

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК МИНИСТРАЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН



QAZJOLGZI

КАЗАҚСТАН ЖОЛ ҒЫЛЫМИ-ЗЕРТТЕУ ИНСТИТУТЫ

АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ КОМИТЕТИ
КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

ҚАЗАҚСТАН ЖОЛ ҒЫЛЫМИ-ЗЕРТТЕУ ИНСТИТУТЫ

КАЗАХСТАНСКИЙ ДОРОЖНЫЙ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ



JOLSHY

ВЕСТНИК КАЗДОРНИИ

№2 (2025)



ISSN 1814-7054
eISSN 3008-1491

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Амирбаев Ерик Дихамбаевич – Вице-президент АО «КаздорНИИ»

Кабдығалиева Мейрамгуль Кенжеғалиевна – Директор департамента развития науки и инноваций АО «КаздорНИИ»

Ашимова Салтанат Жандарбековна – PhD, руководитель отдела дорожно-строительных материалов и новых технологий филиала АО «КаздорНИИ» в городе Алматы

Айдарбеков Есенбек Кадиралиевич – Кандидат технических наук, ведущий научный сотрудник отдела стандартизации АО «КаздорНИИ»

Асанова Галия Темирхановна – Заместитель директора филиала АО «КаздорНИИ» в городе Алматы

Айнаева Адина Әділқызы – Руководитель службы внешних коммуникаций АО «КаздорНИИ»

Чжен Андрей Андреевич – Директор департамента нормативно-технического обеспечения и безопасности автодорог АО «КаздорНИИ»

Тілеу Құрманғазы Байғазыұлы – PhD, руководитель департамента цифровизации АО «КаздорНИИ»

Бакенов Думан Жубанышевич – Ведущий инженер управления проектирования АО «КаздорНИИ»

Назаренко Галина Викторовна – Главный специалист отдела дорожно-строительных материалов и новых технологий филиала АО «КаздорНИИ»

Ибраева Айшолпан Асылхановна – Технический секретарь, специалист департамента развития науки и инноваций АО «КаздорНИИ»

Учредитель: АО «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт»

Периодичность выхода – 4 раза в год

Адрес редакции:

г. Астана, ул. Жекебатыр 35
Тел.: +7 (7172) 72-98-17

E-mail: jolshy-journal@qazjolgzi.kz

Сайт: <https://jarshy.qazjolgzi.kz/ru/>

СОДЕРЖАНИЕ

1 БЛОК ИНТЕРВЬЮ



АБЛАЛИЕВ САТЖАН АЙТЕНОВИЧ
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО
СТРОИТЕЛЬСТВА В КАЗАХСТАНЕ

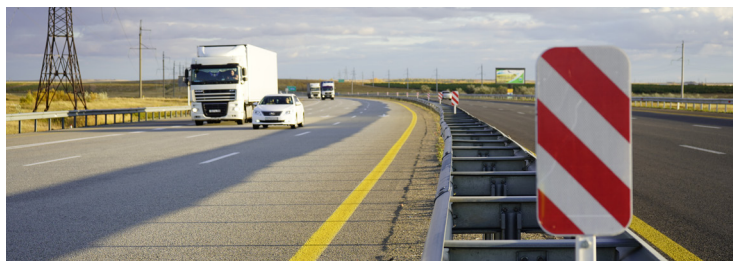
9



АРТЕМ АБДУЛЛАЕВИЧ ХАМРАЕВ
ВЕТЕРАН АВТОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ:
ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ БЫЛИ ТЯЖЕЛЫМИ ДЛЯ ВСЕХ

15

2 БЛОК «ДОРОГИ: ПРАКТИКА И ИННОВАЦИИ»



ВПЕРВЫЕ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН
РАЗРАБАТЫВАЕТСЯ СТРАТЕГИЯ ДОРОЖНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ (БДД)

19



ТОЧКА НА КАРТЕ
112 КМ ДОРОГИ «САРЬЮЗЕК – КОКТАЛ»
ОТРЕМОНТИРУЮТ В ОБЛАСТИ ЖЕТЫСҮ

24



КАК РАЗВИВАЛАСЬ СИСТЕМА
ПЛАТНЫХ ДОРОГ В КАЗАХСТАНЕ

25



FIDIS И МЕЖДУНАРОДНЫЙ КАПИТАЛ:
КАК КАЗАХСТАН РЕАЛИЗУЕТ
ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЗА
СЧЕТ СРЕДСТВ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ФИНАНСОВЫХ ИНСТИТУТОВ

31



АСТАНА ЕЖЕДНЕВНО ВЫВОЗИТ
ДО 30 ТОНН МУСОРА. ПОЧЕМУ БЕЗ
ЭКОКУЛЬТУРЫ ГОРОД НЕ СПРАВИТСЯ

35

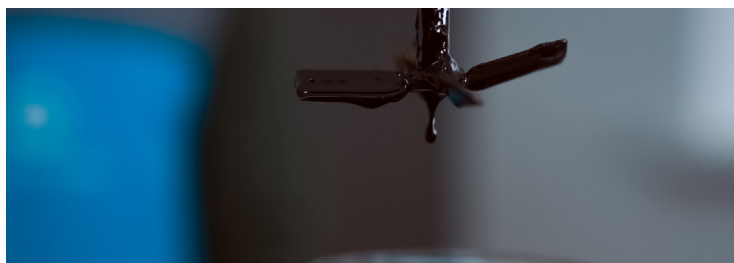
3

3 БЛОК «НОВОСТИ И СОБЫТИЯ»



СУПЕРАСФАЛЬТ В ДЕЛЕ: В 2025 ГОДУ В КАЗАХСТАНЕ СТРОЯТ 7 ОПЫТНЫХ УЧАСТКОВ

43



ПЕРЕХОД НА SUPERPAVE: ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ БИТУМА

44



В 2025 ГОДУ КАЗАХСТАН ПРОТЕСТИРУЕТ 96 НОВЫХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

45



50 СТРАН, ОДНА ПОВЕСТКА: В АСТАНЕ ИЩУТ ЛУЧШИЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ЗИМНЕГО СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ

47



Фото из открытых источников

Құрметті оқырмандар!

Уважаемые читатели!

Dear readers!

Жол-құрылыс маусымының басталуы – әрдайым үлкен жолдың бастауы, жаңа міндеттер мен жетістіктер уақыты. 2025 жылдың маусымы ерекше мәнге ие: биыл адамзат тарихындағы ең сұрапыл соғыс аяқталып, Ұлы Жеңіске қол жеткізілгеніне 80 жыл толады. Ұлы Отан соғысы жылдарында жолдар стратегиялық маңызға ие болды: олар майдан мен тылды жалғап, техниканың қозғалысын қамтамасыз етті, адам өмірін сақтап қалуға сеп болды. Бүгінде де, сол кезеңдегідей, көлік инфрақұрылымы тұрақты даму мен ұлттық қауіпсіздіктің негізі болып қала береді.

Батыс Қазақстан аумағында, майдан маңына жақын орналасқан өңірде автомобиль және теміржол желілері Сталинград майданының құрылымына енді. «Жәнібек – Сайқын – Шоңғай» бағытындағы телімдер Еділді қорғаған жауынгерлерге қажетті жабдықтар жеткізілетін басты артерияға айналды. Бомбалау мен оттың арасында, қираған станцияларда адамдар өмір үшін, Жеңіс үшін тынымсыз еңбек етті.

Бұл бағыттар – тылда, далада,

Начало дорожно-строительного сезона – это всегда старт большого пути, время новых задач и свершений. В 2025 году он приобретает особое значение: исполняется 80 лет со дня Великой Победы – окончания самой разрушительной войны в истории человечества. Тогда дороги имели стратегическое значение: они соединяли фронт и тыл, обеспечивали движение техники, спасали жизни. Сегодня, как и тогда, транспортная инфраструктура остаётся основой устойчивого развития и национальной безопасности.

