

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ КОМИТЕТІ
КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ



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



ЖҰМЫСШЫ
МАМАНДЫҚТАР
ЖЫЛЫ

JOLSHY

ВЕСТНИК КАЗДОРНИИ

№ 3 (2025)



РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Амирбаев Ерик Дихамбаевич - Вице-президент АО «КаздорНИИ»
Айдарбеков Есенбек Кыдыралиевич - К.т.н., ведущий научный сотрудник отдела стандартизации АО «КаздорНИИ»
Асанова Галия Темирхановна - Заместитель директора филиала АО «КаздорНИИ» в городе Алматы
Тілеу Құрманғазы Байғазыұлы - PhD, Директор департамента цифровизации «КаздорНИИ»
Чжен Андрей Андреевич - Директор департамента нормативно-технического обеспечения и безопасности автодорог АО «КаздорНИИ»
Жанкин Асыл Аскарлович - Директор департамента развития науки и инноваций «КаздорНИИ»
Айнаева Адина Әділқызы - Руководитель службы внешних коммуникаций АО «КаздорНИИ»
Ашимова Салтанат Жандарбековна - PhD, руководитель отдела дорожно-строительных материалов и новых технологий филиала АО «КаздорНИИ» в городе Алматы
Назаренко Галина Викторовна - Главный специалист отдела дорожно-строительных материалов и новых технологий филиала «КаздорНИИ»
Бакенов Думан Жубанышевич - Главный инженер проекта управления проектирования «КаздорНИИ»
Корганова Нәзира Амандыққызы - Технический секретарь

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



КАЛЕНДАРЬ СОБЫТИЙ

11

1 БЛОК ИНТЕРВЬЮ



БАГЛАН АУЕЛЬБЕКОВИЧ
«КАЖДАЯ ДОРОГА — ЭТО ВКЛАД
В БУДУЩЕЕ СТРАНЫ»

13



ЗАКИРЖАН КУЛАНОВ:
«ЕСЛИ ХОТИТЕ ДЕЛАТЬ ЧТО-ТО
ПО-НАСТОЯЩЕМУ ВАЖНОЕ -
СТРОЙТЕ ДОРОГИ

15

2 БЛОК «ДОРОГИ: ПРАКТИКА И ИННОВАЦИИ»



КАЗАХСТАН МЕНЯЕТ ПРАВИЛА КОНТРОЛЯ
ЗА ДОРОГАМИ: ТЕХНАДЗОР ПОЛУЧАЕТ
НОВЫЙ СТАТУС И ПОЛНОМОЧИЯ

19



СПЕЦИАЛИСТЫ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ
ОБЯЗАНЫ ПРОХОДИТЬ ПОВЫШЕНИЕ
КВАЛИФИКАЦИИ

20



ПРОТИВОГОЛОЛЕДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ КАК
КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР БЕЗОПАСНОСТИ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД

21



ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ ГЕОРЕШЕТОК В
КАЗАХСТАНЕ И НЕОБХОДИМОСТЬ
ВХОДНОГО КОНТРОЛЯ

25



ЛАБОРАТОРИЯ И ЕЕ ЗНАЧЕНИЕ В
ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

27



ДЕФИЦИТ ДОРОЖНЫХ КАДРОВ В ГОД
РАБОЧИХ ПРОФЕССИЙ. ВЗГЛЯД ИЗНУТРИ

33

3 БЛОК «НОВОСТИ И СОБЫТИЯ»



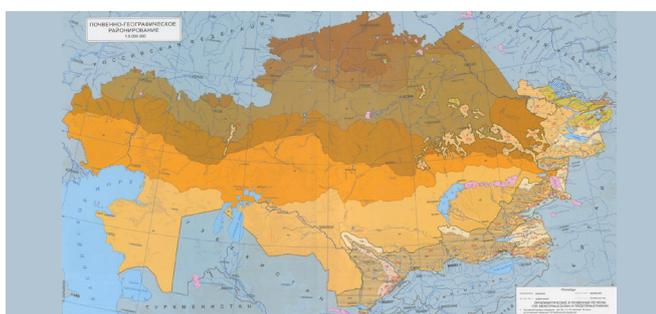
ДОРОЖНИКИ КАЗАХСТАНА
ОБРЕЛИ СВОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
ПРАЗДНИК

28



ГЛАВА ГОСУДАРСТВА НАГРАДИЛ
РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

37



СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
ДОРОЖНО-КЛИМАТИЧЕСКОГО
РАЙОНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

29



В КАЗАХСТАНЕ УЛОЖЕНЫ ПЕРВЫЕ КИЛОМЕТРЫ
ДОРОГ ПО ТЕХНОЛОГИИ «SUPERPAVE»

39



КАЗАХСТАН МОЖЕТ СТРОИТЬ
ПО 6 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ
ДОРОГ ЕЖЕГОДНО

32



ВПЕРВЫЕ УСТАНАВЛИВАЮТСЯ
ЕДИНЫЕ МЕЖРЕМОНТНЫЕ СРОКИ
ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

41



ЕДИНУЮ БАЗУ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ И НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ВНЕДРИЛИ НА ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМ УРОВНЕ

42



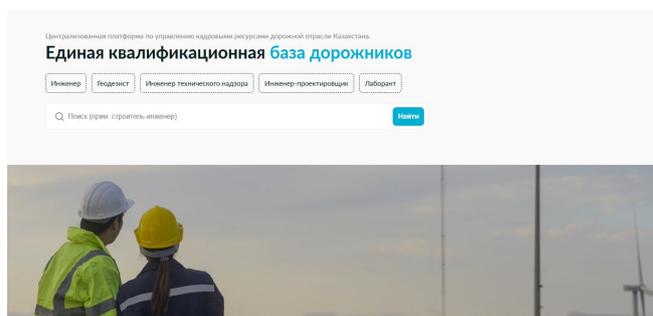
ИНТЕРЕС К СПЕЦИАЛЬНОСТИ «ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО» В КАЗАХСТАНЕ ВЫРОС В 10 РАЗ

46



ИДЕТ К ЗАВЕРШЕНИЮ РЕАЛИЗАЦИЯ КОМПЛЕКСНО-ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ НА АВТОДОРОГАХ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ЗНАЧЕНИЯ

43



В КАЗАХСТАНЕ ЗАРАБОТАЛА ЕДИНАЯ БАЗА ДОРОЖНИКОВ «JOLSHY»

47



13 065 ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ БУДУТ УСТАНОВЛЕННЫ И ЗАМЕНЕНЫ НА АВТОДОРОГАХ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ЗНАЧЕНИЯ КАЗАХСТАНА ДО КОНЦА 2025 ГОДА

44



НАЧАЛАСЬ АКТИВНАЯ ФАЗА ПОДГОТОВКИ АВТОДОРОГ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ЗНАЧЕНИЯ К ЗИМНЕМУ СОДЕРЖАНИЮ

45



АБЗ ТОО «Элитстрой», г.Астана



Фото пресс-службы Акорды

«2025 жылды Жұмысшы мамандықтары жылы деп жариялаймын. Осы уақыт ішінде техникалық және кәсіби білім беру жүйесін реформалау қажет. Сондай-ақ біз жұмысшы мамандықтарын дәріптеу арқылы қоғамда еңбекқор және нағыз маман болу идеясын насихаттаймыз» - Қасым-Жомарт Тоқаяев

«Объявляю 2025 год Годом рабочих профессий. За это время предстоит осуществить реформу системы технического и профессионального образования. Год рабочих профессий будет также содействовать продвижению в нашем обществе идеи трудолюбия и профессионализма» - Касым-Жомарт Токаев

«I declare 2025 the Year of Skilled Trades. During this time, we will implement a reform of the technical and vocational education system. The Year of Skilled Trades will also promote the ideas of hard work and professionalism in our society.» - Kassym-Jomart Tokayev

Құрметті оқырмандар!

Жұмысшы мамандықтары әрқашан экономиканың тірегі, жасампаздық пен тұрақтылықтың нышаны болып келген. Бүгінде жолдардың сапасы, қозғалыс қауіпсіздігі және миллиондаған азаматтың жайлы өмірі - өз ісін жетік меңгерген әрі кәсібіне адал мамандардың еңбегіне тікелей байланысты. Бұл журналдың жаңа саны Жұмысшы мамандықтары жылына және жол саласының дамуына өлшеусіз үлес қосып жүрген еңбек адамдарының рөліне арналады. Мұнда сараптамалық материалдар, мамандардың пікірлері мен нақты тәжірибелер берілген. Олар елдің болашағын күнделікті еңбегімен қалыптастырып жүрген жандарсыз ілгерілеу мүмкін еместігін көрсетеді.

Уважаемые читатели!

Рабочие профессии во все времена являлись основой развития экономики, символом созидания и устойчивости. Сегодня именно от мастерства и преданности делу специалистов зависит качество дорог, безопасность движения и комфорт миллионов граждан. Этот выпуск журнала посвящён Году рабочих профессий и роли людей труда в развитии дорожной отрасли. На его страницах собраны аналитические материалы, экспертные мнения и практические примеры, которые показывают: реальный прогресс невозможен без тех, кто ежедневно своим трудом создаёт фундамент будущего страны.

Dear readers!

Skilled trades have always been the foundation of economic development, a symbol of progress and resilience. Today, the quality of roads, traffic safety, and the comfort of millions of citizens depend directly on the mastery and dedication of skilled workers. This issue of the journal is dedicated to the Year of Skilled Trades and to the role of working people in the development of the road sector. Its pages bring together analytical articles, expert opinions, and practical examples that clearly demonstrate: genuine progress is impossible without those who, through their daily labor, lay the foundation for the country's future.

Жұмысшы мамандықтары жылы – еңбекті бағалау мен құрметтеу кезеңі. Бұл – кәсібилік пен жаңашылдық мәдениетін орнықтыруға жасалған қадам. Біз оны жұмысшы мамандықтарының беделін көтеруге, Қазақстанды заманауи әрі бәсекеге қабілетті елге айналдырып отырған жандарды қолдауға берілген мүмкіндік. Ең бастысы – жұмысшы мамандарының үлесі бүкіл елдің болашағына қосылған үлес екенін тағы бір мәрте айқындау.

Год рабочих профессий – это время признания и уважения к труду, шаг к формированию новой культуры профессионализма и инноваций. Мы рассматриваем его как возможность укрепить престиж рабочих специальностей, поддержать тех, кто делает Казахстан современным и конкурентоспособным, и подчеркнуть, что вклад специалистов рабочего звена – это вклад в будущее всей страны.

The Year of Skilled Trades is a time to recognize and honor labor, a step toward building a new culture of professionalism and innovation. We regard it as an opportunity to strengthen the prestige of skilled occupations, to support those who make Kazakhstan modern and competitive, and to emphasize once again that the contribution of skilled workers is a contribution to the future of the entire nation.

