

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ОШСКИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ им.академика М.М.АДЫШЕВА

**ИНСТИТУТ ЭНЕРГЕТИКИ И
ТРАНСПОРТА**

КАФЕДРА ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТА И
УСТОЙЧИВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ

**ОТЧЕТ о преддипломной
практике**

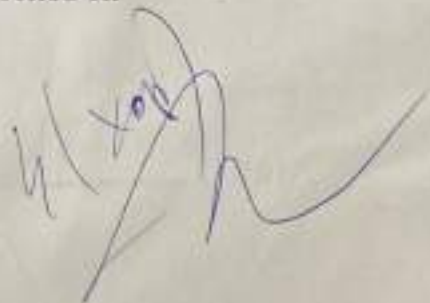
Принял: проф.каф. ЭТиУТ

Абидов А.О.

Выполнил: студ.гр.ОБДз-20



Адилбеков К.



КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
ОШСКИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ

АДЫШЕВА

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ КЫРГЫЗСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ

ОШСКИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Кафедра «Эксплуатации транспорта и устойчивая технология»

ДНЕВНИК

Студент Адилбеков Кемелбек Адилбекович

Группы 0503-1-20

Направления 670300 ТТЛ

Профиль 050

Срок практики от «17» марта 2025 г.

до «11» апреля 2025 г.

Приказ № 89/15 от «17» марта 2025 г.

Руководитель практики Авигор А.О.

Руководитель от производства [подпись]

Руководитель программы подготовки
бакалавров по направлению 670300
Технологии транспортных процессов

Заведующий кафедрой «ЭТнУТ» [подпись] Жоробек Б.А.

г. Ош – 2025 г.

Ош- 2025



ОШНОК

4/200

Календарный график			
Дата	Вид работы	Ф.И.О. исполнителя, должность, структурное подразделение	Прим.
	Оформление договора на проведение практики, приказ о закреплении руководителя практики от предприятия		
	Проведение инструктажа по охране труда и по технике безопасности		

Дата	Содержание выполненных работ	Отм. руковод.
01.03.25	1. Знакомство с руководством составом коллектива.	Н
02.03.25	2. проведение первого интервью.	Н
03.03.25	3. экскурсия по территории предприятия.	Н
14.03.25	Полн. собрания 05.03.25. Неделю	Н
05.03.25	Экспертная работа	Н
21.03.25	Улица Ж. РАХМАНОВА, Г. Ибрагимова.	Н
24.03.25	Паток, Эмчины,	Н
27.03	Улица Г. РАХМАНОВА, Улицы, Волгатара- ски,	Н
27.03	Сбор и анализ	Н
31.03	материалов для на отг.	Н

Дата	Содержание
07.04.25	ГРЧБД, АД
08.04.25	МЧМВДН
	Иринов
07.04.25	КРДСКА
09.04	УРЕМБ
	МОСТ
09.04.25	КЖОМ
11.04.25	ЭКОЦИО
	СОБРАМ
	ЗДНАД
	МДОН

[illegible]

СПРАВКА-ХАРАКТЕРИСТИКА

По результатам учебной/производственной/технологической/предквалификационной практики подготовки бакалавра группы 5" 050-1-20

Студент Азизбеков Киятбек Азизбекович
(Фамилия, имя, отчество)

проходил /а/ практику отлично
М.П. ДУСКИНА ГОРОДСКИХ УОРОЗИ ОГО.
(полное наименование организации, коллектива, проекта)

в период с « 11 » 03 2025 г. по « 11 » 04 2025 г.

В ходе практики участвовал/а в РЯЗНАТКА ГОРОДА
ЭКОНОМ. РЕМОНТ ОБЩЕСТВ. Ч.Т.Э.

Характеристика работы:

по элементам индивидуального плана

[illegible]

Оценка производственной и технологической дисциплинированности

Комментарии ОД Технополитехнически
Университетски студент
5-курсчигаро Азизбек К. 15.05.2025 - 11-мартта
11-апрелде келин, ОД шаардо
Колго Башир манажмент
практикасы ажару. Алгачкы
курсу тармагы учун атайын
мундун жана маанилүү мундун
көрсөткүчү практика учурунда
мундун маанилүү аспекти
алго. Практика учурунда
уруксуз, атайын маанилүү мундун
көрсөткүчү маанилүү мундун
көрсөткүчү учурунда маанилүү
мундун маанилүү маанилүү
мундун маанилүү маанилүү

Руководитель организации,
или назначенный им руководитель практики

Дата « 11 » 05 2025 М.П.

