

А олени не лучше

БОЛЬШИНСТВУ ЛЮДЕЙ, ВЫРОСШИХ В КАМЕННЫХ ДЖУНГЛЯХ ГОРОДОВ, ТРУДНО ПРЕДСТАВИТЬ, ЧТО БЫВАЮТ ЕЩЕ МЕСТА БЕЗ АСФАЛЬТОБЕТОННЫХ ДОРОГ, КОТОРЫЕ ОНИ ТАК ЧАСТО РУГАЮТ ПО ДЕЛУ И БЕЗ – ЗА НЕРОВНОСТИ, ЗА ВЫБОИНЫ, ЗА СКОЛЬЗКОСТЬ, А ТО И ЗА КОЛЕЙНОСТЬ. ИМ НЕВДОМЕК, ЧТО ЕСТЬ ЕЩЕ АВТОТРАССЫ, СООТВЕТСТВУЮЩИЕ СТАРОМУ АНЕКДОТУ О РУССКИХ, КОТОРЫЕ СЧИТАЮТ ДОРОГОЙ ТО МЕСТО, ПО КОТОРОМУ МОЖНО ПРОЕХАТЬ.

Н. Васильев

В сущности нечто подобное можно найти в каждом регионе – это дороги грибников, рыбаков, охотников, экстремалов-автоспортсменов. Но есть в России еще и громадная территория, общей площадью в 737,7 тыс. квадратных км, на которой в ходу исключительно вездеходный транспорт и автотрассы которой разительно отличаются от всех других. Это Чукотский автономный округ. Удивительный край, оторванный от всей России бездорожьем. Туда и по сей день можно долететь только самолетом. А грузы реально доставить за короткую навигацию в морские порты, а потом развезти автотранспортом по зимникам. Даже в 80-

годы, в период активного освоения этих краев, когда округ входил в состав Магаданской области, и когда здешние рабочие поселки по численности приближались к статусу городов, люди с нетерпением ждали открытия автозимников, торжественно празднуя прибытие первых колонн автомобилей.

Затем ситуация изменилась. Перестройка принесла Чукотке статус самостоятельного субъекта, но она же обратила эту громадную территорию чуть ли не в первобытное состояние. Были заброшены десятки приисковых и горняцких поселков. Численность населения в прошлом бурно развивающихся городов стала приближаться к поселковому уровню.

Проехать по Чукотке в 90-е было большим подвигом.

Сейчас Чукотка стала доступной для круглогодичного проезда. И это достижение, и общий подъем региона, который из полностью датируемого практически превратился в самокупаемый, директор ГУ «Чукотавтодор» Александр Кожухов, и все остальные местные жители единодушно связывают с приходом сюда губернатора Романа Абрамовича и его команды.

На Чукотке, вопреки ее труднодоступности, прекратились срывы отопительного сезона. Коренное население получает колоссальную помощь, превращающую чукотские поселки в современные населенные пункты с удобными комфортабельными домами, выполненными по канадской технологии.

Невооруженным глазом легко заметить поистине фантастический ход строительства и обустройства того же Анадыря, потерявшего за эти три года неповторимо неопрятный вид традиционного северного российского поселения и превративше-



Подъезд к аэропорту города Анадыря

НЕВООРУЖЕННЫМ ГЛАЗОМ ЛЕГКО ЗАМЕТИТЬ ПОИСТИНЕ ФАНТАСТИЧЕСКИЙ ХОД СТРОИТЕЛЬСТВА И ОБУСТРОЙСТВА ТОГО ЖЕ АНАДЫРЯ, ПОТЕРЯВШЕГО ЗА ЭТИ ТРИ ГОДА НЕПОВТОРИМО НЕОПРЯТНЫЙ ВИД ТРАДИЦИОННОГО СЕВЕРНОГО РОССИЙСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ И ПРЕВРАТИВШЕГОСЯ В КРАСИВЫЙ БЛАГОУСТРОЕННЫЙ УЮТНЫЙ ГОРОД, СПОСОБНЫЙ КОНКУРИРОВАТЬ В ЭТОМ С ЛЮБЫМ МАЛЫМ ГОРОДОМ РОССИИ, А МОЖЕТ И МИРА

гося в красивый благоустроенный уютный город, способный конкурировать в этом с любым малым городом России, а может и мира. Его улицы оделись в цементобетон, вдоль них разбиты газоны, на которых растут цветы и даже деревья. Город, не имеющий промышленных предприятий, стал реальным деловым и финансовым центром чукотского региона. А преобразования продолжают. Открыты месторождения газа. Он уже подведен к Анадырю. Разведываются нефтяные месторождения. Стала оживать золотодобывающая промышленность, притянувшая иностранные инвестиции.