В Западном Казахстане, в прифронтовой зоне, автомобильные и железные дороги вошли в структуру Сталинградского фронта. Участки «Джанибек – Сайхин – Шунгай» стали ключевыми артериями, по которым снабжали защитников Волги. Под бомбёжками и огнём, среди разрушенных станций, люди продолжали работать – ради выживания, ради Победы.

Эти маршруты стали частью стратегической инфраструктуры страны – как и тысячи других, построенных в тылу, в степи,

The start of the road construction season always marks the beginning of a new journey – a time for fresh challenges and meaningful progress. In 2025, this moment carries special weight: it marks 80 years since the Great Victory – the end of the most destructive war in human history.

Back then, roads played a critical role. They connected the front with the rear, ensured the movement of equipment, and helped save lives. Today, just like in those times, transportation infrastructure remains the backbone of national security and sustainable development.

In Western Kazakhstan – then a front-line region – roads and railways became part of the Stalingrad Front. The sections from Zhanibek to Saikhin and Shungai served as key lifelines, delivering supplies to the defenders of the Volga. Under constant air raids and shelling, amid the ruins of stations, people kept working – for survival, for victory.

These routes became part of our strategic foundation – just like thousands of others built in the rear, across the open steppe, under the threat of war. They did more than connect places. They linked the rear

үздіксіз қауіп жағдайында салынған мыңдаған жолмен бірге елдің стратегиялық инфрақұрылымының бір бөлшегіне айналды. Олар тек картадағы нүктелерді ғана емес, тұл мен майданды, өткен мен болашақты, үміт пен үрей аралығын байланыстырды.

Бүгінде біз бейбіт заманда жол салып, оны күтіп-ұстап отырмыз. Бірақ әрбір шақырым асфальт, әрбір көлік айрығы қауіпсіздікке, тұрақтылық пен өркендеуге қосылған үлес болып саналады. Бұл – елдің қорғаныс қабілетінің де, экономикасының да берік негізі. Кез келген күрделі жағдайда да байланысты сақтаудың жолы.

Журналдың осы нөмірі тек естелікке ғана емес, сабақтастыққа да арналған. Біз жол саласының батырлары мен технологиялары, өткені, бүгіні және келешегі туралы баяндаймыз. Себебі жол – бұл әрдайым таңдау, бағыт. Жүрген жолымызға қарай біздің келесі көктем қалыптасады..

под постоянной угрозой. Они не просто соединяли точки на карте. Они связывали тыл с фронтом, прошлое с будущим, отчаяние - с надеждой.

Сегодня мы строим и содержим дороги уже в мирное время. Но каждый километр асфальта, каждая новая развязка - это по-прежнему вклад в безопасность, устойчивость и развитие. Это основа обороноспособности и экономики. Это способ оставаться соединёнными - даже в самых трудных обстоятельствах.

Этот выпуск журнала посвящён не только памяти, но и преемственности. Мы рассказываем о героях и технологиях, о прошлом, настоящем и будущем наших дорог. Потому что дорога - это всегда путь. И от того, по какому пути мы пойдём, зависит, какой будет наша следующая весна.

with the front, the past with the future, despair with hope.

Today, we build and maintain roads in peaceful times. Yet every kilometer of asphalt, every new junction, is still a contribution to our safety, resilience, and growth. Roads remain vital to both our defense and economy. They keep us connected — even in the hardest of times.

This issue of the magazine is dedicated not only to memory, but to continuity. We highlight the stories of people and technologies, of the past, present, and future of our roads. Because every road is a path — and the path we choose will shape the spring that lies ahead.

**Құрметпен,
«Jolshy» журналының
редакциялық алқасы
(ҚазжолҒЗИ Хабаршысы)**

**С уважением,
редакционная коллегия
журнала «Jolshy»
(Вестник КаздорНИИ)**

**Sincerely,
the editorial board
of «Jolshy» magazine
(Bulletin of KazdorNII)**



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК МИНИСТРАЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ КОМИТЕТІ
КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ



QAZJOLGZI

КАЗАХСТАН ЖОЛ ҒЫЛЫМИ-ЗЕРТТЕУ ИНСТИТУТЫ

ҚАЗАҚСТАН ЖОЛ ҒЫЛЫМИ-ЗЕРТТЕУ ИНСТИТУТЫ

КАЗАХСТАНСКИЙ ДОРОЖНЫЙ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ

ИНТЕРВЬЮ





Проспект Мангилик Ел г. Астана

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», «Сарыозек – 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», «Актау – 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 – Жетібай», «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 Superpave 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 Superpave — 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.





Участок автомобильной дороги
«Юго-Западный обход» г. Астана

ВETERАН АВТОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ:

ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ БЫЛИ ТЯЖЁЛЫМИ ДЛЯ ВСЕХ



Фото из личного архива Хамраева А.А.

В продолжение темы 80-летия Великой Победы, редакция журнала «Jolshy» решила взять интервью у ветерана отрасли, человека, родившегося в трудное военное время и заставшего все тяготы послевоенных лет. Артем Абдуллаевич Хамраев — ветеран автодорожной отрасли, который посвятил ей более трёх десятков лет своей жизни. Родился 27 апреля 1943 года, свою трудовую деятельность начал в 1976 году в Республиканском специализированном дорожном управлении. За годы работы прошёл путь от старшего мастера до начальника ДЭУ-202, обслуживающего республиканские дороги. С 2008 года находится на заслуженном отдыхе.

Вы родились в военное время, что вы помните с того периода?

Послевоенные годы были тяжёлыми для всех. Основной задачей было восстановление разрушенной инфраструктуры, обеспечение людей необходимыми условиями для жизни. Не хватало всего: школ, медицинских учреждений, а дороги вообще не входили в приоритет.

Артем Абдуллаевич, Вы стояли у истоков становления отечественной дорожной отрасли. В каких условиях вам приходилось работать, с какими трудностями сталкивались?

В начале 70-х годов, когда я только начинал свою карьеру, условия для работы были сложными. Не было ни заводов по производству асфальтобетонной смеси, ни дробилок для щебня — всё приходилось привозить из города.

Мы занимались возведением дорог в условиях постоянной нехватки ресурсов и кадров.

Какие основные проблемы в автодорожной отрасли Вы могли бы выделить на сегодняшний день?

Сегодня, на мой взгляд, основной проблемой остаётся нехватка квалифицированных специалистов. Также стоит вопрос о недостаточном финансировании отрасли, что сказывается на качестве и сроках ремонта дорог. Особенно это касается дорог местного и областного значения, где межремонтные сроки часто не соблюдаются.

Какие значимые награды Вы получали?

Я горжусь тем, что являюсь почётным дорожником Казахстана, награждён медалью «20 лет Победы в Великой Отечественной войне», грамотой Верховного Совета КазССР и многими другими наградами. Особенно запомнилось участие в открытии моста через реку Или в 1979 году, где присутствовали такие важные личности, как Д.А. Кунаев и Л.Б. Гончаров.

Какие советы вы могли бы дать молодым специалистам дорожной отрасли?



Я бы посоветовал молодым специалистам постоянно работать над собой, не останавливаться на достигнутом.



Теоретические знания, полученные в учебных заведениях, важно применять на практике, работать с полной отдачей и стремиться к профессиональному росту.

**Спасибо за уделенное время!
Долгих Вам лет жизни!**



Проспект Мангилик Ел г. Астана

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН



АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ КОМИТЕТИ
КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

ҚАЗАҚСТАН ЖОЛ ҒЫЛЫМИ-ЗЕРТТЕУ ИНСТИТУТЫ
КАЗАХСТАНСКИЙ ДОРОЖНЫЙ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ

ДОРОГИ: ПРАКТИКА & ИННОВАЦИИ





Участок автомобильной дороги
«Курты-Бурылбайтал»

ВПЕРВЫЕ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН РАЗРАБАТЫВАЕТСЯ СТРАТЕГИЯ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В Казахстане стартовала разработка первой в истории страны Стратегии дорожной безопасности. Цель - снизить смертность на дорогах минимум на 30% за пять лет.