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

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

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



ИНТЕРВЬЮ





Апробация технологии «Superpave»
на участке улицы Айтеке би, г.Астана



КАЛЕНДАРЬ СОБЫТИЙ

Сентябрь

17-19 сентября/ВЫСТАВКА

Kazcomak 2025, 21-я Казахстанская Международная выставка «Дорожное и Промышленное Строительство, Коммунальная Техника»

📍 Алматы, Казахстан
 🌐 kazcomak.kz

21-23 сентября/КОНФЕРЕНЦИЯ

Международная конференция FIDIC «Умная инфраструктура: равенство, устойчивость и инновации для устойчивого мира»

📍 Кейптаун, ЮАР (Южно-Африканская Республика).
 🌐 events.fidic.org/GIC25

24-26 сентября/КОНФЕРЕНЦИЯ

Международная Центрально - Азиатская Дорожная Конференция CARC 2025

📍 Астана, Казахстан
 🌐 carc-indortech.com

30 сентября - 2 октября/ФОРУМ

VII Международный транспортно-логистический бизнес-форум "New Silk Way"

📍 Алматы, Казахстан
 🌐 <https://translogistica.kz/ru/forum/forum-new-silk-way>

30 сентября - 2 октября/ВЫСТАВКА

Международная научно-практическая конференция «Эволюция дорожного дела - 2025. Автомобильные дороги и мосты: приоритеты и перспективы развития»

📍 Минск, Беларусь
 🌐 translogistica.kz/ru

Октябрь

1-2 октября/КОНФЕРЕНЦИЯ

Конференция по системам платных дорог и дорожного тарифирования в Азиатско-Тихоокеанском регионе «Road User Charging Conference - Asia Pacific»

📍 Сингапур, Республика Сингапур
 🌐 www.roaduserchargingconferenceasiapacific.com

8-9 октября/ СЕМИНАР

Международный семинар PIARC: Стратегии, материалы и технологии для устойчивого и декарбонизированного строительства и содержания дорог (TC 4.5)

📍 Алматы, Казахстан
 🌐 <https://kazadi.edu.kz/en/international-conference/>

14-15 октября/КОНФЕРЕНЦИЯ

Международная конференция ICC-FIDIC по международным строительным контрактам и разрешению споров

📍 Париж, Франция.
 🌐 <https://events2go.iccwbo.org/event/icc-fidic-conference-on-international-construction-contracts-and-dispute-resolution>

14 - 16 октября/ВЫСТАВКА

«Road & Traffic 2025» 13-я Каспийская международная выставка дорожной инфраструктуры и общественного транспорта

📍 Баку, Азербайджан.
 🌐 <https://roadtraffic.az>



Декабрь

9-11 декабря/КОНФЕРЕНЦИЯ

Caspian Ports and Logistics 2025
Конференция и выставка портов и логистики Каспийского региона.

📍 Актау, Казахстан

🌐 www.transportevents.com

9-12 декабря/КОНФЕРЕНЦИЯ

Международная конференция и выставка IRF Global Roads to Tomorrow (R2T) 2025

📍 Лос-Анджелес, США

🌐 www.irf.global/event/r2t25-losangeles/

Ноябрь

19-20 ноября/КОНФЕРЕНЦИЯ

Международная научно-практическая конференция «Дороги и инновации»

📍 Астана, Казахстан

🌐 qazjolgzi.kz

20 ноября/КОНКУРС

Конкурс «Экологические аспекты транспортной инфраструктуры: декарбонизация и промышленные отходы»

📍 Астана, Казахстан

🌐 qazjolgzi.kz

19-21 ноября/ВЫСТАВКА

KazTraffic 2025 XXI Международная выставка оборудования и сервисов для дорожного строительства, которая будет проходить в рамках международной конференции «Дороги и инновации»

📍 Астана, Казахстан

🌐 vs-exposom.com/kazautodor-kaztraffic



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)

ЗАКИРЖАН КУЛАНОВ: «ЕСЛИ ХОТИТЕ ДЕЛАТЬ ЧТО-ТО ПО-НАСТОЯЩЕМУ ВАЖНОЕ - СТРОЙТЕ ДОРОГИ»



Фото редакции журнала «Jolshy» (Вестник КаздорНИИ)

В Год рабочих профессий мы рассказываем о человеке, для которого слово «дорога» стало синонимом судьбы. Уже почти четыре десятилетия Закиржан Алимжанович Куланов строит магистрали Казахстана, участвует в ключевых инфраструктурных проектах и сегодня продолжает трудиться в профессии.

Его особая гордость в том, что сын выбрал тот же путь и продолжает семейное дело.

Это история о том, как профессия может стать судьбой, а труд простого человека - прочной основой будущего страны.

Закиржан Алимжанович, как начался ваш путь в этой профессии?

Всё началось в 1981 году, когда я поступил в Ташкентский автомобильно-дорожный институт. В 1988 году я окончил факультет «Технология строительства и эксплуатации автомобильных дорог» и сразу был принят на работу мастером в ДСУ-93 Тюлькубасского района.

Моим первым объектом стала автодорога «Кызылорда - Кумколь» протяжённостью почти 200 километров. Это была настоящая школа жизни: палящее солнце, пронизывающий ветер, морозы. Техника тогда была простой, опыта не хватало, но именно это закалило характер. Когда по новой трассе впервые пошли машины, это был момент гордости за свой труд, момент, который невозможно забыть.

Какие проекты вы считаете ключевыми в своей карьере?

Мой первый проект «Кызылорда - Кумколь» навсегда останется для меня особенным. Но в памяти и другие крупные объекты: дорога «Кызыласкер - Кировский» в Южном Казахстане, международный транспортный коридор «Западная Европа - Западный Китай», трасса «Капшагай - Шингелды - Сарыозек», участок «Астана - Шидерты - Павлодар», дорога «Алматы - Курты - Бурылбайтал».

Сейчас я работаю на объекте среднего ремонта дороги «Астана - Коргалжын», где используется технология холодного ресайклинга. Старое покрытие перерабатывается прямо на месте и укрепляется цементом и инертными материалами. Это современный метод, который продлевает срок службы дорог и снижает нагрузку на окружающую среду.

Что для вас значит профессия дорожника?

Дорога - это связующее звено между регионами и людьми. Это жизнь, которая движется по этим артериям. В нашей профессии самое ценное — ответственность. Ошибки здесь недопустимы, ведь от качества дороги зависит безопасность каждого, кто по ней поедет.

Мы часто остаёмся в тени, но именно дорожники создают основу экономического развития страны. Это работа, требующая стойкости, честности и преданности делу.

Этот год объявлен Годом рабочих профессий. Что бы вы хотели сказать молодёжи?

Молодёжи я бы сказал так: не бойтесь этой профессии. Это не прошлое, а будущее нашей страны. Дорожник - это созидатель, человек, который оставляет след в истории. Если хотите делать что-то по-настоящему важное - стройте дороги.

Ваш сын тоже выбрал эту сферу. Что вы чувствуете, глядя на него?

Для меня это особая радость и гордость. Сын начинал на строительстве дорог в Астане рядом со мной, участвовал в проектах «Капшагай - Шингелды - Сарыозек», «Астана - Шидерты - Павлодар» и «Алматы - Курты - Бурылбайтал». Сегодня он работает ведущим специалистом в Департаменте нормативно-технического обеспечения и безопасности автодорог «КаздорНИИ». Это настоящая преемственность поколений. Важно не только строить дороги, но и передавать знания. Когда понимаешь, что дело твоей жизни продолжает твой сын, ощущаешь особый смысл в каждой пройденной дороге.

Передавать знания нужно и важно. Вне

дорожного сезона я возвращаюсь в свой родной район и преподаю в «Тюлькубасском колледже агробизнеса и туризма». Обучаю молодых специалистов инженеров строительству и эксплуатации автомобильных дорог и аэродромов. Для меня это особое чувство - видеть в глазах обучающихся интерес, делиться с ними опытом, который копил годами на дорожных проектах.

Я хочу, чтобы они не просто знали технологию или стандарты, а почувствовали дух профессии, её силу и смысл. Чтобы у них горели глаза и было желание продолжать наше дело. Потому что дорога - это не только асфальт и техника, это судьбы людей и будущее страны. И если мы сможем передать это молодёжи, то профессия дорожника никогда не исчезнет, а будет только расти и процветать.



Автомобильная дорога Р-2 «Астана-Коргалжын» (км 30)

История Закиржана Куланова - это больше, чем биография одного человека. Это портрет профессии, которая создаёт основу для будущего страны. Его труд, как и труд тысяч дорожников, незаметен в повседневности, но именно они делают возможным движение, связь и развитие. И когда сын идёт по тому же пути, профессия перестаёт быть просто делом, она становится семейным наследием.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК МИНИСТРАЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН



АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ КОМИТЕТІ
КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

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

ДОРОГИ: ПРАКТИКА & ИННОВАЦИИ





Апробация технологии «Supergrove» на участке автодороги «Астана – Щучинск» (км 97)



КАЗАХСТАН МЕНЯЕТ ПРАВИЛА КОНТРОЛЯ ЗА ДОРОГАМИ: ТЕХНАДЗОР ПОЛУЧАЕТ НОВЫЙ СТАТУС И ПОЛНОМОЧИЯ

Автомобильная дорога Р-2 «Астана - Коргалжын» (км 31)

В 2025 году дорожная отрасль Казахстана работает по новым правилам. Впервые вводятся единые межремонтные сроки для всех видов дорожных работ и элементов обстановки пути. Это решение, как отмечают разработчики, закрывает давнюю проблему неоднозначных контрактов, когда гарантийные периоды определялись отдельно и создавали правовую неопределённость.

«У нас появляется опора на норматив, а у подрядчика понимание, что каждая работа будет оцениваться по единым критериям», - отмечает специалист технического надзора, заместитель директора ТОО «ИПЦ» Альянс Базарбаев Нартай. По его словам, именно технадзор становится звеном, которое должно следить за соблюдением новых требований на практике.

Не менее значимое изменение коснулось законодательства. С недавних пор специалисты технического и авторского надзора приравнены к лицам, выполняющим государственные функции. Это значит, что подпись под актом приёмки становится юридически равнозначной государственной, а ответственность персонализируется. *«Раньше в худшем случае ограничивались штрафами, теперь любое нарушение фиксируется и может повлечь уголовную ответственность», - пояснил Базарбаев Н.*

Для самих специалистов это стало не только вызовом, но и признанием их значимости. «Теперь к нашему мнению прислушиваются иначе, если мы останавливаем работы, это воспринимается как официальная обязанность, а не личная инициатива», отметил эксперт.

Изменения подкрепляются и внедрением цифровых технологий. На объектах применяются дроны для аэросъёмки, георадары для анализа скрытых слоёв, GPS-мониторинг техники, а данные фиксируются в онлайн-журналах. Технологии позволяют выявлять дефекты на ранних стадиях и прогнозировать поведение покрытия ещё до ввода дороги в эксплуатацию. По мнению эксперта, цифровизация делает контроль объективным, но требует новых знаний от специалистов.

Главным вызовом остаётся нехватка кадров. Ещё несколько лет назад аккредитацию могли получить компании без специалистов дорожного профиля, сейчас это исключено. Восполнить дефицит квалифицированных инженеров за короткое время непросто, но в отрасли уже запускаются программы обучения и переподготовки, которые постепенно закрывают эту потребность.

Таким образом, единые нормативы, уголовная ответственность и цифровизация придали технадзору новый вес. Из вспомогательного элемента он превращается в инструмент качества, от которого напрямую зависит эффективность бюджетных расходов и доверие к дорожникам.

Автор: Заместитель директора ТОО «ИПЦ» Альянс Базарбаев Н.Т.
Редактор: Айнаева А.Ә.



ЭТО АКТУАЛЬНО!



СПЕЦИАЛИСТЫ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ОБЯЗАНЫ ПРОХОДИТЬ ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ

ПО ДАННЫМ ОТРАСЛЕВЫХ ИСТОЧНИКОВ:

- В автодорожной сфере страны работает около **200 тысяч человек**.
- Примерно **30% сотрудников** находятся в предпенсионном и пенсионном возрасте.
- Дефицит квалифицированных кадров составляет порядка **2,5 тысячи специалистов**.

