

ОТ ХОРГОСА ДО ТУРСУНЗАДЕ ПО ЮЖНОЙ ВЕТВИ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Большинство нынешних дорог, существуют издревле, ведь проложены были они еще столетия, а некоторые и тысячелетия назад нашими предками, которым тоже нужны были пути для ведения торговли, установления дипломатических отношений,

путешествий, расширения границ своего влияния. Но если в те давние времена по утрамбованному грунту степей, сыпучему песку пустынь и пробитым среди скал тропам двигались на верблюдах, лошадях и других вьючных животных, то сегодня на службе у человека появились, построенные им же, великолепные магистрали и мощные автомобили, на которых он с комфортом за считанные часы преодолевает тысячи километров в десятки раз быстрее, чем его предки. Одной из самых старинных дорог, существующих в мире, является Великий Шелковый путь, который был важнейшей сухопутной артерией, по которой осуществлялось сообщение между Востоком и Западом. И если по прошествии времени, она утратила свое значение, то сегодня вновь оказалась востребованной. Шелковый путь возрождается на глазах. В Китае, Казахстане и некоторых других странах полным ходом идут работы по строительству международной транзитной автомагистрали, которая станет самым коротким путем из Европы в страны Восточной Азии. С целью ознакомления с нынешним состоянием дороги, в июне нынешнего года был организован автопробег по Великому Шелковому пути, который посвятили 70-летию Великой Победы.

Международный Автопробег дорожников стран СНГ по горным дорогам Центральной Азии стартовал в Казахстане с железнодорожной станции Алтынколь на границе с Китаем.

В Международном автопробеге, организованном Межправительственным советом дорожников, кроме представителей стран ближнего зарубежья, приняли участие эксперты из Германии, Словении, Италии. В числе основных задач – сбор информации о состоянии транспортных автодорожных коридоров и подготовка предложений по улучшению международных автомобильных дорог.

«Целью международного автопробега является изучение состояния автомобильной дороги, проведение мониторинга, выработка предложений для дальнейшего улучшения состояний и развития международной магистрали, – сказал руководитель секретариата межправительственного совета дорожников Бури Каримов.

Маршрут Международного автопробега пролегал по южной ветви Великого Шелкового пути. Официально считается, что этот термин по отношению к системе транспортных караванных сообщений востока и запада Евразии, в 1877 году ввел немецкий исследователь Фердинанд Рихтгофен в фундаментальном труде «Китай». Но и до него караванные пути в этих краях купцы и историки именовали шелковыми, по названию основного перевозимого ценного товара. Современный автокараван Межправительственного совета дорожников повторил направление одного из древних маршрутов, желанным местом назначения которого была Ферганская долина, с находившимися там зонами торгового предпринимательства начала современного летоисчисления. Автомобили проехали по дорогам трех республик: Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана, от станции Алтынколь (пограничный пункт пропуска «Хоргос» на границе с Китаем), до города Турсунзаде на границе с Республикой Узбекистан. В составе колонны на разных участках насчитывалось от 13 до 35 автомобилей. По ходу дви-



жения участники осматривали места производства строительных работ и производственные мощности, задействованные на выпуске дорожно-строительной продукции.

Как показал опыт предыдущего Международного автопробега «Западная Европа – Западный Китай» (от Бреста до Хоргоса), такая форма обследования транспортных коридоров позволяет оперативно собрать и обобщить информацию по многим направлениям деятельности – от организации движения автотранспорта и придорожного сервиса до применения современных технологий и методов работы на автомобильных дорогах стран Содружества Независимых Государств.

Старт автопробегу был дан на станции Алтынколь, построенной для обеспечения доступности центра международной торговли Хоргос, который создается на казахско-китайской границе. В перспективе там планируется возвести целый город, в котором будут устроены современные торговые площади и склады, гостиницы, развлекательные центры и прочая инфраструктура. Развитие свободной торгово-экономической зоны стало одним из условий разворота работ по строительству транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». На китайской стороне действует рынок. На казахской построена железнодорожная станция, с необходимой сопутствующей инфраструктурой, от складов до жилых домов. К новенькому пассажирскому вокзалу один раз в двое суток прибывает электричка из Алматы. Этот маршрут постепенно набирает популярность. Но в полной мере торгово-экономическая зона станет доступной, и начнет пользоваться популярностью с завершением строительства автомобильной дороги Алматы – Хоргос, которая стала конечным этапом прокладки транспортного коридора протяженностью 2787 км по территории Казахстана. Всего там за три года построено и реконструировано до норм первой технической категории 1391 км дорог, до норм второй технической категории 1061 км. Объем плановых вложений превы-





сил 5,5 млрд. долларов США. Средства для развития дорожного строительства предоставили пять крупнейших международных банков.