Фото из открытых источников

Проект разрабатывается «Казахстанским дорожным научно-исследовательским институтом» по поручению Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта Республики Казахстан. Ожидается, что документ станет ключевым инструментом в борьбе с растущей аварийностью на дорогах страны.

По официальным данным Комитета по правовой статистике Генеральной прокуратуры РК, в 2024 году в стране зарегистрировано свыше 31 тысячи аварий, что почти в два раза больше, чем годом ранее. Как сообщает ведомство, в результате ДТП пострадали более 43 тысяч человек и погибли 2 421.

«Ситуация требует системного подхода и незамедлительных решений. Именно поэтому инициирована разработка стратегии, которая впервые объединит усилия всех государственных органов и зафиксирует конкретные меры для повышения безопасности на дорогах», - прокомментировали в пресс-службе «КаздорНИИ».



г. Астана район Нура, ул. Орынбор

Согласно проекту, Стратегия дорожной безопасности будет включать персонализированные планы работ для каждого госоргана в сфере дорожной безопасности с учетом международных практик; внесение изменений в законодательство Казахстана; внедрение обязательного аудита и инспекции безопасности движения на всех этапах жизненного цикла автодорог - от проектирования до эксплуатации.

Особое внимание в разработке стратегии уделяется опыту стран, добившихся значительных успехов в обеспечении дорожной безопасности, таких как Швеция, Чехия, Южная Корея и Япония. Их подходы будут адаптироваться с учетом специфики нашей страны.

Предполагается, что итоговый документ станет основой для построения в Казахстане целостной и устойчивой системы дорожной безопасности, направленной на сохранение жизней и снижение количества аварий.

Справочно:

По данным Всемирной организации здравоохранения и ЮНИСЕФ, ежегодно в мире в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) погибает более 1,3 миллиона человек. Каждый день дороги уносят жизни около 500 детей. ДТП остаются основной причиной смерти в возрастной группе от 5 до 29 лет. Казахстан, к сожалению, не стал исключением.

“

ЭТО АКТУАЛЬНО !!!

”

Сильный битум для сурового климата: новые правила подбора дорожных материалов

В Казахстане разрабатывают новые национальные стандарты для дорожного строительства, которые позволят учитывать климатические особенности и интенсивность транспортных нагрузок при выборе материалов для асфальтобетонных покрытий. Эти изменения направлены на повышение долговечности и эксплуатационной надежности автодорог, что особенно актуально в условиях сурового климата страны. Среди разрабатываемых в текущем году стандартов:



Участок автомобильной дороги «Курты-Бурыйбайтал»

● **СТ РК «Битум и битумные вяжущие. Порядок определения марки по классификации РС»** — стандарт позволит учитывать климатические условия страны при выборе битумных вяжущих и обеспечивать их оптимальные эксплуатационные характеристики.

● **СТ РК «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон. Система объемно-функционального проектирования. Правила проектирования»** — направлен на проектирование составов асфальтобетонных покрытий, соответствующих требованиям климатических условий и эксплуатационных нагрузок.

● **СТ РК «Битум и битумные вяжущие. Технические условия с учетом уровней эксплуатационных транспортных нагрузок»** — вводит ключевой показатель по транспортным нагрузкам, что позволяет правильно подбирать материалы для реальных условий эксплуатации.

● **СТ РК «Смеси щебеночно-мастичные асфальтобетонные и асфальтобетон. Технические условия»** — устраняет несоответствия в оценках показателей смесей ЩМАС и ЩМА между различными заинтересованными сторонами, а также внедряет международные методы испытаний.

Ознакомиться с проектами новых стандартов можно на сайте Национального органа по стандартизации (www.ksm.kz) в разделе «Обсуждение» - «Стандарты» - «Обсуждение проектов СТ РК». Все заинтересованные стороны автодорожной отрасли могут направить свои предложения и замечания на электронный адрес kense@gazjolqzi.kz.

КАТАЛИЗАТОР ПЕСКА QSMART-K

Разработчик и патентообладатель –
АО «КаздорНИИ»
Производитель:
официальный провайдер



QSmart-K — залог прочных дорог

Умная добавка для укрепления песка и песчаного грунта
«QSmart – К» - это катализатор для песка и песчаных грунтов в основании, который ускоряет процесс преобразования песчаных частиц в осадочные породы. Тем самым, предотвращая вымывание и просадки дорожного конструктива. Данный продукт является единственным в Казахстане, при его разработке был изучен опыт стран Персидского залива. Создаёт надёжное основание для дорог — быстро, эффективно и с учётом климата и нагрузок. Актуально для регионов с дефицитом щебня.

Предназначен:

- Для применения в качестве активирующей добавки при укреплении песка и песчаных грунтов для устройства оснований дорог.

Как работает:

- Катализатор воздействует на пылеватые частицы песка, связывает их и запускает процесс образования кристаллов, аналогичных горной породе;
- Ускоряет физико-химические процессы в осадочных породах, формируя устойчивую и прочную основу для дороги с учетом климатических факторов и транспортных нагрузок.

Способ нанесения:

- Если покрытие планируется укладывать сразу после устройства основания, тогда применяется метод ресайклирования;
- Если сначала запланировано устройство основания, а затем укладка покрытия через несколько месяцев, то можно применить метод полива катализатора на уплотненный дополнительный слой.

Идеально для:

- укрепления песчаных оснований;
- строительства и ремонта дорог в любых климатических условиях.

Экономичный расход — максимальный эффект:
Всего 0,05% от массы грунта!

QSmart-K — продукт, который работает! Выбери умную дорогу. Выбери Qsmart.

Ответственность за качество и соответствие
продукции заявленным характеристикам несет производитель.

ПЫЛЕПОДАВЛЯЮЩИЕ МАТЕРИАЛЫ QSMART

Разработчик и патентообладатель –
АО «КаздорНИИ»
Производитель:
официальный провайдер



QSmart «AntiDust» — Умные решения ПРОТИВ ПЫЛИ

Пылеподавляющие материалы линейки «Qsmart» — это современные технологии борьбы с пылью на всех этапах: от добычи и транспортировки до хранения и строительства.

Предназначены для пылеподавления:

- При добыче и транспортировке сыпучих материалов;
- На складах, терминалах, перегрузочных пунктах;
- При строительстве и ремонте автомобильных дорог;
- На временных и грунтовых покрытиях.

Как работает:

- Абсорбирует влагу из воздуха;
- Удерживает пыль даже при высокой нагрузке;
- Обеспечивает долговременный эффект;
- Не требует больших затрат на обслуживание.

Способ нанесения:

Наносится методом распыления с помощью автоцистерн с разбрызгивателями и ручных опрыскивателей.

Преимущества QSmart:

- Надёжное подавление пыли;
- Экономичный расход;
- Простое нанесение;
- Эко-безопасность;
- Подходит для разных климатов и типов грунта.

QSmart «AntiDust Polymer»

Полимерный реагент с длительным действием
Применение: 1 раз в месяц
Расход: 150–300 г/м²

QSmart «AntiDust Black»

С эффектом визуального очернения покрытия
— удобно для дорог и площадок
Применение: до 3 раз в месяц
Расход: 200–300 г/м²

Qsmart «AntiDust»

Универсальный реагент
для регулярного применения
Применение: 1 раз в 10 дней
Расход: 100–300 г/м²

QSmart — пыль под контролем. Комфорт и безопасность — в приоритете!

Ответственность за качество и соответствие
продукции заявленным характеристикам несет производитель.