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫ
«ОШ ШААРДЫК
ЖОШДОР»
МУНИЦИПАЛДЫК
ИШКАНАСЫ

ИННОВАЦИОНДОО
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА
МУНИЦИПАЛЬНОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ
«ОШСКИЕ ГОРОДСКИЕ
ДОРОГИ»

№ 4/0

1005 04 2022

Opry 2025



БАКЕРЖИ ТАМАГА БИЛДИРҮҮ

Студенттин аты жөнү Радимбеков Котгорба Радимбекович
Курсу ОБД - 1-20 5 Тайпасы 5 ОБД - 1-20
Практика өтөгөн жери МН. ОГД. Г.ОН
Практикада аткарган кызматы Ведущий мастер
Практика аяктаган мөөнөтү 11.04.2025
Мекеме жетекчиси ШОНОВА Н.К. (Ф.А.А., колу)
Мекемедеги практика жетекчиси Р.Р.Вазов.С. (Ф.А.А., колу)
Студент - практикант [Signature] (Ф.А.А., колу)

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫ
«ОШ ШААРЫК
ЖОЛДОР»
МУНИЦИПАЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ
ИНН 00704200810105
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА
МУНИЦИПАЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ
«ОШСКИЙ ГОРОДСКОЕ
ДОРОЖИ»
№ <u>40</u>
<u>11.04</u> 2025

АТТЕСТАЦИОННОЙ

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ОШСКИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ им.академика М.М.АДЫШЕВА

**ИНСТИТУТ ЭНЕРГЕТИКИ И
ТРАНСПОРТА**

КАФЕДРА ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТА И
УСТОЙЧИВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ

ОТЧЕТ
о предквалификационной
практике

Принял: _____

Выполнил: _____

Ош- 2025



ВВЕДЕНИЕ

В 1941 году началась Великая Отечественная война, заставившая приостановить все дорожные работы на территории нашей страны. На 1418 дней огромная страна, создающая светлое будущее, погрузилась в разруху и голод, во всеобщую мобилизацию, боль и горечь утрат. Плечом к плечу советский народ выстоял, проявив в ВОВ чудеса бесстрашия и доблести. В мае 1945 года жизнь медленно возвращалась в мирное русло. Возвращение к мирной жизни. Только к началу 1950-х годов возобновилось строительство автодорог на территории Киргизской ССР.

Следует отметить, что к послевоенному времени общая протяженность дорог в стране была внушительной, но в основном это были грунтовые и естественные трассы. Протяженность усовершенствованных путей по территории Киргизской ССР составляла всего 420 километров, а увеличить сеть дорог с твердым покрытием не удавалось из-за постоянной нехватки финансирования.

Тем не менее, анализ состояния дорог в целом по стране позволял констатировать, что, невзирая на трудности, автодороги республики были хорошего качества, они своевременно реконструировались и правильно содержались.

Успешное выполнение четвертой пятилетки (1946-1950 годы) позволило в 1951 году Верховному Совету Киргизской ССР принять пятый пятилетний план, обеспечивающий дальнейший подъем всех отраслей народного хозяйства республики, рост материального благосостояния населения, улучшение здравоохранения и подъем культурного уровня народа. В грядущей шестой пятилетке планировалось дальнейшее улучшение и расширение дорожной сети Киргизской ССР. В 1956 году было организовано Управление строительства №16,

предназначенное для строительства полноценной автодороги Фрунзе – Ош. Несмотря на сложность и масштабы строительства, Управление и его структурные подразделения, а также субподрядные организации устроили настоящий штурм гранитных скал трех перевалов, не боясь оползней и обвалов насыпей. Сама природа покорила отважных строителей.

