps/?um=constructor%3A09513e170d1150edcb96c978164d8ae%3A051aab7fdbacb94d294f20f983c7f12d&source=constructorLink](https://yandex.ua/maps/?um=constructor%3A09513e170d1150edcb96c978164d8ae%3A051aab7fdbacb94d294f20f983c7f12d&source=constructorLink)

18. Решение Мангистауского областного маслихата от 28 февраля 2018 года № 16/200 «Об утверждении Правил содержания и защиты зеленых насаждений Мангистауской области, Правил благоустройства территорий городов и населенных пунктов Мангистауской области»;

19. Тимофеева С.С. «Современные фитотехнологии очистки воздуха. Часть 2. Фитотехнологии очистки воздуха в городах», XXI век. Техносферная безопасность. Т. 2. № 1. С. 70–85;

20. Письмо ГУ «Управления природных ресурсов и регулирования природопользования Мангистауской области» в ответ на письмо №ОП 45.10.2015 ОО «Карагандинский областной Экологический Музей»

21. <https://informburo.kz/stati/kak-zhiteli-okrainy-almaty-hoteli-ochistit-ozero-a-dobilis-stroitelstva-parka.html>

## Приложение А

### Проект Плана мероприятий по реализации Дорожной карты по развитию дорожной инфраструктуры и благоустройству села Атамекен на 2021-2025 гг.

| №                              | Наименование мероприятия   | Форма завершения                                      | Ответственные за исполнение (реализацию)  | Срок исполнения | Предполагаемые расходы | Источники финансирования | Ожидаемый результат  |
|--------------------------------|--|---|---|-----------------|------------------------|--------------------------|--|
| <b>Организационные вопросы</b> |  |   |   |                 |                        |                          |  |
| 1                              | Создание Рабочей комиссии по вопросам села Атамекен  | Распоряжение акима Мунайлинского района               | Курирующий заместитель акима Мунайлинского района, аким сельского округа Атамекен | Июль 2021 года  | не требуются           | не требуются             | Координация и мониторинг реализации Дорожной карты                       |
| 2                              | Организация общественного слушания по проблемным вопросам благоустройства села Атамекен                                | Перечень проблемных вопросов                          | Рабочая комиссия  | Июль 2021 года  | не требуются           | не требуются             | Разработка перечня проблемных вопросов, волнующих жителей села           |
| 3                              | Выездная поездка Рабочей комиссии в село Атамекен с целью полевого наблюдения текущего состояния, проблемных вопросов, | Отчет о текущем состоянии по проблемным вопросам села | Рабочая комиссия  | Июль 2021 года  | не требуются           | не требуются             | Ознакомление с текущей ситуацией, в том числе проблемными вопросами села |

|   |  |   |  |   |                |              |  |
|---|--|---|--|---|----------------|--------------|--|
|   | озвученных в ходе общественного слушания   |   |  |   |                |              |  |
| 4   | Мониторинг хода реализации Дорожной карты и заслушивание отчета Рабочей комиссии на встрече с местными жителями села | Отчет Рабочей комиссии, Протокол отчетной встречи | Рабочая комиссия                               | В течение года  | не требуются   | не требуются | Мониторинг реализации Дорожной карты   |
| 5   | Разработка медиа-плана по Информационной поддержке реализации Дорожной карты   | Медиа-план  | Акимат сельского округа, УВП (по согласованию) | согласно графика медиа-плана  | не требуются   | не требуются | Информационное продвижение и обеспечение доступности для населения                         |
| <b>Вопросы развития дорожной инфраструктуры села Атамекен</b> |  |   |  |   |                |              |  |
| 6   | Анализ текущего состояния дорожной инфраструктуры села   | Отчет о текущем состоянии                         | Рабочая комиссия                               | В ходе выездной поездки членов Рабочей комиссии   | не требуются   | не требуются | Разработка официального документа по проблемным вопросам села                              |
| 7   | Заседание Рабочей комиссии по вопросам развития дорожной инфраструктуры села   | Протокол заседания                                | Рабочая комиссия                               | До конца 2021 года (при готовности Отчета о текущем состоянии дорожной инфраструктуры села) | не требуются   | не требуются | Принятие официальных решений по дальнейшей работе по развитию дорожной инфраструктуры села |
| 8   | Осуществление  | Договор о   | Мунайлинский                                   | В соответствии с  | Рассчитываются | Районный     | Устранение ям  |