ТОЧКА НА КАРТЕ

112 КМ ДОРОГИ «САРЫОЗЕК – КОКТАЛ» ОТРЕМОНТИРУЮТ В ОБЛАСТИ ЖЕТЫСУ



Фото из открытых источников

Жетысуская область, Республика Казахстан — В рамках рабочей поездки в Жетысуский регион вице-министр транспорта Республики Казахстан Сатжан Аблаиев ознакомился с ходом ремонтных работ на автодороге республиканского значения «Сарыозек – Коктал», общая протяжённость которой составляет 178 километров.

На текущем этапе осуществляется средний ремонт двух участков автодороги:

- участок протяжённостью 45 км — от села Сарыозек до села Тастыбастау,
- участок длиной 67 км — от села Айнаулак до села Коктал.

Общая протяжённость ремонтируемых участков составляет 112 км. Кроме того, на данном маршруте ведётся строительство нового моста через реку Конбе, что существенно повысит безопасность и пропускную способность дороги.

Автодорога «Сарыозек – Коктал» играет ключевую роль в транспортной инфраструктуре страны, обеспечивая выход к международному пограничному переходу «Хоргос» и границе с Китайской Народной Республикой.

В рамках поездки состоялось рабочее совещание с участием представителей подрядных организаций, служб технического надзора, а также руководителей проектов, реализующих капитальный и средний ремонт дорог республиканского значения на территории области. Участники совещания обсудили:

- текущие темпы и сроки завершения ремонтных работ,
- обеспечение объектов строительными материалами,
- соблюдение стандартов качества и графиков производства работ.

Министерство транспорта Республики Казахстан акцентирует внимание на необходимости строгого соблюдения всех технологических требований при реализации инфраструктурных проектов, а также подчёркивает важность взаимодействия всех сторон для своевременного ввода объектов в эксплуатацию.

Работы на автодороге «Сарыозек – Коктал» продолжаются в соответствии с утверждённым графиком и являются частью системного подхода к модернизации транспортной сети страны.

КАК РАЗВИВАЛАСЬ СИСТЕМА ПЛАТНЫХ ДОРОГ В КАЗАХСТАНЕ



Пункт взимания платы на участке автомобильной дороги «Алматы-Кунаев»

Как сообщает пресс-служба АО «НК «ҚазАвтоЖол» система платных автомобильных дорог в Казахстане начала формироваться чуть более десяти лет назад. За это время она прошла путь от одного экспериментального участка до разветвлённой сети, охватывающей ключевые направления республиканского значения. По состоянию на май 2025 года в стране функционируют 25 платных участков общей протяжённостью 4760 километров.

Из них:

- 12 участков I технической категории - общей протяжённостью 2231 км.
- 13 участков II и III технической категорий - общей протяжённостью 2529 км.

Первый опыт - участок «Астана - Щучинск» (2013)

В 2013 году в пилотном режиме был запущен первый платный участок - дорога «Астана - Щучинск». Это был проект I технической категории, оснащённый элементами современной инфраструктуры. Его запуск позволил протестировать саму модель: взимание платы за проезд в обмен на гарантированное обслуживание, ремонт и развитие дорожного сервиса.

Расширение системы (2019)

Спустя шесть лет, в январе 2019 года, к платной модели подключили сразу три новых участка:

- Астана - Темиртау;
- Алматы - Хоргос;
- Алматы - Конаев.

Таким образом, практика платных дорог начала распространяться на другие загруженные и значимые трассы.

Масштабирование (2021)

В 2021 году система платных дорог расширилась значительно. С 23 ноября платными стали сразу семь участков, включая направления:

- Астана - Павлодар;

- Тараз - Кайнар;
- Шымкент - Кызылорда;
- Шымкент - Тараз;
- Конаев - Талдыкорган;
- Щучинск - Кокшетау;
- и др.

Эти участки также охватили дороги II и III технических категорий, что позволило применить модель платного содержания и на менее загруженных направлениях.

Последние этапы расширения (2023 - 2025)

С октября 2023 года начался новый этап - поэтапное включение в систему ещё 13 участков. Среди них:

- Павлодар - Калбатау;
- Павлодар - Омск;
- Бейнеу - Акжигит;
- Уральск - Самара, Уральск - Саратов;
- Костанай - Троицк, Костанай - Денисовка;
- Кызылорда - Аральск;
- Актобе - Оренбург;
- Балхаш - Бурылбайтал;
- Шу - Бурылбайтал;
- Обход г. Тараз;
- Кандыагаш - Макат.

Большинство из этих участков начали работу на платной основе в течение 2024 - 2025 годов.

Практическое значение платной модели

Переход части автодорог на платную основу преследует несколько целей:

- Гарантированное финансирование на содержание и ремонт участков;
- Снижение нагрузки на госбюджет за счёт привлечения средств пользователей;
- Повышение уровня безопасности и качества проезжей части;
- Развитие сервисной инфраструктуры вдоль трасс.

С 2013 года Казахстан поэтапно внедряет систему платных дорог. За счёт поэтапного подхода удалось протестировать разные форматы и определить приоритетные направления.

Сегодня платные участки стали устойчивой частью дорожной системы страны, с долгосрочным потенциалом для развития транзитных маршрутов и повышения эксплуатационного уровня дорог.



“

ЭТО ПОЛЕЗНО !!!

”

Ведомственный нормативно-технический документ: Технические спецификации по производству работ при устройстве оснований и покрытий автомобильных дорог

Качество строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог напрямую влияет на их эксплуатационные характеристики, долговечность, безопасность и экономичность. Ошибки в процессе проектирования и выполнения работ могут привести к преждевременному износу покрытия, повреждениям и даже аварийным ситуациям. Поэтому особое внимание необходимо уделить соблюдению всех нормативных требований, правильному выбору материалов и технологии их укладки.

“

Для эффективного выполнения работ по устройству оснований и покрытий автомобильных дорог были разработаны «Технические спецификации по производству работ при устройстве оснований и покрытий автомобильных дорог». Этот документ ориентирован на специалистов, занятых в строительстве и ремонте автомобильных дорог, и представляет собой подробное руководство по применению строительных материалов, выбору технологий и проведению контроля качества на каждом этапе работ.

”



Участок автомобильной дороги «Узынагаш - Отар»

Ведомственный нормативно-технический документ включает в себя 17 основных разделов, каждый из которых посвящен отдельному типу работ и материалов. Рассмотрим ключевые из них:

1. Устройство покрытий и оснований из органо-минеральных смесей.

Этот раздел охватывает требования к органо-минеральным смесям, их составу, а также к технологии укладки и контролю качества.

2. Устройство покрытий из асфальтобетонных смесей

В этом разделе подробно рассматриваются виды асфальтобетонных смесей, их классификация, требования к качеству и технологии укладки.

3. Устройство оснований из щебеночно-гравийных смесей, обработанных неорганическими вяжущими

Описание материалов, требования к их подготовке и укладке, контроль качества.

4. Слои износа и ремонт покрытия

Важный раздел, который описывает методы восстановления и укрепления дорожных покрытий, включая ямочный ремонт и восстановление профиля покрытия.

5. Холодное ресайклирование

Методика холодного ресайклирования, использование эмульсионно-минеральных смесей для улучшения состояния дорог с низким бюджетом на ремонт.

6. Использование полимерных добавок в асфальтобетонных покрытиях

Современные технологии, которые обеспечивают улучшенные эксплуатационные характеристики покрытия, такие как устойчивость к воздействию высоких температур и нагрузок.

Документ направлен на обеспечение высокого качества работ, минимизацию затрат и сокращение сроков строительства и ремонта. Каждая технология подробно описана с точки зрения требований к материалам, этапам производства работ и контроля качества. Например, при устройстве асфальтобетонного покрытия предусмотрены следующие этапы:

- **Подготовка основания** — проверка ровности и прочности основания, его подготовка к укладке асфальтобетона.
- **Укладка асфальтобетонной смеси** — соблюдение температуры смеси, ее равномерное распределение и уплотнение.
- **Контроль качества** — проверка плотности и толщины покрытия, оценка его прочности и устойчивости.