В 1958 году стало известно, что строительство автодороги Фрунзе – Ош вошло в семилетний план развития народного хозяйства СССР. Это позволило, наконец, обеспечить стройку материальными, трудовыми ресурсами и современной дорожно-строительной техникой, а местные партийные и советские органы оказывали всяческую поддержку и содействие для ускорения темпов строительства.

Фото: Автоколонна едет по дороге в Ош. 1963 год. foto.kg

В 1965 году долгожданная дорога Фрунзе – Ош была сдана в эксплуатацию. Это позволило обеспечить надежную автомобильную связь между севером и югом страны, соединить между собой Таласскую, Суусамырскую долины и Жумгалский район, обладающие богатейшими запасами сырья и природными ресурсами для развития животноводства.

Но на этом история дороги Фрунзе – Ош не заканчивается, поскольку еще в начале 60-х годов появилась необходимость в строительстве Токтогульской гидроэлектростанции на реке Нарын. В связи с этим в зону затопления попал значительный участок дороги, который пришлось «перенести». Строительство этого участка закончилось в начале 1970 года.

В 70-е годы еще раз пришлось переделывать участок дороги из-за строительства Курясайского водохранилища. В начале 1980 года окончательный вариант дороги, соединяющей север и юг страны, был сдан в эксплуатацию.

Следует отметить, что помимо строительства дороги Фрунзе – Ош по всей территории республики шла прокладка трасс, благодаря которым люди могли взаимодействовать, развивая торговлю и другие важные отрасли народного хозяйства.

Дороги суверенного государства

После распада СССР и размежевания союзных республик в 1991 году Кыргызстан стал независимым государством. Начался новый этап в истории страны, который отразился на всем народном хозяйстве, включая дорожно-транспортную отрасль.

С момента обретения суверенитета из-за недостаточного финансирования работ по эксплуатации и содержанию автодорог, а также проводимой в республике реструктуризации всего народнохозяйственного комплекса на рыночные методы хозяйствования дорожные магистрали долгое время не обслуживались, а парк дорожной техники не пополнялся и не обновлялся. Это привело к упадочническому состоянию автодорог.

Немаловажен и тот факт, что с 1995 года увеличилась интенсивность движения по основным транспортным магистралям страны, изменился характер и объем перевозимого груза, сократились государственные перевозки, и возрос объем коммерческих транспортировок. К тому же, значительно изменился состав транспортного потока и количество автофургонов, идущих с большим перегрузом по основным магистралям страны, вследствие чего дороги стали интенсивнее подвергаться естественному физическому износу.

Кыргызстану пришлось искать инвесторов, готовых помочь стране с улучшением состояния транспортных артерий. Важно было привести в порядок дорогу Бишкек – Ош, поскольку она являлась единственным связующим звеном между севером и югом.

Дорога Бишкек – Ош сегодня

С середины 1996 года начались строительные работы по реконструкции автодороги Бишкек – Ош. Генподрядными организациями, выигравшими международные тендеры для участия в Проекте реабилитации автодороги, становились такие крупные дорожно-строительные компании, как «Ирдо-ПАЗ» (Иран), «Энтес» (Турция), Кыргызско-Турецкое совместное предприятие «Суусамыр – Интер», «Самсунг» (Южная Корея), «Чайна бридж энд Роуд» (Китай).

Интенсивность движения транспортного потока на автодороге Бишкек – Ош на некоторых участках сегодня достигает 38 000 автомобилей в сутки. Министерство транспорта и дорог приступило к активному ремонту автомобильной дороги Бишкек – Ош на участке Бишкек-Кара-Балта где интенсивность автотранспорта наиболее высокая.

Сегодня общая протяженность автомобильных дорог в стране составляет 34000 км, включая 18782,05 км дорог обслуживаемые дорожными подразделениями Министерства транспорта и дорог КР. За последние годы трудовым коллективом министерства транспорта и дорог КР сделано многое по улучшению дорожной инфраструктуры в соответствии с принятой Национальной стратегией устойчивого развития Кыргызской Республики на 2013 – 2017 годы. В текущем году исполнилось пять лет со дня принятия Национальной стратегии устойчивого развития Кыргызской Республики на 2013 – 2017 годы, утвержденной 21 января 2013 года Указом Президента страны Алмазбека Атамбаева. В ней были определены приоритеты развития государства на этот период. В соответствии с ними, в целях расширения региональных экономических связей, увеличения объемов межгосударственной торговли – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики реализовывало за этот период значимые проекты по реабилитации существующих и строительству новых международных автомобильных дорог.

