

→ транспортное обслуживание 24 районов Москвы и 4 городов Московской области (Химки, Люберцы, Жуковский и Раменское), а также позволило разгрузить три линии московского метро и улучшить доступность образовательных учреждений, а также парков и музеев. На 6,9 тыс. автомобилей в сутки снизится и поток транспорта на вылетных московских магистралях.

МЦД-4 — самый протяженный диаметр: его длина — 86 км, а суточный пассажиропоток — порядка 455 тыс. человек. Запуск диаметра связал восемь из десяти радиальных направлений московской агломерации, а также семь из десяти столичных вокзалов. Открытие диаметра также улучшило транспортное обслуживание 23 районов Москвы с населением более 2,5 млн человек, столица стала ближе и для жителей подмосковных Апрелевки, Реутова и Балашихи. В итоге жители столичного региона смогут экономить до 40% времени в пути.

При строительстве четвертого диаметра применялось множество уникальных инженерно-технических решений. Например, был возведен комплекс из трех железнодорожных восьмипролетных эстакад протяженностью более 340 м на участке Площадь трех вокзалов—Курская на Комсомольской площади. Сборка пролетных строений и арок Каланчевского путепровода выполнялась на стапелях временных площадок с их последующей продольной и поперечной передвижками кранами повышенной грузоподъемности. Протяженность самого длинного арочного пролета составляет почти 80 м, а ее вес — 1,2 тыс. тонн. Это инженерное решение позволило «перешагнуть» тоннели Сокольнической линии метро, построенные в 1934–1935 годах.

МОРСКАЯ ЛОГИСТИКА

По нацпроекту обновляется и инфраструктура морских портов и железнодорожных подходов к ним, что способствует улучшению связанности центров экономического роста, а также облегчению экспорта российской продукции за рубеж.

В частности, уже увеличена суммарная провозная способность участков на подходах к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов (до 125,1 млн тонн и 145,6 млн тонн соответственно), а общая производственная мощность российских морских портов в 2020–2022 годах выросла на 88,4 млн тонн.

В морских же перевозках на восточном направлении наиболее важным является проект развития Северного морского пути (СМП). Он предполагает создание круглогодичного транспортного коридора, который свяжет регионы Северо-Запада и Дальнего Востока. Уже к концу 2024 года планируется увеличить объем перевозок по СМП до 80 млн тонн в год. По итогам прошлого года объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути составил 34,1 млн тонн (целевой показатель по паспорту составлял 32 млн тонн). Объем перевозки грузов в акватории Северного морского пути по итогам десяти месяцев 2023 года составил 30,3 млн тонн.

Развитие СМП в первую очередь выгодно транспортным и добывающим компаниям, также круглогодичная навигация позволит улучшить ситуацию с северным завозом, в рамках которого ежегодно доставляется 3,2 млн тонн грузов в 25



ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» В АКВАТОРИИ СЕВМОРПУТИ (ФГУП «АТОМФЛОТ»)

регионов РФ. По оценке Минвостокразвития, на Дальнем Востоке и в Арктике из 1,8 тыс. населенных пунктов, относящихся к территориям северного завоза, две трети не имеют круглогодичной связи с федеральными дорогами. В отдельных районах «окно» для доставки груза составляет менее двух месяцев в году. Основные объемы завозятся водными видами транспорта, это зависит от ледовой обстановки и проходимости рек, соответственно, полный цикл закупки товаров и доставки составляет до полутора лет и более.

В этом году был принят и новый закон о северном завозе — он вступит в силу с апреля 2024 года, его целью является повышение надежности поставок жизненно важных товаров, сокращение сроков доставки и сдерживание роста цен на эти товары для жителей Арктической зоны. Закон закрепляет приоритет при перевозке и обслуживании грузов жизнеобеспечения северного завоза, а также предусматривает создание централизованной системы управления северным завозом, включая трехлетний цикл планирования, информатизацию всех этапов и запуск федеральной государственной информационной системы, которая должна повысить прозрачность всего процесса: от планирования закупки до доставки конечным потребителям.

Также с 2022 года реализуется пилотный проект по развитию по СМП каботажных и контейнерных перевозок. Регулярная каботажная линия между северо-западом России и Дальним Востоком дает возможность доставлять грузы в 11 портов на трассе Севморпути от Санкт-Петербурга до Владивостока. «Спрос со стороны грузоотправителей растет: загрузка самого первого рейса в 2022 году с запада на восток составляла всего 15%, а сейчас уже превышает 80%. Наличие такой регулярной линии с фиксированным графиком перевозок позволяет более широкому кругу компаний планировать перевозки по Севморпути, повышает его предсказуемость и привлекательность», — отмечал глава Минвостокразвития Алексей Чекунов на совещании с членами правительства в конце октября.

Для наращивания поставок необходимо строительство дополнительных ледо-



СТРОЯЩИЙСЯ ПОРТ «ЛАВНА»

колов и развитие портовой инфраструктуры. Всего к 2030 году планируется построить и ввести в эксплуатацию семь ледоколов серии 22220. Три из них — «Арктика», «Сибирь» и «Урал» — уже построены и работают на трассе. Ледоколы «Якутия» и «Чукотка» строятся, их планируется сдать в 2024 и 2026 годах соответственно. Еще два ледокола серии готовятся к закладке.

Портовая инфраструктура также постепенно обновляется — в этом году был запущен терминал сжиженного природного газа (СПГ) и стабильного газового конденсата (СГК) в порту Сабетта, который включает в себя защищенную от внешних воздействий акваторию с причалами различного назначения, инженерную инфраструктуру, береговую часть с административными зданиями и сооружениями. Основные объекты терминала делятся на объекты инвестора («Арктик СПГ-2», «дочка» НОВАТЭКа) и объекты федеральной собственности, к

которым относятся подводные гидротехнические сооружения, ледозащитные сооружения и объекты безопасности мореплавания.

В Мурманской области же по нацпроекту строится глубоководный и незамерзающий порт Лавна, который станет западным рубежом расширенного Северного морского пути и обеспечит прямой выход в нейтральные воды. Предполагается, что это поддержит экономику Арктической зоны — здесь планируется создание новых рабочих мест для жителей области. Также порт будет способствовать открытию новых рынков сбыта для российских экспортёров в страны Азиатско-Тихоокеанского региона и позволит переориентировать часть грузовой базы на отечественные портовые мощности. Уже в декабре порт примет по железной дороге первый состав с углем, и начнется заполнение угольных площадок. В первом полугодии 2024 года запланирована перевалка угля на экспорт. ■