Экономика постепенно наращивает потенциал и особая роль в ее развитии отводится дорожной отрасли. На ее нужды правительство округа в 2005 г. выделило почти 700 млн. рублей. Дорожные средства консолидированы в региональном бюджете, но такая консолидация много лучше, чем ограничение финансов официально установленными целевыми источниками. Доля акцизов, земельного и транспортного налогов в общей сумме составляет всего лишь 184 млн. рублей. Понятно, что этой скромной суммы не хватило бы даже на содержание всех 4933 км дорог общего пользования, подведомственных Дорожному департаменту «Чукотавтодор». Меж тем сейчас дорожники ведут громадную работу по выполнению существующей программы строительства и по подготовке грядущихстроек. Прежде всего, планируется наконец-то присоединить Чукотку к единой автодорожной сети России в соответствии с Программой модернизации и развития сети ав-

томобильных дорог по Дальневосточному федеральному округу.

Для этого ведется прокладка северного коридора, соединяющего три главных порта Чукотки – Анадырь, Эгвекинот и Певек. Потом он должен пройти на Билибино и затем через Омолон и Омсукчан выйти на автодорогу «Колыма» в Магаданской области. Дорожникам уже удалось связать Певек и Эгвекинот. А вот Анадырь, хотя и столица субъекта России, пока полностью выпадает из схемы автотранспортного сообщения. Скорее всего, это единственный город в России, а то и в мире, практически не имеющий автомобильных выходов. Выехать из него можно только через шестикилометровый Анадырский лиман до аэропорта и поселка Угольные Копи. Зимой здесь прокладывают ледовую дорогу, а летом пользуются баржами для

автомобилей и теплоходом для пассажиров. В межсезонье связь возможна только вертолетом.

Строительство здесь моста возможно пока лишь в самых смелых мечтах. Но качественная подъездная дорога с двух сторон к лиману уже есть. В ее составе 3,5 км цементобетонной дороги 4 категории на одной стороне залива и 6,5 км такой же дороги на обходе Анадыря, который упирается в вертолетную площадку. Новая дорога удивительна. Северян поражает ровность и твердость цементобетона. А гостей Чукотки, особенно дорожников, удивит как низкая категория для такого качественного покрытия, так и отсыпанное вплотную к ней полотно еще одной дороги – для гусеничной техники. Эта насыпь возводилась исключительно на внебюджетные средства и помимо прямого назначения выполняет роль тепло- и гидроизоляции основного полотна. Есть в финансировании строительства и другие особенности. Как известно, все подъезды к аэропортам в России относятся к федеральным дорогам. Чукотка не исключение. Здесь числится 30 км федеральной трассы, идущей теперь через полузаброшенный поселок. Поскольку строительство финансировалось из территориального бюджета, местные власти приняли решение спрямить дорогу, сократив ее почти в два раза.





Реконструкция моста на дороге «Комсомольский-Певек»

Новая трасса, выполненная югославской фирмой Планум, призвана доказать возможность строительства и содержания дорог с твердым покрытием в чукотских условиях. Но пока дорожники ставят перед собой более насущные задачи, такие как автодорожная связь Анадыря и его международного аэропорта с остальной Чукоткой и Северным транспортным коридором. Для этого необходимо построить 180 км дороги до поселка Валунистого на трассе Эгвекинот - Комсомольский - Певек.