улучшить состояние дорог. Применение добавки полимера позволяет приспособить этот вид асфальта бетона к климатическим условиям в Кыргызстане, с одновременно очень жарким летом и довольно холодной зимой. Необходимо отметить, что щебеночно-мастичный асфальтобетон применен при строительстве Альтернативной дороги Север-Юг и соответственно в разы повышается срок эксплуатации этой автодороги.

Исходя из увеличивающихся числа негативных событий на автодорогах республики министерство транспорта и дорог было также проведена Национальная конференция по дорожной безопасности, которая дала возможность сконцентрировать внимание на интересы граждан, общества и государства на обеспечение безопасности дорожного движения, регламентированным Законом «О дорожном движении в Кыргызской Республике».

Особым направлением деятельности министерства является работа в Евразийском экономическом союзе в области транспорта по части гармонизации нормативно-правовых актов в союзе. Впервые с 3 по 5 августа текущего года на побережье озера Иссык-Куль проведено 8 совещание руководителей уполномоченных органов государств-членов Евразийского экономического союза в области транспорта. На очередном прошедшем совещании руководителей уполномоченных органов государств-членов Евразийского экономического союза в области транспорта приняли участие министры транспорта пяти стран и в соответствии с повесткой дня были рассмотрены вопросы «О проекте Плана мероприятий (дорожной карты)» по реализации Основных направлений этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики в части общих задач и приоритетов, автомобильного, водного и железнодорожного транспорта» и другие вопросы.

1953-1971 Кольбаев Кусани Колбаевич Министр автомобильного транспорта и шоссейных

1971-1979 Хилимончик Владимир Петрович Министр автомобильного транспорта и шоссейных

1979-1987 Орозалиев Кыдырма Абышевич Министр автомобильного транспорта и шоссейных

1987-1989 Иордан Андрей Андреевич Министр автомобильного транспорта и шоссейных

1989-1991 Убышев Джумакадыр Председатель Государственного комитета Транспорт и дороги Кыргызской Республики

1991-1993 Курманбаев Эркинбек Курманбаевич Министр транспорта и дорог

1993-1995 Аблесов Сыдыкбек Аблесович Министр транспорта

1995-1997 Ажикеев Токторбек Министр транспорта и связи

1997-2000 Сатыбалдиев Жанторо Жолдошевич Министр транспорта и связи

2000-2005 Жумалиев Кубанычбек Мырзабекович Министр транспорта и коммуникаций

2005-2006 Кадырбеков Ишенбай Дюшенбиевич Министр транспорта и коммуникаций

2005-2010 Сулайманов Нурлан Чолпонбаевич Министр транспорта и коммуникаций

2010-2011 Исаков Эркинбек Абдыкасыевич Министр транспорта и коммуникаций

2011-2015 Султанов Калыкбек Иманалиевич Министр транспорта и коммуникаций

2015-2016 Малабаев Аргынбек Джумабекович Министр транспорта и коммуникаций

14.04.2016-11.11.2016 Айдаров Замирбек Казакбаевич Министр транспорта и дорог

2016-2018 Калилов Жамшитбек Калилович Министр транспорта и дорог

2019-2020 Бейшенев Жанат Саматович Министр транспорта и дорог

ИСТОРИЯ

Появление и развитие автодорог на территории страны

В начале XX века Киргизия считалась одной из самых отсталых окраин царской России — страной полного бездорожья. С риском для жизни, верхом на лошадях и верблюдах, местное население добиралось по узким пыльным тропкам к местам назначений. Ни о каких полноценных дорогах тогда и речи не было.

Первые шаги советской власти

Важно построить дорогу, соединяющую северные и южные регионы! В 1924 году после национального размежевания Туркестана была образована Кара-Киргизская автономная область. Тогда же появилось Управление местного транспорта, работа которого началась с проведения инвентаризации дорог и караванных путей. Это было крайне необходимо, поскольку только по результатам исследований можно было оценить существующее состояние дорожной сети и спланировать ее дальнейшее развитие.

