

Керімова Ж.Қ.¹, Ахапов Е.А.², Шимидзу К.³

¹докторантура студенті, әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті,
Қазақстан, Алматы қ., e-mail: zhansayakerimova@gmail.com

²Ph.D., доцент м.а., әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті,
Қазақстан, Алматы қ., e-mail: ahapov.erlan@kaznu.kz

³PhD, қауымдастырылған профессор, Тоттори Университеті, Жапония, Тоттори қ.

ЖАПОНИЯ МЕН ҚАЗАҚСТАННЫҢ БОЛАШАҚТЫҢ ЭКО-МОДЕЛЬ ҚАЛАЛАРЫНДАҒЫ ЭКО-САЯСАТ: АЛМАТЫ ҚАЛАСЫ ӘКІМДІГІНІҢ МЫСАЛЫНДА

Қазіргі таңда қоршаған ортаның ластануымен күресу үшін таңдаулы да оңтайлы әрекет ету керек екені баршамызға мәлім. Ғылыми мақалада жапондық болашақтың эко-модель қаласының тиімді тұстарын анықтау мақсатында Қазақстан Республикасының ең ірі мегаполисі – Алматы қаласы негізге алынып отыр. Алматы қаласын еліміз тәуелсіздікке қол жеткізгелі бері көлік және логистика саласында реформалар енгізген төрт әкімшіліктің жүргізген саясатына жалпы шолу жасалады. Қаланың атмосфералық бассейнінің ластануын азайту үшін жүргізген реформалары мен атқарған жұмыстарына сараптама жүргізіледі.

Алматы қаласында жүзеге асырылып отырған жобалар республикамыздың басқа қалаларында әлі жоспарға енбеген жобалар болып табылады. Ол жобалар Алматының негізінде сәтті болып табылса, онда өзге де ірі қалалар мен моноқалалардың күн тәртібіне кіретін мәселеге айналады деп болжанады. Сол себепті Алматы қаласында жүргізіліп отырған қоршаған орта саясаты бүкіл елдің назарында болып отыр. Осы тұста Алматы қаласында атқарылған жұмыстар көрсетілген соң, жапондық болашақтың эко-модель қалаларына сараптама жүргізу арқылы ең үздік және еліміздің өзге де ірі қалалары мен моноқалаларына бейімді әрі оңтайлы тұстары анықталады деп күтіледі. Ал әлем мойындаған жапондық тәжірибенің жасыл экономикаға бет бұрған Қазақстан үшін бағалы болатыны сөзсіз.

Түйін сөздер: болашақтың эко-модель қаласы, эко-саясат, қоршаған орта саясаты, Жапония, Қазақстан, Алматы қаласы, әкімдік, әкімшілік.

Kerimova Zh.K.¹, Akhapov E.A.², Shimizu K.³

¹Ph.D student, Far East Department, Oriental studies faculty, al-Farabi Kazakh National University,
Kazakhstan, Almaty, e-mail: zhansayakerimova@gmail.com

²Ph.D, associate professor, Far East Department, Oriental studies faculty, al-Farabi Kazakh National University,
Kazakhstan, Almaty, e-mail: ahapov.erlan@kaznu.kz

³Ph.D, associate professor, Tottori University, Japan, Tottory

Environmental policy of the Japan's and Kazakhstan's eco-model cities of the future: The case of Almaty city government

These days it's common knowledge that air pollution control needs effective actions. The biggest metropolitan city of Republic of Kazakhstan – Almaty city is taken as the base for finding out effective measures of eco-model cities of the future in Japan. It is given review to the main reforms of the four city administrations regarding environmental policy in the field of transport and logistics. The article analyses conducted measures and reforms aimed at reducing carbon emissions.

Realizing projects in Almaty city are the only and newest ones in the republic. Those projects are supposed to be entered to agenda of other big cities and monocities, if they will be found successful and effective. Therefore Almaty city's environmental policy attracts whole republic's attention. After the presentation of the main actions of Almaty city policy, it is expected to reveal the best and appropriate measures for the rest big cities and monocities of our republic through making analysis of eco-model cit-

ies of the future in Japan. Accepted by the whole world the Japanese experience will be valuable to the Kazakhstan, which sets its transition into the green economy.

Key words: eco-model city of the future, environmental policy, Japan, Kazakhstan, Almaty, city government, administration.

Керімова Ж.Қ.¹, Ахапов Е.А.², Шимидзу К.³

¹докторант, кафедра Дальнего Востока, факультет востоковедения, Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы, e-mail: zhansayakerimova@gmail.com

²Ph.D, и.о. доцента, кафедра Дальнего Востока, факультет востоковедения, Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы, e-mail: ahapov.erland@kaznu.kz

³PhD, ассоциированный профессор, Университет Тоттори, Япония г. Тоттори

Экополитика экомодели городов будущего Японии и Казахстана: на примере акимата города Алматы

На сегодняшний день всем известно, что для борьбы с загрязнением окружающей среды нужно принимать эффективные меры. В данной статье за основу берется самый крупный мегаполис Республики Казахстан – г. Алматы, для того чтобы выявить эффективные стороны экомоделей города будущего в Японии. Дается общий обзор политики четырех администраций города Алматы, которые ввели реформы в сфере транспорта и логистики с момента получения независимости. Проведён анализ предпринятых мер и реформ для снижения уровня загрязнения в атмосферном бассейне города.

Реализуемые проекты в городе Алматы являются на данный момент новейшими и единственными в республике. Предполагается, что эти проекты войдут в повестку дня остальных крупных городов и моногородов, если их признают успешными. По этой причине проводимая экополитика в городе Алматы привлекает внимание всей республики. И после представления предпринятых мер в городе Алматы ожидается выявление самых лучших и подходящих мер для остальных крупных городов и моногородов нашей республики через проведение анализа экомоделей города будущего в Японии. Признанный всем миром японский опыт будет ценным для Казахстана, установившего ориентир на зеленую экономику.

Ключевые слова: экомодель города будущего, экополитика, Япония, Казахстан, город Алматы, Акимат, администрация.

Кіріспе

Қазіргі таңда Жапония технологиялық даму бойынша көшбасшы елдердің бірі. Сонымен қатар, дамыған мемлекеттер арасында жақын болашақта енді соқтығысатын проблемаларды басынан алғашқы болып өткеріп жатқаны баршамызға мәлім. Мысалы, бала туудың азаюы, егде адамдардың көбеюі, парник газдардың артуы сияқты проблемалар. Осындай мәселелерді ескере отырып, оңтайлы шешімін табуды ерте бастап, біршама жетістікке жеткен Жапонияның тәжірибесі көптеген ел үшін үлгі болып отыр.

Дүние жүзі бойынша атмосфераға бөлінетін көмірқышқыл газы бастаған парниктік әсер тудыратын алты түрлі газдың үлесінің көбеюіне қатысты проблемаларды шешу үшін алғаш рет 1990 жылдары дамыған елдер бірлесе жұмыс істей бастайды. Оның көрінісінің бірі – 1997 жылғы Киото хаттамасы. Халықаралық құжаттың баптарына сәйкес, 1990 жылмен салыстырғанда 2008-2012 жылдар аралығында Жапония көмірқышқыл газының көлемін 6%-ға төмендетуі тиіс (www.unfccc.int. Official site). Соған қатысты Жапонияның Қоршаған орта министрлігі

зерттеу институттарымен бірлесе отырып бірнеше жобаны іске қосты. Олар: «2050 жылы Жапония көмірқышқыл газ көлемі төмен қоғам» (ағылшын тілінде – Towards a Japan Low Carbon Society (LCS)), «Болашақ қаласы» (ағылшын тілінде – Future city), «Эко-модель қаласы» (ағылшын тілінде – Eco-model city) концептілері. Аталмыш «Жапония көмірқышқыл газ көлемі төмен қоғам» жобасы зерттеу жұмыстарын 2004 жылы бастаса (www.2050.nies.go.jp. Official site), «Болашақ қаласы», «Эко-модель қаласы» 2008 жылы бастауын алды. «Эко-модель қаласы» концептісінің нысанына алғашында он үш қала алынып, 2012 жылы жеті қала, 2013 жылы үш қала қосылды. әр қауымдастық жергілікті ресурстарды қолдана отырып, тұрақты даму мен көмірқышқыл газын азайтуда өз моделін жасап шығаруда (<http://future-city.jp>. Official site). Қазақстанда Жапониядағы болашақтың экомодель қаласы жайында Е.А. Ахапов (Ахапов, 2017:15-20) зерттеп, Китакоюю қаласы жүргізген саясаты қарастырылады. Жоғарыда аталған Жапонияның қалалары жайында болашақта бірнеше сериядан тұратын ғылыми мақалалар тізбегінде кеңінен айтылатын болады.