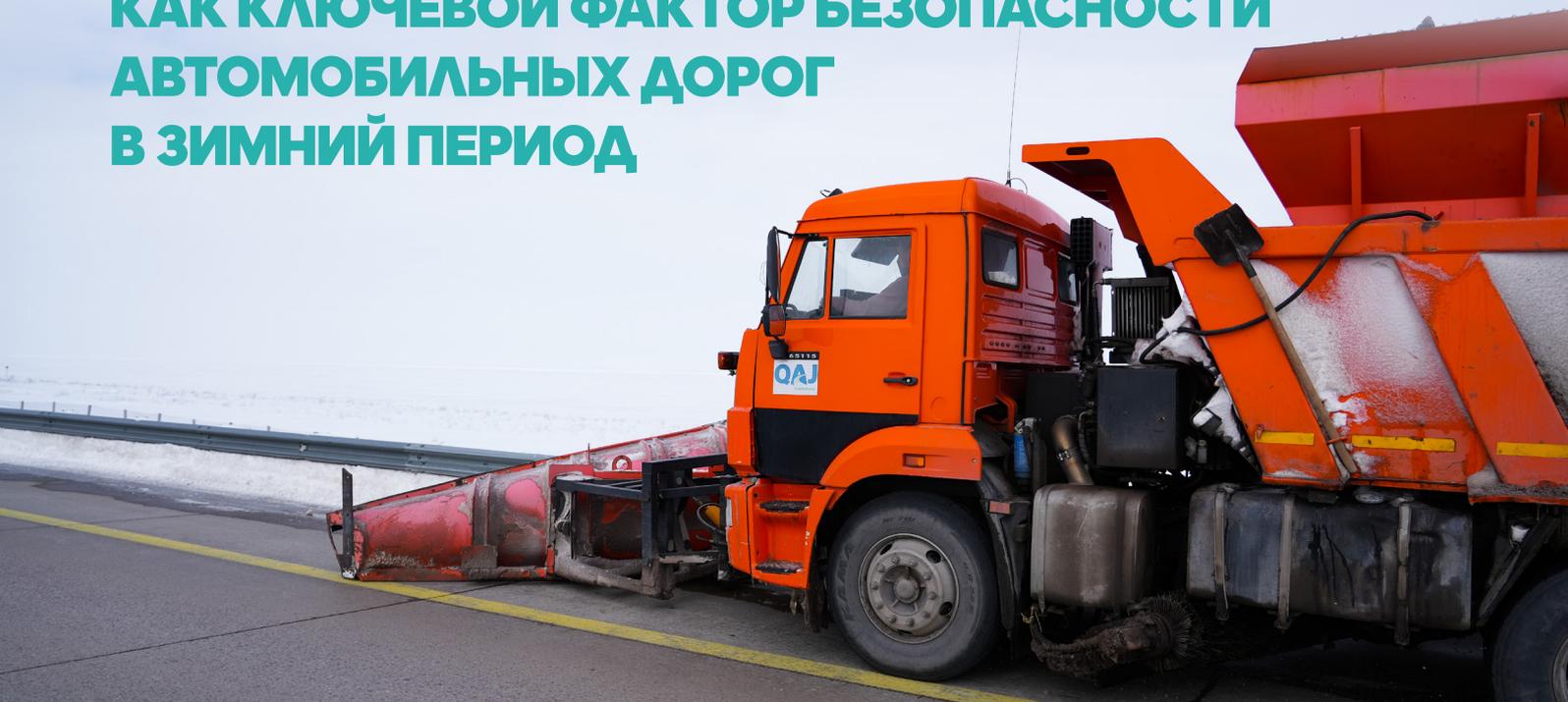
СЛОЖНОСТИ КАДРОВОЙ СИТУАЦИИ УСУГУБЛЯЮТСЯ СЛЕДУЮЩИМИ ФАКТОРАМИ:

- **Отдалённость объектов:** многие дороги строятся в регионах, где нанимают местных жителей без опыта и профильного образования.
- **Недостаток специалистов:** на объектах не хватает инженеров, лаборантов, механизаторов, машинистов спецтехники и других специалистов.

Введение обязательного повышения квалификации позволит обеспечить соответствие знаний и навыков работников современным стандартам, повысить общий уровень профессиональной подготовки кадров. А также создать условия для внедрения передовых технологий и повышения качества проектирования, строительства и содержания автомобильных дорог.

Эксперты считают, что системный подход к повышению квалификации станет ключевым шагом в решении кадрового дефицита и укреплении профессионального потенциала дорожной отрасли.

ПРОТИВОГОЛОЛЕДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД



Автомобильная дорога «Екатеринбург-Алматы» в пределах Карагандинской области на объекте «Север города Темиртау перед транспортной развязкой Березняки» (км 1433,9-1434,4)

На сегодняшний день на территории Республики Казахстан действует ГОСТ 33387-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Противогололедные материалы. Технические требования», который является основным нормативным документом, устанавливающим требования к противогололедным материалам (далее - ПГМ).

Однако следует учитывать, что область применения вышеуказанного стандарта ограничивается автомобильными дорогами общего пользования и не учитывает специфику дорожной инфраструктуры в пределах населённых пунктов.

Дорожная сеть в населённых пунктах имеет более сложную структуру, которая включает в себя: улицы, тротуары, пешеходные переходы, остановочные пункты, велодорожки и иные элементы улично-дорожной сети.

В этих условиях использование стандартных противогололедных материалов без учёта особенностей городской среды может создавать дополнительные риски: травмоопасность для пешеходов, повреждение транспортных средств, а также экологическую нагрузку.

В связи с чем, актуальной задачей является разработка национального стандарта Республики Казахстан, устанавливающего требования к ПГМ и регулирующего применение противогололедных материалов в пределах населённых пунктов. При этом основное внимание сосредоточено на обеспечении безопасности пешеходов и транспорта, снижении аварийности, а также минимизации негативного воздействия на окружающую среду.

Необходимо отметить, что в 2024 году утверждён нормативный документ ВН РК 6.1-001-2024 «Зимнее содержание автомобильных дорог общего пользования», в котором целая глава была отведена на меры по борьбе с зимней скользкостью и обеспечению безопасности.

При зимнем содержании автомобильных дорог для ликвидации зимней скользкости применяют три основных метода: химический, химико-фрикционный и фрикционный способы.

На скользких дорогах чаще применяют **фрикционные противогололедные материалы**. Скользкость дороги характеризуется коэффициентом сцепления. Коэффициент сцепления (ϕ) является одной из основных величин, характеризующих транспортно-эксплуатационные качества дорожных покрытий после распределения фрикционных материалов. В качестве фрикционных ПГМ используются крупнозернистый песок, мелкий гравий, шлаковые материалы, отсев каменных материалов и т.д., требуемый модуль крупности которых равен $0,315 \leq d < 7$ мм. Применение фракции $d > 5$ мм в условиях городского движения с точки зрения безопасности пешеходов очень травмоопасно. Эти фракции могут травмировать пешеходов, проходящих вдоль проезжей части или нанести механические повреждения сзади движущемуся транспорту. Предварительно подогретый фрикционный материал используется с целью повышения сцепных качеств обледенелого покрытия автомобильных дорог при интенсивности движения 1500-3000 авт/сут.

Следует отметить, что использование шлаковых ПГМ без сертификата качества по экологической безопасности в качестве ПГМ не допускается.

Вместе с тем, согласно пункту 9 статьи 238 Экологического кодекса Республики Казахстан, на землях населенных пунктов установлено прямое ограничение на использование поваренной соли для борьбы с гололедом. Данный запрет обусловлен ее негативным воздействием на окружающую среду, ускоренное разрушение элементов благоустройства, а также потенциальную угрозу здоровью населения и домашних животных.



Проспект Тұран, г.Астана

Химические противогололедные материалы

могут применяться для ликвидации зимней скользкости в виде рыхлого снега и снежного наката, а также для профилактической обработки поверхности дорожного покрытия в зимний период.

В число противогололедных химических реагентов входят:

- твердые - к ним относятся различные природные некондиционные материалы, которые пригодны для применения в качестве ПГМ в естественном виде, без дополнительной переработки;
- жидкие - природные подземные, искусственные, озерные, отходы промышленности;
- комбинированные - смесь из нескольких видов реагентов.

При химическом способе борьбы с зимней скользкостью на автомобильных дорогах, проходящих в границах населенных пунктов применяют химические реагенты на основе хлорида кальция (техническая соль) и других противогололедных реагентов и материалов, не содержащих в составе хлористого натрия. При использовании химического метода перед управляющими автомобильными дорогами ставятся две задачи:

- предотвращение образования скользкости профилактическим методом;
- полная ликвидация скользкости или разрушение твердого снежно-ледяного образования аварийным методом.

Химико-фрикционный способ применяется для ликвидации зимней скользкости при температуре воздуха до минус 15°C, с учетом данных о минимальных паспортных нормах распределения существующих универсальных распределителей. При смешении химических реагентов, обычно хлористых солей с песком или другими

фрикционными материалами снижаются их силы смерзания и смесь сохраняется в рассыпчатом, рыхлом состоянии, удобном для погрузки и равномерного распределения на дорогах. Процентное соотношение ПСС колеблется в пределах 20%: 80% и определяются в лабораторных условиях в зависимости от материалов смеси.

В этой связи, с учетом накопленного практического опыта применения, научного подхода и анализа международных практик, АО «КаздорНИИ» ведется разработка национального стандарта, устанавливающего четкие требования к видам, свойствам и показателям качества противогололедных материалов допустимых к применению на дорогах в пределах населенных пунктов.

Его внедрение позволит:

- повысить эффективность мероприятий по борьбе с зимней скользкостью;
- обеспечить безопасность дорожного движения за счет оптимального выбора материалов;
- исключить применение экологически небезопасных и травмоопасных фракций;
- унифицировать подходы к закупкам и применению ПГМ по всей дорожной сети страны.

Следует отметить, что применение противогололедных материалов ликвидирует зимней скользкости, значительно повышает безопасность дорожного движения и способствует снижению аварийности и спасению жизни людей на дорогах, что всецело отражает политику государства и Президента Республики Казахстан по уменьшению аварийности на дорогах нашей страны.

Авторы:

Ведущий научный сотрудник отдела стандартизации филиала АО «КаздорНИИ» Айдарбеков Е.К.;

Начальник отдела стандартизации филиала АО «КаздорНИИ» Бекбатыров Ж.А.;

Главный специалист департамента нормативно-технического обеспечения и безопасности автодорог АО «КаздорНИИ» Агавов Т. Б.;

Главный специалист департамента нормативно-технического обеспечения и безопасности автодорог АО «КаздорНИИ» Фазылжанова А.Ж.



PROGRESS KZ

construction company

ТОО «Прогресс КЗ» – это одна из крупнейших отечественных дорожно-строительных компаний, ответственная за ряд масштабных инфраструктурных проектов областного и республиканского значения. Надежный генеральный подрядчик по строительству и реконструкции трасс страны.

Уже 18 лет благодаря профессионализму руководителей и сотрудников компании, территории нашей страны связаны километрами качественных, безопасных и красивых дорог.



СТРОИТЕЛЬСТВО

34

текущих
проектов

9

регионов
строительства

12

государственных управлений
в роли заказчиков

Ежегодно компания расширяет регионы строительства, увеличивает количество проектов, выстраивая долгосрочные отношения с Заказчиком, стремясь к качеству, совершенствуясь в профессионализме

ПРОИЗВОДСТВО

- » 4 собственных АБЗ
- » от 350 тысяч тонн в год
- » 4600 м³ объем хранилищ битума

Одними из первых среди АБЗ в Казахстане успешно начали выпускать модифицированный полимерный битум на оборудовании Moditec для собственных участков, который значительно улучшает качество асфальта.

