

Надо продолжить строительство магистрали, которая свяжет Якутск с общей сетью железных дорог. Для Якутии, для социально-экономического развития всей Восточной Сибири такая дорога является жизненно важной артерией. Проект будет воплощен в жизнь к 2013 году.

В.В. Путин
Сочи, 1 марта 2010 г.

В конце сентября 2010 г. была перевернута очередная и весьма яркая страница в истории строительства железных дорог в Якутии: состоялась укладка рельсов первого пускового комплекса железнодорожной линии Беркамит — Томмот — Якутск. Как и положено, событие сопровождалось торжественным митингом и символической укладкой завершающего «серебряного звена» станции Кердем. О том, что в тот день происходило нечто из ряда вон выходящее, свидетельствовал состав участников мероприятия. На укладку «серебряного звена» прибыли президент Республики Саха (Якутия) Егор Борисов, заместитель руководителя Дальневосточного федерального агентства железнодорожного транспорта Олег Япрынцеv, первый заместитель председателя Госсовета (Ил Тумэн) Республики Саха (Якутия) Александр Морозкин, депутат Госдумы Юлия Песковская, председатель правительства Галина Данчикова, главный федеральный инспектор по республике Геннадий Вадюхин, глава Совета муниципальных образований Владимир Птицын, министр транспорта, связи и информатизации Семен Винокуров, руководство ООО «Корпорация Трансстрой-Восток», работники АК «Железные дороги Якутии», представители подрядных организаций, занятых на строительстве железной дороги, представители СМИ, а также жители района, для которых строительство железной дороги в этих краях стало настоящим праздником, предвещающим новую жизнь. Тон выступлений также был далек от сухой констатации очередной победы строителей — эмоционально и с напором говорили о воле, проявленной руководством Якутии и России в деле строительства этой дороги, о подвигах ее строителей, преодолевших множество преград, не раз выражалась надежда, что строительство обязательно будет завершено в Якутске в 2015 г. Для посвященных каждое сказанное в тот день слово имело вес и значение, так как строительство дороги, столь необходимой и Якутии, и всей России, сопровождалось интригой — иногда захватывающей, порой почти трагичной, но чаще обескураживающей для страны, где модернизация и экономический рост, интеграция регионов давно являются стратегическими приоритетами, а роль Севера в развитии экономики и обеспечении национальной безопасности России подчеркивается особо и на самом высоком уровне.



«Серебряное звено» Якутии: судьба моста в будущее региона

Полковникова Лариса Владимировна — специальный корреспондент
журнала «Экономические стратегии».

Дороги, наряду с финансами, — кровеносная система экономики XXI в. Без дорог немыслима модернизация, речи не может быть о высоком жизненном уровне в том или ином регионе, о переходе к новому технологическому укладу. Аксиома: даже в век беспроводных коммуникаций нет дороги — нет связи с большим миром, регион с неразвитой инфраструктурой выламывается из системы эффективного ресурсного взаимодействия с «большой землей», рискует остаться в стороне от масштабных проектов. Когда речь идет о российском регионе, эта аксиома превращается в суровый закон: любой житель нашей страны не понаслышке знает, что дороги для России — вечная болезненная проблема номер один.

Низкая транспортная доступность всегда была неприглядной оборотной стороной яркой визитной карточки Якутии, на парадной стороне которой огромные минерально-сырьевые богатства (кроме прочего алмазы), высокая обеспеченность гидроресурсами, экологическая уникальность и необыкновенная самобытная культура местных народов. Для России все эти богатства самой большой республики в составе РФ из-за экстремальных природно-климатических условий, неразвитости транспортной сети, отдаленности и очаговой заселенности региона оставались труднодоступны-

ми — как в той поговорке: «Видит око, да зуб неймет». С другой стороны, низкая плотность автомобильных и железных дорог, отсутствие выходящих за пределы Якутии нефте- и газопроводов всегда сдерживали интенсивное вовлечение региона в экономику страны, тормозили разработку минерально-сырьевых ресурсов республики.

Мост через Лену — мост в будущее Якутии.

