

# ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В КАЗАХСТАНЕ:

**ВИЦЕ-МИНИСТР ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН  
АБЛАЛИЕВ САТЖАН АЙТЕНОВИЧ**



*Фото предоставлено пресс-службой  
Министерства транспорта РК*

**Сколько проектов по строительству и реконструкции автодорог планируется реализовать в текущем году? Какие из них можно назвать стратегически важными?**

В соответствии с поручением Главы государства, озвученным в Послании народу Казахстана, в стране реализуются масштабные проекты, направленные на модернизацию дорожной инфраструктуры.

*В текущем году дорожными работами будет охвачено 13 тысяч километров автодорог. Из них порядка 7 тысяч километров дорог будут охвачены работами по среднему и капитальному ремонту.*

Начатые в прошлом году ремонтные работы продолжаются в главных транспортных коридорах республиканского значения. В их числе продолжится реконструкция дорог «Жезказган – Петропавловск», «Караганда – Аягоз – Бугаз», «Кандыагаш – Шалкар – Иргиз», «Сарыюзек – Коктал», «Калбатау – Майкапшагай», «Курты – Кунаев», «Кызылорда – Жезказган» и «Узынагаш – Отар». Также будет осуществлено строительство кольцевых дорог: «Караганда – Жезказган», «Актобе – Өртайсын», «Атырау – Доссор», «Обход г. Сарыагаш», «Обход г. Петропавловск», «Обход г. Кызылорда» и «Обход г. Рудный».

В этом году дорожники приступили к обновлению новых участков, в том числе маршрутов «Карабутак – Рудный – Костанай» и «Атырау – Уральск».

Особое внимание в стране уделяется наиболее загруженным маршрутам. В Алматинской области ведется средний ремонт одной из важнейших транспортных магистралей региона – Кульджинского шоссе. В Абайской и Восточно – Казахстанской областях продолжится ремонт 73-километровой части трассы «Семей – Усть-Каменогорск». На этом участке будет обновлено дорожное покрытие, а также отремонтированы водопропускные трубы.

В прошлом году начаты ремонтные работы на 590 км трассы «Жезказган – Петропавловск» и в этом году продолжатся еще на 119 км. Также в прошлом году был начат средний ремонт 161 км дорог по маршруту «Мамлютка – Костанай». В этом году эти работы ведутся еще на 74 километрах территории.

Большое значение имеет программа среднего ремонта межобластных и межрайонных дорог, часто используемая жителями страны. Средним ремонтом охвачено 7 тысяч километров дорог. В их числе дороги «Жезказган – Петропавловск», «Мукур – Кульсары», «Кандыагаш – Эмба – Иргиз», «Костанай – Карабутак», «Усть-Каменогорск – Шемонаиха», «Усть-Каменогорск – Рахмановские ключи», «Уральск – Атырау». Данная работа позволяет значительно улучшить состояние дорог, которые не ремонтировались несколько лет подряд.

Дополнительно ремонтными работами будут охвачены около 4 тысяч километров дорог местного значения.

**Сколько проектов по строительству и реконструкции автодорог планируется реализовать в текущем году? Какие из них можно назвать стратегически важными?**

Подрядные организации в дорожной отрасли сталкиваются с рядом системных трудностей. В процессе реализации автодорожных проектов подрядные организации — как иностранные, так и отечественные — сталкиваются с рядом значимых вызовов.

*Среди основных проблем — необходимость открытия филиалов на территории Казахстана и привлечение рабочей силы для зарубежных подрядчиков. Кроме того, общим затруднением остаётся закуп и доставка дорожно-строительных материалов.*

Дополнительной трудностью становится наличие инженерных коммуникаций, не учтённых на стадии проектирования, что приводит к необходимости срочного согласования с их собственниками уже в ходе строительства.

