



АНДРЕЙ ВАЛЕРЬЕВИЧ ЕСЬКИН
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГУБЕРНАТОРА,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА
ЧУКОТСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА,
НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА
ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ,
СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖКХ
ЧУКОТСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЧУКОТСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

Для России с ее огромной территорией создание современной технологичной транспортной инфраструктуры играет огромную роль для будущего развития страны. Транспортная инфраструктура имеет стратегическое значение для экономического роста и качественного перехода экономики к инновационному пути развития. Также очевидно, что состояние транспорта зависит от общего уровня развития производительных сил, от технического прогресса в общественном производстве.

В настоящее время основными элементами транспортного комплекса Чукотского автономного округа являются воздушный, морской, автомобильный транспорт, а также автодорожная сеть.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Авиация на Чукотке является единственным видом транспорта круглогодичного пользования.

В ряде районов воздушный транспорт является безальтернативным средством сообщения как внутри районов, так и в их сообщении с окружным центром.

На территории Чукотского автономного округа авиационные услуги предоставляют два предприятия:

- федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП) “ЧукотАВИА” имеет в своем составе один аэропорт – Анадырь (Угольный) и авиаотряд, имеющий в своем составе три самолета Ан-24, один самолет Ан-26 и восемь вертолетов Ми-8, базирующихся в Анадыре и районных центрах;
- федеральное казенное предприятие (ФКП) “Аэропорты Чукотки” состоит из девяти филиалов, включающих аэропорты местного значения: Кепервеем, Залив Креста, Марково, Лаврентия, Беринговский, Омолон, Мыс Шмидта, в том числе со статусом международного – аэропорт Провидения и федерального значения – аэропорт Певек.

Пассажирские перевозки на местных воздушных линиях составляют практически 90% от всех пассажирских перевозок. Количество перевезенных пассажиров за 2011 год составило 80 754 человека, из них 30 372 пассажира перевезено воздушными судами “ЧукотАВИА”. Грузооборот составил 2581 т груза, в том числе 1133 т перевезено собственными воздушными судами.

Постоянное уменьшение доходов привело к тому, что функционирование авиапредприятия проводится по остаточному принципу финансирования производственных расходов (собственных оборотных средств достаточно только на уплату налогов и скромную зарплату).

Старение парка воздушных судов ведет к увеличению расходов на замену агрегатов по отработке сроков службы и ресурсов, при этом постоянный рост цен со стороны промышленных авиационных предприятий на поставку комплектующих, а также увеличение сроков их изготовления до года требуют планирования финансирования указанных работ с соответствующим опережением. Данная ситуация



Аэропорт Анадырь на закате



Аэропорт

приводит к вынужденной работе без резерва воздушных судов, двигателей, редукторов и других комплектующих. В то же время незапланированный выход из строя воздушных судов ведет к необходимости изыскания в срочном, аварийном порядке денежных средств на их капитальный ремонт и приобретение комплектующих, что, несомненно, приводит к нарушению графиков плановых ремонтов и сбоям в обеспечении исправными воздушными судами производственных программ. Как следствие непомерно повышаются затраты на поддержание летной годности при катастрофическом отсутствии у предприятия финансовых средств.

В последнее время на авиапредприятиях остро проявилась кадровая проблема в комплектации инженерно-техническим составом. Отток специалистов вызван объективными, а с учетом возраста и естественными причинами. На освободившиеся вакансии инженерно-технический состав подобрать невозможно (укомплек-

динамично стареющего персонала для выполнения в условиях Крайнего Севера тяжелой, но необходимой работы даже за дополнительную оплату.

По состоянию на сегодняшний день укомплектованность летными экипажами самолетов Ан-24, -26 составила 25 человек при штатном требовании в 35 человек. Эксплуатируемые вертолеты укомплектованы шестью экипажами при штатной необходимости в восьми экипажах. К тому же средний возраст летчиков достиг 46 лет, технического состава – 51 года.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ЧУКОТКЕ

В основе развития авиации Чукотского автономного округа должен лежать принцип безубыточности авиапредприятия с приме-



Рис. 3. Флот Чукотского автономного округа

тованность по определенным специальностям составляет не более 75%), так как зарплата на авиапредприятиях центральных районов страны значительно выше той, которую может предложить ФГУП “ЧукотАВИА”. Одним из выходов в данной ситуации могло бы быть интенсивное использование имеющегося личного состава для замещения вакантных должностей по совместительству. Однако это вряд ли возможно в силу объективных причин, таких как возраст специалистов за 50 лет (максимальный 67 лет) и физическое состояние

нением современных методов управления и организации производственного процесса, что предусматривает оптимизацию численного состава персонала, изменение авиационного парка, инженерно-технического состава и др.

