

БАЙМАГАМБЕТОВ БАГЛАН АУЕЛЬБЕКОВИЧ: «КАЖДАЯ ДОРОГА – ЭТО ВКЛАД В БУДУЩЕЕ СТРАНЫ»



Фото редакции журнала «Jolshy» (Вестник КаздорНИИ)

Развитие дорожной отрасли и улучшение транспортной сети остаются одними из ключевых задач для Казахстана. В интервью с Багланом Ауельбековичем, президентом ОЮЛ «Ассоциация автодорожников Казахстана», мы обсудили текущее состояние отрасли, её главные вызовы и перспективы развития в ближайшие годы.

Баглан Ауельбекович, как бы вы охарактеризовали текущее состояние автодорожной отрасли?

На данный момент отрасль находится на этапе активной трансформации. После масштабного строительства стало ясно, что одной инфраструктуры недостаточно. Необходимы стандарты, эффективное управление и компетентные кадры. Мы видим позитивные сдвиги, например, внедрение международных подходов, цифровых решений, тем самым дороги становятся более долговечными. Но впереди ещё много работы, особенно на региональном уровне, где условия и ресурсы различаются.

Какие три ключевых вызова вы бы выделили для отрасли сегодня?

С точки зрения Ассоциации, сегодня отрасль сталкивается с двумя ключевыми вызовами. Во-первых, кадровый дефицит от рабочих специальностей до инженеров и проектировщиков, без которых невозможно качественное строительство дорог. Во-вторых, обеспечение материалами, включая поставки и стандартизацию качества битума, что напрямую влияет на долговечность дорог.



Фото редакции журнала «Jolshy» (Вестник КаздорНИИ)

Часто обсуждается проблема качества битума. Почему она до сих пор существует и как влияет на дороги?

Это стратегическая задача, а не только техническая. Производственные мощности битумных заводов ограничены, нет единого механизма долгосрочного планирования поставок, и в пиковый сезон часто возникает дефицит битума. Контроль качества при этом часто недостаточно прозрачен, поэтому приходится идти на компромиссы: сдвигаются сроки работ или страдает качество дорожного полотна.

Насколько серьёзна нехватка кадров и почему профессия дорожника теряет привлекательность?

Проблема очень серьёзная. На многих объектах не хватает инженеров, мастеров, механизаторов, дорожных рабочих. Причины понятны: профессия тяжёлая, перспективы роста не всегда очевидны, образовательные учреждения не успевают за потребностями отрасли. Ассоциация активно работает с вузами и колледжами, инициирует дуальные программы и участвует в профориентационных проектах. Мы также предлагаем разработать отдельную программу по привлечению и удержанию молодых специалистов в дорожной сфере.

Насколько эффективны государственные программы по строительству и ремонту автодорог? Где встречаются проблемы?

Мы видим значительный прогресс, особенно по крупным инфраструктурным проектам. Но на местах часто возникают сложности. «Пробуксовка» начинается на стадии проектирования – низкая сметная стоимость, нехватка специалистов, затяжные согласования. Затем – неритмичное финансирование, бюрократия в процедурах закупок и недостаточная ответственность за срыв сроков.

Казахстан декларирует внедрение международных стандартов. Как это работает на практике?

Процесс идёт, но неоднородно. FIDIC и цифровые инструменты активно применяются на крупных проектах с участием МФИ. Некоторые механизмы FIDIC уже внедрены в национальное законодательство, включая эскалацию и функции инженера проекта. Но на региональном уровне это пока в зачаточном состоянии из-за нехватки специалистов, слабого нормативного сопровождения и отсутствия единой цифровой платформы. Ассоциация участвует в рабочей группе по адаптации FIDIC и выступает за обязательное цифровое сопровождение всех стадий проекта – от проектирования до эксплуатации.

Какую роль играет Ассоциация автодорожников Казахстана в реформировании отрасли?

Ассоциация является связующим звеном между бизнесом, государством и экспертным сообществом. Мы продвигаем стандартизацию, цифровизацию и реформу кадровой политики. Наша задача заключается в том, чтобы формировать единое отраслевое мнение и защищать интересы как крупных, так и средних

компаний. Мы ведём постоянный диалог с Министерством транспорта, НПП «Атамекен», профильными вузами и международными партнёрами. В приоритете создание условий для устойчивого, профессионального и прозрачного развития отрасли.

Какие конкретные шаги нужно предпринять в ближайшие 2-3 года, чтобы отрасль стала современной и конкурентоспособной?

Чтобы отрасль стала современной, устойчивой и конкурентоспособной, можно предпринять несколько шагов. Прежде всего стоит начать с создания единой цифровой платформы, которая объединит все проекты и участников рынка. В подготовке кадров важно обновлять программы, внедрять дуальные практики и поддерживать студентов грантами. Не менее важно заботиться о битумной и сырьевой базе, создавая резервы, улучшая логистику и модернизируя производства. Одновременно необходимо внедрять практики FIDIC и BIM во всех проектах и создавать независимый институт строительного надзора с прозрачной отчётностью. Наконец, стоит усиливать роль профессиональных объединений, чтобы вместе с государством формировать политику и стандарты отрасли.



Фото редакции журнала «Jolshy» (Вестник КаздорНИИ)