Территория республики — 3103,2 тыс. км², а вот плотность железных дорог составляет всего 15 м на 100 км², плотность населения — 0,3 человека на 1 км². Такие «нормативы» по стандартам цивилизованной экономики — нонсенс. Решение проблемы было найдено — для Якутии сооружение железнодорожной линии Беркамит — Томмот — Якутск стало бы мощным стимулом и стержнем развития ее всесезонной транспортной сети, отправной точкой ускорения комплексного развития региона. Цель стратегии развития транспортной инфраструктуры региона — сформировать в г. Якутске мощный транспортный узел на стыке федеральных и региональных автодорог, железнодорожной и водных магистралей, авиатранспорта. Формирование опорной сети дорог даст мощный импульс освоению богатейшего ресурсного потенциа-

ла республики, обеспечению конституционного права населения на свободу передвижения и на достойное качество жизни.

Как известно, Правительством РФ утверждена инвестиционная программа транспортного строительства. В ходе состоявшегося в начале марта 2010 г. совещания по вопросам реализа-

ции этой программы премьер-министр В.В. Путин отметил, что «в 2010 году общий объем инвестиционной программы по железнодорожному строительству должен составить 270,5 млрд рублей. Из средств госбюджета — 140 млрд рублей. То есть государство возьмет на себя свыше половины объема расходов на модернизацию действующих и создание новых железных дорог». Оценивая приоритетные проекты, В.В. Путин выделил, в частности, «продолжение строительства магистрали, которая свяжет Якутск с общей сетью железных дорог. Эта дорога — жизненно важная артерия для социально-экономического развития всей Восточной Сибири и всего Дальнего Востока». Речь идет о железной дороге Беркамит (БАМ) — Томмот — Кердем — Якутск протяженностью 770 км, строящейся с 2005 г. в соответствии с постановлением Правительства РФ.





В рамках проекта намечено построить трехкилометровый железнодорожно-автомобильный мост через Лену к Якутску (на участке Кердем — Якутск). И здесь начинается некая странность, еще одна в череде странностей и проволочек — иногда объективных, чаще необъяснимых, но все-таки сопровождающих строительство этой железной дороги. К примеру, разговоры о необходимости возведения моста через Лену идут с 2005 г., но по сей день нет ясности, когда именно этот мост появится и появится ли вообще. С одной стороны, целесообразность его строительства не вызывает сомнений, премьер-министр РФ В.В. Путин не раз выступал как сторонник этого проекта, однако, с другой стороны, ни волевого решения по поводу строительства моста через Лену, ни соответствующего постановления нет. А в России всегда так: нет управленческой воли, нет постановления — нет и финансирования. А ведь до завершения проекта осталось всего 80 км!

Стоит признать, препятствий на пути строителей железной дороги в Якутии всегда хватало. Строго говоря, сооружение дороги продолжается уже четверть века. Начатое в 1985 г., оно развернулось бамовскими темпами и с тем последним советским энтузиазмом, по которому многие сегодня ностальгиру-

ют. Минувло несколько лет — и вслед за ментальными потрясениями, связанными с распадом СССР и перестройкой всей экономической, политической, социальной жизни на постсоветском пространстве, начались экономические, финансовые, политические и прочие неувязки на строительстве железной дороги. Менее 100 км участка трассы от Алдана до Томмота прокладывали целую пятилетку — 14 км в год. Так что открытие пассажирского движения на линии Беркакит — Томмот произошло только 28 августа 2004 г. Тем не менее этот год знаменателен тем, что строители получили возможность совершить очередной рывок вперед.

Произошло это 15 мая, когда начало действовать постановление Правительства РФ «О неотложных мерах по строительству железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск». Первый его пункт гласил: «Признать целесообразным продолжение строительства железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск с обеспечением ввода в эксплуатацию пускового комплекса Томмот — Кердем в 2010 году с общими затратами на его строительство в размере 15 млрд рублей». В связи с этим были внесены соответствующие изменения в федеральные целевые программы

«Трансстрой» — крупнейший в России холдинг, специализирующийся на возведении объектов транспортной инфраструктуры. В состав холдинга входит более 30 специализированных строительных организаций и предприятий, среди которых такие, как ЗАО «Инжиниринговая корпорация „Трансстрой“», ООО «Проекттрансстрой», ООО «Корпорация „Трансстрой-Восток“» и др.

