

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Вятский государственный университет»
(ВятГУ)

УДК: 338

Рег. № НИОКТР 123100200005-8

Рег. № ИКРБС



УТВЕРЖДАЮ
Ректор ВятГУ
канд. экон. наук
В.Н. Пугач
«7» ноября 2023 г.

ОТЧЕТ
О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ
Мониторинг состояния и развития конкуренции на товарных рынках
Новосибирской области за 2023 год

по теме:

МОНИТОРИНГ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ
С УЧЕТОМ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ, ИМЕЮЩИХ ОБЩИЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ГРАНИЦЫ С
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТЬЮ, ВКЛЮЧАЮЩИЙ СБОР И АНАЛИЗ ДАННЫХ ОБ
ОБЕСПЕЧЕННОСТИ ЕГО ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ, ВРЕМЕНИ И
ОБЪЕМЕ ЕГО ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ, СУЩЕСТВУЮЩИХ
ТРАНСПОРТНЫХ ХАБАХ И ПОТЕНЦИАЛЕ СОЗДАНИЯ НОВЫХ, А ТАКЖЕ О
СЕРВИСНОЙ И СОПУТСТВУЮЩЕЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ, НЕОБХОДИМОЙ КАК
ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ТАК И ДЛЯ РАБОТНИКОВ, ЗАДЕЙСТВОВАННЫХ
В ЭТОМ СЕГМЕНТЕ, ВКЛЮЧАЯ НАЛИЧИЕ СТАБИЛЬНОЙ ПОДВИЖНОЙ
РАДИОТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗИ НА УДАЛЕННЫХ ДОРОГАХ
(итоговый)

Государственный Контракт № 0851200000623006003 от 18.09.2023

Руководитель НИР,
Директор института
экономики и менеджмента,
д-р. экон. наук, доцент

Н.К. Савельева

Киров 2023

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Вятский государственный университет» (ФГБОУ ВО «Вятский государственный университет»):

Руководитель НИР,
Директор
института экономики и
менеджмента, д-р. экон. наук,
доцент


подпись, дата

Н.К. Савельева

Исполнители:
Заместитель директора Института
экономики и менеджмента по
научной деятельности,
д-р. экон. наук, доцент


подпись, дата

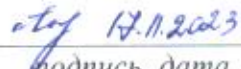
А.А. Созинова
(введение)

Заведующий кафедрой
менеджмента и маркетинга,
канд. экон. наук, доцент


подпись, дата

О.В. Фокина
(раздел 1)

Доцент кафедры менеджмента и
маркетинга, канд. экон. наук,
доцент


подпись, дата


И.Г. Алцыбеева
(раздел 1)

Доцент кафедры менеджмента и
маркетинга, канд. экон. наук,
доцент


подпись, дата

Е.В. Ганебных
(раздел 1)

Доцент кафедры менеджмента и
маркетинга, канд. экон. наук,
доцент


подпись, дата

А.В. Сысолятин
(заключение)

Доцент кафедры менеджмента и
маркетинга, канд. экон. наук,
доцент


подпись, дата

Е.А. Березина
(раздел 2)

Преподаватель кафедры
менеджмента и маркетинга


подпись, дата

А.Д. Крюкова
(раздел 2)

Доцент кафедры менеджмента и маркетинга, канд. филол. наук, доцент

 17.11.2023
подпись, дата

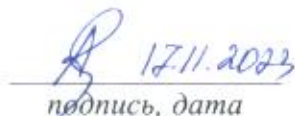
О.А. Метелева
(раздел 2)

Доцент кафедры менеджмента и маркетинга, канд. экон. наук, доцент

 17.11.2023
подпись, дата

Н.Н. Катаева
(раздел 3)

Преподаватель кафедры туризма и управления персоналом

 17.11.2023
подпись, дата

А.К. Лутошкина
(раздел 3)

Доцент кафедры экономики, канд. экон. наук, доцент

 17.11.2023
подпись, дата

П.А. Калинин
(раздел 3)

Старший преподаватель кафедры экономики

 17.11.2023
подпись, дата

Т.Н. Мутных
(раздел 1)

Студент группы МНБ-2601-02-00

 17.11.23
подпись, дата

И.А. Шадрин
(раздел 1)

Студент группы МНБ-2601-02-00

 17.11.23
подпись, дата

А.А. Ясиневич
(раздел 1)

Студент группы ЭБ-5601-01-00

 17.11.23
подпись, дата

Е.М. Гусар
(раздел 2)

Студент группы ЭКНБ-1601-01-00

 17.11.23
подпись, дата

В.А. Соколова
(раздел 3)

РЕФЕРАТ

Отчет содержит 53 страницы, 14 таблиц, 14 рисунков, 44 источника. Состоит из введения, основной части, содержащей 3 раздела, заключения, 3 приложений.

Ключевые слова: ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ТРАНСПОРТНЫЙ ХАБ

Объектом исследования являются логистические возможности Новосибирской области с учетом логистических возможностей субъектов Российской Федерации, имеющих общие территориальные границы с Новосибирской областью.

Цель работы – мониторинг логистических возможностей Новосибирской области с учетом логистических возможностей субъектов Российской Федерации, имеющих общие территориальные границы с Новосибирской областью, включающий сбор и анализ данных об обеспеченности его транспортной инфраструктурой, времени и объеме его пропускной способности, существующих транспортных хабах и потенциале создания новых, а также о сервисной и сопутствующей инфраструктуре, необходимой как для транспортных средств, так и для работников, задействованных в этом сегменте, включая наличие стабильной подвижной радиотелефонной связи на удаленных дорогах.

Научная новизна результатов исследования состоит:

- 1) в выявлении причинно-следственных связей между состоянием транспортной инфраструктуры Новосибирской области, объемом ее пропускной способности, складских мощностей и объемах контейнерных перевозок и конкурентными позициями Новосибирской области в сравнении с регионами, имеющими с ней общие территориальные границы;
- 2) в определении логистических возможностей Новосибирской области, позволяющих сгенерировать направления развития логистического потенциала региона с целью удержания и развития конкурентных преимуществ области по сравнению с соседними территориями.

В качестве методов исследования были выбраны: контент-анализ предыдущих отчетов по мониторингу логистических возможностей Новосибирской области с учетом логистических возможностей субъектов Российской Федерации, имеющих общие территориальные границы с Новосибирской областью, включающий сбор и анализ данных об обеспеченности его транспортной инфраструктурой, времени и объеме его пропускной способности, существующих транспортных хабах и потенциале создания новых, а также о сервисной и сопутствующей инфраструктуре, необходимой как для транспортных средств, так и для работников, задействованных в этом сегменте, включая наличие стабильной подвижной радиотелефонной связи на удаленных дорогах; анализ статистических показателей, характеризующих региональные аспекты транспортно-логистической отрасли, представленных на официальном сайте Федеральной

службы государственной статистики Российской Федерации, территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области, Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области.

Основное практическое назначение результатов работ состоит в выявлении логистических возможностей Новосибирской области.

При выполнении настоящей НИР использовались следующие основные источники информации:

- данные Федеральной службы государственной статистики;
- данные территориального органа Федеральной службы государственной статистики;
- сведения, предоставленные областными исполнительными органами государственной власти Новосибирской области;
- данные, опубликованные в средствах массовой информации;
- иные открытые источники информации.

Результаты исследования:

- 1) на основе собранных данных по итогам мониторинга проведен анализ логистических возможностей Новосибирской области за период 2020–2023 гг. с учетом логистических возможностей субъектов Российской Федерации, имеющих общие территориальные границы с Новосибирской областью;
- 2) обозначены основные проблемы и предложены направления развития потенциала Новосибирской области как распределительно-логистического хаба Сибири.

СОДЕРЖАНИЕ

Термины и определения.....	7
Перечень сокращений и обозначений.....	8
Введение	9
1 Состояние и обеспеченность транспортной инфраструктурой Новосибирской области, время и объем его пропускной способности с учетом логистических возможностей субъектов Российской Федерации, имеющих общие территориальные границы с Новосибирской областью (показатели 14–25)	11
2 Состояние сервисной и сопутствующей инфраструктуры Новосибирской области с учетом логистических возможностей субъектов Российской Федерации, имеющих общие территориальные границы с Новосибирской областью, включая наличие стабильной подвижной радиотелефонной связи на удаленных дорогах (показатель 26)	33
3 Существующие транспортные хабы Новосибирской области и потенциал создания новых	38
Заключение	43
Список использованных источников	45
Приложение А Объемы перевозок грузов и пассажиров по ряду видов транспорта по данным Новосибирскстата	49
Приложение Б Перечень многофункциональных зон дорожного сервиса, размещаемых на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения	50
Приложение В Радиопокрытие мобильной связью стандарта GSM-900/1800 автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения по операторам связи, %.....	53

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящем отчете о НИР применяются следующие термины с соответствующими определениями:

Термин	Определение
Транспорт общего пользования	Транспорт, обеспечивающий перевозки пассажиров и грузов и предоставление услуг транспортной экспедиции на основе уставов и кодексов соответствующих видов транспорта и иных федеральных законов и правовых актов Российской Федерации
Транспорт необщего пользования	Транспорт, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров своего предприятия.
Транспортный хаб	Крупный пересадочный и перегрузочный транспортный узел с необходимым набором сервисов, имеющий подходящее географическое положение.
Грузооборот транспорта	Объем работы транспорта организаций всех видов экономической деятельности по перевозкам грузов, на автомобильном транспорте, включая предпринимателей (физических лиц). Единицей измерения является тонно-километр, то есть, перемещение 1 тонны груза на 1 километр. Исчисляется суммированием произведений массы перевезенных грузов каждой перевозки в тоннах на расстояние перевозки в километрах.
Контейнерная перевозка	Перевозка груза с использованием стандартных контейнеров, позволяющая выполнять бесперегрузочную доставку товаров от отправителя к получателю, тем самым значительно сокращая объем промежуточных погрузочно-разгрузочных работ.
Пассажирооборот транспорта общего пользования	Объем работы транспорта по перевозкам пассажиров, включая оценку перевозок пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда. Единицей измерения является пассажиро-километр, т. е. перемещение одного пассажира на 1 километр. Исчисляется суммированием произведений количества пассажиров каждой перевозки на расстояние перевозки в километрах.
Контрейлерная перевозка	Комбинированная железнодорожно-автомобильная перевозка прицепов, полуприцепов, трейлеров (прицепов для тяжеловесных неделимых грузов) или съемных кузовов на железнодорожной платформе.

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ

В настоящем отчете о НИР применяют следующие сокращения и обозначения:

ТЕУ – условная единица для измерения объема контейнерных перевозок
АГЗС – автомобильные газозаправочные станции
АГНКС – автомобильные газонаполнительные компрессорные станции
АЗС – автомобильная заправочная станция
ВВЛ – внутренние воздушные линии
ЖБИ – железобетонные изделия
ЗОР – зона опережающего развития
ЗСЖД – Западно-Сибирская железная дорога
КриогЗС – криогенные газозаправочные станции
МВЛ – международные воздушные линии
МТЗС – многотопливные заправочные станции
МТС – Мобильные Телекоммуникационные Системы
НИР – научно-исследовательская работа
Новосибирскстат – территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области
ОАО – открытое акционерное общество
ООО «Т2 РТК Холдинг» (Теле2) – Общество с ограниченной ответственностью «Т2 РТК Холдинг» (Теле2)
ПАО – публичное акционерное общество
ПАО «ВымпелКом» – публичное акционерное общество «Вымпел-Коммуникации»
ПАО «МегаФон» – публичное акционерное общество «МегаФон»
ПАО «МТС» – публичное акционерное общество «Мобильные Теле Системы»
ПЛП – промышленно-логистический парк
РЖД – российские железные дороги
Росавиация – Федеральное агентство воздушного транспорта
Роскомнадзор – Федеральная служба по надзору в сфере связи информационных технологий и массовых коммуникаций
Росстат – Федеральная служба государственной статистики
РЦ – распределительный центр
СВП – система взимания платы
СТО – станция технического обслуживания
СТЭЛС – Союз транспортников, экспедиторов и логистов Сибири
ТЛЦ – транспортно-логистический центр
ЭЗС – электрозаправочные станции
ФАИС – Федеральная автоматизированная информационно-аналитическая система в области использования радиочастотного спектра и средств массовой информации

ВВЕДЕНИЕ

Новосибирская область является крупнейшим транспортно-распределительным узлом Сибири и Дальнего Востока. Транспортный комплекс области обладает всеми видами транспорта, локальными центрами накопления, обработки и распределения пассажиро- и грузопотоков, комплексами складских и таможенных терминалов, железнодорожных станций и вокзалов. Город Новосибирск – опорный пункт товаропроводящей системы, которая в короткие сроки способна обслужить большое число городов Сибири, Казахстана, Алтая и Средней Азии¹.

В современных условиях, когда идет разворот логистики на Восток, востребованность транспортно-логистических возможностей сибирских регионов возрастает. Многие федеральные транспортные компании, компании регионов центральной России, северо-запада и другие в условиях закрытия европейских стран переориентируют грузовые потоки, начинают более активно работать с Китаем, странами Азиатско-Тихоокеанского региона. А Новосибирск видят в качестве точки входа в Китай, страны Средней Азии и другие. Между тем, развитие Новосибирского транспортно-логистического узла сегодня обеспечивается и государственными, и муниципальными органами власти, и бизнес-сообществом. Одновременно необходимо уходить от конкуренции регионов в сфере транспортной логистики. Это приводит к нерациональному использованию ресурсов. Намного продуктивнее была бы кооперация, разведение транспортных потоков по разным территориям, в зависимости от места их формирования. Различные транспортные узлы Сибири должны взаимно дополнять друг друга, решая те самые задачи по сокращению логистических издержек и времени доставки грузов².

Это открывает для Новосибирской области как транзитного региона новое окно возможностей. Важно воспользоваться этими возможностями и интегрироваться в данный проект, поскольку это предполагает предоставление существенных таможенных и налоговых льгот, что, в свою очередь, позволит значительно снизить транспортно-логистические издержки³.

Однако для того, чтобы в полной мере реализовать транзитный ресурс региона, необходима развитая и эффективно функционирующая инфраструктура. Это актуализирует задачу анализа логистических возможностей Новосибирской области, реализуемую в рамках данной НИР.

¹ Транспортно-логистическая инфраструктура Новосибирской области: состояние и проблемы развития [Электронный ресурс]. — https://nsuem.ru/upload/iblock/dc6/%D0%9D%D0%B0%D1%83%D1%87%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%B7%D0%B0%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BA%D0%B8_2018_%D0%92%D1%8B%D0%BF_4-37-40.pdf (дата обращения: 17.09.2023)

² Новосибирский транспортно-логистический узел: как остаться в лидерах [Электронный ресурс]. — URL: <https://sovetdirectorov.info/2023/08/31/novosibirskij-transportno-logisticheskij-uzel-kak-ostatsya-v-liderah/> (дата обращения: 17.09.2023)

³ Новосибирску нужно расширять мощности контейнерной логистики [Электронный документ]. — URL: <https://infopro54.ru/news/novosibirsku-nuzhno-rasshiryat-moshhnosti-kontejnernoj-logistiki/> (дата обращения: 18.10.2023)

Целью настоящей научно-исследовательской работы является мониторинг логистических возможностей Новосибирской области с учетом логистических возможностей субъектов Российской Федерации, имеющих общие территориальные границы с Новосибирской областью.

Задачами настоящего мониторинга являются:

- сбор и анализ данных об обеспеченности Новосибирской области транспортной инфраструктурой, времени и объеме его пропускной способности;
- анализ существующих транспортных хабов и потенциала создания новых в Новосибирской области;
- характеристика сервисной и сопутствующей инфраструктуры, необходимой как для транспортных средств, так и для работников, задействованных в этом сегменте, включая наличие стабильной подвижной радиотелефонной связи на удаленных дорогах.

Методы исследования, применяемые в настоящей НИР:

- контент-анализ предыдущих отчетов по мониторингу логистических возможностей Новосибирской области с учетом логистических возможностей субъектов Российской Федерации, имеющих общие территориальные границы с Новосибирской областью, включающий сбор и анализ данных об обеспеченности транспортной инфраструктурой, времени и объеме пропускной способности, существующих транспортных хабах и потенциале создания новых, а также о сервисной и сопутствующей инфраструктуре, необходимой как для транспортных средств, так и для работников, задействованных в этом сегменте, включая наличие стабильной подвижной радиотелефонной связи на удаленных дорогах;
- анализ статистических показателей, характеризующих региональные аспекты транспортно-логистической отрасли, представленных на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области, Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области.

