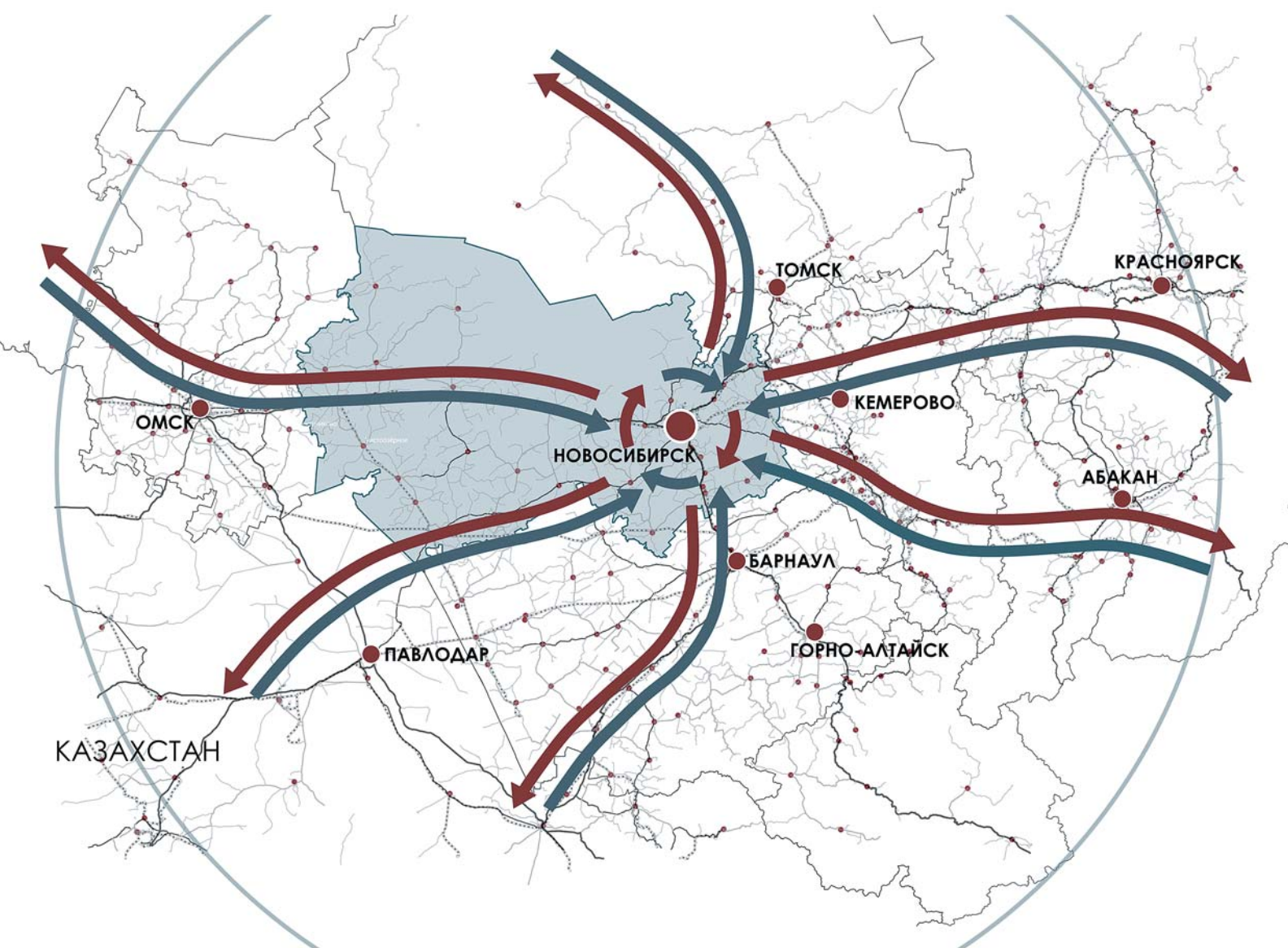


ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ДО 2030 ГОДА



Научно-исследовательская работа «Разработка транспортной стратегии Новосибирской области до 2030 года»

Государственный контракт № 66-ОК/2017 от 20 ноября 2017 г.

Заказчик: Министерство транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области



Лаборатория
градопланирования
им. М. Л. Петровича

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	2
РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ	3
ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ	6
ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА	8
ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА	12
ПРИОРИТЕТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ РЕГИОНА	15
ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ	16
ПРОГНОЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ	18
СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА	23
ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ	28
ОЦЕНКА РЕСУРСНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ	32
СРОКИ И ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ	34
ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ	36
МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ	38
ОСНОВНОЙ ВАРИАНТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА	39
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	53
ПРИЛОЖЕНИЕ А	
Проект «дорожной карты» по развитию транспортного комплекса Новосибирской области	54
ПРИЛОЖЕНИЕ Б	
Картограммы потоков и транспортной доступности	62

ВВЕДЕНИЕ

Объектом научно-исследовательской работы является транспортный комплекс Новосибирской области.

Предметом научно-исследовательской работы являются сценарии стратегического развития транспортной системы и инфраструктуры автомобильных дорог Новосибирской области.

Границами объекта научно-исследовательской работы являются границы территории Новосибирской области.

Цель научно-исследовательской работы является разработка научно обоснованной Транспортной стратегии Новосибирской области на период до 2030 года в соответствии с прогнозом социально-экономического развития Новосибирской области на 2016–2030 годы.

В соответствии с контрактом № 66-ОК/2017 от 20 ноября 2017 г. НИР выполнена в три этапа.

На первом этапе исследования изложен общий подход к формированию стратегии развития транспортной системы Новосибирской области, в том числе: роль и значение транспортного комплекса Новосибирской области; цели и задачи развития транспортного комплекса НСО; подходы к формированию концепции стратегического планирования и управления транспортным комплексом НСО, проведен анализ нормативной и законодательной базы, разработана транспортная модель Новосибирской области, а также произведен сбор и систематизация исходных данных о существующем состоянии транспортного комплекса, изложены результаты анализа социально-экономического развития Новосибирской области, результаты анализа существующего состояния транспортного комплекса Новосибирской области. Дополнительные материалы анализа действующих планов и программ социально-экономического развития, расписания электропоездов с 2012 по 2016 гг., реестр источников данных, таблица соответствия разделов отчета по первому этапу технического заданию представлены в приложениях.

На втором этапе исследования разработан общий подход к формированию стратегии развития транспортной системы Новосибирской области, в том числе: роль и значение транспортного комплекса Новосибирской области; приоритеты, цели и задачи развития транспортного комплекса; подходы к формированию концепции стратегического планирования и управления транспортным комплексом, проведен анализ документов социально-экономического развития и территориального, территориально-транспортного планирования Новосибирской области, а также анализ существующего состояния НСО и прогноз пространственного развития, представлены результаты анализа существующего состояния и проблем развития транспортного комплекса, разработан прогноз развития транспортного комплекса Новосибирской области на период до 2030 года, разработана транспортная модель Новосибирской области, а также представлены результаты анализа сценариев развития. Результаты анализа современного состояния и прогноз развития туристической отрасли, материа-

лы по систематизации исходных данных, таблица соответствия разделов отчета по второму этапу техническому заданию содержатся в приложениях.

В рамках **третьего этапа** разработана Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 г., по результатам НИР выполнен заключительный отчет. В первом разделе заключительного отчета представлен паспорт Стратегии. Во втором разделе проведена оценка состояния и проблем развития транспортного комплекса региона. Третий раздел включает сценарные варианты и прогноз социально-экономического развития транспортного комплекса региона. В четвертом разделе представлены приоритеты транспортной политики. В пятом разделе рассмотрены цели, задачи и индикаторы развития транспортного комплекса. В шестом разделе определены основные направления региональной транспортной политики. В седьмом разделе изложен основной вариант развития транспортного комплекса НСО с учетом этапности реализации. В восьмом разделе приведена оценка социально-экономической эффективности. Девятый раздел посвящен оценке ресурсных возможностей. Десятый раздел включает сроки и этапы реализации Транспортной стратегии. В одиннадцатом и двенадцатом разделах представлены ожидаемые результаты от реализации Транспортной стратегии и механизмы реализации Транспортной стратегии.

В приложениях содержится проект «дорожной карты» по развитию транспортного комплекса Новосибирской области и картограммы потоков по всем сценариям.

Основные принципы разработки Транспортной стратегии

1. Баланс транспортного спроса и транспортного предложения как базовый экономический принцип.
2. Рассмотрение территориально-транспортной системы Новосибирской области на пяти уровнях:
 - глобальном;
 - макрорегиональном;
 - региональном;
 - агломерационном;
 - муниципальном.
3. Реализация пространственного подхода к планированию развития территорий — транспортная система рассматривается как элемент социально-экономического пространственного каркаса жизнедеятельности на территории Новосибирской области.
4. Координация планируемых действий по достижению целей социально-экономического развития Новосибирской области и ее транспортной системы между федеральным и региональным уровнями государственной власти, органами местного самоуправления, бизнесом и обществом.
5. Сбалансированное использование ресурсов.

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РЕГИОНА В РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ РФ

Транспортная стратегия НСО — элемент единой системы долгосрочного программно-целевого планирования в транспортном комплексе РФ:

- подчинена целям федеральной транспортной политики;
- является источником предложений по оптимизации программы реализации федеральной транспортной политики.

Региональная транспортная стратегия призвана сформировать обоснования проектов реконструкции и развития не только региональной, но и федеральной транспортной инфраструктуры, отвечающих об-

щесоциальным и общеэкономическим интересам развития страны и региона¹.

Транспортная стратегия Новосибирской области основывается на целой системе документов стратегического и территориально-транспортного планирования. Ключевым, среди документов федерального уровня, является — Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года (**Рисунок 1**).

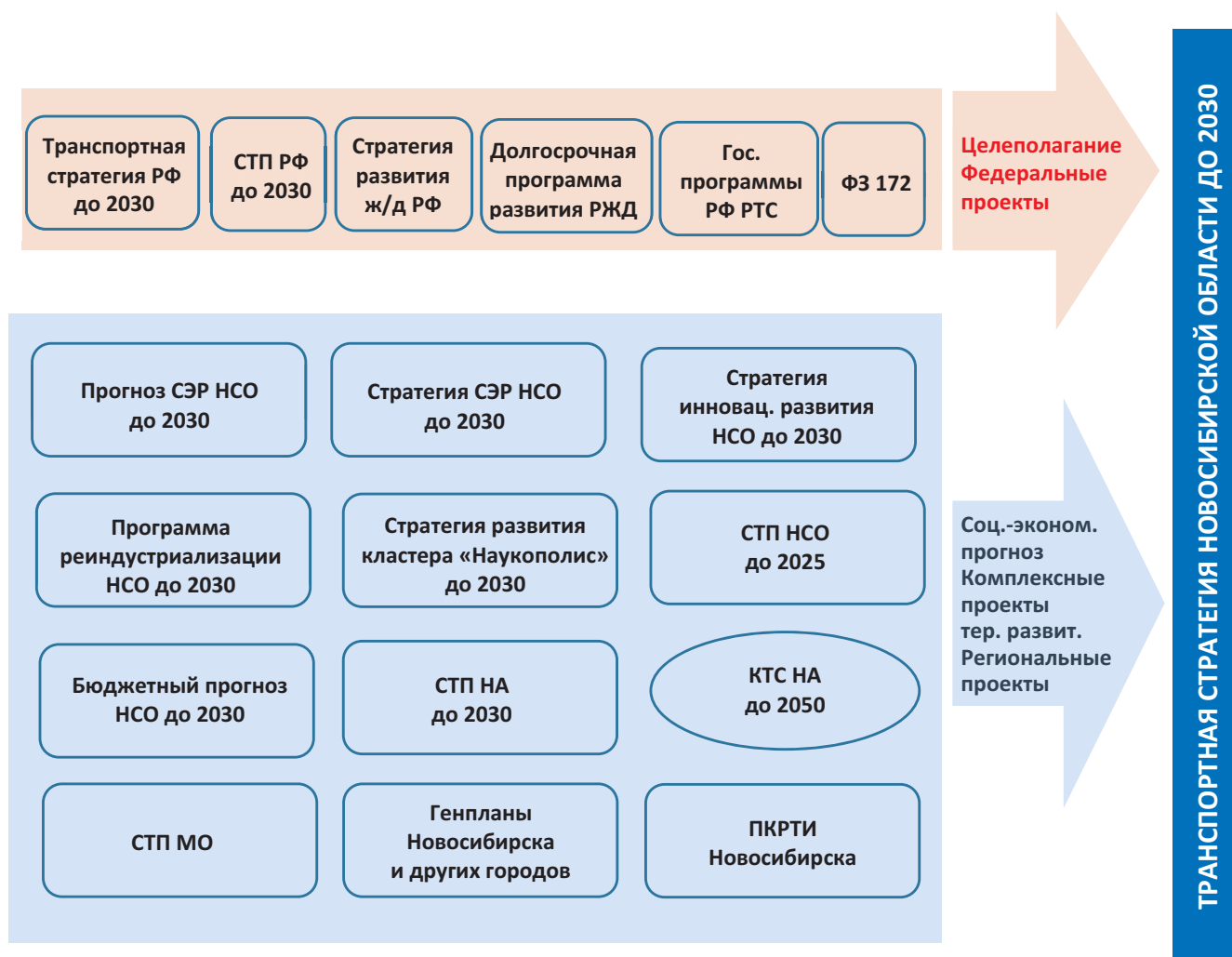


Рисунок 1. Транспортная стратегия Новосибирской области в системе документов стратегического планирования

¹ Принято в соответствии с методическими рекомендациями по разработке региональных транспортных стратегий

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РЕГИОНА В РЕАЛИЗАЦИИ МАЙСКОГО УКАЗА — 2018

1. За счет мероприятий по строительству и реконструкции сети автомобильных дорог реализуется достижение целей и целевых показателей п.8. «создание безопасных и качественных автомобильных дорог»², в том числе:

- снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10% по сравнению с 2017 годом;

- снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом;
- снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом — до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году — стремление к нулевому уровню смертности).

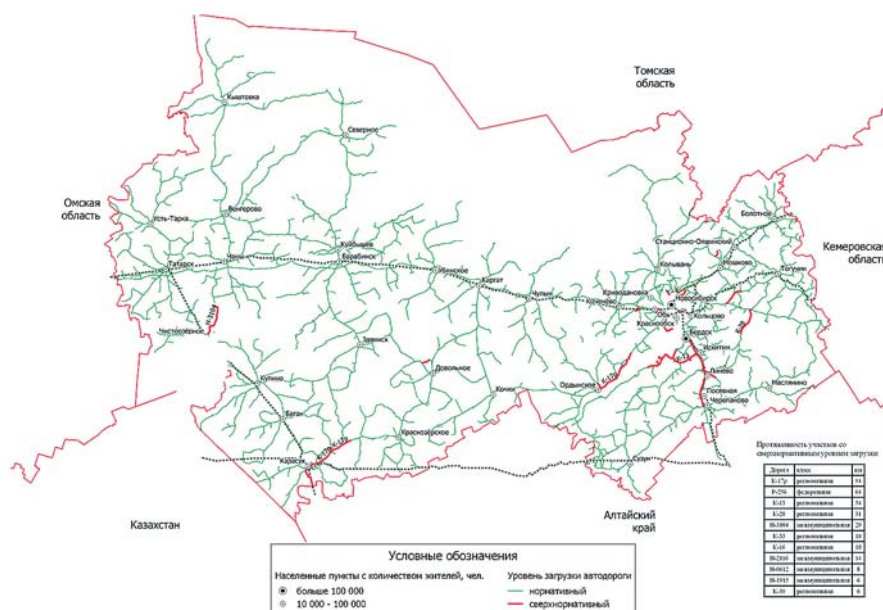


Рисунок 2. Оценка загрузки автодорожной сети

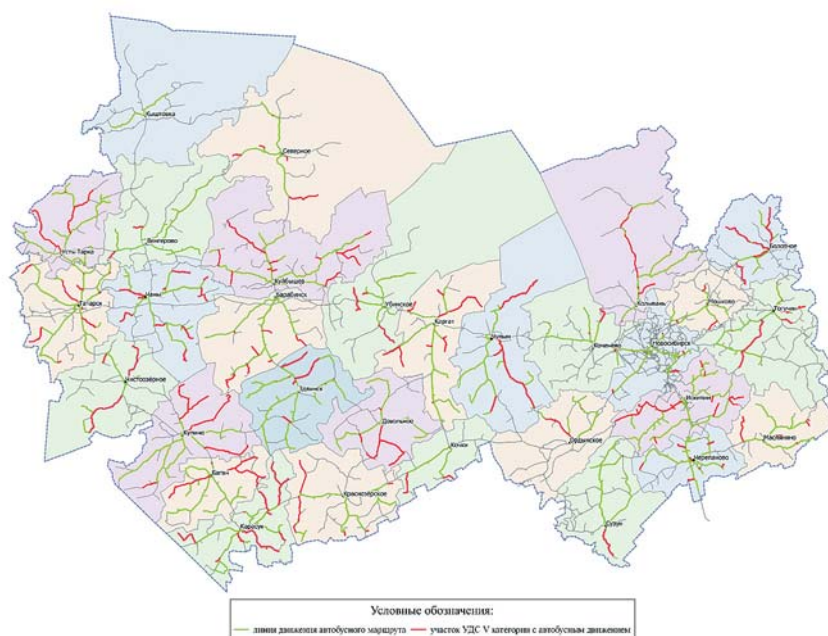


Рисунок 3. Участки автодорожной сети V категории с автобусным сообщением

² Алгоритмы решения основного массива задач п. 8. «Безопасные и качественные дороги» необходимо детально проработать в рамках следующих проектов:

- КСОДД муниципальных образований, расположенных в границах Новосибирской агломерации;
- КСОДД для сети дорог регионального и межмуниципального значения в пределах Новосибирской области;
- ПОДД отдельных элементов сети автомобильных дорог Новосибирской области.



Рисунок 4. Основные очаги аварийности в ядре Новосибирской агломерации

2. За счет мероприятия по созданию центра управления развитием ТКС Южно-Сибирского макрорегиона реализуется решение задач п.11 «реализация программы «Цифровая экономика Российской Федерации»», в том числе:
 - преобразование приоритетных отраслей экономики и социальной сферы, включая здравоохранение, образование, промышленность, сельское хозяйство, строительство, городское хозяйство, транспортную и энергетическую инфраструктуру, финансовые услуги, посредством внедрения цифровых технологий и платформенных решений.
3. За счет мероприятий по развитию транспортно-логистического комплекса реализуется решение задач п.14. «развитие международной кооперации и экспорта», в том числе:
 - устранение логистических ограничений при экспорте товаров с использованием железнодорожного, автомобильного и морского транспорта, а также строительство (модернизация) пунктов пропуска через государственную границу РФ.
4. За счет мероприятий по развитию железнодорожной, авиационной, автодорожной и речной инфраструктуры реализуется решение задач п.15. «формирование комплексного плана модернизации

и расширения магистральной инфраструктуры», в том числе:

- формирования узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров;
- увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в полтора раза;
- поэтапного развития транспортных коммуникаций между административными центрами субъектов Российской Федерации и другими городами — центрами экономического роста, включая ликвидацию инфраструктурных ограничений на имеющих перспективы развития территориях, прилегающих к таким транспортным коммуникациям;
- реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширения сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50% от общего количества внутренних регулярных авиационных маршрутов;
- создания основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами;
- увеличения пропускной способности внутренних водных путей.

Таблица 1. Паспорт Стратегии

Наименование	Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 года
Основание для разработки	1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р) 2. Прогноз социально-экономического развития Новосибирской области на 2016–2030 гг. 3. Решение № 9 от 20.06.2017 г. Комитета по транспортной, промышленной и информационной политике Законодательного Собрания Новосибирской области
Государственный заказчик	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области
Основной разработчик	ФГБОУ ВО СГУПС
Миссия	Обеспечение развития и функционирования транспортного комплекса Новосибирской области
Стратегическая цель развития транспортного комплекса	Удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах
Цели	1. Формирование сбалансированной интермодальной транспортной системы Новосибирской области в составе единого транспортного пространства России. 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики региона и страны. 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Новосибирской области в соответствии с социальными стандартами. 4. Интеграция транспортного комплекса Новосибирской области в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала региона. 5. Повышение уровня безопасности транспортной комплекса Новосибирской области. 6. Снижение негативного воздействия транспортной комплекса Новосибирской области на окружающую среду.
Сроки и этапы реализации	2018–2030 гг., в том числе 1 этап — первая очередь — 2018–2024 гг. 2 этап — расчетный срок — 2024–2030 гг. 3 этап — перспектива — за 2030 г.
Перечень основных мероприятий	1. Развитие логистической инфраструктуры международного транспортного евро-азиатского коридора «Восток — Запад». 2. Модернизация и увеличение пропускной способности существующих контейнерных терминалов. 3. Формирование систем транспортно-пересадочных узлов 1 (федерального значения) и 2 (регионального значения) уровня. 4. Развитие аэропортового комплекса в рамках Аэросити, в том числе — строительство железнодорожной ветки до международного аэропорта «Толмачево». 5. Разработка и реализация программ развития малой авиации. 6. Развитие сети железных дорог и инфраструктуры для развития грузового железнодорожного движения. 7. Организация скоростного железнодорожного пассажирского сообщения. 8. Организация тактового движения. 9. Реализация проекта «Городская электричка». 10. Завершение планов по строительству 1 и 2 линии метрополитена, станций и электродепо.

Перечень основных мероприятий	11. Развитие коридоров движения ускоренного городского общественного пассажирского транспорта в ядре агломерации. 12. Реконструкция существующей федеральной и региональной автодорожной сети. 13. Строительство автомобильной дороги «Восточный обход города Новосибирска». 14. Строительство Южного обхода г. Новосибирска. 15. Строительство магистрали непрерывного движения Юго-Западный транзит в г. Новосибирске. 16. Строительство автодорожных обходов населенных пунктов, через которые проходят автодороги с высокой интенсивностью движения. 17. Развитие агломерационной и внутрирегиональной улично-дорожной сети. 18. Строительство стационарных пунктов весогабаритного контроля и многофункциональных зон дорожного сервиса. 19. Разработка и реализация программ развития пассажирского автомобильного транспорта. 20. Развитие водного грузового и пассажирского транспорта.
Исполнители	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области
Объемы и источники финансирования	Объемы финансирования: в период 2018–2024–273 857 млн. руб.; в период 2025–2030–1 030 950 млн. руб. Источники финансирования: федеральный бюджет и финансирование компаний гос.владения — 930 257 млн. руб. региональный и муниципальный бюджеты –70 350 млн. руб. федеральный, региональный и муниципальный бюджеты –158 300 млн. руб. совместные (бюджетные и частные) инвестиции — 145 900 млн. руб.
Ожидаемые конечные результаты реализации стратегии	— повышение подвижности населения в 1,9 раза в сравнении с подвижностью в 2017 году; — увеличение доли населения, находящегося в часовой доступности до значимых районных центров и центрального коммуникационного ядра агломерации на индивидуальном транспорте с 79% в 2017 г. до 84% в 2030 г., на общественном транспорте — с 59% в 2017 г. до 63% в 2030 г.; — увеличение доли населения, находящегося в часовой доступности до аэропорта, железнодорожных вокзалов дальнего следования, автовокзалов на индивидуальном транспорте, с 85% в 2017 г. до 88% в 2030 г., на общественном транспорте с 46% в 2017 г. до 50% в 2030 г.; — сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования, к 2030 году до 0 процентов (в 2017 году — 3 процента), с учетом использования индивидуального транспорта общего пользования; — увеличение количества пассажиров, перевезенных воздушным транспортом к 2030 году до 14 млн.чел. (в 2017 году — 5,0 млн человек); — повышение средней скорости на улично-дорожной сети, с 66 км/ч в 2017 г. до 75 км/ч в 2030 г.; — снижение доли перегруженных участков сети, с 4,7% в 2017 г. до 1,1% в 2030 г.; — снижение протяженности перегруженных участков сети с 1240 км в 2017 г. до 303 км в 2030 г.; — повышение плотности магистральной улично-дорожной сети, с 0,180 км/км² в 2017 г. до 0,186 км/км² в 2030 г.
Система организации контроля за исполнением	Контроль за реализацией Стратегии осуществляет Центр управления развитием транспортной системы Южно-Сибирского макрорегиона

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

Выгодное экономико-географическое положение Новосибирской области (расположение в центре России на пересечении важнейших транспортных коммуникаций), а также статус центра Сибирского федерального округа, где находятся территориальные органы федеральных органов исполнительной власти, другие межрегиональные структуры, объективно определяют «столичный статус» г. Новосибирска и особую роль региона в федеративной системе России. Выгодное положение Новосибирской области определяется также ее граничным положением с Казахстаном и относительной близостью к северным территориям Китая. Срединное положение в Южной Сибири в окружении Омской, Томской и Кемеровской областей и Алтайского края при современном уровне транспортных средств и магистралей делает ее ядром экономической активности макрорегиона с населением 11,5 млн чел.

В настоящее время Новосибирская область реализует себя как крупнейший транспортно-распределительный и транзитный узел Восточной части России (см. **рисунок 5**), этому в значительной мере способствует выгодное геополитическое положение области. Здесь проходят основные транспортные артерии страны, идущие с запада на восток, на юг (страны Средней Азии и Монголия), на юго-запад (Республика Казахстан), на север, Южный Кузбасс:

- международный транспортный коридор «Транс-сиб», который соединяет Европейскую часть России с городами Сибири и Дальнего Востока, и, таким образом, страны Центральной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона;

- Обь-Иртышский меридиональный транспортный коридор (с выходом на Северный морской путь);
- Транс-евразийский коридор развития (TCR).