Министерство транспорта Республики Казахстан предпринимает комплексные меры для оперативного и эффективного решения этих задач. Так, осуществляется тесное взаимодействие с Министерством иностранных дел и зарубежными дипломатическими представительствами Казахстана. Ежегодно в уполномоченные органы направляются заявки для формирования квот на въезд иностранной рабочей силы, необходимой для реализации инфраструктурных проектов.

**В целях упрощения доступа к строительным материалам внедрена цифровизация отрасли. Подведомственная организация АО «КаздорНИИ» разработала Единую базу дорожно-строительных материалов и новых технологий. В ней содержится актуальная информация о карьерах, производственных мощностях, передовых технологиях и аккредитованных лабораториях.**

При выявлении неучтённых коммуникаций министерство оказывает содействие в ускоренном согласовании с их владельцами. Работа ведётся в письменной форме, посредством онлайн-конференций и выездных совещаний на объектах.

Комплекс предпринимаемых мер направлен на устранение административных и логистических барьеров, повышение эффективности реализации дорожных проектов и обеспечение качества строительства автомобильных дорог в стране.

**В стране продолжается увеличение протяжённости платных дорог. Почему выбран именно такой подход и как он влияет на развитие дорожной сети в целом?**

**В Казахстане на сегодняшний день функционируют платные участки республиканских автодорог общей протяжённостью 3,2 тысячи километров. В настоящее время работает 18 участков, которые разделены по категориям в зависимости от типов транспортных средств, с которых взимается плата.**

К дорогам категории I относятся участки, на которых оплата предусмотрена для легковых автомобилей, автобусов и грузового транспорта. В их числе – направления «Астана – Щучинск», «Астана – Темиртау», «Алматы – Конаев», «Алматы – Хоргос», «Астана – Павлодар», «Конаев – Талдыкорган», «Тараз – Кайнар», «Шымкент – Кызылорда», «Шымкент – Тараз», «Шымкент – Ташкент», «Щучинск – Кокшетау».

Дороги категорий II и III включают участки, где оплата взимается исключительно с автобусов и грузовых автомобилей. Это направления «Павлодар – Калбатау», «Бейнеу – Акжигит», «Уральск – Самара», «Павлодар – Омск», «Кокшетау – Петропавловск», «Уральск – Саратов», «Кызылорда – Аральск».

В рамках дальнейшего развития сети платных автодорог в стране планируется введение

ещё 17 участков общей протяжённостью 3,6 тысячи километров. В этом году платность будет введена на таких направлениях, как «Балхаш – Бурылбайтал», «Караганда – Балхаш», «Бурылбайтал – Курты», «Мерке – Шу», «Курты – Конаев», «Жетыбай – Жанаозен». На этих дорогах плата будет взиматься как с легкового, так и с грузового автотранспорта.

На других планируемых участках, таких как «Актобе – Оренбург», «Костанай – Троицк», «Ақтау – Бейнеу», «Костанай – Денисовка», «Ушарал – Достык», «Кандыагаш – Макат», «Обход города Тараз», «Шу – Бурылбайтал», «Талдыкорган – Усть-Каменогорск», «Атырау – Астрахань», «Актобе – Кандыагаш», платность будет распространяться только на грузовые автомобили и автобусы.

Выбранный подход по увеличению протяжённости платных дорог направлен на обеспечение устойчивого и эффективного финансирования дорожной отрасли. Согласно инициативе Министерства транспорта РК, предлагаемые изменения в законодательство предусматривают направление средств, полученных с платных участков, на строительство, реконструкцию, капитальный и текущий ремонт, а также содержание дорог общего пользования международного и республиканского значения – как платных, так и бесплатных.

Это решение позволит:

- Снизить нагрузку на республиканский бюджет,
- Постепенно развивать дорожную сеть за счёт самофинансирования,
- Погашать кредитные обязательства по ранее привлечённым займам на строительство дорог.

**Таким образом, введение платности – это не просто способ сбора средств, а инструмент устойчивого развития дорожной инфраструктуры страны.**

**Как сегодня организован контроль качества выполняемых работ? Какие инструменты и механизмы обеспечивают достижение устойчивого результата?**

**На объектах строительства, реконструкции, капитального и среднего ремонта дорог республиканской сети реализован 5 (пяти) ступенчатый контроль качества**

(ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля», Служба качества подрядчика, Технический надзор, Авторский надзор, Центр качества).