|  |  |  |   |   |                         |                 |  |
|--|--|--|---|---|-------------------------|-----------------|--|
|  | государственных закупок работ по выравниванию дорог с грунтовым покрытием                                    | государственных закупках работ - Акт выполненных работ           | районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог              | удовлетворением бюджетной заявки на финансовый год          | отдельно                | бюджет          | на дорогах с грунтовым покрытием   |
| 9  | Осуществление государственных закупок работ по текущему ремонту линии автодороги «Ресторан Ару – ж/м Шагала» | Договор о государственных закупках работ - Акт выполненных работ | Мунайлинский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог | Согласно удовлетворенной бюджетной заявке на финансовый год | Рассчитываются отдельно | Районный бюджет | Приведение линии автодороги «Ресторан Ару – ж/м Шагала» в хорошее состояние                                    |
| 10   | Точечная проработка плана развития дорожной инфраструктуры села  | План строительства   | Рабочая группа  | До конца текущего года                                      | не требуются            | не требуются    | Подготовка к финансированию строительства внутрисельских дорог с твердым покрытием проектом «Ауыл – ел бесігі» |
| <b>Вопросы благоустройства села Атамекен</b> |  |  |   |   |                         |                 |  |
| 11   | Анализ текущего состояния села в соответствии с Системой региональных стандартов для населенных пунктов      | Отчет о текущем состоянии  | Рабочая группа  | В ходе выездной поездки Рабочей группы                      | не требуются            | не требуются    | Анализ исполнения Государственной программы развития регионов на 2020 - 2025 годы                              |

|    |  |                           |   |   |              |              |  |
|----|--|---------------------------|---|---|--------------|--------------|--|
| 12 | Анализ доступности объектов социальной инфраструктуры для лиц с ограниченными возможностями          | Отчет о текущем состоянии | Рабочая группа совместно с районной прокуратурой (по согласованию)  | В ходе выездной поездки Рабочей группы  | не требуются | не требуются | Анализ исполнения законодательства «О социальной защите инвалидов в Республике Казахстан»                                  |
| 13 | Анализ (оценка) загрязнения воздушного бассейна, озера Малая Оймаша и почвы территории села          | Отчет о текущем состоянии | Рабочая группа, УПРиРП (по согласованию), Департамент экологии по Мангистауской области (по согласованию) | В ходе выездной поездки Рабочей группы  | не требуются | не требуются | Четкая оценка состояния загрязнения села, выявление проблемных участков для дальнейшей проработки                          |
| 14 | Анализ состояния санитарной чистоты и формирования водяных луж (выхода грунтовых вод на поверхность) | Отчет о текущем состоянии | Рабочая группа, УПРиРП (по согласованию), Департамент экологии по Мангистауской области (по согласованию) | В ходе выездной поездки Рабочей группы  | не требуются | не требуются | Выявление проблемных участков по санитарной чистоте и грунтовым водам для дальнейшей проработки                            |
| 15 | Заседание Рабочей комиссии по вопросам благоустройства села  | Протокол заседания        | Рабочая комиссия  | До конца 2021 года (при готовности Отчета о текущем состоянии благоустройства села) | не требуются | не требуются | Принятие окончательных решений по дальнейшей работе по благоустройству села, в том числе по вопросу возобновления процесса |