Қазақстан Республикасы үдемелі индустрияландыру мен жасыл экономикаға бет бұрғалы, еліміздің қоршаған ортасы мен экологиялық жағдайына ерекше көңіл бөлініп келеді. Мысалы, 2018 жылы Қазақстан Республикасының Экологиялық кодексіне (2007 жылғы) тағы өзгертулер мен түзетулер енгізілді. Бұл – еліміздегі экологиялық мәселелерді заң негізінде шешуді бастаған қадам.

Алматы қаласында жүзеге асырылып отырған қоршаған орта мәселелеріне қатысты жобалар республикамыздың басқа қалаларында әлі жоспарға енбеген жобалар болып табылады. Ол жобалар Алматының негізінде сәтті болып табылса, онда өзге де ірі қалалар мен моноқалалардың күн тәртібіне кіретін мәселеге айналады деп болжанады. Сол себепті Алматы қаласында жүргізіліп отырған қоршаған орта саясаты бүкіл елдің назарында болып отыр. Осы тұста Алматы қаласында атқарылған жұмыстар көрсетілген соң, жапондық болашақтың эко-модель қалаларына сараптама жүргізу арқылы ең үздік және еліміздің өзге де ірі қалалары мен моноқалаларына бейімді әрі оңтайлы тұстары анықталады деп күтіледі. Сол себепті бұл *зерттеудің нысаны* болып – Алматы қаласы мен қоршаған орта саясаты алынып отыр. Алматы қаласының экологиялық жағдайы, автокөліктердің қоршаған ортаға әсерін Амирбекова Р. (1990), Омаров А.Ж. (1999), Сальников В.Г. (2000), Қиялбаев Ә.Қ. (2003), Бегимбетова А.С. (2015) сынды ғалымдар зерттеген. Алайда қала басшыларының қоршаған орта саясатын зерттеп, сараптама жасалып жазылған еңбек жоқтың қасы.

Зерттеудің мақсаты және міндеттері

Қазақстан Республикасының ең ірі мегаполисі – Алматы қаласында ауа ластануының деңгейін төмендетуге үлес қосу және әр кезеңдегі қала басшылығының көлік және логистика саласында жүргізген эко-саясатын зерттеу, қала басшылары атқарған жұмысының тиімді және тиімсіз нәтижесін айқындау.

Зерттеудің методологиясына мерзімді бағылымдар мен мұрағаттағы мәліметтерге шолу, статистикалық мәліметтерге сараптама жасау, кейс стади әдістері жатады.

Зерттеу нәтижесі және дискуссия

Зерттеу барысында әр қала басшысының жүргізген қоршаған орта саясатының ұтымды және ұтымсыз тұстары анықталды. Кейбір жобалар қағаз бетінде қалып, жүзеге асырылмай

қалып жатса, кейбір жобалар өзінен кейінгі қала басшысының тарапынан қолдау тауып, іске асырылып жатты.

Негізгі бөлім

Осы тұста еліміздің ең ірі мегаполисі – Алматы қаласы негізге алынып отыр. Себебі РМК «Қазгидрометтің» 2018 жылдың алғашқы жартыжылдық есебіне сәйкес, Алматы қаласы атмосфералық ауа ластануының жоғары деңгейлі қалалар қатарына жатады екен.

Жалпы алғанда, атмосфералық ауа ластануының төрт деңгейі бар, олар: өте жоғары деңгейі (СИ¹ –10-нан аса, ЕЖҚ² –50% аса), жоғары деңгейі (СИ – 5-10, ЕЖҚ – 20-49%), көтеріңкі деңгейі (СИ – 2-4, ЕЖҚ – 1-19%) және төменгі деңгейі (СИ – 0-1, ЕЖҚ – 0%). Атмосфералық ауаның азот диоксиді, көміртегі оксиді, күкірт диоксиді, формальдегид, күкіртсутегі, қалқыма бөлшектер, фенол, аммиак сияқты ластанушы заттармен жоғары және өте жоғары ластанулары келесі факторлармен түсіндіріледі:

1) Автожолдардың қалалық көліктермен бос еместігі (кептелуі) – бензиннің және дизельдік отынның көпқұрамды болып шығуы елді-мекендегі атмосфералық ауаның азот диоксидімен, көміртегі оксидімен, органикалық заттармен және т.б. ластануының негізгі көзі болып табылады. Ал қаладағы жоғары автожолдардың бос еместігі жақсы желдету болса да, атмосфералық ауада зиянды заттардың жиналуына әкеледі.

2) өндіріс орындарынан эмиссияның шашылуы – өндіріс орындарынан шыққан заттардың жануы, ауа ластануының жоғары деңгейіне бейімделген өндірістік процестің нәтижесі. Елді-мекен аумағындағы әуе бассейінде олардың шашылуы қала, қала маңы мен кенттердің атмосфералық ауа сапасына айтарлықтай әсер етеді.

3) Елді-мекендердегі атмосфералық кеңістіктің төмен желдетілуі – атмосфераның жерге жақын қабатында ауа ластанушылары жиналып, олардың шоғырлары өте жоғары деңгейде сақталады (Қазақстан Республикасы қоршаған орта жай-күйі жөніндегі ақпараттық бюллетені, 2018:10).

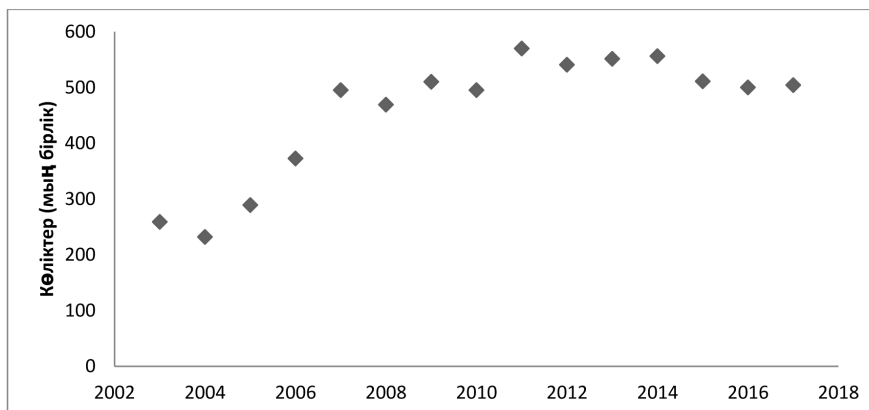
Зерттеу жұмысының нысаны болып табылатын Алматы қаласының экологиялық

¹ СИ (стандартты индекс) – қысқа уақыт кезеңінде ең көп өлшенген, бекеттегі бір қоспа үшін немесе барлық бекеттердегі барлық қоспалар үшін өлшенген деректерден ШЖШ (шекті жол берілген қоспаның шоғыры) бөлінген қоспа шоғыры

² ЕЖҚ (ең жоғары қайталанғыштық)%, ШЖШ-дан асуы – бекеттегі бір қоспа үшін немесе барлық бекеттердегі барлық қоспалар үшін өлшенген деректердегі қайталанғыш.

ахуалын нашарлататын факторлар ішінде көлік мәселесі 80%-ды қамтып, басымдық танытып отыр. Төмендегі кестеге қарасақ, еліміздің

ең ірі мегаполисіндегі автокөліктер саны жылдан жылға артуда (1-сурет – Алматы қаласы бойынша).



Дереккөз: <http://stat.gov.kz>

1-сурет – Алматы қаласындағы көліктер санының өсу динамикасы

Ал Статистика комитетінің 2018 жылдың I қаңтарындағы есебіне сүйенсек, республика бойынша автокөліктер саны 3,851,600 бірлік екен (www.stat.gov.kz. Official site). Сонда Алматы қаласында бүкіл еліміздегі автокөліктердің шамамен жетіден бір бөлігі жүр екен. Ғалымдардың айтуынша, елімізде автокөліктердің жыл сайынғы өсімі шамамен 127 мыңға жетіп отыр. Яғни, осы қарқын сақталатын болса, онда бүгінгі көрсеткіш 2,5 еседен артып кетері сөзсіз. Демек, бүгінгі автомобиль жолдары мен қала көшелеріндегі көлік инфрақұрылымы ертеңге сай келмейтіндігі анық байқалады. Осындай өсім салдарынан жолайрықтар мен тұрақ мәселесі күрделі шиеленіске түсері сөзсіз. Ал қазіргі жолайрықтар мен қалалық аса ірі магистральдардың (мысалы, Райымбек, Рысқұлов, әл-Фараби, Сүйінбай даңғылдары және т.б.) тәуліктік өткізгіштік көрсеткіштері небәрі 80-100 мың автомобильге ғана есептелген деп алаңдаушылық білдіріп отыр (Egemen Qazaqstan, 2018:4).