Кроме того, в 2023 году был принят законопроект РК № 174-VII ЗРК «О транспорте» где внесены изменения в закон «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан» для усиления ответственности подрядчика, технического и авторского надзора за образование дефектов в гарантийный период.

Таким образом, в случае выявления дефектов в период гарантийного срока, в типовых договорах предусмотрены штрафы до 10% в течение 5 лет, в случае отказа Поставщика от оказания услуг или просрочки оказания услуг за каждый просроченный день 0,1% от суммы договора, в случае замены Ключевого персонала или инженера до 10% от суммы договора и т.д.

**В Послании Президента был сделан акцент на рост транзитного потенциала. Какие проекты реализуются в этом направлении на данный момент?**

*В целях реализации задач, поставленных Главой Государства по формированию эффективной, безопасной и современной транспортной системы, Министерство транспорта Республики Казахстан продолжает последовательную работу по модернизации автомобильной инфраструктуры страны. Всего через территорию страны проходит 8 автомобильных коридоров.*

Для повышения пропускной способности была проделана значительная работа по завершению реконструкции коридоров по направлениям «Караганда – Алматы», «Талдыкорган – Усть-Каменогорск», «Актобе – Атырау – Астрахань» общей протяженностью 2 тыс.км.

*В рамках дальнейшего развития автомобильных маршрутов до 2029 года планируется начать строительство и реконструкция более 3 тыс.км.*

Это проекты: «Обход г.Рудный», «Обход г.Кызылорда», «Актобе – Улгайсын», «Караганда – Жезказган», «Обход г. Сарыагаш», «Атырау – Доссор», «Обход г. Туркестан», «Обход г. Петропавловск», «Кызылорда – Саксаульский», «Центр – Запад», «Бейнеу – Саксаульский», «Мост через р.Урал», «Обход г. Семей».

Также в период с 2030 по 2035 годы будут начаты проекты: «Доссор – Бейнеу – Жетибай», «Актобе – Уральск», «Атырау – Уральск», «Кокшетау – Петропавловск», «Астана – Костанай».

**Всё чаще поднимается вопрос о внедрении современных технологий в дорожное строительство. Какие инновации уже применяются и какие планируются к внедрению?**

*В своем Послании Глава государства отметил: «Следует широко использовать инновационные современные методы».*

Дорожная наука, как и другие отрасли, долгое время основывалась на отечественных стандартах. После принятия решения о пересмотре действующих стандартов возникла необходимость в кардинальном изменении научного подхода в дорожном строительстве.

С 2006 года в строительстве, реконструкции и ремонте прошли апробацию новые материалы и технологии на 190 опытных участках автомобильных дорог.

На сегодняшний день разработана информационная система «Единая база дорожно-строительных материалов и новых технологий», которая состоит из карты карьеров дорожно-строительных материалов и Реестра инновационных технологий. Преимуществом данной платформы является, оцифровка карьеров и заводов, исключение лоббирования производителей, фальсификаций о качестве ДСМ и актуализаций данных. Все материалы и новые технологий используемые при строительстве, реконструкции или ремонте дорог должны применяться только из этой базы.

В части вопроса о новых технологиях хочется выделить полномасштабное применение полимер модифицированных щебеночно-

мастичных и асфальтобетонных смесей как на участках строительства и реконструкции, так и на участках среднего и капитального ремонта.

Кроме того, строительными организациями хорошо освоена технология ресайклирования, позволяющая сократить расходы, связанные с полным переустройством дорожной одежды в рамках ремонта дорог.

Эти технологии применяются как на дорогах республиканской сети, так и на местной и улицах населенных пунктов.

