



ОТ ХОРГОСА ДО ТУРСУНЗАДЕ

ПО ЮЖНОЙ ВЕТВИ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Продолжение. Начало читайте в предыдущем номере.

Дорога от Алматы до таможенного поста Кордай и пограничного пункта «Ак-жол» запомнилась хорошим состоянием, вызванным проведенным пять лет назад ремонтом с применением шероховатой поверхностной обработки. На одном из участков промелькнула вывеска «Трассовый медико-спасательный пункт». Такие пункты в Республике Казахстан устанавливаются в местах концентрации ДТП. Они оснащены всем необходимым оборудованием для оказания первой помощи пострадавшим и их эвакуации. Также в памяти остался пункт придорожного сервиса «Евразия» с огромным залом для приема пищи, вращающиеся лопасти ветряных электростанций, великолепный воздух предгорий и сопровождающие караван автопробега хребты заснеженных гор.

Таможенный пост Кордай в Республике Казахстан караван автопробега преодолевает без лишних формальностей, а на пограничном пункте Ак-Жол в Республике Кыргызстан всех ждет торжественная встреча с хлебом-солью и коротким митингом, на котором руководитель Межправительственного совета дорожников Бури Каримов в очередной раз рассказывает о целях автопробега. После обмена приветственными речами колонну возглавляет машина дорожной полиции Киргизской республики (Кыргызстан).

По сравнению с соседним государством и с привольными степными просторами невольно обращает на себя внимание плотная жилая застройка. Видимо сказывается близость и обилие гор. Дома тянутся вдоль дороги постепенно переходя в приго-

роды Бишкека и практически незаметно караван оказывается в столице Республики.

Следующее утро начинается с очередной Международной конференции «Международные автомобильные дороги: качество безопасность инновации, образование». Акцент делается на опыт специалистов Кыргызстана. Они рассказывают о своих дорожных программах, о строительстве автодороги «Бишкек – Ош», которая не только объединила страну, но и сыграла большую роль в строительстве гидроэлектростанций, сделавших эту страну независимым энергетическим государством.

Начиная с 1996 года на автодороге велись работы по «реабилитации» (такой термин широко используется как в Кыргызстане, так и в Таджикистане). Завершающими стали участки «Бишкек – Кара – Балта» и «Маданият – Джалал-Абад», общей протяженностью 130 км. Работы выполнялись на кредитные средства, предоставленные Азиатским банком развития. Основные работы выполняла китайская компания «Чайна роуд». Сопровождение обеспечивали инженеры ФИДИК и Кыргыздортранспроект, ведущая проектно-консультационная фирма в республике, при участии которой осуществляются практически все проекты строительства автодорог, аэродромов, гидротехнических и мелиоративных сооружений.

Как сообщил заместитель министра Улан Уезбаев, Министерство транспорта и коммуникаций Киргизской республики ведет работу по развитию международных транспортных коридоров. Одним из основных направлений стало строительство авто-

дороги «Север–Юг», от города Жалал-Абад до города Балыкчи. Она станет альтернативой маршруту «Бишкек – Ош». Трасса соединит страну с Казахстаном и Россией на севере и Таджикистаном – на юге, что позволит Кыргызстану стать транзитным государством по маршруту Россия-Казахстан-Таджикистан в обход Узбекистана. Строительство такой дороги будет способствовать развитию международного и внутреннего туризма, улучшит доступ к разрабатываемым месторождениям: угольному Кара-Кече, урановому Минкуш, золоторудному Макмал, а также к другим важным объектам. Районы проложения трассы – Сузакский, Тогуз-Торузский, Джумгалский и Кочкорский – получат дополнительные возможности для социально-экономического развития.

Кроме этого проекта на территории Кыргызстана реализуются проекты по реабилитации еще 4 международных транспортных коридоров, пронизывающих страну вдоль и поперек. Для этого привлекаются в основном заемные средства Азиатского банка развития, Эксимбанка Китая, Экспортно-Импортного банка Китая, Исламского банка развития, Арабской координационной группы, Евразийского банка развития, Всемирного банка, Европейского банка реконструкции и развития. Очень сложно объективно оценить последствия такого привлечения кредитов, но положительные результаты были заметны в дальнейшем путешествии по автодороге Бишкек – Ош.

Киргизию не зря называют горной страной. Выезд из Бишкека, как и въезд отличается плотной жилой застройкой. Улица Советская, по которой движется караван автопробега, кажется бесконечной. Примечательно, что ее пересекают другие улицы с названиями, напоминающими недавнее советское прошлое: Пионерская, Комсомольская, Пролетарская, Энгельса, 1 мая. В эти названия влетает другой местный колорит с вывесками, написанными то арабской вязью, то на киргизском, русском, а то и на английском языке.

