



ВЛАДИМИР ПЕТРОВИЧ ПЕЧЕНЬИЙ
ВРЕМЕННО ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ
ГУБЕРНАТОРА МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Промышленное освоение Колымы началось в начале 30-х годов прошлого века, чему способствовало открытие на этих территориях богатейших запасов природных ископаемых, в том числе золота, серебра, олова, урана. И в первую очередь встал вопрос о доставке грузов вглубь территории. Рассматривались варианты строительства узкоколейных железных и автомобильных дорог. Были построены отдельные участки железных дорог (Магадан – Палатка, лесовозная узкоколейная дорога Магадане и его окрестностях, Тасканская узкоколейная железная дорога, на руднике “Бутугычак”, на угольных шахтах в окрестностях пос. Аркагала, Таскан – Эльген-Уголь). Однако с течением времени выяснилось, что в условиях вечной мерзлоты и низких отрицательных температур содержание и эксплуатация железных дорог экономически невыгодны и не оправдывают ни материальных, ни людских затрат. К тому же доставка подвижного состава также была затруднена, а потому на многих построенных участках железных дорог использовался гужевой транспорт. Было принято решение строить автомобильные дороги.

Природно-климатические особенности местности обусловили дорожное строительство в регионе. Основной задачей строителей была привязка дорог к местности и учет местных географических условий, то есть дорога должна была проходить по долинам рек и распадкам, обходить болотистые низины. В основном она пролегалась по старым оленьим и гужевым тропам, проложенным коренными жителями и первопроходцами. Опорная сеть автомобильных дорог была построена к концу 50-х годов прошлого столетия.

В 1933 году началось строительство морского торгового порта – главного стратегического объекта на территории области, который и по сей день является главными воротами Колымы, принимающими народно-хозяйственные грузы.

В процессе заселения территории и открытия новых золоторосных месторождений вдоль дорог возводились населенные пункты и прокладывались линии электропередачи.

Основным препятствием и критерием при строительстве дорог и транспортных коммуникаций в районах Крайнего Севера в условиях вечной мерзлоты, как ранее, так и теперь, является высокая сметная стоимость строительных работ.

В 1940-х годах были введены в эксплуатацию аэропорты Магадан-13, Магадан-47, построенные соответственно на 13-м и 47-м км основной трассы. Полеты осуществлялись по всему Хабаровскому краю. (Магаданская область была выделена из состава Хабаровского края 3 декабря 1953 года.)

Но развитие авиации и строительство судов нового класса потребовали возведения нового современного аэродрома. И такой был построен в 56 км от Магадана – аэропорт Сокол. С 10 сентября 1963 года Магаданский аэропорт начал принимать самолеты Ил-18, Ан-10, Ан-12. В 1966 году строительство аэропорта было завершено. На сегодняшний день международный аэропорт Магадан (Сокол) – крупнейший на северо-востоке России. Он является практически единственным транспортным узлом, служащим для перевозки людей и срочных грузов.

В процессе активного освоения Колымы (1960–1990-е годы) объекты транспортной инфраструктуры интенсивно эксплуатировались. Во время перестройки из-за недостатка финансовых средств многие из них не поддерживались на должном уровне и теперь требуют восстановления.

Но, несмотря на кризис 90-х годов прошлого столетия, область сумела сохранить свой потенциал и постепенно наращивает экономические позиции. В последние годы открыты десятки крупных месторождений золота и серебра, такие как Дукат, Наталкинское, Лунное, Павлик, Сопка Кварцевая, Ветренское, Биркачан и др., начато их промышленное освоение.

Для бесперебойной работы таких крупных объектов необходима развитая транспортная сеть и достаточная энергетическая база. Для решения этих задач возводится Усть-Среднеканская ГЭС, которая обеспечит дешевой электроэнергией все промышленные объекты в Магаданской области. Важную роль в строительстве объекта играют организации ОАО “Усть-СреднеканГЭСстрой” и ОАО “Колымаэнерго”.