Использование этих спецификаций позволяет не только повысить качество работ, но и предотвратить типичные ошибки, такие как несоответствие толщины слоя покрытия или неправильное применение материалов.

Системный подход, который предлагает норматив, помогает решить актуальные проблемы, с которыми сталкиваются дорожные предприятия при ремонте и строительстве дорог. Понимание технологий, строгие требования к материалам и внимательный контроль на всех этапах работ обеспечивают долговечность дорожного покрытия, безопасность движения и экономическую эффективность проекта. Рекомендуем ознакомиться с полным текстом документа на платформе: на электронном ресурсе «InfoZhol» - <http://infozhol.kad.org.kz>.

*Назаренко Г.В. главный специалист
Отдела дорожно-строительных материалов и новых
технологий филиала АО «КаздорНИИ» в г. Алматы*





ТЕХНОЛОГИИ СВЕТА

ПРОДУКЦИЯ
ПРОИЗВЕДЕНА
В КАЗАХСТАНЕ



FREGAT LED STREET



Светодиодные светильники для дорог различных категорий и магистральных дорог

ПРЕИМУЩЕСТВА КОНСОЛЬНЫХ СВЕТИЛЬНИКОВ:

- Консольные светильники FREGAT LED STREET представляют собой эффективные и надежные решения для освещения автомобильных и магистральных дорог, улиц, парков, а так же промышленных объектов. Они сочетают в себе современный дизайн, высокую производительность и энергоэффективность, обеспечивая равномерное освещение и безопасность на дорогах в любое время суток.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ:

- На основании проведенных измерений освещенности, осуществленных на участке между улицами Карасаз и Арганаты, рекомендуется использовать светодиодные светильники модели «FREGAT LED STREET 150» - 150 Вт для освещения городских улиц и дорог. Проведенные измерения электротехнической лабораторией ТОО «ВикаЭнерджи», где результаты показали, что светодиодные светильники согласно СПРК 2.04-104-2012 «Естественное и искусственное освещение» соответствуют нормативным требованиям, которые обеспечивают эффективное и равномерное освещение дорожного полотна в ночное время суток, что значительно повышает безопасность и комфорт для водителей и пешеходов. Для получения более объективного заключения по определению эффективности светодиодного светильника модели «FREGAT LED STREET 150» -150 Вт следует провести мониторинг в зимний период.





ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ КОМИТЕТІ
КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

ҚАЗАҚСТАН ЖОЛ ҒЫЛЫМИ-ЗЕРТТЕУ ИНСТИТУТЫ
КАЗАХСТАНСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ

QAZJOLGZI

ҒЫЛЫМИ ЖУРНАЛЫ

QAZAQ HIGHWAY

SCIENCE AND INNOVATION

Готов к выходу 2 выпуск научного журнала -
Qazaq Highway - Science and Innovation.

Подробности и статьи доступны
на сайте <https://science-jolshy.qazjolgzi.kz/ru/>



FIDIC И МЕЖДУНАРОДНЫЙ КАПИТАЛ: КАК КАЗАХСТАН РЕАЛИЗУЕТ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ МЕЖДУНАРОДНЫХ ФИНАНСОВЫХ ИНСТИТУТОВ

Проекты под контролем МБРР и ЕБРР реализуются в Казахстане согласно контракта FIDIC - одному из самых строгих международных стандартов в сфере строительства. Такой подход обеспечивает прозрачность, управляемость и эффективность инвестиций в ключевую инфраструктуру страны.

В Казахстане продолжается реализация масштабных дорожных проектов с применением международного контракта FIDIC — глобального стандарта в сфере инженерного сопровождения и управления инфраструктурными проектами. Это важный шаг в сторону повышения транспарентности, устойчивости и эффективности освоения инвестиций, включая заемные средства международных финансовых институтов.

Проекты, финансируемые МБРР и ЕБРР, в частности участки «Курты — Бурылбайтал» (85 км), «Узынагаш — Отар» (96 км), «Кызылорда — Жезказган» (216 км) и «Курты — Капшагай» (67 км), реализуются с обязательным участием консультантов по управлению проектами и техническому надзору. Их роль выходит далеко за рамки контроля сроков и качества: консультанты

становятся мостом между подрядчиком и банком, обеспечивая соблюдение условий кредитных соглашений, строительных норм и экологических требований.

В Казахстане эта практика активно применяется с 2010 года. Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт (КаздорНИИ), начиная с 2006 года, нарабатал прочную экспертизу в реализации инжиниринговых проектов, предусматривающие осуществление технического надзора и технологического сопровождения строительства автомобильных дорог техническом сопровождении, а с 2010 года - в управлении проектами в роли консультанта. В общей сложности 19 лет опыта взаимодействия с международными структурами и сопровождения сложных инфраструктурных инициатив.



Участок автомобильной дороги Р-2 «Астана-Коргалжин»

«Функции консультанта в международных проектах -это не просто проверка документации или авторский, технический надзор. Это системная работа по управлению рисками, интересами сторон, юридическими нюансами контрактов. При этом соблюдаются жесткие процедуры отчетности перед банками», - поясняет руководитель управления инвестиционными проектами АО «КаздорНИИ» Доскараев Айдос.

Помощь Консультанта по управлению проектом (КУП) в части технической спецификации проекта - это важнейшая составляющая поддержка Заказчика, особенно на этапах проектирования, закупок, строительства и приемки, охватывая такие аспекты как:

- на этапе инициации и проектирования;
- на этапе закупок и выбора подрядчиков;
- на этапе реализации;
- на этапе приемки и завершения проекта.

В результате КУП обеспечивает соответствие реализованных проектов техническим требованиям Заказчика, исключением критических технических ошибок и нестыковок, повышение качества итоговых проектов.

Значимость компетентного посредничества особенно проявляется в рамках масштабного проекта «Западная Европа - Западный Китай», реализуемого по всей стране с участием АО «КаздорНИИ» в качестве консультантов по управлению проектами.



Участок автомобильной дороги Р-2 «Астана-Коргалжин»

“

ЭТО АКТУАЛЬНО !!!

”

50 БАЛЛОВ И ГРАНТ — ПРОФЕССИЯ, КОТОРАЯ ВСЕГДА В СПРОСЕ

Казахстану нужны квалифицированные инженеры. Сегодня каждый выпускник, набравший от 50 баллов на ЕНТ, может поступить на программу «Транспортное строительство» и обучаться на государственном гранте.

Что включает программа?

- строительство автодорог и аэродромов
- мостов и тоннелей
- железных дорог и объектов транспортной инфраструктуры

Выпускники получают практикоориентированные знания и востребованную профессию.

Где учат?

Подготовку ведут 9 ведущих вузов:

Алматы: КазАДИ, ALT, Satbayev University, МТГУ

Усть-Каменогорск: ВКТУ

Караганда: КарТУ

Павлодар: Торайгыров Университет

Тараз: Dumaty University

Атырау: АУНГ

Кем работают выпускники?

- инженеры-проектировщики
- специалисты ПТО
- инженеры технадзора
- сметчики, геодезисты, лаборанты и т.д.

Условия поступления:

ЕНТ: Математика + Физика

Проходной балл:

- от 50 баллов (региональные вузы)
- от 65 баллов (национальные вузы)



Фестиваль «Город рабочих профессий»

“

Будущее строится сегодня — вместе с новыми инженерными кадрами.
Выбирай профессию будущего — становись дорожником!