Согласно Федеральному закону от 09.02.2007 N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» транспортный комплекс — это объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства. К «объектам транспортной инфраструктуры» относится весь технологический комплекс, включающий в себя:

- а) железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции;
- б) метрополитены;
- в) тоннели, эстакады, мосты;
- г) морские терминалы, акватории морских портов;
- д) порты;
- е) аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств.

В настоящее время транспортный комплекс области имеет 1530 км железнодорожных путей, 647 км внутренних водных путей, 13385 км автомобильных дорог общего пользования (в том числе федерального значения — 823 км, 3231 км регионального и 9331 км межмуниципального значения), 199 км трамвайных и троллейбусных линий, 15,8 км метрополитенских путей и 13 станций метрополитена, 43 железнодорожных вокзала, 42 станции, 50 остановочных пунктов, 35 автовокзалов и автостанций, общее количество мостов регионального и межмуниципального значения — 263 единицы. Также транспортный комплекс области располагает локальными центрами накопления,

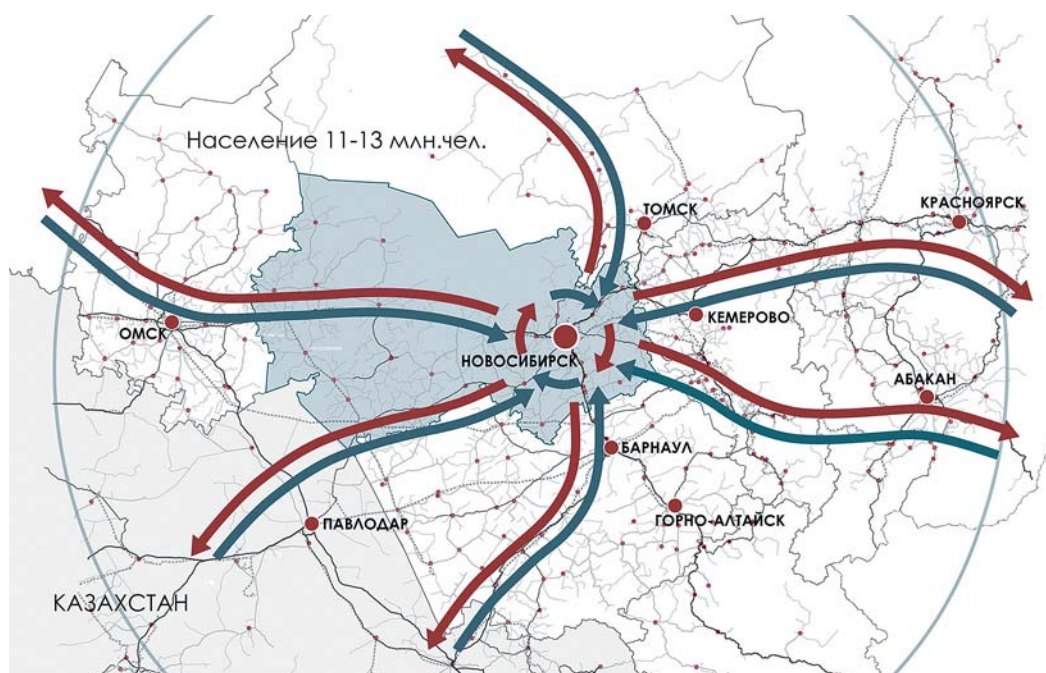


Рисунок 5. Основные связи транспортного комплекса Новосибирской области

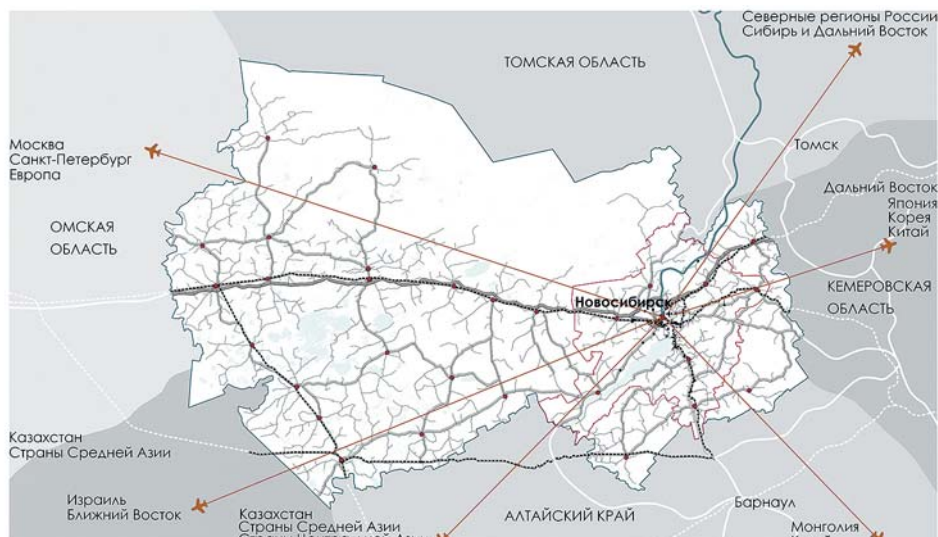


Рисунок 6. Современное состояние транспортного комплекса

обработки и распределения грузо- и пассажиропотоков с комплексами складских и таможенных терминалов, железнодорожных станций-терминалов, вокзалов, аэропортов, вследствие чего выполняет функции концентрирующего и распределяющего узла.

Новосибирская область является крупнейшим транспортно-распределительным узлом Сибири и Дальнего Востока, а г. Новосибирск — опорным пунктом товаропроводящей системы, способной в оперативном режиме (8–10 часов хода автомобильного транспорта) обслужить десятки городов Сибири, Алтая, Казахстана и Средней Азии. Транспортное обеспечение жизнедеятельности этого региона во многом осуществляется посредством транспортной инфраструктуры Новосибирской области.

В Новосибирской области расположены крупные инфраструктурные объекты, зона влияния которых выходит далеко за пределы Новосибирской области: аэропорт «Толмачево», крупнейшие контейнерные станции «Клещиха», «Инская» и многие другие.

Поэтому транспортный комплекс Новосибирской области является одним из важнейших элементов транспортного комплекса Российской Федерации. Он выступает сегодня катализатором многих социально-экономических процессов и развития транспорта в области. Его высокую роль также подтверждает наличие стратегических проектов развития транспорт-

ной инфраструктуры Новосибирской области в документах федерального уровня.

Таблица 2. Объемы грузо- и пассажироперевозок по видам транспорта на 2017 год

Вид транспорта	2017
Воздушный	
грузоперевозки, млн.тонн	0,028
пассажироперевозки, млн.чел.	5,0
Водный (речной)	
грузоперевозки, млн.тонн	1,8
пассажироперевозки, млн.чел.	0,17
Железнодорожный	
грузоперевозки, млн.тонн	22,9
пассажироперевозки, млн.чел.	23,7
Автомобильный общего пользования	
грузоперевозки, млн.тонн	8,2
пассажироперевозки, млн.чел.	189,5
Автомобильный необщего пользования	
грузоперевозки, млн.тонн	18,6

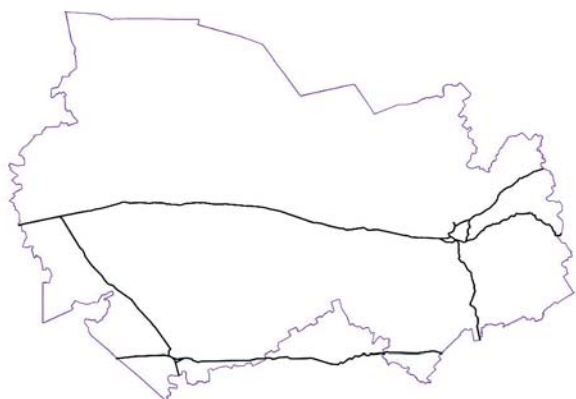


Рисунок 7. Сеть железных дорог

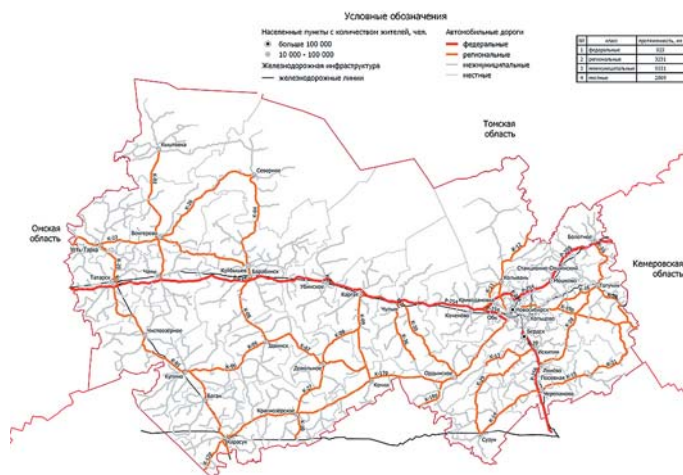


Рисунок 8. Классификация в Новосибирской области автомобильных дорог по значению

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ В ГЛОБАЛЬНОМ И МАКРОРЕГИОНАЛЬНОМ КОНТЕКСТЕ

Новосибирская область — крупнейший транспортно-распределительный и транзитный узел Восточной части России и элемент Экономического пояса «Шелковый путь».

Новосибирская область в системе международных транспортных коридоров:

- Международный транспортный коридор «Транс-сиб»;
- Обь-Иртышский меридиональный транспортный коридор;
- Транс-Евразийский коридор развития (TCR).

Задача развития Новосибирской области в глобальном контексте заключается в сохранении статуса «крупнейшего транспортно-распределительного и транзитного узла Восточной части России» и в необходимости встраивания в «Шелковый путь» (**рисунок 9**).

Важно отметить, что «Шелковый путь» рассматривается не только как транспортный коридор, но и как экономический пояс с формированием зоны свободной торговли на всем пути.

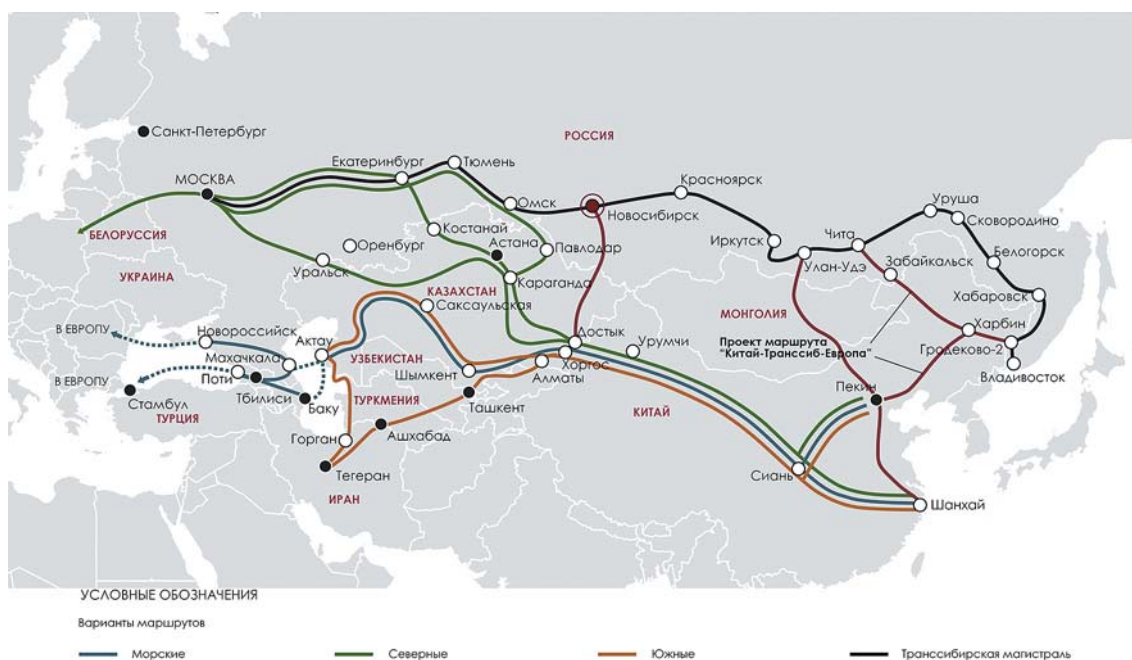


Рисунок 9. Потенциальные маршруты Шелкового пути



Рисунок 10. Воздушный «Шелковый путь» Китай — Европа

Новосибирская область — центр Южно-Сибирского макрорегиона. В макрорегиональном контексте необходимо поддерживать процессы поэтапного формирования Южно-Сибирской конурбации с центром — Новосибирск.

Потенциальная этапность формирования Южно-Сибирского макрорегиона:

Этап 1.1 (R=200 км): Новосибирск+**Барнаул**

Этап 1.2 (R=200 км): Новосибирск+Барнаул+**Томск+**

Кемерово+Новокузнецк

Этап 2.1 (R=600 км): Новосибирск+Барнаул+Томск+Кемерово+Новокузнецк+**Омск**

Этап 2.2 (R=600 км): Новосибирск+Барнаул+Томск+Кемерово+Новокузнецк+Омск+**Красноярск**



Рисунок 11. Фрагмент Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года с учетом организации скоростной магистрали Новосибирск-Красноярск

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Общими проблемами, характерными для всех видов транспорта Новосибирской области являются следующие:

1. Старение основных фондов, инфраструктуры и парка подвижного состава транспортных организаций. Во всех отраслях транспортного комплекса Новосибирской области отчетливо проявляется устойчивая тенденция старения основных фондов, в том числе подвижного состава, и их неэффективного использования. Основные фонды всех видов транспорта Новосибирской области обновляются недостаточными темпами, их износ достиг в настоящее время 60–65% (что соответствует общероссийским показателям) и продолжает нарастать. При этом финансово-экономические механизмы, в том числе обеспечивающие воспроизводство основных фондов и инноваций, недостаточно эффективны и не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли.

2. Недостаточные темпы развития транспортной инфраструктуры.

Отставание темпов развития транспортной инфраструктуры ограничивает мобильность населения, тормозит развитие экономики Новосибирской области, снижает конкурентоспособность новосибирских товаров.

3. Возрастает не обеспеченная потребность в услугах пассажирского транспорта, связанная с трудовой (маятниковой) миграцией населения, вызванной идущими процессами развития рынка труда, концентрации наиболее привлекательных рабочих мест в городе Новосибирске, ростом жилых массивов в пригородной зоне Новосибирска.

Это создает дополнительные пиковые нагрузки на пассажирский транспорт. Данные нагрузки связаны с массовыми пассажирскими перевозками работающего населения из пригородной зоны Новосибирска, городов Бердск, Искитим, Обь, Тогучин, рабочих поселков Коченево, Чик, Мошково в Новосибирск в утренние часы и в обратном направлении в вечерние, а также массовые пассажирские перевозки в дачный сезон, в выходные и праздничные дни.

4. Отсутствие достаточных финансовых ресурсов и трудность их привлечения (высокие кредиты, лизинговые платежи и так далее) для реализации транспортными и дорожно-строительными организациями новых инвестиционных проектов.

5. Слабо внедряются новые транспортные и транспортно-логистические технологии, комплексность в оказании услуг по транспортировке и переработке грузов.

6. Отсутствует необходимая степень взаимодействия в работе транспортного комплекса и его развитии.

7. Недостаточен технический уровень транспортных средств. Техничко-экономические характеристики большинства эксплуатируемых транспортных средств, в том числе и новых, поставляемых транспортным машиностроением, существенно ниже мирового уровня.

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года и Методическими рекомендациями по разработке региональных транспортных стратегий, регламентами их согласования и механизмами корректировки в увязке с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года принята структура дерева целей и задач транспортной стратегии Новосибирской области (см. **рисунок 12**). Ниже представлены основные компоненты: миссия, цели и задачи транспортной стратегии Новосибирской области.

Миссия — обеспечение развития и функционирования транспортного комплекса Новосибирской области.

Стратегическая цель развития транспортного комплекса — удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- предоставление конкурентоспособных высококачественных транспортных услуг;
- создание высокопроизводительных безопасных транспортных средств и транспортной инфраструктуры, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

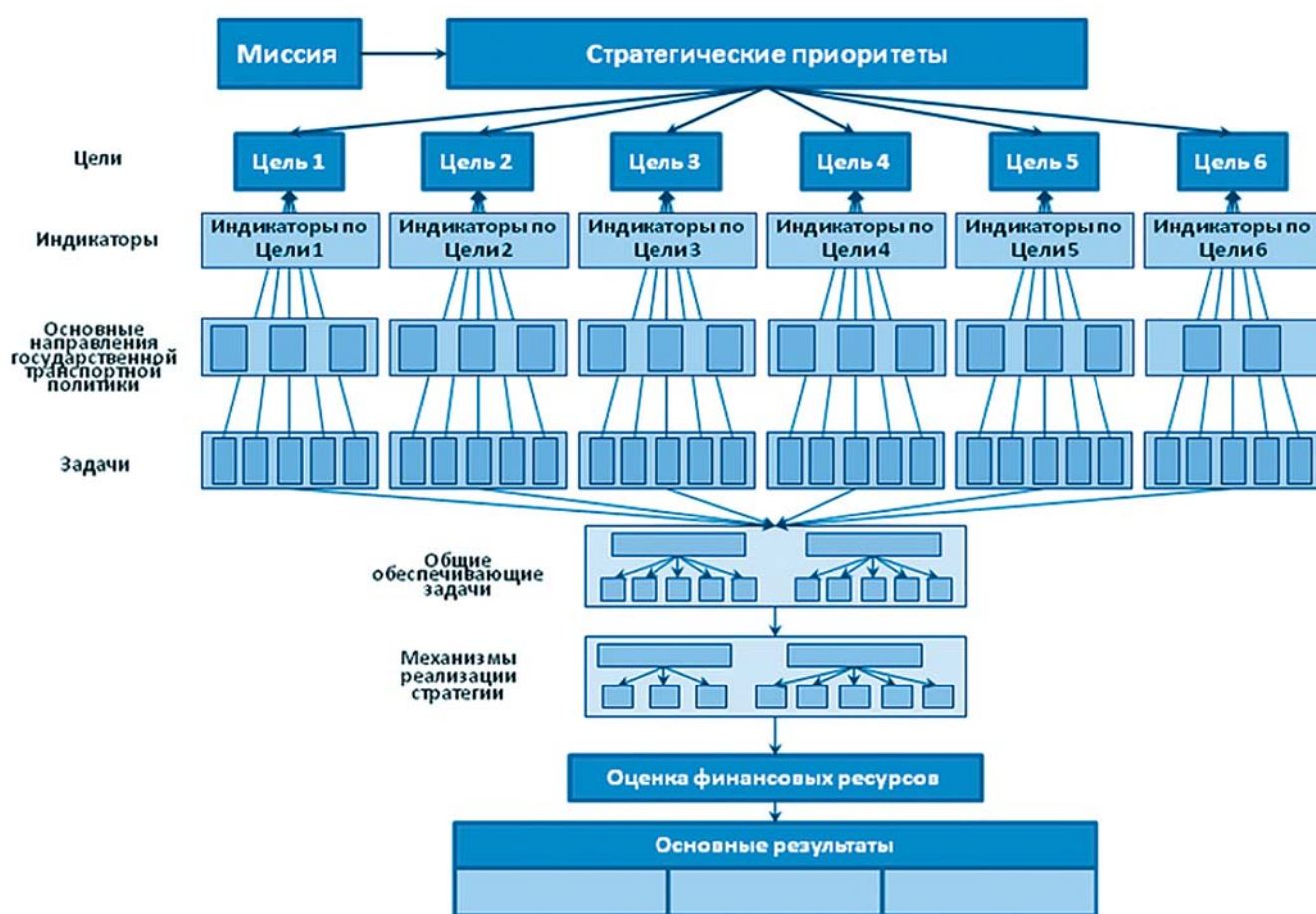


Рисунок 12. Структура дерева целей и задач транспортной стратегии Новосибирской области

Цели и задачи развития транспортного комплекса

Цель 1. Формирование сбалансированной интермодальной транспортной системы Новосибирской области в составе единого транспортного пространства России.

Задачи, решение которых обеспечит достижение цели 1:

- развитие эффективной сбалансированной интермодальной транспортной системы региона;
- ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной системы региона, ограничивающих ее пропускную способность;
- увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры региона, в том числе развитие инфраструктуры скоростного движения;
- развитие транспортных систем городских агломераций;
- сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта региона;
- развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, сухих портов и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта;
- создание в регионе единой системы мультимодального технологического взаимодействия различных видов транспорта, грузовладельцев, других участников транспортного процесса, таможенных и государственных контрольных органов (если таковые имеются);
- использование современных информационных технологий для планирования развития транспорта, проектирования транспортной инфраструктуры, управления капитальным строительством, техническим обслуживанием и ремонтом транспортной инфраструктуры и подвижного состава транспорта общего пользования.

Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики региона и страны.

Задачи, решение которых обеспечит достижение цели 2:

- стимулирование развития конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг в регионе;
- совершенствование тендерных условий допуска к коммерческой транспортной деятельности, связанной с перевозками грузов для государственных нужд;
- создание интеллектуальных транспортных систем с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и современных инфотелекоммуникационных технологий, информационных стандартов и унифицированных перевозочных документов (обеспечивающих реализацию высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий);

- совершенствование работы экспедиторских компаний, вытеснение с рынка «серых» экспедиторов;
- обеспечение развития объектов транспортной инфраструктуры, в том числе перегрузочных мощностей, складов и терминалов;
- развитие перевозок внутренним водным транспортом и технологий, обеспечивающих переключение на него грузопотоков в период навигации;
- расширение использования технологий контейнерных перевозок и перевозок другими укрупненными грузовыми единицами, в том числе для малого и среднего бизнеса.

Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Новосибирской области в соответствии с социальными стандартами.

Задачи, решение которых обеспечит достижение цели 3:

- развитие перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах;
- разработка и реализация социальных транспортных стандартов в регионе;
- развитие региональных авиаперевозок;
- развитие систем междугородного, городского, пригородного пассажирского и транспорта местного значения;
- развитие скоростных пассажирских перевозок;
- создание интеллектуальных транспортных систем для повышения качества пассажирских перевозок с использованием современных инфотелекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, технологий управления транспортными средствами и потоками;
- развитие мультимодальных пассажирских перевозок в региональном, и межрегиональном сообщении;
- совершенствование конкурсных процедур допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок.

Цель 4. Интеграция транспортного комплекса Новосибирской области в мировое транспортное пространство, и реализация транзитного потенциала региона.

Задачи, решение которых обеспечит достижение цели 4:

- содействие увеличению участия региональных транспортных организаций в перевозках российских экспортных и импортных грузов;
- интеграция в транспортное пространство Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а также в рамках СНГ, ШОС и АТЭС, ОЧЭС и сотрудничества с ЕС;
- участие в создании интеллектуальных транспортных систем на региональных участках международных транспортных коридоров с использованием современных инфотелекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС.

Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной комплекса Новосибирской области.

Задачи, решение которых обеспечит достижение цели 5:

- ужесточение и повышение надежности контроля на дорогах;
- повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;
- обеспечение деятельности аварийных и спасательных служб на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям;
- обеспечение мобилизационной готовности транспортного комплекса;
- повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;
- обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

Цель 6. Снижение негативного воздействия транспортной комплекса Новосибирской области на окружающую среду.

Задачи, решение которых обеспечит достижение цели 6:

- модернизация транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры региона, направленная на снижение их негативного воздействия на окружающую среду;
- повышение доли использования экологически чистых видов топлива в регионе, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий;
- повышение энергоэффективности регионального транспорта до уровня, сопоставимого с показателями передовых стран;
- обеспечение экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса, предупреждение и сокращение их образования;
- внедрение на транспортных предприятиях региона систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте;
- привлечение граждан и организаций к участию в общественной экспертизе и решении вопросов, связанных с охраной окружающей среды и обеспечением экологической безопасности транспортного комплекса региона.

ПРИОРИТЕТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ РЕГИОНА

Основные стратегические приоритеты развития транспортного комплекса Новосибирской области делятся на три группы: общесоциальные приоритеты, общеэкономические приоритеты и общетранспортные приоритеты развития транспортного комплекса Новосибирской области.

Общесоциальными приоритетами развития транспортного комплекса являются:

- повышение подвижности населения;
- повышение доступности и качества транспортных услуг;
- снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта;
- снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды.

Общеэкономическими приоритетами развития транспортного комплекса являются:

- полное удовлетворение спроса на высококачественные транспортные услуги, отвечающие потребностям региональной экономики;
- конкурентный уровень удельных транспортных издержек в цене конечной продукции;
- повышение скорости грузовых и пассажирских потоков;
- использование высокоэффективных технологий строительства и содержания транспортной инфраструктуры;
- использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая государственно-частное партнерство.

Общетранспортными приоритетами развития транспортного комплекса являются:

- повышение производительности труда на транспортных предприятиях Новосибирской области;
- повышение рентабельности транспортных систем и фондоотдачи инфраструктуры транспорта;
- снижение энергоемкости;
- создание условий для повышения конкурентоспособности перевозчиков, устранение непродуктивной конкуренции;
- расширение использования высокоэффективных транспортно-логистических технологий, соответствующих лучшим мировым достижениям;
- формирование условий инвестирования в транспортную отрасль, обеспечивающих ее развитие опережающими темпами.