Осындай проблемалардың тууына бірқатар үрдістер себепші болды. Мысалы, Кеңес одағының құлдырап, егеменді ел атанғанда, ең маңызды мәселелер қатарында жарқын болашаққа жетелейтін нарықтық экономиканы дамыту, ұстанатын саяси бағыт, ел қауіпсіздігі мен өзге елдермен дипломатиялық қарым-қатынас орнату секілді сұрақтар күн тәртібінде бекіді. Алайда,

ол кезде экологияға көңіл бөлетін уақыт да, орын да, қаржы да болмады. Жоғары айтып кеткендей, мемлекетімізді тұрақты даму жолына қою ең басты міндет болып, капитал жинау үрдісі жүрді (Континент, 2000:21). Капитал жинауға басымдық берілгендіктен, экология мәселесі ойластырылмады. Сол себепті қаланың атмосфералық массасының бұзылуына себепші болған бірнеше факторлар орын алды. Ең алдымен, ойластырылмаған құрылыс. Алғашында Алматы ауа дәліздерін ескерген жоба бойынша салынған. 2003-2010 жылдардағы құрылыс серпілісінің нәтижесінде ғимараттар ретсіз салынған. Іле Алатауы тауларының ғажайып көрінісін терезеден тамашалай алатын үйлер – әрбір шаршы метрі қымбатқа сатуға болатын үйлер, сол себепті инвесторлар тарапынан алғанда минималды аз аумақтан максималды сома алуға жақсы мүмкіндік болатын. Осыдан шатқалдарға перпендикулярлы орналасқан көпқабатты ғимараттар пайда бола бастады. Ал олар өз кезегінде ауалық массалар ағындылығын нашарлататын өзгеше желкен тудыратын. Кейбір сарапшылардың айтуынша, қала территорияларының желдетілуі мен желден қорғауы бойынша ҚНМЕ³ 1987-1988

³ ҚНМЕ (құрылыс нормалары мен ережелері) – Атқарушы билік органдары қабылдаған қала құрылысы, инженерлік ізденістер, сәулет-құрылыстық жобалау, құрылыс жұмыстарының жүзеге асырылуын реттемелеуші техникалық, экономикалық және құқықтық сипаттағы нормативтік актілердің жиынтығы.

жылдары күшін жойған. Осыдан элиталы тұрғын үйлер салатын компаниялар ҚНМЕ жоқтығын өздерінің мүдделеріне тиімді қолданды (mk-kz.kz.Official site).

Осыған орай Алматы қалалық әкімдігінің атмосфералық бассейнің жағдайын жақсартуға бағытталған саяси әрекеттерін, соның ішінде көлік және логистика саласындағы шараларын

жете зерделеуді жөн көріп отырмыз. Себебі бұл уақытқа дейін Алматы қаласын басқарған бірнеше әкімшіліктің қоршаған ортаны қорғауға қатысты жүргізген саясатын жинақтап, оны тізбектеп, әрқайсысына терең талдау жасалған емес. 1991 жылы Тәуелсіздікке қол жеткізгеннен бері Алматы қаласын келесі саяси тұлғалар басқарған:

1-кесте – Алматы қаласын басқарған әкімдер

	Әкімнің аты-жөні	Билік жылдары
1	Нұрқаділов Заманбек	1991-1994
2	Құлмаханов Шалбай	1994-1997
3	Храпунов Виктор	1997-2004
4	Тасмағамбетов Иманғали	2004-2008
5	Есімов Ахметжан	2008-2015
6	Байбек Бауыржан	2015 – осы күнге дейін

Дереккөз: «Континент», №18, 20.09-03.10.2000, Алматы қаласының ресми интернет-ресурсы www.almaty.gov.kz.

Бірнеше себептермен 2000 жыл Алматы қаласы үшін бетбұрысты кезеңге айналды. Біріншіден, жаңа үкіметтің келуімен республикалық бюджетке еліміздің ең ірі қаласы әрі ең үлкен доноры – Алматы қазынасынан алынатын сома көлемі аздап азайды: «бюджеттік бөлу» атты жаңа саясаттың нәтижесінде Алматыға 2,3 млрд. теңге шамасында қосымша қаражат берілді. Екіншіден, қалада инфрақұрылымға ірі инвестиция құю үшін жайлы экономикалық климат орнады (2-кесте). Үшіншіден, ұзақ мер-

зімді ынтымақтастықты қарастыратын байыпты да прагматикалық шетелдік инвесторлар пайда болды (Континент, 2000:25). Сол себепті Алматы қаласы әкімдігінің қоршаған орта саясатын қарастырғанда, В. Храпуновтың билігі кезін бастау нүктесі ретінде алып, төрт қала басшысының жүргізген саясатына шолу жасап кетуді жөн көріп отырмыз.

1. В. Храпунов әкімшілігі

Алматы қаласының аудандар саны – 6, халық саны – 1,129,400 адам (1999 ж.).

2-кесте – Алматы қаласы әкімшілігінің шығыны

өлшем бірлігі – млн. теңге

	1998 ж.	1999 ж.	2000 ж.	1998 жылмен салыстырған-да 2000 ж. +,-
Б. Республикалық бюджетке ресми трансферттерді алып тастағандағы шығындар мен несиелеу	13999	13590	19010	+5011
1. Ресми трансферттерді алып тастағандағы шығындар	13949	13411	18850	+4901
1.4. Білім беру	4015	4210	4337	+322
1.5. Денсаулық сақтау	2233	3769	4093	+1860
1.6. Әлеуметтік қамсыздандыру мен әлеуметтік көмек	4369	1624	1571	-2798
1.11. Көлік пен байланыс		529	1994	+1994

Дереккөз: Деловое обозрение «Республика», №12 (79), 29.03.2001

Ескерту: кестеде қала әкімшілігі шығыны ішінен салыстыру мақсатында бір бөлігі ғана берілген.

В. Храпунов кезіндегі әкімшіліктің басымдықтарын анықтау үшін жергілікті бюджеттің шығындарын сараптау қажет. Ол үшін ең маңызды салалардың үш жылдық көрсеткіштері алынып отыр. Көріп отырғанымыздай, әкімдік көлік пен байланысқа 1999 жылдан бастап ерекше көңіл бөліп отыр (Республика, 2001:5).

В. Храпунов әкімшілігінің қаланың экологиялық ахуалын жақсартудағы көлік және логистика саласында ұсынған жобаларын қарастырайық:

1) 2002 жылдың желтоқсан айында Елбасы Алматы аумағын 3,7 мың гектарға кеңейту жайлы жарлыққа қойды. Жобада Алматы қаласының төңірегінде айналма жол салу қарастырылған. Ол үшін жер бөлу жайлы қала әкімі Алма-ата облысының әкімі Шалбай Құлмаханұлымен келіскен. Жол ұзақтығы – 98 шақырым, құны 100 млн АҚШ долларды құрайтын айналма жол құрылысы – күнделікті қалаға кіретін 60-70 мың транзиттік автокөліктерден айтарлықтай азайтады, оның құрылысына 1600-1800 гектар жер телімі бөлінеді (Комсомольская правда, 2002: 10).

2) Сонымен қатар метро құрылысына инвестиция табу – қала әкімінің мойнына жүктелді. Осы тұста метроның салыну тарихына аздап тоқталып кеткен абзал. 1978 жылы метроның алғашқы трассасы көрсетілген қаланың бас жоспары бекітіліп, 1988 жылы 7 қыркүйекте құрылысы басталды. Аяқтау мерзімі 1997 жылға жоспарланды. 1991 жылға дейінгі құрылыс шығынын кеңестік бюджет, жанама шығынды Қазақ КСР өтеді. Алғашқы кезектегі телім жобасы бойынша 8 бекетті қамтыған. Алайда 1991 жылы Кеңес Одағы таралған соң, метро құрылысы тоқтап қалды.

1992 жылы «Бетон-унд-Мойбрау» атты австриялық фирма, 1995 жылы «SNC Lavalin» атты канадалық компания («Алатау», «Сайран», «Сарыарқа» бекеттерін қамтитын екінші кезектегі телім жобасын жасап шығарды), 1999 жылы «Bombardier» атты өзге канадалық компания (Нью-Йорк, Париж, Мехико, Лондон, Анкара сияқты ірі қалалардағы метроның құрылысымен айналысқан), 2000 жылы «Philipp Holzmann» атты неміс компаниясы метроның құрылысын әкімдікпен келісе отырып, өз мойындарына алуға ниеттерін білдіргенмен, белгілі бір себептермен жүзеге аспады (<http://metroalmaty.kz>. Official site). В. Храпуновтың 2002 жылғы «Комсомольская правда» газетіне берген сұхбатында метро құрылысының аяқталу мерзімі деп 2010 жылды атады.