”



We create chemistry

B2Last®

B2LAST- ЖИДКАЯ МОДИФИЦИРУЮЩАЯ ДОБАВКА ДЛЯ АСФАЛЬТА

Преимущества B2Last®:



1

- Быстрая и легкая модификация асфальта непосредственно в смесительной установке завода
- Возможна более низкая температура хранения битума (140-150 °C)
- Простое хранение добавки (1 год при температуре минимум 10 °C без потери своего качества)



2

- Позволяет проводить укладку асфальта при температуре ниже 140 °C
- Не требуется никакого специального оборудования для укладки
- Делает работу более безопасной – до 65% меньше выбросов от битума
- Допускает высокое содержание переработанного асфальтного материала и поддерживает отличную работоспособность



3

- Легкая дозировка продукта
- Требуется только 2-3% добавки по отношению к общему содержанию битума
- Простая регулировка производительности с помощью дозировки добавки



4

- Уменьшает эмиссию CO2 в течение всей производственной цепочки
- Превосходные устойчивость к появлению колеи и усталостная долговечность в более широком диапазоне температур
- Дороги служат дольше

Для получения более подробной информации, посетите наш веб-сайт или свяжитесь с нашими техническими специалистами напрямую. Наша команда экспертов поддержит вас с модификациями завода, связанными с B2Last®, и с испытаниями B2Last® на заводе. www.B2Last.de B2Last@basf.com

Waldemar Schatz
Specialist Technical Service B2Last®
Phone: +49 5443 12-4226
Mobile: +49 1520 9375858
Email: waldemar.schatz@basf.com

Jonas Michels
Specialist Technical Service B2Last®
Phone: +49 5443 12-2754
Mobile: +49 1723 537253
Email: jonas.michels@basf.com

Партнерский материал. Ответственность за качество и соответствие продукции заявленным характеристикам несет производитель.

АСТАНА ЕЖЕДНЕВНО ВЫВОЗИТ ДО 30 ТОНН МУСОРА. ПОЧЕМУ БЕЗ ЭКОКУЛЬТУРЫ ГОРОД НЕ СПРАВИТСЯ

По информации коммунальной службы «Астана Тазалық» в столице ежедневно вывозится от 25 до 30 тонн мусора. Работы по уборке города ведутся круглосуточно и при любой погоде. Задействовано 618 сотрудников, в том числе 91 — в ночную смену.

Основная нагрузка приходится на район Есиль, особенно на проспект Мәңгілік Ел - здесь фиксируется максимальный объём бытового мусора. Улица моется и убирается дважды в сутки. Однако даже кратковременное прекращение уборки приводит к скоплению окурков, упаковок и пластика - несмотря на плотную работу техники.

Весь собранный мусор направляется на специализированные полигоны. Но усилий коммунальщиков недостаточно: объёмы отходов не снижаются, число несанкционированных свалок остаётся стабильным. Это свидетельствует о слабом уровне экологической культуры населения.

Сегодня в нашей стране, особенно в Астане, вопрос формирования экологической культуры стоит остро. Чистота города - это не только работа коммунальных служб, это, прежде всего, сознательность и ответственность каждого жителя. Наш девиз «Таза сана, таза қала». Пока сознание человека не изменится, даже самая современная техника не сможет сделать город по-настоящему чистым», - заявили в пресс-службе ТОО «Астана Тазалық».



Фото предоставлено ТОО «Астана Тазалық»

В качестве положительного примера эксперты приводят китайский город Ухань. Двадцать лет назад он считался одним из самых загрязнённых в Азии, однако благодаря ужесточению санитарных требований, цифровому контролю и работе с населением, город вошёл в десятку самых чистых мегаполисов региона. По итогам 2024-2025 годов Ухань занял второе место по уровню чистоты среди городов Китая в рамках программы ООН.

«Мы не стремимся копировать другие страны, но опыт формирования экокультуры, который приобрёл Ухань, — важный ориентир. Экологическая культура — это не просто привычка не мусорить. Это ответственность за общество и будущее», — отметили в пресс-службе ТОО «Астана Тазалық».

По мнению экспертов, без внедрения системной политики по формированию экопривычек, образовательных программ и жёсткого контроля за бытовыми нарушениями столица будет продолжать тратить ресурсы на устранение последствий, а не на предотвращение загрязнений.



Фото предоставлено ТОО «Астана Тазалық»

“

ЭТО ИНТЕРЕСНО !!!

”

В рамках реформирования нормативной базы автодорожной отрасли Республики Казахстан разработан основополагающий ведомственный нормативный документ ВН РК 1.5-001-2024 «Нормативные документы автодорожной отрасли».



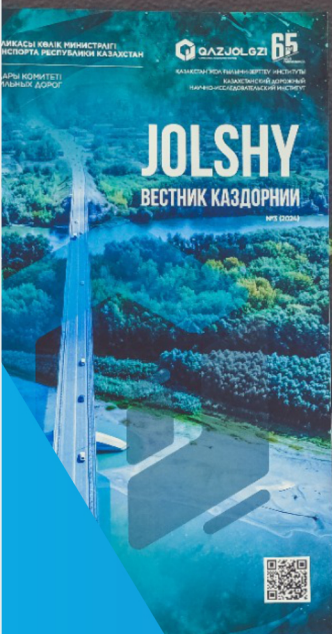
Положения настоящего документа обязательны для государственных органов управления и надзора, предприятий, организаций и объединений независимо от форм собственности и принадлежности, осуществляющих разработку и применение нормативных документов в сфере автодорожной отрасли.

Настоящий нормативный технический документ:

- ☒ определяет основные цели, принципы и общую структуру системы технического регулирования автодорожной отрасли Республики Казахстан;
- ☒ устанавливает порядок разработки, согласования, утверждения и отмены, требования к построению, изложению, оформлению и содержанию;
- ☒ порядок применения нормативных документов автодорожной отрасли Республики Казахстан.

Следите и участвуйте в формировании будущего дорожной отрасли с Jolshy!
Тел.: +7 (7172)729872 e-mail: jolshy-journal@qazjolgzi.kz сайт: <https://jarshy.qazjolgzi.kz/ru>

ВНИМАНИЕ!



КОНКУРС ЭКОЛОГИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

АО «Казахстанский научно-исследовательский институт» приглашает молодых ученых, исследователей и инноваторов принять участие в конкурсе «Экологические аспекты транспортной инфраструктуры: декарбонизация и промышленные отходы»

Кто может участвовать:

Молодые ученые до 45 лет — индивидуально или в составе исследовательских групп.

Сроки проведения:

Прием заявок — до 25 июля 2025 года

Требования к проектам:

- Оригинальность и практическая применимость в дорожном строительстве
- Приоритет — переработка промышленных отходов и снижение выбросов CO₂

Победители получат:

- Дипломы и денежные премии
- Поддержку бизнеса и госструктур
- Публикацию научных работ в профильных изданиях
- Включение в кадровый резерв Института

КАК ПОДАТЬ ЗАЯВКУ:

Если у вас есть идеи, которые могут изменить будущее транспортной инфраструктуры — не упустите шанс воплотить их в жизнь!

✉ - m.smagulova@qazjolgzi.kz

🌐 - qazjolgzi.kz

☎ - 8 (7172) 72-98-19



ТОО

«ZHEBEK»

COMPANY



ТОО «ZHEBEK company» работает с 2012 года и за это время зарекомендовала себя как надежный производитель и поставщик железобетонных изделий на рынке Казахстана.

НАША ПРОДУКЦИЯ:

Плита перекрытия, плита днища, кольцо стеновое, кольцо опорное, фундаментный блок.



Наши изделия востребованы для строительства инфраструктурных проектов, жилых комплексов, коммерческих объектов и др. Мы гордимся тем, что обеспечиваем наших клиентов надежной продукцией и осуществляем оперативные поставки по всему Казахстану.



+7 (701) 817 87 58



zhebek-com@mail.ru

Партнерский материал. Ответственность за качество и соответствие продукции заявленным характеристикам несет производитель.