В 1929 году было образовано Управление шоссейных, грунтовых дорог и автотранспорта при Совете Народных Комиссаров Киргизской ССР («Кирдортранс»). В Управлении считали, что первоочередной задачей дальнейшего развития страны должно стать соединение севера и юга одной безопасной дорогой.

Инженерами было предложено четыре направления строительства этой жизненно важной транспортной артерии. Все они давали возможность эффективного развития народного хозяйства, создавая единое экономическое пространство для развития промышленности, сельского хозяйства и животноводства, энергетики и культурно-бытовых отношений, но «Кирдортранс» из всех предложенных направлений выбрал лучшее: Фрунзе — Рыбачье — Кочкорка — Нарын — Торугарт — Ош. Именно по этому направлению в начале XX века и начали строить дорогу, соединяющую северные и южные регионы.

Достоинствами этого варианта были, прежде всего, возможность круглогодичного функционирования пути сообщения для нужд хозяйства, перспектива обеспечения развития и связи с промышленностью зон земледелия и животноводства в Тогуз-Тороузской и Кетмен-Тюбинской котловинах и, что немаловажно, сравнительно небольшая в рамках государства протяженность будущей дороги — 550 километров.

На строительство были брошены основные силы, но вследствие острой нехватки финансирования, материальных и трудовых ресурсов работы проходили с большими затруднениями и простоями. Никаких технологий тогда не было — на дорогу просто укладывали гравий.

Фото: Дорога в Боомском ущелье, 1930 год. [foto.kg](#)
В 1935 году дорога Фрунзе – Рыбачье наконец-то была сдана в эксплуатацию. На всем протяжении она имела прочное гравийное покрытие, благодаря чему длительность проезда по ней сократилась почти на шесть часов!

Кроме того, несмотря на возникающие финансовые трудности, продолжалось и дальнейшее строительство участков дороги, соединяющей север и юг страны.

Фото: Пробивка новой дороги в горах. [foto.kg](#)
Будни великих строек

Пятилетние планы развития народного хозяйства СССР использовались как инструмент быстрого экономического развития СССР с 1928 года. Планы разрабатывались централизованно в общенациональном масштабе специально созданным государственным органом (Госпланом СССР) под руководством Коммунистической партии Советского Союза. (Википедия)
Историки отмечают, что вторая пятилетка (1933-1937 годы) стала поворотным пунктом в строительстве новых автомагистралей в Киргизской ССР.

Важным этапом в развитии дорожной сети стал и третий пятилетний план (1938-1942 годы). Одной из его задач была полная ликвидация бездорожья и увеличение протяженности дорог с твердым покрытием. Однако выполнение плана было труднореализуемым, поскольку материальных и

трудовых ресурсов в дорожном строительстве по-прежнему не хватало и приходилось призывать обычных граждан. Благодаря этому получилось несколько ускорить темпы строительства.

Следует отметить, что метод дорожного строительства Киргизской ССР вышел на первое место среди всех республик Союза и был рекомендован Госпланом страны Советов всем дорожным управлением союзных республик. В декабре 1939 года на страницах газеты «Советская Киргизия» было опубликовано письмо жителей Калининского района, которые обратились ко всем колхозникам страны с призывом построить в кратчайшие сроки, в течение лета 1940 года, дорогу от села Калининское (ныне — город Кара-Балта) до села Суусамыр (в Жайылском районе). Колхозникам Чуйской области понравилась эта идея, и на трассе было организовано социалистическое соревнование. Ударными темпами, за 65 дней, 18 000 колхозников аграрной республики простейшими орудиями труда: хетменями, ломами и лопатами — проложили и построили дорогу протяженностью 83 километра. Одновременно было начато строительство дороги Джалал-Абад — Токтогул, где трудились колхозники Джалал-Абадской и Ошской областей.