При выполнении НИР использовались следующие основные источники информации:

- данные Федеральной службы государственной статистики;
- данные территориального органа Федеральной службы государственной статистики;
- сведения, предоставленные областными исполнительными органами государственной власти Новосибирской области;
- данные, опубликованные в средствах массовой информации;
- иные открытые источники информации.

1 Состояние и обеспеченность транспортной инфраструктурой Новосибирской области, время и объем его пропускной способности с учетом логистических возможностей субъектов Российской Федерации, имеющих общие территориальные границы с Новосибирской областью (показатели 14–25)

Общая протяженность сети автомобильных дорог в 2022 г. на территории Новосибирской области составляет 28 362,9 км. При этом протяженность автомобильных дорог федерального значения составляет 804,4 км, протяженность автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения 12 708,6 км, протяженность автомобильных дорог местного значения – 14 849,9 км⁴.

Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог Новосибирской области в 2022 г. – 73,7%, что выше среднероссийского показателя (70,8%), а также аналогичного показателя, рассчитанного для Сибирского федерального округа (71,6%) (Рисунок 1).

Сравнивая удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в Новосибирской области с граничащими с Новосибирской областью регионами Российской Федерации, можно отметить превосходство Кемеровской области (84,3%). Прочие соседние регионы уступают по уровню обеспеченности такими дорогами не только Кемеровской, но и Новосибирской области (Рисунок 1).

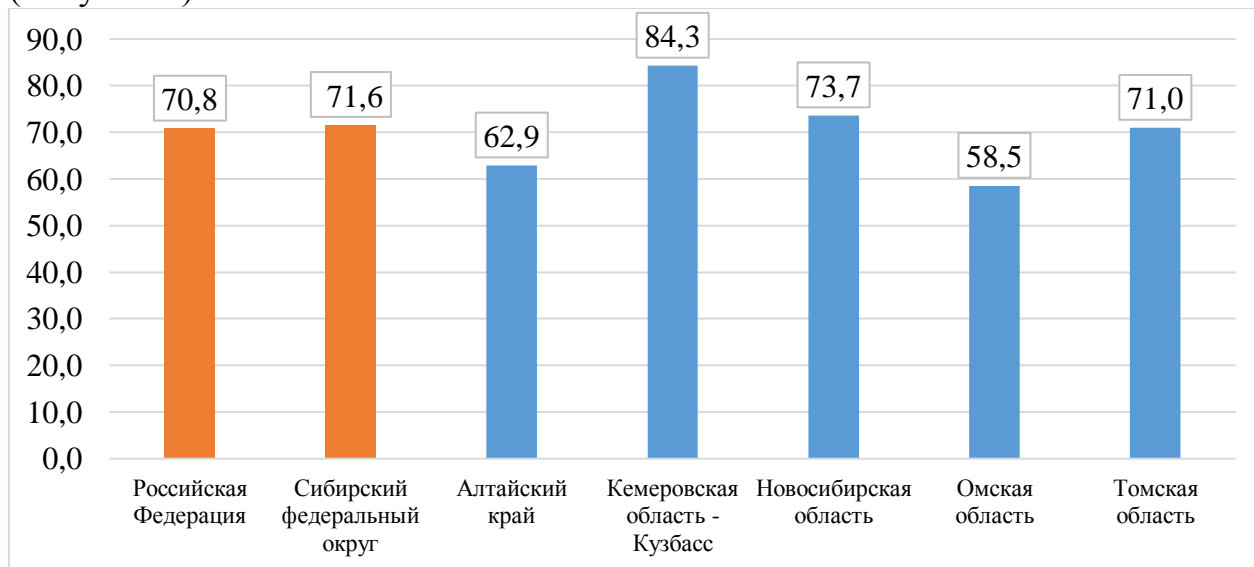


Рисунок 1 – Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в Новосибирской области и приграничных регионах, 2022 г., %⁵

⁴ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

⁵ Удельный вес дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения по субъектам Российской Федерации [Электронный документ]. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/prot_avto_dor_obsch-2022.xls (дата обращения: 22.09.2023)

За период с 2020 г. по 2022 г. удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в Новосибирской области составлял более 70%, прирост составил 0,9% (Таблица 1).

Таблица 1 – Основные показатели транспортной инфраструктуры Новосибирской области, %⁶ (показатели 14–15)

Показатель	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Откл. 2022 г. к 2020 г.
Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, %	72,8	72,7	73,7	+0,9
Динамика удельного веса автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования к предыдущему году, %	+0,6	-0,1	+1,0	-
Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, %	44,5	44,3	44,0	-0,5
Динамика удельного веса автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования к предыдущему году, %	+0,0	-0,2	-0,3	-

Для сравнения в таблице 2 приведены данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области в части удельного веса автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог Новосибирской области, которые отличаются от данных Росстата и свидетельствуют о положительной динамике показателя (+3,15%).

Доля автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог по данным Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области – более 80%. За рассматриваемый период прирост составил 3,15%.

⁶ Удельный вес дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения по субъектам Российской Федерации [Электронный документ]. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/prot_avto_dor_obsch-2022.xls (дата обращения: 22.09.2023)

Таблица 2 – Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, %⁷ (показатели 14–15)

Показатель	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Откл. 2022 г. к 2020 г.
Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, %	81,35	84,47	84,50	+3,15
в % к предыдущему году	+0,18	+3,12	+0,03	-

Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием Новосибирской области на начало 2023 г. составляет 44,0% и демонстрирует тенденцию к снижению за рассматриваемый период (Таблица 1). Это меньше, чем в среднем по России (62,2%) и меньше среднего показателя для Сибирского федерального округа (48,3%) (Рисунок 2).

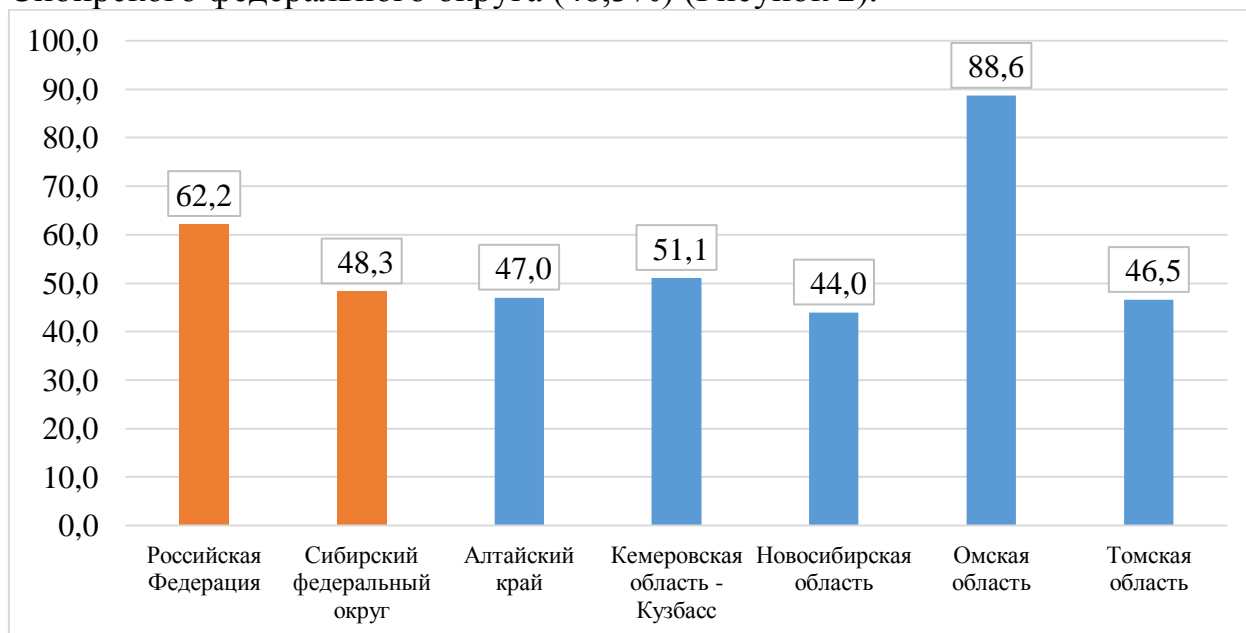


Рисунок 2 – Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования в Новосибирской области и граничащих с Новосибирской областью регионах, 2022 г., %⁸

В сравнении с субъектами Российской Федерации, имеющими общие территориальные границы с Новосибирской областью, последняя имеет

⁷ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

⁸ Удельный вес дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения по субъектам Российской Федерации [Электронный документ]. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/prot_avto_dor_obsch-2022.xls (дата обращения: 22.09.2023)

наихудший показатель обеспеченности усовершенствованным дорожным покрытием.

По итогам 2022 г. доля автомобильных дорог местного значения, техническое состояние которых соответствует нормативным требованиям, составляет 45,0%, что меньше среднероссийского показателя (50,6%) и среднего показателя по Сибирскому федеральному округу (49,3% в 2022 г.) (Рисунок 3)⁹.

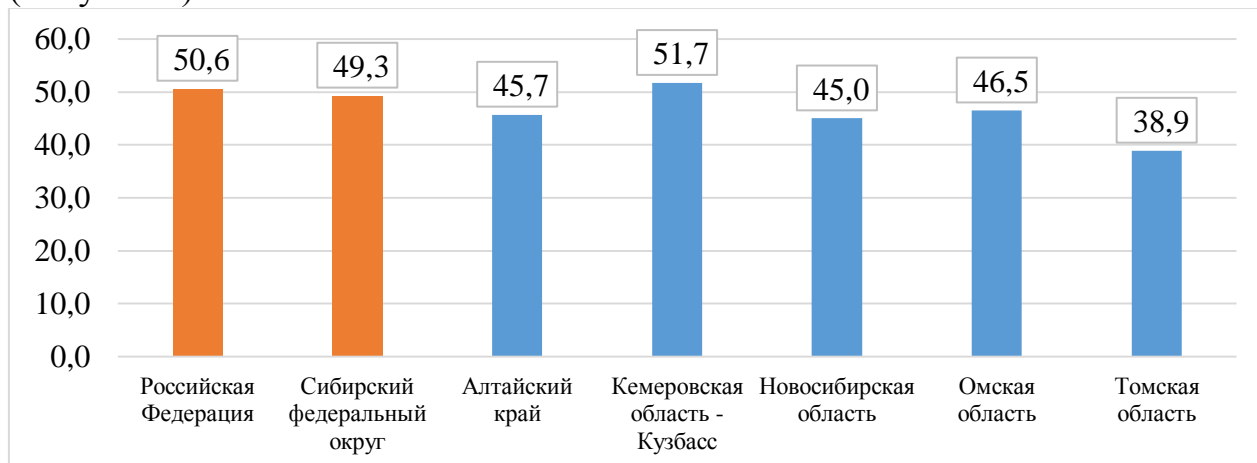


Рисунок 3 – Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям, Новосибирская область, 2022 г., %¹⁰

Следует отметить положительную тенденцию роста данного показателя с 40,4% в 2020 г. до 45% в 2022 г. (Таблица 3).

Таблица 3 – Динамика доли автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям, %¹¹

Регион	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Откл. 2022 г. к 2020 г.
Российская Федерация	45,8	48,2	50,6	4,8
Сибирский федеральный округ	44,6	46,8	49,3	4,7
Алтайский край	40,4	42,1	45,7	5,3
Кемеровская область – Кузбасс	42,5	46,6	51,7	9,2
Новосибирская область	40,4	42,5	45,0	4,6
Омская область	41,6	44,2	46,5	4,9
Томская область	28,8	33,2	38,9	10,1

Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям, в 2022 г. составила 54,7% и демонстрирует снижение на протяжении длительного времени. Но это больше чем в среднем по Российской Федерации (53,7% в 2022 г.) и по Сибирскому федеральному округу (49,4%) (Рисунок 4).

⁹ Регионы России. Социально-экономические показатели. [Электронный ресурс]. — URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 17.09.2023)

¹⁰ Доля автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям [Электронный ресурс]. — URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/dolya_avto_dor_obsch-2022.xls (дата обращения: 23.09.2023)

¹¹ Там же

Плотность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения в 2022 г. составила 117 км дорог на 1 000 квадратных километров территории.

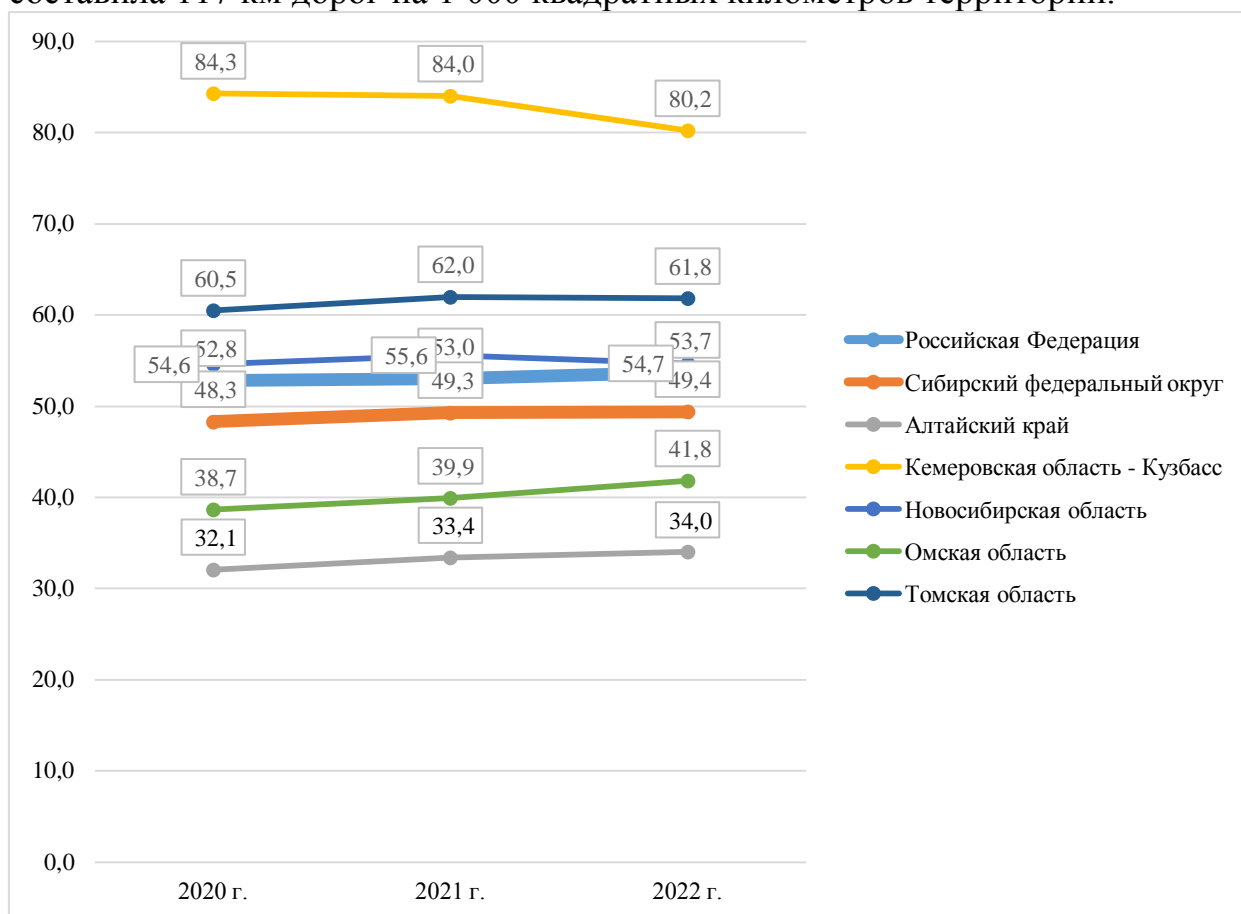


Рисунок 4 – Динамика доли автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям, Российская Федерация, Сибирский федеральный округ, Новосибирская, Омская, Томская, Кемеровская области и Алтайский край, 2020–2022 гг., %¹²

Эксплуатационная длина железнодорожных путей в Новосибирской области составляет 2 242 км, в том числе путей общего пользования – 1 504 км, необщего пользования – 738 км (по данным на 01.01.2022)¹³.

Плотность железнодорожных путей общего пользования (на конец года; километров путей на 10 000 кв. км территории) в 2023 г. составила 85 и оставалась неизменной в 2020–2023 гг., что выше в сравнении с общероссийским показателем (51 км/10 000 тыс. кв. км и средним значением по Сибирскому федеральному округу (25 км/ 10 000 тыс. кв. км)¹⁴.