Также освоено приготовление асфальтобетона по энергосберегающей технологии, дискретно-армированный, пористо-мастичный, резиноасфальтобетон, адгезионные добавки, омолаживающие составы, тонкие слои износа из литых эмульсионно-минеральных смесей, геосинтетические материалы и укрепление грунтов и основания.

РГП на ПВХ «Национальный центр качества дорожных активов» при Комитете автомобильных дорог МТ РК занимается разработкой и внедрением инновационных проектов, направленных на повышение качества и эффективности дорожной инфраструктуры.

Одним из передовых цифровых проектов Центра является виртуальный тренажёр, предназначенный для развития навыков в сфере образования. Он направлен на повышение профессиональной подготовки лабораторных сотрудников.

*Виртуальная лаборатория обучает основным принципам проведения испытаний материалов в режиме реального времени.*

В настоящее время сотрудники управления цифровизации разрабатывают новые уровни тренажёра, охватывающие обучение различным видам деятельности, таким как: выезд на дорогу, отбор проб, измерение и изучение дорожных знаков, проверка качества дорожно-строительных материалов.

Указанный тренажёр был представлен на крупных международных выставках, таких как «Kaztraffic – 2023» и «Digital Almaty 2024», и получил высокую оценку экспертов. В текущем году планируется запуск тренажёра в пилотном режиме в испытательных лабораториях филиалов Национального центра качества.

*Следующий инновационный проект – «KazRoadLab».*

Эта программа позволяет собирать данные на рабочем месте и заполнять акты выполненных работ, вводить данные по результатам испытаний, прикреплять фото к актам, а также передавать результаты экспертизы с мобильных устройств на центральный портал в режиме реального времени. Сканирование образцов через QR DSM даёт возможность эффективно отслеживать и маркировать выбранные пробы. Ведомственный портал экспертизы упрощает рабочий процесс и позволяет оперативно и надёжно выявлять технические недостатки и риски в дорожных проектах.

*Кроме того, Дорожный научно-исследовательский институт по поручению Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта продолжает работу по адаптации и внедрению новой для Казахстана технологии проектирования асфальтобетонных покрытий Superpave.*



*Заседание общественного совета Министерства Транспорта РК*

В профессиональной среде технология Supergrave известна как «суперасфальт». Она эффективно применяется в США, Канаде, странах Европы, Саудовской Аравии, Японии, Корее, Китае, Катаре и других развитых странах. Эта система проектирования улучшает качество асфальтобетона, увеличивает межремонтные интервалы и, соответственно, срок службы автомобильных дорог в 1,5–2 раза. Методика повышает устойчивость к остаточным деформациям и трещинообразованию при низких температурах.

Особенность Supergrave — индивидуальный и точный лабораторный подбор состава асфальтобетонных смесей по специально разработанной шкале PG grade. Выбор ингредиентов основывается на анализе реальных условий в зоне дорожного строительства, включая климатические характеристики за последние 20 лет, интенсивность транспортной нагрузки и температурные диапазоны. Такой подход позволяет максимально продлить срок службы дорог.

По поручению Министерства транспорта в настоящее время проводится исследование и цифровизация всех дорожно-строительных материалов и инструментов. Единая цифровая платформа RCMBase служит базой данных дорожно-строительных материалов и новых технологий. В одном электронном пространстве собирается информация о карьерах, заводах и новых материалах. Важно отметить, что база создана впервые и является уникальной разработкой отечественных IT-специалистов. Она направлена исключительно на дорожную отрасль и не имеет аналогов в других странах. База предоставляет проверенную информацию без участия третьих лиц, минимизируя коррупционные риски. Регистрация — бесплатная, а эффективность материалов подтверждается коллегиально с участием ведомств, подрядчиков и проектных организаций.

**За последние 3 года отечественные учёные получили 20 патентов на научные изобретения и полезные модели.**

Только в 2023 году учёными дорожного научно-исследовательского института разработано 5 новых решений, которые проходят испытания на пилотных участках.

Президент также поручил создать единую цифровую платформу для усиления общественного контроля за строительством и ремонтом дорог.