2003 жылға дейін сырттан инвестиция табылмаған соң, 2003 жылғы 10 ақпандағы ҚР

Президентінің жарлығы бойынша метрополитеннің құрылысы республикалық бюджеттен қаржыландырылатын болды (толығырақ А. Есімов кезіндегі әкімдік шараларында қарастырылады).

3) Метроның құрылысы аяқталған соң монорельстік жолдар салуды ұсынған канадалық компанияның бұл жобасын әкімдік мақұлдап, қабылдады. Себебі, мысалы, әуежайға дейін метро салудан гөрі монорельстік жол салу айтарлықтай арзанға түсетіні түсінікті. Ал бұндай жолдар көптеген еуропалық елдерде, Жапонияда сәтті қолданылуда деген шетелдегі сәтті тәжірибені алға тартып, Үкіметке жоба ретінде ұсынылған.

4) әл-Фараби даңғылына дейін Желтоқсан, Наурызбай батыр және Сейфуллин көшелерін жүргізу, Төле би көшесін Қалқаман шағын ауданына дейін созу көзделіп отыр. Бұл шара арқылы ең жүктеулі қиылыстарды босатып, таудан самал желдің бөгетсіз есуіне мүмкіндік бермек (Комсомольская правда, 2002: 10).

2. И. Тасмағамбетов әкімшілігі

Алматы қаласының аудандар саны – 6, халық саны – 1,175,208 адам (2004 ж.).

Енді И. Тасмағамбетов әкімдігінің қаланың экологиялық ахуалын жақсартудағы көлік және логистика саласында ұсынған жобаларын қарастырайық:

1) Қаланы көпорталықты ету, әр орталықта тең дәрежеде іскерлік бөлігі, тұрғын алаптары, бос уақытты өткізу инфрақұрылымдарын қамту көзделген. Әйтпесе қаланың ескі орталығы іскерлік белсенділіктің өсуінен, автокөліктің көптігінен тұншығатын болады деп түсіндіреді.

2) 2005 жылдан бастап әл-Фараби даңғылынан жоғары территорияда 6-қабаттан асатын ғимарат салуға тыйым салынды.

3) әкімнің 2006 жылғы «Вечерний Алматы» газетіне берген сұхбатында ұзақтығы 8,3 км құрайтын метроның алғашқы кезегі ел Президенті мен Үкіметінің тапсырысы бойынша 2008 жылы халықтың қолдануына беріледі деп көрсетілген.

4) Көпсатылы автотұрақтар желісін дамыту қолға алынды. Көлік қозғалысы мен автокөлік тұрағының тығыз графигін ескере отырып, қаланың бес маңызды нүктесі айқындалды. Мысалы, Ескі алаң аумағында оқу орындарынан бастап ірі сауда нүктелеріне дейін түрлі көптеген мекемелердің шоғырланғанын байқауға болады. Таңертеңнен кешке дейін тұрақта тұрған көліктер жолдың жүретін бөлігін тарылтады да, автокөліктердің қозғалысына айтарлықтай кедергі

тудырады. Ол жерде көпсатылы тұрақ салмаса, проблеманы басқаша шешуге болмайды деп қала әкімі түсіндірді.

5) Қаланың көліктік артериясын жеңілдету мақсатында жолайықтың тиімділігін алғашқы 2 жолайықтан (Майлин-Бекмаханов пен Райымбек-Рысқұлов-Саин) байқалғанын алға көтеріп, тағы 18-ін салуды жоспарлайды. Ол үшін жыл сайын үшеуден бастау керектігі айтылады. Мысалы, 2006 жылы Рысқұлов-Кудерин, Рысқұлов-Бөкейханов, әл-Фараби-Сейфуллин және әл-Фараби-Есентай аудандарында дайындық жұмыстары басталды. Ал әл-Фараби-Фурмановтағы (қазір Н.Ә. Назарбаев даңғылы) сегізінші жолайық 2006 жылдың тамыз-қыркүйек айларында басталады. Шаляпин көшесі Қалқаманға дейін, Батыс Желтоқсан көшесі әл-Фараби даңғылына дейін ұзарды (Вечерний Алматы, 2006:3-4). 2007 жылы 14 мамырда Сейфуллин даңғылы мен Жансүгіров көшесі арқылы Рысқұлов даңғылы бойымен өтетін ұзындығы 1000 м эстакадалық, 400 м туннельдік жол айрығы ашылды. Бұған дейін тәулігіне 8-8,5 мың көлік қана өтетін бұл арадан енді 184 мың көлік өте алатын болады. 28 қазанда рекордтық мерзім – небәрі бес айда салынып біткен Абай-Саин, Шаляпин-Саин, Жандосов-Саин көшелерінің қиылысындағы үш бірдей жолайық бір мезгілде іске қосылды. 24 қарашада Достық пен әл-Фараби даңғылдарының қиылысында 2007 жылғы оныншы жолайық ашылып, қаладағы көлік қозғалысын айтарлықтай жеңілдетті. 5 желтоқсанда Абай-Жандосов-Сәтбаев, Райымбек-Сүйінбай-Пушкин және Райымбек-Розыбакиев көшелерінің қиылысында жаңа жолайықтарының құрылысы басталды (Алматы ақшамы, 2007: 5).

6) БАКАД⁴ айналма жолының салынуы 2007 жылдың күзінде басталып, 2010 жылы аяқталуы жоспарланып отыр. Еліміз бен көрші елдердің экономикалық дамуының нәтижесінде тарихи қалыптасқан транзиттік жолды көптеп қолданатындықтан, БАКАД-тың құрылысы өзекті болып отыр. Бұл жол тәулігіне 25 мыңдай көлікті қаладан тыс шығаратыны жоспарланып отыр (Вечерний Алматы, 2007:4) деп баяндалды.

⁴ Үлкен Алматы айналма автомобиль жолы (орыс тілінде – Большая Алматинская Кольцевая автомобильная дорога) – Алматы облысының Қарасай, Іле, Талғар аудандарын кесіп өтетін, қаланы транзиттік көліктен босататын автожол. Ұзақтығы – 66 км. 21 көпір, 8 ескіденгейлік жолайық, 2 эстакада, 18 өтпелі жол, 168 су өткізуші құбыр және т.б. қамтиды. БАКАД құрылысы 2009 жылдың тамыз айындағы әлемдік қаржы дағдарысының салдарынан белгісіз уақытқа тоқтатылды.

7) 2005 жылы сатып алынған жаңа қазба жүргізіш комбайнның арқасында уақыт та, қаржы да үнемделіп жатқан соң, метроның алғашқы кезегі 2008 жылдың соңында қолданысқа берілуі тапсырылды (Вечерний Алматы, 2006:4). Алайда, 2007 жылғы сұхбатында 2009 жылдың I жартысында берілетіндігі жайлы айтты (Панорама, 2007:4).

8) 7 жылдан асқан автомобильдердің елге кіруіне экономикалық санкциялар арқылы тыйым салуды Үкіметке ұсынады. Жай ғана тыйым салу емес, әкелім бажын көтеру арқылы шектеуді көздеп отырған бұл жоба ескі көліктерден шығатын пайдаланылған газды азайтатыны сөзсіз (Вечерний Алматы, 2006:5) деп баға беріледі.

9) Шығыс айналма автожолының (ВОАД) құрылысы басталып, қаланың орталығын айналма жол қоршайтын болады: оңтүстікте – әл-Фараби даңғылы, батыста – Саин көшесі, солтүстікте – Рысқұлов даңғылы, шығыста – ВОАД (www.online.zakon.kz.Official site).

3. А. Есімов әкімшілігі

аудандар саны – 8 (02.07.2008 ж. Алатау ауданы, 02.07.2014 ж. Наурызбай ауданы қосылды), халық саны – 1,324,739 адам (2008 ж.).

