

18.08.2018: ПО ШЁЛКОВОМУ ПУТИ

Записки газонавта

Часть 3. Оренбург – Актобе – Аральск

Нихао! Здравствуйте!

Я продолжаю делиться впечатлениями, возникающими по мере движения нашего газового автомобиля из России через Казахстан в Китай. (Вот почему вначале появилось приветствие на китайском языке.) Точнее, мы едем в Жудун – место старта автопробега «Газ в моторы» (так, наконец, окрестили проект) по трансконтинентальному «Голубому коридору» от Тихого до Атлантического океана.

Поскольку впечатления мои касаются многого, за что цепляется глаз, и в основном очень хаотичны, попытаюсь их как-то структурировать по темам, времени и пространству. А впечатлений разных много, поскольку в этих краях так плотно работаю впервые.

Вслед за героем Чехова из пьесы «Свадьба» скажу: «Я не Спиноза какой-нибудь, чтоб выделять ногами кренделя», и поэтому перейду к делу. Я, кстати, и не генерал тоже. Но денег не брал.

Путь дорожка

Рано утром 17 августа 2018 года семь автомобилей российской группы автопробега покинули Оренбург в направлении Актюбинска. В Республике Казахстан его теперь называют Актобе. Хотя у нас принято старое, ещё советское название, из уважения к нашим соседям и партнерам буду называть его, как они - Актобе. Да и букв нужно меньше печатать.

Состав нашей колонны такой: Кунг КАМАЗ-43118 – машина сопровождения, IVECO Stralis – тягач для криоцистерны с СПГ, два автомобиля технической помощи на базе Урал Next и КАМАЗ, фургон Hyundai, городской автобус Lotos и VW Passat. Езда в колонне требует определенных навыков и терпения. Особенно, если в колонна смешаны машины разных классов. Это в принципе недопустимо. Но это – как раз наш случай. Вместе с автобусом, средними и тяжелыми грузовиками фольксваген вынужден тащиться со скоростью 90 - 100 км/час. Это по хорошей дороге за городом. Общая средняя скорость намного ниже. Сегодня она едва превышает 50 км/час. Считайте сами, за сколько мы проедем 600-километровый этап.



До таможенного поста «Жайсан» на границе Россия - Казахстан (пара сотен верст от Оренбурга) однополосная двухпутка с хорошим покрытием. Узковатая, правда. После границы до Актобе - такая же. Есть, правда, несколько мест, где идет капитальный ремонт; там дорожка фронтальная... В отношении дорог я для себя вынес следующее частное определение: на российской дороге вполне комфортно работать с компьютером. На казахской - после Актобе это уже проблематично. Из-за тряски пальцы не попадают в нужные клавиши.

Цвет солнца

Если более-менее точно не знать место своего положения, то определить, где находишься невозможно. Ландшафт в российском Оренбуржье и Актюбинской области Казахстана одинаковый. Плавные и долгие перекааты холмов. Глазу зацепиться не за что. Географы называют эти полынно-травяные места плато Мугоджары.

Слева и справа от дороги обработанные поля и брошенные степи космического размаха. На Рязанщине, родине моих предков, есть обширные поля. Но взгляд обязательно упрётся в поселение или перелесок. А тут как говорят: «ни конца – ни края». Изредка увидишь куст или пунктир электролинии.



Цветовая гамма пейзажа: у солнца, и правда, как в названии великого кинофильма, цвет белый; у неба голубой или синий; у земли - песочный различных оттенков. Если задуматься, окажется, что огромная часть обитаемого мира носит именно эти цвета: Азия, Африка, Австралия, Америка и даже Европа. Время от времени в ткани здешнего ландшафта появляются желтые лоскуты плантаций кормового подсолнечника, темно зеленые - арбузных гряд, соломенные - жнивья и темно-коричневые - свежей пашни. Техники на полях не видно. Не сезон.

Кстати, об арбузах. Мне раньше не доводилось видеть, как они растут. И вот Голубой коридор предоставил такую возможность. Оказывается, эти зеленые мячи просто лежат на земле. Нам сказали, что на бахче арбуз стоит всего семь рублей за килограмм. В Москве цена августа 2018 года – 12-15 рублей

за кило этой ягоды. Так как дорога проходит рядом с плантацией, мы видели конных объездчиков. А ещё бахчу охраняют чучела.



Контактный зоопарк

Это часть посвящена моей внучке Олесе. Она любит животных и планирует стать ветеринаром. Пока планирует. В любом случае, надеюсь, ей будет интересно.

Здесь (северо-западный Казахстан) придорожный животный мир не очень богат. Во всяком случае, таким он видится с шоссе. Вокруг бродят овцы, козы, коровы, лошади. Бывают лисы. Редко волки. Архара больше нет.

В самый большой восторг нас приводят дикие для верблюды – бактрианы и драмадеры. По-простому говоря, двугорбые и одногорбые. Внешне безразличные ко всему, они не спеша жуют что-то травяное и редко делают по шагу-два за новой порцией еды.

Окрас у них вполне защитный. Степи и полупустыни их среда обитания. А вовсе не пустыни, как многие думают. Да, верблюды – корабли пустыни. Но жизни они радуются именно в таких местах, где тепло, есть вода и растет вполне съедобная степная трава. Колючку они едят по необходимости.