|    |   |  |  |  |   |                                     |   |
|----|---|--|--|--|---|-------------------------------------|---|
|    |   |  |  |  |   |                                     | строительства системы дренажной канализации в селе, строительства стационарного культурно-досуговый комплекса, библиотеки, спортплощадок и автостанции, санитарной чистоте и осушения водяных луж |
| 16 | Осуществление государственных закупок работ на разработку и госэкспертизу ПСД на проект строительства системы дренажной канализации в селе (при положительном решении Рабочей комиссии) | Договоры о государственных закупках работ – Акты выполненных работ | Мунайлинский районный отдел строительства  | Согласно удовлетворенной бюджетной заявке на финансовый год (2022 год) | Рассчитываются отдельно (порядка 20-25 млн. тенге по предыдущей расценке) | Районный бюджет                     | ПСД на проект строительства системы дренажной канализации – переход на стадию проверки ПСД госэкспертизой   |
| 17 | Осуществление государственных закупок работ на  | Договоры о государственных закупках работ –                        | Мунайлинский районный отдел строительства, | После этапа разработки и госэкспертизы                                 | Рассчитываются отдельно   | В рамках Проекта «Ауыл – ел бесігі» | Проведение инфраструктуры дренажной   |

|    |  |  |                       |   |                         |                 |  |
|----|--|--|-----------------------|---|-------------------------|-----------------|--|
|    | реализацию проекта строительства системы дренажной канализации в селе  | Акты выполненных работ   | УЭиБП                 | ПСД   |                         |                 | канализации в селе (в сторону озера «Кошкар-ата») – готовность перехода на этап строительства внутрисельских автодорог             |
| 18 | Анализ текущего состояния наружного (уличного) освещения села  | Отчет о текущем состоянии  | Рабочая комиссия      | До конца 2021 года, в ходе выездной поездки членов Рабочей комиссии | не требуются            | не требуются    | Повторная проверка текущего состояния наружного (уличного) освещения села, выявление проблемных участков для дальнейшей проработки |
| 19 | Планирование и осуществление государственных закупок работ на строительство МАФов, в том числе беседок, скамейек, ограждении, киосков и объекта монументального искусства, в том числе | План размещения МАФов и монумента – Договор(ы) о государственных закупках работ – Акт(ы) выполненных работ | Аким сельского округа | 2022 год  | Рассчитываются отдельно | Сельский бюджет | Установка МАФов и монумента в селе   |

|    |   |  |  |                    |                                 |  |   |
|----|---|--|--|--------------------|---------------------------------|--|---|
|    | тематического монумента   |  |  |                    |                                 |  |   |
| 20 | Разработка и утверждение Дендрологического плана села Атамекен  | Распоряжение акима Мунайлинского района                                | Рабочая комиссия, МЭБС (по согласованию)   | До конца 2021 года | не требуются                    | не требуются                               | Разработка Дендроплана  |
| 21 | Осуществление государственных закупок услуг по озеленению территории села в соответствии с Дендропланом   | Договор(ы) о государственных закупках работ – Акт(ы) выполненных работ | Акиму сельского округа   | 2022 год           | Рассчитываются отдельно         | Сельский бюджет (без затрат на субботники) | Посадка зеленых насаждений на территории села                                     |
| 22 | Содержание зеленых насаждений с учетом мероприятий, указанных в Правилах содержания и защиты зеленых насаждений Мангистауской области (по мере необходимости) | Договор(ы) о государственных закупках работ – Акт(ы) выполненных работ | Поставщик работ, аким сельского округа   | Каждый год         | Расходы рассчитываются отдельно | Сельский бюджет                            | Сохранение зеленого фонда села  |
| 23 | Комплексная оценка территории прибрежной зоны озера Малая Оймаша на пригодность земельных   | Результат(ы) исследования  | УПРИП (по согласованию), Департамент экологии по Мангистауской области (по согласованию) | До конца 2021 года | не требуются                    | не требуются                               | Решение вопроса пригодности земельных участков прибрежной зоны озера Малая Оймаша |

