ТУР ПО САМАРКАНДУ И ОКРЕСТНОСТЯМ

Шедевры архитектуры мы в Самарканде почти не увидим, разве что пробежим в тени некоторых из них на закате и утром по холодку. Не они цель поездки ташкентских журналистов. Мы едем в древний город, чтобы убедиться: промышленное производство может быть экологически чистым, а окрестности – заповедными. **Шедевры архитектуры мы в Самарканде почти не увидим, разве что пробежим в тени некоторых из них на закате и утром по холодку. Не они цель поездки ташкентских журналистов. Мы едем в древний город, чтобы убедиться: промышленное производство может быть экологически чистым, а окрестности – заповедными.**

За зарафшанским мостом

Некоторые дорожные впечатления вызывают улыбку, как те лебеди, что в пёстрой клумбе на автозаправке. Естественно, не настоящие. У них расправлены скульптурные белые крылья и задорны оранжево-красные носы среди роз. Пассажиру, пока автобус заправляется, есть чем заняться: обойти вокруг клумбы и зафиксировать сюрприз на фото.

Судя по программе медиатура, организованного Госкомитетом Республики Узбекистан по охране природы в партнёрстве с Региональным экологическим центром Центральной Азии, нас ожидает общение с природой в Зарафшанском государственном заповеднике. Может быть, увидим и там лебедей? Заповедник находится неподалеку от Самарканда.

По пути туда виды из окна рассказывают о сельской жизни. На полях пшеница желтеет. Дыни у дороги разложены на продажу. На ишачке везут дрова, на трейлере – древесину. Вдоль реки пасутся овцы, а в пойме – самосвалы. Гружённые шагалом отъезжают, пустые заезжают. Почему-то добычей камня люди занимаются по колено в воде и за них зябко. Занимаются они промыслом разрешённым или нелегальным, нам в автобусе неведомо. Просто знаем про проблему нарушения русел на многих водотоках страны, и со стороны гадаем, контролируется ли здесь добыча?
По мосту через Зарафшан мы проезжаем только за тем, чтобы встретиться со встречающими нас. Потом вместе вернёмся к реке, промчим над широким руслом в пригородный Джамбай.
Пока на въезде в древний город ташкентские журналисты и самаркандские экологи знакомятся и обмениваются первыми вопросами-ответами, кто-то успевает забежать на горку к секстанту Улугбека. Парень в кассе требует паспорт, принимая нас за иностранцев и предлагая входной билет втридорога. Мы машем журналистскими корочками, мол, свои, брат, и нам не до музейных ценностей. Нам бы обозреть панораму города да сделать несколько фотографий для редакций. Сверху жжёт солнце, крыши, начинаясь почти под ногами, уходят к горизонту. Среди них – бирюзовые купола Гур-Эмира, и захватывает дыхание: красота-то какая!


В Джамбае автобус тормозит на площади у ангаров. Здесь нет бирюзы, и всё же архитектурный минимализм и блестящий ряд большегрузных автомобилей на площади вызывают удивлённое: «Ах!» За решётчатым забором синих и белых гигантов ещё больше. В 2013-м в планах узбекско-германского СП «JV MAN Auto-Uzbekistan» выпустить свыше тысячи единиц спецтехники, а это – карьерные самосвалы, бетономешалки, автокраны, платформы для буровых установок, установки для цементирования скважин, тягачи…
Мы рассматриваем автомобили и понимаем, сколько усилий надо приложить, чтобы выполнить план. Сборочное производство запущено в августе 2012 года. Надстройка на шасси – в стадии запуска. Задача – увеличить производство в Узбекистане комплектующих узлов и деталей в этом году до четырнадцати процентов, а ещё через год – до двадцати.
В недалёкой перспективе предприятие сможет поставлять на узбекский рынок и на экспорт до 10 тысяч, а затем и до 20 тысяч единиц спецтехники в год. В Джамбае будут

построены окрасочный цех и диагностический участок. Вот тогда и приедем смотреть экологическую составляющую производства.




Сейчас нас интересует дилерский и сервисный центр «JV MAN Auto — Uzbekistan». Он действует с декабря 2011 года. Знакомит с ним директор Александр Сальцов. Ни одну из тех машин, что нам показывает, мы не купим. Даже в складчину. Цена в тысячи долларов отпугивает. И всё же директор демонстрирует нам товар как реальным покупателям. Это для них стены у зала-ангара – стеклянные, в нём шасси от MAN, кабины от него же. Уже продано более трёх тысяч таких машин. Мы не купим, так хоть руль покрутим и из кабины поглядим свысока. Какая классная техника. При её росте, сколько ж надо воды, чтобы помыть?! Проще понять экологические аспекты, если мысленно продолжать представлять себя владельцем или хотя бы водителем этого чуда. Директор так и говорит: «Сначала вы заезжаете в ремонтную зону». Мы «заезжаем», и в это время масло автоматически скачивается в специальную ёмкость для отработанных масел. «При заведённом двигателе газами не надышимся?» – «Установлена система для приёма отработанных газов. В окружающую среду они не попадают».