Участок Алматы – Хоргос протяженностью 304 км разбит на несколько лотов. Работают иностранные подрядчики, но контрактами, как правило, оговаривается, что использование иностранного персонала не должно превышать 10 процентов. Хотя бывают и исключения. На рассматриваемом участке 112 км строит турецкая компания СП «Догуш/Гульсан», 192 км строит италийско-казахское СП «Тодини/Имперджилио/Казахдорстрой», мосты и развязки (в общей сложности 31 объект) возводит азербайджанско-казахское СП «Евракон/МО-1», и наконец внеклассный мост через реку Или строит чешская компания ОАО «OHL ZS». Всего в этом году предстоит ввести 150 км автодороги первой технической категории с цементобетонным покрытием. Остальное – в следующем.

После торжественного многолюдного митинга и концерта районной самодеятельности, караван автопробега в сопровождении дорожной полиции двинулся в путь, останавливаясь в местах выполнения дорожно-строительных работ. Хорошо организованное производство завораживало не меньше, чем живописные виды знаменитого Чарынского каньона, памятника природы, сложившей из осадочных пород возрастом около 12 млн лет, причудливые отвесные горы. Сегодня каньон превратился в заповедник, в котором водятся многочисленные животные, и растет более 1,5 тысяч растений, 17 из которых занесены в Красную книгу. В их числе Согдийский ясень, переживший эпоху оледенения – роща аналогичных деревьев есть только в Северной Америке. Благодаря строительству дороги это чудо природы станет более доступным для туристов.

На одной из остановок, на 233 км автодороги «Алматы – Хоргос» участники автопробега осмотрели строящийся мост через реку Или. Длина моста 700 метров. Строительство начато в 2013 году, планируется завершить в апреле 2016. Половина пролетного строения уже собрана и надвинута на опоры.

На следующей остановке участники автопробега полюбовались работой бетоноукладчика, оставляюще-



го за собой полосу цементобетонного покрытия. Конструкция дорожной одежды представляет собой основание из песчано-гравийной смеси толщиной 33 см, основания из щебеночно-песчанной цементобетонной смеси толщиной 18 см, и цементобетонного покрытия толщиной 25 см. Непосредственно на объекте работают 122 иностранца и 682 местных сотрудников.

Убегающее вдаль свежеложенное цементобетонное покрытие дороги первой категории, разделенное полосками деформационных швов, вызвало уважение к проделанной колоссальной работе по строительству магистральных автодорог в Казахстане. Она стала возможна в результате осуществления программы инфраструктурного развития на 2015-2020 годы «Нурлы Жол» («Путь в будущее»). Свою немалую лепту внесли в процесс разворота строительства определенные главой государства Нурсултаном Назарбаевым 100 шагов для реализации реформ. В шаге 65-ом отмечалась необходимость интеграции Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки и создание интермодальных транспортных коридоров. Подробно об этом говорилось на конференции «Международные автомобильные дороги: качество, безопасность инновации, образование», организованной участниками автопробега в Алматы.

Уже из названия конференции понятно, что на ней речь шла о многих направлениях работы дорожников разных стран, об их опыте, о применении современных методов и материалов, о подготовке кадров, о совместных проектах. Актуальную тему разработки стандартов Таможенного союза затронул в своем докладе генеральный директор СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» Леонид Хвоинский. Но главными докладчиками стали специалисты Казахстана. О действующей в республике программе дорожного развития рассказал заместитель правления АО «НК «Казавтожол» Улан Алипов. Всего в республике предусмотрена реализация 11 автодорожных проектов: Западная Европа – Западный Китай, Центр – Юг, Центр – Восток, Центр – Запад, Алматы – Усть-Каменогорск, Кызылорда – Жезказган – Караганды, Астана – Петропавловск – граница России, Уральск – Каменка, Юго-западный обход Астаны,





Жетыбай – Жанаозен, Ушарал – Достык.

Иностранным участникам конференции пришлось поискать на карте незнакомые им названия. Зато после этого сразу становится понятной масштабность задачи. Ее осуществлению способствуют природные богатства и производственные мощности Казахстана, благодаря которым на 90 процентов обеспечивается потребность автодорожной отрасли в строительных материалах. Последовательно решается и вопрос финансирования. Здесь большую роль играют иностранные кредиты. Так в этом году идет работа по привлечению займов «ЭксИмБанка» КНР на сумму 2,5 млрд долларов США. А всего на программу «Нурлы жол» планируется потратить около 13 млрд долларов.

Большая роль в выполнении дорожных работ в Казахстане отводится научным разработкам. В последние 5-6 лет специалисты Каздорнии исследовали возможность использования 20 полимерных добавок. С их применением построено более 50 опытных участков и осуществляется их мониторинг. Также заложено 19 опытных участков покрытий из теплых асфальтобетонных смесей. После выполнения опытных работ по устройству тонких слоев износа из холодных смесей, на автодорогах республиканского значения стала применяться технология микросюрфейсинга. Особое внимание уделяется заделке деформационных швов современными составами и мастиками.