Необходимость дороги особенно легко понять, когда пытаешься добраться до магистральных чукотских дорог. Вылет нашего самолета до Залива Креста – аэропорта поселка Эгвекинот – задержался из-за погоды на трое суток. А после него рейсов не было две недели. За это время мы пересекли всю Чукотку с востока на запад по будущему Северному коридору. Своей западной оконечностью он упирается в строящуюся автодорогу Билибино - Анюйск, которая большей своей частью со временем войдет в этот транспортный коридор. А пока она должна связать Чукотку с реч-

ным портом в Якутии. Это значительно облегчит доставку грузов в центральные районы Чукотки, улучшит жизнь и снизит социальную напряженность. Ведь сейчас в Билибино цены на основные продукты питания запредельные - в 10 раз выше, чем в Москве.

Дорога, связывающая два субъекта Российской Федерации - Чукотку и Якутию, как и положено, начинала строиться при поддержке Росавтодора. Однако в рамках общей тенденции объем федерального финансирования с каждым годом становился все меньше. Так, в 1999 г., когда шло проектирование, дорожный бюджет Чукотского автономного округа на 67% состоял из федеральных денег. За 2001-2003 гг., когда активно велось это строительство, на территорию было выделено более миллиарда рублей суб-

сидий и субвенций, что составляло порядка 22-23% в годовых территориальных дорожных бюджетах. А вот в 2004-2005 гг. из федеральной казны поступило только 20 млн. рублей целевых средств на строительство автодороги. И хотя еще 70 млн. рублей удалось выкроить из территориального бюджета, и у жителей, и у дорожников появились опасения, что без поддержки Росавтодора этот объект все-таки превратится в долгострой. А ведь уже построено 187 км автодороги из 205. Вложено более 860 млн. рублей, из которых 613 млн. руб. составляет федеральная доля. До конечной точки – речного порта Анюйск на реке Лене остается только 28 км.

Конечно, уже по порядку цифр легко понять, что автодорога Билибино-Анюйск не относится к разряду высших

**ТЕПЕРЬ ЖЕ СОДЕРЖАНИЕМ И СТРОИТЕЛЬСТВОМ ДОРОГ
ЗАНЯТЫ ТРИ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ
ПРЕДПРИЯТИЯ, РАСПОЛОЖЕННЫЕ В ЧАУНСКОМ,
БИЛИБИНСКОМ И ИУЛЬТИНСКОМ РАЙОНАХ**



**СТАРАТЕЛИ СТРОЯТ
КАПИТАЛЬНЫЕ МОСТЫ,
ПРИЧЕМ ЖЕЛЕЗОБЕТОН
ИЗГОТАВЛИВАЮТ
НА СОБСТВЕННОМ
ЗАВОДЕ
ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ
ИЗДЕЛИЙ.
НА ИХ СЧЕТУ САМЫЙ
БОЛЬШОЙ НА ЧУКОТКЕ
МОСТ ДЛИНОЙ
225 МЕТРОВ ЧЕРЕЗ
РЕКУ ПАЛЯВААМ**

технических категорий. Она имеет особый статус, изобретенный для большинства чукотских дорог - «усовершенствованный автозимник с продленным сроком эксплуатации». Для того, чтобы достичь параметров ниже в квалификации пятой технической категории, и этой, и большинству других дорог не хватает искусственных сооружений – мостов и труб. Нет на дорогах и соответствующего покрытия. Только 566 км из 4933 км дорог общего пользования отвечают действующему ГОСТу. На них уложено гравийное покрытие и построены мосты с габаритами 6-7 м. Остальные автотрассы – грунтовки, проложенные в основном как технологические дороги к месторождениям золота и со временем превратившиеся в единственные тонкие ниточки, связывающие между собой редкие чукотские населенные пункты.

В советские времена большинство таких дорог строилось и содержалось мощными дорожными предприятиями объединения Северовостокзолото. Теперь же содержанием и строительством дорог заняты три муниципальных дорожных предприятия, расположенные в Чаунском, Билибинском и Иультинском районах. Они оснащены всей необходимой снегоуборочной и землеройной техникой. А для Чаунского МупДРСУ Чуко-



тавтодор приобрел даже ресайклер, с помощью которого планируется строить и реконструировать ежегодно до 50 км дорог, стабилизировав их покрытие цементной суспензией.