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК МИНИСТРАЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ КОМИТЕТІ
КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ



QAZJOLGZI

ҚАЗАҚСТАН ЖОЛ ҒЫЛЫМИ-ЗЕРТТЕУ ИНСТИТУТЫ

ҚАЗАҚСТАН ЖОЛ ҒЫЛЫМИ-ЗЕРТТЕУ ИНСТИТУТЫ

КАЗАХСТАНСКИЙ ДОРОЖНЫЙ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ

НОВОСТИ & СОБЫТИЯ

VIEW



Участок автомобильной дороги
«Отар -Узынағаш»

СУПЕРАСФАЛЬТ В ДЕЛЕ: В 2025 ГОДУ В КАЗАХСТАНЕ СТРОЯТ 7 ОПЫТНЫХ УЧАСТКОВ

Участок автомобильной дороги «Узынагаш - Отар»

Казахстан переходит на новый стандарт дорожного покрытия в рамках внедрения технологии Superpave (суперасфальт), которая призвана повысить долговечность дорог и снизить затраты на их содержание. В 2025 году будут построены 7 опытных участков по методологии SuperPave. Этот подход к проектированию асфальтобетонных покрытий активно применяется в США и других странах. Его адаптация в Казахстане позволит стране перейти на международные стандарты строительства автомобильных дорог.

Справочно: Superpave — это система проектирования асфальтобетонных смесей, разработанная AASHTO (США). Она учитывает климатические условия и интенсивность движения, позволяя создавать покрытия, устойчивые к перепадам температур, нагрузкам и износу. Технология уже успешно применяется в США, Канаде, Китае и Европе. Для Казахстана ее внедрение — это не только повышение качества дорог, но и шаг к международным стандартам.

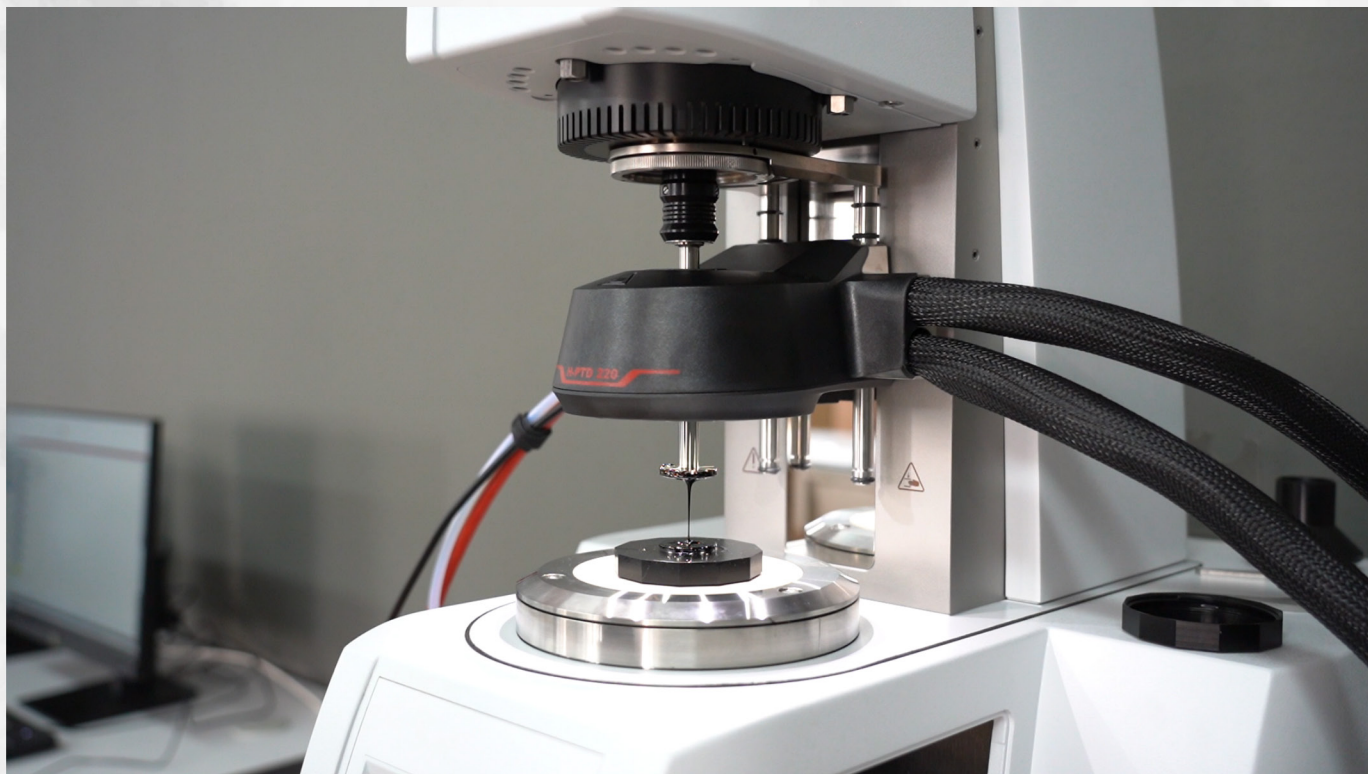


Участок автомобильной дороги «Узынагаш - Отар»



СПРАВОЧНО

ПЕРЕХОД НА SUPERPAVE: ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ БИТУМА



Динамический сдвиговой реометр DSR

Для успешной адаптации к новым требованиям производителям битума предстоит реализовать ряд важных шагов.

1. Оснащение лабораторий специализированным оборудованием

Для проведения оценки битума по системе PG требуется внедрение комплекса лабораторного оборудования, обеспечивающего высокоточные измерения эксплуатационных характеристик:

- DSR (Dynamic Shear Rheometer) — динамический сдвиговой реометр;
- BBR (Bending Beam Rheometer) / ABCD — определение низкотемпературных свойств;
- RTFO и PAV — камеры для моделирования краткосрочного и долгосрочного старения битума;
- Гиратор (вращательный уплотнитель) – для изготовления асфальтобетонных образцов.

2. Модификация битума

С целью достижения необходимых показателей по PG-классификации потребуются введение модифицирующих добавок.

3. Усиление контроля технологического процесса

- контроль температурных режимов;
- организация многоступенчатой фильтрации;
- точное дозирование модифицирующих добавок;
- обеспечение равномерной гомогенизации смеси;
- выдерживание заданного количества воздушных пустот.

Качество битума в рамках новой системы оценивается по его реологическим свойствам при различных температурах и нагрузках, что соответствует современному подходу к обеспечению надежности дорожных покрытий.

В 2025 ГОДУ КАЗАХСТАН ПРОТЕСТИРУЕТ 96 НОВЫХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

В текущем году в рамках дорожно-строительного сезона в Казахстане пройдет тестирование 96 новых материалов для дорожного строительства и содержания. Эти материалы уже прошли лабораторные испытания, и теперь их проверят на реальных участках дорог. Результаты покажут, какие технологии могут быть рекомендованы к применению, а какие не выдержат испытаний.

На сегодня в реестр внесены 173 материала, но только 42 из них получили «зеленый» статус, что подтверждает их эффективность. 96 материалов, которые предстоит испытать в 2025 году, пока находятся в «сером» статусе — это значит, что их лабораторные показатели соответствуют требованиям, но полевые испытания еще не проведены.

Испытания проводятся в рамках Единой Базы RCMBase — цифровой платформы, которая собирает информацию о дорожно-строительных материалах, технологиях, лабораториях и производственных мощностях.



Участок автомобильной дороги «Узынагаш - Отар»

Прозрачность испытаний обеспечивается через RCMBase: все данные о материалах, их статусе и результатах тестирования доступны для участников отрасли. Это снижает риски лоббирования неподтвержденных технологий и обеспечивает объективный подход к выбору материалов для дорожного строительства.