Формирование общесоциальных, общеэкономических и общетранспортных приоритетов развития транспортного комплекса Новосибирской области позволяет выделить наиболее важные факторы, по которым население, бизнес и транспортные предприятия региона будут оценивать итоги деятельности органов исполнительной власти региона по развитию транспортного комплекса.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

Региональная транспортная политика Новосибирской области направлена в первую очередь на реализацию основных положений Транспортной стратегии РФ до 2030 года, в увязке с региональными особенностями. Это обеспечивает согласованность проектных предложений по развитию отдельных видов транспорта и основных направлений развития транспортной системы в целом и дает основания для внесения приоритетных региональных проектов в федеральные программы развития транспортной инфраструктуры, обеспечения их целевыми субсидиями федерального бюджета. С этой целью в Стратегии обозначены основные территории развития области и мероприятия развития всех видов транспорта — федерального, регионального и местного значения.

Транспортная стратегия Новосибирской области, с одной стороны, элемент системы долгосрочного программно-целевого планирования, подчиненный целям федеральной транспортной политики, с другой стороны, источник обоснованных предложений по оптимизации программы ее реализации.

Основная задача развития транспортной инфраструктуры Новосибирской области в региональном масштабе заключается в формировании транспортного комплекса, исходя из принципов создания сбалансированных интермодальных транспортных систем. Систем, где каждый вид транспорта исполняет ту роль, в которой он наиболее эффективен.

Основные направления региональной транспортной политики к цели 1 «Формирование сбалансированной интермодальной транспортной системы Новосибирской области»:

- создание единого транспортного пространства на базе опережающего развития сбалансированной интермодальной транспортной системы как федерального, так и регионального уровней;
- переход к сетевой конфигурации транспортной сети, за счет развития региональных автодорожных хордовых транспортных связей;
- развитие транспортных систем городских агломераций;
- увязка развития федеральной, региональной и муниципальной транспортной инфраструктуры.

Основные направления региональной транспортной политики к цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок»:

- повышение качества транспортной товаропроводящей сети региона в целом;
- уменьшение перепробега при транспортировке грузов;
- улучшение пропускной способности транспортных направлений и узлов;
- оптимальное планирование времени и маршрутов доставки;

- ценовая доступность грузовых перевозок для грузоотправителей;
- разработка и реализация мер государственно-частного партнерства для обеспечения развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Основные направления региональной транспортной политики к цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Новосибирской области»:

- формирование региональных социальных транспортных стандартов;
- повышение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- формирование оптимальных маршрутных сетей транспорта общего пользования;
- повышение качества информирования водителей и пассажиров за счет создания и развития интеллектуальной транспортной системы региона.

Основные направления региональной транспортной политики к цели 4 «Интеграция транспортного комплекса Новосибирской области в мировое транспортное пространство, и реализация транзитного потенциала региона»:

- обоснование целесообразности строительства или реконструкции участков и узлов международных транспортных коридоров, проходящих по территории регионов;
- формирование обходов крупных городов и населенных пунктов, являющиеся участками международных транспортных коридоров или основных внутрироссийских транспортных направлений (железнодорожных и автомобильных), в том числе развитие транспортных узлов, находящихся на этих направлениях или транспортных коридорах;
- развитие системы транспортно-логистических комплексов регионального и федерального уровня.

Основные направления региональной транспортной политики к цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной комплекса Новосибирской области»:

- устранение опасных участков транспортной системы — реконструкция деревянных и аварийных мостов, реконструкция участков с ненормативными продольными уклонами и радиусами кривых в плане, реконструкция участков с плохой видимостью;
- обеспечение нормативного содержания автомобильных дорог;
- обеспечение качественного обучения водителей транспортных средств;
- изучение категорий, причин, локализации и степени рисков безопасности на базе современных информационных технологий;
- организация контроля безопасности (фото- и видео- фиксации нарушений ПДД).

Основные направления региональной транспортной политики к цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной комплекса Новосибирской области на окружающую среду»:

- стимулирование модернизации парка транспортных средств;
- рациональная организация дорожного движения;
- обучение водителей стилю вождения, направленному на сохранение окружающей среды;
- развитие общественного автотранспорта с эффективными двигателями, использующими альтернативные виды топлива;
- создание «экозон» — зон с ограниченным въездом автотранспорта, доступ к которой контролируется с использованием интеллектуальных транспортных систем;
- мониторинг и контроль экологической обстановки;
- установление нормативов выбросов и сбросов для объектов инфраструктуры транспорта, в частности железнодорожного транспорта, инфраструктуры речных портов, аэропортов, складских мощностей.

С целью детализации основных направлений региональной транспортной политики и формулировании конкретных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры принимается во внимание решение транспортно-планировочных задач комплексных проектов территориального развития, активно разрабатываемых в Новосибирской области, в том числе:

- 1) Развитие ядра Новосибирской агломерации.
- 2) Развитие Сибирского Наукополиса.
- 3) Развитие Аэросити.
- 4) Развитие строительно-производственной зоны Новосибирской
- 5) агломерации, в том числе развитие Территории опережающего социально-экономического развития «Линево»³.
- 6) Развитие Восточной транспортно-логистической зоны.
- 7) Развитие порта Ташара.
- 8) Развитие промышленного кластера «Горный»⁴.
- 9) Развитие промышленного кластера «Сузун-Черепаново-Маслянино».
- 10) Развитие регионального подцентра Куйбышев-Барабинск (создание агломерации)⁵.

Дополнительной особенностью является учет влияния инфраструктурных проектов на развитие транспортных связей, в том числе:

- Развитие международных транспортных связей.
- Развитие Южно-Сибирского макрорегиона.
- Повышение связности территорий Новосибирской области.
- Повышение связности внутри ядра Новосибирской агломерации.

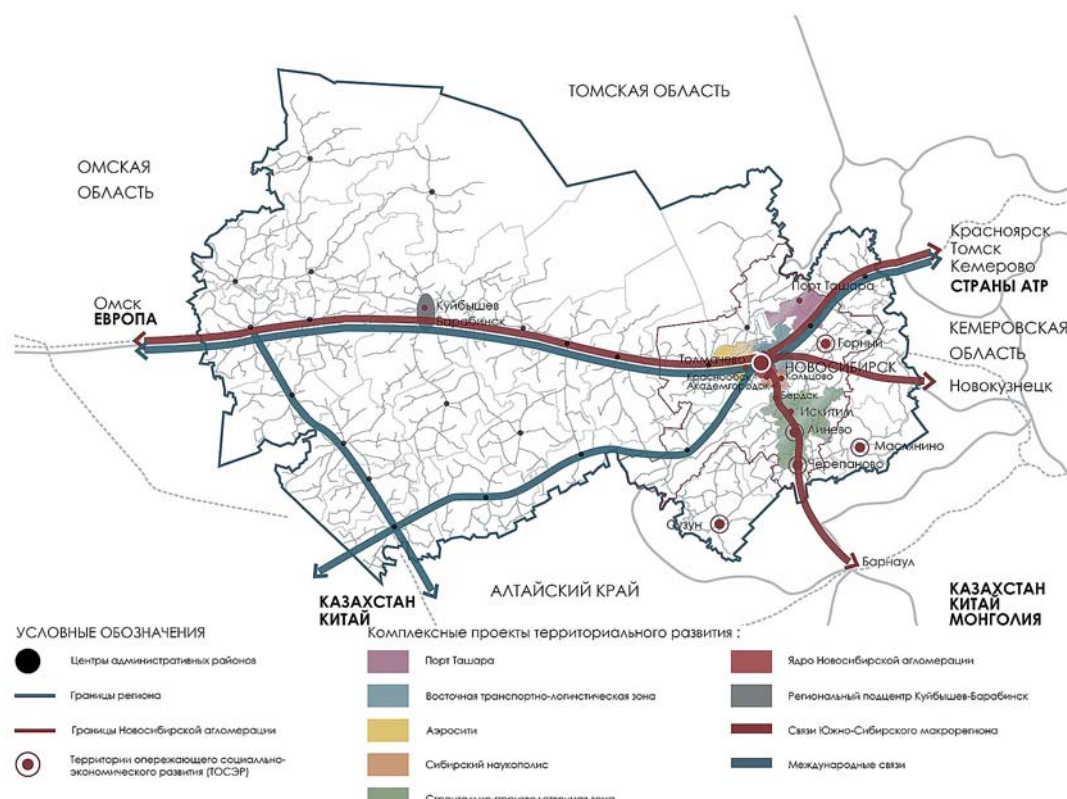


Рисунок 13. Комплексные проекты территориального развития. Система международных и межрегиональных связей

³ Создана в соответствии с постановлением Правительства РФ от 16 марта 2018 г. № 268 «О создании территории опережающего социально-экономического развития «Линево»

⁴ Заявка Правительства Новосибирской области в Министерство экономического развития РФ на присвоение статуса территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) рабочему поселку Горный подана 01.12.2018

⁵ <https://minstroy.nso.ru/page/4809>

ПРОГНОЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

С целью анализа существующего состояния и прогноза социально-экономического развития Новосибирской области была использована зонально-поясная модель расселения Новосибирской области, учитывающая существующие устойчивые тенденции демографического сжатия и поляризации пространства области (рисунок 14).

I. Зона Новосибирской агломерации.

Территория агломерации в границах, принятых в КТС Новосибирской агломерации. Территория максимальной концентрации экономического и научного потенциала, человеческого капитала и место сосредоточения уникальных и специализированных объектов агломерационного значения. Главное транспортно-коммуникационное пространство области, обеспечивающее взаимосвязь различных территориальных транспортных систем и узлов федерального и регионального значения. В зоне проживает 80% всего населения Новосибирской области и размещается около 83% всех мест приложения труда.

II. Зона влияния Новосибирской агломерации.

Территория, примыкающая к границам периферийного пояса Новосибирской агломерации и являющаяся резервом территориального развития агломерации вдоль планировочных осей, образуемых автомобильными и железными дорогами.

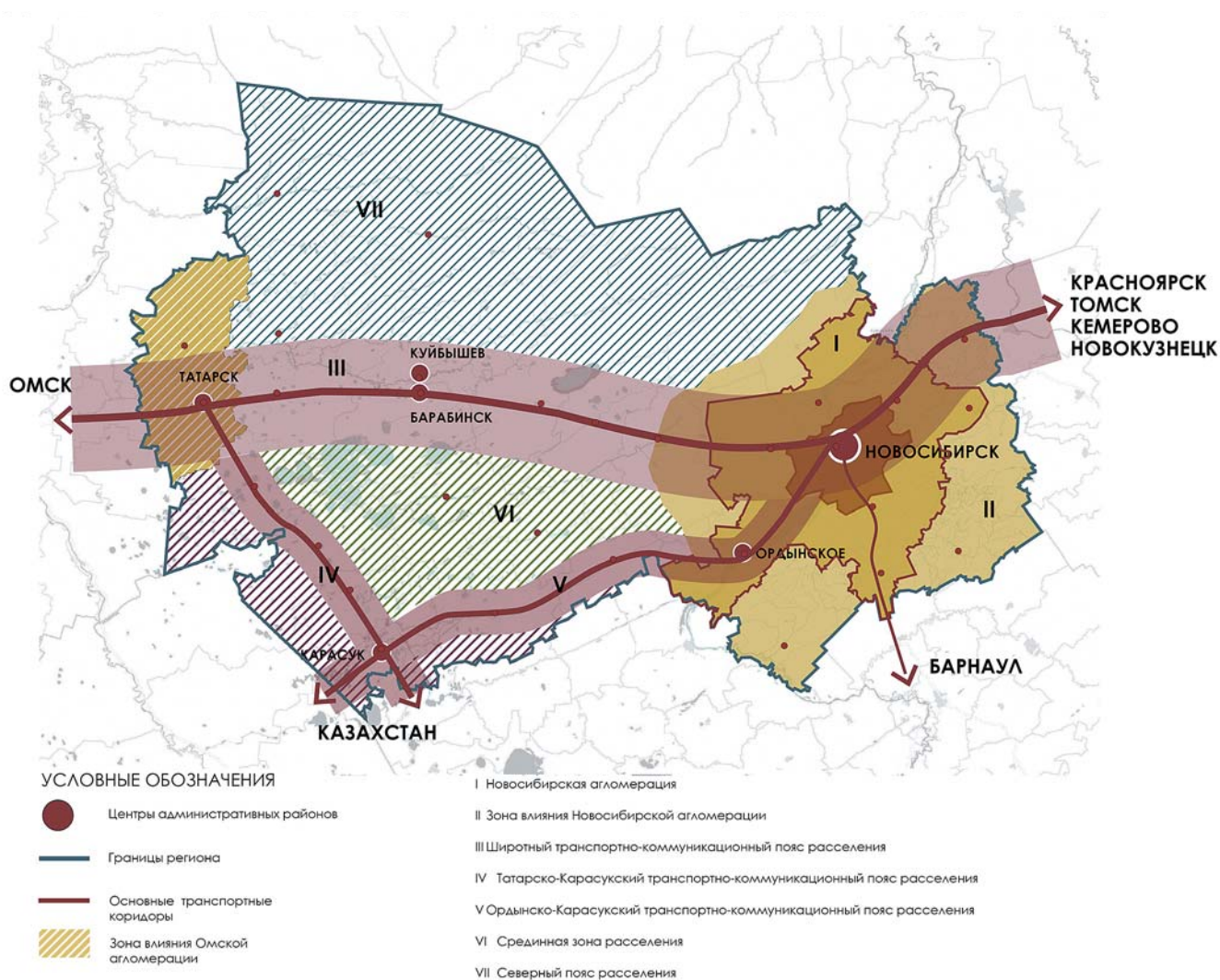


Рисунок 14. Зонально-поясная система расселения Новосибирской области

III. Широтный транспортно-коммуникационный пояс расселения

Территория, примыкающая к главной широтной планировочной оси расселения, международному коридору, образуемому Транссибом и федеральной автомобильной дорогой. Пояс является исторически сложившимся элементом расселения Новосибирской области за длительный период освоения Сибири.

IV. Татарско-Карасукский транспортно-коммуникационный пояс расселения

Приграничный пояс расселения в юго-западной части области, планировочной осью которого является железная дорога, связывающая Алтайский край с Транссибом.

V. Ордынско — Карасукский транспортно-коммуникационный пояс расселения

Пояс расселения, планировочной осью которого является автомобильная дорога К-19р Новосибирск-Кочки-Павлодар. Пояс является исторически сложившимся элементом расселения вдоль русла реки Обь.

VI. Срединная зона расселения

Срединная зона расселения расположена внутри границ вышеназванных поясов расселения. Транспортные связи данной зоны ориентированы на ранее выделенные широтные и меридиональные планировочные оси.

VII. Северный пояс расселения

Северный пояс расселения выделен как соединение транспортного критерия и природно-географического фактора. Северный пояс объединяет малолюдные заболоченные территории и неудобные для организации земледелия территории, граничащие с Омской и Томской областями. Сохранившийся очаговый характер расселения данного пояса в Северном и Кыштовском районах обусловлен государственной практикой ссылки и принудительного удержания сельских жителей.

В западной оконечности области на границе с Омской областью можно выделить **зону влияния Омской агломерации**. В нее попадают отдельные сельсоветы Татарского и Усть-Тарского муниципальных районов, которые расположены на расстоянии от 140 до 170 километров от города Омска.

Прогноз основных показателей социально-экономического развития Новосибирской области до 2024 года и на перспективу до 2030 года в настоящей работе был основан на данных Прогноза социально-экономического развития Новосибирской области на 2016–2030 годы⁶ (далее — Прогноз СЭР 2030).

Целевой сценарий Прогноза СЭР 2030 предполагает оживление и рост в экономике вследствие расширения инвестиционных программ хозяйствующих субъ-

ектов, поддержки государством внутреннего спроса и предложения, расширения банковского кредитования. В реализации Прогноза СЭР 2030 на долгосрочный период выделяется три основных этапа:

- 2016–2018 годы — этап стагнации;
- 2019–2024 годы — этап оживления;
- 2025–2030 годы — этап роста и развития.

Этап стагнации (2016–2018 годы) является периодом внутренней перестройки, направленной на преодоление «узких мест» в развитии основных секторов экономики и социальной сферы. В этот период происходит формирование «драйверов» социально-экономического развития (масштабных приоритетных проектов) Новосибирской области. Развитие в 2016–2018 годах обеспечено преимущественно за счет отраслей, дающих быструю отдачу в росте валового регионального продукта, а также за счет повышения эффективности использования ресурсов. Одновременно в этот период создаются условия для долгосрочного инновационного развития.

Этап оживления (2019–2024 годы) характеризуется выходом на траекторию устойчивых положительных темпов роста показателей социально-экономического развития. Завершается реализация масштабных инфраструктурных проектов, что создает качественный новый тип мобильности населения и транспортных потоков в экономике. Одновременно возрастает роль и вклад человеческого капитала в экономический рост. Результаты модернизации образования и здравоохранения проявляются не только в развитии указанных секторов новой экономики и сектора общественных услуг, повышении качества предоставляемых ими услуг, но и в повышении качества самого человеческого капитала, его производительной силы.

Этап роста и развития (2025–2030 годы) характеризуется наличием нового экспортного потенциала, опирающегося на товары и услуги с высокой долей добавленной стоимости. Активно будут создаваться условия для развития высокотехнологичных отраслей промышленности и научных исследований и разработок, повышающих конкурентоспособность отечественной продукции.

Основную роль играют государственные вложения в развитие инфраструктуры, содействующие повышению эффективности экономики и привлечению дополнительных инвестиций в основной капитал. Именно этот фактор оказывает в долгосрочной перспективе наибольшее влияние на повышение эффективности человеческого капитала и технический прогресс и, как следствие, на повышение эффективности производства.

Основные параметры прогноза социально-экономического развития Новосибирской области на 2016–2030 годы по целевому сценарию приведены в **таблице 3**.

⁶ Постановление Правительства Новосибирской области от 27.12.2016 № 450-п «Об утверждении прогноза социально-экономического развития Новосибирской области на 2016–2030 годы»

Таблица 3. Основные параметры прогноза социально-экономического развития Новосибирской области на 2016–2030 годы по целевому сценарию

№ показателя	Наименование показателя	Единица измерения	2016	2017	2018–2024	2025–2030
Демографические показатели						
1	Численность населения (среднегодовая)	тыс. чел.	2 770,30	2 788,20	2 875,98	2 979,53
2	Коэффициент естественного прироста населения	на 1000 чел. населения	0,7	0,7	0,9	1,2
3	Коэффициент миграционного прироста	на 1000 чел. населения	51,3	59,7	64,8–68,6	68,6–68,9
Валовой региональный продукт						
	Валовой региональный продукт	млрд рублей	1 055,9	1 134,1	1 612,5	2 675,1
4	индекс физического объема	в % к предыдущему году	99,2	101,9	103,7	104,9
	индекс-дефлятор	в % к предыдущему году	106,7	105,4	104,2	104,2
Денежные доходы населения						
5	Реальные располагаемые денежные доходы населения	в % к предыдущему году	91,5	100,5	104,7	106,8
Заработная плата						
6	Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата	рублей	29 224	31 854	49 156,7	78 963,3
Труд и занятость						
7	Среднегодовая численность занятых в экономике	тыс. человек	1 340,8	1 343,5	1 353,8	1 371,1
8	Уровень безработицы (по методологии МОТ)	в % к экономически активному населению	8,25	8,2	5,6	5,2

Прогноз численности и структуры расселения населения, мест приложения труда, оценка селитебно-трудовой несбалансированности осуществлялась в границах Новосибирской области. Для определения территориальных особенностей развития были проанализированы документы территориального планирования, прогнозы и стратегии социально-экономического развития, разработанные как для всей области, так и для каждого из городских округов и муниципальных районов.

В результате оценки селитебно-трудовой несбалансированности было выявлено, что основным центром притяжения передвижений по трудовым целям, как в настоящее время, так и на перспективу, будет выступать Новосибирская агломерация, преимущественно — город Новосибирск.

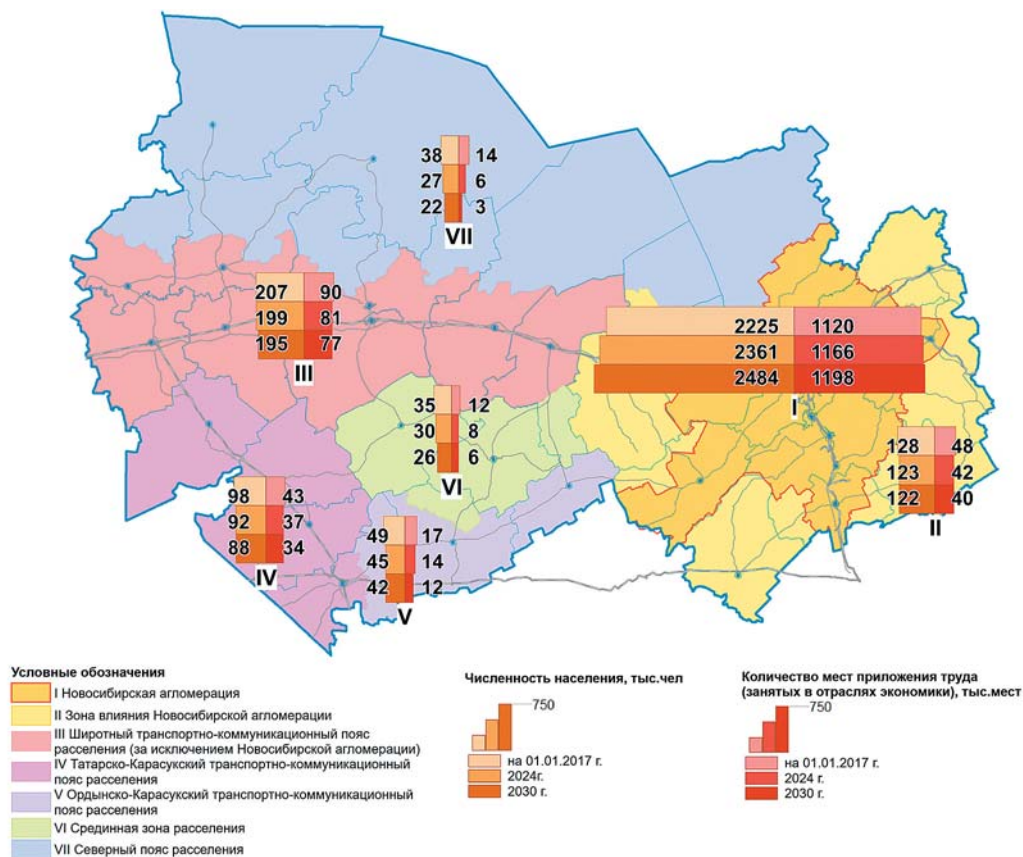


Рисунок 15. Динамика численности населения и количества мест приложений труда по элементам зонально-поясной системы расселения Новосибирской области

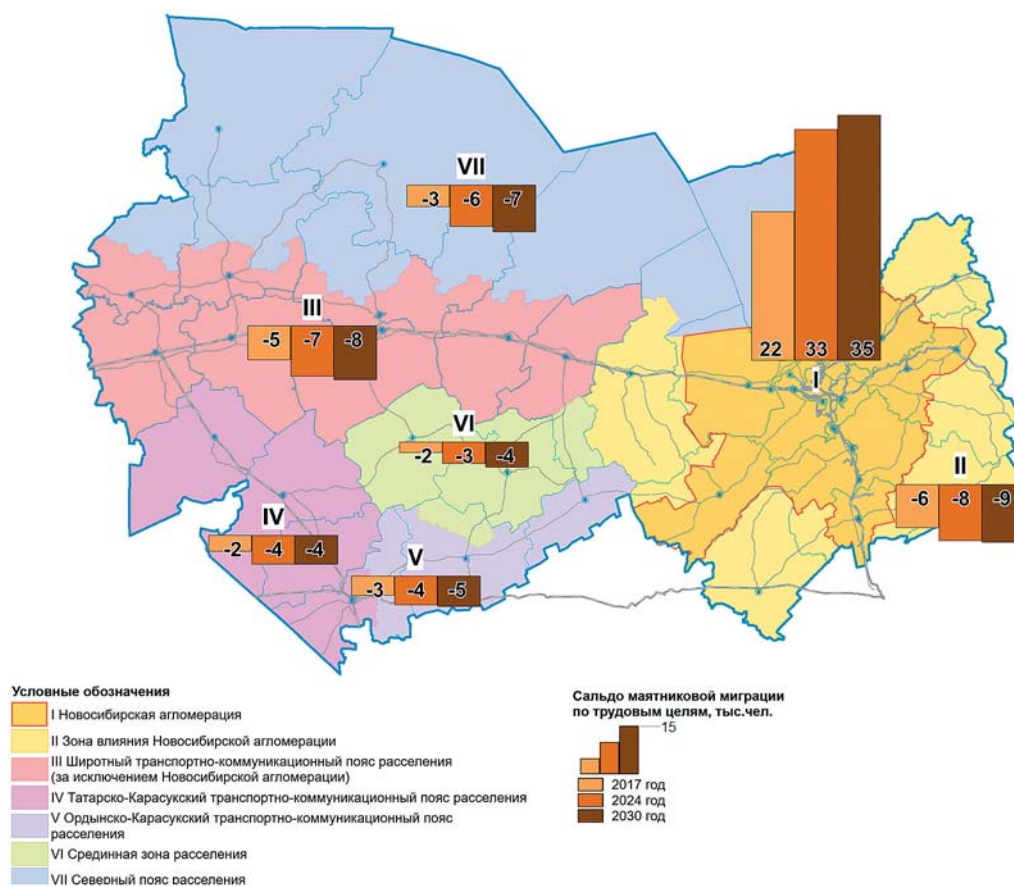


Рисунок 16. Динамика значения сальдо маятниковой миграции по трудовым целям, 2017–2024–2030 гг.