Основная доля производства ложится на изготовление асфальтобетонных смесей, а также осуществляется выпуск битумной эмульсии и бетонных смесей, что позволяет полностью обеспечивать собственные потребности.

СВОДКИ в цифрах

- » 25% Средний ежегодный прирост
- » более 2 тыс.км дорог построено и отремонтировано
- » более 120 крупных проектов реализовано
- » более 250 млрд тенге освоено
- » более 500 тыс.тн выпущено смеси
- » 6 нагрудных знаков «Құрметті жолшы»
- » 3 медали «Жолдағы үздік еңбегі үшін»
- » 20 почётных грамот Министерства индустрии и развития РК
- » 11 благодарственных писем Министерства индустрии и развития РК
- » Многочисленные грамоты и благодарственные письма от государственных управлений и организаций



Автомобильная дорога «Астана-Щучинск»

ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ ГЕОРЕШЕТОК В КАЗАХСТАНЕ И НЕОБХОДИМОСТЬ ВХОДНОГО КОНТРОЛЯ

Применение георешёток становится одним из важных дорожно-строительных полимерных материалов в дорожном строительстве. В этой статье расскажем про георешетки. Георешетки выпускаются трёх видов: одноосноориентированные, двухосноориентированные и гексагональные.

3 ВИДА ГЕОРЕШЕТОК



ОДНООСНООРИЕНТИРОВАННАЯ
ГЕОРЕШЕТКА

Одноосноориентированная георешетка это полимерная георешетка со сквозными ячейками прямоугольной или овальной формы, вытянутая в продольном направлении.



ДВУХОСНООРИЕНТИРОВАННАЯ
ГЕОРЕШЕТКА

Двухосноориентированная георешетка это полимерная георешетка со сквозными ячейками прямоугольной формы, вытянутая в продольном и поперечном направлениях.



ГЕКСАГОНАЛЬНАЯ ГЕОРЕШЕТКА

Гексагональная георешетка это полимерная георешетка со сквозными ячейками треугольной формы заданной изотропной жесткости и прочности.

Они представляют собой систему полимерных нитей, сформированных на основывязальном оборудовании, и соответствуют требованиям национального стандарта СТ РК 2792-2015. Этот материал применяется для укрепления берегов и откосов, строительства и ремонта магистралей, гидротехнических объектов, а также для стабилизации и армирования земляного полотна и оснований дорожной одежды.

Практика применения показывает, что технология укладки георешёток требует внимательного соблюдения последовательности. Сначала готовится основание: поверхность выравнивают, просушивают и обеспыливают, а при необходимости обрабатывают специальным составом. Затем выполняется первый розлив битумной эмульсии, раскатывается полотно и прикатывается катком для плотного прилегания. Материал фиксируется дюбелями, после чего проводится повторный розлив эмульсии. До укладки асфальтобетона принимаются защитные меры: ограничиваются резкие манёвры техники, используются временные трапы, дополнительно может применяться тонкий слой «чёрного щебня» или песчаного асфальтобетона. Работы проводят только в сухую погоду при температуре не ниже пяти градусов весной и летом, и не ниже десяти – осенью. Контроль технологических процессов закреплён в карте ТКСН РК 8.07-06-2018. При соблюдении всех требований срок службы дорожной одежды увеличивается, снижаются расходы на ремонт, улучшается безопасность движения.

Качество георешёток зависит от их функционального назначения, а от этого зависит и используемое для их изготовления сырьё. В производстве применяют полипропилен, полиэтилен, стекловолокно, базальтовое волокно, полиэфир, полиамид и поливиниловый спирт. Принципиальное значение имеет происхождение сырья: из первичного материала или с примесью переработанного. Существенную роль играет содержание сажевого концентрата, который отвечает за устойчивость к ультрафиолету. Его нехватку можно заметить визуально: насыщенный чёрный цвет говорит о соблюдении технологии, а при недостатке концентрата материал принимает оттенок мокрого асфальта.

Для подтверждения характеристик геосинтетике обязательны испытания в аккредитованных лабораториях. В Алматинском филиале Национального центра экспертизы и сертификации и в Испытательном центре

ТОО «KAZAUTOCERT» проверяются не только прочность при растяжении и разрывная нагрузка, относительное удлинение георешеток, но и устойчивость к замораживанию-оттаиванию и воздействию ультрафиолета. С сентября 2025 года все дорожно-строительные материалы, включая георешётки, подлежат обязательной регистрации в базе RCMBase. Эта электронная платформа аккумулирует протоколы испытаний, ежегодно обновляется новыми материалами и технологиями, что обеспечивает прозрачность рынка и облегчает контроль качества. Вместе с тем отсутствие обязательного входного контроля на строительных площадках остаётся большой проблемой: нередко решающим фактором закупок выступает цена, а не надёжность и долговечность, что негативно отражается на конечном результате.

История применения геосинтетических материалов в Казахстане началась в девяностые годы, новый этап развития пришёлся на 2013–2015 годы, и сегодня интерес к ним вновь возрастёт. В мировой практике геосинтетики используются уже более двухсот лет, особенно в Европе, Великобритании и США. Их применяют для защиты от паводков, усиления мостов и дорожных конструкций. Сотрудничество с ведущими зарубежными производителями, такими как Tencate в Австрии и Tensar в Великобритании, способствовало становлению собственного производства в Казахстане. Сегодня на рынке работают ТОО ТД «Гекса Азия», ТОО «AsiaGeoCentre-KZ» (ТОО «АзияГеоЦентр-КЗ»), ТОО ТД «КазГеоСинтетик» и другие компании, что формирует основу для дальнейшего развития отечественной дорожной отрасли.

Применение георешеток открывает для дорожной отрасли Казахстана новые возможности. Эти материалы позволяют повысить качество строительства, сократить затраты на ремонт и продлить срок службы дорог. В условиях, когда отрасль ориентирована на внедрение современных технологий и ужесточение контроля качества, геосинтетические материалы становятся востребованными материалами, которые помогают строить более долговечную и безопасную инфраструктуру.

Мониторинг производства геосинтетиков в Алматы показывает, что при выборе материалов в Казахстане основной критерий зачастую – цена, а поставки происходят без входного контроля. Это создаёт риск использования материалов с некачественными физико-механическими характеристиками. Поэтому крайне важно внедрять обязательный входной контроль по ключевым показателям – прочности при растяжении и разрыве, относительному удлинению, поверхностной плотности, устойчивости к ультрафиолету и морозостойкости, кроме того, включение этих требований в проектно-сметную документацию позволит повысить надёжность и долговечность дорожной инфраструктуры страны.

Авторы:

Главный специалист отдела дорожно-строительных материалов и новых технологий
АО «КаздорНИИ» Назаренко Г.В.

Ведущий инженер отдела дорожно-строительных материалов и новых технологий
АО «КаздорНИИ» Пржекенова А.С.

ЛАБОРАТОРИЯ И ЕЕ ЗНАЧЕНИЕ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Лаборатория в дорожном строительстве является неотъемлемой частью процесса создания и реконструкции дорог. От её работы напрямую зависят качество, прочность и долговечность автомобильных дорог и искусственных сооружений.

Термин «лаборатория» происходит от латинского *laboratorium*, что означает «работать». Первой известной лабораторией истории считают домашнюю мастерскую Пифагора в VI веке до н. э., где он проводил опыты с вибрациями и звуками. С тех пор лаборатории прочно вошли в науку и производство, а в дорожном строительстве стали важнейшим инструментом контроля.

Современная дорожно-строительная лаборатория представляет собой специализированное учреждение, оснащённое оборудованием для проведения испытаний строительных материалов и оценки их эксплуатационных свойств. Здесь исследуются бетонные смеси, геотекстиль, анкера, краски, эмульсии, щебень, песок и другие материалы, применяемые в дорожных работах. Основная задача лаборатории заключается в обеспечении качества сырья, поступающего на объект, а также в проверке степени подготовки основания под дорожное покрытие.

Работа лаборатории напрямую влияет на безопасность дорожного движения. Сотрудники несут ответственность за соблюдение технологических норм при укладке щебёночно-мастичных и асфальтобетонных слоёв. Такой контроль определяет долговечность покрытия и надёжность всей дорожной инфраструктуры.

Испытательная лаборатория АО «КаздорНИИ» в Астане выполняет широкий спектр задач. Специалисты проводят анализ и оценку качества строительных материалов, проверяют соответствие выполняемых работ проектной документации, определяют физические и эксплуатационные свойства, включая прочность и устойчивость к воздействию внешней среды. На основе полученных данных осуществляется организация и при необходимости корректировка строительного процесса.

Значение лабораторного сопровождения заключается не только в проверке материалов и технологий. Оно позволяет выявлять потенциальные дефекты на этапе строительства, что предотвращает будущие расходы на ремонт. Лабораторные исследования способствуют внедрению инновационных технологий и новых видов материалов, благодаря чему повышается эффективность и долговечность дорожной инфраструктуры. Важным аспектом является подбор оптимальных параметров с учётом особенностей местности, климатических условий и интенсивности транспортного потока. Всё это напрямую отражается на безопасности и комфорте движения.



Испытательная лаборатория АО «КаздорНИИ» в г. Алматы

АО «КаздорНИИ» располагает современными лабораториями в городах Астана и Алматы. Их конкурентным преимуществом перед другими является профессиональный инженерный штат, состоящий из специалистов с большим практическим опытом. Каждый из них прошёл подготовку и сертификацию, что подтверждает высокий уровень компетентности и глубокое знание действующих нормативов. Материально-техническая база лабораторий включает аналитические системы, испытательные машины и современное оборудование, которое позволяет с высокой точностью определять состав и свойства материалов.

Помимо контроля качества, лаборатории Института проводят обследования дорожных объектов, выявляют причины возникновения дефектов и разрабатывают рекомендации по их устранению. На основании проведённых исследований формируются предложения по повышению эффективности и надёжности дорожного покрытия. Отдельное направление работы связано с подбором составов асфальтобетонных смесей различных типов, а также грунтов и щебёночно-гравийно-песчаных смесей, укреплённых органическими и минеральными вяжущими. При необходимости специалисты вносят корректировки в составы непосредственно на заводах-изготовителях, что обеспечивает стабильное качество выпускаемой продукции.

Таким образом, лабораторное сопровождение в дорожном строительстве выполняет ключевую роль. Оно гарантирует долговечность и безопасность дорог, оптимизирует использование ресурсов и способствует внедрению современных технологий, определяющих развитие дорожной отрасли в целом.

*Автор:
Заместитель директора филиала АО «КаздорНИИ» в г. Алматы
Асанова Г.Т.*

ДОРОЖНИКИ КАЗАХСТАНА ОБРЕЛИ СВОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК



ПОСЛЕДНЕЕ
ВОСКРЕСЕНЬЕ
ОКТАБРЯ

ДЕНЬ РАБОТНИКОВ
АВТОДОРОЖНОЙ
ОТРАСЛИ

Теперь у работников автодорожной отрасли есть свой официальный день – День работников автодорожной отрасли, который будет отмечаться ежегодно в последнее воскресенье октября.

Праздник учреждён приказом Министерства труда и социальной защиты населения РК от 29 июня 2023 года № 258 «Об утверждении перечня профессиональных праздников». Решение стало знаковым событием для тысяч специалистов, которые ежедневно обеспечивают строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог страны.