|    |   |  |                        |          |              |              |  |
|----|---|--|------------------------|----------|--------------|--------------|--|
|    | участков для строительства набережной инфраструктуры  |  |                        |          |              |              | для строительства набережной инфраструктуры  |
| 24 | Разработка и утверждение инвестиционного предложения по созданию набережной инфраструктуры вокруг озера Малая Оймаша (при положительном результате оценки пригодности) и поиск потенциальных инвесторов | Инвестиционное предложение, Меморандум | Рабочая комиссия, УИРТ | 2021 год | не требуются | не требуются | Формирование инвестиционного предложения и поиск потенциальных инвесторов, в том числе в рамках социальной ответственности бизнеса крупных предприятий и меценатов региона |

Сокращения:

1. МЭБС – Мангышлакский экспериментальный ботанический сад
2. УИРТ – Управление инвестиций и развития туризма Мангистауской области
3. УПриРП – Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Мангистауской области
4. УВП – Управление внутренней политики Мангистауской области
5. УЭиБП – Управление экономики и бюджетного планирования Мангистауской области

## Приложение Б

### Анкета

*Данный опрос проводится в целях выявления и исследования наиболее важных проблем в улично-дорожной и благоустройства в селе Атамекен. Нам важны ваши ответы, ваша честность и вовлечённость! От искренности ваших ответов зависят результаты нашего исследования.*

*\*Обязательно*

В каком жилом массиве вы живете?\*

- 1) Жалын
- 2) Арай
- 3) Атамекен
- 4) Каламкас
- 5) Болашак
- 6) Арман
- 7) Коктем
- 8) Шагала
- 9) Туган ел
- 10) Тамшалы
- 11) Темир су

1. Считаете ли вы село комфортным для проживания?\*

- 1) Да
- 2) Скорее да
- 3) Скорее нет
- 4) Нет

2. Сколько примерно вы проживаете в селе?\*

- 1) 0-3 лет
- 2) 4-7 лет
- 3) 8-10 лет
- 4) Больше 10 лет

3. За время вашего проживания здесь насколько изменилась обстановка села в части развития дорожной инфраструктуры и благоустройства?\*

- 1) Ощутимо в хорошую сторону
- 2) Незначительно
- 3) Не чувствую изменений
- 4) Другое

4. Какие проблемы в селе вас волнуют? (Можно выбрать несколько вариантов ответа)\*

- 1) Отсутствие асфальтового покрытия на дорогах
- 2) Отсутствие дренажной системы
- 3) Отсутствие комфортной среды для проживания
- 4) Отсутствие игровых/спортивных площадок
- 5) Другое

5. Комфортно ли вам передвигаться пешком в селе?\*

- 1) Да
- 2) Скорее да
- 3) Скорее нет
- 4) Нет

6. Нуждаются ли тротуары в селе в ремонте?\*

- 1) Да
- 2) Нет

7. Удовлетворены ли вы освещением улиц в селе?\*

- 1) Да
- 2) Нет

8. По вашему мнению, какова ситуация в селе по чистоте улиц?\*

- 1) Чисто
- 2) Средне
- 3) Грязно

9. По вашему мнению, какова ситуация в селе по наличию общественных мест для досуга?\*

- 1) Достаточно
- 2) Скорее достаточно
- 3) Скорее недостаточно
- 4) Недостаточно

10. Как вы смотрите на то, чтобы создать общественное пространство (набережную) вокруг озера Малая Оймаша?\*

- 1) Положительно
- 2) Нейтрально
- 3) Отрицательно

11. Как по вашему мнению следует обустроить окрестности озера малая Оймаша для создания комфортной среды для людей?

12. Каким вы хотите видеть село Атамекен в 2030 году?