Большегрузный автомобиль, что находится в ремонтной зоне, можно рассмотреть сверху и заодно понаблюдать за процессом мойки. Струя под напором не удивляет. Удивляет, что вода используется для разных автомобилей одна и та же. Очистные сооружения очищают пять кубометров в час. Пять процентов воды добавляется за сутки, так как есть потери в нефтешламе. В канализацию ничего не сбрасывается – таким жёстким было условие экологов перед строительством. «Куда деваете нефтешлам? Платите за отход?» На этот вопрос отвечает мастер смены сервисного цеха Марат Гильфанов. «Мы его накапливаем и продаём. Недавно отвезли восемь тонн на нефтебазу, второй раз за всё время работы. Там их используют для производства битума».

От 30 до 50 минут моется одна машина. Нам называют марку российского моечного оборудования. Детально объясняют про приямок, куда стекает вода, про отсеки, где очищается: «Степень очистки очень высокая, почти сто процентов».

Нам кажется, что мы побывали на сервисном предприятии будущего. И всё же есть опасение, что автомобильное производство чистым быть не может. Самаркандские экологи с журналистами не соглашаются и обещают завтра показать, как делают автобусы

и грузовики на ООО «СамАвто».

Как живется хангулам?



Между двумя заводами нас принимает Зарафшанский заповедник. Заезжаем в него по дороге, для меня знакомой. Лет восемь назад участвовала в выпуске из вольеров на волю бухарских оленей. Революционное было событие. Тогда специально приглашали журналистов, чтобы повысить осведомлённость общества. Общество окружает заповедник очень тесно. Он вытянут вдоль реки на 47 километров, ширина же на разных участках варьирует от трёхсот метров до полутора километров.

Когда создавали Зарафшанский заповедник в 1975 году, то ставили перед ним две главные задачи – сохранить фазанов и тугайный лес. О бухарских оленях и не помышляли из-за соседства с кишлаками. Когда-то водились олени в тугаях, но были изведены. Сначала их завезли из Таджикистана, где ещё водились, в заповедник Бадай-Тугай. Там растили в вольерах и выпускали на волю. Пришёл момент, когда построили вольеры и в Зарафшанском заповеднике. И уже Бадай-Тугай делился царственными животными.



В 2005 году заговорили о том, что можно выпускать в тугаи. Опасались только, чтобы местные и пришлые не обижали. Тогда даже спорили в Госкомитете по охране природы, сообщать о выпуске бухарских оленей-хангулов на волю в средствах массовой информации или лучше промолчать.

Выпускали их в такой же солнечный день, что и нынче. Открыли ворота вольеры. Рассыпали корм от ворот к тугаям. Самые смелые к воротам подошли и сделали несколько шагов к корму, но, чуть-чуть пожевав, возвратились, не поддавшись на провокацию. Пять хангулов ушли ночью. Интересно, сколько их сейчас на воле?



Вместе с инспекторами заповедника мы идём к вольере.

«Здесь – 19, а 24 – в тугаях». В тугаях главные древесные культуры – маклюра, дуб, джида, акация, облепиха, чинара, тал и, конечно, туранга. Всего, сообщают сотрудники заповедника, произрастают триста видов растений. Мимо них и сквозь них и продираемся по тропе к реке Зарафшан. Небо огромным голубым шатром накрывает и реку, и нас, горожан, на обрыве, и ближайшие кишлаки Бахтепа и Кундузак на том берегу.
В зум фотоаппарата не видно лебедей, зато хорошо видна вдали туча пыли, поднимаемая движущимися навстречу самосвалами. Один из них едет по берегу с шагалом, другой –



пустой. «И тут выемка», – беспокоимся. Однако экологи утверждают, что здесь всё по правилам. На левом берегу расположен Чопанатинский водозабор со 106-ю артезианскими скважинами и глубинными насосами. Отсюда откачивается питьевая вода для Самарканда. Гальку – по разрешению – добывают лицензированные предприятия. Одновременно они очищают русло. «Не сомневайтесь».

Автобус в полиэтилене

Никому из нас, журналистов, не приходилось отправляться на новом автобусе в самый первый рейс. Самый первый – по территории завода, где изготовили автобус Isuzu. И мы на нём едем. Весь в полиэтилене, кроме руля и рычагов. А экскурсовод на территории – заместитель директора по техническим вопросам Баходир Сулейманов. По ходу обращает внимание на потолок. Потолок белый, но не крашенный, вроде навесного. Его можно и из шланга мыть, и дезинфицировать. Сделан в Андижане. Только в Узбекистане у акционерного общества «СамАвто» около 50 поставщиков. А ещё поставщики – Япония, Турция, Россия, плюс запчасти следуют из Европы.



