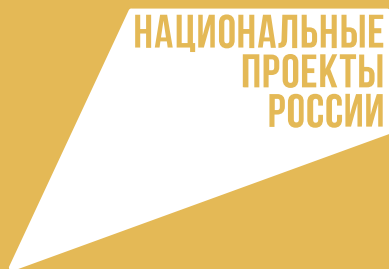
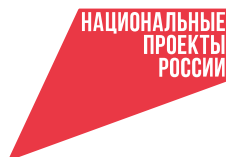


Муниципальное учреждение культуры
«Ртищевская межпоселенческая центральная библиотека»
Центра правовой информации

Национальные проекты России



**ЭФФЕКТИВНАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ
СИСТЕМА**

Выпуск №12

Май, 2026 года

По нацпроекту модернизируют аэропорты, строят высокоскоростную железнодорожную магистраль Москва-Санкт-Петербург и поезд для нее, расширяют возможности Северного морского пути, модернизируют железнодорожную инфраструктуру БАМа и Транссиба, развивают морские порты и сеть речных путей, готовят квалифицированных отраслевых специалистов. К 2030 году в России появится бесшовная транспортная система, благодаря которой больше людей смогут путешествовать по стране без лишних пересадок и на более дальние расстояния, а объем грузоперевозок продолжит расти.

Цель проекта:

Формирование эффективной транспортной системы, удовлетворяющей спрос населения и экономики РФ, за счет развития магистральной инфраструктуры Единой опорной транспортной сети

Направлен на достижение национальной цели развития:

➤ Устойчивая и динамичная экономика, комфортная и безопасная среда для жизни.



Курирующий проект:
Заместитель Председателя Правительства
Виталий Геннадьевич Савельев

Ответственный ФОИВ:
Минпромторг России



Руководитель проекта:
Министр транспорта РФ
Андрей Сергеевич Никитин

Федеральные проекты:

- ♦ Высокоскоростные железнодорожные магистрали
- ♦ Большой СМП (Северный морской путь)
- ♦ Опорная сеть железных дорог
- ♦ Морские порты
- ♦ Внутренние водные пути
- ♦ Аэропорты
- ♦ Пункты пропуска через государственную границу
- ♦ Цифровая трансформация транспорта
- ♦ Кадровый потенциал



КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ НАЦПРОЕКТА

- ♦ **Высокоскоростная железнодорожная магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом (время в пути между столицами сократится до 2 часов 15 минут).**
- ♦ **14 аварийно-спасательных судна, 4 атомных ледоколов, 4 ледоколов на органическом топливе, 1 многофункциональное судно атомно-технического обслуживания в акватории Северного морского пути.**
- ♦ **150 млн. тонн прироста** провозной способности железных дорог в Восточном, Азово-Черноморском и Северо-Западном направлениях.
- ♦ **225 млн. тонн прироста** мощности морских портов в Восточном, Азово-Черноморском и Северо-Западном направлениях.
- ♦ **Не менее 75 модернизированных аэродромных комплексов.**
- ♦ **27 построенных и реконструированных приоритетных пунктов пропуска через государственную границу РФ.**
- ♦ **Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа.**



ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ НАЦПРОЕКТА К 2030 Г

- ♦ Авиационная подвижность населения РФ - **1,08 ед.**
- ♦ Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети - **182%.**
- ♦ Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути - **109,1 млн. тонн.**



ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ

Запуск высокоскоростной железнодорожной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом, который запланирован на 2028 год, поможет сократить время в пути между столицами до 2 часов 15 минут. Скоростной маршрут протяженностью 679 км пройдет через Москву, Санкт-Петербург, Тверь и Великий Новгород.

Идея создания высокоскоростных магистралей появилась еще в СССР в начале 1960-х годов. Построенный в 1967 году локомотив скоростного ЭР200 развивал скорость до 200 км/ч, предназначался для маршрута Ленинград–Москва и уже в 1979 году совершил первый опытный рейс с пассажирами. Первый же регулярный рейс отправился 1 марта 1984 года: путь до Москвы тогда занимал 4 часа 39 минут. Поезд эксплуатировали до 2009 года, а после заменили на знаменитый скоростной электропоезд «Сапсан» – его скорость достигает 250 километров в час.