Енді А. Есімов әкімшілігінің қаланың экологиялық ахуалын жақсартудағы көлік және логистика саласында ұсынған жобаларын қарастырайық:

1) 2013 жылы қала әкімдігі БҰҰДБ-ҒЭҚ⁵-мен бірлесе отырып қала үшін ұзақ мерзімді көліктік стратегия жасап шығарды. Ол стратегияның мақсаты – 2023 жылға дейін қала тұрғындарын орнықты, кіріктірілген, қауіпсіз, жоғары сапада қызмет көрсететін және барлық тұрғынға қолжетімді болатын көліктік жүйемен қамтамасыз ету (Стратегия устойчивого транспорта г. Алматы на 2013-2023 гг., 2013:5). БҰҰДБ - ҒЭҚ «Алматы қ. тұрақты көліктері» (келесі – АҚТК) жобасы – көліктерден бөлінетін парник газдары шығарындыларының өсу проблемасын шешуде қалаға көмек көрсету және тұрақты көліктерді ілгерілету және көрсетілімдік жобаларды іске асыру арқылы қоршаған ортаны жақсарту мақсатында 2011 жылы басталған 5 жылдық жоба.

Өмір сүру мен жұмыс істеу үшін тартымды қала – Алматыда тұру сапасын жақсартуға мүмкіндік беретін «Алматы қ. орнықты көліктерінің 2013–2023 жж. арналған стратегиясы» 2013 ж.

⁵ БҰҰДБ-ҒЭҚ (Біріккен Ұлттар Ұйымының Даму бағдарламасы, Ғаламдық Экологиялық Қор, ағылшын тілінде – UNDP, GEF)

АҚТК жобасының көмегімен әзірленді және бекітілді. 2014 ж. мамырда БРТ типті жүрдек автобустар дәлізі (*Б. Байбек саясатында толығырақ қарастырылады*) мен жаңа веложолдар салуды ұйымдастыру жөніндегі пилоттық жобалардың тұсауы кесілді және Алматы қ. әкімі мақұлдады (www.alatransit.kz. Official site).

2008 жылы қоғамдық көлік жеке кәсіпкерлердің қолында болып, саны өте аз болғанымен қатар, көліктер жағдайы талаптарға сай болмады. Сол себепті муниципалды көлік құруға шешім қабылданады. 2013 жылы трамвай-троллейбус басқармасы «Алматы қ. Алматыэлектротранс» ЖШС болып өзгертілді. 2015 жылғы статистикаға сәйкес, коммуналдық меншікте газбен жүретін 600 автобус пен 400 такси, 232 троллейбус пен трамвай және метро бар. Қалалық меншіктегі барлық қоғамдық көлік экологиялық таза болып келеді (www.zakon.kz. Official site) деп хабарланды.

2) 2010 жылы Шығыс айналма автожолы (ВОАД) іске қосылды. Алғашында жүргізушілердің өтінішімен әл-Фараби даңғылынан бастап (Достық даңғылының қиылысы) Балтабаев көшесіне дейінгі аралықтағы 5,6 км жол қолдануға берілді. Кейін толық аяқталған соң Халиуллин көшесіне дейінгі ұзындығы 7,8 км жол қолдануға берілді (www.tengrinews.kz. Official site). 2013 жылғы сұхбатында қала басшысы ВОАД, әл-Фараби даңғылы, Саин көшесімен жүру ақылы болатындығын айтты. Бұл – қалаға 200 мыңдай көлік кіретіндіктен, өзге қалалық автомобильдердің кіруін шектеу мақсатында жүргізіліп отырған шара. Аталған үш аймаққа жақын тұратын тұрғындар үшін жеңілдіктер қарастырылған. Бұл жобаның құны – 40 млн. АҚШ доллары, жобаны австриялық компания жүзеге асырмақ. Ақы арнайы құралдар мен смарт-карталар арқылы төленетін болады. Осы шара арқылы көлік саны 40%-ға төмендемек деп түсіндірді (www.tengrinews.kz. Official site).

3) Данияның басты қаласы – Копенгагенде тұрғындардың 30%-ы қала ішінде велосипедпен қатынайды. Велосипедтің экологияға тиімді әрі адам денсаулығына оң әсерін тигізетіндігін айта келе, 2010 жылдан бастап алғашқы веложолдар пайдалануға берілетіндігін мәлімдеді. Осыдан бастап алдағы уақытта қолға алынып жатқан жол құрылыс жобаларында веложолдың құрылысы міндетті түрде қарастырылатын болды.

4) Экологиялық жағынан таза қоғамдық көлік түрлерін қалыптастыру жұмыстары қолға алынды. 2010 жылы ЕУРО-2 стандартына сай келетін 200 автобуска есептелген муниципалды автопарк ашу жоспарланды.

5) Сондай-ақ, қоғамдық және жеке көліктерді табиғи газ бен биоотынға ауыстыру бойынша экономикалық жағынан ынталандыру жасалатын болады деп халық алдындағы есептеде мәлімдеді.

6) Экологиялық мәселелерді шешу, әсіресе экологиялық жағынан таза және жаңа көлік түрлерін дамыту едәуір қаржы ресурстарын қажет етеді. Сондықтан осы саладағы халықаралық қаржы институттарымен және сарапшылармен ынтымақтастықта белсенді түрде жұмыс істеді. Мысалы, Еуропалық қайта құру және даму банкімен бірлесіп жеңіл рельсті көлік (ЖРТ) құрылымы жобасы бойынша жұмыс басталды. Банк оның техникалық-экономикалық негіздерін жасау үшін, жобаны жүзеге асыруда қаржы модельдерін жетілдіру мен экспертизадан өткізу үшін грант бөліп отыр (Алматы ақшамы, 2010:4-5) деп хабарланды. (*ЖРТ жобасы жайлы толығырақ Б. Байбек саясатын қараңыз*).

7) 2008-2015 жылдар аралығында 16 жолайрық салынды. 2015 жылы Қалқаман шағын ауданы мен ВОАД-Төле би аймағындағы екі жолайрықтың негізгі құрылыс жұмыстары аяқталды. Барлық іске қосылған жолайрықтардың саны 28-ге жетті. 32 шақырым ұзақтықтағы жеті магистральдық көшенің тесіп өтуі жүзеге асырылды.

8) әлемге танымал архитектор Ян Гейлмен бірігіп отырып, қала дамуының тұжырымдамасын жүзеге асыру басталды. Ол тұжырымдаманың негізгі идеясы – «көліктерге емес, адамдарға арналған қала» қағидасы.

9) Көптен күткен метро 2011 жылы 1 желтоқсанда ашылды. Бірінші кезекте жеті бекет енгізілді: «Райымбек батыр», «Жібек жолы», «Алмалы», «Абай», «Байқоңыр», «Әуезов театры» және «Алатау». 2015 жылы 18 сәуірде тағы екі бекет «Сайран» және «Мәскеу» қосылды (www.zakon.kz. Official site).

4. Б. Байбек әкімшілігі

Алматы қ. аудандар саны – 8, халық саны – 1,552,349 адам (2015 ж.).

Алматы қаласы қазан айында Люблянада өткен ақылды қалалардың «Smart city-2018» атты Еуропалық форумында көлік жүйесінің кешенді реформасын жүзеге асырғаны үшін бірінші орынды иеленді. 50 ең үздік әлемдік тәжірибелер мен инновациялық жобалардың арасында финалға қатысушы үштіктің ішінде Түркияның Анкарасы мен Хорватияның Загребі де болды. Сайыс комитеті Алматының жүйелік бағдары мен келесі өлшемдерге сәйкестігін атап өтті: цифрлы технологиялардың қоғамдық көлік кірісін көлеңкелі айналымнан шығарып, ашықтығын

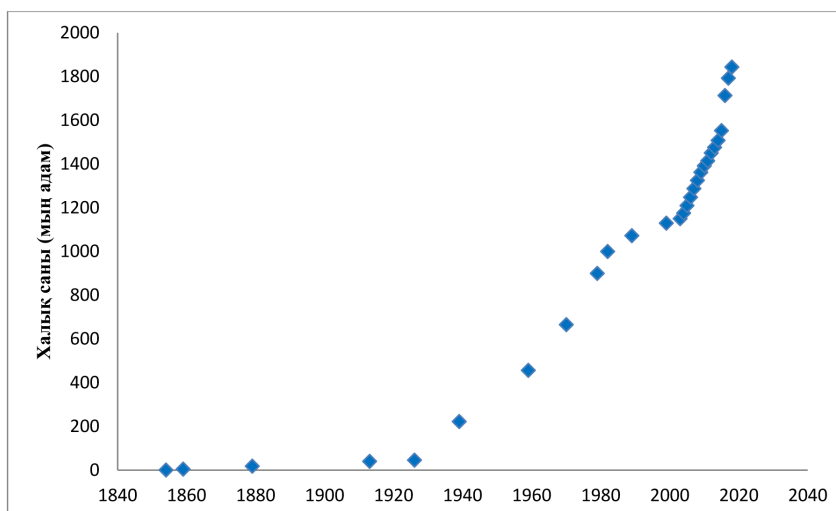
қамтамасыз етуі, жергілікті биліктің қоғамдық және жаяу жүргіншілер кеңістіктерінің модернизациясы арқылы экологияны жақсартуға ерекше көңіл бөлуі (www.vecher.kz. Official site). Сол себепті соңғы жылдардағы көлік және логистика саласындағы өзгерістер ерекше қызығушылық тудырады. Соларды атап кетелік:

1) 2009-2011 жылдар кезеңінде түрлі институттар Алматы қ. әкімдігінің тапсырысы бойынша ТЭН⁶ дайындап, зерттеулер жүргізді және ЖРТ жобасын іске асыру форматтары мен қаржыландыру жөнінде келісулер жүргізді, бірақ жобаны іске асыру туралы шешім қабылданған жоқ. 2013 жылдан бастап жобаның жаңа фазасы басталды және Алматы қ. әкімдігінің сұрауы бойынша, БҰҰДБ-ҒЭҚ «Алматы қ. тұрақты көліктері» жобасының және Еуропаның қайта құру және даму банкінің қолдауымен мемлекеттік жеке серіктестіктің сызбасы бойынша (МЖС) іске асыру үшін жобаның тендерлік құжаттамаларын дайындауға консультанттардың үш тобы: Idom (Испания), Norton Rose (Ұлыбритания/Қазақстан) заң компанияларының техникалық мамандары, Ernst&Young компаниясының қаржы консультанттары тартылды. Жоба ұзындығы 22,9 км ЖРТ желісін салуды көздейді. Болжамды қуаттылығы – тәулігіне 77-106 мың жолаушыны қамтымақ. Жеңіл рельсті көліктің шамаланған маршруты Алатау ауданы депосынан басталады, одан кейін Момышұлы, Төле би, Панфилов көшелерінен Астана алаңына дейін – Мақатаев көшесі мен Жетісу көшесінен

өтетін болады. Қосымша тармағы Қалқаман шағын ауданындағы жобаланып отырған метро станциясына дейін жүреді. Қозғалысының жобалық жылдамдығы 35 аялдамамен 24 км/сағатты құрайды, толық маршруты 40 минуттан астамға ұзартылады. Жылжымалы құрам 36 поездан тұратын болады, бұл ретте бір поездға 200-дей жолаушы міне алады деп күтілуде (Информация по проекту «Строительство линии легкорельсового транспорта в городе Алматы», 2018) деп баяндалды.

2) Халық саны жыл сайын өсіп отырғандықтан, «Жаяу жүргінші үшін жайлы қала» бағдарламасы іске қосылды. Алматының тұрғын халқы 1,5 есеге, ал жеңіл көліктер саны 10 есеге өскен (2-сурет). Әрине, бұл – қалалықтардың тұрмыс деңгейінің айқын көрсеткіші. Көпшілік білетіндей, көліктер қалада кептеліс тудырып қана қоймай, ауаны да 80%-ға ластайды (Вечерний Алматы, 2017:4). Қаланың орталығын жаяу жүргіншінің ыңғайлығы үшін, қаланың айналасын көліктік ағын қозғалысының ыңғайлығы үшін өзгертілуі тиіс (жолайрықтар жайлы). Сол себепті 2017 жылдан бастап Арбат (Жібек жолы Қонаев көшесінен Желтоқсан көшесіне дейін), Панфилов көшесі (Қабанбай батыр көшесінен Жібек Жолы көшесіне дейін) және «Астана» алаңы толық жаяу жүргіншілер көшелеріне айналды (www.vlast.kz. Official site). Ал Гоголь, Қабанбай және Байтұрсынов көшелері жартылай жаяу жүргіншілер көшесіне айналмақ. Қаланың өзге орталық көшелерін жаяу жүргіншілер аймағына айналдыру жұмыстары жалғасып жатыр (www.inform.kz. Official site) деп хабарланды.

⁶ ТЭН – техникалық-экономикалық негіздеме



Дереккөз: webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://alamata.narod.ru/old/history.htm&strip=1&vwsrc=0
2-сурет – Алматы қ. халық саны

3) 2016-2017 жылдарға арналған атмосфералық ауаның жағдайын жақсарту жөніндегі іс-шаралардың кешенді жоспарына жүгінсек, ең бірінші болып автокөліктердің ауа бассейнін ластауын төмендету көзделген. Іс-шараларды тізбектеп шығайық:

– ҚР Салық кодексіне компримирленген табиғи газбен (КТГ), сұйытылған көмірсутегі газымен (СКГ), электр қуатымен жұмыс істейтін автомобильдерге, сондай-ақ автомобильдік газ толтыру компрессорлық стансасына (АГТКС), АГТС, ЭТС арналған қосалқы құрал-жабдықтарға салық төлемдерінен 3 жылға босату жөнінде;

– Мультиотындық автокөлікке жанармай құятын стансалар бойынша СНЖЕ-ні өзгерту жөнінде;

– Жеке тұлғалардың автокөліктерін КТГ-ге көшіруді субсидиялау жөнінде ұсыныстар енгізу жайлы ҚР Парламенті Мәжілісіне хат жіберілді

– «Токтауға тыйым салынады» белгісі қойылған көшелердің тізімін көбейту;

– Бірыңғай автоматтандырылған автотұрақтар жүйесін іске қосу (www.almaty.gov.kz.Official site).

4) БАКАД құрылысы 2017 жылы қайта жандандыруды жоспарлап, қаланың транзиттік көліктасқынын біршама азайтады деп күтілуде. Үлкен айналма жол Батыс Қытай мен Еуропаның арасындағы логистикалық хаб ретінде Алматының экологиялық әлеуетін арттырады. Бұл жобаға құйылатын инвестиция шамамен 350 млрд.-тан астам теңгені құрайды. Іске, ең алдымен, алматылық компаниялар тартылып, мындаған жұмыс орындарын ашуға мүмкіндік береді (Вечерний Алматы, 2017:4) деп болжау айтылды.

5) Қоғамдық көліктерге арналған алғашқы арнайы белдеулер 2015 жылы маусым айында пайда болды. Бұл шара 2023 жылға дейін жол қозғалысының кешенді схемасы аясында жүргізіліп отыр. Қазіргі таңда арнайы жолақтар Абай, өтеген батыр, Солтүстік айналма, Райымбек батыр, Желтоқсан, Наурызбай батыр, Төле би, Қабдолов, Алтынсарин көшелерінде бар және тағы 18,2 км жол беріліп, белдеулер ұзындығын 150 км-ге дейін арттырмақшы. Алматы қаласын дамытудың Бас жоспарына сәйкес 2020 жылға дейін шаһардың 40 көшесіне осындай арнайы жолақтар түсетін болады (www.almaty-akshamy.kz. Official site) деп хабарланды.

6) Троллейбус желілерін қайта жаңғыртуға 5,5 млрд. теңгедей қаржы жұмсалып, ол трамвайларды қайта қалпына келтіруден 3 есе арзанға түсетінін 2017 жылғы халық алдындағы жылдық есепте айтып өтті.

7) Метроның құрылысы жалғасуда, тағы екі бекет («Достық» пен «Сарыарқа») 2020 жылы іске қосылып, Абай-Момышұлы аймағына дейін жеткізіледі. Метро өзін-өзі ақтады, онымен қатынайтын жолаушылардың саны 25%-ға өсті (Вечерний Алматы, 2017:4) деп мәлімделді.

8) 2016 жылдың басында қала әкімі Алматы территориясына кірер аймақта облыстық көліктерге арналған ірі автотұрақтар салу жоспары (5000 орындық көлік жолдан ұстап қалатын тұрақтары бар «Шығыс» және «Батыс» автобекеттері) барын және экологиялық айыппұлдары бар қарыздар адамдардың қалаға кіруі шектелетіндігін айтқан болатын (www.alatransit.kz.Official site). Айтып кететін жайт – 2016 жылы көліктерден шығатын газдардың улылығын бақылау жұмыстары күшейтіліп, 136 млн теңге айыппұл салынды. Бұл ретте 67% ауа ластау үлесі сырттан келген көліктерден болған (Вечерний Алматы, 2017:4).