Новый праздник подчёркивает значимость дорожной отрасли для развития экономики и транспортной доступности Казахстана и станет поводом чествовать труд инженеров, строителей, проектировщиков и всех, кто делает дороги безопасными и современными.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДОРОЖНО-КЛИМАТИЧЕСКОГО РАЙОНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Проектирование, строительство и эксплуатация автомобильных дорог существенно зависят от природных условий местности. Природные условия местности строительства дороги характеризуются комплексом погодно-климатических факторов с учетом деления территории Республики Казахстан на три дорожно-климатические зоны.

При этом Республика Казахстан характеризуется огромной территорией и разнообразием климатических условий, включая:

- резкие колебания температур от экстремально жаркого лета до суровых зим;
- значительные перепады влажности от засушливых районов до зон с высокой влажностью;
- различные типы грунтов от песчаных до глинистых и засоленных.

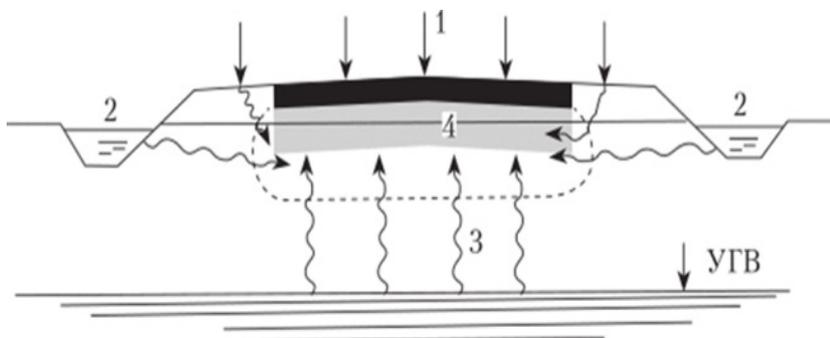
Эти факторы оказывают существенное влияние на состояние дорожного покрытия, земляного полотна и инженерных сооружений, приводя к:

- преждевременному износу дорог образование трещин, выбоин, колеиности;
- разрушению дорожного покрытия под воздействием циклов замораживания-оттаивания, температурных деформаций, пучения;
- снижению несущей способности дорог из-за переувлажнения грунтов;
- росту затрат на содержание и ремонт дорог из-за необходимости проведения частых ремонтных работ.

Существующие нормы и стандарты в дорожной отрасли предлагают нам методику расчета дорожных конструкций с учетом упрощенного и устаревшего подхода для учета водно-теплового режима грунтов земляного полотна режима (рабочего слоя конструкции).



Дорожно-климатическое районирование СП РК 3.03-104-2014*



Источники увлажнения земляного полотна
1 — атмосферные осадки; 2 — поверхностная вода;
3 — капиллярная вода от уровня грунтовых вод;
4 — уровень поверхности земли

Суть метода определяет в том, что прочностные характеристики грунтов основания (модуль упругости, угол внутреннего трения, сцепление) принимаются исходя из грубого географического местоположения дорожно-климатической зоны ДКЗ и схемы увлажнения, которая учитывает геометрическое положение дорожной конструкции относительно источников увлажнения (всего три первая — сухая и атмосферные осадки, вторая — учитывает атмосферные осадки и влияние поверхностной вод, третья — учитывает атмосферные осадки и влияние грунтовых вод).

В Республике Казахстан границы дорожно-климатических зон (ДКЗ) не пересматривались с 1960 года. В соответствии с нормативами, именно по границам ДКЗ определяется многолетняя расчётная влажность активной зоны дорожной конструкции. Однако, как видно на рисунке 1, по нормам осадков и испаряемости отсутствуют существенные различия между такими городами, как Атырау — Актобе, Кызылорда — Тараз, Актобе — Усть-Каменогорск, Усть-Каменогорск — Костанай. Согласно нормативам СП РК 3.03-104-2014, многолетние расчётные значения влажности для этих пар городов идентичны. Это указывает на то, что существующее климатическое районирование по ДКЗ недостаточно точно отражает современные природные условия и требует актуализации с использованием современных метеорологических и спутниковых данных.

Например, спутниковый снимок 2025 года, опубликованный на сайте РГП «Казгидромет», предоставляет аграриям Казахстана данные по индексу NDVI. Этот материал демонстрирует, что районирование территорий по степени увлажнения обладает гораздо большей детализацией и широтой, чем ранее предполагалось.



NDVI (Normalized Difference Vegetation Index)

NDVI – «Нормализованный вегетационный индекс», характеризующий плотность растительности по спектральным характеристикам, сделанный со спутника, для определения участков с недостаточным или избыточным увлажнением.

На карте почвенно-географического районирования Республики Казахстан (рисунок 4) представлены почвенные регионы, формирование которых напрямую связано с многолетними условиями увлажнения грунтов.

Мировой опыт в области учета характеристик грунтов оснований автомобильных дорог отражён в нормативных документах, директивах и руководствах ряда стран, таких как Беларусь, Украина, Китай, Германия и США. В этих странах осуществляется комплексный подход к дифференциации территорий для целей проектирования автодорог с учётом геологических и климатических особенностей.

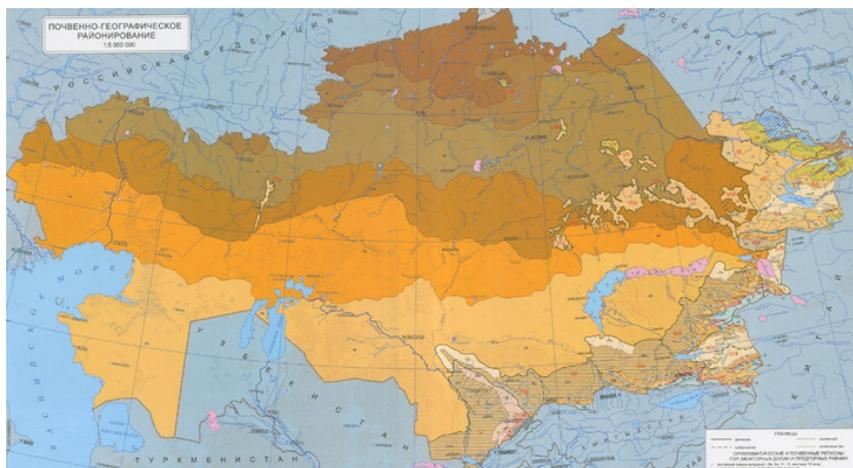
В Российской Федерации также применяется системный подход, предусматривающий обязательный учёт региональных природно-климатических условий.

Это особенно актуально для таких территорий, как Дальний Восток, Западная и Восточная Сибирь, Архангельская и Астраханская области, а также других регионов со сложными инженерно-геологическими условиями.

Из вышеизложенного предлагаем провести исследования целью которого станет научно обоснованная система дорожно-климатического районирования территории Республики Казахстан, учитывающей специфику климатических условий и их влияние на состояние автомобильных дорог.

Предлагаемые задачи исследования:

- **Сбор и анализ климатических данных** сбор и систематизация информации о температуре воздуха и грунта, влажности, осадках, ветре, глубине промерзания грунта и других климатических параметрах по всей территории Казахстана.
- **Изучение влияния климатических факторов на состояние дорог.** Анализ закономерностей влияния климатических условий на разрушение дорожного покрытия, земляного полотна и инженерных сооружений.
- **Определение критериев дорожно-климатического районирования.** Разработка системы критериев, учитывающих комплекс климатических факторов, влияющих на долговечность дорог.
- **Разработка карты дорожно-климатического районирования.** Создание карты, разделяющей территорию Казахстана на зоны с различными дорожно-климатическими условиями.
- **Вычисление и обоснование** расчетных значений характеристик глинистых грунтов земляного полотна (рабочего слоя) при расчете дорожных конструкций.
- **Разработка рекомендаций по проектированию,** строительству и эксплуатации дорог: Разработка практических рекомендаций по выбору конструкций дорожной одежды, материалов и технологий строительства, учитывающих специфику дорожно-климатических зон.
- **Получение экономического эффекта от внедрения результатов исследования.** Снижения затрат на строительство содержание и ремонт дорог, а также повышение безопасности дорожного движения.



Почвенное – географическое районирование ПК

Авторы:

Главный инженер управления проектирования
АО «КаздорНИИ» Копылов В.С.
Ведущий инженер управления проектирования
АО «КаздорНИИ» Бакенов Д.Ж.



KOMEK

Machinery Kazakhstan



Демонстрация асфальтового катка с системой автоматического уплотнения BOMAG BW161 AD-50 AM и с системой удаленного мониторинга BOMAP.

23 июля 2025 года, в городе Астана, прошли первые полевые испытания асфальтового катка с системой автоматического уплотнения BOMAG BW161 AD-50 AM с системой удаленного мониторинга проекта BOMAP.

Компания KOMEK MACHINERY Kazakhstan, официальный дистрибьютор KOMATSU и BOMAG в Республике Казахстан, провела первые полевые испытания инновационного асфальтового катка BOMAG BW161 AD-50 AM. Испытания состоялись на строительном объекте в г.Астана и вызвали значительный интерес со стороны отраслевых специалистов.

Главная особенность модели заключается в применении интеллектуальной системы автоматического уплотнения и системы мониторинга BOMAP. Технология позволяет в режиме реального времени отслеживать ключевые параметры - степень уплотнения и автоматически добиться необходимого уплотнения на проекте, температуру асфальта и количество проходов катка. Такой подход обеспечивает оптимальное качество дорожных работ и существенно повышает их эффективность.

Испытания показали, что использование цифровых решений BOMAG открывает новые возможности для контроля качества покрытия и сокращения рисков при укладке асфальта. Это особенно важно для реализации масштабных инфраструктурных проектов в Казахстане, где требуется соответствие современным международным стандартам.

Компания KOMEK MACHINERY Kazakhstan выразила благодарность партнёрам за доверие и участие в испытаниях. Представители компании подчеркнули, что и дальше будут внедрять в практику передовые технологии мировых производителей дорожно-строительной техники.

KOMEK MACHINERY Kazakhstan — официальный дистрибьютор KOMATSU и BOMAG в Казахстане.

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



Фото из личного архива
Асматулаева Б.А.

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

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

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

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

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

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

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

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

Автор:

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

ДЕФИЦИТ ДОРОЖНЫХ КАДРОВ В ГОД РАБОЧИХ ПРОФЕССИЙ. ВЗГЛЯД ИЗНУТРИ

Нехватка практики, устаревшая база и слабая мотивация студентов, что говорят преподаватели о подготовке дорожников.

2025 год Указом Президента Касым-Жомарта Токаева объявлен Годом рабочих профессий. Дороги строятся, проекты реализуются, но в отрасли по-прежнему не хватает специалистов. На фоне масштабного строительства встает вопрос: готовы ли учебные заведения стране достаточное количество дорожников?

Чтобы разобраться, наша редакция побеседовала с руководителем Центра занятости и карьеры Нуржаном Каскатаевым из ГКП на ПХВ «Высший колледж транспорта и коммуникаций» г. Астаны, а также с преподавателями специальных дисциплин. Их откровенные оценки позволяют заглянуть внутрь системы подготовки кадров и понять, с какими барьерами она сталкивается.



Фото редакции журнала «Jolshy» (Вестник КаздорНИИ)

Главная проблема, по словам экспертов, нехватка практики. **«Возможности прохождения практики на объектах дорожного строительства и инфраструктуры есть. Но многое зависит от активности самого студента и качества взаимодействия между учебными заведениями и производством. Сейчас предпринимаются шаги для совершенствования этой работы»,** - рассказал Нуржан Каскатаев.