Совнарком Киргизской ССР посчитал, что неплохо было бы соединить эти две дороги. В результате этой важной инициативы местного населения появилась реальная возможность соединить север и юг страны, избегая трудоемкого строительства автодороги через Иссык-Кульскую и Нарынскую области.

Для Кыргызской Республики, не имеющей выхода к морю, международные автотранспортные коридоры являются единственной возможностью доступа к рынкам товаров и услуг стран СНГ и дальнего зарубежья. Их развитие, безусловно, приведет к значительному улучшению условий для региональной, межрегиональной и межгосударственной торговли. Более эффективные же торговые связи будут оказывать поддержку развитию бизнеса, созданию рабочих мест и повышению уровня жизни населения. Именно поэтому улучшение международных автотранспортных коридоров является приоритетом для дорожной отрасли страны. Протяженность основных международных и региональных транспортных коридоров составляет порядка 2242 км. Наиболее важными из них являются автомобильные дороги Бишкек – Ош, Бишкек – Нарын – Торугарт, Сарыташ – Карамык, Ош – Сарыташ – Иркештам, Ош – Баткен – Исфана и Талас – Тараз – Сусамыр.

На совершенствование перечисленных транспортных коридоров, начиная с 1996 года, было привлечено более 2,5 млрд. долл. США. В 2012 году мы полностью завершили реабилитацию двух международных транспортных коридоров: Ош – Сарыташ – Иркештам и Сарыташ – Карамык, в 2017 году Бишкек – Нарын – Торугарт. В настоящее время продолжается реабилитация автодорог Ош – Баткен – Исфана и Талас – Тараз – Суусамыр. Активная строительная деятельность наблюдается также на юге республики, где ведется реабилитация автодороги Ош – Баткен – Исфана. Хотелось бы отметить, что реабилитация указанной автодороги призвана также решить проблему обеспечения беспрепятственного транспортного сообщения в местах сопряжения приграничных территорий Баткенской области с анклавами Узбекистана и Таджикистана за счет строительства объездных дорог. Самым масштабным проектом, реализуемым нашим министерством в настоящее время, является проект по строительству Альтернативной дороги «Север – Юг», протяженностью 433 км. Проект поделен на три фазы. В 2014 году Министерство транспорта и дорог КР приступило к реализации Фазы I,

который включает маршрут: «с. Кызыл-Жылдыз – с. Арал» (км 183-195) и «с. Кизирман – г. Джохал-Абад» (км 291-433), в том числе строительство тоннеля через перевал «Ков-Арт», протяженностью 3,7 км. Реабилитация участка «с. Кызыл-Жылдыз – с. Арал» (км 183-195) завершена. Строительные работы на остальных участках осуществляются согласно утвержденному графику и будут завершены к 2019 году. Начаты также строительные работы в рамках Фазы II проекта, охватывающей участок «Арал-Кизирман». В настоящее время на данном участке ведутся полномасштабные строительные работы, которые также планируется завершить к 2020 году. Что касается Фазы III проекта, которая предполагает строительство участка от г. Балыкчи – до с. Кызыл-Жылдыз (км 0-183), то в настоящее время в рамках нее осуществляется отбор подрядчика и консультанта. Необходимо отметить, что грузоподъемность на ось автомобиля по строящейся Альтернативной автодороге Север-Юг составляет 11,5 тонн. Кроме этого, применен здесь новый метод укладки щебеночно-мастичный асфальтобетон.

Данная трасса имеет большое международное значение. Соединение данной дороги с дорогами Казахстана и России на севере страны и Таджикистана — на юге, позволит создать сквозной транзит по маршруту Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан. Он позволит стране выйти из транспортного тупика при сохранении экономической самостоятельности и выполнения обязательств в рамках СНГ, ЕАЭС, ОДКБ и ШОС. Мы полагаем, что новая дорога самым благоприятным образом скажется на социальном и экономическом положении наших граждан.