**В рамках исполнения поручения Главы государства на базе существующих цифровых систем (KazRoadLab, ИС «СВПД», ИС «CRDS» и др.) будет создана единая цифровая платформа «E-Joldar».**

Платформа «E-Joldar» будет включать модули: «дорожный паспорт», «контроль исполнительной документации», «мониторинг хода работ», виртуальную карту автодорог с названием дорог, сроками реализации, гарантийными сроками, стоимостью проекта, указанием подрядчика и технадзора, а также статусом реализации с возможностью видеофиксации, и историей межремонтных сроков.

В связи с этим внедрение цифровой платформы «E-Joldar» запланировано на 2026 год в целях качественного выполнения поручений Главы государства.

**Текущий год объявлен Годом рабочих профессий. Ощущается ли дефицит кадров в дорожной отрасли и какие шаги предпринимаются для его восполнения?**

В соответствии с поручением Главы государства, 2025 год в Казахстане объявлен Годом рабочих профессий.

**Особо было отмечено, что в настоящее время в транспортной сфере обучаются порядка 34 тысяч человек, что на 14% больше по сравнению с прошлыми годами. Это подтверждает растущий интерес молодёжи к профессиям, связанным с развитием инфраструктуры, логистики и мобильности.**

На сегодняшний день, дефицит кадров ощущается во всех сферах.

Во всех регионах страны наблюдается нехватка квалифицированных кадров в автодорожной отрасли. Уровень квалификации специалистов вызывает серьёзные опасения.

Практика показывает, что многие специалисты автодорожной сферы не владеют современными технологиями строительства, инновационными методами и новыми материалами, применяемыми в дорожном строительстве. Из-за низкой квалификации они не знают нормативной документации, не соблюдают технологии строительства, что в свою очередь приводит к несоответствию нормативным требованиям (например, коэффициент уплотнения и др.).

Одной из причин является то, что строительство автомобильных дорог осуществляется вдали от городов. В результате на работу зачастую принимают местных жителей из ближайших населённых пунктов, не имеющих соответствующего образования и опыта.

**На сегодняшний день на каждом объекте ощущается нехватка инженеров, сметчиков, лаборантов, операторов по укладке асфальта, механизаторов, машинистов спецтехники и других специалистов.**

Нехватка квалифицированных кадров напрямую отражается на качестве строительства и ремонта автомобильных дорог.

Кроме того, совершенствование строительных процессов, внедрение новых технологий и материалов требуют постоянного повышения квалификации специалистов автодорожной сферы.

В зарубежных компаниях на повышение квалификации выделяется от 2 до 5% от бюджета

или от 2 до 10% от фонда заработной платы.

В то время как у работодателей в Казахстане отсутствует заинтересованность в обучении персонала, в связи с чем в стране необходимо ввести обязательное повышение квалификации.

Одним из решений кадровых проблем является разработка и внедрение квалификационной базы специалистов дорожной отрасли «Jolshy».

В отраслевой квалификационной базе будет содержаться информация по всем специалистам дорожной сферы всех уровней, включая выпускников и студентов вузов: сведения о квалификации, опыте работы, наличии сертификатов о прохождении курсов повышения квалификации и т.д.

Преимуществом данной базы станет возможность мониторинга уровня и компетенций специалистов, отслеживание их трудовой траектории.

База будет выступать в качестве специализированной платформы, соединяющей соискателей и работодателей, содействуя трудоустройству выпускников и прохождению практики студентами.

Функционал единой базы специалистов дорожной отрасли позволит обеспечить прозрачность движения кадров (в том числе инженеров технического надзора), прогнозирование, планирование и систематизацию кадрового ресурса автодорожной отрасли.



**В результате совместной работы Министерства науки и высшего образования Республики Казахстан в 2024-2025 учебном году выделено около 700 грантов для специальности «Транспортное строительство». Также в прошлом году проведена встреча по профориентации с более двух тысячами школьниками. В текущем году, данная работа продолжается.**