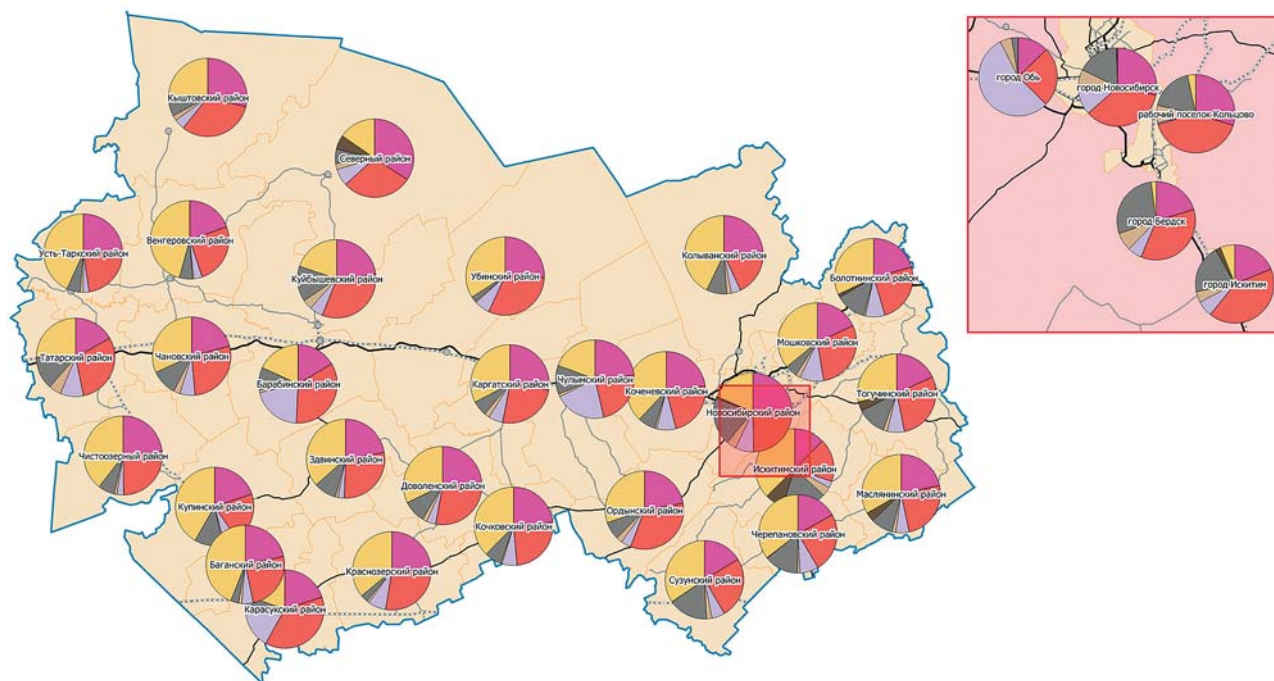


Рисунок 17. Структура занятости по отраслям экономики муниципальных образований Новосибирской области

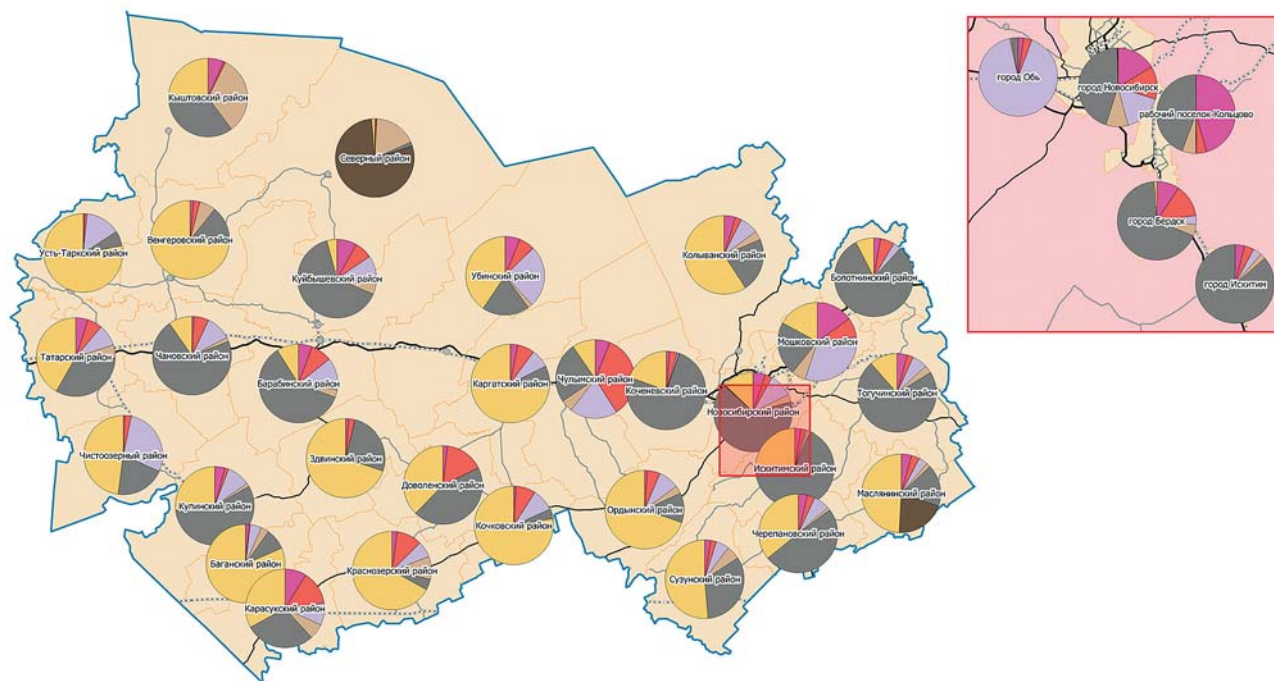


Рисунок 18. Структура отраслей экономики муниципальных образований Новосибирской области на основании данных об отгруженных товарах собственного производства и выполненных работах, и услугах собственными силами

СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Все сценарии развития транспортного комплекса Новосибирской области предполагают сохранение следующих условий:

- усиление позиций России на международной арене;
- сохранение относительной политической стабильности и общественного спокойствия в России;
- увеличение темпов роста мировой и российской экономики;
- сохранение на существующем уровне или повышение до относительного высокого уровня мировых цен на основные товарные группы российского экспорта (нефть, газ);
- отсутствие масштабных природных и техногенных катастроф глобального характера.

В рамках разработки транспортной стратегии на период до 2030 года предусмотрены несколько сценариев развития области, учитывающих влияние представленных ниже факторов:

1) Внешние глобальные факторы, отображающие развитие НСО в системе международных транспортных коридоров, т.е. объемы роста транзитных грузовых корреспонденций, объемы роста транзитных пассажирских корреспонденций, объемы роста целевых грузовых корреспонденций в регион, объемы роста целевых пассажирских корреспонденций в регион.

2) Внешние макрорегиональные факторы, отображающие формирование Южно-Сибирского макрорегиона и соответствующий рост внутренних экономических и социальных связей, т.е. объемы роста грузовых корреспонденций внутри макрорегиона (между Новосибирском и другими центрами макрорегиона), объемы роста пассажирских корреспонденций внутри макрорегиона (между Новосибирском и другими центрами макрорегиона).

3) Внутрирегиональные факторы, отображающие рост социально-экономической активности на территории Новосибирской области, т.е. объемы роста грузовых корреспонденций в области, объемы роста пассажирских корреспонденций в области.

Объемы роста вышепредставленных корреспонденций оцениваются как инертные или интенсивные в зависимости от сценария.

Таким образом, на 2030 год рассматриваются 3 сценария:

- а) инерционный сценарий;
- б) умеренный сценарий;
- в) оптимистичный сценарий.

На 2024 год рассматривается один умеренный сценарий.

В **оптимистичном сценарии** предполагается полноценное встраивание Новосибирской области в проект нового «Шелкового пути», известного под названием «Один пояс — один путь» (OBOR — One belt and one road). Воздушный транспорт также встраивается в воздушный «Шелковый путь» Китай — Европа. Включение в данные проекты позволит Новосибирской области участвовать в распределении прибывающих и отправляющихся в Китай грузов, обслуживанию пассажиров, что положительно повлияет на экономическую ситуацию в регионе. Новосибирская область закрепит за собой статус крупнейшего транспортно-распределительного и транзитного узла Восточной части России. Интенсивными будут объемы роста целевых и транзитных грузовых и пассажирских корреспонденций в регион.

Умеренный сценарий не предполагает полноценного встраивания в новый «Шелковый путь», но подразумевает развитие Новосибирской области как ядра Южно-Сибирского макрорегиона. Формирование Южно-Сибирского макрорегиона и соответствующий рост внутренних экономических и социальных связей характеризуется интенсивным ростом объемов грузовых и пассажирских корреспонденций внутри макрорегиона.

Инерционный сценарий отображает ситуацию, где Новосибирская область продолжает существующее развитие без встраивания в новый «Шелковый путь» и без формирования Южно-Сибирского макрорегиона. Сохраняются тенденции развития последних лет. Объемы роста пассажирских и грузовых корреспонденций в области вне Новосибирской агломерации являются инертными, в то время как внутри агломерации они являются интенсивными.

МАТРИЦА СЦЕНАРИЕВ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА НА 2030 ГОД

Таблица 4. Оценка факторов транспортного спроса по сценариям

Факторы транспортного спроса	Модельные факторы	Оценка факторов	Инерционный	Умеренный	Оптимистичный
ГЛОБАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ					
Развитие НСО в системе международных транспортных коридоров	Объемы роста транзитных грузовых корреспонденций	Инертные	+	+	
		Интенсивные			+
	Объемы роста транзитных пассажирских корреспонденций	Инертные	+	+	
		Интенсивные			+
	Объемы роста целевых грузовых корреспонденций в регион	Инертные	+	+	
		Интенсивные			+
	Объемы роста целевых пассажирских корреспонденций в регион	Инертные	+	+	
		Интенсивные			+
МАКРОРЕГИОНАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ					
Формирование Южно-Сибирского макрорегиона и соответствующий рост внутренних экономических и социальных связей	Объемы роста грузовых корреспонденций внутри макрорегиона	Инертные	+		
		Интенсивные		+	+
	Объемы роста пассажирских корреспонденций внутри макрорегиона	Инертные	+		
		Интенсивные		+	+
РЕГИОНАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ					
Рост социально-экономической активности на территории НСО вне Новосибирской агломерации	Объемы роста грузовых корреспонденций в НСО вне Новосибирской агломерации	Инертные	+	+	+
		Интенсивные			
	Объемы роста пассажирских корреспонденций в НСО вне Новосибирской агломерации	Инертные	+	+	+
		Интенсивные			
Рост социально-экономической активности в Новосибирской агломерации	Объемы роста грузовых корреспонденций в Новосибирской агломерации	Инертные			
		Интенсивные	+	+	+
	Объемы роста пассажирских корреспонденций в Новосибирской агломерации	Инертные			
		Интенсивные	+	+	+

ПРОГНОЗ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК

Сценарный подход определяет вариативность темпов роста объемов перевозок. В рамках Проекта произведен сценарный прогноз объема перевозок по видам транспорта. Расчеты выполнены по методике

Министерства экономического развития РФ (Приказы Министерства экономического развития: от 30.11.2009 N 492; от 10.12.2013 N 596; от 23.03.2017 N 132).

Таблица 5. Прогноз объемов перевозок по видам транспорта

Вид транспорта	2017	2024	2030 инерционный ⁷	2030 умеренный	2030 оптимистичный
Воздушный					
грузоперевозки, млн.тонн	0,028	0,059	0,059	0,079	0,256
пассажироперевозки, млн.чел.	5,0	9,4	9,4	14,0	24,4
Водный (речной)					
грузоперевозки, млн.тонн	1,8	4,0	4,0	5,3	12,0
пассажироперевозки, млн.чел.	0,17	0,17	0,17	0,18	0,19
Железнодорожный					
грузоперевозки, млн.тонн	22,9	29,9	29,9	36,7	101,2
пассажироперевозки, млн.чел.	23,7	24,6	24,6	35,6	42,7
Автомобильный общего пользования					
грузоперевозки, млн.тонн	8,2	9,9	9,9	11,6	20,4
пассажироперевозки, млн.чел.	189,5	196,1	196,1	284,2	341,1
Автомобильный необщего пользования					
грузоперевозки, млн.тонн	18,6	18,2	17,6	22,1	26,6

МАТРИЦА СЦЕНАРИЕВ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ НА 2030 ГОД

В рамках поиска баланса транспортного спроса и предложения в увязке с матрицей транспортного спроса разработана матрица транспортного предложения.

В **инерционном сценарии** учитываются проекты, включенные в документы стратегического планирования и программы РФ, а также завершаются проекты, реализация которых началась ранее.

В **умеренном сценарии** кроме проектов, включенных в документы стратегического планирования и про-

граммы РФ, также учитываются наиболее востребованные, инвестиционно-привлекательные проекты, повышающие экономический потенциал региона и развивающие территориально-транспортную систему преимущественно Новосибирской агломерации.

Транспортная система в **оптимистичном сценарии** развивается исходя из максимальных возможностей федерального, регионального бюджетов, а также полного привлечения частных и иностранных инвестиций. В данном сценарии учитываются все проекты.

Таблица 6. Оценка факторов транспортного предложения по сценариям

Факторы транспортного предложения	Оценка факторов	Инерционный	Умеренный	Оптимистичный
ГЛОБАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ				
Развитие транспортной инфраструктуры, направленной на включение в Экономический пояс «Шелковый путь»	Инертное	+	+	
	Интенсивное			+
МАКРОРЕГИОНАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ				
Развитие транспортной инфраструктуры, направленной на формирование Южно-Сибирского макрорегиона	Инертное	+		
	Интенсивное		+	+
РЕГИОНАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ				
Развитие транспортной инфраструктуры в Новосибирской агломерации	Инертное	+		
	Интенсивное		+	+
Развитие транспортной инфраструктуры вне Новосибирской агломерации	Инертное	+	+	
	Интенсивное			+

⁷ В 2030 году в инерционном сценарии планируется достижение показателей 2024 года

ТРАНСПОРТНАЯ МОДЕЛЬ РЕГИОНА

Для решения задачи выбора сценария развития транспортного комплекса региона разработана система транспортных моделей Новосибирской области.

Используя данный инструментарий, произведены сценарные расчеты потоков индивидуального

транспорта, потоков грузового транспорта и потоков внеуличного пассажирского транспорта.

Картографический анализ позволяет сделать вывод о востребованности всех основных предложенных мероприятий⁸.

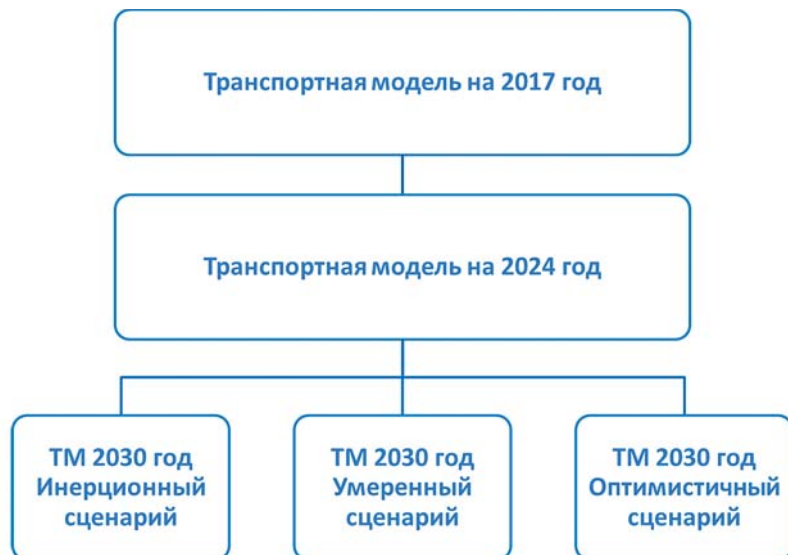
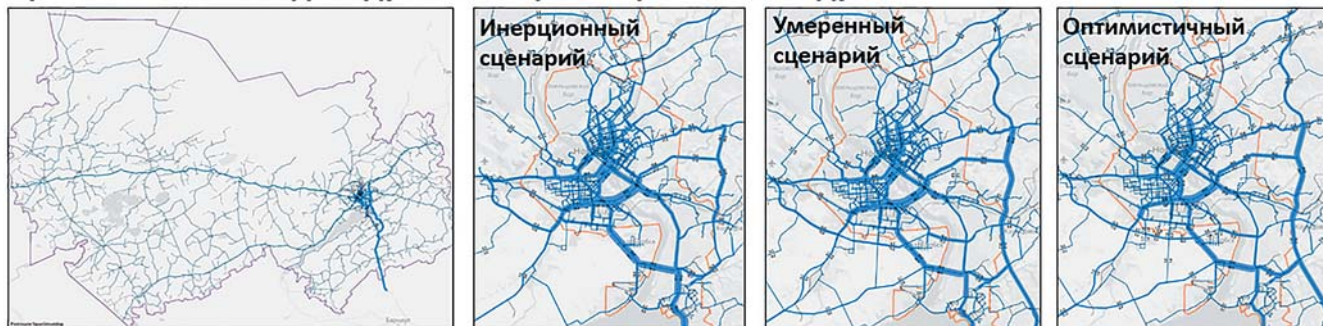


Рисунок 19. Структура транспортной модели Новосибирской области

Прогноз потоков индивидуального транспорта в 2030 году



Прогноз потоков внеуличного пассажирского транспорта в 2030 году

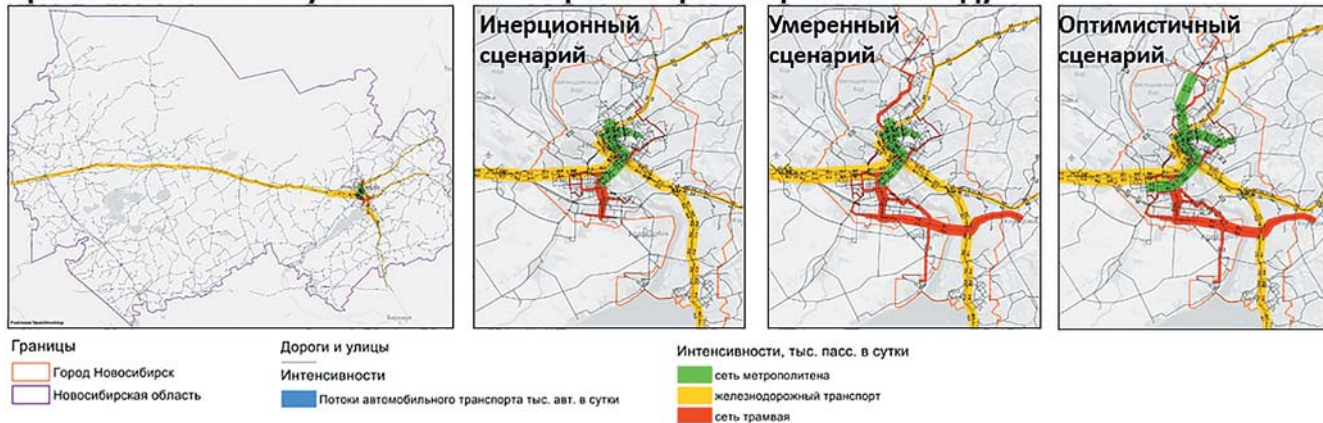


Рисунок 20. Примеры картограмм потоков

⁸ Полный альбом картограмм представлен в Приложении Б.

ВЫБОР ОСНОВНОГО ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

С целью проведения комплексного анализа результатов сценарного моделирования, разработана система оценочных факторов эффективности сценариев.

Результаты анализа позволяют сделать следующие выводы:

1. Инерционный сценарий, не может быть рекомендован к реализации по причине значительно более низких значений показателей в сравнении с другими сценариями, и в ряде случаев, выделенных нами, значения показателей оказываются ниже существующих.

2. Оптимистичный и умеренный сценарий выдают схожие результаты, с некоторыми преимуществами оптимистичного сценария, но принимая во внимание различные объемы потенциальных инвестиций в развитие инфраструктуры, мы предлагаем в дальнейшей проработке проекта рассматривать умеренный сценарий. При этом не отказываться от мероприятий, предложенных в оптимистичном сценарии, учитывая их за расчетный срок.

Таблица 7. Оценочные факторы эффективности сценариев

Оценочные факторы эффективности сценариев		Единицы измер.	2017	Сценарии 2030		
				Инерц.	Умерен.	Оптимист.
Доля населения, находящаяся в часовой доступности до значимых районных центров и центрального коммуникационного ядра агломерации	на индивидуальном транспорте	%	79,3	83,6	84,9	85,7
	на общественном транспорте		58,8	61,3	62,8	64,0
Доля населения, находящаяся в часовой доступности до аэропорта, железнодорожных вокзалов дальнего следования, автовокзалов	на индивидуальном транспорте	%	85,5	89,9	90,2	90,7
	на общественном транспорте		46,3	47,9	49,2	51,2
Средняя скорость на улично-дорожной сети		км/ч	66,0	64,5	75,2	76,8
Доля перегруженных участков сети		%	4,7	5,5	1,2	0,7
Длина перегруженных участков сети		км	1240	1499	352	201
Плотность магистральной улично-дорожной сети		км/км ²	0,180	0,184	0,187	0,189

ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Методика разработана с целью оценки эффективности предлагаемых мероприятий в сфере развития транспорта и транспортной инфраструктуры Новосибирской области и состоит из двух блоков: количественной оценки и качественной оценки.

КАЧЕСТВЕННАЯ ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ

В основе методики качественной оценки эффекта лежат мнения экспертов о степени влияния мероприятия на реализацию следующих целей развития транспортного комплекса Новосибирской области:

Цель 1. Формирование сбалансированной интермодальной транспортной системы Новосибирской области в составе единого транспортного пространства России;

Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики региона и страны;

Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Новосибирской области в соответствии с социальными стандартами;

Цель 4. Интеграция транспортного комплекса Новосибирской области в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала региона;

Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной комплекса Новосибирской области;

Цель 6. Снижение негативного воздействия транспортной комплекса Новосибирской области на окружающую среду.

Суммарный балл определяется путем вычисления среднеарифметического от экспертных оценок, которые даются по следующему алгоритму:

- 0 мероприятие не влияет на реализацию цели;
- 1 мероприятие незначительно влияет на реализацию цели;
- 2 мероприятие влияет на реализацию цели.

Максимальные суммарные баллы (от 10 до 12), при качественной оценке степени влияния мероприятия на реализацию целей развития транспортного комплекса Новосибирской области, были присвоены следующим четырём мероприятиям:

- | | |
|-------------|--|
| 11,5 баллов | создание центра управления развитием ТКС Южно-Сибирского макрорегиона. |
| 10,5 баллов | организация высокоскоростного сообщения Омск — Новосибирск — Красноярск со строительством новых путей сообщения и организацией терминалов в Аэросити, Наукополисе, Юрге; |
| 10,0 баллов | Строительство автомобильной дороги «Восточный обход города Новосибирска»; |
| 10,0 баллов | Строительство Южного обхода г.Новосибирска со строительством Нижнеельцовского автодорожного перехода через р. Обь. |

КОЛИЧЕСТВЕННАЯ ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ

Показатель эффективности демонстрирует, насколько затраты на развитие транспортной системы Новосибирской области компенсируются выгодами, получаемыми населением и хозяйственным комплексом города.

В основу методики количественной оценки социально-экономической эффективности положена стоимостная оценка сокращения затрат времени на реализацию корреспонденций пассажиров и грузов вследствие увеличения скорости транспортного сообщения.

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает как экономический, так и социальный эффект.

При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров — в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Ускорение перевозок на транспорте позволяет сблизить удаленные друг от друга населенные пункты, повысить качество жизни населения и уровень деловой активности, укрепить территориальное единство и создать более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей Новосибирской области.

ОЦЕНКА ОБЪЕМА КАПИТАЛЬНЫХ ВЛОЖЕНИЙ

Капитальные вложения — это инвестиции, выделяемые с целью строительства или приобретения основных фондов. Оценка объема капиталовложений, необходимых для развития транспортной системы Новосибирской области, производилась с учетом мероприятий, предлагаемых к реализации (**Приложение А**), и укрупненных показателей стоимости мероприятий

по развитию транспортного комплекса, составленных по оценке разработчиков на 01.01.2018 г. на основе анализа данных по городам Новосибирск, Санкт-Петербург, Пермь, Самара, Екатеринбург, информации Минтранса Новосибирской области⁹ и укрупненных нормативов цены строительства Министерства строительства Российской Федерации¹⁰.

Таблица 8. Оценка объема вложений, необходимых для нового строительства и реконструкции объектов транспортной системы»¹¹

№ п/п	Элемент транспортного комплекса	Стоимость реализации мероприятий, млн. руб.			
		Всего, 2018–2030	в том числе по периодам:		После 2030
			2018–2024	2025–2030	
1	Транспортно-логистические комплексы	24 600	12 200	12 400	14 000
2	Транспортно-пересадочные узлы	46 900	17 000	29 900	0
3	Воздушный транспорт	14 100	14 100	0	0
4	Сеть железных дорог и грузовой железнодорожный транспорт	153 600	6 000	147 600	6 000
5	Пассажирский железнодорожный транспорт	390 900	68 400	322 500	0
6	Рельсовый городской транспорт	39 000	21 100	17 900	28 700
7	Сеть автомобильных дорог	711 900	155 300	556 600	84 600
8	Грузовой автомобильный транспорт	2 550	970	1 100	0
9	Пассажирский автомобильный транспорт	1 650	1 400	250	1 500
10	Грузовой водный транспорт	600	600	0	0
11	Пассажирский водный транспорт	500	0	500	0
Итого:		1 386 300	297 070	1 089 230	134 800

ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Оценка социально-экономической эффективности предлагаемых в Стратегии решений в сфере развития транспорта и транспортной инфраструктуры проводилась в соответствии с методикой.