9) BRT (Bus Rapid Transit) типті жүрдек автобустар дәлізі алғаш рет 2018 тамыз айында іске қосылды. Оның 8,7 шақырымға жететін алғашқы кезектегі бағыты Мұстафин, Сүлейменов, Жандосов, Тимирязев (Желтоқсан даңғылына дейін) көшелерімен өтеді. Ұзақтығы 13,2 км екінші кезектегі бағыты Желтоқсан, Төле би, ВОАД, Құлжа тасжолы (Жетісу базарына дейін) арқылы өтеді. 2016 жылы жасалып біткен ТЭН-ге сәйкес, жүрдек автобус дәлізі жобасына 18 метрлік автобустардың 200 бірлігіне арналған жаңа депо, газбен жүретін 67 біріктірілген автобустар, жеке аялдама платформалары мен ITS-жүйелері (Intellectual Transport Systems) кіреді. Аралас жолақтағы қозғалыста қоғамдық көліктің орташа жылдамдығы 13,3 км/сағ, арнайы жолақта 17,5 км/сағ, БРТ жолағында 21,0 км/сағ болғандықтан, сұранысқа ие болып, жолаушылар легі артып келеді (Технико-экономическое обоснование (ТЭО) Строительство системы скоростных автобусных перевозок (САП) в г.Алматы, 2016:16) деп айтылды.

10) 2016 жылдан бастап экологиялық көліктің жаңа түрін енгізді. Қала әкімдігі «Самұрық-Қазына» АҚ қаржылық қор қолдауымен Алматы Bike велосипед инфрақұрылымын дамыту жобасын іске қосты. Алғашында 270 бірлік велосипеді бар 50 велобекет қолдануға берілді, 2017 жылы екі дөңгелекті көлік санын 2500-ге дейін жеткізуді мақсат етті (www.almatybike.kz.Official site). Алматы қаласының климатының жұмсақтығын ескере отырып, велосипедтерді қолдану жыл бойы жүріп отырады деп күтілуде (www.kazpravda.kz. Official site).

11) Елбасының тапсырмасы бойынша әл-Фараби даңғылынан жоғарыға (оңтүстікте) биіктігі 12 метрден немесе 3 қабаттан артық үйлер салуға, сондай-ақ таулы аймақтарға ғимараттар тұрғызуға тыйым салынды.

12) «Шымбұлаққа» экологиялық жағынан таза емес көліктердің баруына шектеу қойылды.

13) 2017 жылы Алтын Орда базары маңындағы жолдарды кеңейту басталып, ол өзекті бір көліктік мәселені шешеді деп күтіледі (Вечерний Алматы, 2017:4).

14) 2015 жылдың 1 қазанынан бастап Алматы қаласының қоғамдық көліктерінде «Жол ақысын есептеу және төлеу жүйесін автоматтандыру» (ЖЕТЖА) жобасы бойынша ОҢАЙ! Картасының (электронды төлемнің бірегей құралы) бірінші қызметі іске қосылды (www.onay.kz.Official site).

15) Апат пен кептелістің алдын алу үшін кей көшелердің бағыты өзгерді. Біржақты көлік қозғалысын енгізу Шевченко және Құрманғазы көшелерінен басталды. Шевченко көшесінің бойында Достық даңғылынан Жароков көшесіне дейінгі учаскеде трамвай рельстері алынып тасталған соң, жолдар орташа ағымдағы жөндеуден өтіп, батыс бағытқа қарай көліктер қозғалысы біржақты болды. Құрманғазы көшесі бойында Мұқанов көшесінен Достық даңғылына дейінгі аймақта жөндеу жұмыстары аяқталған соң, шығыс бағытта біржақты көлік қозғалысы жасалды (www.stan.kz.Official site). Мамандардың айтуынша, бұл, біріншіден, қала тұрғындарының қалаған жеріне қауіпсіз жетуіне, уақыт үнемдеуіне, апатты жағдай болдырмауға септігін тигізсе, екіншіден, негізгі магистральді көшелердегі көлік жүктемесін төмендетуге ықпал етеді. Оны алғашқы екі көшеде енгізген соң тиімділігін байқаған қала басқармасы 2018 жылдың тамыз айынан бастап тағы сегіз көшеде біржақты қозғалыс бекітті (www.almaty-akshamy.kz.Official site).

16) 2018 жылы 30 қарашада құны 7,4 млрд. теңгені құрайтын жаңа көліктік жолайықтар ашылды. 800 метрге жететін эстакада екі жыл бойы салынды. Назарбаев даңғылынан Жансүгіров көшесіне дейінгі аймақты байланыстыратын бұл жолайық тәулігіне 48 мың көлікті өткізеді деп күтіледі (www.vlast.kz.Official site). Тағы екеуінің құрылыс жұмыстары Рысқұлов көшесінің Құлжа тасжолы және Емцов көшесінің қиылысында жүріп жатыр (www.forbes.kz.Official site).

Әр кезеңдегі қала басшысының реформасын қорытындылайтын болсақ:

1. В. Храпунов қала территориясын кеңейтуге кірісті. Ең жүктеулі деген қиылыстарды босату үшін біршама көшелерді созуды, қаланы транзиттік көліктерден босату үшін айналма жол салуды жоспарлады. Алайда ол жоспарлар жоба күйінде қалып, қағаз бетінен алыстамады. Кейінгі жобасы – мемлекет пен қала тұрғындары сонша күткен метрополитен құрылысына инвестиция табу жауапкершілігі жүктелгенмен, қала басшысы инвесторларды таппағандықтан, ақыры 2003 жылы мемлекет қаржыландыратын болды. Осыған дейін айтылған ұсыныстар кейінгі әкімдерге тиек болып, бастауы мен жалғасын тауып жатты. Ал метроның құрылысы біткеннен кейінгі монорельс құрылысы сол күйі сөз жүзінде қалды.

2. И. Тасмағамбетов қаланы көпорталықты егуден бастап, қаланың орталығында шоғырланатын көліктерді жан-жаққа таратты. В. Храпуновтан қалған метроның құрылысы жалғасын тапты. Алайда белгіленген уақытқа үлгермей, кейінге қалып отырды. Жоспар күйінде тұрған айналма жолдың құрылысы басталды, мұнда екі айналма жол меңзеліп тұр. Олар: Шығыс айналма автожолы мен БАКАД. В. Храпунов секілді көшелерді ұзартуға да, жеті жылдан асқан автокөліктерді шектеуге де көңіл бөлді. Алайда И. Тасмағамбетов алғаш болып бастаған жоба – жолайықтардың құрылысы. өзіне берілген қысқа мерзім ішінде оннан аса жолайық салынып, іске қосылды. Тағы он шақтысының құрылысы басталды. Осылайша қаланың көліктік артериясын біршама жеңілдетті деп айта аламыз. И. Тасмағамбетов өз еңбегінің жемісін көре алмаса да, өзінен кейінгі ізбасары тарапынан қолдау тауып, бастаған ісін аяқтап, қала тұрғындарымен бірге жемісін көрді.

3. А. Есімовтің қызметі көлік саласындағы жақсы жаңалықтарға толы болды деп айта аламыз. И. Тасмағамбетов бастап кеткен жолайықтар құрылысы бітіп, іске қосылып жатты (олардың саны отызға таяу болды). Шығыс айналма жолы іске қосылып, қала орталығы транзиттік көлік тасқынынан біршама босап қалды. Республикадағы алғашқы және әлі күнге дейін жалғыз метро ашылып, қала тұрғындары мен қонақтарын тиімділігі мен сұлулығымен таң қалдырды. Қала басшысының өзі насихаттаған велосипедтер кеңінен қолданысқа ие болып, жергілікті билік тарапынан қолдау тауып жатты. Яғни, қалада алғаш рет веложолдар салынып, іске қосылды. әкімдік БҰҰДБ-ҒҰЖ бірлесе отырып қала үшін ұзақ мерзімді көліктік стратегия жасап шығарды. әлемге танымал архитектор Ян Гейл-

мен бірге «көліктерге емес, адамдарға арналған қала» тұжырымдамасын жүзеге асыра бастады. Алайда бұл жобалардың тек стратегиясын ғана жасап, қарастырылған ойлар жүзеге аспады: жеңіл рельсті көлік, BRT (Bus Rapid Transit) типті жүрдек автобустар дәлізі секілді жобалар. БА-КАД құрылысы да аяқталмай, тоқтап қалды.