Данный принцип предполагает формулировку новой идеологии пассажирских авиаперевозок, включающей:

– оптимизированное расписание движения авиарейсов, удобное для жителей Чукотки;

- повышение регулярности и доступности пассажирского авиатранспорта с доступной ценой на авиабилеты для большинства граждан;
- заключение соглашений с авиакомпаниями, осуществляющими авиарейсы в центральные районы страны, о сквозном тарифе до любого населенного пункта Чукотки;
- обеспечение перевалки транзитных периферийных пассажиров в аэропорту Анадырь, по времени не превышающей 12 часов.

Для повышения регулярности и понижения себестоимости пассажирских авиaperезовок необходимо внедрение современных воздушных судов (от 9 до 20 посадочных мест), обеспечение понижения метеорологического минимума в аэропортах Чукотки с целью уменьшения количества переносимых авиарейсов по метеоусловиям.

Мировая практика авиационных компаний показывает, что для получения наибольшего экономического эффекта на авиали-

нения рейсов (один рейс в 14, а то и в 30 дней) или, сохраняя частоту выполнения рейсов, существенно завышать перевозочный тариф, рассчитывая на 25%-ную загрузку пассажирского салона воздушного судна, что неприемлемо для абсолютного большинства населения Чукотского автономного округа.

Следует отметить, что использование самолетов емкостью до 52 посадочных мест может быть эффективным только в сезонные месяцы отпусков и на 30% авиалиний с достаточным пассажиропотоком. Остальные позиции по временным, количественным и качественным показателям требуют использования других типов воздушных судов, пассажироместностью от 9 до 20 посадочных мест.

В связи с вышесказанным необходимо рассмотреть использование на местных авиалиниях других воздушных судов типа пассажирского самолета американского производства “Цесна” (модель “Гранд Караван”) или ДНС-6 канадской компании Viking Air.



4

Аэропорт Анадырь



6

Аэропорт Эгвекино



5

Прибытие в аэропорт Анадырь

ниях с сезонным изменением пассажиропотока либо меняют частоту выполнения рейсов, либо производят замену типа воздушного судна. На авиалиниях Чукотки, в частности связанных с аэропортом Анадырь, пассажиропоток имеет явно выраженный сезонный характер, и при наличии только самолета типа Ан-24/26, с пассажироместностью до 52 человек, остается менять лишь частоту выпол-

Самолеты данного типа наиболее подходят по своим техническим характеристикам для использования на местных воздушных линиях с учетом имеющегося пассажирооборота в Чукотском автономном округе.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Морская транспортная схема Чукотки включает порты, непосредственно расположенные на ее территории. Морские порты автономного округа не имеют собственного среднего и крупного каботажного флота, их основная цель – обработка и перевалка грузов для прибрежных национальных сел и населенных пунктов, расположенных в верховьях рек, а также отгрузка твердого топлива и иного груза, предназначенного для отправки за пределы Чукотского автономного округа. Доставка и вывоз грузов судами пароходств осуществляются по двум направлениям: западному и восточному. Восточное направление является основным.

На территории региона функционирует пять морских портов:

- порт Анадырь – проходная осадка 7,5 м. Обслуживающее предприятие – ОАО “Анадырский морской порт”;

- порт Беринговский – проходная осадка 8,5 м. Разгрузка осуществляется с рейда. Обслуживающее предприятие – ОАО “Морской торговый порт Беринговский”;
- порт Певек – проходная осадка 13 м. Обслуживающее предприятие – ОАО “Морской ордена “Знак Почета” торговый порт Певек”. Порт является базовым на Северном морском пути;
- порт Провидения – проходная осадка 8 м. Обслуживающее предприятие – ООО “Провиденский морской порт”. В свое время морской порт являлся базовым, обслуживал ледокольный флот и транзитные суда, имел крупные судоремонтные мастерские;
- порт Эгвекинот – проходная осадка 8 м. Обслуживающее предприятие – ОАО “Морской порт Эгвекинот”.

Обычные навигационные периоды составляют: в Певеке – июль – октябрь, в Провидения – май – декабрь, в Эгвекиноте, Беринговском и Анадыре – июнь – ноябрь.