Приоритетным проектом на ближайшие несколько лет для нас является также ре-абилитация, так называемого, «Иссык-Кульского транспортного кольца». Длина северного полукольца составляет 218 км, южного – 220 км. Эта дорога имеет важное экономическое значение для Кыргызской Республики. В г. Балыкчи, который является одним из транспортных узлов нашей республики, он обеспечивает транспортную связь между Иссык-Кульской, Чуйской и

Нарынской областями. Она также обеспечивает непрерывную транспортную связь между КНР (Кашгар) и Республикой Казахстан через территории Нарынской и Иссык-Кульской областей по коридору ЦАРЭС-1. Кроме того, через «Иссык-Кульское транспортное кольцо» мы планируем соединить альтернативную дорогу «Север – Юг» с автомобильными дорогами Республики Казахстан, в частности обеспечить выход к магистрали «Западный Китай – Западная Европа», строительство которой осуществляется в настоящее время казахской стороной.

В 2015 году мы завершили реабилитацию первого участка данной дороги – от перевала «Кувакы» до г. Балыкчи. В настоящее время ведется реабилитация участка от г. Балыкчи до с. Курумду. По финансированию реабилитации остальных участков министерство в настоящее время ведет переговоры с различными международными финансовыми институтами. Уже сейчас активно благоустраиваются отдаленные районные и областные центры, появляются там широкие асфальтированные дороги где на протяжении последних пятидесяти лет лежал только гравий. В текущем году устроено асфальтобетонного покрытия более чем на 400 км автодорогах. Таким образом, Минтрансдор КР ведёт работы по улучшению дорожной сети страны в нескольких направлениях, в том числе за счет привлечения инвестиций и за счет республиканского бюджета. Создаются условия для обеспечения транзита товаров по международным транзитным коридорам что значительно повысит её экономический потенциал. Ради такой высокой цели тысячи дорожников Кыргызской Республики трудятся не покладая рук и не считаясь со временем.

Необходимо отметить, что министерством транспорта и дорог придается значение не только строительству автодорог, но их содержанию. В соответствии с принятой Национальной стратегии устойчивого развития Кыргызской Республики на 2013-2017 годы были реализованы ряд проектов по оснащению дорожно-эксплуатационной техникой Ошской, Джалал-

Абадской и Таласской областей». Например, реализация одного из проектов осуществлялась в рамках Соглашения о техническом сотрудничестве между Правительством Японии и Правительством Кыргызской Республики от 6 октября 2004 года, на основании поданных министерством заявок в 2011- 2012 годах на поставку техники и Грантового соглашения, подписанного 31 июля 2014 года между Правительством Кыргызской Республики и Японским Агентством Международного Сотрудничества (JICA). В рамках данного проекта осуществлена поставка 355 единиц дорожно-эксплуатационной техники и оборудования, в том числе 4 асфальтобетонных завода (АБЗ) и 4 камнедробильные установки (КДУ), которые уже установлены в Ошской, Джалал-Абадской и Таласской областях.

По проекту «Реабилитация автодороги Бишкек-Нарын-Торугарт» (по линии ИБР) 2013 году была поставлена 80-единиц дорожно-строительной техники и оборудования. По линии Турецкого кредита 2013 году была поставлена 74 единиц дорожно – строительной техники и оборудования. В том числе 3 комплекта стационарных АБЗ и КДУ и 1 комплект передвижной АБЗ и КДУ. Один из них был установлен в Ак-Талинском районе Нарынской области, второй в Токтогульском районе Джалала-Абадской области, третий - в Кара-Бурунском районе Таласской области. Передвижной асфальтобетонный завод (АБЗ) был установлен в Суусамырской долине. С 2013 – 2017 гг. была поставлена 509 единиц дорожно – строительной техники и оборудования в Кыргызскую республику для строительства и содержания автодорог.

В текущем году была восстановлен Японский стабилизатор фирмы «SAKAI», который применялся для укладки асфальтобетона при строительстве автодорог с 2007 по 2010 годы в КР. А с 2010 года она до 2017 года в связи с отсутствием запасных частей к ней была заморожена и с в этом году с помощью японских специалистов фирмы «SAKAI» была отремонтирована и сдана вновь в эксплуатацию и в настоящее время Японский стабилизатор применяется при строительстве автодороги Бишкек-Красный строитель в



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА И
КОММУНИКАЦИЙ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Ошское территориальное управление
Департамента наземного и водного
транспорта при Министерстве транспорта
и коммуникаций





HP