13. Какова ваша позиция в жизнедеятельности села Атамекен или вашей улицы?\*

- 1) Активная
- 2) Пассивная
- 3) Другое

14. Готовы ли вы содействовать в работе по улучшению качества жизни местного населения?\*

- 1) Да
- 2) Нет

15. Если вы готовы содействовать, то каким образом? (Можно выбрать несколько вариантов ответа)

- 1) Взносы в общественный фонд на проекты по благоустройству вашей улицы
- 2) Содействие в самой работе (субботники, укладка брусчаток и т.д.)
- 3) Руководство в деятельности местного кооператива
- 4) Контроль за состоянием общественных объектов (посаженных деревьев, тротуаров, достопримечательных мест)
- 5) Другое

16. Оцените работу местных исполнительных органов (акимата) в части развития дорожной инфраструктуры и благоустройства села\*

- 1) Полностью удовлетворен
- 2) Частично удовлетворен
- 3) Частично не удовлетворен
- 4) Полностью не удовлетворен
- 5) Затрудняюсь ответить

17. В курсе ли вы о проектах по автомобильным дорогам или работах по благоустройству в селе?\*

- 1) Да
- 2) Поверхностно
- 3) Нет

18. В чем по вашему мнению нуждается село (ваша улица) для преобразования в лучшую сторону?

## Приложение В

### Аналитическая записка

Автор проекта: Сахтаганов Т.М.

Научный руководитель: Демеуова А.А.