Рассказанное на конференции принимающая сторона подтверждала практической демонстрацией отдельных участков по ходу пробега и соответству-

Пресс-конференция

По завершении международной конференции состоялась пресс-конференция.

«Целью международного автопробега является изучение состояния автомобильной дороги, проведение мониторинга, выработка предложений для дальнейшего улучшения состояния и развития международной магистрали. Конечно же, двигаясь по маршруту, мы будем изучать другие сопутствующие вопросы: как обстоят дела в пограничных службах, таможах, государственных автоинспекциях. По завершении пробега мы подготовим документ, в котором укажем свои комментарии и замечания, а после направим его в правительства государств», – рассказал руководитель секретариата межправительственного совета дорожников Бури Каримов.

Строительство международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» подходит к концу. Крупный участок этого коридора – трасса «Алматы – Хоргос», протяженностью в 304 километра, будет сдан в ноябре 2016 года. Об этом корреспонденту ДТ рассказал

заместитель председателя Комитета автомобильных дорог Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан Сайранбек Бармаков во время автопробега «От Хоргоса до Турсунзаде».

– Сейчас уложено 30 километров цементобетонного покрытия. В этом году планируется сдать 150 километров, а в следующем еще 148 километров, – заявил Бармаков. – Автодорога будет четырехполосной с максимально разрешенной скоростью – 140 километров в час.

Это позволит доехать из Алматы до Хоргоса всего за 2,5 часа. Толщина цементобетонного покрытия трассы составит 25 сантиметров. Межремонтный срок – 20 лет. Общая стоимость проекта – около 120,3 миллиарда тенге.

«Как только эта дорога откроется, из Китая в Европу пойдет большой поток коммерческих авто. Ведь срок доставки грузов автомобильным транспортом из Европы в Китай сократится до семи суток. Тогда как поездом – 10 суток. Пропускная способность новой трассы будет от 10 до 20 тысяч автомобилей в сутки. Строительством



ющими экскурсиями. В частности, интересным стало посещение ТОО АЗМК (Алматинский завод мостовых конструкций), который на 85 процентов обеспечивает потребности мостовиков республики в железобетонных изделиях. Здесь разработаны новые технологические решения по монтажу сборных железобетонных конструкций. Участникам автопробега продемонстрировали составную постнапряженную мостовую балку, длиной 42 метра.

Производственные экскурсии не затмили других красот бывшей столицы Казахстана. Участникам автопробега показали знаменитый высокогорный открытый каток Медео и не менее знаменитую в Алматы гору Кок-Тюбе («Зеленый холм»), с которой открывается великолепный вид на город. Деловая атмосфера постепенно переходила в дружескую, в которой находилось и место для шуток. Предметом одной из них стало местное название хорошо знакомых объектов. Так указатель с надписью «эуежай» означает на казахском не направление движения, а «аэропорт», которым никто из участников автопробега не воспользовался. Их ожидал путь по горным автодорогам Центральной Азии к новым знаниям и впечатлениям.

**Николай ПРОКАЗОВ,
Карлыгаш БАЙМУРЗАЕВА,
соб. кор. ДиТ**

Москва-Алматы-Хоргос-Алматы

Продолжение читайте в следующем номере.



этого участка транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» занимаются четыре международных компании из Турции, Азербайджана, Чехии и Италии. В субподрядах участвуют казахстанские предприятия. Используются отечественные строительные материалы. Ориентировочно, к 2018 году планируем ввести платный проезд по дороге», – заявил Сайранбек Бармаков. Заместитель председателя правления АО «Национальная компания КазАвтоЖол» Улан Алипов подчеркнул, что создание условий для экономического роста и повышение уровня качества жизни людей напрямую зависит от масштабов и направлений сети автомобильных дорог. В связи с этим, в стране были начаты масштабные работы по реализации государственной программы инфраструктурного развития «Нурлы жол». Генеральный директор российского межрегионально-го объединения дорожников «Союздорстрой» Леонид Хвоинский, участвующий в автопробеге, отметил новые подходы при строительстве дорог в Казахстане.

«Проехав по первому этапу маршрута, я с удовлетворением отметил, что в Казахстане дорожной отрасли уделяется пристальное внимание со стороны Президента и Правительства страны», – заявил Леонид Хвоинский. Он отметил высокое качество возводимой трассы и считает абсолютно правильным решением строить ее в цементобетонном варианте. «К сожалению, в России в последнее время очень мало уделяется внимания строительству таких дорог. Для природно-климатических условий России, которые в ряде случаев совпадают с казахстанскими, цементобетон – наиболее долговечное, надежное, современное и при этом дешевое покрытие. Мы увидели устройство цементобетонного покрытия, земляного полотна, ознакомились с ходом строительства мостового перехода через реку Или. И убедились, что все работы выполняются на уровне международных стандартов. Уверен, что такая дорога будет служить многие десятилетия и не только для жителей Казахстана», – сказал генеральный директор «Союздорстрой».