

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ  
ПАРЛАМЕНТІ МӘЖІЛІСІНІҢ

Д Е П У Т А Т Ы



Д Е П У Т А Т

МАЖИЛИСА ПАРЛАМЕНТА  
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

010000, Астана, Парламент Мәжілісі

20 \_\_ ЖЫЛҒЫ «\_\_» \_\_\_\_\_

№ \_\_\_\_\_

010000, Астана, Мажиліс Парламенті

«\_\_» \_\_\_\_\_ 20 \_\_ года

*Оғлашан 13.05.2026г.*

**Премьер-Министру  
Республики Казахстан  
Бектенову О.А.**

### Депутатский запрос

Казахстан — одна из крупнейших по территории стран мира. При этом плотность населения и хозяйственной активности в сельской местности крайне неравномерна. Республиканские трассы, являющиеся каркасом транспортной системы страны, находятся в зоне особого внимания, и это правильно. Здесь нужны высокие стандарты, капитальные вложения и современные материалы. Кстати, можно отметить успехи в их строительстве последние годы.

Однако существует другой, не менее важный уровень инфраструктуры — дороги к небольшим населённым пунктам, отдалённым аулам, фермерским хозяйствам. Разговор о тысячах километров.

Объективно, при любых бюджетных возможностях, заасфальтировать их все классическим способом невозможно и экономически нецелесообразно. Но и оставлять село без связи с райцентром, школой и рынком сбыта продукции — тоже неприемлемо.

Вместе с тем, оказался как будто 1 выбор при строительстве дорог: либо дорого и долго, либо вообще никак.

Ситуация, однако, не безнадёжна, и на это указывает позиция самого Министерства промышленности.

В ходе недавних обсуждений представители ведомства озвучили подход, который заслуживает самого пристального внимания. Речь идёт о строительстве сельских дорог без традиционного асфальтобетонного покрытия — с использованием цемента и местных природных материалов (грунта, песка, щебня).

Цифры здесь красноречивы:

- стоимость таких дорог ниже асфальтовых в 6–8 раз;
- они устойчивы к структурным изменениям — не трескаются от перепадов температур и не разрушаются большегрузами;
- они долговечны при правильной технологии;
- они быстровозводимы, что критически важно для сезонных работ.

Это именно то, что нужно для сельской местности на огромной территории. Но, к сожалению, пока это остаётся точечными экспериментами, а не системным решением.

При этом мировой опыт показывает: мы не первые, кто может идти этим путём. США, Германия, Китай.

- США (сельские районы Среднего Запада и Аляска): широко применяют технологию цемента-грунтовых оснований (Cement-Treated Base). Это позволяет строить дороги, выдерживающие тяжёлую сельхозтехнику, в зонах с суровыми зимами без ежегодного ремонта.

- Германия: в федеральных землях до 70% полевых и лесных дорог выполнены по технологии «минерального бетона» — верхний слой из щебня с цементным вяжущим. Это не «временная» мера, а осознанное инженерное решение строительства дорог при снижении затрат бюджета и эксплуатационных расходов.

- Китай (регионы, сходные с нашим по климату и рельефу): при строительстве подъездов к сёлам активно используют грунтоцементные смеси с последующей обработкой битумной эмульсией. Тысячи километров таких дорог доказали свою жизнеспособность.

Казахстан обладает всеми компонентами для масштабирования этого подхода: собственный цемент, карьеры инертных материалов, кадровый ресурс дорожников.

Народная партия Казахстана предлагает рассмотреть следующие системные меры:

1. Актуализировать нормативную базу — сегодня даже для малодетальных сельских дорог часто формально требуются решения «асфальтобетонного типа», что исключает применение экономичных технологий на стадии проектирования.

2. Разработать и утвердить типовые проекты сельских дорог с покрытием из грунтов, укрепленных цементом и природными материалами, с градацией по интенсивности движения.

3. Инициировать пилотный проект в нескольких областях для накопления практического опыта, оценки реальной долговечности и подготовки локальных подрядчиков.

4. По итогам пилота рассмотреть возможность запуска отдельной программы «Сельские дороги» — с финансированием из расчёта не «километры любой ценой», а «доступ к районному центру для каждого аула».

Считаем, что переход на более дешёвые, технологичные и соответствующие нашим природным условиям методы строительства — не вынужденное удешевление, а осознанный инженерный выбор страны с огромной территорией и рациональными подходами к ресурсам на содержание дорожной сети.

**Депутаты фракции  
«Народной партии Казахстана»  
И. Сұңқар  
А. Нуралин**

**И. Смирнова  
М. Магеррамов  
К. Сейтжан**