|  |  |
|--|--|
| <b>Идея проекта</b>                      | <b>Наименование проекта:</b> Развитие дорожной инфраструктуры и благоустройство сельских территорий на примере села Атамекен, Мунайлинского района, Мангистауской области  |
| <b>Проблемная ситуация (кейс)</b>        | <p>Село Атамекен – центр одноименного сельского округа, граничит с областным центром – г. Актау. Село, с текущим населением 43 тыс. человек и к 2025 году прогнозируемо достигнув 47,5 тыс. человек, является самым крупным СНП.</p> <p>Общая протяженность внутрисельских дорог – 65 км, из них твердое покрытие имеет всего лишь 8,2 км (12,6%). При этом линия автодороги «Ресторан «Ару» – ж/м Шагала», общая протяженность которой составляет 3 км, находится в плохом состоянии и по нему требуются средний ремонт. Ямы на обоих покрытиях дорог села, а также грязевые лужи после дождей и/или таяния снега заметно затрудняют комфортное передвижение как автомобилей так и пешеходов. Администрация села не в силах решать инфраструктурные вопросы, так как они отличаются дороговизной. Например, затраты на строительство 2,6 км автодороги в селе в 2020 году в совокупности составили 98 млн. тенге, это больше чем налоговые поступления в сельский бюджет на 3 млн.</p> <p>Второй актуальной проблемой является низкий уровень благоустройства села, в том числе низкий уровень сельских пространств, построенных объектов, аварийное состояние тротуаров, отсутствие системы дренажной канализации, отсутствие общественных мест отдыха, детских игровых и спортивных площадок, низкий уровень озеленения из-за высокой концентрации солей в почве земель села, проблемные участки в наружном освещении, средний уровень санитарной чистоты, накопление бытовых и строительных отходов в свободных земельных участках в жилых массивах села и в прибрежной зоне озера Малая Оймаша в связи с бесхозностью этих земель, плохое состояние или отсутствие МАФов (беседок, скамейек, автобусных остановок).</p> |
| <b>Имеющиеся решения данной проблемы</b> | <p><b>Классификация существующих подходов</b></p> <p><b>Организационные подходы.</b> Организация и контроль процесса строительства автомобильных дорог входит в компетенцию Мунайлинского районного отдела ЖКХ, пассажирского транспорта и автомобильных дорог, по инфраструктурным проектам – Мунайлинский районный отдел строительства, благоустройством – Акимат сельского округа.</p> <p><b>Бюджетные подходы.</b> В 2019 году из сельского бюджета было выделено 73.2 млн. тенге на развитие сферы ЖКХ села, из них 33.4 млн. тенге на наружное освещение, 26.9 млн. тенге на санитарную очистку, 12.8 млн. тенге на благоустройство и озеленение.</p> <p><b>Преимущества</b></p>   |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>Акимат сельского округа не в состоянии финансировать крупные проекты в связи с недостаточностью бюджета, а также по части необходимых технических компетенции. В этом плане, районный акимат полностью освобождает нижестоящий сельский акимат.</p> <p><b>Недостатки</b></p> <p>1. Затягиваемость процесса и зависимость от вышестоящих госорганов. Недавнее строительство 2.6 км автодороги в селе заняло более 3.5 года, Мунайлинский отдел строительства не начал работу над проектом по строительству дренажной инфраструктуры, хотя была попытка еще в 2016 году.</p> <p>2. Акимат сельского округа хоть и выделяет средства на работы по ЖКХ особого положительного эффекта пока не наблюдается. При этом расходы на «благоустройство и озеленение» не хватает чтобы охватить все сферы данного направления. Сотрудниками осуществляется косметический уход за селом, который имеет временный характер. В целом сельский акимат, при хорошей осведомленности, не в силах предпринять действенные меры для решения насущных проблем.</p> <p>3. Между государственными органами не существует комплексной, единой связи.</p> |
| <p><b>Предлагаемое решение данной проблемы</b></p> | <p>Разработка и утверждение Дорожной карты по развитию дорожной инфраструктуры и благоустройству села Атамекен на 2021-2025 гг. В Дорожной карте регламентируются организационные вопросы, вопросы развития дорожной инфраструктуры села Атамекен, вопросы благоустройства села Атамекен.</p> <p><b>Возможности</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Запуск процесса работы по развитию дорожной инфраструктуры и благоустройству села</li> <li>- Комплексная регламентация взаимодействия компетентных местных исполнительных органов</li> </ul> <p><b>Риски</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Замедление процесса принятия решений и/или выполнения пунктов Дорожной карты в связи с отсутствием санкций;</li> <li>- Высокая нагрузка на районный акимат;</li> <li>- Пассивность и нежелание сотрудничество местных жителей;</li> <li>- Низкий уровень компетенций государственных органов в сфере архитектуры и планирования.</li> </ul>  |
| <p><b>Ожидаемый результат</b></p>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Улучшение координации во взаимодействии местных исполнительных органов в работе по решению проблемных вопросов дорожной инфраструктуры и благоустройства села Атамекен</li> <li>- Планирование конкретных мероприятий со сроками и ответственными за их исполнение</li> <li>- Подготовка к финансированию инфраструктурных проектов в рамках Проекта «Ауыл – ел бесігі»</li> <li>- Вовлечение местных жителей в принятии решений и освещении проблемных вопросов</li> <li>- Активизация работы по благоустройству села. Рассмотрение ранее неосвещенных направлений по благоустройству таких как установление</li> </ul>   |