Например, от Екатеринбурга до Омска ходят скоростные «Финисты»: 898 километров они преодолевают за 12 часов 12 минут. Такие поезда курсируют в 7 российских регионах. Их производят на заводе «Уральские локомотивы» в Свердловской области. Именно там разрабатывают и испытывают опытные образцы элементов подвижного состава высокоскоростного поезда, который планируют запустить по ВСМ Москва-Санкт-Петербург с 2028 года. Он будет развивать скорость до 360 километров в час.

Для скоростного маршрута планируют построить железнодорожную инфраструктуру от станции Крюково (Алабушево) в Москве до станции Санкт-Петербург-Главный. К 2030 году по магистрали будет курсировать 41 поезд новой модели.



ОПОРНАЯ СЕТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Важнейшие работы по нацпроекту связаны с Сибирью и Дальним Востоком: там модернизируют инфраструктуру Восточного полигона железных дорог, в который входят легендарные БАМ и Транссиб. Железные дороги Восточного полигона проложены в очень непростой для строительства местности. Например, БАМ пересекает 7 горных хребтов, так что более 30 км железной дороги проходит по 10 тоннелям в скальных породах, а свыше тысячи километров - в районах вечной мерзлоты и высокой сейсмичности. Проектирование и строительство должно учитывать множество специфичных условий. На магистралях уже активно расширяют узкие места, чтобы увеличить их пропускную способность: строят мостовые переходы, тоннели и вторые пути, реконструируют станции.

На однопутных участках составы вынуждены уступать друг другу дорогу — отходить в тупиковые направления и ждать своей очереди на проезд, теряя время в пути. Вторые пути решают эту проблему: составы следуют в двух направлениях сразу, что помогает доставлять больше грузов за меньшее время. С этой же целью строят вторые тоннели. Например, в конце 2023 года в Амурской области построили новый Керакский тоннель - самый длинный на Забайкальской железной дороге. Он проходит в 25 метрах от старого. Работы вели в сложных условиях: специальная техника буквально пробивалась сквозь крепкие горные породы и сразу два геологических разлома. Еще один значимый объект — новый Байкальский тоннель на границе Иркутской области и Республики Бурятия, построенный в 2021 году. Его длина превышает 6,6 км.

Еще одно важное направление – электрификация участков железной дороги. Тепловозы, которые перемещаются по БАМу, работают преимущественно на дизельных двигателях. Электрификация участков железной дороги поможет чаще задействовать более эффективные электровозы и поможет повысить провозную способность Восточного полигона железных дорог.

Реконструкция БАМа и Транссиба ускорит развитие Дальнего Востока и Восточной Сибири: по нацпроекту создают железнодорожная инфраструктуру нового уровня.



БОЛЬШОЙ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Северный морской путь (СМП) — кратчайший водный маршрут между европейской частью России и Дальним Востоком. Протяженность пути от Карских Ворот до мыса Дежнева — около 5,6 тысячи километров. По федпроекту планируют создать круглогодичный транспортный коридор, который свяжет регионы Северо-Запада и Дальнего Востока. Для этого налаживают регулярные грузоперевозки, строят атомные ледоколы и аварийно-спасательный флот, модернизируют соответствующую инфраструктуру.

Увеличение перевозок по СМП в первую очередь поможет в работе транспортных и добывающих компаний. А круглогодичная навигация — улучшить ситуацию с северным завозом. Именно с помощью завоза жителей труднодоступных территорий Крайнего Севера обеспечивают жизненно необходимыми товарами, продовольствием, медикаментами и другими грузами. Ежегодно благодаря ему в 25 регионов РФ доставляют 3,2 миллиона тонн грузов. Также северный завоз помогает реализовывать инвестпроекты в труднодоступных местностях.

Развивать Северный морской путь помогают и современные атомные ледоколы проекта 22220. Они могут одинаково эффективно работать в устьях сибирских рек и на трассах Северного морского пути.