¹²Доля автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям [Электронный ресурс]. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/dolya_avto_dor_obsch-2022.xls (дата обращения: 23.09.2023)

¹³Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования [Электронный ресурс]. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/expl_dl_plot_ZD.xlsx (дата обращения: 23.09.2023)

¹⁴Плотность железнодорожных путей общего пользования (на конец года; километров путей на 10000 квадратных километров территории) (2000 г., с 2005 по 2022 год). [Электронный ресурс]. – URL: <https://inlnk.ru/PmkpZ1> (дата обращения: 23.09.2023)

Лидером среди регионов Сибирского федерального округа по плотности железнодорожных путей общего пользования является Кемеровская область (175 км путей на 10 000 кв. м). Новосибирская область с плотностью 85 км путей на 10 000 кв. м находится на 3-м месте после Алтайского края. В то время как данный показатель в Омской и Томской областях значительно ниже уровня показателя в Новосибирской области. Аналогичные показатели в среднем по Российской Федерации и Сибирскому федеральному округу существенно ниже (Рисунок 5).

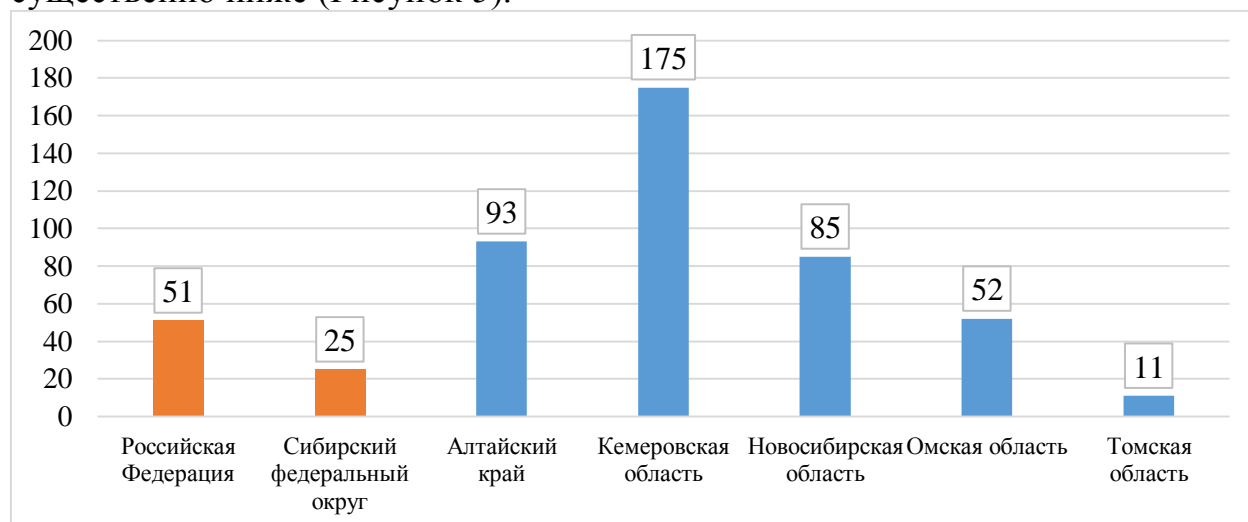


Рисунок 5 – Плотность железнодорожных путей Кемеровской, Новосибирской, Томской, Омской областей и Алтайского края, 2022 г., км путей на 10 000 кв. м¹⁵ (показатель 16)

Через Новосибирскую область проходит Транссибирская магистраль, имеется железнодорожный выход в Казахстан и страны Средней Азии. Основными железнодорожными станциями, осуществляющими грузовые операции, являются: Инская, Обь, Клешиха, Чемской, Сибирская, Новосибирск-Южный, Новосибирск-Главный, Новосибирск-Западный, Новосибирск-Восточный, Иня-Восточная, Сокур, Жеребцово, Коченево, Чик, Черепаново, Посевная, Дорогино, Линево, Евсино, Ложок, Искитим, Бердск, Крахаль, Изынский, Тогучин, Мошково¹⁶.

Мероприятия по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта осуществляются в рамках долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 г., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2019 № 466-р¹⁷, в соответствии с инвестиционной программой ОАО «РЖД», формирование которой в первую очередь осуществляется на основании финансовой возможности компании с

¹⁵ Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования [Электронный ресурс]. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/expl_dl_plot_ZD.xlsx (дата обращения: 23.09.2023)

¹⁶ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

¹⁷ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2019 № 466-р [Электронный ресурс]. — URL: <https://sudact.ru/law/rasporiazhenie-pravitelstva-rf-ot-19032019-n-466-r/> (дата обращения: 17.09.2023)

учетом обеспечения технических и технологических нужд, имеющих стратегическое значение в перевозочном процессе¹⁸.

Пропускная способность железнодорожных магистралей в Западном направлении практически исчерпана: загрузка отдельных участков составляет 120%; существенно возросла грузонапряженность железнодорожных участков в направлении на Восток¹⁹.

Река Обь – самая большая и полноводная магистраль Западно-Сибирского бассейна. В настоящее время идет процесс сокращения объемов перевозок по реке и уменьшение пропускных и перегрузочных возможностей инфраструктуры речного транспорта²⁰.

Протяженность внутренних судоходных путей на территории Новосибирской области составляет 647 км. По реке Оби и ее притокам доставляются грузы в приречные районы Алтайского края, Томской, Новосибирской и Тюменской областей. Период навигации составляет 153 дня, с 1 мая по 1 октября²¹.

На территории Новосибирской области расположен крупнейший за Уралом транзитный авиаузел на важнейших направлениях между Европой и Азией – международный аэропорт Новосибирск (Толмачево) им. А.И. Покрышкина. Аэропорт Толмачево является сформировавшимся авиационным хабом в центре страны, имеющим максимальный потенциал для дальнейшего развития в качестве главного стыковочного авиаузла для регионов Российской Федерации на направлениях Запад-Восток и Север-Юг²².

Новосибирский авиационный хаб обслуживает более 90 направлений маршрутной сети, из которых 70 приходится на базового перевозчика (авиакомпанию S7 Airlines) и обеспечивает ежедневное авиасообщение как минимум с 40 городами России. Ежедневно здесь обслуживают более 250 рейсов, а среднесуточный пассажиропоток превышает 30 тыс. человек²³.

Благодаря своему выгодному расположению и наличию разветвленной маршрутной сети, насчитывающей более 100 направлений, аэропорт Новосибирск (Толмачево) традиционно обслуживает значительное количество пассажиров не только из Новосибирской области, но также из близлежащих регионов: Томской и Кемеровской областей, Алтайского края и Республики Алтай²⁴.

¹⁸ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

¹⁹ Там же

²⁰ Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 г [Электронный ресурс]. – URL: https://mintrans.nso.ru/sites/mintrans.nso.ru/wodby_files/files/wiki/2019/01/transportnaya_strategiya_nso_3_etap.pdf (дата обращения: 02.10.2023)

²¹ Там же

²² Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

²³ Как в Сибири развивается инфраструктура для авиаперевозок [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2023/08/03/reg-sibfo/kak-v-sibiri-razvivaetsia-infrastruktura-dlia-aviaperevozok.html> (дата обращения: 01.10.2023)

²⁴ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

Аэровокзальный комплекс аэропорта Новосибирск (Толмачево) способен обслуживать 1 800 пассажиров в час на внутренних авиалиниях и 1 300 – на международных²⁵.

По итогам 2022 г. аэропорт обслужил 7,58 млн. пассажиров (+12,2 % к 2021 г.). Аэропорт занимает 4-е место в Российской Федерации по общему пассажиропотоку после аэропортов Московского авиационного узла, г. Санкт-Петербурга, г. Сочи. В 2022 г. доля трансферных пассажиров аэропорта составила 32% (Таблица 4)²⁶.

Таблица 4 – Объем перевозок грузов и пассажиров через аэропорт «Толмачево» регулярными и нерегулярными перевозками в 2020–2023 гг.²⁷ (показатель 19)

Показатель	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Январь-сентябрь 2023 г.	Прогноз 2023 г.	Откл. 2022 г. к 2020 г. в %
Пассажиропоток, млн. чел.	4,531	6,662	7,59	3,9	8,825	195%
Объем перевозок грузов, тонн	34091*	35111	34300	-	-	-

Примечание – *по данным, представленным Министерством транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области, объем перевозок в 2020 г. через аэропорт «Толмачево» составляет 33 634 тонн. Данные по пассажиропотоку на 2023 г. спрогнозированы заместителем директора авиационной коммерческой деятельности аэропорта И. Леонтьевым

Грузооборот аэропорта характеризуется умеренными темпами роста (+0,6% в 2022 г. по сравнению с 2020 г.), в отличие от пассажиропотока, выросшего по прогнозу в 2023 г. почти в 2 раза (Таблица 4).

Количество пассажиров на внутренних воздушных линиях увеличилось на 10,9% к 2021 г. и составило 6,702 млн. пассажиров. На международных линиях было обслужено 883 тыс. пассажиров (+23,5% к 2021 г.)²⁸.

В феврале 2023 г. запущен новый пассажирский терминал внутренних авиалиний, что позволит Толмачево принимать до 10 млн. пассажиров в год. Площадь нового терминала составляет более 58 тыс. кв. метров, пропускная

²⁵ Аэропорт Толмачёво улучшает сервис для своих пассажиров [Электронный ресурс]. – URL: <https://novaport.ru/news/tolmachevo/83278/> (дата обращения: 01.10.2023)

²⁶ По итогам 2022 года в аэропорту Толмачево достигнут новый рекорд по пассажиропотоку [Электронный ресурс]. – URL: <https://tolmachevo.ru/mediacenter/news/757192/> (дата обращения: 01.10.2023)

²⁷ Таблица составлена на основе следующих электронных документов:

– Пассажиропоток аэропортов России [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.avia-adv.ru/stat/airports-ru-2022.htm> (дата обращения: 17.09.2023)

– Аэропорт Новосибирска в первом полугодии увеличил пассажиропоток на 30% [Электронный ресурс]. – URL: <https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/99386/> (дата обращения: 20.09.2023)

– Аэропорт Толмачево превысил по перевозкам докризисные показатели [Электронный ресурс]. – URL: <https://aviatc.ru/news/aeairport-tolmachyovo-prevysil-po-perevozkam-dokrizisnye-pokazateli/> (дата обращения: 20.09.2023)

²⁸ Там же

способность – 1,844 тыс. пассажиров в час. Объем инвестиций составил 18,2 млрд рублей²⁹.

В соответствии с данными Новосибирскстата объем автомобильных грузоперевозок без учета субъектов малого предпринимательства в 2022 г. составил 24 329,9 тыс. тонн, что на 14,2% больше, чем в 2020 г. Грузооборот за рассматриваемый период увеличился почти на 20%. Объем перевозок пассажиров автобусами общего пользования практически не изменился (Таблица 5).

Таблица 5 – Деятельность автомобильного транспорта в Новосибирской области, 2020–2023 гг. ³⁰ (показатель 17)

Показатель	2020 г.	2021 г.	2022 г.	8 мес. 2023 г. ³¹	Откл. 2022 г. к 2020 г.
Перевезено грузов автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности, тыс. тонн	21 301,5	21 656,2	24 329,9	9 200	114,2
из него на коммерческой основе (за плату)	7 146,0	7 317,8	8 188,7	-	114,6
Грузооборот автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности, млн. тонно-километров	5 216,9	5 584,9	6 221,6	3 255	119,3
из него на коммерческой основе (за плату)	3 977,7	4 237,0	4 654,9	-	117,0
Перевезено пассажиров автобусами общего пользования, тыс. человек	182 565,7	178 302,7	182 113,9	123 361,5	99,8
Пассажирооборот автобусов общего пользования, млн. пасс-км	2 455,7	2 622,9	2 566,4	2 401	104,5

²⁹ Аэропорт Новосибирска в первом полугодии увеличил пассажиропоток на 30% [Электронный ресурс]. — URL: <https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/99386/> (дата обращения: 20.09.2023)

³⁰ Данные Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области (Новосибирскстат) [Электронный ресурс]. — URL: <https://inlnk.ru/w40B71> (дата обращения: 20.09.2023)

³¹ В Новосибирской области уменьшился объем грузоперевозок автотранспортом [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6281273> (дата обращения: 17.10.2023)

Объем перевезенного груза автомобильным транспортом (включая пикапы и легковые фургоны) организаций всех видов экономической деятельности по Новосибирской области по юридическим лицам (без микропредприятий) за период 2020–2022 гг. вырос на 23,4% (Приложение А)³².

Объем грузоперевозок автомобильным транспортом в Новосибирской области с января по август 2023 г. сократился на 10% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Всего, по данным Новосибирскстата, перевезено в этот период 9,2 млн. тонн. В то же время грузооборот, который зависит от дальности перевозки и массы груза, вырос на 10%. Как отмечают участники отрасли, на снижение транспортировки по автомобильным дорогам повлияло сокращение международного транзита – объем импортных перевозок снижается последние четыре месяца. Грузооборот в регионе в то же время составил 3,255 млрд т-км, что на 10% превышает соответствующий показатель по прошлому году³³.

По оперативной информации Новосибирскстата за январь–август 2023 г. перевезено 123 361,5 тыс. пассажиров, что составило 99,5% к соответствующему периоду 2022 г. Пассажирооборот сократился на 5,6% за 8 месяцев 2023 г. и составил 2 401 млн. пасс-км³⁴.

По данным Новосибирскстата, количество предприятий в регионе, занимающихся транспортировкой и хранением на начало 2023 г., сократилось на 1,3%. В то же время, по данным статистики СВП «Платон», в Новосибирской области с сентября 2022 г. по сентябрь 2023 г. на 7,7% выросло число перевозчиков и логистических компаний (всего по данным на 30 сентября 2023 г. в регионе 8,3 тыс. таких организаций)³⁵.

Участники рынка автомобильных грузоперевозок связывают такую динамику с тем, что транспортные компании все больше используют более длинные маршруты внутри страны, уменьшая объем перевозимого груза. Эксперты говорят о сокращении числа автоперевозчиков в Сибири и снижении числа заявок на внутренние и международные грузоперевозки в Новосибирской области. Причиной тому участники рынка называют: рост тарифов на запчасти более чем на 40%, рост цен на бензин, закрытие заправок, высокую цену на новые грузовые автомобили³⁶.

Для сведения, предоставляемая Новосибирскстатом информация об объеме перевозок грузов автотранспортом не содержит данных о грузах, перевезенных автотранспортными компаниями из числа субъектов малого предпринимательства.

³² Данные Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области от 31.10.2023 №20-16-10/354 на вх. № 4887-02-06 от 04.10.2023

³³ В Новосибирской области уменьшился объем грузоперевозок автотранспортом [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6281273> (дата обращения: 17.10.2023)

³⁴ Перевозки пассажиров и пассажирооборот автобусов по маршрутам регулярных перевозок [Электронный ресурс]. – URL: <https://inlnk.ru/YAy6k0> (дата обращения: 17.10.2023)

³⁵ В Новосибирской области уменьшился объем грузоперевозок автотранспортом [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6281273> (дата обращения: 17.10.2023)

³⁶ Там же

По сравнению с соседними регионами Новосибирская область является лидером по перевозкам грузов автомобильным транспортом (Рисунок 6).



Рисунок 6 – Перевезено грузов автомобильным транспортом в Кемеровской, Новосибирской, Томской, Омской области и Алтайском крае, 2022 г., тыс. тонн³⁷

Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования достигло отметки почти 24 млн. тонн, что на 2% больше, чем в 2020 г. (Таблица 6).

Таблица 6 – Отправление и прибытие грузов железнодорожным транспортом общего пользования в Новосибирской области³⁸ (показатель 17)

Показатель	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Откл. 2022 г. к 2020 г.
Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования, тыс. тонн	23 460	23 834	23 915	101,9
Прибытие грузов железнодорожным транспортом общего пользования, тыс. тонн	20 564	20 811	22 388	108,9

По данным Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области объем перевезенных грузов железнодорожным транспортом в 2022 г. составил 22 722 тыс. тонн (Таблица 7).

³⁷ Перевезено грузов автомобильным транспортом [Электронный ресурс]. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/avto-perev_2022.xlsx (дата обращения: 17.10.2023)

³⁸ Отправление и прибытие грузов железнодорожным транспортом общего пользования [Электронный ресурс]. – URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/ОтпрGr\(Z-D\)_2022.xlsx](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/ОтпрGr(Z-D)_2022.xlsx) (дата обращения: 17.10.2023)

Таблица 7 – Объемы перевезенных грузов железнодорожным транспортом в Новосибирской области³⁹ (показатель 17)

Показатель	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Перевезено грузов, тыс. тонн	22 655	22 657	22 722
в % к предыдущему году	98,4	100	100,3

По сравнению с регионами Сибирского федерального округа, имеющими общие границы с Новосибирской областью, по отправлению и прибытию грузов железнодорожным транспортом общего пользования Новосибирская область уступает только Кемеровской области (Рисунок 7).