При этом студенты нередко выходят в реальную работу неподготовленными: материальная база устарела, оборудование не соответствует требованиям времени, а баланс между теорией и практикой до сих пор не найден. Преподаватели признают: дуальная система обучения пока внедрена лишь частично, а сами педагоги нуждаются в регулярном повышении квалификации.

«Ещё одним вызовом остаётся привлекательность профессии. Молодёжь не спешит идти в дорожное строительство, и здесь, по мнению специалистов, важна государственная поддержка: стимулирующие надбавки к зарплате, социальные льготы, жильё для выпускников, особенно в регионах. Без этих шагов сложно конкурировать с другими отраслями», - отмечают эксперты отрасли.

Выход педагоги видят в более тесном сотрудничестве колледжей и работодателей. Только совместно с компаниями можно выстроить систему, где подготовка студентов будет логично продолжаться их трудоустройством.

Подготовка кадров для дорожной отрасли это уже не задача отдельного колледжа, а общее дело государства, бизнеса и образовательных учреждений. И если сегодня запущены первые инициативы по обновлению программ и внедрению практико-ориентированного обучения, то главный вопрос в другом: хватит ли усилий, чтобы закрепить эти изменения и показать молодёжи, что профессия дорожника не только востребованная, но и престижная.



Фото редакции журнала «Jolshy» (Вестник КаздорНИИ)

Автор:

Руководитель Центра занятости и карьеры
ГКП на ПХВ «Высший колледж транспорта и коммуникаций» г. Астаны Нуржан К.
Редактор: Айнаева А,Ә.

БАСТИОН

ОБОРУДОВАНИЕ И ТЕХНИКА ДЛЯ
ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА



«НПФ Бастион» – единственный в России производитель оборудования для реализации технологии «Тонкослойных покрытий по методу «горячее на горячее»»

НОВАЧИП – технология одновременного распределения битумной эмульсии и горячей асфальтобетонной смеси одним асфальтоукладчиком с модулем СПРЕЙДЖЕТ.

Модуль «БАСТИОН-УРВ», разработанный «НПФ Бастион», устанавливается на асфальтоукладчики и выполняет распределение битумной эмульсии непосредственно перед подачей горячей смеси.



Преимущества технологии НОВАЧИП:

- хорошая адгезия к нижележащему слою покрытия;
- отсутствие риска прилипания битумной плёнки к шинам автотранспорта или асфальтоукладчика;
- снижение стоимости работ за счёт уменьшения расхода битума и щебня – тонкослойное покрытие тоньше, чем традиционное покрытие;
- нет необходимости в глубоком фрезеровании старой поверхности: при критической колее 2 см тонкослойное покрытие позволяет снять и вновь уложить слой толщиной 2–3 см вместо минимальных 4 см;
- при укладке тонкослойного покрытия (ТСП) на деградирующую поверхность трещины и мелкие дефекты заполняются модифицированным вяжущим, что препятствует их дальнейшему развитию;
- эффективная гидроизоляция верхнего слоя;
- низкий уровень шума за счёт однородной структуры покрытия;
- уменьшение разбрызгивания воды и снижение риска аквапланирования;
- хорошие фрикционные свойства покрытия;
- высокая скорость укладки – не менее 5 м/мин;
- возможность укладки на влажную поверхность старого покрытия.

С модулем «БАСТИОН-УРВ» возможна укладка горячей асфальтобетонной смеси непосредственно на слой щебёночного основания или на цементобетон. Точная и равномерная дозировка битумной эмульсии от 200 г/м² позволяет применять модуль и при укладке обычных асфальтобетонных слоёв дорожной одежды.



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК МИНИСТРАЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН



АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ КОМИТЕТІ
КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

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

НОВОСТИ & СОБЫТИЯ





ЖОҒАРЫ КӨЛІК ЖӘНЕ КОММУНИКАЦИЯ КОЛЛЕДЖІ

ҚОШ КЕЛДІҢІЗДЕРІ

АСТАНА ҚАЛАСЫ
БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ
МІНІСТЕРЛІГІ
ЖОҒАРЫ КӨЛІК ЖӘНЕ
КОММУНИКАЦИЯ
КОЛЛЕДЖІ

АСТАНА ҚАЛАСЫ
БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ
МІНІСТЕРЛІГІ
ЖОҒАРЫ КӨЛІК ЖӘНЕ
КОММУНИКАЦИЯ
КОЛЛЕДЖІ

Я ♥ ВКТИК

ГКП на ПХВ «Высший колледж транспорта и коммуникаций» акимата города Астана

ГЛАВА ГОСУДАРСТВА НАГРАДИЛ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ



Фото пресс-службы Акорды

В честь профессионального праздника работников транспорта Президент Касым-Жомарт Токаев лично поздравил представителей отрасли и отметил их вклад в развитие страны. Глава государства подчеркнул, что современная транспортная система — это не просто дороги и мосты, это «движущая сила экономики», обеспечивающая стабильность и развитие всех регионов Казахстана.

«Транспортная отрасль имеет стратегическое значение для нашей страны. Она выступает важным показателем экономического роста и поэтому неизменно находится в центре особого внимания. Не будет преувеличением заявить, что транспортная система – движущая сила экономики, гарант прогресса и процветания. Наша страна обладает огромным, можно сказать, уникальным потенциалом в этой сфере» - Касым-Жомарт Токаев



Фото пресс-службы Акорды

На торжественном мероприятии были отмечены лучшие специалисты отрасли. В числе награжденных – ветераны труда, ведущие инженеры, директора филиалов и дорожные рабочие, чьи заслуги признаны на государственном уровне. В честь Дня работников транспорта государственными наградами и почетными званиями были удостоены 52 человека, из них 7 сотрудники дорожной отрасли, внесших весомый вклад в развитие транспортной инфраструктуры страны.

В прошлом году в систему государственных наград было введено 9 новых почетных званий, среди которых и **«Қазақстанның көлік саласының еңбек сіңірген қайраткері»**. Сегодня это высокое звание было присвоено ветеранам **Канату Шаймину** и **Андрею Горвату**.



Фото пресс-службы Акорды

Орденом **«Құрмет»** награждены:

1. **Абдиашим Шалқаров** – ведущий научный сотрудник АО «КаздорНИИ»;
2. **Серик Джумагулов** – машинист погрузчика ДЭУ-90 Жетісуский областной филиал ТОО «КАЖсервис»;
3. **Алимбай Сижанов** – дорожный рабочий ДЭУ посёлка Карабутак Актюбинский областной филиал ТОО «КАЖсервис».

Орденом **«Барыс»** III степени награждён:

1. **Нурлан Сауранбаев** – министр транспорта Республики Казахстан.

Медаль **«Ерен еңбегі үшін»** награждён:

1. **Айтқужа Сулейменов** – главный инженер Кокшетауский филиал ТОО «КАЖсервис».

В своей речи Президент выразил благодарность всем работникам транспорта за их труд, преданность делу и профессионализм.



В КАЗАХСТАНЕ УЛОЖЕНЫ ПЕРВЫЕ КИЛОМЕТРЫ ДОРОГ ПО ТЕХНОЛОГИИ «SUPERPAVE»

*Апробация технологии «Superpave»
на участке автодороги «Астана - Щучинск» (км 97)*

В Казахстане уложены первые километры дорожного покрытия по международной технологии «Superpave» (Superior Performing Asphalt Pavement). Эта система проектирования асфальтобетонных смесей учитывает экстремальные температуры и интенсивные транспортные нагрузки. В свою очередь, межремонтный срок службы покрытия может увеличиваться до 20 лет, что делает её особенно востребованной в резко континентальных климатических условиях страны.

Необходимость перехода на новые решения продиктована сегодняшними реалиями казахстанских дорог. Каждый год растёт интенсивность движения, увеличивается поток грузового транспорта и осевая нагрузка. Но главным вызовом остаётся климат. Казахстан страна с резко континентальными погодными условиями, где летом температура может подниматься до +50 градусов, а зимой опускаться до - 40. Такие перепады приводят к деформациям, трещинам и колееобразованию на покрытиях, построенных по традиционным методам. В результате возникает необходимость в частом проведении ремонтных работ и увеличении затрат на поддержание дорог в рабочем состоянии.

Технология «Superpave» даёт ответ на эти вызовы. Она учитывает температурные режимы и специфику транспортных нагрузок, а состав асфальтобетонной смеси подбирается так, чтобы покрытие сохраняло прочность в условиях сильной жары и морозов. Адаптацией метода под казахстанский климат занимаются учёные «КаздорНИИ». С 2024 года по июнь текущего года специалисты Института провели более 300

лабораторных испытаний. Результаты показали, что смеси по системе «Superpave» лучше противостоят влаге, высоким температурам и повторяющимся нагрузкам. При этом подбор асфальтобетонного состава занимает всего четыре дня вместо 15, при условии, что полимер-битумное вяжущее (ПБВ) соответствует марке PG для региона строительства, что ускоряет весь процесс.

Для закрепления новых подходов в прошлом году в Казахстане были утверждены три национальных стандарта. В 2025 году ожидается разработка ещё нескольких документов, включая правила проектирования смесей и классификацию битумов по системе PG.

Первые апробационные километры покрытия по «Superpave» уже уложены на участках «Алматы - Кокпек - Коктал - Хоргос», «Отар - Узынагаш» и «Капшагай - Курты», «Кызылорда - Жезказган», на улицах Астаны и на участке автодороги «Астана - Щучинск».

Также утверждена дорожная карта внедрения технологии, по которой планируется апробация ещё трёх участков, а мониторинг всех опытных объектов будет вестись до конца 2027 года. По итогам испытаний будет подготовлено заключение о внедрении технологии «Superpave».

Для Казахстана внедрение «Superpave» имеет стратегическое значение. Технология позволит строить дороги, способные выдерживать суровый климат и возрастающую нагрузку, сократит расходы на ремонты и повысит надёжность транспортной системы. Для бизнеса это означает снижение затрат на перевозки, для водителей - безопасные и комфортные маршруты, а для отрасли - развитие инфраструктуры и переход к международным стандартам.

BASF

We create chemistry

B2Last®



B2LAST

ЖИДКАЯ МОДИФИЦИРУЮЩАЯ
ДОБАВКА ДЛЯ АСФАЛЬТА

Модификация битума на асфальтосмесительных заводах:

B2Last® улучшает характеристики битума, позволяет снизить температуру укладки теплой асфальтной смеси (решение 2-в-1) и тем самым уменьшает количество выбросов от битума и эмиссию CO₂/

Преимущества B2Last®:



1

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



2

- Позволяет проводить укладку асфальта при температуре ниже 140 °С
- 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

Как работает B2Last®

B2Last® реагирует с компонентами битума и образует сильную эластичную полимерную сеть. B2Last® становится частью полимерной сети и полностью поглощается во время перекрестной реакции. Эта так называемая реактивная модификация начинается сразу же после смешивания добавки со связующим и завершается в процессе смешивания. Таким образом, повышается стабильность и эластичность битума, что, в свою очередь, отражается на улучшении устойчивости к появлению колеи и усталостной долговечности. В то же время обеспечиваются хорошие низкотемпературные свойства. Поскольку образующаяся полимерная сеть является частью структуры битума, то отсутствует риск разделения фаз.