Оценка суммарной эффективности развития транспортной системы на 2030 год проводилась по результатам расчетов на математической модели формирования и распределения потоков в транспортной сети

Новосибирской области. Оценивался выбранный основной вариант развития транспортного комплекса. Первая оценка была произведена только с учетом тех мероприятий, реализация которых предусматривается Стратегией в период 2018–2030 гг. Вторая — с учетом полного списка мероприятий, в том числе и тех, реализация которых предусматривается на перспективу (за 2030 год). Результаты расчетов приведены в **таблице 9**.

⁸ приложение к письму № 1034–07/28 от 10.03.2007 Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области «Стратегия развития дорожной сети в Новосибирской области в период 2017–2030 годов»

¹⁰ Минстрой России. Ценообразование [Электронный ресурс] URL: <http://www.minstroyrf.ru/trades/gradostroitel'naya-deyatelnost-i-arhitektura/14/>

¹¹ Примечание: Оценка не учитывает затраты на текущий, капитальный ремонт и содержание объектов инфраструктуры, а также на закупку и эксплуатацию подвижного состава.

Таблица 9. Оценка суммарной социально-экономической эффективности предлагаемых решений в сфере развития транспорта и транспортной инфраструктуры Новосибирской области

Показатели	С учетом мероприятий, предусмотренных к реализации в период 2018–2030 гг.	С учетом всех мероприятий, предлагаемых к реализации
Инвестиции, млрд. руб.	1 386,3	1 866,1 ¹²
Снижение средних затрат времени на передвижения на всех видах пассажирского транспорта, мин	6,630	12,213
Стоимость 1 минуты для одного пассажира, рублей	0,577	0,577
Количество пассажиров всех видов транспорта, тыс.пасс.	4 247	4 283
Суммарный эффект для всех видов пассажирских перевозок, тыс. руб.	16 249	30 182
Суточный эффект для всех видов пассажирских перевозок, млн. руб.	162,49	301,82
Годовой эффект для пассажирских перевозок, млрд. руб.	59,3	110,2
Повышение средней скорости передвижения грузового транспорта, км/час	8,0	12,3
Количество грузовых автомобилей в системе, тыс.привед.ед.	120,2	140,5
Стоимость 1 км пробега привед. автомобиля, руб	6,0	6,0
Суточный эффект для грузовых перевозок, млн. руб.	92,3	165,9
Годовой эффект для грузовых перевозок, млрд. руб.	33,7	60,6
Суммарный годовой эффект от развития транспортной системы, млрд. руб.	93,0	170,8
Общая экономическая эффективность	0,07	0,09
Срок окупаемости капитальных вложений за счет социально-экономического эффекта, лет	14,9	10,9

Из приведенного анализа видно, что суммарная эффективность решений, предлагаемых в Стратегии, достаточно высока. Суммарный годовой эффект от развития транспортной системы составит от 90 до 170 млрд. руб. Срок окупаемости капитальных вложений за счет социально-экономического эффекта составит от 14,9 до 10,9 лет, в зависимости от набора реализуемых мероприятий.

На основании проведенной количественной оценки, наиболее эффективными мероприятиями в сфере развития автодорожной сети регионального и межмуниципального значения являются:

Строительство магистрали непрерывного движения Юго-Западный транзит в г. Новосибирске;

Строительство продолжения ул. Стартовой для перераспределения потоков с мостов на левом берегу р. Оби;

Строительство автодорожных обходов населенных пунктов, через которые проходят транзитные потоки транспорта (обходы Черепаново, Тогучина, Колывани, Маслянино, Ордынского, Ярково, Карасука, Кочки и Плотниково).

¹² Сумма инвестиций приведена с учетом реализации флагманского проекта «Организация высокоскоростного сообщения Омск – Новосибирск – Красноярск»

Таблица 10. Количественная оценка эффективности предлагаемых решений в сфере развития автодорожной сети регионального и межмуниципального значения

Наименование мероприятия	Капитальные вложения, всего, млн. руб.	Годовой социально-экономический эффект, млн. руб.	Коэффициент общей социально-экономической эффективности капитальных вложений
Строительство магистрали непрерывного движения Юго-Западный транзит в г. Новосибирске	45 000	3 849	0,086
Реконструкция автодороги регионального значения К-19р «Новосибирск — Ленинск-Кузнецкий»	52 500	681	0,013
Реконструкция автодороги регионального значения К-01 «Татарск — Карасук — Славгород — Рубцовск»	16 100	197	0,012
Строительство дублера ул. Станционной	1 700	78	0,046
Реконструкция а/д К-16 «130 км а/д М-53 -Тогучин — Карпысак»	2 800	14	0,005
Реконструкция а/д «71 км а/д М-52 -Легостаево — Чемское — 76 км а/д К-16»	3 500	14	0,004
Формирование связи «Сузун — Черепаново — Маслянино — а/д К-19р» для обслуживания перспективных ТОСЭР	2 800	9	0,003
Реконструкция участка связи «Куйбышев — Венгерово — Усть-Тарка — гр. Омской области»	400	19	0,047
Формирование связи с усовершенствованным покрытием «Татарск — Северное»	6 400	4	0,001
Строительство платного Центрального автодорожного моста через р. Обь в г. Новосибирске	41 000	944	0,023
Строительство Матвеевского совмещенного моста через р. Обь в г. Новосибирске	37 100	556	0,015
Строительство продолжения ул. Одоевского от Матвеевского моста до а/д К-17р «Новосибирск-Кочки-Павлодар»	5 000	357	0,071
Строительство продолжения ул. Сибиряков-Гвардейцев как дублера Советского шоссе	1 300	19	0,014
Реконструкция Станционной ул. и пр. Мозжерина	2 600	92	0,035
Строительство а/д обход с. Сарапулка с мостовым переходом через р. Иня	2 200	5	0,002
Строительство продолжения ул. Стартовой для перераспределения потоков с мостов на левом берегу р. Оби	7 700	1 297	0,168
Формирование связи Кольцово — Академгородок — Шелковичиха — а/д К-19р	1 100	12	0,011
Реконструкция связи с перспективным портом Ташарой от а/д Р-255 «Сибирь Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск»	900	10	0,011
Формирование связи «г. Искитим — Верхний Коев — Михайловка — а/д К-19р» с реконструкцией «19 км а/д Н-0804-Морозово»	2 800	100	0,036
Строительство автодорожных обходов населенных пунктов, через которые проходят транзитные потоки транспорта (обходы Черепаново, Тогучина, Колывани, Маслянино, Ордынского, Ярково, Карасука, Кочки и Плотниково)	9 000	786	0,087

ОЦЕНКА РЕСУРСНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Реализация Транспортной стратегии обеспечивается стабильной и надежной системой финансирования, учитывающей особенности транспорта как инфраструктурной отрасли.

Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации финансирование предусматривается осуществлять за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

Средства из федерального бюджета направляются на следующие цели:

- поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности;
- реконструкция и строительство объектов транспортной инфраструктуры, в том числе с коммерческой точки зрения неэффективных для открытого акционерного общества «Российские железные дороги» магистральных железнодорожных линий, имеющих важное социально-экономическое значение, а также обеспечивающих безопасное функционирование транспортной системы Российской Федерации;
- обеспечение безопасности на транспорте;
- выполнение и стимулирование мероприятий по поддержанию мобилизационной готовности средств, объектов транспорта и путей сообщения, а также мероприятий, осуществляемых в интересах национальной безопасности;
- обеспечение функций государственного регулирования и управления в транспортной отрасли;
- проведение фундаментальных научных исследований и реализация инновационных научно-технических проектов, имеющих общегосударственное и общеотраслевое значение.

Наряду с прямым бюджетным финансированием предоставление государственной поддержки может осуществляться в следующих формах:

- софинансирование на договорных условиях инвестиционных проектов с оформлением прав собственности Российской Федерации (включая финансирование расходов на управление инвестиционными проектами и разработку проектной документации);
- предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на развитие транспортной инфраструктуры;
- предоставление субсидий транспортным организациям, осуществляющим социально значимые перевозки;
- субсидирование процентных ставок по привлекаемым кредитам транспортным организациям для финансирования расходов, связанных с приобретением транспортных средств;
- предоставление в соответствии с программой государственных внешних заимствований Россий-

ской Федерации и программой государственных внутренних заимствований Российской Федерации и субъектов Российской Федерации государственных гарантий по привлекаемым отечественными организациями займам в целях реализации наиболее значимых инвестиционных проектов в сфере транспорта;

- направление средств в уставные капиталы юридических лиц;
- разработка и реализация экономических механизмов, стимулирующих ускоренное обновление парка транспортных средств, в том числе содействие развитию лизинга современных транспортных средств, страхования и кредитования перевозчиков;
- предоставление льгот при установлении условий аренды государственного имущества, землеотвода и землепользования.

Государственные капитальные вложения за счет средств федерального бюджета предусматривается выделять в первую очередь на реализацию следующих мероприятий:

- строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения, предоставление субсидий на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения;
- строительство и реконструкция высокоскоростных и скоростных железнодорожных линий, строительство железных дорог для связи регионов с единой железнодорожной сетью;
- реконструкция и строительство федеральных объектов инфраструктуры гражданской авиации;
- реконструкция и строительство федеральных объектов в морских и речных портах, строительство морских и речных судов обеспечивающего флота;
- реконструкция внутренних водных путей и гидросооружений на них.

Средства региональных бюджетов предусматривается направлять в первую очередь на развитие автомобильных дорог регионального значения, пригородного пассажирского комплекса железнодорожного транспорта, строительство новых железнодорожных линий, имеющих важное социальное и экономическое значение для регионов, развитие объектов инфраструктуры воздушного транспорта, а также развитие систем пассажирского транспорта общего пользования (метрополитен, трамвай, троллейбус).

Внебюджетные средства намечается использовать преимущественно для финансирования коммерческих проектов по развитию инфраструктуры транспортных узлов, формированию транспортных систем в создаваемых в регионах территориально-производственных кластерах, а также по организации в крупнейших транспортных узлах транспортно-логистических центров, созданию платных и скоростных автомагистралей и автомобильных дорог.

Важно отметить, что после оценки объема капитальных вложений этапность ввода мероприятий значительно скорректировалась, путем отнесения ряда мероприятий на перспективу. Эти изменения дополнительно обусловлены результатами оценки ресурсных возможностей, включающий анализ потенциальных источников финансирования мероприятий по

отдельным видам транспорта и прогноз расходов на дорожно-транспортный комплекс из бюджета НСО.

Оптимистичный прогноз на период с 2018 по 2030 гг. определил объем расходов на транспорт в размере 19 млрд рублей и на дорожное хозяйство — 207 млрд, при этом только часть расходов может быть направлена на развитие транспортного комплекса.

Таблица 11. Возможные источники финансирования по видам транспорта

Вид транспорта	Источники финансирования				
	Федеральный бюджет	Компании государственного владения ¹³	Региональный бюджет	Муниципальный бюджет	Совместные (бюджетные и частные) инвестиции (39-ФЗ, 115-ФЗ, 224-ФЗ)
1. Воздушный транспорт	+		+		+
2. Железнодорожный транспорт	+	+	+	+	
3. Рельсовый городской транспорт			+	+	+
4. Автомобильный транспорт	+	+	+	+	+
5. Водный транспорт	+		+		

Таблица 12. Прогноз расходов на дорожно-транспортный комплекс из бюджета НСО

Показатель	Первая очередь 2018–2024	Расчетный срок 2025–2030	Всего 2018–2030
Расходная часть бюджета НСО, всего млрд. руб.	959	1 534	2 493
Транспорт, млрд. руб.	7	12	19
Дорожное хозяйство (дорожные фонды), млрд. руб.	79	127	207

Анализ и расчеты данного подраздела показали, что для реализации предлагаемых мероприятий необходимы внушительные объемы финансирования, которые могут поступать как из бюджетов различных уровней, так и из частных источников. Для частных инвестиций важно создавать привлекательные условия соглашений с высоким уровнем надежности вложений. А бюджетные средства уровня регионов и муниципальных образований крайне ограничены, потому

значительная часть бюджетного финансирования возлагается на бюджет РФ. Этому способствует Указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», подписанный Президентом РФ 7 мая 2018 года¹⁴. По подсчетам Правительства РФ реализация мероприятий указа потребует в 1,5 раза большего объема расходов бюджета РФ, чем было заложено ранее.¹⁵

¹³ ОАО «РЖД», ГК «Российские автомобильные дороги» (Автодор), Росморречфлот и т. д.

¹⁴ <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425>

¹⁵ <https://www.rbc.ru/economics/08/05/2018/5af16d019a79476c127101f5>

СРОКИ И ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

Реализация Стратегии будет осуществляться в два этапа:

Первая очередь (до 2024 года) — реализация мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, запланированных в региональных и федеральных программах сроком до 2024, завершение модернизации транспортной системы, устранение «узких» мест, комплексное планирование развития ее отдельных элементов.

Расчетный срок (2025–2030 годы) — интенсивное развитие транспортной системы в целом для обеспечения социально-ориентированного пути развития. На расчетный срок Стратегия предусматривает ускорение темпов ввода новых объектов транспортной инфраструктуры, формирование системы скоростных автомобильных и железных дорог, развитие сети местных воздушных линий, развитие современных терминально-логистических комплексов, внедрение систем скоростного пассажирского внеуличного транспорта. На расчетный срок предусмотрена реализация еще одного флагманского проекта — Инновационное развитие транспортно-коммуникационной системы Сибирского наукополиса.

Транспортной стратегией Новосибирской области предусмотрены мероприятия по развитию всех видов транспорта **на перспективу (за 2030 год)**. На перспективу Стратегией также предусмотрена реализация двух флагманских проектов:

- Организация высокоскоростного сообщения Омск — Новосибирск — Красноярск со строительством новых путей сообщения и организацией терминалов в Аэросити, Наукополисе, Юрге;
- Развитие грузовой транспортной связи Новосибирск — Урумчи:
 - модернизация железнодорожной сети для связи с Китаем (Урумчи);
 - включение автодорог федерального значения Р-254 «Иртыш» и части автодороги Р-256 «Чуйский тракт» в транспортный коридор ОВОР с выходом в Алтайский край и транзитом через Казахстан в Китай (связь с Урумчи).

В формировании перечня приоритетных первоочередных мероприятий, рекомендуемых Стратегией к реализации, выделено три основных блока:

Блок 1. Разработка комплекса отраслевых документов

1. КСОДД муниципальных образований, расположенных в границах Новосибирской агломерации (содержащие в составе документации Комплексную схему организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом), в том числе:
 - проект «Оптимизация городской маршрутной сети в г. Новосибирске, г. Бердске».

2. КСОДД для сети дорог регионального и межмуниципального значения в пределах Новосибирской области, в том числе ПОДД отдельных элементов сети автомобильных дорог Новосибирской области.
3. Генеральная схема развития Новосибирского железнодорожного узла.
4. Отраслевая схема развития метрополитена с выделением этапов строительства и технико-экономическим обоснованием.
5. Отраслевая схема комплексного развития ускоренного и обычного трамвая с выделением этапов строительства и технико-экономическим обоснованием.
6. Отраслевая схема развития малой авиации.
7. Проект «Оптимизация междугороднего и пригородного сообщения в увязке с развитием сети автомобильных дорог».

Блок 2. Реализация приоритетных проектов

1. Приоритетные первоочередные проекты:
2. Юго-Западный транзит.
3. Реконструкция участков автодорожной сети V технической категории с автобусным сообщением до IV технической категории.
4. Капитальный ремонт дорог регионального значения в Татарско-Карасукском и Ордынско-Карасукском транспортно-коммуникационном поясе расселения, с целью доведения до нормативного состояния, в соответствии с Майским указом — 2018.
5. Реализация проекта «Оптимизация городской маршрутной сети в г. Новосибирске, г. Бердске».
6. Модернизация и развитие трамвайной сети г. Новосибирска.

Блок 3. Приоритетное транспортное обслуживание Сибирского Наукополиса

Первичным мероприятием является разработка концепции транспортного обслуживания Сибирского наукополиса (возможно в составе Проекта градостроительного развития зоны опережающего развития Новосибирской агломерации «Наукополис»).

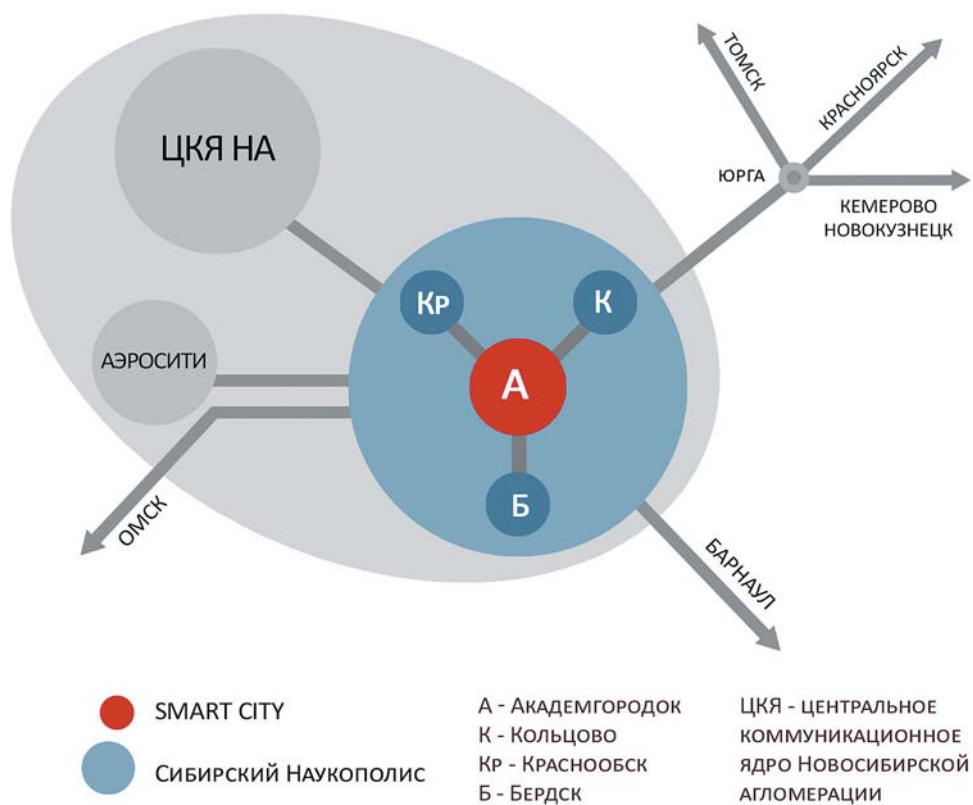


Рисунок 21. 4-х уровневая модель транспортного обслуживания Наукополиса

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

Основные ожидаемые итоги реализации Транспортной стратегии оценены по группам главных целевых ориентиров — общесоциальные, общеэкономические и общетранспортные. При описании общесоциальных результатов реализации Стратегии отражены ожидания населения региона от реализации Стратегии. При описании общеэкономических результатов отражены преимущества, которые получают хозяйствующие субъекты региона в результате реализации Транспортной стратегии. В общетранспортных результатах отражены ожидания транспортного сообщества от реализации Стратегии.

Общесоциальными итогами реализации Транспортной стратегии являются:

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, гарантирующими возможность передвижения на всей территории страны;
- повышение подвижности населения в 1,9 раза в сравнении с подвижностью в 2017 году;
- увеличение доли населения, находящегося в часовой доступности до значимых районных центров и ЦКЯ агломерации на индивидуальном транспорте с 79% в 2017 г. до 85% в 2030 г., на общественном транспорте — с 59% в 2017 г. до 63% в 2030 г.;
- увеличение доли населения, находящегося в часовой доступности до аэропорта, железнодорожных вокзалов дальнего следования, автовокзалов на индивидуальном транспорте, с 85% в 2017 г. до 90% в 2030 г., на общественном транспорте с 46% в 2017 г. до 49% в 2030 г.;
- обеспечение постоянной круглогодичной связи всех сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития по автодорожной сети, отвечающей нормативным требованиям существующей нормативно-правовой базы и требования безопасности дорожного движения;
- сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования, к 2030 году до 0 процентов (в 2017 году — 3 процента), с учетом использования индивидуального транспорта общего пользования;
- увеличение количества пассажиров, перевезенных воздушным транспортом к 2030 году до 14 млн.чел. (в 2017 году — 5,0 млн человек);
- обеспечение ценовой доступности транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, в том числе за счет эффективной гибкой государственной тарифной политики;
- существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по всем видам транспорта;
- значительное уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду;

- прирост количества рабочих мест к 2030 году составит 27 тыс. мест.

Общеэкономическими итогами реализации Транспортной стратегии являются:

- обеспечение запланированных темпов роста внутреннего валового продукта за счет предоставления организациям и населению полного объема необходимых высококачественных транспортных услуг;
- снижение уровня удельных транспортных издержек в цене продукции;
- увеличение коммерческой скорости продвижения товаров автомобильным и железнодорожным транспортом (контейнерные перевозки);
- повышение своевременности (срочности, ритмичности) доставки товаров, что позволит снизить складские запасы для гарантированного товарного производства;
- увеличение экспорта транспортных услуг, увеличение объема транзитных перевозок через территорию Новосибирской области;
- обеспечение стимулирования интенсивного развития смежных отраслей и формирование мультипликативных эффектов в экономике региона за счет координации со стратегиями и программами развития смежных отраслей — поставщиков ресурсов для развития и функционирования транспорта.

Общетранспортными итогами реализации Транспортной стратегии являются:

- повышение средней скорости на улично-дорожной сети, с 66 км/ч в 2017 г. до 75 км/ч в 2030 г.;
- снижение доли перегруженных участков сети, с 4,7% в 2017 г. до 1,3% в 2030 г.;
- снижение протяженности перегруженных участков сети с 1240 км в 2017 г. до 352 км в 2030 г.;
- повышение плотности магистральной улично-дорожной сети с 0,180 км/км² в 2017 г. до 0,187 км/км² в 2030 г.;
- создание опорной сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения, соединяющей все административные центры муниципальных районов Новосибирской области по дорожной сети с твердым покрытием, преобразование структуры дорожной сети из радиальной в сетевую;
- обеспечение проезда автотранспортных средств с нагрузкой на ось свыше 12 тонн по автомобильным дорогам федерального значения, входящим в состав международных транспортных коридоров на всем их протяжении, по автодорогам регионального значения — на наиболее загруженных направлениях;

- прирост количества складов класса А и В к 2030 году по сравнению с уровнем 2017 года на 1616 тыс. кв. м.;
- прирост объема переработки крупнотоннажных контейнеров к 2030 году по сравнению с уровнем 2017 года на 1940 тыс. TEU;
- создание сети высокоскоростных и скоростных железнодорожных линий для связи центров прилегающих субъектов РФ с Новосибирском;
- увеличение производительности труда в транспортном комплексе;
- повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта и увеличение рентабельности;
- уменьшение уровня энергоемкости транспорта;
- внедрение инновационных товаротранспортных технологий, соответствующих лучшим мировым достижениям, обеспечение оптимизации технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса;
- развитие конкурентной среды, государственно-частного партнерства, целенаправленное формирование условий для инвестирования в целях обеспечения интенсивного роста инвестиционной привлекательности отрасли.

Развитие транспортной отрасли неразрывно связано с развитием других отраслей материального производства, которые, с одной стороны, получают стимул к развитию, а с другой стороны, становятся зависимыми от ритмичности реализации Транспортной стратегии. Необходимо вырабатывать согласованную последовательность развития всех отраслей национальной экономики, представленных в Новосибирской области, во взаимосвязи с реализацией Транспортной стратегии.

МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

Механизм реализации Транспортной стратегии представляет собой совокупность принципов, функций, методов и инструментов управленческого воздействия на процесс развития, применяемых региональными органами власти для достижения стратегических целей и обеспечения приоритетов развития региона.

Назначение и главная функция такого механизма состоит в обеспечении перевода экономики региона в качественно новое состояние, характеризующееся достижением стратегических целей и задач развития его транспортной системы.¹⁶

Механизмы реализации Стратегии должны включать меры по осуществлению институциональных преобразований, а также меры в области реализации транспортной, экономической, бюджетной, тарифной, инфраструктурной, экологической и социальной политики на территории региона.

Процесс реализации Стратегии происходит с использованием следующих механизмов:

- **организационно-управленческий механизм**, предусматривающий создание управляющего органа (например, Ситуационного центра по реализации Стратегии);

- **нормативно-правовой механизм**, включающий определение приоритетов нормотворческой деятельности, формирование пакета региональных правовых актов, регламентирующих процесс реализации Стратегии, а также организацию мониторинга их исполнения;
- **финансово-экономический и кредитный механизм**, решающий вопросы привлечения инвесторов, в том числе на основе государственно-частного партнерства;
- **развитие программно-целевого метода** в части совершенствования механизма формирования региональных программ, участия в государственных программах Российской Федерации в целях реализации приоритетов Стратегии, внедрение программно-целевого бюджетирования;
- **механизм мониторинга, оценки и корректировки** Стратегии, необходимый для того, чтобы не только оценить успехи, но и ускорить необходимые решения, своевременно внести коррективы, если запланированные действия не дают ожидаемых результатов.