Участок автомобильной дороги
«Узынагаш - Отар»

50 СТРАН, ОДНА ПОВЕСТКА: В АСТАНЕ ИЩУТ ЛУЧШИЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ЗИМНЕГО СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ



Семинар Всемирной дорожной ассоциации PIARC, г.Астана

В столице Казахстана состоялся международный семинар Всемирной дорожной ассоциации PIARC (World Road Association), посвящённый вопросам зимнего содержания автомобильных дорог. Мероприятие собрало более 100 специалистов из 50 стран, включая представителей государственных органов, научных центров, инженерных компаний и международных организаций.

В центре обсуждения — устойчивые и инновационные решения

Семинар стал авторитетной площадкой для обсуждения вызовов и решений, связанных с эксплуатацией дорог в условиях сурового климата. Среди ключевых тем:

- внедрение цифровых технологий в зимнее содержание,
- подготовка кадров для отрасли,
- экологические аспекты и устойчивость,
- адаптация инфраструктуры к экстремальным климатическим условиям.

Спикеры из Канады, Японии, Финляндии, Южной Кореи, Норвегии, Казахстана и других стран представили успешные кейсы и подходы к организации эффективного содержания дорог зимой.

PIARC — более века на службе транспортной безопасности

PIARC (World Road Association) — международная некоммерческая организация, основанная в 1909 году. Сегодня она объединяет члены из более чем 120 стран и играет ключевую роль в развитии дорожной отрасли, обмене знаниями и выработке международных стандартов. Ассоциация имеет консультативный статус при ЭКОСОС ООН и активно поддерживает развивающиеся страны и экономики переходного типа.

Глобальное сотрудничество — в действии

Семинар в Астане стал важным этапом в укреплении международного партнёрства в области дорожной инфраструктуры. Казахстан, обладая обширной сетью автодорог и сложными климатическими условиями, становится значимым участником международного диалога по вопросам содержания дорог в зимний период.

По итогам встречи определены дальнейшие векторы сотрудничества. Следующие мероприятия технического комитета PIARC пройдут во Франции (2026) и в Канаде (2027).



Фото предоставлено АО «НК
«ҚазАвтоЖол»



Оқырмандарға үндеу! Обращение к читателям! Message to the Readers!

Фото предоставлено АО «НК «ҚазАвтоЖол»

Егер Сіз қазірдің өзінде біздің тұрақты оқырманымыз болсаңыз, әр нөмірде әрдайым жаңа бөлімнің пайда болатынын байқаған боларсыз. Себебі, біз «Jolshy» шын мәнінде жол құрылысына қатысушылардың әрқайсысы үшін қызықты болатын басылым болғанын қалаймыз. Сіз, құрметті оқырман, біздің қатарымызға қосылсаңызшы? Қызықты, пайдалы ақпаратпен бөлісіп, жаңалықтарды бірге жазсақ ше? Редакция үстелінде отырған сол санаулы жандардың басына қанша қызық ойлар келсе де, мұның бәрі біз сізден, әрбір оқырманнан күтетін тамаша ойлар, тақырыптар, ұсыныстардың сарқылмас ағынының жүзден бір бөлігін құрай алмайды.

Біз сіздердің алдарыңыздардағы өз жауапкершілігімізді сезінеміз. Өйткені, «Jolshy»-да сақталуы тиіс жақсы дәстүрлер қалыптасқан. Ал жүзеге асыру қажет жаңа идеялар бар. Сонымен қатар, біздің редакция сізсіз, сіздің қызығушылықтарыңызсыз, сіздің пікірлеріңізсіз жұмыс істей алмайды. Егер сізде ойлар, әріптестер үшін қызықты деректер, жаңа оқиғалар, шығармашылық жаңалықтар болса - жазыңыз және қоңырау шалыңыз!

Біз оқырмандарымызбен барынша кең байланыста болғымыз келеді. Егер олардың өздері редакцияға сұрақтар қойып, белгілі бір мәселелердің жауабын жариялауды өтінсе, қуанар едік. Сондай-ақ, оқырмандар жол құрылысының сан алуан мәселелері бойынша өз пікірлерін білдіргенін де қалаймыз. Оқырмандардың сұрақтары мен жауаптары журналда жарияланады. Редакция оқырмандардың тілектерін, біз жариялаған материалдарға қатысты пікірлерін және ұсыныстарын да қуана қабылдайды. Олардың ең қызықтысы басып шығарылады.

Солардың ішінде, құрметті оқырман, бәлкім сіздің де есімің бар шығар.
Жақында «Jolshy» парақшасында кездескенше!

Құрметпен,
«Jolshy» журналының редакциялық алқасы
(ҚазжолҒЗИ Хабаршысы)

Если Вы уже наш постоянный читатель, то наверняка заметили, что в каждом номере обязательно появляется новая рубрика. Ведь мы хотим, чтобы «Jolshy» стал действительно тем изданием, которое интересно будет читать каждому участнику дорожного строительства. Что, если и Вы, наш уважаемый читатель, станете одним из нас? Что, если мы вместе будем освещать новости, делиться интересной и полезной информацией? Ведь сколько бы интересных мыслей ни возникло у тех нескольких человек,

которые сидят за редакционным столом — все это не может составить и сотой доли неиссякающего потока замечательных идей, тем, предложений, которых мы ждем от Вас, от каждого читателя.

Мы чувствуем свою ответственность перед Вами. Ведь у «Jolshy» зародились добрые традиции, которые надо сохранить. И есть новые идеи, которые хочется воплотить. При этом нашей редакции не обойтись без вас, без вашей заинтересованности, без вашего мнения. Если у вас есть чем поделиться: размышления, интересные для коллег факты, новые разработки, творческие находки, — пишите и звоните!

Мы бы желали самого широкого общения с читателями. Мы были бы рады, если они сами задавали бы вопросы редакции и просили опубликовать ответы по тем или иным проблемам. Хотелось бы также, чтобы читатели сами высказывались по самым разным вопросам дорожного строительства. Вопросы читателей и ответы будут печататься в журнале. Редакция также будет рада читательским пожеланиям, отзывам о публикуемых нами материалах, замечаниям. Наиболее интересные из них будут напечатаны.

И среди них, дорогой читатель, возможно, будет ваше имя.
До скорых встреч на страницах «Jolshy»!

С уважением,
редакционная коллегия журнала «Jolshy»
(Вестник КаздорНИИ)

If you are already a regular reader, you have probably noticed that each issue features a new section. We want Jolshy to become a publication that is interesting to read for everyone involved in road construction. Why not join us, dear reader? What if we cover the news and share interesting and useful information together? After all, no matter how many interesting thoughts arise from the few people sitting at the editorial desk, they cannot make up even a hundredth of the inexhaustible flow of wonderful ideas, topics, and suggestions that we expect from you, from each reader.

We feel responsible to you. Jolshy has established good traditions that must be preserved. And there are new ideas that we want to implement. Our editorial team cannot do without you, your interest, and your opinion. If you have something to share: thoughts, facts that may be of interest to colleagues, new developments, creative discoveries — write and call us!

We would like to have the widest possible communication with our readers. We would be delighted if they asked the editorial office questions and requested that answers to various challenges be published. We would also like readers to express their own views on a wide range of road construction issues. Readers' questions and answers will be published in the magazine. The editorial staff will also welcome readers' suggestions, feedback on the materials we publish, and comments. The most interesting ones will be published.

*And among them, dear reader, perhaps there will be your name.
See you soon on the pages of Jolshy!*

Sincerely,
the editorial board of «Jolshy» magazine
(Bulletin of KazdorNII)





АО «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт»
Республика Казахстан
г. Астана, ул. Жекебатыр 35
Тел.: +7 (7172)72-98-17
E-mail: jolshy-journal@qazjolgzi.kz
Сайт: <https://jarshy.qazjolgzi.kz/ru/>