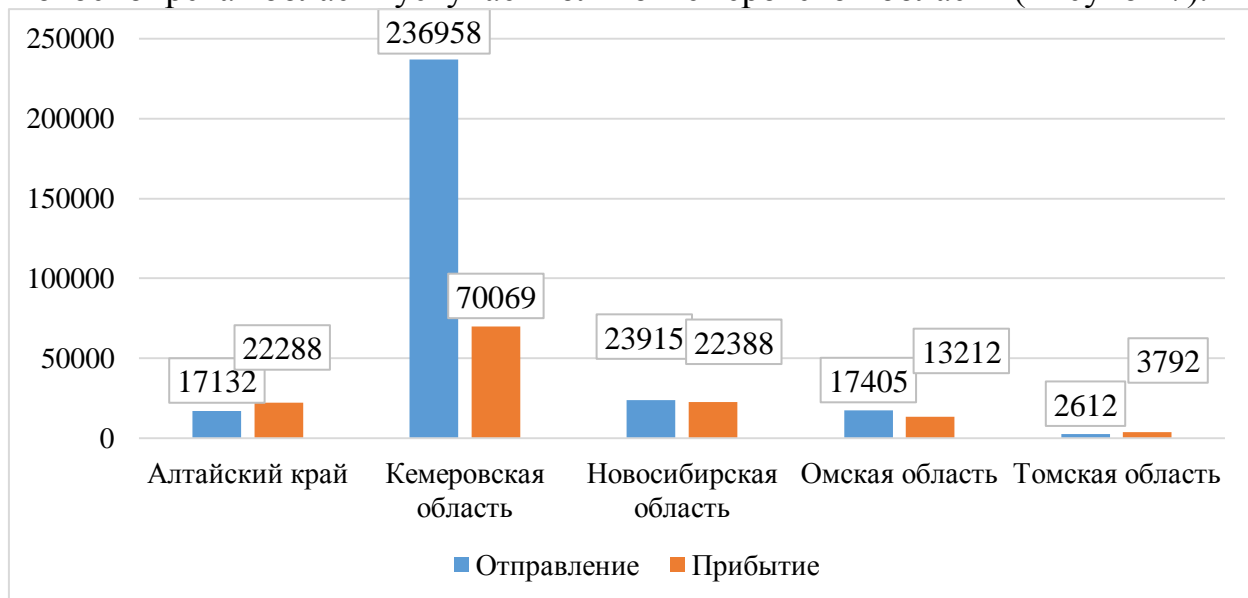


Рисунок 7 – Отправление и прибытие грузов железнодорожным транспортом общего пользования Кемеровской, Новосибирской, Томской, Омской областей и Алтайского края, 2022 г., тыс. тонн⁴⁰

Показатель объема транзитных грузов, а также грузов на импорт и на экспорт, отправленных железнодорожным транспортом в Новосибирскую область, не приведен в силу его незначительности.

Речной транспорт способен играть существенную роль в обеспечении межрегиональных перевозок в районы Крайнего Севера и приравненных к ним территорий. Сегодня этим видом транспорта доставляются в основном минерально-строительные грузы (щебень, гравий, бутовый камень, объекты промышленно-гражданского строительства, цемент, ЖБИ, нефтеналивные грузы).

В 2022 г. в Новосибирской области объем перевозок грузов по реке составил 1,605 млн. тонн (+3,3% в сравнении с 2020 г.) (Рисунок 8). За 6 мес. 2023 г. перевезено более 1 млн. тонн грузов.

³⁹ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

⁴⁰ Там же

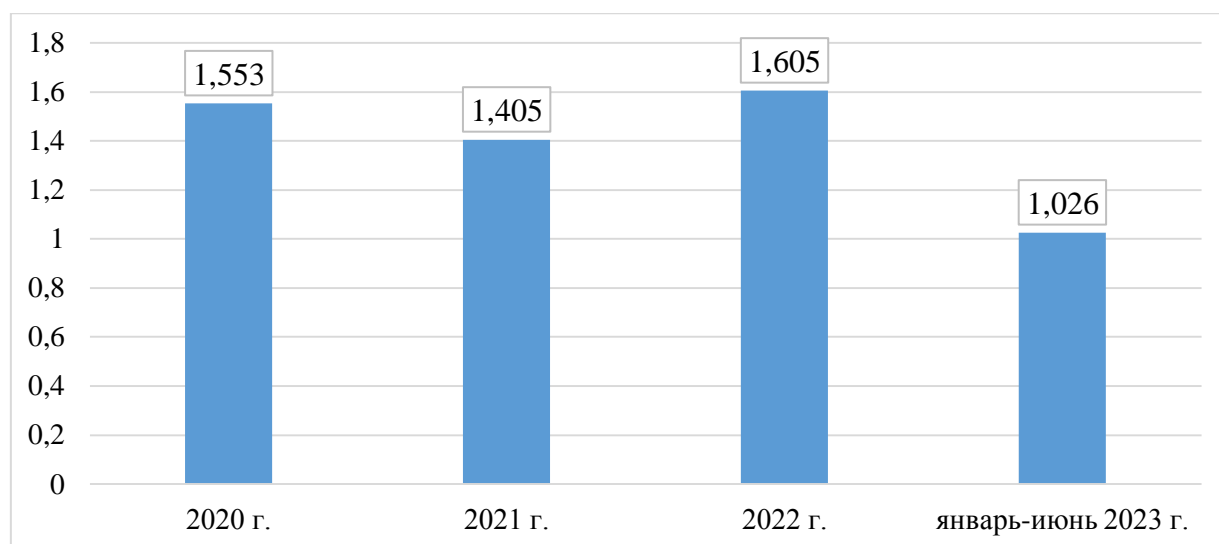


Рисунок 8 – Объем перевозок грузов речным транспортом в Новосибирской области, млн. тонн⁴¹

Транспортное обслуживание пассажиров по муниципальным маршрутам в Новосибирской области организовано на территории всех 5 городских округов и 30 муниципальных районов. Оказание услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок осуществляется по 2 направлениям: по муниципальным (городским) маршрутам городских округов Новосибирской области; по муниципальным (внутрипоселковым и внутрирайонным) маршрутам муниципальных районов Новосибирской области⁴².

Общий объем перевезенных пассажиров за 2022 г. по муниципальным маршрутам регулярных перевозок составил 272,3 млн. пассажиров, что выше уровня 2020 г. на 13,2%. За 6 месяцев 2023 г. по регулярным муниципальным маршрутам перевезено 140,8 млн. пассажиров, по регулярным межмуниципальным маршрутам – 27,3 млн. пассажиров (Таблица 8).

В межмуниципальном внутриобластном сообщении все районные центры области связаны с городом Новосибирском. В межмуниципальном пригородном и муниципальном внутрирайонном сообщении все крупные и средние поселения, а также подавляющее большинство мелких поселений имеют транспортную связь с районными центрами. За 2022 г. общий объем перевезенных пассажиров по межмуниципальным маршрутам составил 47,9 млн. пассажиров (-6,4% к уровню 2020 г.).

Доля объема перевезенных пассажиров и багажа по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок организациями частной формы собственности в общем объеме перевезенных пассажиров и багажа по данным маршрутам составила 98,4%. Уровень износа автобусов по межмуниципальным пригородным маршрутам регулярных перевозок Новосибирской области в 2022 г. составил 64,0%⁴³.

⁴¹ Объемы региональных и межрегиональных перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом [Электронный документ]. – URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/35049> (дата обращения: 21.10.2023)

⁴² Отчет Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области за 2022 г. транспортом [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.nso.ru/page/4542> (дата обращения: 17.10.2023)

⁴³ Там же

Объем перевозок пассажиров автобусами общего пользования за 2022–2023 гг. вырос на 20715 тыс. пасс. (на 13%), в том числе существенно в пригородном и международном сообщении (Приложение А)⁴⁴.

Таблица 8 – Перевозки пассажиров транспортом общего пользования Новосибирской области, всего, в том числе по видам сообщений⁴⁵ (показатель 18)

Показатель	2020 г.	2021 г.	2022 г.	6 мес. 2023 г.	Откл. 2022 г. к 2020 г., %
Объем пассажирских перевозок по регулярным муниципальным маршрутам, млн. пасс.	240,6	242,3	272,3	140,8	113,2
Объем пассажирских перевозок по регулярным межмуниципальным маршрутам, млн. пасс.	51,2	51,8	47,9	27,3	93,6

Автотранспортом в регионе в 2022 г. было перевезено более 182 млн. человек. За период январь–август 2023 г. этот показатель составил 123,4 млн. человек (Таблица 9).

Таблица 9 – Перевозки пассажиров транспортом общего пользования в Новосибирской области, всего, в том числе по видам транспорта (показатель 17)

Показатель	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Откл. 2022 г. к 2020 г., %
1	2	3	4	5	6
Перевезено пассажиров автобусами общего пользования, млн. человек ⁴⁶	182,6	178,3	182,1	123,4*	99,7
Перевезено пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, млн. человек ⁴⁷	18,6	21,4	22,2	-	119,4

⁴⁴ Данные Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области от 31.10.2023 №20-16-10/354 на вх. № 4887-02-06 от 04.10.2023

⁴⁵ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023.

⁴⁶ Перевозки пассажиров автобусами общего пользования [Электронный документ]. – URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/PerevPass\(bus\)_2022.xlsx](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/PerevPass(bus)_2022.xlsx) (дата обращения: 21.10.2023)

⁴⁷ Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования [Электронный документ]. – URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/OtprPass\(Z-D\)_08-2023.xlsx](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/OtprPass(Z-D)_08-2023.xlsx) (дата обращения: 21.10.2023)

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6
Перевезено пассажиров через аэропорт «Толмачево», млн. человек ⁴⁸	4,5	6,7	7,6	3,9**	168,9
Перевезено пассажиров речным транспортом, млн. человек ⁴⁹	0,16	0,22	0,28	0,082***	175,0

Примечания: *за 8 мес. 2023 г.

**за 9 мес. 2023 г.

***за 6 мес. 2023 г.

По итогам 2022 г. железнодорожным транспортом перевезено 22,2 млн. пассажиров, что на 19,4% выше уровня 2020 г.

Через аэропорт «Толмачево» в 2022 г. было перевезено 7,6 млн. человек, это больше аналогичного показателя 2020 г. на 68,9%. Объем перевозок речным транспортом в Новосибирской области незначительный и не оказывает существенного влияния на рынок пассажирских перевозок региона.

В 2023 г. более 17 тыс. пассажиров воспользовались водными маршрутами в Новосибирской области. За три года рост составил более 11 тыс. человек⁵⁰.

Новосибирская область является лидером по объемам перевозок пассажиров автомобильным и железнодорожным транспортом в сравнении с соседними регионами (Рисунок 9). Объемы перевозок пассажиров речным и воздушным транспортом не отражены, так как их вклад в общие объемы пассажирских перевозок незначительный.

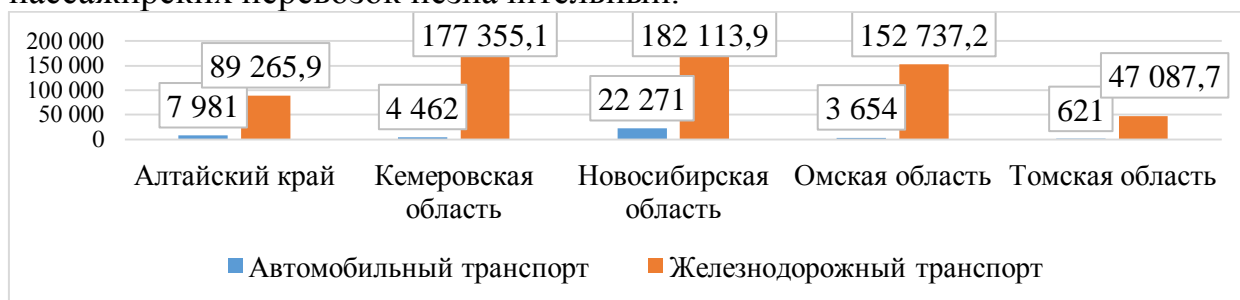


Рисунок 9 – Перевезено пассажиров автомобильным и железнодорожным транспортом в Кемеровской, Новосибирской, Томской, Омской области и Алтайском крае, 2022 г., тыс. человек^{51 52}

⁴⁸ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

⁴⁹ Объемы региональных и межрегиональных перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом [Электронный документ]. – URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/35049> (дата обращения: 21.10.2023)

⁵⁰ В регионе пассажиропоток водного транспорта вырос почти в 3 раза [Электронный ресурс]. – URL: <https://nsk.rbc.ru/nsk/15/10/2023/652b50c99a7947133b5a05ae> (дата обращения: 17.10.2023)

⁵¹ Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования [Электронный документ]. – URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/OtprPass\(Z-D\)_08-2023.xlsx](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/OtprPass(Z-D)_08-2023.xlsx) (дата обращения: 21.10.2023)

⁵² Перевозки пассажиров автобусами общего пользования [Электронный документ]. – URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/PerevPass\(bus\)_2022.xlsx](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/PerevPass(bus)_2022.xlsx) (дата обращения: 21.10.2023)

Подводя итоги оценки состояния и обеспеченности транспортной инфраструктуры Новосибирской области, необходимо отметить, что удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием по сравнению с соседними регионами выше, за исключением Кемеровской области. Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в Новосибирской области ниже, чем в соседних регионах, в Российской Федерации и Сибирском федеральном округе. Плотность железнодорожных путей в Новосибирской области высокая – 85 км путей на 10 000 кв. метров, что выше уровня Российской Федерации и Сибирского федерального округа.

Преобладание железнодорожного транспорта в грузоперевозках обусловлено тем, что через Новосибирскую область проходит Транссибирская магистраль. Но пропускная способность железнодорожных магистралей в Западном направлении практически исчерпала себя.

Динамично развиваются пассажирские авиаперевозки Новосибирского авиационного хаба в аэропорте «Толмачево»: благодаря новому пассажирскому терминалу возможно принимать до 10 млн. пассажиров в год. По прогнозным оценкам, в 2023 г. объем пассажиропотока может превысить 8 млн. человек, что почти в два раза больше уровня 2020 г.

Объем перевозок пассажиров речным транспортом в Новосибирской области незначительный и не оказывает существенного влияния на рынок пассажирских перевозок региона, хотя в динамике прослеживается увеличение пассажиропотока в 2022 г. относительно 2020 г. на 75%.

Объем пассажирских перевозок по регулярным муниципальным маршрутам показывает положительную динамику в отличие от объемов пассажирских перевозок по регулярным межмуниципальным маршрутам, где отмечено снижение объемов перевозок пассажиров за рассматриваемый период 2020–2023 гг. на 6,4%.

По сравнению с соседними регионами Новосибирская область является лидером по перевозкам грузов автомобильным транспортом, а также по отправлению и прибытию грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

В Новосибирской области сокращается количество операторов внутренних и международных грузоперевозок в связи с ростом тарифов на запчасти, цен на бензин и новые грузовые автомобили. В ближайшие годы темпы роста объема перевезенных грузов будут незначительными, их рост будет обусловлен ростом транзитного потока через Новосибирскую область в восточном направлении.

Сбор и анализ данных об обеспеченности транспортной инфраструктурой, а также о сервисной и сопутствующей инфраструктуре, необходимы как для транспортных средств, так и для работников, задействованных в этом сегменте, проведен дополнительно по объектам терминальных и складских комплексов.

Общий объем складского хозяйства Новосибирского транспортно-логистического узла составляет более 2,8 млн. кв. метров, объем складов и

терминалов класса А и В на 01.01.2022 – 1,313 млн. кв. метров⁵³ (показатель 20).

По состоянию на конец октября 2022 г. общий объем качественных складов в регионе достиг 2,2 млн кв. метров, что на 81 тыс. кв. метров больше, чем годом ранее. Из них 1,4 млн кв. метров – комплексы класса А и 867 тыс. кв. метров – класса В⁵⁴. В городе Новосибирске концентрируются 79% складских комплексов класса А и Б в Сибири⁵⁵.

Большая часть складов во многом не соответствует современным технологическим требованиям обеспечения транспортно-логистического процесса, взаимодействия различных видов транспорта, так как была построена в 1960–1970 гг. В Новосибирской области наблюдается нехватка современных высокотехнологичных складов и терминалов⁵⁶.

Складской рынок Новосибирска развит неравномерно с территориальной точки зрения. В частности, подавляющее большинство качественных складов А и В-класса (по разным данным от 74% до 79%) расположены в западной части города, на левом берегу реки Обь вдоль трассы М51 и проходящих железнодорожных путей⁵⁷.