В остальных районах Чукотки постоянной сети дорог практически нет, а потому нет и дорожных предприятий. Заказчик – Дорожный департамент «Чукотавтодор» активно привлекает к торгам на дорожные работы все органи-

зации, имеющие землеройную технику. Так, среди основных подрядчиков Чукотавтодора оказалась старательская артель «Чукотка». Это одно из немногих предприятий выживших, в горнине перестройки, когда разрушилась практически вся золотодобывающая промышленность бывшей Магаданской области.

Опыт прокладки дорог у старателей просто уникальный. Изначально они



исходят не из данных геологоразведки, а из интуиции и собственных производственных нужд. Трасса прокладывается по упрощенной схеме, по кратчайшему маршруту. В сопках вырезают полки, срывают перевалы, в тундре стараются не потревожить верхний слой, где можно - используют берега рек. Уже сейчас нет сомнений, что трассы Комсомольский – Валунистый, а потом и Валунистый – Эгвекино, задуманные бессменным руководителем артели «Чукотка» Леонтием Милинским как технологические подъезды, переживут все другие достижения артели, став частью автомобильного транспортного коридора. Проектировщики Хабаровского филиала ГипродорНИИ, ведущие на этом маршруте изыскания дороги пятой технической категории, не перестают удивляться старательскому чутью, их способности без предварительной разведки проложить практически оптимальный вариант трассы. Он ложится в основу будущей

магистрали, которая со временем оденется в твердые дорожные одежды и приобретет соответствующее современное дорожное обустройство.

Старатели строят капитальные мосты, причем железобетон изготавливают на собственном заводе железобетонных изделий. На их счету самый большой на Чукотке мост длиной 225 метров через реку Паляваам.

Кроме строительства артель занимается содержанием 1300 км усовершенствованных автозимников с продленным сроком эксплуатации. Здесь тоже есть свои особенности. Чтобы справиться с задачей и поддержать дороги в проезде состоянии, старатели работают не со стационарных баз, а используют автономные мобильные звенья. Они непрерывно движутся по трассе, работая, как и заведено у старателей, в две смены 12 часов. Эта энергосберегающая технология позволяет использовать механизмы и рабочее время по максимуму, без простоев.

В летний период на содержании занято 12 скреперов. Все они обеспечены толкачами для погрузки. Техника разбита на четыре звена. В каждом есть передвижное жилье, походная кухня и ремонтная мастерская с запасом ножей, болтов, комплектом основных запчастей. В звено обязательно входит грейдер, который профилирует дорогу после ремонта. Работа делится на два этапа. После половодья ликвидируются промоины и обеспечивается проезд. На втором этапе устраняется ямочность, подсыпается дорожное полотно. Полный комплекс работ занимает два месяца и ежегодно этот процесс повторяется. Все это наглядно можно было увидеть на долгом и пока что довольно медленном пути от Эгвекинота до Билибино.

Завершая запланированную Александром Кожуховым поездку, мы проехали по дороге Билибино – Анюйск до реки Мачваам. Вода, поднявшаяся после ливневых дождей, обильно омыла стройные опоры нового моста, возведенного специалистами НПК «Спецмост-Чукотка». От продолжения отсыпанной и отгрейдерированной дороги нас отделяла сотня метров, которая перестанет быть преградой уже в следующем году. Но где-то впереди был еще один грозный Погындинский водоток, без преодоления которого построенная дорога пятой технической категории останется внекатегорийным автозимником с продленным сроком эксплуатации.

ЧТОБЫ СПРАВИТЬСЯ С ЗАДАЧЕЙ И ПОДДЕРЖАТЬ ДОРОГИ В ПРОЕЗДЕ СОСТОЯНИИ, СТАРАТЕЛИ РАБОТАЮТ НЕ СО СТАЦИОНАРНЫХ БАЗ, А ИСПОЛЬЗУЮТ АВТОНОМНЫЕ МОБИЛЬНЫЕ ЗВЕНЬЯ. ОНИ НЕПРЕРЫВНО ДВИЖУТСЯ ПО ТРАССЕ, РАБОТАЯ, КАК И ЗАВЕДЕНО У СТАРАТЕЛЕЙ, В ДВЕ СМЕНЫ