4. Б. Байбек те А. Есімовтің бастаған ісін жалғастыруды жөн көрді: BRT типті жүрдек автобустар дәлізінің бірінші кезегі алғаш рет ашылды және қоғамдық көліктің саны көбейіп, құрамы жаңартылып, жаңа түрлері енгізілді (18-метрлік автобустар, біріктірілген автобустар). Жарты жылға жетер-жетпес уақыт ішінде қала тұрғындарының көңілінен шықты деп айта аламыз. Себебі жолаушылар легі айтарлықтай көбейді. Сонымен қатар «жаяу жүргінші үшін жайлы қала» бағдарламасына сәйкес, Панфилов көшесі, Арбат, «Астана» алаңын толық жаяу жүргіншілерге арнап, көліктер қозғалысын тоқтатты. Автокөліктер кептелісін азайту үшін біршама көшеге бір бағытты қозғалыс енгізді. Ірі көшелерде қоғамдық көліктерге арналған арнайы белдеулер салып, веложолдар санын көбейтті. Осылайша велосипедте жылдың төрт мезгілінде жүре алатындай жағдай жасады. Алайда әлемнің ірі мегаполистерінде әлі күнге дейін кеңінен қолданылып жүрген экологиялық таза көліктің (трамвай) қаламызда жүруі тоқтатылды. Қазіргі таңда трамвай жолдары қала көшелерінен толық алынып, қайта пайда болуы мүмкін деген үміт те қалмады. Алайда, оның орнына дәл

сондай экологиялық таза қоғамдық көлік – жеңіл рельсті көлік орнатпақшы. Ол жоба жүзеге асырылу үстінде. Осындай өзгерістердің қала атмосферасына қаншалықты жағымды әсер ететінін алдағы уақытта көретін боламыз.

Қорытынды

Осы ғылыми жұмыста Қазақстан Республикасының ең ірі мегаполисі – Алматы қаласында ауа ластануының негізгі көздері, оның ішінде басымдыққа автокөлік ие екендігі айтылды. Соған қатысты төрт әкімшіліктің қандай жұмыс атқарғандығы, қандай шара қолданғандығына шолу жасалып, тереңірек зерттелді. Әр қала басшысының ұсынған жобалары, олардың жүзеге асуы, жүзеге асырылған жағдайдағы нәтижесі, жүзеге асырылмаған жағдайда өзінен кейінгі қала басшының тарапынан қолдау табу-таппауы толық қарастырылды.

Осы міндеттерді орындағандықтан, келесі міндеттер туындайды, олар: Алматы қаласы мен еліміздің өзге ірі қалалары, моноқалаларға түрлі критерийлер бойынша сәйкес келетін Жапонияның болашақтың эко-модель қаласын анықтау, ол қалалардағы көлік және логистика саласындағы қоршаған орта саясатын зерттеу. Сондықтан жоғарыда аталған қалалар жөнінде болашақта бірнеше сериядан тұратын ғылыми мақалалар тізбегінде толығырақ қарастырылатын болады. Осы зерттеу жұмысы Алматы қаласының ауа ластануының деңгейін төмендетуге үлес қосады деп күтіледі.

References

- Akhapov E.A. (2017) Zhaponiyanyn bolashaqtagy eko-model qalasy: Kitakyushu qalasyyn qorshagan orta sayasaty [The model of Environmental Future City of Japan: Environmental Policy of Kitakyushu City]. *Journal of Oriental studies*, №3 (82), pp. 15-20. [Almaty aqshamy](#), 8.12.2007, №148.
- [Almaty aqshamy](#), 11.02.2010, №17.
- Amirbekova R. Smog nad gorodom// Avtomobil'nyi transport Kazakhstana. 1990. - №9. – S.36.
- Begimbetova A.S. Analiz sostoyaniya i organizatsii kontrolya zagryazneniya atmosfernogo vozduha v gorode Almaty//Materialy VI mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii. North Charleston, 2015. T.2. «Respublika», №12 (79), 29.03.2001. Egemen Qazaqstan, 14.09.2018.
- <https://alatransit.kz/kk/content/zhoba-turaly>. Official site. Accessed 11.12.2018.
- <https://alatransit.kz/ru/content/elena-erzakovich-v-almaty-nuzhny-zony-s-nizkimi-vybrosam>. Official site. Accessed 12.01.2019.
- <http://almaty-akshamy.kz/birzha-ty-k-lik-oz-aly-sy-keptelisti-azajty-p-zhy-ldamydy-ty-artty-rady>. Official site. Accessed 08.12.2018.
- <http://almaty-akshamy.kz/arnajy-zhola-tar-ta-y-eki-k-shege-t-sed/Official site>. Accessed 13.01.2019.
- <https://almatybike.kz/newsFull/index/1>. Official site. Accessed 01.12.2018.
- https://forbes.kz/process/urbanity/novyie_razvyazki_poyavyatsya_na_malom_transportnom_koltse_almaty/Official site. Accessed 01.12.2018.
- <http://future-city.jp>. Official site. Accessed .12.11.2018.
- <http://metroalmaty.kz/?q=ru/node/10>. Official site. Accessed 08.12.2018.

- <https://mk-kz.kz/articles/2017/11/15/ekologicheskaya-obstanovka-v-almaty-podoshla-k-kriticheskomu-urovnyu.html>. Official site. Accessed 08.12.2018.
- http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30096463#pos=8;-56. Official site. Accessed 12.12.2018.
- <https://onay.kz/kk/#/about>. Official site. Accessed 08.12.2018.
- <http://stan.kz/almatyda-kay-kosheler-bir-bagytyty-boly/> Official site. Accessed 08.12.2018.
- <https://tengrinews.kz/news/v-almaty-otkryilas-vostochnaya-obyezdnyaya-magistral-67250/> Official site. Accessed 02.12.2018.
- https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/vyezd-na-voad-v-almaty-budet-stoit-10-tenge-237089/ Official site. Accessed 02.12.2018.
- <https://vlast.kz/novosti/30689-v-almaty-zaversili-stroitelstvo-novoj-transportnoj-razvazki.html>. Official site. Accessed 01.12.2018.
- <https://vlast.kz/gorod/23691-pesehodnye-ulicy-v-almaty-kak-eto-budet.html>. Official site. Accessed 08.12.2018.
- <http://vecher.kz/incity/almaty-udostoien-vysshej-nagrady-evropejskogo-foruma-umnykh-gorodov>. Official site. Accessed 08.01.2019.
- <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://alamata.narod.ru/old/history.htm&strip=1&vwsr=0>. Official site. Accessed 08.12.2018.
- https://www.inform.kz/ru/kakie-ulicy-almaty-stanut-dostupnee-dlya-peshehodov-v-2018-godu_a3095099 Official site. Accessed 08.12.2018.
- <https://www.kazpravda.kz/fresh/view/mi-budem-dolgo-gnat-velosiped>. Official site. Accessed 08.12.2018.
- <https://www.zakon.kz/4734229-cto-izmenilos-v-almaty-po-rukovodstvom.html>. Official site. Accessed 18.11.2018.
- Informatsiya po proektu «Stroitelstvo linii legkorelsovogo transporta v gorode Almaty». Almaty, 2018.
- Japan Scenarios and Actions towards Low-Carbon Societies (LCSs). Japan, 2008. <http://2050.nies.go.jp>. Official site. Accessed 03.01.2019.
- Kyoto Protocol – Targets for the first commitment period <https://unfccc.int>. Official site. Accessed 03.01.2019.
- Komsomolskaya pravda, 28.12.2002.
- Kontinent, №18, 20.09-03.10.2000.
- Omarov A.Zh., Tselikov V.V., Zal'tsmah M.D. i dr. Ekologicheskaya bezopastnost' na transporte. Almaty: Bastau, 1999. 352 s.
- Panorama, 02.02.2007, №3.
- Qazaqstan Respublikasy kolik statistikasy. Astana, 2018. Qazaqstan Respublikasy Ul'tyq ekonomika ministrlygi Statistika komitetinin resmi saity www.stat.gov.kz. Official site. Accessed 12.11.2018.
- Qazaqstan Respublikasy qorshagan orta zhai-kuii zhonindegі aqparattyq byulleteni. 2018, № 01 (69) 366 b.
- Qiyalbayev A.K. Ekologicheskaya bezopastnost' pri expluatatsii avtomobil'nyh dorog i gorodskih ulits. Almaty: NITs «Gylym», 2003. 300s.
- Sal'nikov V.G. Zagryazneniye i ohrana atmosfery: uchebnoe posobiye. Almaty: Qazaq universiteti, 2000. 122 s.
- Strategiya ustoichivogo transporta g. Almaty na 2013-2023 gg. Almaty, 2013.
- Tekhniko-ekonomicheskoe obosnovaniye (TEO) Stroitelstvosistemy skorostnyh avtobusnyh perevozok (SAP) v g. Almaty. – Almaty, 2016.
- Vecherniy Almaty, 15.06.2006, №112-114.
- Vecherniy Almaty, 03.02.2007.
- Vecherniy Almaty, 21.02.2017, №22.
- 2016-2017 zhyldarga arналган atmosferalyq auanyn zhagdaiyn zhaqsartu zhonindegі is-sharalardyn keshendi zhosparы www.almaty.gov.kz. Official site. Accessed 07.10.2018.