Основной задачей на долгосрочную перспективу является необходимость не просто наращивать объем складских площадей в регионе, но и развивать, наряду с Западной, Восточную и Южную зоны концентрации складских помещений (Рисунок 10). Наиболее развитая на сегодня Западная зона включает в себя аэропорт «Толмачево», промышленно-логистический парк, контейнерный терминал «Клещиха», комплекс складов в районе улицы Станционной. Наиболее перспективная зона – Восточная, уже сегодня включающая транспортно-логистический центр «Евросиб-Терминал». Наконец, по мере развития Технопарка Академгородка, Биотехнопарка в районе Кольцово, в связи со строительством Восточного автодорожного обхода актуализируется необходимость формирования Южной транспортно-логистической зоны⁵⁸.

⁵³ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

⁵⁴ Склады уступили обстоятельствам [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5668830> (дата обращения: 20.09.2023)

⁵⁵ В Новосибирске концентрируются 79% складских комплексов класса А и Б в Сибири [Электронный ресурс]. — URL: <https://news.ati.su/article/2023/07/05/v-novosibirske-kontsentrirujutsja-79-skladskih-kompleksov-klassa-a-i-b-v-sibiri-823345/> (дата обращения: 20.09.2023)

⁵⁶ Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 г [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.nso.ru/sites/mintrans.nso.ru/wodby_files/files/wiki/2019/01/transportnaya_strategiya_nso_3_etap.pdf (дата обращения: 02.10.2023)

⁵⁷ Аналитический отчет о мониторинге логистических возможностей Новосибирской области в рамках выполнения научно-исследовательской работы по теме: «Мониторинг состояния и развития конкурентной среды на рынках товаров, работ и услуг Новосибирской области за 2019 год» [Электронный ресурс]. — URL: https://econom.nso.ru/sites/econom.nso.ru/wodby_files/files/page_1342/monitoring_2019_sayt.rar (дата обращения: 02.10.2023)

⁵⁸ Там же



Рисунок 10 – Соотношение складских площадей на левом и правом берегу Новосибирской агломерации⁵⁹

Обеспеченность складами класса А и В на 1 тыс. жителей Новосибирской области составляет 525,2 кв. метров⁶⁰ (показатель 22).

PNK Group запускает в Новосибирске два новых складских проекта общей площадью 875 тыс. кв. метров. На севере города PNK Group намерена построить логопарк «PNK парк Пашино» на 630 тыс. кв. метров. PNK Group также намерена реализовать вторую очередь индустриального комплекса «PNK парк Толмачево-2», расположенного недалеко от одноименного аэропорта. Там на 68 га планируется построить объект на 245 тыс. кв. метров. Сейчас Новосибирск является ключевым логистическим хабом России, а в текущей экономической ситуации его роль может существенно возрасти⁶¹.

По данным консалтинговой компании IBC Real Estate⁶², в Новосибирске в 1-м квартале 2023 г. отмечается стабильность ставок аренды по отношению к 4-му кварталу 2022 г. на уровне 5 700 руб. за 1 кв. метр /год склада класса А. Доля свободных площадей класса А и В менее 1%, то есть

⁵⁹ Максимов С. А. Значение включения Новосибирской агломерации в систему международных транспортных коридоров [Электронный документ]. — URL: http://minstroy.nso.ru/sites/minstroy.nso.ru/wodby_files/files/page_4815/5_maksimov_s.a.pdf (дата обращения: 18.10.2023)

⁶⁰ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

⁶¹ PNK Group построит в Новосибирске еще почти 900 000 кв. м складов [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.vedomosti.ru/realty/articles/2022/05/15/922107-pnk-group-novosibirske-skladov> (дата обращения: 20.09.2023)

⁶² Складская недвижимость России 1 квартал 2023 г. [Электронный ресурс]. — URL: https://ibcrealestate.ru/upload/iblock/04f/ui0bb4e9pmq4rjfhvgrqc7kxky908t5x/IBC_Q1-2023_WI_Russia.pdf (дата обращения: 20.10.2023)

свободных складских площадей не хватает. В то же время средневзвешенная ставка аренды в классе А в 2023 г. выросла на 10–12% (2022 г. – 5 040 руб./кв. метр/год, 2023 г. от 5 200 до 6 000 руб./кв. метр/год).

Новосибирск стал лидером по объему ввода в эксплуатацию новых складов за 1–3 квартал 2022 г. в России (106 тыс. кв. метров). В регионе начали работу два крупных объекта: РЦ OZON в «PNK Парке Толмачево» (50 тыс. кв. метров), а также логистический комплекс, реализованный ООО «ПФО Групп» (46 тыс. кв. метров) (Рисунок 11).

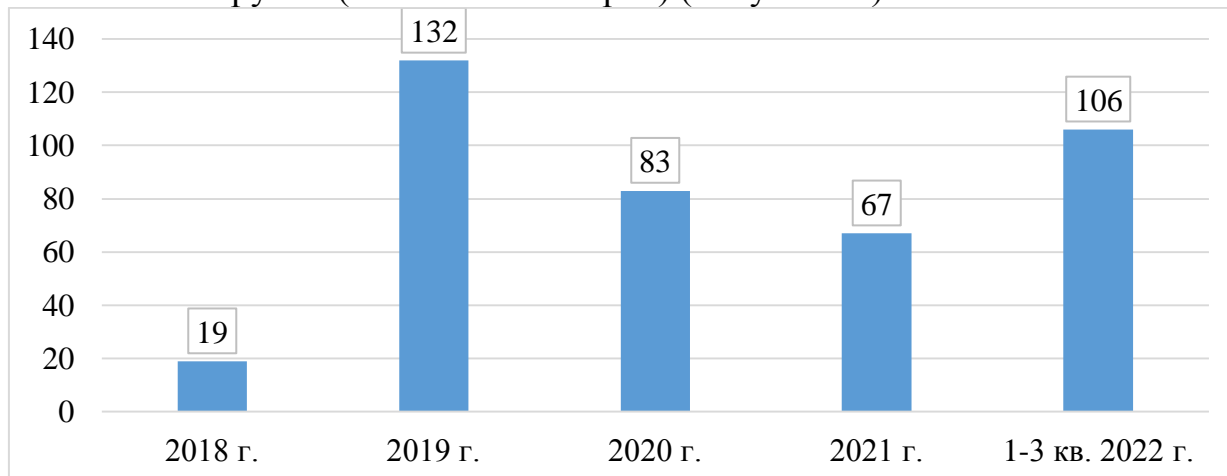


Рисунок 11 – Объемы нового строительства и ввода в эксплуатацию складов класса А и В в г. Новосибирске, тыс. кв. метров⁶³

Общий объем качественных складов класса А и В в г. Новосибирске демонстрирует положительную динамику: в сентябре 2023 г. площадь качественных складов составила 2 412,7 кв. метров, что на 6% больше сентября 2022 г. (Рисунок 12).

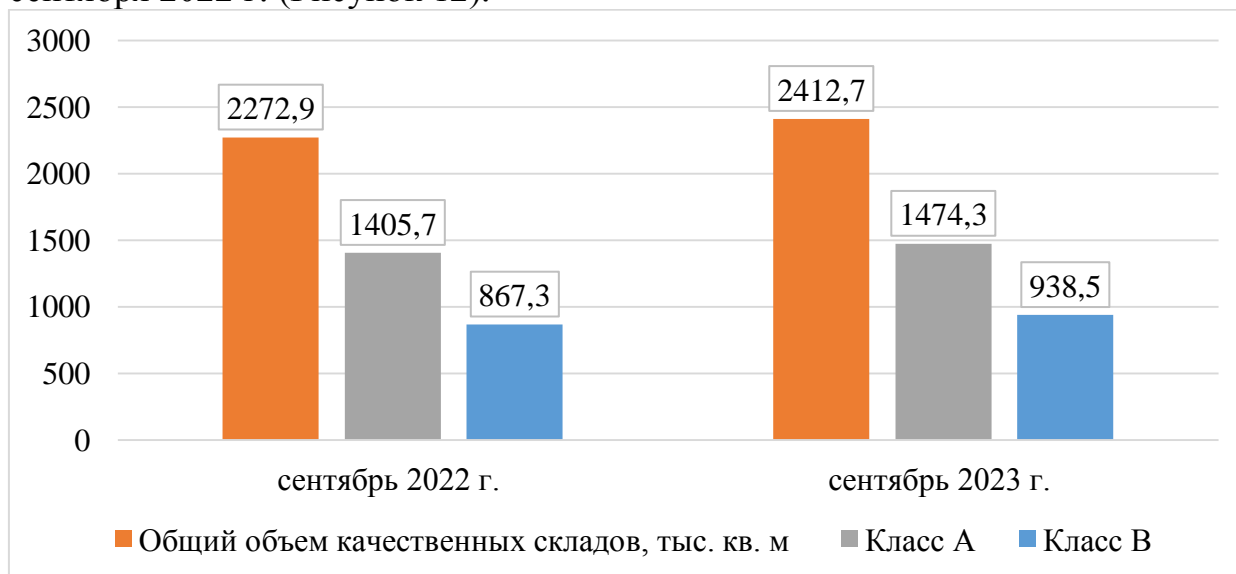


Рисунок 12 – Общий объем качественных складов класса А и В в г. Новосибирске, тыс. кв. метров⁶⁴ (показатель 21)

⁶³ Складская недвижимость России 3 квартал 2022 г. [Электронный ресурс]. — URL: <https://ibcrealestate.ru/upload/iblock/4d8/r241wsagdnxxvzaybhv250o9fcjluq9e.pdf> (дата обращения: 20.10.2023)

⁶⁴ Выступление Александр Назарова, Евгений Галана на конференции «Логистика Будущего» «Обзор рынка складской недвижимости Новосибирска 2023» [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.nazarov->

По оценкам экспертов консалтинговой компании Nazarov&Partners в ближайшие 3 года в г. Новосибирске добавится порядка 1,5 млн. кв. метров качественных складских площадей в основном под свои нужды, а не для аренды⁶⁵.

Сегодня контейнерная логистика является одной из самых развивающихся и перспективных отраслей транспортного рынка, что обусловлено универсальностью и мультимодальностью контейнеров. Для новосибирского транспортно-логистического узла контейнерные перевозки имеют особое значение, так как многие компании, которые ранее работали в европейских регионах, разворачиваются на восток. И многие из них точкой входа на рынки Казахстана и Китая видят город Новосибирск. Данный переток транспортных потоков на город Новосибирск даст еще больший толчок к росту транспортно-логистической инфраструктуры региона.

В основном контейнеры доставляются в город Новосибирск железнодорожным транспортом, а затем автомобильным транспортом доставляются до конечного получателя в Новосибирской области или в соседние регионы (Омскую, Томскую, Кемеровскую области, Алтайский край). Таким образом, объем переработки складывается из железнодорожной и автомобильной составляющих⁶⁶.

И, наоборот, из соседних регионов Западной Сибири отдельные контейнеры доставляются в Новосибирский транспортно-логистический узел, затем формируются контейнерные поезда и железнодорожным транспортом отправляются в магистральном направлении⁶⁷. Объем переработки крупнотоннажных контейнеров в Новосибирском транспортно-логистическом узле за 2020-2021 гг. увеличился (Таблица 10)

Таблица 10 – Объем переработки крупнотоннажных контейнеров в Новосибирском транспортно-логистическом узле (показатель 23,24)

Показатель	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Объем переработки контейнеров, тыс. TEU	733,88	821,21	нет данных
Темп прироста (падения) в % к предыдущему году	19,3	11,9	нет данных

В Новосибирской области направление контейнерных перевозок получило мощный импульс к развитию в 2017 г. – во время кризиса, связанного с дефицитом зерновозов. Для региона, который ежегодно вывозит за свои пределы более одного миллиона тонн зерна, оперативное решение данного вопроса было принципиальным. Оно заключалось в отгрузке зерна в контейнерах. За годы объем вырос почти в десять раз. Если в 2017 г. объем вывоза зерна в контейнерах железнодорожным транспортом составлял

partners.com/blog/obzor-rynka-skladskoy-nedvizhimosti-novosibirska-2023-aleksandr-nazarov-evgeniy-galan (дата обращения: 20.10.2023)

⁶⁵ Там же

⁶⁶ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

⁶⁷ Там же

20 тыс. тонн, в 2018 г. – уже 40 тыс. тонн, в 2021 г. – почти 160 тыс. тонн, в 2022 г. – около 200 тыс. тонн. Это пятая часть всего экспортного зерна. Для новосибирских зернотрейдеров контейнерные поезда стали серьёзным фактором оптимизации процесса перевозок⁶⁸.

«Кроме зерна есть и другие грузы. Практически у каждой розничной сетевой компании, у каждого маркетплейса уже есть или в ближайший год появится крупный распределительный центр в Сибири, в Новосибирске», – считает губернатор Новосибирской области А.А. Травников. Только за последнюю пятилетку объём обработки контейнеров вырос в полтора раза – до 820 тыс. единиц в 2022 г. Сегодня на площадках трёх крупных игроков можно одновременно разместить 11,5 тыс. контейнеров⁶⁹.

Уже сейчас большие инвестиционные программы по наращиванию мощностей реализуют компании «Евросиб», Fesco, «Трансконтейнер», ПЛП «Восточный» и т.д. Крупный проект реализует «Новосибирский транспортный терминал» на территории Промышленно-логистического парка⁷⁰.

Контейнерный грузопоток, который проходит через Новосибирскую область, постоянно растёт. Сегодня в Новосибирской области только 5–7% грузов перевозится контейнерами, тогда как на международных рынках – порядка 40%. Это говорит о потенциале роста контейнерных перевозок в регионе и в Сибири в целом. В настоящее время в районе города Новосибирска ёмкость складского хранения контейнеров 407 тыс. TEU, которая распределена на 3 контейнерных терминала: терминал «Клещиха» ПАО «Трансконтейнер» (242 тыс. TEU), терминал группы Fesco (120 тыс. TEU) и терминал ТЛЦ «Евросиб-Терминал-Новосибирск» (45 тыс. TEU).

ТЛЦ «Евросиб-Терминал-Новосибирск» занимает площадь около 31 га, из них 13 га – контейнерная площадка. Ёмкость единовременного хранения грузов – 7,5 тыс. TEU. Контейнерный терминал группы FESCO занимает около 16 га, из них 1,7 га – площадь контейнерной площадки. Ёмкость единовременного хранения – 2 500 TEU, пропускная способность – 120 тыс. TEU в год (Таблица 11)⁷¹.

В статье «Терминал встает на рельсы», опубликованной в газете Коммерсант от 07.06.2019, И. Атемасов сделал прогноз развития контейнерных перевозок в Новосибирской области с учетом открытия к 2023 г. нового контейнерного терминала: «К 2025 г. контейнерный оборот в Новосибирской области в лучшем случае вырастет с текущих 350 тыс. TEU до

⁶⁸ Новосибирская область сформирует зерновой контейнерный поезд для отгрузки на Восток [Электронный ресурс]. — URL: <https://4s-info.ru/2022/11/17/novosibirskaya-oblast-sformiruet-zernovoi-kontejnernyj-poezd-dlya-otgruzki-na-vostok/> (дата обращения: 18.10.2023)

⁶⁹ Там же

⁷⁰ В Новосибирске концентрируются 79% складских комплексов класса А и Б в Сибири [Электронный ресурс]. — URL: <https://news.ati.su/article/2023/07/05/v-novosibirske-kontsentrirujutsja-79-skladskih-kompleksov-klassa-a-i-b-v-sibiri-823345/> (дата обращения: 20.09.2023)

⁷¹ Новосибирску нужно расширять мощности контейнерной логистики Сибири [Электронный ресурс]. — URL: <https://zen.ru/a/Wr3I6GEEk6y3L3Or> (дата обращения: 20.09.2023)

570 тыс. TEU, в пессимистичном прогнозе – до 440 тыс. TEU»⁷². Представленные в таблице 10 данные свидетельствуют о том, что прогноз оказался не точен.

Таблица 11 – Ёмкость основных контейнерных терминалов Новосибирской области⁷³ (показатель 25)

Контейнерный терминал	Адрес	Ёмкость единовременного хранения контейнеров, TEU
«Клещиха» (ПАО «ТрансКонтейнер»)	ул. Толмачёвская, 1	4 700
Трансгарант - контейнерный терминал (Fesco)	ул. Тайгинская, 6 к2	2 500
ТЛЦ «Евросиб-Терминал-Новосибирск»	Новосибирский район, ст. Мочище, переезд пашинский, Восточное шоссе, д. 2.	7 500
Итого		14 700

За ростом рынка контейнерных перевозок последует рост внешнеэкономической торговли. В первую очередь в Китай и Казахстан. Прогнозируется также рост грузопотока в Индию, Турцию, Вьетнам, Иран, возможно, в Саудовскую Аравию.