¹⁶ М. Н. Кондратьева, Е. В. Баландина, С. А. Глухова, И. В. Нилова, Т. Н. Шубина, В. А. Романченко. Актуальные проблемы развития социально-экономических систем в современных условиях. — Ульяновск: УлГТУ. — 131 с. 2012

ОСНОВНОЙ ВАРИАНТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Перечень основных мероприятий по развитию транспортного комплекса Новосибирской области представлены в Приложении А в виде проекта «дорожной карты».

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УЗЛЫ

Транспортно-логистические комплексы

Развитие транспортной системы по основному варианту развития предполагает увеличение объемов складских комплексов класса А и В на 1616 тыс.кв.м. и модернизацию инфраструктуры.

Сегодня можно выделить несколько транспортно-логистических комплексов.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры предусматривает как создание новых объектов, так и модернизацию существующих, внедрение современных транспортно-логистических технологий. В том числе:

- Создание новых контейнерных площадок, модернизация действующих объектов и увеличение пропускной способности существующих контейнерных терминалов — «Клещиха», «Евросиб», «ТрансГарант».
- Реконструкция и модернизация станций с ожидаемым ростом грузовой работы: Евсино, Линево, Искитим, Бердск, Чемская, Клещиха, Чик, Иня-Восточная, Изынский, Тогучин, Крахаль, Новосибирск-Восточный, Новосибирск-Главный. В том числе восстановление ранее существовавших или строительство новых путей, удлинение имеющихся путей для возможности организации работы с составами в 71 условный вагон.
- Создание новых и развития уже существующих транспортно-логистических объектов в рамках Западной транспортно-логистической зоны Новосибирской агломерации. (Западная зона находится в границах Аэросити).
- Развитие Промышленно-логистического парка Новосибирской области (Западная транспортно-логистическая зона Новосибирской агломерации). Привлечение крупных федеральных и международных логистических операторов для реализации ими на территории парка своих инвестиционных проектов.
- Развитие грузовой транспортно-логистической инфраструктуры аэропорта Толмачево, в том числе грузового интермодального терминала, международного пункта почтового обмена.
- Формирование и развитие Восточной транспортно-логистической зоны Новосибирской агломерации, обеспечение создания в ее границах новых и развития уже существующих транспортно-логистических объектов.

- Создание и развитие Промышленно-логистического парка «Восточный». Проект инициирован «Союзом транспортников, экспедиторов и логистов Сибири» и АО «Агентство инвестиционного развития Новосибирской области».
- Начало формирования Южной транспортно-логистической зоны Новосибирской агломерации. (Южная зона в значительной степени совпадает с границами Наукополиса). Начало формирования — 2022–2024 годы.
- Развитие и модернизация существующих складских комплексов Новосибирской области, в том числе повышение классности складов до уровня А и В.

Транспортно-пересадочные узлы

С целью формирования сбалансированной интермодальной транспортной системы Стратегией предусмотрено создание региональной системы транспортно-пересадочных узлов, задача которой заключается во взаимоувязке всех видов пассажирского транспорта региона. Система транспортно-пересадочных узлов состоит из 19 ТПУ федерального значения и 23 ТПУ регионального (агломерационного) значения.

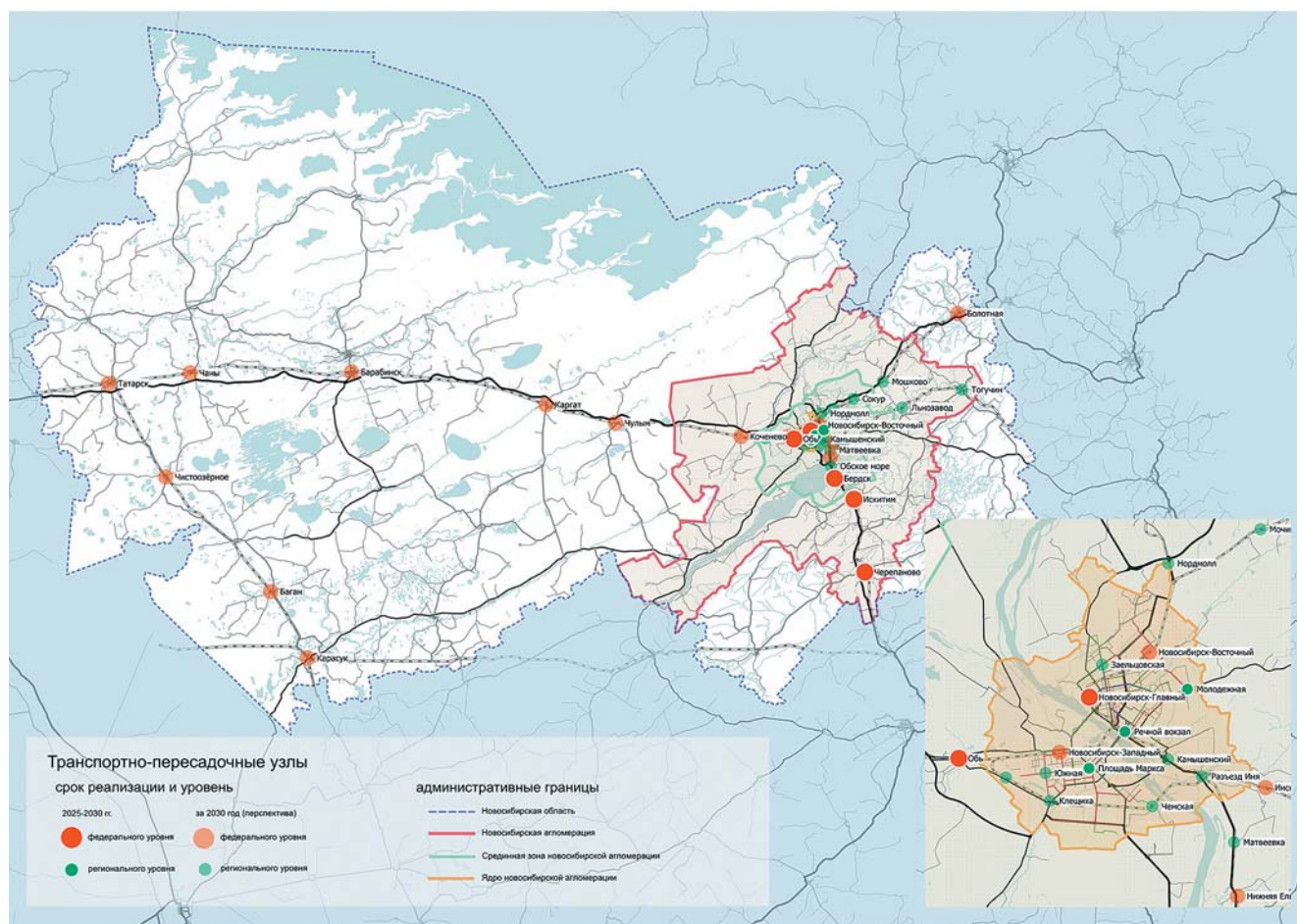


Рисунок 22. Схема размещения транспортно-пересадочных узлов

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Основные мероприятия Стратегии в части Воздушного транспорта:

- Реконструкция аэропортного комплекса «Толмачево».
- Создание Новосибирского укрупненного центра Единой системы организации воздушного движения.
- Развитие чартерных рейсов самолетов и вертолетного транспорта.
- Развитие местных воздушных линий внутри области на связях г. Бердск с г. Северное, Кыштовка и другими райцентрами, удаленными от железных и автомобильных дорог.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ И РЕЛЬСОВЫЙ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ

Железнодорожный транспорт

Все предложения по развитию даны с учетом перспективного усиления роли НСО на глобальном и макро-региональном уровне.

На рассматриваемую перспективу к реализации предлагаются мероприятия, направленные на развитие:

в части грузовых перевозок:

- строительство дополнительных главных путей — на северном и восточном обходах г. Новосибирска, на южном направлении, на участке Карасук — Татарская;
- электрификация участков ж/д путей — Карасук — Татарская;
- восстановление существующих путей — порт Ташара — Транссиб;
- модернизация грузовых станций.

в части пассажирских перевозок дальнего следования:

- организация скоростного железнодорожного пассажирского сообщения с городами Барнаул, Кемерово, Новокузнецк, Томск, Омск;
- пассажирских перевозок пригородного и городского сообщения;
- организация движения городской электрички,
- реализация проекта тактового движения на связях ядра агломерации с Наукополисом,
- организация железнодорожного сообщения с аэропортом.

Все мероприятия по развитию пассажирского транспорта сопровождаются соответствующей организацией ТПУ.

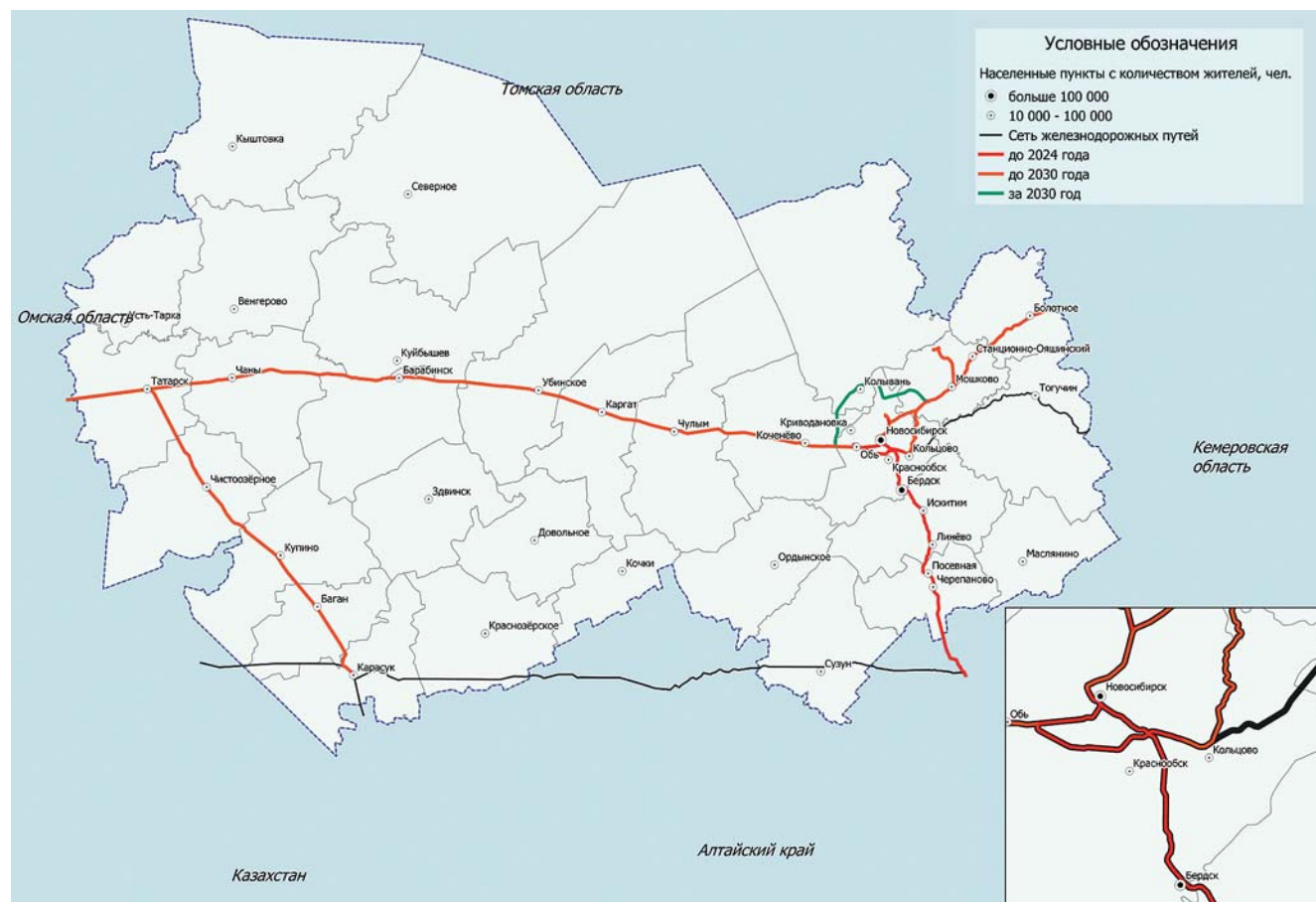


Рисунок 23. Схема развития железнодорожного транспорта

Рельсовый городской транспорт

В разрабатываемой Транспортной стратегии НСО рельсовый городской транспорт выделен отдельным подразделом подобно отдельному подпункту в Транспортной стратегии РФ до 2030 года, где описаны мероприятия, связанные с метрополитеном. В данном подразделе речь идет о городском рельсовом общественном пассажирском транспорте в ядре Новосибирской агломерации — метрополитене и трамвае.

В части развития **метрополитена** Стратегией предусматривается:

- строительство второго главного пути Дзержинской линии на перегоне Березовая роща — Золотая Нива;
- строительство электродепо № 2;
- возобновление строительства ст. Спортивная;
- продление Дзержинской линии — ст. Молодежная и ст. Гусинобродская;

- разработка Отраслевой схемы развития метрополитена с выделением этапов строительства и технико-экономическим обоснованием.
- продление Ленинской линии на запад (3 станции) — ст. площадь Станиславского, Пермская, Южная.
- продление Ленинской линии на север (3 станции) — ст. Ботанический сад, Северная, Авиационная.

При анализе ресурсного обеспечения мероприятий, предусмотренных Стратегией, из-за недостаточного финансирования мероприятия, касающиеся развития метрополитена отнесены на перспективу — за 2030 год. При условии предоставления межбюджетного трансферта или привлечении внебюджетных источников финансирования, этапы реализации перечисленных мероприятий могут быть изменены.

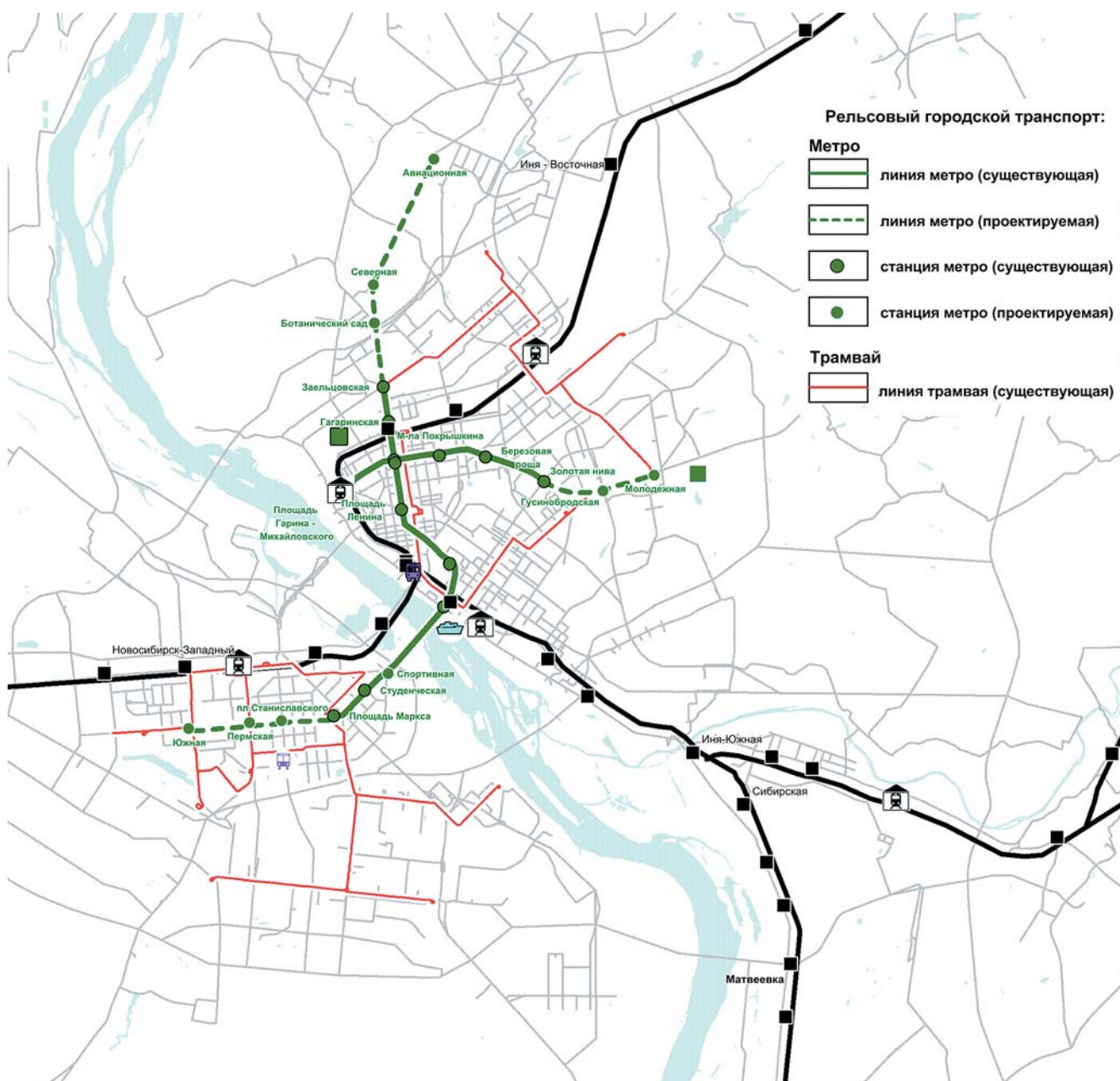


Рисунок 24. Схема развития метрополитена

В части развития **трамвая** Стратегией предусматривается:

на первую очередь:

1. разработка Отраслевой схемы комплексного развития ускоренного и обычного трамвая с выделением этапов строительства и технико-экономическим обоснованием;
2. реконструкция существующей трамвайной сети с обособлением участков и реконструкцией светофорных объектов для приоритета проезда трамвая на перекрестках (на особо нагруженных участках запрет левого поворота на пути движения трамвая).

Существующие трамвайные системы левого и правого берега должны быть реконструированы в соответствии со Стандартом БРТ. Все элементы Стандарта универсальны и могут быть применены, согласно его положениям, к рельсовым видам транспорта:

- базовые элементы (выделенная проезжая часть, правильное размещение коридора, внебортная система оплаты проезда, приоритет на перекрестках, посадка на уровне платформы);
- планирование перевозок (множество маршрутов, экспресс-маршруты, центр управления и т.д.);
- инфраструктура (полосы обгона на остановках, удаленность остановок от перекрестков, осевое размещение остановочных платформ (о.п.), качество дорожного покрытия);
- станции (расстояние между о.п., безопасность и комфорт на остановках, количество дверей у подвижного состава, остановочные карманы и т.д.);
- коммуникация (создание бренда, информирование пассажиров);
- доступность и интеграция (интеграция с другими видами транспорта, пешеходная доступность и безопасность, интеграция с услугами проката велосипедов и т.д.).

на расчетный срок:

1. строительство линии ускоренного трамвая в мкр. Обь ГЭС;
2. продолжение трамвайной линии до жд о.п. Чистая Слобода и ул. Дукача;
3. строительство трамвайной линии от ст.м. Золотая Нива по ул. Кошурникова;
4. строительство трамвайной линии от ж/м Плющихинский до проект. ст. м. Молодежная.
5. с целью возобновления трамвайного сообщения между левым и правым берегом для повышения связности двух частей города организация трамвайного движения на следующих мостовых переходах: Димитровский мост (или проектируемый Центральный мост), проектируемый Матвеевский мост (для ускоренной связи с р.п. Кольцово и п.г.т. Краснообск) — при невозможности реализации данного мероприятия, возможен вариант трамвайной связи в створе Нижне-Ельцовского моста;
6. строительство трамвайной сети в центре города, до р.п. Кольцово, до мкр. Пашино, связка ул. Петухова и Троллейной ул. по ул. Хилокской.

за расчетный срок (при реализации планов по развитию территории, заложенных в проектах планировки):

7. трамвайная сеть в проектируемом жилом районе Затон и связь с правым берегом города через проектируемый Заельцовский мост;
8. связь от Плющихинского ж/м до жд. ст. Камышенская;
9. связь перспективной и существующей застройки по Каменскому шоссе с существующей трамвайной линией по просп. Дзержинского.

В целом, развитие трамвайной сети принимается согласно утвержденному проекту КТС Новосибирской агломерации, в котором были предоставлены все необходимые обоснования и трассировки проектируемых линий.

Согласно разрабатываемой ПКРТИ, к 2024 году запланировано к постройке около 26,5 км трамвайных линий, на которые необходимо, по укрупненной оценке, инвестиций около 1,5 млрд руб., в том числе до 2024 года около 1,1 млрд руб. Данные мероприятия, согласно ресурсной оценке имеющихся инвестиций, могут быть реализованы при условии реализации механизма ГЧП или за счет перераспределения средств бюджета между двумя статьями расхода «Транспорт» и «Дорожное хозяйство (дорожные фонды)», в пользу первого, с учетом повышения расходов на развитие транспортной инфраструктуры».

До 2024–2025 года планируется завершить строительство следующих участков:

- строительство трамвайной линии в Плющихинский жилмассив;
- строительство трамвайной линии по ул. Титова от ул. Порт-Артурской до отвода железнодорожной линии;
- строительство трамвайной линии по ул. Кошурникова к станции метро Золотая Нива;
- строительство трамвайной линии в Южно-Чемской жилмассив от ул. Петухова до железнодорожного остановочного пункта «Чемской»;
- строительство трамвайной линии по ул. Широкая от дома № 113 до ул. Троллейной;
- строительство трамвайной линии по ул. Дукача от ул. Титова до реконструируемого трамвайного парка;
- строительство трамвайной линии от трамвайного кольца на Юго-западном жилмассиве до трамвайного кольца на остановке «Молочный комбинат»;
- строительство трамвайной линии от пл. Кирова в Затулинский жилмассив по ул. Сибиряков-Гвардейцев;
- строительство трамвайной линии в микрорайон Родники;
- строительство трамвайного кольца по ул. Краузе (конечный пункт хранения трамваев);
- строительство трамвайного кольца по ул. Бронная (конечный пункт хранения трамваев);
- строительство трамвайного кольца по ул. Титова (конечный пункт хранения трамваев);
- строительство трамвайного кольца по проектной ул. Татьяны Снежиной (конечный пункт хранения трамваев).

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ И ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Сеть автомобильных дорог

Первичным элементом транспортного комплекса, определяющим пространственную структуру Новосибирской области, является сеть автомобильных дорог.

Проектные решения по развитию сети автомобильных дорог решают не только задачи, обусловленные ростом перспективного спроса, но и существующие проблемы, в том числе:

- отсутствие полноценного обхода г. Новосибирска и других населенных пунктов, по территории которых проходит транзитный транспорт;
- недостаточное количество мостовых переходов через р. Обь в г. Новосибирске;
- несоответствие типа покрытия дорог и ее категории существующим интенсивностям движения;
- наличие связей населенных пунктов с районным центром по грунтовым дорогам;
- прохождение автобусных маршрутов по дорогам с низкой технической категорией и по грунтовому покрытию;
- неудовлетворительное состояние искусственных сооружений;
- а также, наличие одноуровневых ж/д переездов на магистральных автодорогах.

Основные проектные решения предполагают:

- полноценное развитие сети федеральных дорог;
- строительство транзитных магистралей и обходов Новосибирска — Восточного, Южного обходов и магистрали Юго-Западный транзит, а также, Центрального, Нижне-Ельцовского и Матвеевского мостовых переходов через р. Обь;
- строительство обходов населенных пунктов, через которые проходят транзитные потоки транспорта;
- реконструкция и строительство наиболее важных дорог регионального значения будут производиться до 1-в технической категории с увеличенной пропускной способностью;
- рост количества связей с соседними регионами и с Казахстаном.