на), 3,8 тыс. т автомобильного бензина (101% от плана) и 396,8 тыс. т угля (100% плана), из них для нужд ЖКХ – 160 тыс. т (100% плана), 2 тыс. т для сторонних организаций и для ОАО “Чукотэнерго” – 247,8 тыс. т (100% плана). Следует отметить, что 52,65 тыс. т горюче-смазочных материалов было доставлено в порт Певек Северным морским путем из Мурманска.

Таким образом, за короткую “северную” навигацию все энергетические объекты жилищно-коммунального хозяйства и “большой” энергетики были обеспечены необходимыми для их работоспособности в течение осенне-зимнего отопительного сезона 2011/12 года объемами топливно-энергетических ресурсов.

Основной проблемой морских портов Чукотки и сдерживающим фактором их деятельности является достаточно высокий уровень износа портового флота и портовых сооружений. Срок эксплуатации судов портового флота Чукотки колеблется от 25 до 35 лет. На сегодняшний день только два порта в Чукотском автономном округе – ОАО “Морс-



Рис. 7. Авиация Чукотского автономного округа

Основные показатели деятельности морских портов Чукотки по итогам работы в 2011 году составили: 277 судозаходов; общий грузооборот 601,47 тыс. т, в том числе: наливной 13,9 тыс. т; навалочный 383,4 тыс. т; генеральный груз 201,82 тыс. т. Судами собственного портового флота перевезено 193,3 тыс. т грузов.

В навигацию 2011 года в рамках централизованного завоза на территорию автономного округа доставлено 99,36 тыс. т дизельного топлива (100% от плана), 13,6 тыс. т авиационного керосина ТС-1 (100% пла-

кой торговый порт Певек” и ОАО “Анадырский морской порт” – являются безубыточными.

Основная задача морских портов Чукотки – бесперебойная обработка грузов, доставляемых судами парокондукств за короткую навигацию. Учитывая важность развития комплекса морского транспорта в автономном округе, требуется решение комплекса мер по развитию морских портов автономного округа, включающих в себя обновление имеющегося портового флота и ремонт причальных сооружений морских портов.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Руководство Чукотского автономного округа особое значение придает поддержанию и укреплению Северного морского пути, соединяющему в единый комплекс транспортные подсистемы Европейского, Сибирского и Дальневосточного Севера.

Развитие Северного морского пути играет большую роль в развитии округа. Доставка грузов с западного направления создаст естественную конкуренцию сложившейся в настоящее время транспортной схеме по доставке грузов с восточного направления, что, в свою очередь, повлечет снижение тарифов на доставку грузов, которые составляют значительную часть стоимости завозимых товаров. Практика показывает, что доставка грузов с западного направления значительно ускоряется, а это в условиях навигации в северных территориях достаточно немаловажный факт.

Еще одним положительным фактором развития Северного морского пути является возможность транспортировки полезных ископаемых при разработке месторождений Чукотского и Восточно-Сибирского моря.

С начала 2009 года осуществляются постоянные навигационные поставки грузов по Северному морскому пути: в том же году было завезено 145,3 тыс. т грузов. Это позволило сократить время доставки грузов до 4–6 дней в среднем. Если из Находки судно идет 14–16 дней, то из Мурманска – 10–12 дней. По данному направлению было завезено 30% всего топлива, поставляемого на Чукотку. За период 2009–2011 годов на Чукотку было завезено порядка 174 тыс. т горюче-смазочных материалов. Базовым портом, куда был доставлен груз, был порт Певек.

Таким образом, в 2009 году удалось диверсифицировать схему поставки жизненно необходимых грузов для работы Чаун-Билибинского промышленного узла, где сосредоточены основные запасы драгоценных металлов.

Учитывая, что рост объемов производства в Чукотском автономном округе, в частности в золотодобывающей отрасли, позволит укрепить морскую транспортную инфраструктуру и финансово-экономическое положение ряда морских портов, было бы целесообразным в рамках восстановления регулярного движения по Северному морскому пути осуществить следующее:

- развить портовую инфраструктуру региона. В соответствии со стратегией развития Чукотки до 2020 года осуществить строительство круглогодичного морского порта Беринговский, важного для развития перспективного Анадырского промышленного узла;
- обеспечить возможность круглогодичного использования морских портов при условии ледокольного сопровождения в зависимости от тарифной политики ледовой проводки, которая должна быть взвешенной и не завышенной.