Поэтому в перспективе необходимо будет обеспечить создание новых складов класса А и В темпами, опережающими темпы роста оптовой и розничной торговли.

⁷² Терминал встает на рельсы [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3993198> (дата обращения: 10.09.2023)

⁷³ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

2 Состояние сервисной и сопутствующей инфраструктуры Новосибирской области с учетом логистических возможностей субъектов Российской Федерации, имеющих общие территориальные границы с Новосибирской областью, включая наличие стабильной подвижной радиотелефонной связи на удаленных дорогах

Новосибирская область является транзитным регионом, поэтому нуждается в многофункциональных объектах дорожного сервиса, обладающих полным комплексом услуг: от АЗС и автостоянок до пунктов питания и отдыха.

Основная масса зданий, строений, сооружений, предназначенных для обслуживания участников дорожного движения по пути следования (автозаправочные станции, автостанции, автовокзалы, гостиницы, кемпинги, мотели, пункты общественного питания, станции технического обслуживания, подобные объекты, а также необходимые для их функционирования места отдыха и стоянки транспортных средств) построена в 1990-х годах без соблюдения норм безопасности и находилась в ненадлежащем состоянии. Сегодня большинство приведены в соответствие требованиям и оборудованы специальными стоянками и местами остановки транспортных средств, подъездами, съездами и примыканиями⁷⁴.

На региональной сети автомобильных дорог Новосибирской области обустроено 309 объектов дорожного сервиса, в том числе по видам объектов (показатель 26):

- площадки отдыха – 12;
- АЗС – 82;
- пункты общественного питания – 41;
- СТО – 44;
- мотели – 10;
- магазины – 120⁷⁵.

Перечень объектов дорожного сервиса и многофункциональных зон дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения по данным ФКУ «Сибуправтодор» представлен в приложении Б.

В Новосибирской области планируется создать многофункциональные зоны придорожного сервиса. Вдоль федеральных трасс должны появиться комплексы, в составе которых будут кафе, мотели, СТО и стоянки для автомобилей.

Факторами, сдерживающими развитие предприятий общественного питания, расположенных вдоль федеральных автомобильных трасс, остаются:

⁷⁴ Шесть объектов дорожного сервиса закрыто в Новосибирской области [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.tuad.nsk.ru/site.nsf/0/EB048D134407288747258831000CC132?opendocument&id=ADMR-7B6DBD> (дата обращения: 20.09.2023)

⁷⁵ Данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 20.10.2023 № 3433-13/8-Вн на вх. № 3925-09/28 от 03.10.2023

- отсутствие согласованных механизмов доступа предпринимателей к земельным участкам вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения;
- необходимость значительных первичных затрат предпринимателей на обеспечение земельных участков и объектов дорожного сервиса инженерными коммуникациями (электро- и водоснабжение), а также на строительство/реконструкцию подъездов, съездов и примыканий переходно-скоростных полос.

При анализе обеспеченности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Новосибирской области связью была использована оценка радиопокрытия мобильной связью территорий субъектов Российской Федерации, осуществленная Роскомнадзором с использованием возможностей ФАИС. В соответствии с этими данными среднее по региону значение радиопокрытия мобильной связью дорог регионального и межмуниципального значения составляет 59,8%, что намного меньше среднероссийского показателя (75,9%), но вместе с тем несколько выше среднего значения по Сибирскому федеральному округу (58,2%) (Таблица 12, Рисунок 13).

Таблица 12 – Радиопокрытие мобильной связью дорог регионального и межмуниципального значения Новосибирской области, %⁷⁶ (показатель 26)

Показатели	Значение показателей
Протяженность региональных и межмуниципальных автодорог, км	12 772
Радиопокрытие мобильной связью, среднее по региону, %	59,8
в том числе:	
ПАО «МТС»	56,0
ПАО «МегаФон»	69,0
ПАО «ВымпелКом»	59,0
ООО «Т2 РТК Холдинг» (Теле2)	55,0

Новосибирская область существенно уступает по показателю радиопокрытия мобильной связью дорог регионального и межмуниципального значения таким соседним регионам, как Томская, Кемеровская и Омская области (Рисунок 13).

Роскомнадзор совместно с подведомственной радиочастотной службой подвел итоги исследования покрытия услугами мобильной связи операторов «большой четверки» 32-х автодорог федерального значения за 2-й квартал 2023 г. Магистральные автодороги федерального значения Сибирского федерального округа характеризуются сравнительно высоким уровнем радиопокрытия мобильной связью, при этом дороги А-320 (М-38), Р-254

⁷⁶ Радиопокрытие мобильной связью стандарта GSM-900/1800 автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения по операторам связи [Электронный ресурс]. – URL: https://rkn.gov.ru/docs/pokrytie_avtodorog_RF.xls (дата обращения: 01.10.2023)

(М-51), Р-255 (М-53) и Р-258 (М-55) в целом обладают большим покрытием связью (более 95%), чем трассы Р-256 (М-52) и Р-257 (М-54) (уровень покрытия менее 80%, кроме ПАО «МТС» по трассе М-52 и ООО «Т2 РТК Холдинг» (Теле2) по трассе М-54) (Таблица 13).

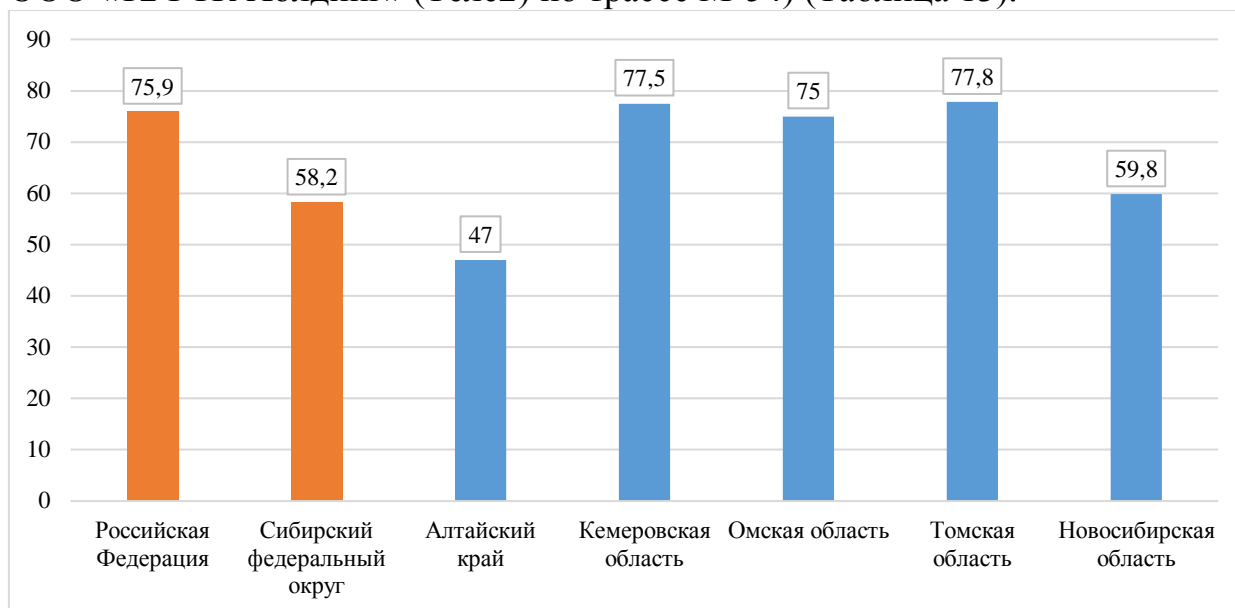


Рисунок 13 – Доля радиопокрытия мобильной связью дорог регионального и межмуниципального значения Кемеровской, Новосибирской, Томской, Омской областей и Алтайского края, 2022 г., %⁷⁷

Главной причиной недостаточного покрытия является отсутствие необходимой инфраструктуры: нет возможности подключить электричество, нет подъездных дорог к месту размещения оборудования в оптимальных точках близ трасс и т.д. Немалую роль играет и экономический фактор: отсутствие связи наблюдается в основном на участках с малым количеством абонентов и их низкой активностью.

Наиболее полное радиопокрытие мобильной связью стандарта GSM-900/1800 автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Сибирском федеральном округе обеспечивает ПАО «Мегафон» (65,1%). Он является лидером в таких регионах, как Новосибирская (69%), Томская (84%) и Омская (87%) области. ПАО «ВымпелКом» и ПАО «МТС» с показателями 55,0% и 54,3% соответственно занимают второе и третье места. При этом в Кемеровской области и Алтайском крае именно ПАО «Вымпелком» обеспечивает наибольшую долю радиопокрытия (10% и 70%). ООО «Т2 РТК Холдинг» (Теле2) обладает наименьшим показателем радиопокрытия дорог мобильной связью по округу в целом (24,3%) (Рисунок 14 и Приложение В).

⁷⁷ Радиопокрытие мобильной связью стандарта GSM-900/1800 автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения по операторам связи [Электронный ресурс]. – URL: https://rkn.gov.ru/docs/pokrytie_avtodorog_RF.xls (дата обращения: 01.10.2023)

Таблица 13 – Радиопокрытие мобильной связью магистральных автодорог федерального значения Сибирского федерального округа, второй квартал 2023 г., %⁷⁸

Дорога	Наименование дороги	Территории федеральных округов	Протяженность дороги (км)	Покрытие связью, %			
				ПАО «МТС»	ПАО «МегаФон»	ПАО «ВымпелКом»	ООО «Т2 РТК Холдинг» (Теле2)
А-320 (М-38)	Омск – Черлак – граница с Республикой Казахстан	Сибирский	181	100	90,7	100	100
Р-254 (М-51)	«Иртыш» – Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск	Уральский – Сибирский	1 436	99,5	98,0	99,1	99,4
Р-256 (М-52)	«Чуйский тракт» – Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – граница с Монголией	Сибирский	955	83	75,6	78,1	66,3
Р-255 (М-53)	«Сибирь» – Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск	Сибирский	1 908	99,4	99,2	98,6	99,0
Р-257 (М-54)	«Енисей» – Красноярск – Абакан – Кызыл – Чадан – Хандагайты – граница с Монголией	Сибирский	1 113	78,2	77,2	63,3	81,6
Р-258 (М-55)	«Байкал» – Иркутск – Улан-Удэ – Чита	Сибирский – Дальневосточный	1 104	96,6	87,9	74,1	64,5

⁷⁸ Карта покрытия магистральных автодорог по данным (по итогам 2-го квартала 2023 года) по данным Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций [Электронный ресурс]. – URL: <https://rkn.gov.ru/communication/p545/> (дата обращения: 01.10.2023)

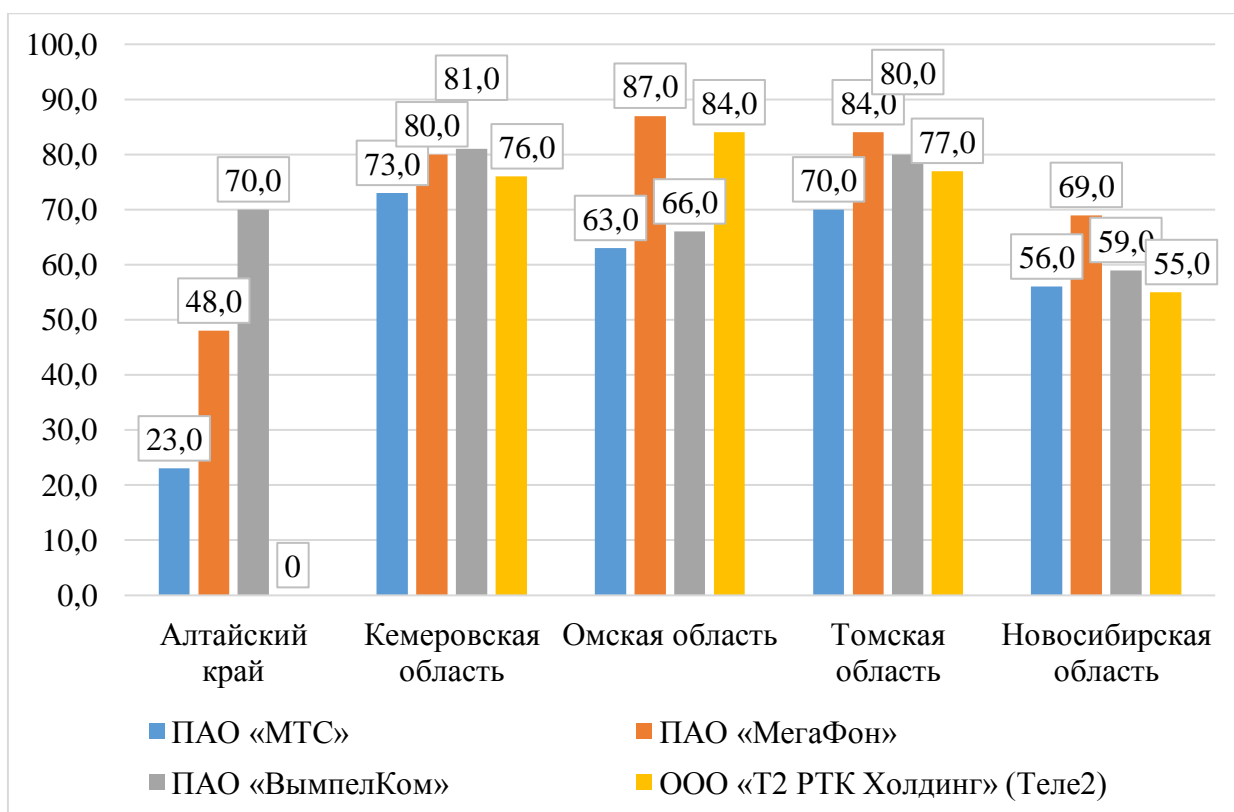


Рисунок 14 – Радиопокрытие мобильной связью стандарта GSM-900/1800 автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения по операторам связи, Кемеровская, Новосибирская, Томская, Омская области и Алтайский край, данные 2022 г., %⁷⁹ (показатель 26)

Новосибирская область в достаточной степени обеспечена автозаправочными станциями по сравнению с соседними регионами (Таблица 14).

Таблица 14 – Количество АЗС на автомобильных дорогах общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения в 2022 г.

Регион	Всего		из них							
			МТЗС		АГНКС		АГЗС		ЭЗС	
	ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%
Сибирский федеральный округ	4 060	100	418	100	32	100	475	100	104	100
Новосибирская область	520	12,8	19	4,5	7	21,9	106	22,3	31	29,8
Алтайский край	620	15,3	197	47,1	-	-	75	15,8	17	16,3
Кемеровская область	559	13,8	14	3,3	11	34,4	66	13,9	7	6,7
Омская область	318	7,8	129	30,9	5	15,6	112	23,6	-	-
Томская область	229	5,6	12	2,9	7	21,9	31	6,5	-	-

Примечание – доля рассчитана с учетом всех регионов, входящих в Сибирский федеральный округ

По количеству АЗС Новосибирская область (520 ед.) уступает только Кемеровской области и Алтайскому краю.

⁷⁹ Радиопокрытие мобильной связью стандарта GSM-900/1800 автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения по операторам связи [Электронный документ]. – URL: https://rkn.gov.ru/docs/pokrytie_avtodorog_RF.xls (дата обращения: 16.10.2023)

3 Существующие транспортные хабы Новосибирской области и потенциал создания новых

Выгодное «центральное» транспортно-географическое положение Новосибирской области (расположение в центре России на пересечении важнейших транспортных коммуникаций, граничное положение с Республикой Казахстан, относительная близость к северным территориям Китайской Народной Республики (далее – Китай), доступ в Среднюю Азию), срединное положение в Южной Сибири в окружении Омской, Томской и Кемеровской областей и Алтайского края при современном уровне транспортных средств и магистралей делает Новосибирскую область ядром экономической активности макрорегиона (центром Сибирской конурбации)⁸⁰.

По мнению Президента «Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири» С.А. Максимова, в перспективе до 2040 г. одним из самых серьезных вызовов и одновременно окном возможностей для регионов Сибири, и Новосибирской агломерации в том числе, будет проект нового «Шелкового пути», реализуемого под лозунгом «Один пояс – один путь». Возможны три варианта развития событий для Новосибирской области.

- 1) «Шелковый путь» пройдет в обход Сибирских и Уральских регионов, с перераспределением на этот коридор объемов с Транссиба, это может привести к «выпадению» данных регионов из глобальных логистических цепей поставок.
- 2) Сохранится ситуация независимого функционирования Транссиба и «Шелкового пути».
- 3) «Шелковый путь» будет связан с Транссибом хордовыми коридорами, один из которых пройдет через Новосибирск⁸¹.