Компоненты битума содержат функциональные группы, которые действуют как «якори» для B2Last® и обеспечивают «сшивание» компонентов. Из-за окислительного старения состаренный битум (часть регенерированного асфальтного покрытия = РАП) отличается значительно более высокой плотностью этих функциональных групп. Поэтому переработанный битум особенно реактивен по отношению к B2Last®. Это облегчает взаимодействие переработанного и нового битума и обеспечивает отличную работоспособность асфальтной смеси с содержанием РАП.

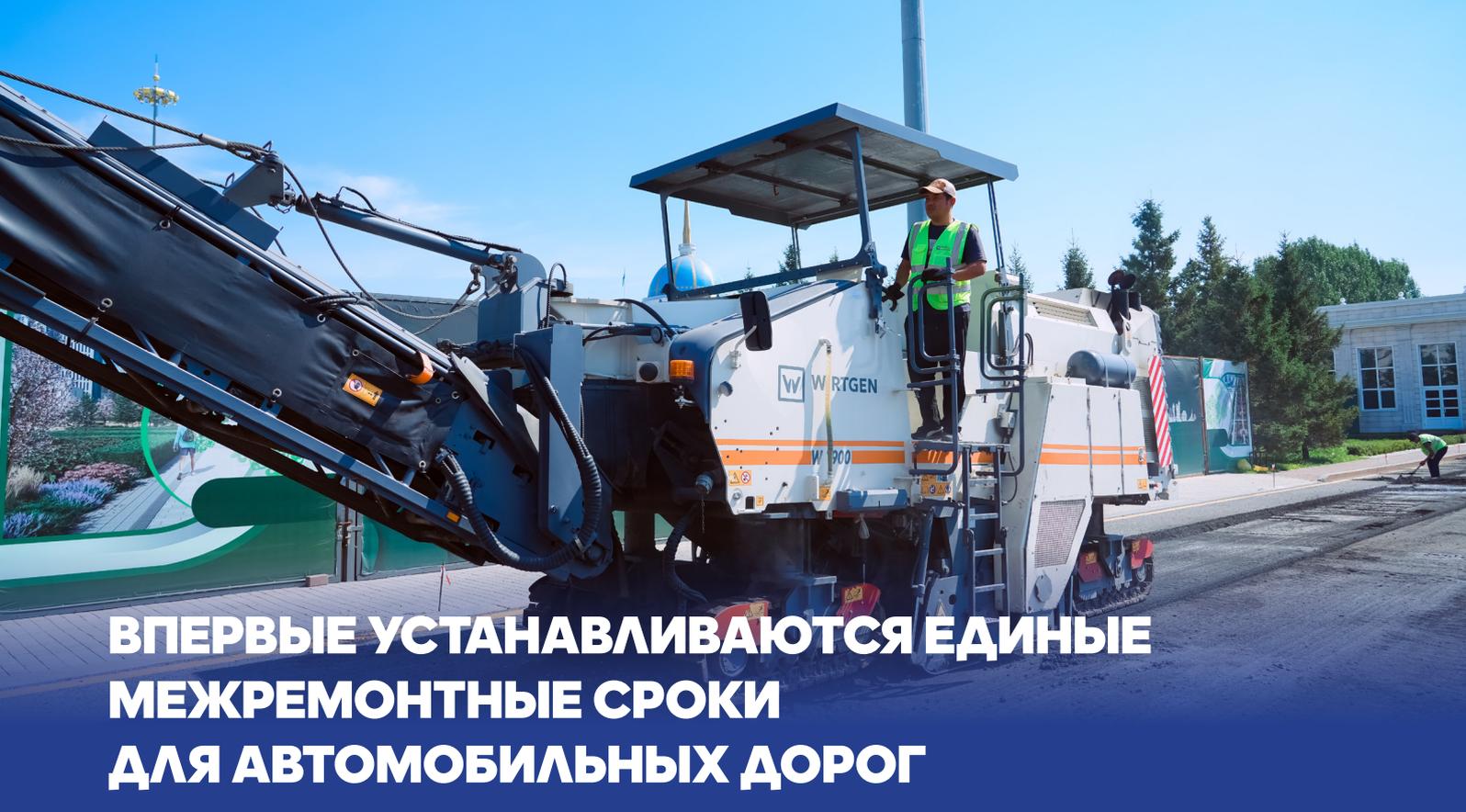
ТОО «ATLO.KZ»

Республика Казахстан,

г. Астана, район Алматы, Жилой массив Юго-Восток (правая сторона),
улица Балкантау, дом 90/2, почтовый индекс 010000

Тел.: +7 7172 57 47 04, +7 771 666 65 66

E-mail: adlet.akhmetov@atlocompany.kz



ВПЕРВЫЕ УСТАНОВЛИВАЮТСЯ ЕДИНЫЕ МЕЖРЕМОНТНЫЕ СРОКИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

«Казахстанский дорожный научно-исследовательский» (КаздорНИИ) готовит проект Вedomственных нормативов «Назначение межремонтных сроков конструктивных элементов автомобильных дорог, в том числе обстановки пути после строительства, реконструкции, капитального, среднего и текущего ремонта», который впервые закрепит единые и обязательные сроки ремонтов для всех видов работ и элементов обстановки пути. Документ будет распространяться на дороги республиканского и регионального значения и станет обязательным для всех.

До настоящего времени в дорожном строительстве отсутствовали единые и однозначные требования к гарантийным срокам. Параметры определялись в каждом контракте отдельно, что создавало правовую и организационную неопределенность. Проект устанавливает обязательные межремонтные сроки и гарантийные периоды по дорожной одежде и обстановке пути после строительства и всех видов ремонтов, их увеличение допускается при подтвержденном соблюдении технологической дисциплины и требований к качеству материалов.

Разработчики проанализировали меж-ремонтные интервалы с учетом климатических особенностей Казахстана и сопоставили их с практиками стран Евросоюза, Китая и СНГ. Такой подход позволил установить обоснованные нормативные сроки с опорой на международный опыт, обеспечив баланс между долговечностью дорог и экономической целесообразностью.

«В проект впервые будут включены нормы по долговечности элементов обстановки пути. Например, для бортовых камней, которые ранее нередко заменяли ежегодно из-за отсутствия единых требований, теперь будет установлен гарантийный срок. Это позволит избежать преждевременных замен и оптимизировать использование бюджетных средств» - отметили в «КаздорНИИ».

Особое внимание уделено технологиям, активно применяемым в Казахстане, в том числе холодному ресайклированию при среднем ремонте. Для этих видов работ документ также устанавливает конкретные межремонтные интервалы и гарантийные сроки, что обеспечит единый подход к планированию и приемке объектов.

По словам разработчиков, внедрение документа позволит не только повысить качество дорог, но и сэкономить значительные средства за счет исключения необоснованных ремонтов. В перспективе это станет одним из инструментов повышения доверия к подрядчикам и прозрачности в дорожной отрасли.

После утверждения проект обретет статус обязательного нормативного акта и станет базой для планирования, заключения контрактов и приемки выполненных работ по всей стране.



Улица Достық, г.Астана



ЭТО АКТУАЛЬНО!



ЕДИНУЮ БАЗУ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ И НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ВНЕДРИЛИ НА ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМ УРОВНЕ

В Казахстане совершенствуется правовое регулирование в сфере дорожной отрасли.



Президент Республики Казахстан Касым-Жомарт Токаев подписал закон о внесении изменений и дополнений в ряд законодательных актов, касающихся жилищного строительства, автомобильных дорог и перевозки лиц с инвалидностью.

Особое внимание в документе уделено развитию транспортной инфраструктуры. Одним из ключевых новшеств стало закрепление на законодательном уровне функционирования Единой базы дорожно-строительных материалов и новых технологий <https://rcmbase.qazjolgzi.kz>.

Эта цифровая платформа аккумулирует в одном месте полную информацию, необходимую для строительства и ремонта автомобильных дорог. В ней собраны сведения о карьерах, асфальтобетонных заводах, дорожной технике и материалах, их характеристиках и области применения. База открыта для всех участников рынка – от крупных компаний до представителей малого и среднего бизнеса.

По словам вице-президента АО «КаздорНИИ» Ерика Амирбаева, закрепление платформы на законодательном уровне придаёт ей статус официального и обязательного инструмента:

«Это реальный рабочий инструмент, который упрощает процессы, делает рынок более прозрачным и снижает риски. Мы видим востребованность базы, и её использование станет неотъемлемой частью работы в дорожной отрасли»

Главное преимущество Единой базы – прозрачность и доступность информации. Благодаря этому упрощается подготовка и реализация проектов, сокращаются сроки их выполнения, снижается вероятность ошибок и некачественного строительства.

Ожидается, что внедрение и широкое использование платформы станет важным этапом цифровизации и модернизации дорожной отрасли Казахстана, обеспечив новый уровень эффективности и доверия в реализации инфраструктурных проектов.

ИДЕТ К ЗАВЕРШЕНИЮ РЕАЛИЗАЦИЯ КОМПЛЕКСНО-ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ НА АВТОДОРОГАХ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ЗНАЧЕНИЯ



Фото редакции журнала «Jolshy» (Вестник КаздорНИИ)

В Казахстане продолжается реализация комплексно-целевой программы (КЦП) по содержанию автомобильных дорог республиканского значения. Программа направлена на поддержание безопасного и бесперебойного движения транспорта, повышение долговечности дорожного покрытия и создание комфортных условий для участников дорожного движения.

По состоянию на 5 сентября 2025 года выполнены значительные объёмы работ. На дорогах произведён ямочный ремонт площадью около **360 тысяч квадратных метров**, а также проведён ремонт методом нагнетания на площади свыше **30 тысяч квадратных метров**. Для обеспечения ровности дорожного покрытия устранено порядка **20 тысяч квадратных метров колейности и гребёнки**.

В целях повышения безопасности дорожного движения установлено и заменено более **12 тысяч дорожных знаков**, смонтировано порядка **600 информационных панно**, а также произведена установка и ремонт дорожных ограждений общей протяжённостью свыше **42 тысяч**

погонных метров. Кроме того, на автомобильных дорогах установлено более **36 тысяч сигнальных столбиков** и **647 дорожных буферов**.

Для упорядочивания движения выполнена разметка проезжей части протяжённостью почти 48 тысяч километров линий, обустроено более 8 тысяч квадратных метров шумовых полос, а также установлено около **1,5 тысячи погонных метров перильных ограждений на мостах**.

Работы затронули и придорожную инфраструктуру: отремонтировано порядка **170 автопавильонов и площадок отдыха**, установлено свыше **140 тысяч катафотов**, около **340 стробоскопов**, а также **40 светодиодных знаков**. Дополнительно на трассах размещены около **60 макетов домашних животных**, предупреждающих водителей о возможном выходе скота на дорогу.