Около 4 тысяч деталей в автобусе. Как они одна к другой складываются? Это мы ещё увидим. А для начала узнаем, как сложилось «СамАвто». В 1996 году принято Постановление правительства о строительстве автопредприятия на базе Самаркандского завода «АвтоВАЗагрегат». Первая продукция выпущена в 1999-м. Изначально здесь планировалось выпускать автобусы и грузовики в отличие от легковых моделей Асакинского завода. Грузовики выпускаются от 5 до 10 тонн с кузовами 28 модификаций. Спрос на них всё выше, и именно грузовики сейчас превалируют, хотя сначала было иначе: автобусы являлись главной гордостью.
Впрочем, они и сейчас – гордость. Производятся вместимостью на 40 и 65 человек. В 2013-м ожидается «гараж» в три с половиной тысячи, через год – четыре тысячи. Прежде всего, они предназначены для Узбекистана, экспортируются в Казахстан, Азербайджан,

Туркменистан. С 2013-го новая модель отправляется и в Россию. С мощным немецким компрессором умеет приседать набок, имеется аппарель для колясочников. А еще производители радуются тому, что стандарт по уровню токсичности выбросов в атмосферу подняли до «европа-4».



К стандартам, имеющим прямое отношение к охране окружающей среды, мы обращаемся раз за разом, пока идём по цехам. Цехов под одной крышей – пять. Крыша накрывает пять с половиной гектаров. Есть ещё одна – в 3,2 гектара – над линией окраски. а под нее заглянем позже. А сначала смотрим вверх с «порога», из штамповочного цеха. Минимальны потери на освещение. Его ни больше – ни меньше, а ровно столько, сколько положено по стандартам. Используются люминесцентные лампы, но на территории – ни капли ртути от разбитых. Все отработанные лампы отправляются в Ташкент на демеркуризацию.

Никаких сомнений, порядок идеальный. И то сказать, все станки с ЧПУ – немецкие. Они обеспечивают качество, точность и гибкость производства. Операторы сами программируют процесс, чтобы начать новую деталь. А потом все детали, включая изготовленные на наших глазах кузова, монтируются на ходовую часть от именитой японской компании ISUZU. «Раньше японцы раз в месяц приезжали, чтобы проверить, как работаем, теперь раз в год. Все операции выполняются по стандартам», – говорит сопровождающий.

Девятьсот человек трудятся на предприятии. Они и выполняют все требования к качеству. Стандарты экологического менеджмента и экологической безопасности от ИСО-9001 до ИСО-18000 применяются шестой год. А это означает постоянное снижение воздействия на окружающую среду. Все отходы – чёрный, цветной металл, отходы масла, шины, ветошь – утилизируются.

Ещё на стадии проектирования был выполнен проект воздействия на окружающую среду. Тогда получили у Госкомприроды определённую квоту на загрязнение среды. Загрязняют её отходы трёх типов – жидкие, твёрдые и в атмосферу. Все инвентаризированы и имеют своего «хозяина».



Грязнее всего – окраска. Потому и выделена она подальше от основных цехов, под другую крышу. Отходы краски – третьего класса токсичности. Очистные сооружения проектировала немецкая фирма, задорого. Зато качество после очистки близко к питьевой воде.

Мы зачерпываем её ладонями: «А ведь чистая!» Основные очистные сооружения находятся у нас под ногами – четыреста тонн общая ёмкость. Грязные стоки проходят семь этапов. На последнем чистятся ионообменными смолами. Но это ещё не предел мечтаний. Возможен ли предел по требованиям ИСО? «В 1999 году уходило 8 тонн воды на одну машину, сейчас – 2,5 тонны. Ещё сократим, – говорят автомобилестроители. В 2013-м внедряется электростатическое распыление, что позволяет снизить расход краски до половины. Значит, меньше грязи и в воду, и в воздух. Трёхсетчатые фильтры улавливают 99,8 процентов выбросов в атмосферу. Их общий объём тоже уменьшим. Меньше и меньше грязи от производства. И больше деревьев и цветов. Деревьев на территории «СамАвто» растёт более двух тысяч. А ещё под его патронажем городской бульвар.



Калейдоскоп информации и меняющихся этапов производства крутится для нас, гостей, стремительно. Наверное, многое упускаем из важного. Про заводские артезианские скважины надо бы поподробнее расспросить, да и про удивительную котельную, в которой рассчитывали увидеть копоть, увидели же аптечную чистоту. И вообще хочется снова от площадки, где построились машины «в полиэтилене», вернуться в цеха. Не насмотрелись. Там многое поразило, а «застрять» хочется у сушки.

У сушки людей практически не видно. Компьютер управляет платформами да ещё три месяца помнит каждую выполненную операцию. Завораживающее зрелище, когда мокрые машины на платформах въезжают в камеру сушки и выезжают…

* * *

P.S. Я таких производств раньше не видела, хотя много лет проработала в редакции в отделе промышленности и бывала на очень многих предприятиях Узбекистана. И допускаю, что сейчас таких заводов — единицы. Но сто процентов, что для заезжих журналистов не будут строить \»потемкинские деревни\». За эти производства в Самарканде можно только порадоваться.

Наталия ШУЛЕПИНА

sreda.uz, 21.6.2013г.

см.газетную версию в \»Новостях Узбекистана\» за 21.6.2013г.

Добро пожаловать на канал SREDA.UZ в Telegram

20.06.2013