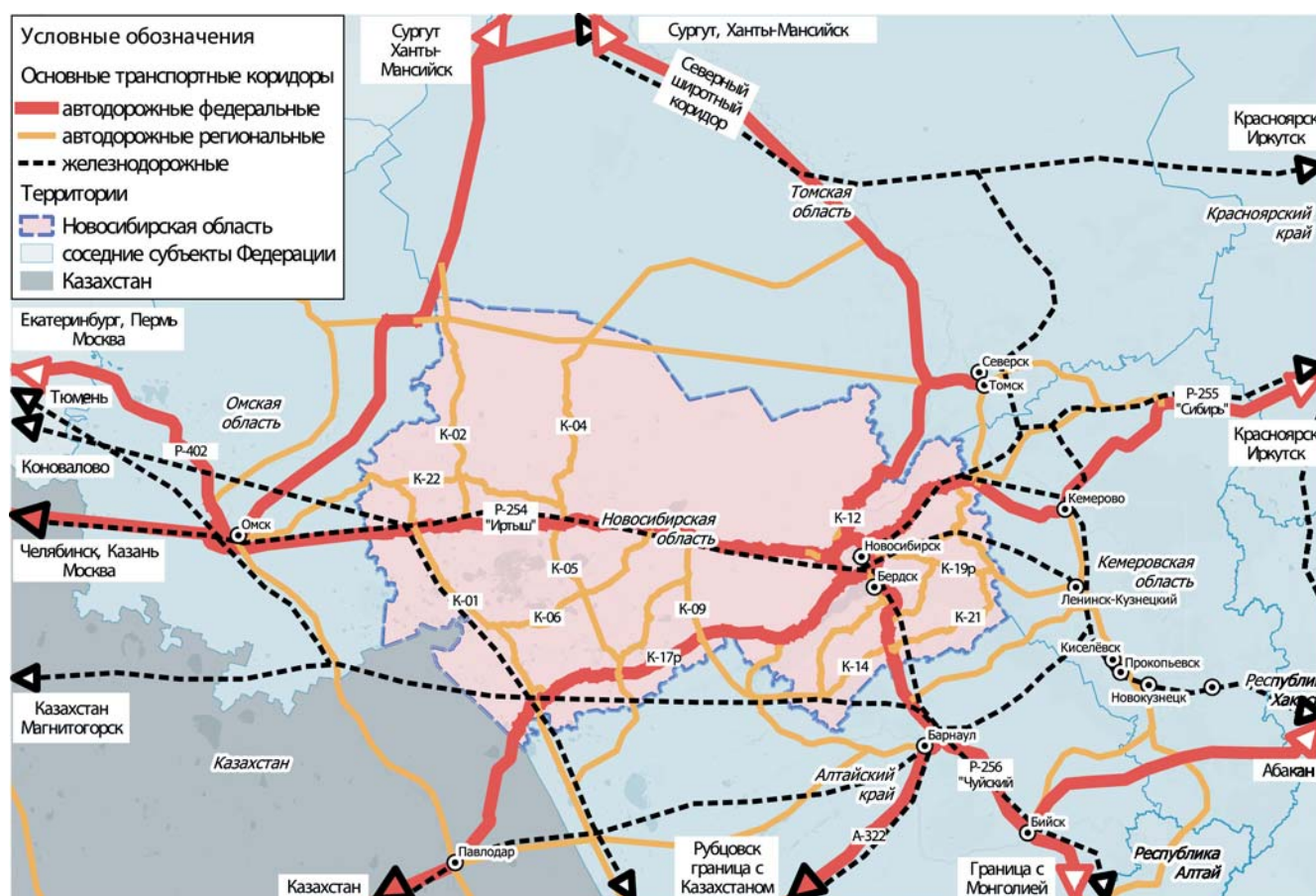


Рисунок 26. Схема федеральных и межрегиональных связей Новосибирской области

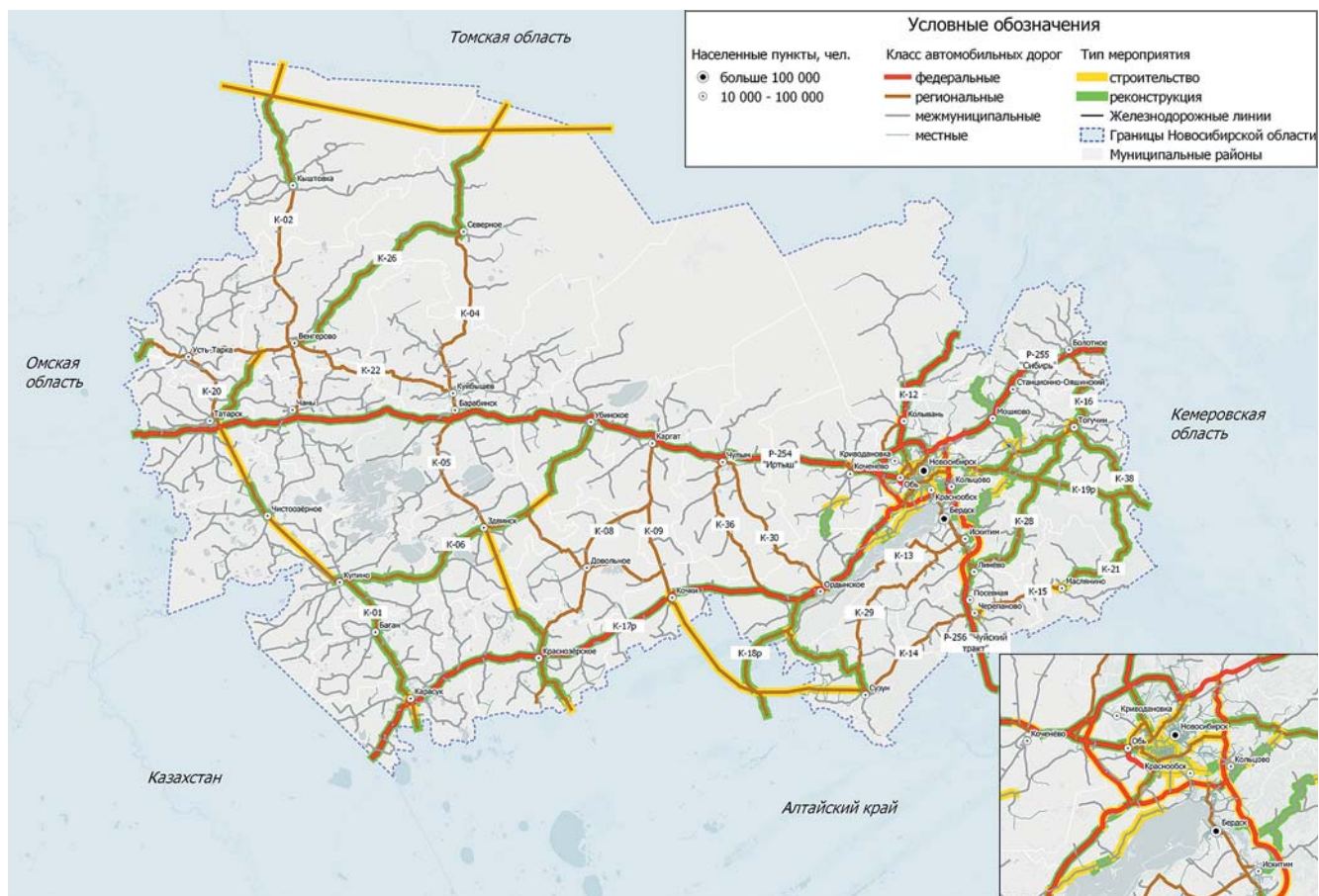


Рисунок 27. Схема развития сети автомобильных дорог до 2030 года с учетом перспективы

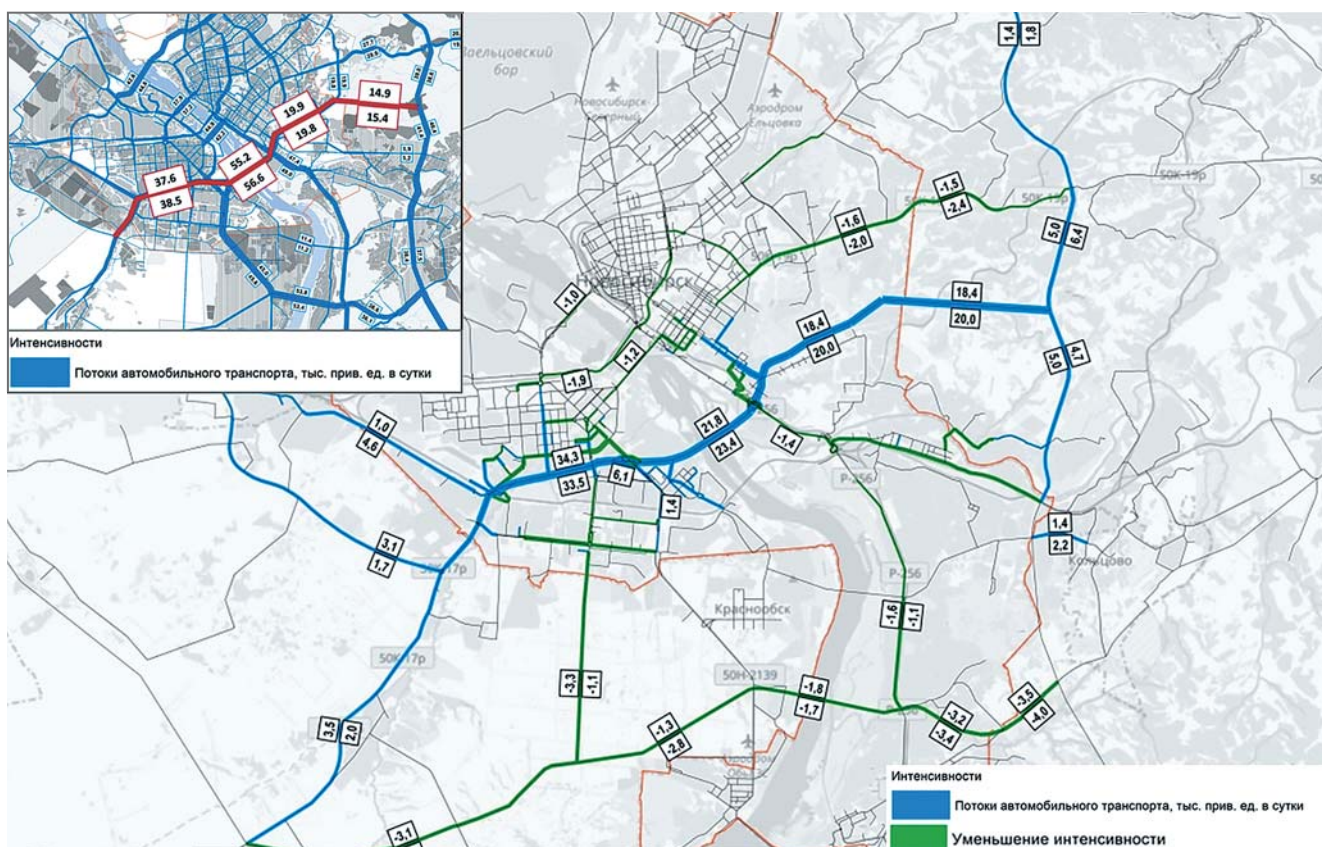


Рисунок 28. Пример транспортного моделирования объекта. Юго-западный транзит

Грузовой автомобильный транспорт

Развитие транспортно-логистического комплекса Новосибирской области должно быть поддержано развитием дорожной инфраструктуры.

Проектом предусмотрено выделение на основе перспективного спроса основных и второстепенных маршрутов для движения грузового транспорта.

Наиболее значимые потоки приходятся на дороги федерального и регионального значения.

Стратегией также предусмотрено размещение многофункциональных зон дорожного сервиса и стационарных пунктов весогабаритного контроля.

Эти объекты предлагается разместить на федеральных трассах как на въездах в Новосибирскую область, так и на въездах в Новосибирскую агломерацию. Всего запланировано размещение 7 многофункциональных зон и 18 стационарных пунктов весогабаритного контроля.

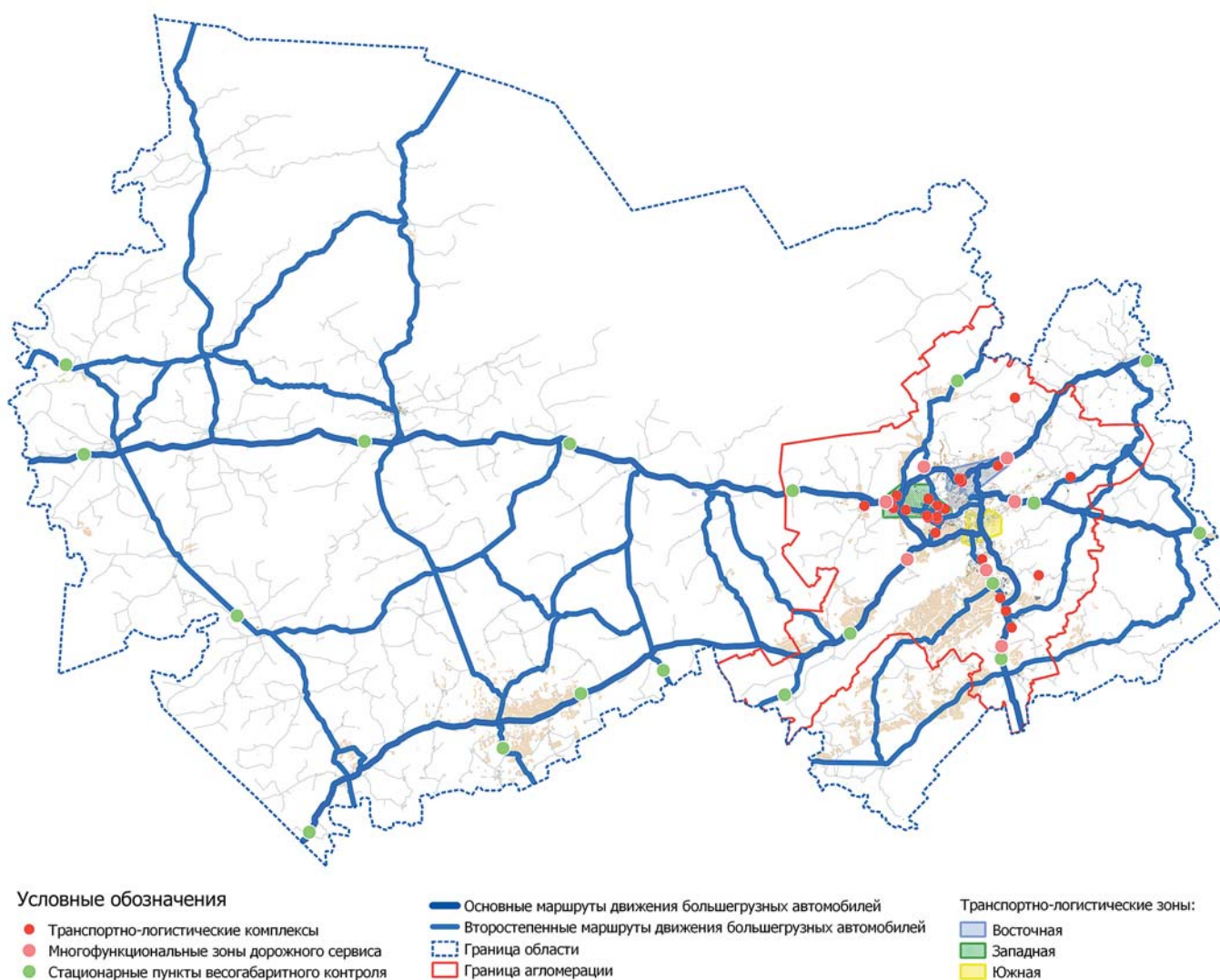


Рисунок 29. Схема развития грузового автотранспорта

Пассажирский автомобильный транспорт

В части пассажирского автомобильного транспорта на перспективу на территории Новосибирской области Стратегией предусмотрено развитие инфраструктуры и линий движения автомобильного пассажирского транспорта, а также введение нового вида — индивидуального транспорта общего пользования — такси и легковые автомобили проката.

на первую очередь:

Оптимизация городской маршрутной сети в г. Новосибирске, г. Бердске (разработка проекта и реализация мероприятий).

на расчетный срок:

1. Разработка и реализация программ развития пассажирского автомобильного транспорта:
 - а) Обеспечение транспортной доступности на автомобильном пассажирском транспорте 100% населению НСО, за счет развития индивидуального транспорта общего пользования (объем капвложений определяется на последующих стадиях проектирования, с учетом фактического расселения населения, размещения хозяйствующих субъектов и уровня развития транспортных систем);
 - б) Развитие сети социального такси¹⁷ во всех административных центрах муниципальных районов, а также в г. Обь, р.п. Кольцово и р.п. Краснообск; развитие сети школьных автобусов из населенных пунктов до государственных бюджетных образовательных учреждений (ГБОУ) (объем капвложений определяется на последующих стадиях проектирования, с учетом фактического расселения населения, размещения хозяйствующих субъектов и уровня развития транспортных систем);
 - в) Строительство автостанции на левом берегу в увязке с существующими трамвайными линиями.
2. Развитие маршрутной сети на связях между административными центрами муниципальных районов в Срединной зоне расселения НСО.
3. Оптимизация междугороднего и пригородного сообщения в увязке с развитием сети автомобильных дорог (разработка проекта и реализация мероприятий).

за расчетный срок:

1. Строительство 7 новых автостанций в увязке с железнодорожными остановочными пунктами:
 - а) г. Новосибирск — в ТПУ «Нордмолл», в ТПУ «Гусинобродское», в ТПУ «Сеятель»;
 - б) Новосибирский район — р.п. Краснообск, р.п. Кольцово;
 - в) Черепановский район — г. Черепаново — необходимо строительство двух автостанций в цен-

тре (для пригородного сообщения) и на обходе города Р-256 (для междугороднего сообщения);

- г) Искитимский район — в центре у железнодорожного вокзала в г. Искитим.
2. Обустройство безопасных и комфортных пешеходных связей между автостанциями/автовокзалами и жд вокзалами, в том числе:
 - а) автовокзал «Новосибирск» (проектом предусмотрено 3 варианта реконструкции и реорганизации автовокзала);
 - б) г. Бердск;
 - в) пгт. Сузун;
 - г) с. Убинское.
3. Строительство обустроенных конечных пунктов во всех населенных пунктах на внутрирайонном автобусном сообщении в муниципальных районах.

¹⁷ Социальное такси — дополнительная мера региональной социальной поддержки отдельных категорий граждан.

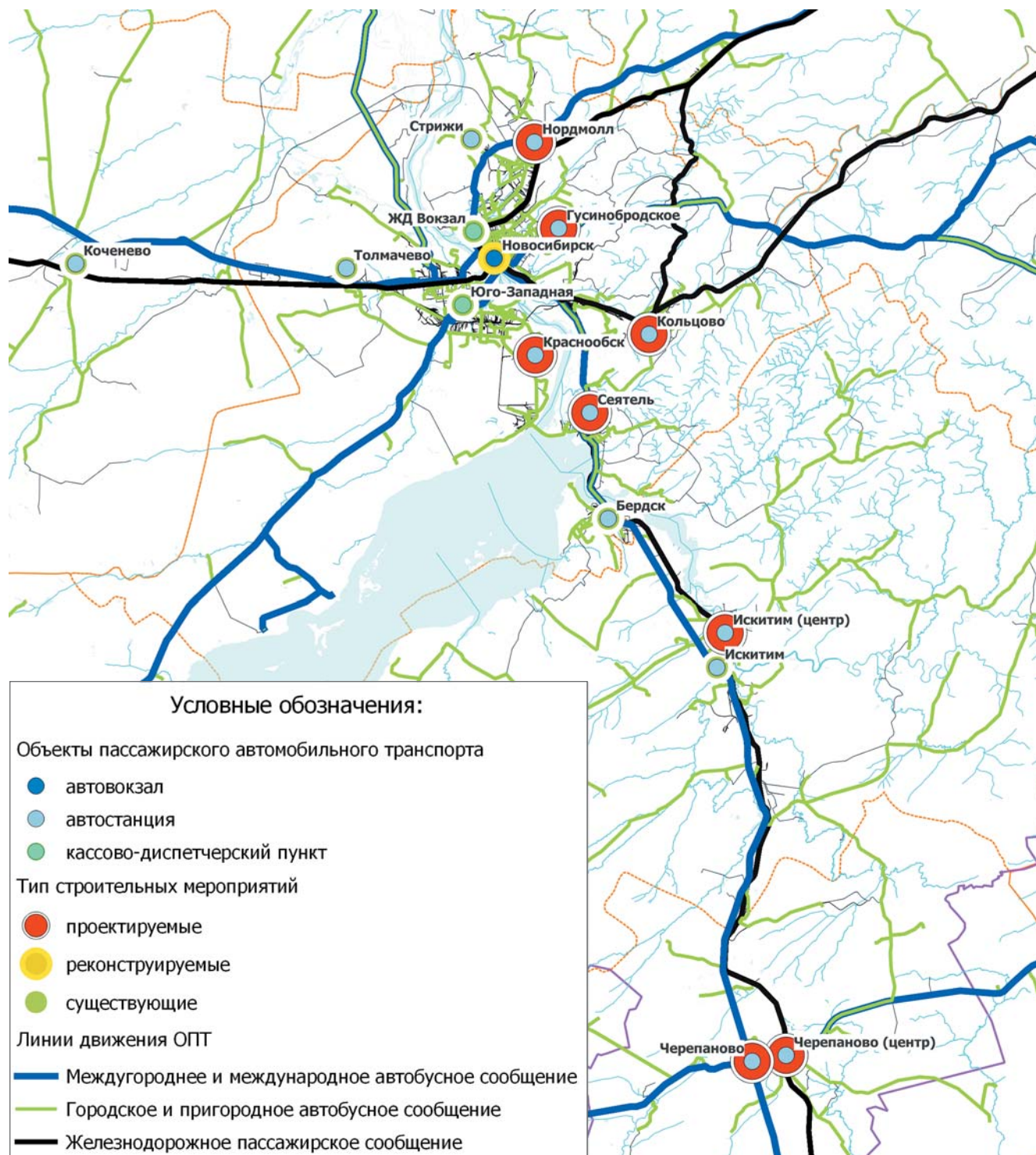


Рисунок 30. Схема развития пассажирского автомобильного транспорта

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Основные мероприятия Стратегии в части водного транспорта:

- Развитие грузового портового района Ташара, формирование на его основе речного порта;
- Вынос за пределы городской черты Новосибирского речного порта;
- Реконструкция Новосибирского судоходного шлюза;
- Замена и модернизация флота судов для грузовых и пассажирских перевозок, а также для дноуглубительных работ и обеспечения судовых ходов;
- Восстановление пристаней и причалов по берегам р. Оби и ее притокам, а именно — Новосибирск, Бердск, Искитим;
- Строительство причалов с. Ленинское, с. Боровое (Новосибирский район), Порт-убежище Завьялово, с. Сосновка (Искитимский район), д. Милованово (Ордынский район);
- Развитие речного туризма по всей системе Обско-Иртышского региона.

ФЛАГМАНСКИЕ ПРОЕКТЫ

Особое место в перечне проектных предложений занимают флагманские проекты, призванные повысить статус региона за счет инновационного развития.

Всего предложено 3 флагманских проекта.

Флагманский проект № 1

Инновационное развитие транспортной системы Сибирского наукополиса. Проект подразумевает в рамках реализации идеи «Академгородок 2.0» заложить возможность создания передовой локальной системы транспортного обслуживания, исходя из принципов и возможностей 5 и 6 технологических укладов, внедряя элементы Smart City, в том числе беспилотный транспорт.



Рисунок 31. Флагманский проект № 1. Инновационное развитие транспортной системы Сибирского наукополиса

Флагманский проект № 2

Организация высокоскоростного сообщения «Омск — Новосибирск — Красноярск» со строительством новых путей сообщения и организацией терминалов в Омске, Аэросити, Наукополисе, Юрге, Красноярске.

Проект призван усилить статус Южно-Сибирского макрорегиона с центром город Новосибирск, обеспечив полноценное включение в зону влияния — город Красноярск.

При этом высокоскоростная связь может быть реализована за счет принципиально новой транспортной системы — нового вида транспорта, например, HyperLoop.



Рисунок 32. Флагманский проект № 2. Организация высокоскоростного сообщения «Омск — Новосибирск — Красноярск»

Флагманский проект № 3

С целью значительного повышения эффективности принятия решений в части развития транспортной системы, исходя из возможностей цифровой экономики и закрепления за Новосибирской областью права считаться административным центром Южно-Сибирской макрорегиона, предлагается реализовать флагманский проект № 3 — Создание центра управления развитием транспортной системы Южно-Сибирского макрорегиона.

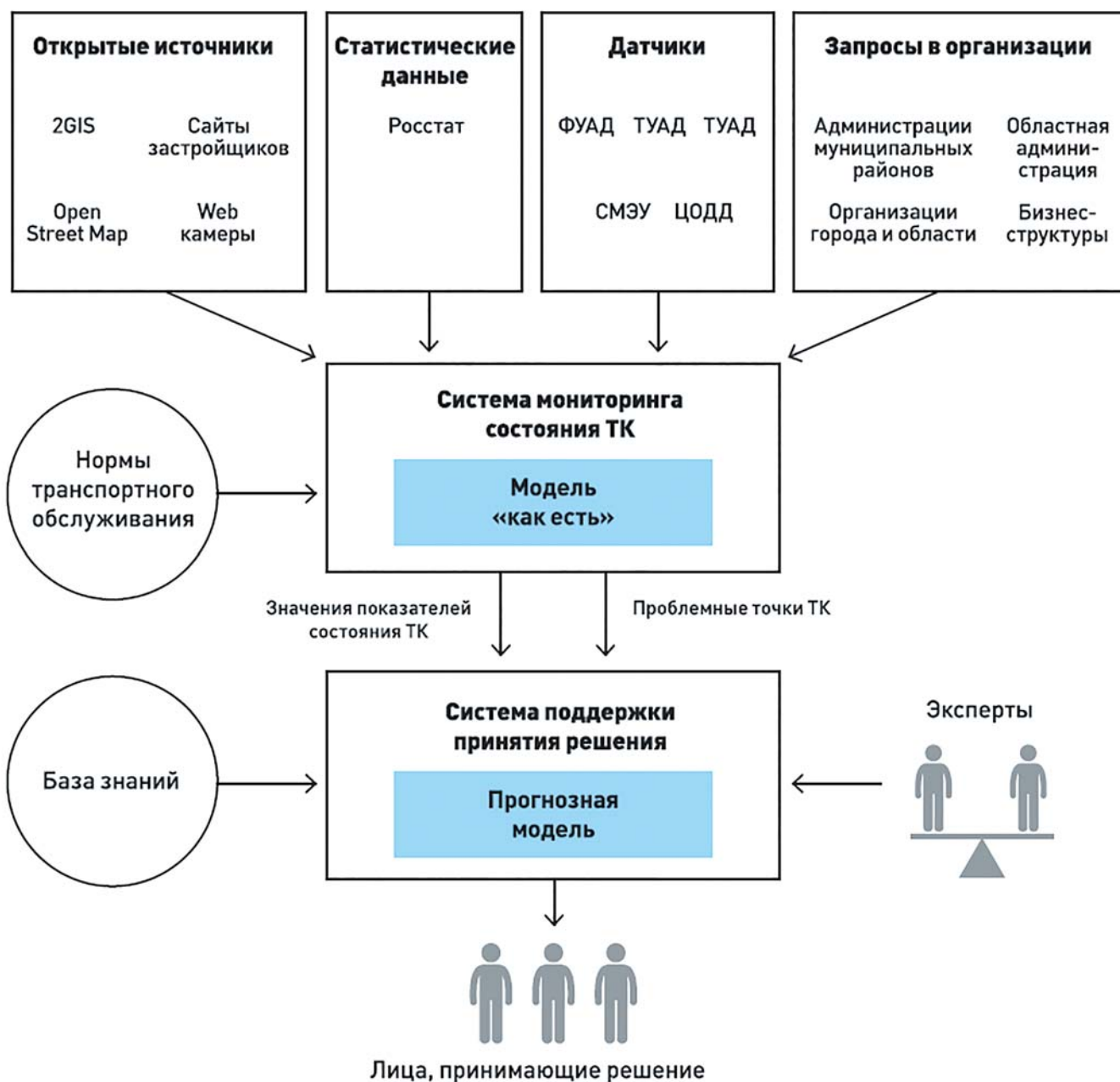


Рисунок 33. Флагманский проект № 3. Создание центра управления развитием транспортной системы Южно-Сибирского макрорегиона

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящей работе на третьем этапе разработана Транспортная стратегия Новосибирской области. Стратегия структурирована в соответствии с методическими рекомендациями по разработке региональных транспортных стратегий, которые регламентируют разработку следующих разделов:

- Паспорт Стратегии,
- Оценка состояния и проблемы развития транспортного комплекса региона,
- Сценарные варианты,
- Прогноз социально-экономического развития транспортного комплекса региона,
- Приоритеты транспортной политики,
- Цели, задачи и индикаторы развития транспортного комплекса,
- Основные направления региональной транспортной политики,
- Основной вариант развития транспортного комплекса региона,
- Оценка социально-экономической эффективности,
- Оценка ресурсных возможностей,
- Сроки и этапы реализации Стратегии,
- Ожидаемые результаты от реализации Стратегии,
- Механизмы реализации Стратегии.