С приближением к горам дорога освобождается от тесной застройки. После остановки на обед

в хорошо оборудованном придорожном комплексе караван начинает подъем вверх по ущелью Кара-Балта, вдоль одноименной реки, уступившей часть берега под автомобильную дорогу. Несколько раз на дороге встречались стада лошадей, отары овец. В стороне от дороги удивляли своей способностью к скалолазанию отдельные животные. Трудно было понять, что делает корова, расположившаяся посреди ледника или лошадь, забравшаяся на неприступный каменный утес.

Высшей точкой нашего путешествия на этом маршруте стал тоннель имени Кусайна Кольбаева (первого республиканского министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог) на высоте 3200 метров. Он построен в 1963 году. Его протяженность 2660 метров. Система управления тоннелем находится в небольшом помещении и на первый взгляд выглядит примитивно: экран с картинками от камер видеонаблюдения и неуклюжий шкаф, в котором расположены тумблеры включения вентиляции. На самом деле, после ремонта в 2012 году в тоннеле установлена 31 видеокамера, 310 светодиодных светильников и 12 вентиляторов с приборами измерения загазованности. Обслуживает тоннельное хозяйство ДЭП-9 Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызстана в составе 36 человек. Также, на перевале Тоо-Ашуу посменно дежурят 4 медика из территориальной больницы Жайылского района.

При проезде через этот перевальный участок природа всю демонстрировала свой коварный нрав, то жгла жарким солнцем, то обрушивалась проливным дождем. Местные дорожники рассказывали, что зимой здесь бывают и снегопады до полутора метров за день, и температура может скакать от минус пятнадцати до плюс пятнадцати. Оценив большие усилия, прилагаемые для содержания дороги в таких непростых условиях, участинки автопробега двинулись дальше.

Впереди ждала одна из достопримечательностей и важная часть энергосистемы Кыргызстана, самое крупное в Средней Азии Токтогульское водохранилище размером 65 на 40 км и глубиной от 5 до 120 метров. Плотина Токтогульской ГЭС по своим кон-



структивным параметрам – уникальное бетонное сооружение, предназначенное для эксплуатации в условиях исключительно высокой сейсмичности. Её высота 215 м, длина по гребню – 292,5 м. Общий объем бетона в плотине равен 3,2 млн. м³.

После ночевки на прибрежной базе отдыха Кок-Бел, которая только обустраивает свою инфраструктуру, готовясь к приему туристов, участники автопробега остановились у плотины Курпсайская ГЭС (высота 113м), которую сторожит ветеран войн 18 века, каменный Сатыкей-батыр на постаменте.

Осмотрев окрестности, караван двинулся дальше, через многочисленные горные серпантины, постепенно спускаясь на равнину. По дороге часто попадаются юрты придорожных торговцев кумысом и молочными продуктами. Местные жители говорят, что в советские времена у киргизов было не принято торговать кумысом, им просто угощали. В рыночных условиях все стало товаром. В республике даже открылись кумысолечебницы. В целом животноводство здесь довольно развито. В условиях гор посевных площадей немного. В переходный период землю разделили на паи, и раздали в частную собственность. Но затем право собственности на выпасные луга отменили, и ими теперь могут пользоваться все животноводы. Рассказывают, что в сельской местности средней семье для жизни необходимо держать порядка 36 баранов, 12 лошадей и 6 коров. Для их содержания требуется заготовка сена, которая в момент нашего путешествия в начале лета была уже в разгаре. До зимы на скошенных лугах трава вырастет еще несколько раз.

По мере спуска в Ферганскую долину меняется пейзаж. Вместо пастбищ появляются огороды. На развалах продается свежая капуста, картошка. По отдельным видам овощей здесь можно собирать два урожая в год. Вдоль дороги тянется двойной ряд колючей проволоки – это граница с Узбекистаном. Проход запрещен, но кое-где на ничейной полосе пасется скот, принадлежащий жителям как одной, так и другой стороны границы.

В древности, в II-I в. до н. э. именно через Ферганскую долину пролегали караванные тропы, ведущие из Индии и Китая. Здесь был оживленный перекресток Памиро-Алайского участка Великого шелкового пути. В частности, караваны шли через Бухару, Самарканд к Ходженту и приходили в Ферганскую долину с заходом в города Ош и Узген, а затем отправлялись в Центральный Тянь-Шань и дальше на юг, в сторону Восточного Туркестана.

От этой истории следов не осталось, зато в старинном Узгене есть более поздние свидетельства жизни большого оживленного города на перекрестке торговых путей. Это минарет, построенный в XI веке. По историческим данным его высота первоначально составляла 46 метров. Сейчас, в восстановленном виде старинный минарет возвышается лишь на 39 метров.

Николай ПРОКАЗОВ,

Москва - Алматы - Бишкек

Окончание читайте в следующем номере.