Во втором и третьем случае Новосибирск сохранит за собой статус крупнейшего транспортно-логистического и торгового узла Сибири. Необходимо обеспечить создание ряда хордовых (рокадных) маршрутов сопряжения коридоров Транссиба и «Шелкового пути», проходящих по регионам Урала, Сибири и Дальнего Востока, в том числе через Новосибирский транспортный узел. Коридор, связывающий Новосибирск с магистралью «Шелковый путь», наряду с магистралями «Иркутск – Улан-Батор – Пекин» и «Забайкальск – Харбин – Владивосток» позволят не только организовать еще одну ветвь транзита из начальной в конечную точки, но и формировать комплексные логистические схемы доставки грузов, с перевалкой (разгрузкой и дозагрузкой) в крупных транспортных узлах Западной Сибири. Процесс формирования сопряжений Транссиба и

⁸⁰ Стратегия социально-экономического развития Новосибирской области на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – URL: https://www.nso.ru/sites/test.new.nso.ru/wodby_files/files/page_2412/postanovlenie_pravitelstva_nso_ot_19.03.2019_no_105-p_o_strategii_ser_nso_na_period_do_2030_goda.rar (дата обращения: 30.09.2023)

⁸¹ Максимов С.А. Новосибирский транспортно-логистический узел в системе цепей поставок регионов Западной Сибири [Электронный ресурс]. – URL: http://science.stu.ru/userfiles/files/%D0%A1_%D0%90_%20%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D1%81%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D0%B2.pdf (дата обращения: 20.09.2023)

«Шелкового пути» должен начинаться уже сейчас и большое значение будет иметь их наполнение грузопотоком. Например, компаниями-членами «Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири» совместно с ПАО «ТрансКонтейнер» и Западно-Сибирской железной дорогой – филиалом ПАО «РЖД» организованы контейнерные поезда по направлениям «Новосибирск – Достык – Китай», «Томск – Достык – Китай», «Барнаул – Достык – Китай», «Кемерово – Достык – Китай» транзитом через Казахстан⁸².

По сути, это один из первых шагов, по обеспечению стыковки Транссиба и «Шелкового пути» через город Новосибирск.

Транспортной стратегий Новосибирской области до 2030 г.⁸³ предусматривается создание новых контейнерных площадок, модернизация действующих объектов и увеличение пропускной способности существующих контейнерных терминалов – «Клещиха», «Евросиб», «ТрансГарант»; развитие и модернизация существующих складских комплексов Новосибирской области, в том числе повышение классности складов до уровня А и В.

Определённые шаги в этом направлении уже делаются. В конце 2019 г. утвержден проект коренной модернизации «Евросиба», что позволит вдвое увеличить его пропускную способность. Проект получил статус масштабного инвестиционного проекта Новосибирской области. В 2020 г. началась его реализация⁸⁴.

Внутри новосибирского региона стимулируется контейнеризация грузов. По согласованию с Западно-Сибирской железной дорогой, Барабинск определён как станция формирования контейнерных поездов для отгрузки зерна. Из Барабинска прямым направлением контейнеры с продукцией агропромышленного комплекса из Новосибирской области уходят в Китай. Следующий узел, у которого есть потенциал – станция Карасук⁸⁵.

Реализуется строительство ТЛЦ «Новосибирск» на площадке промышленно-логистического парка. Перерабатывающая способность ТЛЦ «Новосибирск» составит 300 тыс. контейнеров в год⁸⁶.

Первая очередь ТЛЦ «Сибирский» в Новосибирской области запущена в октябре 2023 г. Запуск этого терминала позволит нарастить объёмы перевозок на Транссибе грузов в контейнерах и ускорит доставку импорта с Дальнего Востока. Терминал в Новосибирской области с возможностью обрабатывать полносоставные контейнерные поезда станет крупнейшим в Сибири. В условиях переориентации грузопотоков и инфраструктурных ограничений ТЛЦ «Сибирский» станет ключевым на Транссибе грузовым хабом, на котором будет сконцентрирована обработка контейнерных поездов

⁸² Там же

⁸³ Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 г. [Электронный документ]. – URL: <http://vseon.com/analitika/programmy/transportnaya-strategiya-nso-do-2030-goda> (дата обращения: 30.10.2019)

⁸⁴ Там же

⁸⁵ Андрей Травников обозначил перспективы развития авиационной отрасли и логистического комплекса Новосибирской области [Электронный ресурс]. — URL: <https://novos.mk.ru/economics/2023/06/29/andrey-travnikov-oboznachil-perspektivy-razvitiya-aviacionnoy-otrasli-i-logisticheskogo-kompleksa-novosibirskoy-oblasti.html> (дата обращения: 20.09.2023)

⁸⁶ Там же

в полувагонах с перегрузкой на фитинговые платформы. До конца года терминал сможет принимать до пяти контейнерных поездов с полувагонами в сутки, а к 2025 г. – 15 поездов ежедневно⁸⁷.

Даже без учета проектов развития имеющихся терминалов компании «Евросиб», Fesco, «Трансконтейнер» строительство ТЛЦ «Сибирский» увеличит региональную пропускную способность логистических терминалов в 2,5 раза. Это будет приблизительно соответствовать оценкам роста внутреннего рынка контейнерных перевозок в Российской Федерации, который по прогнозу аналитика управления торговых операций на российском фондовом рынке «Фридом финанс» А. Осина к концу 2026 г. оценочно вырастет до 5,6 млн. TEU, или в 2,3 раза⁸⁸.

В связи с этим актуально развитие автомобильной инфраструктуры в обход Новосибирска, продолжение строительства Восточного обхода, расширение трассы «Иртыш». В отношении железнодорожной инфраструктуры – это проект строительства второго пролёта на центральном железнодорожном мосту в Новосибирске для того, чтобы увеличить пропускную способность именно для транзитных грузов, минуя станцию Инская. Также – реконструкция для полноценного двухпутного пути «Новосибирск–Барнаул».

В перспективе нагрузка на Новосибирск как транспортный узел будет расти. В результате ресурсы складской инфраструктуры будут исчерпаны, что приведет к росту ставок. Поэтому этот риск предполагается нивелировать за счет строительства новых складских комплексов и контейнерных терминалов⁸⁹.

Основным автомобильным хабом Новосибирской области является областной центр – город Новосибирск, выступающий центром накопления, обработки и распределения автомобильных грузов. Через город проходит большой объем транзитных грузопотоков, с которым не может справиться и без того загруженная улично-дорожная сеть. Поэтому необходим отвод транзитных автотранспортных потоков. Для разрешения этой проблемы ведется строительство Восточного обхода, который позволит перераспределить потоки, создаваемые транспортом, следующим из Кольцово, Академгородка, Бердска и Искитима, а также от транзитного грузового транспорта. В настоящее время ведется строительство первого этапа. Планируется довести трассу «Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий» до Академгородка и Кольцово.

Проектом «дорожной» карты транспортной стратегии Новосибирской области предусмотрен ряд мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры региона, в том числе: строительство мостового перехода через реку Обь в створе ул. Ипподромской; строительство Юго-Западного

⁸⁷ Крупнейший в Сибири транспортно-логистический центр начал работать в Новосибирской области Сибири [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.nso.ru/news/61365> (дата обращения: 20.09.2023)

⁸⁸ Вширь и в копеечку [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5218127> (дата обращения: 20.10.2023)

⁸⁹ Там же

транзита; реконструкция автодорог федерального значения Р-254 «Иртыш» и Р-255 «Сибирь»; реконструкция региональных автодорог К-17р «Новосибирск – Кочки – Павлодар» и К-19р «Новосибирск – Ленинск – Кузнецкий»⁹⁰.

Новосибирск как железнодорожный хаб выступает центром накопления, обработки и распределения железнодорожных грузов, и особенно активно контейнерных и, с недавнего времени, контрейлерных. Инфраструктура железнодорожного транспорта Новосибирской области давно сформирована и не имеет резервов развития железнодорожных путей и их пропускной способности, особенно в городской черте города Новосибирска.

Станции Новосибирск-Восточный, Новосибирск-Западный, Новосибирск-Южный, Новосибирск-Главный находятся в зоне сложившейся городской застройки и не имеют свободной территории для развития. Одновременно можно ожидать опережающий рост грузовой работы по станциям Иня-Восточная, Крахаль, Чемская, Клещиха, Искитим, Чик, Бердск, имеющих существенный потенциал развития своих мощностей и находящихся в зонах активного экономического развития. Предполагается восстановление ранее существовавших, строительство новых, удлинение имеющихся путей для возможности организации работы с составами в 71 условный вагон⁹¹.

Главным авиационным хабом является новосибирский аэропорт «Толмачево» – крупнейший по объемам пассажирских и грузовых перевозок в сибирском макрорегионе. По объемам пассажиропотока Толмачево занимает 4-е место в Российской Федерации после аэропортов Московского авиационного узла, г. Санкт-Петербурга, г. Сочи. С введением новой терминальной зоны ожидается, что пассажиропоток и дальше будет увеличиваться до 10 миллионов пассажиров в год. Безусловно, в связи с этим потребуются развитие грузовой транспортно-логистической инфраструктуры аэропорта, в том числе грузового интермодального терминала, международного пункта почтового обмена.

В настоящее время идет процесс сокращения объемов перевозок по реке и уменьшение пропускных и перегрузочных возможностей инфраструктуры речного транспорта, в связи с чем говорить о значительной роли данного вида пассажирских и грузовых перевозок в Новосибирской области не приходится. Тем не менее, власти региона предполагают в части водного транспорта: развитие грузового портового района Ташара, формирование на его основе речного порта; вынос за пределы городской черты Новосибирского речного порта; реконструкцию Новосибирского судоходного шлюза; замену и модернизацию флота судов для грузовых и пассажирских перевозок, а также для дноуглубительных работ и обеспечения судовых ходов; восстановление пристаней и причалов по берегам реки Обь и ее притокам; развитие речного туризма по всей системе Обско-Иртышского региона⁹².

⁹⁰ Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 г. [Электронный ресурс]. — <https://mintrans.nso.ru/page/2667> (дата обращения: 21.10.2023)

⁹¹ Там же

⁹² Там же

Кроме того, имеет значение балансирование развития транспортно-логистических зон, предусмотренных транспортной стратегией региона, а именно⁹³:

- начало формирования Южной транспортно-логистической зоны Новосибирской агломерации. (Южная зона в значительной степени совпадает с границами ЗОР «Наукополис»), приходящееся на 2022–2024 гг.;
- формирование и развитие Восточной транспортно-логистической зоны Новосибирской агломерации, обеспечение создания в ее границах новых и развитие уже существующих транспортно-логистических объектов;
- создание новых и развитие уже существующих транспортно-логистических объектов в рамках Западной транспортно-логистической зоны Новосибирской агломерации. (Западная зона находится в границах ЗОР «Аэросити»);
- развитие промышленно-логистического парка Новосибирской области (Западная транспортно-логистическая зона Новосибирской агломерации);
- создание и развитие промышленно-логистического парка «Восточный».

Реализация этих мероприятий позволит Новосибирской области сохранить статус ведущего транспортно-распределительного узла Сибири и дает возможность городу Новосибирск решать более амбициозные задачи, нежели просто выступать точкой транзита китайских грузов из Азии в Европу.

⁹³ Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 г. [Электронный документ]. – URL: <http://vseon.com/analitika/programmy/transportnaya-strategiya-nso-do-2030-goda> (дата обращения: 30.10.2019)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги состояния и обеспеченности транспортной инфраструктуры Новосибирской области, необходимо отметить, что удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием по сравнению с соседними регионами выше, за исключением Кемеровской области.

В Новосибирской области преобладает железнодорожный транспорт в грузоперевозках, это обусловлено тем, что через Новосибирскую область проходит Транссибирская магистраль.

Благодаря новому пассажирскому терминалу, динамично развиваются пассажирские авиаперевозки Новосибирского авиационного хаба в аэропорте «Толмачево».

Объем перевозок пассажиров речным транспортом в Новосибирской области незначительный и не оказывает существенного влияния на рынок пассажирских перевозок региона.

По сравнению с соседними регионами Новосибирская область является лидером по перевозкам грузов автомобильным транспортом, а также по отправлению и прибытию грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

С территориальной точки зрения складской рынок Новосибирска развит неравномерно. В частности, подавляющее большинство качественных складов А и В-класса (по разным данным от 74% до 79%) расположены в западной части города. Основной задачей на долгосрочную перспективу является необходимость не просто наращивать объем складских площадей в регионе, но и развивать, наряду с Западной, Восточную и Южную зоны концентрации складских помещений.

Контейнерный грузопоток, который проходит через Новосибирскую область, постоянно растет. За ростом рынка контейнерных перевозок последует рост внешнеэкономической торговли. В настоящее время в районе Новосибирска емкость складского хранения контейнеров – 407 тысяч TEU, которая распределена на 3 контейнерных терминала: терминал «Клещиха», ПАО «Трансконтейнер», терминал группы Fesco и терминал ТЛЦ «Евросиб-Терминал-Новосибирск».

Среднее по региону значение радиопокрытия мобильной связью дорог регионального и межмуниципального значения составляет 59,8%, что намного меньше среднероссийского показателя (75,9%), но вместе с тем несколько выше среднего значения по Сибирскому федеральному округу. Новосибирская область существенно уступает по показателю радиопокрытия мобильной связью дорог регионального и межмуниципального значения таким соседним регионам, как Томская, Кемеровская и Омская области.

Новосибирская область в достаточной степени обеспечена автозаправочными станциями по сравнению с приграничными регионами. На региональной сети автомобильных дорог Новосибирской области обустроено 309 объектов дорожного сервиса и планируется расширить в будущем сеть многофункциональных зон дорожного сервиса.

В зону влияния транспортных связей Новосибирской области попадают до 13 млн. человек, поэтому области важно сохранить и укрепить статус международного транспортного узла, не потеряв естественное преимущество в конкурентной борьбе за транспортную и экономическую инициативу с соседними иностранными государствами, в том числе республиками Казахстан и Китай.

Развитие и модернизация транспортного каркаса Новосибирской агломерации, где город Новосибирск выступает в качестве транспортного узла, оказывающего влияние на развитие не только близлежащих муниципальных районов и городских округов области, но и соседних субъектов Российской Федерации, рассматривается в качестве залога ее экономического успеха.

Наметившийся сегодня разворот экономического сотрудничества на Восток для Новосибирской области будет главным фактором в сохранении статуса крупнейшего транспортно-логистического и торгового узла Сибири.

В качестве рекомендаций предлагается развитие автомобильной инфраструктуры в обход Новосибирска, продолжение строительства Восточного обхода, расширение трассы «Иртыш» в связи с ростом грузопотоков в восточном направлении.

В отношении железнодорожной инфраструктуры необходимо как можно быстрее завершить проект строительства второго пролёта на центральном железнодорожном мосту в Новосибирске для того, чтобы увеличить пропускную способность именно для транзитных грузов, минуя станцию Инская, а также реконструировать для полноценного двухпутного пути железную дорогу «Новосибирск–Барнаул».

В перспективе нагрузка на Новосибирск как транспортный узел будет расти, что потребует активизации и финансирования инвестиционных проектов по строительству новых складских комплексов и контейнерных терминалов. Необходимо расширять также положительный опыт контрейлерных перевозок (комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки прицепов, полуприцепов, трейлеров или съемных кузовов на железнодорожной платформе), что снизит логистические издержки.