Использование Северного морского пути в качестве транспортного коридора, который может решать задачи по транспортировке грузов для обеспечения экономических потребностей Чукотки и всего Русского Севера, возможно при решении ряда вопросов, таких как:

- обеспечение круглогодичного навигационного цикла всех трасс Северного морского пути, независимо от сезонов и степени ледовитости;
- обеспечение навигационной безопасности по всей трассе следования;

- создание по всей трассе условий для сервисного обслуживания грузовых терминалов, центров связи, логистических центров. В частности, порт Певек, учитывая его возможности приема судов большого водоизмещения, техническое оснащение, мог бы стать крупным логистическим центром на всем протяжении Северного морского пути;
- модернизация морской портовой инфраструктуры.

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ АНАДЫРСКОГО БАССЕЙНА

Большую роль в обеспечении удаленных сел Чукотского автономного округа Ваеги, Канчалан, Краснено, Ламутское, Марково, Снежное, Усть-Белая, Чуванское играет перевал баз Великая и Яры. В обеспечении продовольственными и промышленными товарами, твердым и жидким



Северный полярный круг

топливом, генеральным грузом большую роль играют реки Анадырского бассейна, которые являются одними из крупнейших на северо-востоке Сибири. В связи с этим 11 марта 1970 года, по ходатайству Чукотского окружного комитета КПСС перед Министром обороны СССР маршалом А.А. Гречко, с целью повышения безопасности мореплавания и судоходства в бассейнах рр. Анадырь, Великая и Канчалан, был сформирован Анадырский район Гидрографической службы ВМФ, которым впоследствии были произведены комплексные гидрографические исследования. По их результатам для обеспечения безопасности плавания по рекам, было установлено в общей сложности 257 знаков речной обстановки.

В соответствии с требованиями периодичность промера на реках, в целях картографирования и переиздания карт, должна составлять в среднем три-пять лет. Последние комплексные гидрографические исследования в рр. Анадырь, Великая и Канчалан были выполнены в 1987 году. Данные работы выполнялись по заявке морского порта Анадырь силами Тихоокеанской гидрографической экспедиции (г. Находка). По материалам этих исследований были изданы существующие по сей день лоции рек Анадырского бассейна.

Контроль за нормализацией судоходства в бассейне р. Анадырь решением исполкома Чукотского Совета народных депутатов от 7 фев-

рала 1986 года №12 был возложен на Дальневосточное морское пароходство. По указанию ДВМП руководством Анадырского морского торгового порта были изданы Правила плавания по судоходным путям рек Анадырского бассейна (последнее издание в 1989 году) и Рекомендации судоводителям по предупреждению аварийных случаев при плавании в реках Анадырского бассейна. После разделения государства и изменения форм собственности ДВМП и Анадырского морского торгового порта функции по надзору за плаванием в реках Анадырского бассейна никому не передавались.

В дальнейшем ежегодно силами Анадырского района Гидрографической службы ВМФ производилась корректура этих изданий по местности. Данная работа показывает только общую оценку состояния средств навигационного оборудования и изменений на местности. Состояние русла реки остается малоизученным. Предпринятые Анадырским районом Гидрографической службы ВМФ попытки провести подготовительные работы для комплексных гидрографических исследований не были осуществлены в связи с отсутствием финансирования. Решением командования Тихоокеанского флота ВМФ все работы на реках Анадырского бассейна были прекращены.

По последним данным осмотра и оплавывания навигационного оборудования знаков обстановки рек Анадырского бассейна, отсутствует 20% знаков, в неудовлетворительном состоянии 60% знаков, а по причине изменения русла реки 5% знаков указывают ложный судовой ход. Анализ фактической судовой обстановки рек Анадырского бассейна показывает, что судовой ход не является безопасным в эксплуатации.

В настоящее время обслуживание судоходных участков внутренних водных путей в навигационно-гидрографическом отношении не входит в функции Анадырского района Гидрографической службы ВМФ.

Пунктом 1 статьи 7 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации однозначно определено, что внутренние водные пути находятся в федеральной собственности и не могут находиться в собственности субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.