Без опаски они выходят на дорогу к автомобилям и людям. Домашние. Диких тут нет. Лошадей диких тоже не найти. Кто-нибудь видел у дороги ничье богатство? Верблюды – большая ценность. Особенно одногорбые. Мясо, шерсть и, главное, кумыс. Верблюдов ценят больше чем коров. Верблюд может стоить до тысячи тенге. За двух верблюдов можно купить приличный автомобиль. В караванах их больше не используют. Да и караванов таких больше нет. И верблюжьих бегов в Казахстане не проводят.

Договорись с таможней

В Соль-Илецке, недалеко от границы, мы увидели скопление легковых машин и людей. Нам объяснили, что это возвращаются с сезонных работ граждане Узбекистана и Киргизии. Они собираются в группы для обмена опытом и коллективного перехода границы РФ/РК. На крышах легковых автомобилей пирамиды сумок и пакетов. Что везут, не понятно. На таможенном посту нам сказали, что приходится очень тщательно досматривать торговых и трудовых мигрантов. Тут бывают попытки переправить наркотики.



Поскольку Россия, Беларусь и Казахстан делят общее таможенное пространство, я думал, что граница РФ с РК такой же мираж, как с РБ. Её видно кое-где, но её нет. Не тут-то было. Она есть. И пункт перехода границы укомплектован и оснащен, как положено. В наших паспортах появились новые пограничные штампы.

Задумайтесь, какая должна быть мотивация у молодых мужчин, чтобы служить в этих местах. А жилой городок рядом,- сказал оптимистичного вида франтоватый капитан, - в 50 километрах отсюда. Каждый день не наездишься. Вот и служат вахтенным методом.

Таможенники и пограничники Казахстана одеты в камуфляж американского фасона, что, возможно, повышает самооценку. А где они живут, я не спрашивал. Вдруг неправильно поймут.

Таможню и границу в Жайсане наши семь экипажей проскочили менее чем за час. Нам помогли организаторы. Молодцы! Они «договорились с

таможней» по обе стороны границы, и нас пропустили без очереди. А очереди здесь по четыре – пять часов.



Актобе

На въезде в Актобе нас ждало очередное испытание. В связи со строительством нового участка автомагистрали организован протяженный объезд, разбитый до предела. Наш фольксваген и низкопольный автобус Lotos совершенно не предназначены для таких дорог, и, переваливаясь через ямы, мы несколько раз слышали характерные звуки.

Актобе – город с четырехсоттысячным населением. Главным образом город развивался именно в советскую эпоху. Он носит все присущие тому времени черты. Старая часть города представляет собой застройку из малоэтажных жилых и коммерческих построек. Улицы довольно широкие, обсажены деревьями. К концу лета и без того не очень яркая листва покрылась пылью. Тротуары есть не везде. Вдоль улиц висят распределительные газопроводы. Мусор из домов выносят и сваливают в пакетах, коробках и бачках прямо на улице.

Новый Актобе создается с размахом. Широкие проспекты и тротуары. Православные храмы и мусульманские мечети. Парки детских аттракционов. Многоэтажные административные дворцы по индивидуальным проектам. Рестораны торговые центры. Салоны красоты и автосалоны. Жилые высотки с портретами Президента на фасадах. В декоре достаточно много национального орнамента. Тем не менее, старая часть города выглядит уютнее. Местные говорят, что акимат (мэрия) намерена довести население Актобе до миллиона жителей.



Дела газомоторные

Рынок газомоторного топлива в Казахстане развивается неспешно. Начиналось это дело при Советском Союзе. Потом заморозилось. Лет пятнадцать назад началась новая волна. Сейчас в Казахстане 15 АГНКС: Алматы – 6; Рудный – 1; Шымкент – 1; Кызылорда – 3; Уральск – 1; Тараз – 1; Актобе – 1; Кульсары – 1.



Руководство Актобе приняло решение о переводе автобусов на компримированный природный газ (КПГ). План предусматривает закупку 150 машин. По ним-то примерно полгода назад компания КазТрансГаз, дочка государственного предприятия КазМунайГаз, построила в Актобе АГНКС. Расположение удачное: с одной стороны загруженная автомагистраль, а с другой – муниципальный автобусный парк.



Газовики пока не могут вывести станцию на уровень рентабельности, т.к. город купил только 50 китайских Ankaï. Комплект оборудования поставила корейская компания KwangShin. На станции три колонки по два пистолета. Четыре из шести пистолетов типа NGV2 для грузовиков и автобусов. И два – NGV1 для легковых.



В Казахстане в настоящее время примерно 2100 автомобилей на метане. В том числе 1100 автобусов. Наибольший парк газовых машин в Алматы (Алма-Ате): 1300 единиц - больше половины национального парка (61%). С 2011 по 2017 год спрос на КПГ вырос с 8,5 до 41,7 млн. куб.м.

Переходить на природный газ в Казахстане имеет прямой экономический смысл. Цены на автомобильное горючее за литр (АЗС «Лидер»): СУГ - 55 ₸ (тенге); Аи92 – 150 ₸; Аи92 plus – 164 ₸; дизельное топливо - 187 ₸. Компримированный природный газ на АГНКС КазТрансГаз обходится по 60 ₸. Для простоты пересчета поделите цену в тенге на пять и получите рубли. Так что КПГ даже дешевле пропана в эквивалентном пересчете.

Цзайцзиень! До свидания!

18-19.08.2018
Актобе - Аральск
Е.Н. Пронин