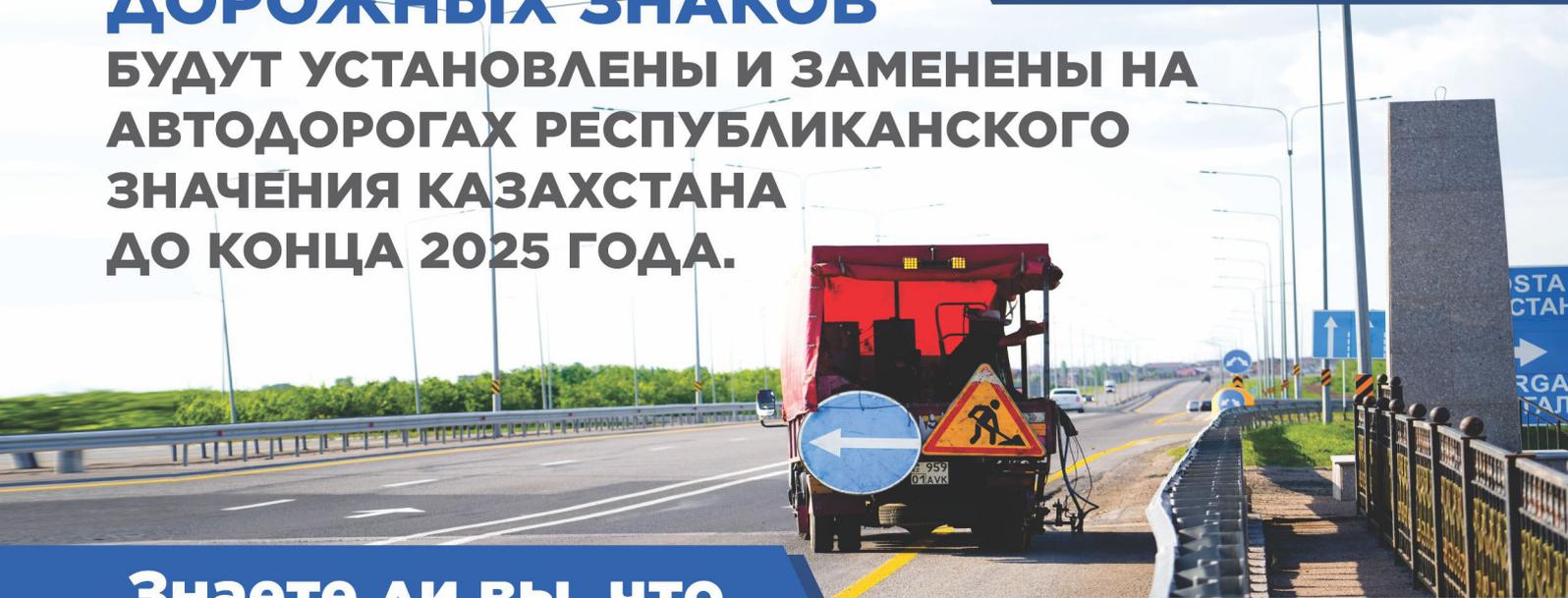
Комплексно-целевая программа является важным инструментом для системного содержания дорог республиканского значения. КЦП даёт возможность выполнять работы в плановом режиме, обеспечивая безопасность движения и продлевая срок службы дорог.

13 065

ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ

БУДУТ УСТАНОВЛЕННЫ И ЗАМЕНЕНЫ НА
АВТОДОРОГАХ РЕСПУБЛИКАНСКОГО
ЗНАЧЕНИЯ КАЗАХСТАНА
ДО КОНЦА 2025 ГОДА.

ЭТО ИНТЕРЕСНО!



Знаете ли вы, что...



первые «дорожные знаки» появились более **2000 лет назад в Древнем Риме?** Каменные столбы (миллиарии) показывали расстояние до столицы и служили символом могущества империи.



в **Средневековье** путники ориентировались по каменным крестам, стрелам и надписям? Их часто ставили у трактиров и монастырей, чтобы помочь не заблудиться.



в **XIX веке**, с развитием велосипедов, возникли первые щиты «Крутой спуск» и «Опасный поворот»? Эти простые предупреждения спасали жизни, ведь скорости становились всё выше.



в **1909 году в Париже** прошла международная конференция, где утвердили первые единые стандарты знаков: «Опасный поворот», «Пересечение дорог», «Неровная дорога» и «Железнодорожный переезд».



в **XX веке** закрепилось правило форм и цветов: красный треугольник - предупреждение, круг - запрет, прямоугольник - информация?



а в **1968 году в Вене** страны подписали Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, превратив их в **универсальный язык планеты**, понятный от **Астаны до Нью-Йорка**

НАЧАЛАСЬ АКТИВНАЯ ФАЗА ПОДГОТОВКИ АВТОДОРОГ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ЗНАЧЕНИЯ К ЗИМНЕМУ СОДЕРЖАНИЮ



Фото предоставлено АО «НК «КазАвтоЖол»

В стране стартовала активная фаза подготовки дорожной сети к зиме. С приближением холодов и первых снегопадов на передний план выходит задача обеспечить бесперебойное и безопасное движение транспорта по дорогам республиканского значения.

В регионах Казахстана начался комиссионный осмотр готовности дорожно-эксплуатационных участков к зимнему содержанию, который продлится до 25 сентября. В его рамках специалисты проверяют состояние снегоочистительной техники, оценивают ее исправность и готовность к эксплуатации в условиях низких температур, обильных снегопадов и гололеда.

Для зимнего содержания дорог республиканского значения предусмотрено 1 775 единиц специализированной техники. Порядка 4,9 тысячи человек задействовано в работах на 95 дорожно-эксплуатационных

участках, 102 дорожных пунктах и 5 линейно-производственных управлениях. Особое внимание будет уделяться обслуживанию 2,7 тысячи километров снеготранспортируемых участков дорог республиканского значения.

Отдельное внимание в ходе подготовки к зимнему периоду уделяется своевременной закупке песчано-соляной смеси, реагентов и других необходимых материалов, а также запасных частей для спецтехники. Работы по закупкам уже начаты.

В целом на зиму планируется заготовить более 160 тысяч кубометров отсева, 89,5 тысячи кубометров песка, 64 тысячи тонн технической соли.

Комплекс этих мероприятий направлен на повышение уровня безопасности дорожного движения, снижение аварийности и создание комфортных условий для водителей и пассажиров в зимний период.



ЭТО АКТУАЛЬНО!



ИНТЕРЕС К СПЕЦИАЛЬНОСТИ «ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО» В КАЗАХСТАНЕ ВЫРОС В 10 РАЗ

В 2025 году в Казахстане зафиксирован значительный интерес к образовательной программе В126 «Транспортное строительство». На 2025–2026 учебный год по данной специальности зачислен 449 студентов, что более чем в десять раз превышает показатель прошлого года. Этот результат подтверждает престиж профессии дорожника и высокий спрос на специалистов отрасли.

Динамичное развитие дорожной сферы страны сопровождается масштабным строительством и реконструкцией автомобильных дорог, их содержанием и эксплуатацией, а также повышением требований к качеству дорожно-строительных материалов. Всё это формирует устойчивую потребность в квалифицированных кадрах. Профессия дорожника необходима на каждом этапе этих процессов и неизменно сохраняет своё ключевое значение.

**Программу «Транспортное строительство» предлагают
10 ведущих университетов Казахстана, среди которых:**

1. АЛТ университет им. М. Тынышпаева
2. Казахский автомобильно-дорожный институт им. Л.Б. Гончарова
3. Satbayev University
4. Международный транспортно-гуманитарный университет;
5. Таразский региональный университет им. М.Х. Дулати;
6. Карагандинский технический университет им. А.С. Сагинова;
7. Восточно-Казахстанский технический университет им. Д.Серикбаева;
8. Павлодарский государственный университет им. С.Торайгырова;
9. Международная образовательная корпорация;
10. Атырауский университет нефти и газа им. С. Утебаева.

Рост числа поступивших демонстрирует формирование нового поколения специалистов, готовых обеспечить развитие автодорожной отрасли Казахстана и реализацию крупных транспортных проектов в регионах страны.

Единая квалификационная база дорожников

Инженер

Геодезист

Инженер технического надзора

Инженер-проектировщик

Лаборант

 Поиск (прим. строитель-инженер)

Найти

В КАЗАХСТАНЕ ЗАРАБОТАЛА ЕДИНАЯ БАЗА ДОРОЖНИКОВ «JOLSHY»

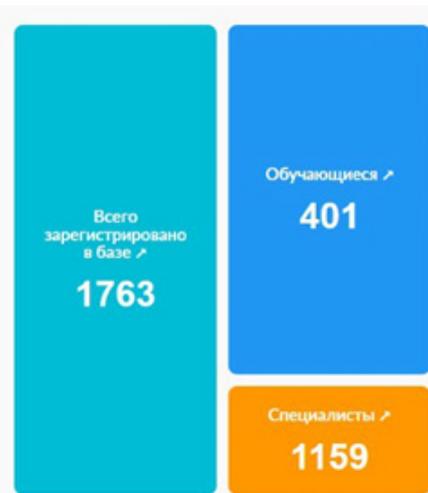
В рамках исполнения поручений Президента Касым-Жомарта Токаева, объявившего 2025 год «Годом рабочих профессий», конкретным шагом стало создание единой квалификационной базы специалистов дорожной отрасли «JOLSHY». Новый цифровой сервис, разработанный Казахстанским дорожным научно-исследовательским институтом (КаздорНИИ) при Комитете автомобильных дорог Министерства транспорта РК, направлен на решение кадрового дефицита и обеспечение прозрачности в управлении человеческим капиталом дорожной сферы.

За годы отсутствия отдельной образовательной программы по транспортному строительству страна столкнулась с кадровым дефицитом. Специалисты приходили в отрасль без необходимых знаний о современных материалах и стандартах, инженеры технического надзора оставались вне прозрачного контроля, а подрядчики нередко брали новые объекты, не завершив старые. В итоге падало качество дорог, терялось доверие общества, росли риски.

«Ожидается, что ситуацию изменит новая квалификационная база «JOLSHY». Это цифровая платформа, которая впервые в истории отрасли аккумулирует данные обо всех специалистах от студентов и выпускников до инженеров и управленцев, работающих в проектировании, строительстве и эксплуатации дорог. Система уже объединила более двух тысяч пользователей, среди которых студенты, работодатели и инженерные службы. Здесь фиксируются сведения о квалификации, опыте работы и прохождении курсов повышения квалификации. Работодатели получают доступ к реальному профилю кандидата, а выпускники возможность пройти практику и устроиться по специальности», - отметили в «КаздорНИИ».

Реальная значимость базы проявляется в конкретных примерах. Студент дорожного факультета сможет заранее зарегистрироваться и получить место на практике в выбранной компании. Работодатель видит не только резюме инженера, но и подтвержденные данные о его квалификации и опыте. Специалист технического надзора не сможет скрыться за подрядчиком, его имя закреплено в системе, а результаты работы становятся доступными для мониторинга. Таким образом, «JOLSHY» создаёт прозрачность и снимает барьеры между образованием, бизнесом и государством.

С 1 сентября 2025 года в Казахстане вступает в силу норма об обязательном повышении квалификации работников дорожной отрасли. «JOLSHY» станет площадкой, где фиксируется этот процесс, что сделает подтверждение профессиональных компетенций обязательным условием работы в отрасли. В ближайшее время база будет интегрирована с государственными системами «e-License» и «Enbek.kz», что превратит её в часть национальной цифровой инфраструктуры.



«JOLSHY» это не просто электронная база, а инструмент государственной политики по развитию кадрового потенциала автодорожной отрасли. Она ликвидирует кадровый дефицит, повышает прозрачность и ответственность специалистов, создаёт условия для профессионального роста.



19-21 ноября
2025

Астана
МВЦ «EXPO»
пр. Мангилик Ел, 53/1

Международная научно-практическая конференция

«ДОРОГИ И ИННОВАЦИИ»

в рамках которой будет проходить XXI Международная
выставка «Kaztraffic-2025»



Конференция соберет ведущих представителей
казахстанских и международных научных,
производственных и подрядных организаций.
Внесите свой вклад в развитие отрасли вместе с нами!



Регистрация
по ссылке



Если у вас есть интересные новости или материалы для журнала, отправляйте их на нашу электронную почту: **jolshy-journal@qazjolgzi.kz**

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/>