|                   |  |
|-------------------|--|
|                   | тематического монумента, создание набережной зоны вокруг озера Малая Оймаша, посадка зеленых насаждений устойчивых к солям в почвах.   |
| <b>Литература</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Кошимова М.А. «Проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан», Вестник КазЭУ, 2012;</li> <li>2. Кельбах С.В. «Дорожно-транспортная инфраструктура как база модернизации региональной экономики», Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2015. № 4 (94). с. 37-43;</li> <li>3. Халтурин Р.А. «Строительство сельских дорог, как фактор развития регионов», Вестник ФГОУ ВПО МГАУ № 2'2014;</li> <li>4. Бобышев Е.Н., Шамин А.Е. «Факторы, влияющие на развитие дорожной сети в сельских территориях», Вестник Чувашского университета, 2011, №1, с. 335-339;</li> <li>5. Материалы Международной научно-практической конференции Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета на тему «Развитие и модернизация улично-дорожной сети (УДС) крупных городов с учетом особенностей организации и проведения массовых мероприятий международного значения (в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 г.)»;</li> <li>6. Максимовская А.А. «Роль управления благоустройством в развитии территории», Международный научный журнал «Символ науки» № 05/2017, с. 201-203;</li> <li>7. Семёнова Ю.К. «Благоустройство и озеленение территории скверов в Пензе», журнал «Молодой ученый», 2018, № 20 (206). – с. 207-210;</li> <li>8. Алексеева М. «Благоустройство прилегающей территории: учет расходов», 2018 (<a href="https://www.audit-it.ru/articles/account/assets/a8/944771.html">https://www.audit-it.ru/articles/account/assets/a8/944771.html</a>)</li> <li>9. Свиридова Е.С., Скопинский А.И. «Система управления благоустройством территории муниципального образования», Научные записки молодых исследователей № 5/2014, с. 46-49;</li> <li>10. Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана «Казахстан в новой реальности: время действий», 1 сентября 2020 года;</li> <li>11. Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана «Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана», 2 сентября 2019 года;</li> <li>12. <a href="https://primeminister.kz/kz/news/reviews/auyl-el-besg-jobasy-auyl-tryndaryny-mr-sru-sapasy-men-l-auatyn-jasartu-alai-jzege-asyrylady">https://primeminister.kz/kz/news/reviews/auyl-el-besg-jobasy-auyl-tryndaryny-mr-sru-sapasy-men-l-auatyn-jasartu-alai-jzege-asyrylady</a></li> <li>13. Программа развития Мангистауской области на 2021-2025 годы, утвержденная решением Мангистауского областного маслихата от 15.01.2021 года № 11/1;</li> <li>14. «План развития села Атамекен Мунайлинского района Мангистауской области на 2019-2021 гг.», ОЮЛ «ГАМО» совместно с Европейским союзом (Проект «Ауылды бірлеседамыту!» Совместный подход к развитию местного самоуправления);</li> <li>15. Отчеты акима сельского округа Атамекен о проведенных работах за 2017-2020 гг.</li> <li>16. <a href="https://studme.org/96669/logistika/ulichno-dorozhnaya_set_gorodov">https://studme.org/96669/logistika/ulichno-dorozhnaya_set_gorodov</a></li> <li>17. <a href="https://yandex.ua/maps/?um=constructor%3A09513e170d1150edcb96c978164d8aeb051aab7fdbacb94d294f20f983c7f12d&amp;source=constructorLink">yandex.ua/maps/?um=constructor%3A09513e170d1150edcb96c978164d8aeb051aab7fdbacb94d294f20f983c7f12d&amp;source=constructorLink</a></li> <li>18. Решение Мангистауского областного маслихата от 28 февраля 2018 года № 16/200 «Об утверждении Правил содержания и защиты зеленых</li> </ol> |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>насаждений Мангистауской области, Правил благоустройства территорий городов и населенных пунктов Мангистауской области»;</p> <p>19. Тимофеева С.С. «Современные фитотехнологии очистки воздуха. Часть 2. Фитотехнологии очистки воздуха в городах», XXI век. Техносферная безопасность. Т. 2. № 1. С. 70–85;</p> <p>20. Письмо ГУ «Управления природных ресурсов и регулирования природопользования Мангистауской области» в ответ на письмо №ОП 45.10.2015 ОО «Карагандинский областной Экологический Музей»</p> <p>21. <a href="https://informburo.kz/stati/kak-zhiteli-okrainy-almaty-hoteli-ochistit-ozero-a-dobilis-stroitelstva-parka.html">https://informburo.kz/stati/kak-zhiteli-okrainy-almaty-hoteli-ochistit-ozero-a-dobilis-stroitelstva-parka.html</a></p> |
|--|---|