История «Трансстроя» уходит корнями в 1954 г., когда было образовано Министерство транспортного строительства СССР. Его создание способствовало резкому повышению технического уровня отрасли, ее переходу на промышленные рельсы. «Трансстрой» сегодня — одна из крупнейших организаций строительного бизнеса в России, которая, постоянно совершенствуя концепцию развития, уверенно движется по пути рыночных реформ и может конкурировать на территории России с любой компанией международного уровня, осуществлять масштабные проекты — от зарождения идеи до ее полной реализации. Подтверждением тому служат введенные в эксплуатацию объекты, награждение организаций холдинга многочисленными дипломами, премиями и сертификатами на различных московских и всероссийских конкурсах.

«Модернизация транспортной системы России. 2002–2010 годы» и «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2010 года».

Созданная тогда в Федеральном агентстве железнодорожного транспорта конкурсная комиссия определила ЗАО «Инжиниринговая компания „Трансстрой“» генеральным подрядчиком на строительство новой железнодорожной линии. Ввиду сложных природных условий этот проект считается наиболее капиталоемким в сравнении с проектами других железных дорог в России, соответственно для реализации проекта выбрали компанию, безупречную в смысле профессионализма и опыта.

Сегодня сооружение железной дороги Беркакит — Томмот — Нижний Бестях (Якутск) вступило в завершающую фазу. Подразделения строителей вплотную подошли к берегу реки Лены, а некоторые из них работают уже в поселке Нижний Бестях в нескольких километрах от Якутска: завершён крупный этап строительства, до окончания жизненно важной для Якутии и всей России стройки рукой по-

дать. Вся подготовительная работа позволяет сказать, что основные целевые задачи на строительстве линии будут выполнены и 2011 г. станет годом завершающего этапа строительства, если не возникнет проблем с принятием необходимых управленческих решений по поводу возведения моста через Лену и продолжения железнодорожной ветки до Якутска.

Даже в век беспроводных коммуникаций нет дороги — нет связи с большим миром.

В 2013 г. железная дорога дойдет до станции Нижний Бестях (напротив г. Якутска), где уже начато формирование мощного транспортного узла. Строители полны решимости завершить сооружение объекта: для энтузиазма у них есть не только профессиональные, но и формальные основания. Ведь финансирование объекта обеспечено Федеральной целевой программой «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» в полном объеме. В последние годы правительством Республики Саха (Якутия) проведена большая работа с федеральными министерствами по обоснованию включения в фе-

деральные целевые программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» и «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года» строительства и реконструкции автомобильных дорог, формирующих круглогодичную опорную транспортную сеть республики. С аргументацией сторонников проекта труд-

но спорить: опережающее развитие транспортной инфраструктуры обеспечит мультипликативный эффект программ освоения и развития востока страны, позволит ускорить освоение месторождений, поступление средств в бюджеты всех уровней от реализации конечного продукта этих проектов и самое главное — обеспечит повышение качества жизни населения. Строители уверены, что данный проект обязательно будет реализован просто потому, что он не может не быть реализован. Вот только когда? Они надеются, что необходимая управленческая воля будет проявлена в ближайшее время и мост через Лену станет достойным вкладом в завершение многолетней истории строительства новой железной дороги в Якутии.

Дальнейшие планы строителей уже определены. «Трансстрою» предстоит построить еще много километров новых дорог в республике, обеспечивающих связью более 300 населенных пунктов, превратить районы вечной мерзлоты в территорию круглогодичного транспортного обеспечения.

То, что на Хангаласскую землю пришла железная дорога, построенная с максимально бережным отношением к укладу местных жителей, — это действительно историческое событие, по значимости равное географическому открытию. А ключ к этому открытию сегодня — мост через Лену, мост в будущее Якутии. **БС**

ПЭС 10206/08.10.2010