Атомоход проекта 22220 — самый большой и мощный в мире. Он способен один проводить в Арктике танкеры водоизмещением до 100 тысяч тонн и покорять льды до трех метров толщиной. Уже введены в эксплуатацию атомоходы «Арктика», «Сибирь», «Урал», «Якутия», строятся ледоколы «Чукотка» и «Ленинград».

Параллельно с ними строят и новый мощный ледокол проекта 10510 «Лидер». Он сможет развивать скорость до 24 узлов на чистой воде и

до 12 узлов по льду толщиной до 2 метров. Максимально преодолеваемая толщина льда - четыре метра. Срок службы такого ледокола - 40 лет.



МОРСКИЕ ПОРТЫ

Развитие внешней торговли требует расширять грузоперевозки. По федпроекту модернизируют морские порты и железнодорожные подходы к ним: за счет этого растет связанность центров экономического роста, а также экспортные мощности страны. В морских портах модернизируют и строят объекты инфраструктуры, в том числе причалы, которые используют для погрузки и разгрузки, стоянки и обслуживания судов. А также так называемые терминалы - группы портовых объектов для операций с грузами. При поддержке федпроекта в Приморье открыли угольный терминал. Морской порт «Суходол» - современный и высокотехнологичный комплекс по приемке, хранению и погрузке угля с железнодорожного транспорта на морские суда. У него развитая железнодорожная инфраструктура, в которую входят 20 путей необщего пользования, железнодорожная станция, станция разгрузки вагонов, трансбордер для разворота вагонов и многое другое. Угольный терминал порта мощностью 12 млн тонн в год заработал в сентябре 2024 года. Терминал расположен в незамерзающей бухте Теляковского, что обеспечивает круглогодичную и бесперебойную отгрузку судовых партий.



Фото: Кирилл Кужмарь/ТАСС/ТАСС

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

Одна из задач федпроекта - перераспределить транспортировку части грузов, которые сейчас доставляют по железным дорогам, в пользу их перевозки по рекам. Для этого нужно провести работы по углублению дна рек, реконструкции и строительству новых гидротехнических сооружений.

Среди крупных объектов, которые модернизируют на реке - Багаевский гидроузел в Ростовской области. Сейчас там строят две камеры шлюза, водосбросную плотину, поселок для работников гидроузла на 32 дома, причально-направляющие сооружения, рыбопропускной шлюз и служебно-технические объекты.

После модернизации судоходство на Нижнем Дону станет надежнее и безопаснее. Проект в том числе решит проблему обмеления Дона: глубина на лимитирующем, то есть самом мелководном участке реки на протяжении 85 километров составит минимум 4 метра, что позволит проходить по реке более крупным судам.



АЭРОПОРТЫ

Чтобы полеты становились доступнее и комфортнее в регионах обновляют аэропорты и благодаря этому улучшают маршрутную сеть. По федпроекту реконструируют и строят взлетно-посадочные полосы и вспомогательную инфраструктуру: рулежные дорожки, места для стоянок самолетов, светосигнальное оборудование и сооружения, необходимые для обеспечения безопасности полетов.

После модернизации аэропорты принимают более крупные самолеты или начинают работать круглосуточно, а не только в светлое время суток. Появляется больше возможностей для прямого, межрегионального сообщения - без пересадки в Москве: начинает летать больше людей, причем более дальними рейсами, а не только внутри региона. Становится проще планировать свое время и путешествовать чаще.

Развивать авиасообщение особенно важно в регионах Сибири и Дальнего Востока. Например, в Якутии всего 15% людей живут там, где наземное сообщение доступно круглый год, а более 90% территории имеет лишь сезонную транспортную доступность. Для большинства населенных пунктов гражданская авиация - единственный вид транспорта, доступный в любой сезон. Поэтому модернизировали в том числе аэропорты Якутска, Вилюйска, Черского, Белой Горы, Верхневилуйска, Жиганска, Олекминска.

А на Дальнем Востоке в аэропорту Благовещенска имени Н.Н. Муравьева-Амурского реконструировали взлетно-посадочную полосу длиной 3 километра, установили современное светосигнальное, радиотехническое и метеорологическое оборудование, периметральную охрану, реконструировали перрон для воздушных судов, построили рулежную дорожку и аварийно-спасательную

станцию. Продолжается строительство инфраструктуры нового аэровокзала. Его общая площадь составит 25 тысяч квадратных метров.

