

КАЗАХСТАН МОЖЕТ СТРОИТЬ ПО 6 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ ЕЖЕГОДНО - БОРИС АСМАТУЛАЕВ



Фото из личного архива
Асматулаева Б.А.

Темпы развития автодорожной отрасли в Казахстане остаются крайне низкими. Сегодня в стране насчитывается 185 тысяч километров автомобильных дорог, из них 95 тысяч это дороги общего пользования. По официальным данным, 71 тысяча километров находится в критическом состоянии. 20% республиканских и 70% местных дорог требуют полной реконструкции. Лишь 44% областных и местных трасс имеют асфальтобетонное покрытие, а больше половины остаются грунтовыми и гравийными. Это не соответствует международным стандартам транспортной доступности. При нынешних темпах порядка 600 километров в год потребуется больше ста лет, чтобы привести дорожную сеть Казахстана в соответствие с современными требованиями.

Я часто сравниваю ситуацию с другими странами. Например, Узбекистан, эта страна в семь раз меньше Казахстана по территории, но уже располагает 225 тысячами километров автодорог, почти в полтора раза больше, чем у нас. При этом 95% их дорог асфальтированы, 83% находятся в хорошем состоянии, а плотность сети достигает 47 километров на 100 квадратных километров против наших четырёх. Транспортный сектор Узбекистана формирует около 8% ВВП, и власти поставили амбициозную цель: до 2030 года увеличить количество автодорог более чем в пять раз. Для этого принята программа проектов государственно-частного партнёрства на сумму \$30 млрд. В их числе строительство платных трасс «Ташкент-Самарканд» и «Ташкент-Андижан», а также развитие высокоскоростных железных дорог и модернизация международных аэропортов.

Для Казахстана это серьёзный вызов. Мы обладаем выгодным транзитным положением и ежегодный рост международных потоков составляет 30-40%. Недавно министр транспорта Нурлан Сауранбаев прямо заявил, чтобы обеспечить развитие и содержание дорожной сети, финансирование отрасли нужно увеличить как минимум в десять раз. «Нынешний бюджет, к сожалению, не позволяет нам выйти на такие объёмы», - отметил он. Но транзит способен стать тем ресурсом, который покроет расходы и позволит реализовать масштабные проекты.

Я убеждён, что изменить ситуацию можно только за счёт перехода на современные технологии и материалы. В первую очередь речь идёт о техногенных минеральных отходах шлаках, золе ТЭЦ, шлаках горнодобывающих предприятий. В Казахстане их накоплено более 60 миллиардов тонн, и ежегодно прибавляется ещё около миллиарда. В США, Китае, Японии и Индии использование подобных материалов в дорожной отрасли достигает 80-100%. У нас же эта практика применяется крайне ограниченно, хотя положительные примеры есть. Ещё в 1976 году мной были разработаны первые составы и технологии с использованием техногенных материалов. Тогда было построено 34 километра дороги, которые до сих пор находятся в эксплуатации. Себестоимость таких дорог ниже в три-пять раз, а срок службы достигает 50 лет. Более того, у этих материалов есть уникальное свойство: со временем дорожное полотно становится прочнее, а возникающие трещины частично самозатягиваются.

В 1980-1990-е годы в Казахстане ежегодно строилось от 650 до 1600 километров дорог с использованием промышленных отходов. Экономия энергозатрат составляла 50-70%, трудозатрат — до 40%, а экономический эффект достигал 60%. Построенные тогда участки эксплуатируются до сих пор, несмотря на интенсивное движение и нагрузку до 13 тонн на ось. Этот опыт убедительно доказывает долговечность и эффективность технологий.

Использование наноматериалов и современных вяжущих решает ещё одну важную задачу — социальную. Традиционные материалы ограничивают сезонность строительства, что приводит к текучести кадров. Новые технологии позволяют вести работы круглогодично, создавая более стабильный рынок труда, особенно в регионах, где это крайне важно.

Чтобы изменить ситуацию, необходимо восстановить самостоятельный внебюджетный Дорожный фонд, принять государственную программу «Долговечная и безопасная транспортная инфраструктура Казахстана» на 2025-2035 годы, активнее развивать проекты государственно-частного партнёрства, внедрить обязательное использование техногенных материалов в дорожном строительстве и сформировать долгосрочные заказы для цементных заводов на выпуск экологических белитовых цементов и наноструктурирующих вяжущих.

Казахстан располагает всем необходимым — сырьём, научной школой, положительным опытом. Мы можем ежегодно строить до 6 тысяч километров качественных и долговечных дорог. Для этого нужна политическая воля, стратегический подход и системные решения.

Автор:

Борис Асматулаев, доктор технических наук, профессор РК, почётный профессор МАДИ (Москва), академический советник Национальной инженерной академии РК