Пункт 2 указанной статьи определяет, что внутренние водные пути оснащаются знаками судоходной обстановки и на них обеспечиваются гарантированные габариты судовых ходов. Проведение работ по изучению участков внутренних водных путей, изучению гидрографических и природных особенностей участков внутренних водных путей и составлению карт и схем плавания, устройству и поддержанию в надлежащем состоянии средств навигационной обстановки, а также некоторые иные виды аналогичных работ в совокупности называются навигационно-гидрографическим обеспечением условий плавания по внутренним водным путям. Оно является одной из важнейших составляющих безопасности судоходства и включает в себя сбор навигационной информации (гидрографическое и метеорологическое изучение, русловые изыскания и т.д.) и непосредственно обеспечение навигации: составление новых и корректировка действующих карт, составление пособий и схем плавания, ввод в эксплуатацию и поддержание средств навигационной обстановки. Гарантированные габариты судовых ходов, категории средств навигационной обстановки и сроки их работы, а также сроки работы судоходных гидротехни-

ческих сооружений устанавливаются нормативными правовыми актами компетентных федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, в данном случае Федерального агентства морского и речного транспорта.

Пункт 4 этой же статьи определяет, что навигационно-гидрографическое обеспечение на внутренних водных путях осуществляется организациями, подведомственными Минтрансу России, точнее Росморречфлоту. Государственные бассейновые управления водных путей и судоходства осуществляют навигационно-гидрографическое обеспечение на внутренних водных путях, а на участках северных рек с морским режимом судоходства – ФГУП “Гидрографическое предприятие”. Около 100 тыс. единиц средств навигационного оборудования также обслуживаются организациями, подведомственными Росморречфлоту. На контрактной основе привлекаются для выполнения гидрографических работ и организации, подведомственные Роскартографии. В рамках осуществления навигационно-гидрографического обеспечения выполняются следующие виды работ: дноуглубительные, дноочистительные, выправительные, тральные; работы по устройству и содержанию средств навигационной обстановки; по подготовке материалов для составления и издания карт и схем внутренних водных путей, по корректировке карт и схем, реализации карт, схем и пособий по плаванию и т.д.

Статья 8 Кодекса определяет, что источником финансирования работ по содержанию внутренних водных путей является федеральный бюджет.

Путевые работы (дноуглубительные, дноочистительные, выправительные, тральные, изыскательские, работы по содержанию и устройству средств навигационной обстановки и вспомогательных объектов инфраструктуры) являются одной из основных составляющих работ по содержанию внутренних водных путей.

Учитывая вышеперечисленное, правительство Чукотского автономного округа считает неправомерным нести нецелевые затраты из средств окружного бюджета на навигационно-гидрографическое обеспечение внутренних водных путей Анадырского бассейна. В связи с этим им неоднократно предпринимались попытки инициировать через Минтранс России и его структурные подразделения рассмотрение в Правительстве Российской Федерации вопроса о внесении судоходных участков рек Анадырского бассейна в Перечень внутренних водных путей Российской Федерации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2002 года №1800-р. Это позволило бы, учитывая, что рр. Анадырь, Великая и Канчалан являются единственными транспортными артериями, связывающими национальные села с окружным и районными центрами в части доставки жизненно необходимых, социально значимых грузов, обеспечить и поддержать в надлежащем состоянии безопасность судоходства на водных артериях Анадырского бассейна.

Во исполнение пункта 3 протокола выездного совещания под председательством руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта А.А. Давыденко от 28 июля 2008 года №54 по вопросу обоснования государственного регулирования управления внутренним водным транспортом в Чукотском автономном округе, правительством Чукотского автономного округа и федеральным государственным учреждением “Ленское государственное бассейно-



**Мост через р. Паляваам на автодороге
Билибино – Комсомольский**



**Участок строительства зимника с продленным
сроком эксплуатации Билибино – Анюйск**



**Мостовой переход через р. Паляваам на автодороге
Билибино – Комсомольский, 2003 год**

вое управление водных путей и судоходства” были организованы работы для обеспечения государственного регулирования на реках Чукотки. К сожалению, обстоятельства, сложившиеся в Российской Федерации на фоне мирового финансового кризиса, не позволили довести начатые действия до логического конца. Создание структурного подразделения ФГУ “Ленское ГБУВПиС” остановилось на организационной стадии.

Вопрос системы финансирования гидрографических исследований, необходимых для восстановления, нормализации и дальнейшего содержания в установленных нормах навигационно-гидрографической и судоходной обстановок в бассейнах рр. Анадырь, Великая и Канчалан, по настоящее время остался нерешенным.