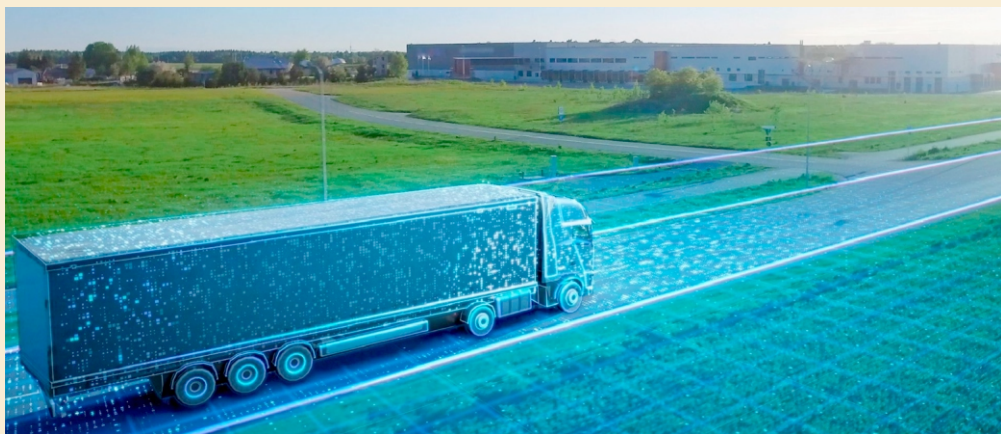
К 2030 году авиационную мобильность жителей России - то есть среднее число полетов на человека - планируют повысить в 1,5 раза. Для этого модернизируют больше 75 авиагаваней, в том числе во Владимире и Смоленске. А в Омске, Шереметьево, Иркутске построят новые аэропорты. Всего к 2030 году в стране будет 242 аэропорта.



ПУНКТЫ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ

Основная задача федпроекта — строительство и модернизация пунктов пропуска в створах международных транспортных коридоров, а также на приоритетных участках государственной границы РФ. Это позволит увеличить провозную мощность и пропускную способность инфраструктуры данных направлений.

К 2030 году модернизируют 27 пунктов пропуска через госграницу и построят 4 новых. Особое внимание уделят увеличению пропускной способности на ключевых участках госграницы. Благодаря новым мерам время досмотра грузовых автомобилей на границе сократится до 10 минут.



ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ

По федпроекту планируют создать сервисы для анализа фактических и прогнозных объемов грузовых перевозок, формировать предложения по перспективным инвестпроектам с учетом транспортных, социальных и экономических эффектов, а также снять избыточные административные и транзакционные барьеры для участников рынка. Помимо экономии времени, благодаря таким сервисам станет проще просчитать оптимальный маршрут для груза с учетом разных видов транспорта и времени года.

Кроме того, специалисты продолжают внедрять современные решения в документооборот в транспортной сфере. Основная задача: минимизировать количество необходимых документов и перевести их в электронный вид.



КАДРОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Масштабные и технически сложные работы невозможно выполнить без квалифицированных специалистов. В 2025 году около полумиллиона человек обучаются в 19 вузах, подведомственных Минтрансу РФ. Их подготовка ориентирована на практику: для оттачивания навыков используют симуляционные тренажеры и учебные суда. Это позволяет смоделировать навигационные и аварийные ситуации в условиях, приближенных к реальным. По нацпроекту в вузах Минтранса создадут учебный флот, в который к 2030 году войдут 9 вертолетов Ми-34 и Ансат-М, 3 самолета «Танго», 1 учебно-производственное судна и 297 профильных тренажеров.



Муниципальное учреждение культуры
«Ртищевская межпоселенческая центральная библиотека»
Центра правовой информации

Составитель: Гуменюк Татьяна Вениаминовна,
библиотекарь Центра правовой информации
Ответственный за выпуск: Масина Алена Юрьевна,
и.о директора МУК «РМЦБ»

Центральная районная библиотека
телефон: 8(84540) 4-11-64
e-mail: rtishevolib@yandex.ru
сайт: <https://new.mukrmcb.ru>