В связи с ростом пассажиропотока в авиационном хабе «Толмачево» предлагается рассмотреть возможность дальнейшего расширения его пропускной способности за счет еще одного нового терминала, в том числе логистического терминала рядом с аэропортом для обработки грузопотоков.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2019 № 466-р [Электронный ресурс]. – URL: <https://sudact.ru/law/rasporiazhenie-pravitelstva-rf-ot-19032019-n-466-r/> (дата обращения: 17.09.2023).
2. PNK Group построит в Новосибирске еще почти 900 000 кв. м складов [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.vedomosti.ru/realty/articles/2022/05/15/922107-pnk-group-novosibirsk-skladov> (дата обращения: 20.09.2023).
3. Аналитический отчет о мониторинге логистических возможностей Новосибирской области в рамках выполнения научно-исследовательской работы по теме: «Мониторинг состояния и развития конкурентной среды на рынках товаров, работ и услуг Новосибирской области за 2019 год» [Электронный ресурс]. – URL: https://econom.nso.ru/sites/econom.nso.ru/wodby_files/files/page_1342/monitoring_2019_sayt.rar (дата обращения: 02.10.2023).
4. Андрей Травников обозначил перспективы развития авиационной отрасли и логистического комплекса Новосибирской области [Электронный ресурс]. – URL: <https://novos.mk.ru/economics/2023/06/29/andrey-travnikov-oboznachil-perspektivy-razvitiya-aviacionnoy-otrasli-i-logisticheskogo-kompleksa-novosibirskoy-oblasti.html> (дата обращения: 20.09.2023).
5. Аэропорт Новосибирска в первом полугодии увеличил пассажиропоток на 30% [Электронный ресурс]. – URL: <https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/99386/> (дата обращения: 20.09.2023).
6. Аэропорт Толмачево превысил по перевозкам докризисные показатели [Электронный ресурс]. – URL: <https://aviatc.ru/news/aehroport-tolmachyovo-prevysil-po-perevozkam-dokrizisnye-pokazateli/> (дата обращения: 20.09.2023).
7. Аэропорт Толмачёво улучшает сервис для своих пассажиров [Электронный ресурс]. – URL: <https://novaport.ru/news/tolmachevo/83278/> (Дата обращения: 01.10.2023).
8. В Новосибирске концентрируются 79% складских комплексов класса А и Б в Сибири [Электронный ресурс]. – URL: <https://news.ati.su/article/2023/07/05/v-novosibirske-kontsentrirujutsja-79-skladskih-kompleksov-klassa-a-i-b-v-sibiri-823345/> (дата обращения: 20.09.2023).
9. В Новосибирской области уменьшился объем грузоперевозок автотранспортом [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6281273> (дата обращения: 17.10.2023).
10. В регионе пассажиропоток водного транспорта вырос почти в 3 раза [Электронный ресурс]. – URL: <https://nsk.rbc.ru/nsk/15/10/2023/652b50c99a7947133b5a05ae> (дата обращения: 17.10.2023).

11. Вширь и в копеечку [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5218127> (дата обращения: 20.10.2023).
12. Выступление Александр Назарова, Евгений Галана на конференции «Логистика Будущего» «Обзор рынка складской недвижимости Новосибирска 2023» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.nazarov-partners.com/blog/obzor-rynka-skladskoy-nedvizhimosti-novosibirska-2023-aleksandr-nazarov-evgeniy-galan> (дата обращения: 20.10.2023).
13. Данные Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области (Новосибиркстат) [Электронный ресурс]. – URL: <https://inlnk.ru/w40B71> (дата обращения: 20.09.2023).
14. Доля автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям [Электронный ресурс]. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/dolya_avto_dor_obsch-2022.xls (дата обращения: 23.09.2023).
15. Как в Сибири развивается инфраструктура для авиаперевозок [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2023/08/03/reg-sibfo/kak-v-sibiri-razvivaetsia-infrastruktura-dlia-aviaperevozok.html> (дата обращения: 01.10.2023).
16. Карта покрытия магистральных автодорог по данным (по итогам 2-го квартала 2023 года) по данным Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций [Электронный ресурс]. – URL: <https://rkn.gov.ru/communication/p545/> (дата обращения: 01.10.2023).
17. Крупнейший в Сибири транспортно-логистический центр начал работать в Новосибирской области Сибири [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.nso.ru/news/61365> (дата обращения: 20.09.2023).
18. Максимов С. А. Значение включения Новосибирской агломерации в систему международных транспортных коридоров [Электронный документ]. – URL: http://minstroy.nso.ru/sites/minstroy.nso.ru/wodby_files/files/page_4815/5_maksimov_s.a.pdf (дата обращения: 18.10.2023).
19. Максимов С.А. Новосибирский транспортно-логистический узел в системе цепей поставок регионов Западной Сибири [Электронный ресурс]. – URL: http://science.stu.ru/userfiles/files/%D0%A1_%D0%90_%20%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D1%81%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D0%B2.pdf (дата обращения: 20.09.2023).
20. Новосибирская область сформирует зерновой контейнерный поезд для отгрузки на Восток [Электронный ресурс]. – URL: <https://4s-info.ru/2022/11/17/novosibirskaya-oblast-sformiruet-zernovoj-kontejnernyj-poezd-dlya-otgruzki-na-vostok/> (дата обращения: 18.10.2023).
21. Новосибирский транспортно-логистический узел: как остаться в лидерах [Электронный ресурс]. – URL:

<https://sovetdirectorov.info/2023/08/31/novosibirskij-transportno-logisticheskij-uzel-kak-ostatsya-v-liderah/> (дата обращения: 17.09.2023).

22. Новосибирску нужно расширять мощности контейнерной логистики [Электронный документ]. – URL: <https://infopro54.ru/news/novosibirsku-nuzhno-rasshiryat-moshhnosti-kontejnernoj-logistiki/> (дата обращения: 18.10.2018).

23. Данные с официального сайта Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – URL: <https://inlnk.ru/xvXleA> (дата обращения: 17.09.2023).

24. Объемы региональных и межрегиональных перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом [Электронный документ]. – URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/35049> (дата обращения: 21.10.2023).

25. Отправление и прибытие грузов железнодорожным транспортом общего пользования [Электронный ресурс]. – URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/OtprGr\(Z-D\)_2022.xlsx](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/OtprGr(Z-D)_2022.xlsx) (дата обращения: 17.10.2023).

26. Отчет Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области за 2022 г. транспортом [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.nso.ru/page/4542> (дата обращения: 17.10.2023).

27. Пассажиропоток аэропортов России [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.avia-adv.ru/stat/airports-ru-2022.htm> (дата обращения: 17.09.2023).

28. Перевезено грузов автомобильным транспортом [Электронный ресурс]. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/avto-perev_2022.xlsx (дата обращения: 17.10.2023).

29. Перевозки пассажиров автобусами общего пользования [Электронный документ]. – URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/PerevPass\(bus\)_2022.xlsx](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/PerevPass(bus)_2022.xlsx) (дата обращения: 21.10.2023).

30. Перевозки пассажиров и пассажирооборот автобусов по маршрутам регулярных перевозок [Электронный ресурс]. – URL: <https://inlnk.ru/YAy6k0> (дата обращения: 17.10.2023).

31. Плотность железнодорожных путей общего пользования (на конец года; километров путей на 10000 квадратных километров территории) (2000 г., с 2005 по 2022 год). [Электронный ресурс]. – URL: <https://inlnk.ru/PmkpZ1> (дата обращения: 23.09.2023).

32. По итогам 2022 года в аэропорту Толмачево достигнут новый рекорд по пассажиропотоку [Электронный ресурс]. – URL: <https://tolmachevo.ru/mediacenter/news/757192/> (дата обращения: 01.10.2023).

33. Радиопокрытие мобильной связью стандарта GSM-900/1800 автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения по операторам связи [Электронный ресурс]. – URL: https://rkn.gov.ru/docs/pokrytie_avtodorog_RF.xls (дата обращения: 01.10.2023).

34. Регионы России. Социально-экономические показатели. [Электронный ресурс]. — URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 17.09.2023).
35. Складская недвижимость России 1 квартал 2023 г. [Электронный ресурс]. — URL: https://ibcrealestate.ru/upload/iblock/04f/ui0bb4e9pmq4rjfhvgrqc7kxky908t5x/IB_C_Q1-2023_WI_Russia.pdf (дата обращения: 20.10.2023).
36. Складская недвижимость России 3 квартал 2022 г. [Электронный ресурс]. — URL: <https://ibcrealestate.ru/upload/iblock/4d8/r241wsagdnxxvzaybhv250o9fcjluq9e.pdf> (дата обращения: 20.10.2023).
37. Склады уступили обстоятельствам [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5668830> (дата обращения: 20.09.2023).
38. Стратегия социально-экономического развития Новосибирской области на период до 2030 года [Электронный ресурс]. — URL: https://www.nso.ru/sites/test.new.nso.ru/wodby_files/files/page_2412/postanovleni_e_pravitelstva_nso_ot_19.03.2019_no_105-p_o_strategii_ser_nso_na_period_do_2030_goda.rar (дата обращения: 30.09.2023).
39. Терминал встает на рельсы [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3993198> (Дата обращения: 10.09.2023).
40. Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 г [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.nso.ru/sites/mintrans.nso.ru/wodby_files/files/wiki/2019/01/transp ortnaya_strategiya_nso_3_etap.pdf (дата обращения: 02.10.2023)
41. Транспортно-логистическая инфраструктура Новосибирской области: состояние и проблемы развития [Электронный ресурс]. — https://nsuem.ru/upload/iblock/dc6/%D0%9D%D0%B0%D1%83%D1%87%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%B7%D0%B0%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BA%D0%B8_2018_%D0%92%D1%8B%D0%BF_4-37-40.pdf (дата обращения: 17.09.2023).
42. Удельный вес дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения по субъектам Российской Федерации [Электронный документ]. — URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/prot_avto_dor_obsch-2022.xls (дата обращения: 22.09.2023).
43. Шесть объектов дорожного сервиса закрыто в Новосибирской области [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.tuad.nsk.ru/site.nsf/0/EB048D134407288747258831000CC132?opend ocument&id=ADMR-7B6DBD> (дата обращения: 20.09.2023)
44. Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования [Электронный ресурс]. — URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/expl_dl_plot_ZD.xlsx (дата обращения: 23.09.2023).

Приложение А. Объемы перевозок грузов и пассажиров по ряду видов транспорта по данным Новосибирскстата⁹⁴

Таблица А1. – Объем перевезенного груза автомобильным транспортом (включая пикапы и легковые фургоны) организаций всех видов экономической деятельности по Новосибирской области⁹⁵

Наименование	2020 год	2021 год	2022 год	Откл. 2022 г. к 2020 г., %
Перевезено грузов, тыс. т	26749,8	30891,4	33022,5	123,4

Таблица А2. – Перевозки пассажиров автобусами общего пользования по Новосибирской области⁹⁶

Наименование	2020 год	2021 год	2022 год	Откл. 2022 г. к 2020 г., %
Перевезено пассажиров – всего, тыс. человек	161398,3	178302,7	182113,9	112,8
в том числе по видам сообщения:				
городское	137188,1	130604,9	138493,2	101,0
пригородное	21721,0	45821,5	41774,3	192,3
междугородное	2478,2	1875,0	1677,1	67,7
международное	11,2	1,3	169,3	15 раз

⁹⁴ Данные Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области от 31.10.2023 №20-16-10/354 на вх. № 4887-02-06 от 04.10.2023

⁹⁵ Данные приведены по юридическим лицам (без микропредприятий).

⁹⁶ Данные предоставляются перевозчиками (включая субъекты малого предпринимательства), осуществляющими коммерческие перевозки пассажиров на основании действующей лицензии.

Приложение Б. Перечень многофункциональных зон дорожного сервиса, размещаемых на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения⁹⁷

Таблица А1. – Перечень многофункциональных зон дорожного сервиса, размещаемых на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения

№ п/п	Многофункциональная зона (МФЗ)	Тип МФЗ ⁹⁸	Категория ⁹⁹	Учетный номер автомобильной дороги	Сторона размещения	Место размещения (км)	Характер размещения
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	МФЗ Б-3	Б	3	P254	справа	1 047+130	на базе существующего ОДС
2	МФЗ В-1	В	1	P254	справа, слева	1 054+300	новое строительство
3	МФЗ В-3	В	3	P254	слева	1 155+ (100-300)	на базе существующего ОДС
4	МФЗ Б-4	Б	4	P254	справа	1 232+290	на базе существующего ОДС

⁹⁷ Генеральная схема размещения объектов дорожного сервиса и многофункциональных зон дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения [Электронный документ]. – URL: http://sibupravtodor.ru/storage/app/media/sibupravtodor/gen%20schema/1463114430_mfz_novosibirsk.xlsx (дата обращения: 16.10.2023)

⁹⁸ Тип А включает в себя размещение автозаправочной станции и площадки отдыха со всеми сопутствующими и необходимыми вспомогательными функциями; тип Б включает в себя размещение автозаправочной станции, площадки отдыха, пункта общественного питания и станцию технического обслуживания со всеми сопутствующими и необходимыми вспомогательными функциями; тип В включает в себя размещение автозаправочной станции, площадки отдыха, пункта общественного питания, станции технического обслуживания, мотеля или кемпинга или и мотеля и кемпинга со всеми сопутствующими и необходимыми вспомогательными функциями

⁹⁹ Категория 1 – «большая». Используется при больших мощностях объектов дорожного сервиса, предлагается к использованию при интенсивности движения свыше 35 тыс. транспортных единиц в сутки; категория 2 – «средняя-большая». Используется при мощностях объектов дорожного сервиса выше среднего, предлагается к использованию при интенсивности движения от 15 до 35 тыс. транспортных единиц в сутки; категория 3 – «средняя-малая». Используется при мощностях объектов дорожного сервиса ниже среднего, предлагается к использованию при интенсивности движения от 5 до 15 тыс. транспортных единиц в сутки; категория 4 – «малая». Используется при небольших мощностях объектов дорожного сервиса, предлагается к использованию при интенсивности движения менее 5 тыс. транспортных единиц в сутки.

Продолжение приложения Б

1	2	3	4	5	6	7	8
5	МФЗ В-2	В	2	P254	справа	1 270+288	на базе существующего ОДС
6	МФЗ Б-3	Б	3	P254	справа	1 327+400	на базе существующего ОДС
7	МФЗ А-3	А	3	P254	слева	1 341+120	новое строительство
8	МФЗ В-3	В	3	P254	справа, слева	1 348+630	новое строительство
9	МФЗ В-3	В	3	P254	слева	1 368+030	на базе существующего ОДС
10	МФЗ Б-2	Б	2	P254	слева	1 421+350	новое строительство
11	МФЗ В-2	В	2	P254	справа	1 421+500	на базе существующего ОДС
12	МФЗ В-4	В	4	P254	справа	1 438+450	на базе существующего ОДС
13	МФЗ В-2	В	2	P254	слева	1 440+250	на базе существующего ОДС
14	МФЗ В-3	В	3	Северный обход г. Новосибирска	слева	6+500	на базе существующего ОДС
15	МФЗ Б-3	Б	3	Северный обход г. Новосибирска	справа	43+500	новое строительство
16	МФЗ Б-3	Б	3	Северный обход г. Новосибирска	слева	43+900	новое строительство

Продолжение приложения Б

1	2	3	4	5	6	7	8
17	МФЗ Б-4	Б	4	Р-256	слева	41+020	на базе существующего ОДС
18	МФЗ А-2	А	2	Р-256	слева	44+330	новое строительство
19	МФЗ А-2	А	2	Р-256	справа	44+580	на базе существующего ОДС
20	МФЗ Б-3	Б	3	Р-256	справа	62+550	на базе существующего ОДС
21	МФЗ Б-3	Б	3	Р-255	слева	60+100	на базе существующего ОДС
22	МФЗ Б-3	Б	3	Р-255	справа	89+400	на базе существующего ОДС
23	МФЗ Б-3	Б	3	Р-255	справа, слева	126+600	на базе существующего ОДС
24	МФЗ Б-3	Б	3	Р-255	слева	149+200	на базе существующего ОДС

Приложение В. Радиопокрытие мобильной связью стандарта GSM-900/1800 автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения по операторам связи, %

Таблица Б1. – Радиопокрытие мобильной связью стандарта GSM-900/1800 автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения по операторам связи, %

Наименование области (республики)	Протяженность региональных и межмуниципальных автодорог, км	Радиопокрытие мобильной связью стандарта GSM-900/1 800 автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения по операторам связи, %				Радиопокрытие мобильной связью дорог регионального и межмуниципального значения среднее по региону, %, с учетом работы отдельных операторов только в ряде субъектов Российской Федерации
		ПАО «МТС»	ПАО «МегаФон»	ПАО «ВымпелКом»	ООО «Т2 РТК Холдинг» (Теле2)	
Республика Бурятия	3 529	57,0	63,0	24,0	0	48,0
Республика Тыва	2 807	62,0	77,0	64,0	0	67,7
Республика Хакасия	3 338	76,0	90,0	80,0	0	82,0
Алтайский край	16 086	23,0	48,0	70,0	0	47,0
Республика Алтай	2 921,1	50,0	51,0	55,0	0	52,0
Кемеровская область	6 853	73,0	80,0	81,0	76,0	77,5
Омская область	10 319	63,0	87,0	66,0	84,0	75,0
Иркутская область	4 334	37,0	21,0	14,0	0	24,0
Томская область	3 987	70,0	84,0	80,0	77,0	77,8
Красноярский край	14 136	45,0	68,0	49,0	0	54,0
Забайкальский край	7 310	40,0	43,0	18,0	0	33,7
Новосибирская область	12 772	56,0	69,0	59,0	55,0	59,8
Итого за округ:	88 392	54,3	65,1	55,0	24,3	58,2