Руководство Российской Федерации уделяет особое внимание развитию дальневосточных регионов. Приняты стратегические нормативные документы, определяющие развитие территорий Дальнего Востока на перспективу до 2025 года. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2009 года №2094-р утверждена Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года, а распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 марта 2011 года №553-р утвержден план мероприятий по реализации этой стратегии.

Успешно реализуется Федеральная целевая программа “Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года”, утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1996 года №480.

В ходе реализации программы в Магаданской области планируется завершить строительство 1-й очереди Усть-Среднеканской ГЭС, а также осуществлять строительство высоковольтной линии (220 кВ)

Оротукан – Палатка – Центральная и высоковольтной линии (110 кВ) Центральная – Сокол – Палатка, что позволит реализовать перспективные проекты в сфере минерально-сырьевого комплекса. Партнером по данным проектам со стороны бизнес-сектора являются ОАО “Дальневосточная энергетическая управляющая компания” (Владивосток), ОАО “Усть-СреднеканГЭСстрой” и ОАО “Колымаэнерго”.

Планируется осуществить строительство автомобильных дорог Палатка – Кулу – Нексикан и Колыма – Омсукчан – Омолон – Билибино – Комсомольский – Анадырь. Реализация этих проектов направлена на обеспечение транспортной доступности населенных пунктов области и их связи с Чукотским автономным округом.

С 2014 года также предполагается реконструировать объекты федеральной собственности (гидротехнические сооружения) в Магаданском морском порту.

На сегодняшний день в строительство Усть-Среднеканской ГЭС вложено более 23 млрд рублей:

- на строительство высоковольтных линий электропередачи – 198 млн рублей;
- на строительство автодороги Палатка – Кулу – Нексикан – свыше 2,2 млрд рублей.

В рамках реализации Федеральной целевой программы “Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010–2015 годы)”, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года №848 (подпрограмма “Автомобильные дороги”), продолжается строительство и реконструкция автомобильной дороги “Колыма” от Якутска до Магадана. Общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета составит 41,1 млрд рублей. На сегодняшний день вложено 1,3 млрд рублей. Строительство ведет ФКУ ДСД “Дальний Восток” (Хабаровск).

По подпрограмме “Гражданская авиация” продолжается восстановление покрытий ИВПП (3-й этап), РД-4 и пассажирского перрона в составе 1-й очереди реконструкции аэропорта Магадан. Общий объем финансирования составит 11,1 млрд рублей. На сегодняшний день освоено более 3 млрд рублей. Работы производятся ФГУП “Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)”.

В настоящее время проводится работа по восстановлению малой авиации в Магаданской области. Реконструируются взлетно-посадочные полосы, диспетчерские, аэропорты. В г. Сусумане Магаданской области работы по восстановлению взлетно-посадочной полосы осуществило ОАО “Сусуманский горно-обогатительный комбинат “Сусуманзолото”.

Федеральной целевой программой “Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009–2015 годы)” предусмотрены реконструкция и техническое перевооружение средств связи, навигации и радиолокации аэропорта Магадан; реконструкция и техническое перевооружение Магаданского укрупненного центра ЕС ОрВД; строительство позиции и установка метеорологического локатора в аэропорту Северо-Эвенск.

Работы осуществляются филиалом “Аэронавигация Северо-Востока” ФГУП “Госкорпорация по ОрВД”. Часть работ выполняет ФГУП “Аэропорт Магадан”.

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года №877-р, предусмотрено строительство железнодорожной линии Нижний Бестях – Мома – Магадан, что создаст условия для освоения Северо-Восточного региона страны и развития устойчивого железнодорожного сообщения с ее отдаленными территориями, а также будет обеспечивать повышение конкурентоспособности региона и национальной безопасности страны.

Таким образом, транспортная инфраструктура Магаданской области динамично развивается, что сокращает разрыв, существующий между центральными и дальневосточными регионами страны.

Администрация Магаданской области проводит большую работу по привлечению инвестиций в регион, включая зарубежные, которые будут направлены в том числе и на развитие транспортной инфраструктуры. Ежегодно публикуется каталог инвестиционных проектов, который включает в себя объекты транспортной инфраструктуры. Подробную информацию об инвестиционных проектах региона можно найти на официальном сайте администрации Магаданской области.