Департаментом промышленной политики, строительства и жилищно-коммунального хозяйства Чукотского автономного округа были рассмотрены и в основном одобрены предложения ФГУ “Ленское ГБУВПиС” по созданию федерального автономного учреждения “Северовостокводпуть” в рамках обсуждения проекта концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации. Целью создания федерального автономного учреждения является содержание внутренних водных путей Ленского, Байкало-Ангарского и Анадырского бассейнов, обеспечивающих безопасность судоходства и доставку грузов речным транспортом в населенные пункты, расположенные в районах Крайнего Севера.

В настоящее время, в связи с отсутствием на территории Чукотского автономного округа структурного подразделения “Ленского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства”, основной задачей которого являлось бы обеспечение безопасности судоходства на водных путях Анадырского бассейна, с 1 июля 2009 года приказом ОАО “Анадырский морской порт” утверждены и введены в действие “Временные правила плавания по судоходным участкам рек Анадырского бассейна для судов ОАО “Анадырский морской порт”.

АВТОДОРОЖНАЯ СЕТЬ ОКРУГА

На территории Чукотского автономного округа не существует надежной транспортной сети по дорогам с твердым покрытием между окружным и районными центрами и подчиненными им населенными пунктами. Кроме этого, отсутствуют автотранспортные выходы в прилегающие субъекты Российской Федерации: Магаданскую область, Республику Саха (Якутия), Камчатский край. Плотность дорог с твердым покрытием в округе составляет 2,5 км на 1000 кв. км, что в 13 раз меньше этого показателя по России.

В целях совершенствования и развития сети автомобильных дорог общего пользования, повышения эффективности использования бюджетных средств в Чукотском автономном округе разработана и действует региональная целевая программа “Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Чукотского автономного округа на 2008–2013 годы”.

В 2011 году введены в эксплуатацию после реконструкции мостовые переходы протяженностью 77,86 пог. м на автомобильной дороге Лаврентия – Лорино и протяженностью 14,9 пог. м на автомобильной дороге Эгвекинот – Мыс Шмидта, введены в эксплуатацию после капитального ремонта 0,5 км с заменой деревянных

аварийных водопропускных труб на металлические на автомобильной дороге Лаврентия – Лорино, выполнены работы по устройству объезда на аварийном участке автомобильной дороги Рыркайпий – Мыс Шмидта – аэропорт протяженностью 0,9 км, по замене аварийной водопропускной трубы на 5-м км автомобильной дороги Певек – Апапельгино – Янранай.

В 2011 году начаты работы по строительству 8 мостовых переходов на автозимнике с продленным сроком эксплуатации Билибино – Анюйск и строительство первых 30 км автомобильной дороги Омолон – Анадырь с подъездами до Билибино, Комсомольского, Эгвекинота.

В 2012 году планируется продолжить строительство 11 мостовых переходов и начать новое строительство 4 металлических гофрированных труб большого диаметра через водотоки на усовершенствованном автомобильном зимнике с продленным сро-

Чукотского автономного округа. Участок Омолон – Анадырь с подъездами до Билибино, Комсомольского, Эгвекинота: км 742 + 000 – км 749 + 000, км 749 – км 754, км 780 + 500 – км 798 + 500 и начало строительство четвертого км 575 – км 598,2.

Будут продолжены работы по обеспечению регулярного и безопасного движения автомобильного транспорта, будут выполняться регламентные работы по содержанию автомобильных дорог и автозимников общего пользования, искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования, в соответствии с условиями государственных контрактов. На 2012 год запланировано увеличение объема финансирования на содержание автомобильных дорог, автозимников, ледовых переправ, искусственных сооружений и линий наружного освещения на них на 12,8%.

Также планируется начать капитальный ремонт автомобильной дороги Эгвекинот – Мыс Шмидта на участке км 0 + 000 – км 5 + 500,



Автозимник Эгвекинот – Анадырь



Автозимник Эгвекинот – Анадырь



Подъезд к пос. Угольные Копи



Автозимник продленного срока эксплуатации Билибино – Анюйск (км 200)

ком эксплуатации Билибино – Анюйск в Чукотском автономном округе. В IV квартале 2012 года будут введены 3 мостовых перехода общей протяженностью 274,94 км. Также будет продолжено начатое в 2011 году строительство трех участков автомобильной дороги Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь на территории

ПК0 + 00 – ПК16 + 50 протяженностью 1,65 км и устройство объезда на участке км 1 + 150 – км 5 + 100 автомобильной дороги Лаврентия – Лорино протяженностью 3,95 км. Также планируется провести ремонт моста через р. Большой Кеपरвеем на км 0 + 000 автомобильной дороги Билибино – Кеपरвеем.