При разработке документа были соблюдены основные принципы разработки Стратегии, такие как

1. Баланс транспортного спроса и транспортного предложения как базовый экономический принцип.
2. Рассмотрение территориально-транспортной системы Новосибирской области на пяти уровнях: глобальном, макрорегиональном, региональном, агломерационном, муниципальном.
3. Реализация пространственного подхода к планированию развития территорий — транспортная система рассматривается как элемент социально-экономического пространственного каркаса жизнедеятельности на территории Новосибирской области.
4. Координация планируемых действий по достижению целей социально-экономического развития Новосибирской области и ее транспортной системы между федеральным и региональным уровнями государственной власти, органами местного самоуправления, бизнесом и обществом.
5. Сбалансированное использование ресурсов.

В рамках НИР разработаны первоочередные (до 2024 года) и долгосрочные (на расчетный срок, до 2030 года) мероприятия, а также планы развития транспортной инфраструктуры на перспективу (за 2030 год).

На расчетный срок проанализировано несколько сценариев развития города, учитывающих влияние

внешних глобальных, макрорегиональных и внутрирегиональных факторов: инерционный сценарий; умеренный сценарий, оптимистичный сценарий. Выбор из представленных сценариев рекомендуемого основан на комплексном анализе сценариев, базирующемся на математическом моделировании транспортных и пассажирских потоков, а также на основании экспертных оценок. В качестве рекомендуемого на 2030 год принят умеренный сценарий. Мероприятия по развитию транспортной системы, дополнительно учтенные в оптимистичном сценарии на 2030 год, отнесены на перспективу (за 2030 год). На 2024 год рассматривался один — умеренный сценарий, основанный на анализе мероприятий, указанных в действующих документах территориально-транспортного планирования.

В рамках НИР сформирован перечень приоритетных первоочередных мероприятий, в рамках которого выделены отраслевые документы, рекомендуемые к разработке, а также первоочередные проекты:

1. Юго-Западный транзит.
2. Реконструкция участков автодорожной сети V технической категории с автобусным сообщением до IV технической категории.
3. Капитальный ремонт дорог регионального значения в Татарско-Карасукском и Ордынско — Карасукском транспортно-коммуникационном поясе расселения, с целью доведения до нормативного состояния, в соответствии с Майским указом — 2018.
4. Реализация проекта «Оптимизация городской маршрутной сети в г. Новосибирске, г. Бердске».
5. Модернизация и развитие трамвайной сети г. Новосибирска.

В части реализации региональной транспортной политики в качестве приоритетного первоочередного мероприятия выделена разработка концепции транспортного обслуживания Сибирского наукополиса (возможно в составе Проекта градостроительного развития зоны опережающего развития Новосибирской агломерации «Наукополис»).

Элемент транспортного комплекса	№	Наименование мероприятия	Источник мероприятия	Этап реализации мероприятия	Стоимость реализации, млн. руб.
1	2	3	4	5	6
Логистические узлы	1	Развитие логистической инфраструктуры международного транспортного евро-азиатского коридора «Восток — Запад», в том числе: — Создание новых контейнерных площадок — Создание новых и развития уже существующих транспортно-логистических объектов в рамках Западной транспортно-логистической зоны Новосибирской агломерации. — Развитие Промышленно-логистического парка Новосибирской области — Развитие грузовой транспортно-логистической инфраструктуры аэропорта Толмачево, в том числе грузового интермодального терминала, международного пункта почтового обмена — Формирование и развитие Восточной транспортно-логистической зоны Новосибирской агломерации, обеспечение создания в ее границах новых и развития уже существующих транспортно-логистических объектов — Создание и развитие Промышленно-логистического парка «Восточный» — Начало формирования Южной транспортно-логистической зоны Новосибирской агломерации. — Развитие и модернизация существующих складских комплексов Новосибирской области, в том числе повышение классности складов до уровня А и В	ТС РФ, КТС НА	2025–2030 (2018–2024)	24 600
		Развитие логистической инфраструктуры международного транспортного евро-азиатского коридора «Восток — Запад», в том числе: Создание транспортно-логистических комплексов в Западной, Восточной и Южной логистических зонах	ТС РФ, СТП НА	перспектива	14 000
		Модернизация и увеличение пропускной способности существующих контейнерных терминалов — «Клещиха», «Евросиб», «ТрансГарант»	предложение ТС НСО	2018–2024	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования
Транспортно-пересадочные узлы	4	1 очередь строительства транспортно-пересадочных узлов 1 уровня (федерального значения): ТПУ «Новосибирск-Главный», ТПУ «Бердск», ТПУ «Обь», ТПУ «Черепаново», ТПУ «Искитим»	КТС НА	2025–2030	9 000
	5	1 очередь строительства транспортно-пересадочных узлов 2 уровня (регионального значения): ТПУ «Речной вокзал», ТПУ «Гагаринская», ТПУ «Площадь Маркса», ТПУ «Заельцовская», ТПУ «Молодежная», ТПУ «Чистая слобода», ТПУ «Чемская», ТПУ «Клещиха», ТПУ «Нордмолл», ТПУ «Кольцово»	КТС НА	2025–2030/перспектива	8 000
	6	Формирование системы транспортно-пересадочных узлов 1 уровня (федерального значения) в ядре Новосибирской агломерации: ТПУ «Новосибирск-Западный», ТПУ «Новосибирск-Восточный»	КТС НА	перспектива	3 000
	7	Формирование системы транспортно-пересадочных узлов 1 уровня (федерального значения) в срединной и периферийной зонах Новосибирской агломерации: ТПУ «Инская», ТПУ «Нижняя Ельцовка», ТПУ «Толмачево», ТПУ «Коченево»	КТС НА	перспектива	6 000
	8	Формирование системы транспортно-пересадочных узлов 1 уровня (федерального значения) на территории Новосибирской области вне границ Новосибирской агломерации: ТПУ «Барабинск», ТПУ «Чаны», ТПУ «Татарск», ТПУ «Баган», ТПУ «Каргат», ТПУ «Чулым», ТПУ «Болотная»	СТП НСО, предложение ТС НСО	перспектива	10 500
	9	Формирование системы транспортно-пересадочных узлов 2 уровня (регионального значения) в ядре Новосибирской агломерации: ТПУ «Камышенский», ТПУ «Разъезд Иня», ТПУ «Южная»	КТС НА	перспектива	2 400

Элемент транспортного комплекса		№	Наименование мероприятия	Источник мероприятия	Этап реализации мероприятия	Стоимость реализации, млн. руб.
1	2	3	4	5	6	
Логистические узлы	Транспортно-пересадочные узлы	10	Формирование системы транспортно-пересадочных узлов 2 уровня (регионального значения) в срединной и периферийной зонах Новосибирской агломерации: ТПУ «Чик», ТПУ «Сокур», ТПУ «Мочище», ТПУ «Обское море», ТПУ «Матвеевка», ТПУ «Мошково», ТПУ «Льнозавод», ТПУ «Тогучин»	КТС НА	перспектива	6 400
		11	Формирование системы транспортно-пересадочных узлов 2 уровня (регионального значения) на территории Новосибирской области вне границ Новосибирской агломерации: ТПУ «Чистоозерное», ТПУ «Карасук»	предложение ТС НСО	перспектива	1 600
Воздушный транспорт	Грузовой и пассажирский воздушный транспорт	12	Развитие аэропортового комплекса в рамках Аэросити: — реконструкция аэропортового комплекса «Толмачево»; — развитие транспортно-логистического комплекса; — создание Новосибирского укрупненного центра Единой системы организации воздушного движения, реконструкция и техническое перевооружение, площадь земельного участка — до 2500 кв. м (Новосибирская область); — развитие чартерных рейсов самолетов и вертолетного транспорта	ТС РФ, СТП РФ, ГП РФ, РТС, СТП НСО, СТП НА	2018–2024	14 100
	Малая авиация	13	Разработка и реализация программ развития малой авиации: — Развитие местных воздушных линий внутри области на связях г. Бердск с с. Северное, Кыштовка, в том числе создание и модернизация взлетно-посадочных полос. — Модернизация (в том числе ремоторизацию) действующего парка воздушных судов малой авиации. — Развертывание серийного производства современных воздушных судов малой авиации на базе авиационных предприятий г. Новосибирска. — Организация эффективной системы интегрированной логистической поддержки ВС АОН (малой авиации) российского и иностранного производства. — Восстановление системы первоначальной подготовки пилотов на базе авиационных клубов ДОСААФ и авиационных учебных центров. (1 очередь — Разработка региональной программы развития малой авиации до 2030 г.)	СТП НСО, предложение ТС НСО	2025–2030 (2018–2024)	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования
Рельсовый городской	Сеть железных дорог и грузовой железнодорожный транспорт	14	Строительство восточного обхода Новосибирского железнодорожного узла (строительство дополнительных главных путей на участке Инская — Сокур — Жеребцово)	СТП РФ, Стратегия развития ж/д РФ, СТП НА	2025–2030	4 800
		15	Строительство северного обхода Новосибирского железнодорожного узла	СТП РФ, Стратегия развития ж/д РФ, СТП НА	перспектива	6 000
		16	Строительство дополнительных главных путей на участке Сибирская — Черепаново — Среднесибирская	ТС РФ, СТП РФ	2018–2024	6 000
		17	Развитие железнодорожной сети на участке Татарская — Карасук: — электрификация путей; — строительство дополнительных главных путей	ТС РФ, СТП РФ, Стратегия развития ж/д РФ	2025–2030	42 000
		18	Восстановление железнодорожной ветки Мошково-Кузнецовка-Ташара	СТП НА	2025–2030	50 000
		19	Строительство ж/д линии Татарская — Называевская — Конавалово, которая в перспективе станет грузовым дублем Транссиба	СТП РФ	2025–2030	50 000
		20	Модернизация станций с ожидаемым ростом грузовой работы: Евсино, Линево, Искитим, Бердск, Чемская, Ключиха, Чик, Иня-Восточная, Изынский, Тогучин, Крахаль, Новосибирск-Восточный, Новосибирск-Главный	СТП НА	2025–2030	800

Элемент транспортного комплекса		№	Наименование мероприятия	Источник мероприятия	Этап реализации мероприятия	Стоимость реализации, млн. руб.
1	2	3	4	5	6	
Рельсовый городской	Пассажирский железнодорожный транспорт	21	Организация скоростного железнодорожного пассажирского сообщения на существующей железнодорожной линии на участках Новосибирск — Барнаул (модернизация станции в Новосибирске, Сеятеле, Бердске, Черепаново)	СТП РФ, СТП НСО	2018–2024	46 300
		22	Организация скоростного железнодорожного пассажирского сообщения на существующей железнодорожной линии на участках Омск — Новосибирск, Новосибирск — Кемерово — Новокузнецк (модернизация станций в Коченеве, Барабинске, Юрге, Татарске)	СТП РФ, СТП НСО	2025–2030	304 000
		23	Организация тактового движения в направлении Новосибирск — Бердск — Искитим	КТС НА	перспектива	12 000
		24	Реализация проекта «Городская электричка» в г. Новосибирск, в т.ч. восстановление пригородного пассажирского сообщения железнодорожным транспортом от поселка Пашино к Новосибирск-Гл.	ТС РФ, СТП НА, ГП НСК	перспектива	22 200
		25	Строительство железнодорожной ветки до международного аэропорта «Толмачево»	КТС НА	2025–2030	6 500
	Рельсовый городской транспорт	26	Разработка и реализация программ строительства метрополитена в г. Новосибирске: 1 очередь развития метрополитена: — строительство второго главного пути Дзержинской линии на перегоне Березовая роща — Золотая Нива; — продление Дзержинской линии и строительство станций ст. Молодежная и ст. Гусинобродская; — строительство станции «Спортивная»; — строительство электродепо № 2; — разработка Отраслевой схемы развития метрополитена с выделением этапов строительства и технико-экономическим обоснованием	ТС РФ / КТС НА	перспектива	20 600
		27	Разработка и реализация программ строительства метрополитена в г. Новосибирске: 2 очередь развития метрополитена: — продление Ленинской линии на запад (3 станции) — ст. Площадь Станиславского, Пермская, Южная	ТС РФ / КТС НА	перспектива	17 100
		28	Разработка и реализация программ строительства метрополитена в г. Новосибирске: 3 очередь развития метрополитена: — продление Ленинской линии на север (3 станции) — ст. Ботанический сад, Северная, Авиацонная	ТС РФ / КТС НА	перспектива	28 400
		29	Разработка и реализация программ строительства трамвая в г. Новосибирске: 1 очередь развития трамвая: — реконструкция существующей трамвайной сети с обособлением участков и реконструкцией светофорных объектов для приоритета проезда трамвая на перекрестках; — разработка Отраслевой схемы комплексного развития ускоренного и обычного трамвая с выделением этапов строительства и технико-экономическим обоснованием	КТС НА	2018–2024	500
		30	Разработка и реализация программ строительства трамвая в г. Новосибирске: 2 очередь развития трамвая: — строительство линии ускоренного трамвая в мкр. Обь ГЭС от ст.м. Площадь Маркса через жд о.п. Чемской (проектируемый о.п. «городской электрички»); — продолжение трамвайной линии до жд о.п. Чистая Слобода и ул. Дукача (проектируемый о.п. «городской электрички») по проект. продолжению ул. Титова; — строительство трамвайной линии от ст.м. Золотая Нива по ул. Кошурникова; — строительство трамвайной линии от ж/м Плющихинский до проект. ст. м. Молодежная;	КТС НА	2025–2030 (2018–2024)	800

Элемент транспортного комплекса		№	Наименование мероприятия	Источник мероприятия	Этап реализации мероприятия	Стоимость реализации, млн. руб.
1		2	3	4	5	6
Рельсовый городской	Рельсовый городской транспорт	30	— организация трамвайного движения на следующих мостовых переходах, с целью возобновления трамвайного сообщения между левым и правым берегом для повышения связности двух частей города: Димитровский мост (или проектируемый Центральный мост), проектируемый Матвеевский мост (для ускоренной связи с р.п. Кольцово и п.г.т. Краснообск) — при невозможности реализации данного мероприятия, возможен вариант трамвайной связи в створе Нижне-Ельцовского моста; — строительство трамвайной сети в центре города, до рп Кольцово, до мкр. Пашино, связка ул. Петухова и Троллейной ул. по ул. Хилокской	КТС НА	2025–2030 (2018–2024)	800
		31	Разработка и реализация программ строительства трамвая в г. Новосибирске: 3 очередь развития трамвая: — строительство трамвайной сети в проектируемом жилом районе Затон и связь с правым берегом города через проект. Заельцовский мост; — связь от Плющихинского ж/м до жд. ст. Камышенская; — связь просп. Дзержинского с перспективной и существующей застройкой Каменского шоссе	КТС НА	перспектива	300
Автомобильный транспорт	Сеть автомобильных дорог	32	Реконструкция автодороги федерального значения Р-254 «Иртыш» Челябинск — Курган — Омск — Новосибирск (1 очередь — Реконструкция автодороги федерального значения Р-254 «Иртыш» на участке км 1392 — км 1441)	ТС РФ / СТП РФ	2025–2030 (2018–2024)	190 600
		33	Реконструкция автодороги федерального значения Р-255 «Сибирь» Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск	ТС РФ / СТП РФ	2025–2030	44 600
		34	Строительство автомобильной дороги «Восточный обход города Новосибирска» на участке км 14 — км 49	ТС РФ / СТП РФ	2018–2024	21 357
		35	Завершение строительства автомобильной дороги «Восточный обход города Новосибирска»	ТС РФ / СТП РФ	2025–2030	36 200
		36	Реконструкция автодороги федерального значения Р-256 «Чуйский тракт» Новосибирск — Барнаул — Горно-Алтайск — граница с Монголией	ТС РФ / СТП РФ	2025–2030	23 500
		37	Строительство Южного обхода г.Новосибирска со строительством Нижне-Ельцовского автодорожного перехода через р. Обь	СТП РФ (графическая часть)	2018–2024 2025–2030	68 800
		39	Строительство магистрали непрерывного движения Юго-Западный транзит в г. Новосибирске	ГП Новосиб, КТС НА	2018–2024	45 000
		40	Строительство Ельцовской магистрали	ГП Новосиб, КТС НА	перспектива	41 300
		41	Реконструкция автодороги регионального значения К-19р «Новосибирск — Ленинск-Кузнецкий» (1 очередь — Реконструкция автодороги регионального значения К-19р «Новосибирск — Ленинск-Кузнецкий» на участке км 12- км 24)	КТС НА, СТП НСО	2025–2030 (2018–2024)	52 500
		42	Реконструкция автодороги регионального значения К-17р «Новосибирск — Кочки — Павлодар» (1 очередь — Реконструкция автодороги регионального значения К-17р «Новосибирск — Кочки — Павлодар» на участке Новосибирск — Ярково, протяженностью 28 км)	КТС НА, СТП НСО	2025–2030 (2018–2024)	62 300
		43	Реконструкция автодороги регионального значения К-12 «Новосибирск — Колывань — Томск» (1 очередь — реконструкция автодороги регионального значения К-12 «Новосибирск — Колывань — Томск» на участке км 12 — км 29) — будет передана в федеральную собственность в период с 2022 по 2026 годы	КТС НА, СТП НСО	2025–2030 (2018–2024)	19 300

Элемент транспортного комплекса		№	Наименование мероприятия	Источник мероприятия	Этап реализации мероприятия	Стоимость реализации, млн. руб.
1		2	3	4	5	6
Автомобильный транспорт	Сеть автомобильных дорог	44	Реконструкция автодороги регионального значения К-01 «Татарск — Карасук — Славгород — Рубцовск»	СТП НСО	2025–2030	16 100
		45	Строительство подключения от автодороги К-02 «Чаны-Венгерово-Кыштовка» к северному широтному коридору, проходящему по Томской области	СТП НСО	2025–2030	3 300
		46	Формирование межрегиональной связи «Каргат — Кочки — Камень-на-Оби — Сузун» с мостовым переходом через р. Обь	СТП НСО	перспектива	7 300
		47	Формирование связи «автодорога К-18р «120 км а/д К-17р-Камень-на-Оби (в границах НСО)» — Спирино — Чингис — Мышланка — Сузун»	КТС НА	перспектива	12 800
		48	Строительство дублера ул. Станционной	СТП Новосибирского района	2025–2030	1 700
		49	Реконструкция а/д К-16 «130 км а/д М-53 -Тогучин — Карпысак»	СТП НСО	2025–2030	2 800
		50	Реконструкция а/д «71 км а/д М-52 — Легостаево — Чемское — 76 км а/д К-16»	СТП НСО	2025–2030	3 500
		51	Реконструкция а/д «Тогучин — Степногутово»	СТП НСО	перспектива	1 900
		52	Формирование связи «Сузун — Черепаново — Маслянино — а/д К-19р» для обслуживания перспективных ТОСЭР	КТС НА	2025–2030	2 800
		53	Формирование связи «Северное — Кедровый — Томск»	СТП Северного района	перспектива	4 300
		54	Реконструкция участка связи «Куйбышев — Венгерово — Усть-Тарка — гр. Омской области»	СТП НСО	2018–2024	400
		55	Формирование связи с усовершенствованным покрытием «Татарск — Северное»	СТП НСО	2025–2030	6 400
		56	Формирование связи «Барабинск — Здвинск — Краснозерское — Славгород — Кулунда»	СТП НСО	перспектива	6 100
		57	Формирование связи «Убинское — Здвинск — Купино»	СТП НСО	перспектива	5 000
		58	Строительство платного Центрального автодорожного моста через р. Обь в г. Новосибирске	ГП Новосиб, КТС НА	2018–2024	41 000
		59	Строительство Матвеевского совмещенного моста через р. Обь в г. Новосибирске	ГП Новосиб, КТС НА	2025–2030	37 100
		60	Строительство продолжения ул. Одоевского от Матвеевского моста до а/д К-17р «Новосибирск-Кочки-Павлодар»	ГП Новосиб, КТС НА	2025–2030	5 000
		61	Строительство продолжения ул. Сибиряков-Гвардейцев как дублера Советского шоссе	СТП Новосибирского района	2025–2030	1 300
		62	Реконструкция Станционной ул. и пр. Мозжерина	КТС НА	2018–2024	2 600
		63	Строительство а/д обход с. Сарапулка с мостовым переходом через р. Иня	КТС НА	2018–2024	2 200
		64	Формирование связей на направлении Коченево — Ордынское	СТП НСО, КТС НА	перспектива	1 400
		65	Формирование связи ОбьГЭС — Ленинское — Береговое — Новопичугово — а/д К-17р	КТС НА	перспектива	3 000

Элемент транспортного комплекса		№	Наименование мероприятия	Источник мероприятия	Этап реализации мероприятия	Стоимость реализации, млн. руб.
1	2	3	4	5	6	
Автомобильный транспорт	Сеть автомобильных дорог	66	Строительство продолжения ул. Стартовой для перераспределения потоков с мостов на левом берегу р. Оби	ГП Новосиба, КТС НА	2025–2030	7 700
		67	Формирование связи Кольцово — Академгородок — Шелковичиха — а/д К-19р	КТС НА	2025–2030	1 100
		68	Реконструкция связи с перспективным портом Ташарой от а/д Р-255 «Сибирь Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск»	КТС НА	2025–2030	900
		69	Формирование связи «г. Искитим — Верхний Кoen — Михайловка — а/д К-19р» с реконструкцией «19 км а/д Н-0804-Морозово»	КТС НА	2025–2030	2 800
		70	Создание связи Буготак — Томилово — Мошково	КТС НА	перспектива	1 500
		71	Строительство автодорожных обходов населенных пунктов, через которые проходят транзитные потоки транспорта (обходы Черепаново, Тогучина, Колывани, Маслянино, Ордынского, Ярково, Карасука, Кочки и Плотниково)	СТП НСО, предложение ТС НСО	2025–2030	9 000
	Грузовой автомобильный транспорт	72	Строительство 18 стационарных пунктов весогабаритного контроля 1 очередь — 4 пункта 2 очередь — 6 пунктов 3 очередь — 8 пунктов	предложение ТС НСО	2025–2030 (2018–2024)	750
		73	Строительство 7 многофункциональных зон дорожного сервиса 1 очередь — 3 зоны 2 очередь — 4 зоны	предложение ТС НСО	2025–2030 (2018–2024)	1 800
	Пассажирский автомобильный транспорт	74	Разработка и реализация программ развития пассажирского автомобильного транспорта: 1 очередь развития: — Строительство 7 новых автостанций в увязке с железнодорожными остановочными пунктами: в ТПУ «Нордмолл», в ТПУ «Гусинобродское», в ТПУ «Сеятель», в р.п. Краснообск, в р.п. Кольцово, в г. Искитим, в г. Черепаново; — Обустройство безопасных и комфортных пешеходных связей между автостанциями/автовокзалами и жд вокзалами: в г. Бердск, пгт. Сузун, с. Убинское	КТС НА	перспектива	1 400
		75	Разработка и реализация программ развития пассажирского автомобильного транспорта: 2 очередь развития: — Обеспечение транспортной доступности на автомобильном пассажирском транспорте 100% населению НСО, за счет развития индивидуального транспорта общего пользования (объем капвложений определяется на последующих стадиях проектирования, с учетом фактического расселения населения, размещения хозяйствующих субъектов и уровня развития транспортных систем); — Развитие сети социального такси во всех административных центрах муниципальных районов, а также в г. Обь, р.п. Кольцово и р.п. Краснообск; развитие сети школьных автобусов из населенных пунктов до государственных бюджетных образовательных учреждений (ГБОУ) (объем капвложений определяется на последующих стадиях проектирования, с учетом фактического расселения населения, размещения хозяйствующих субъектов и уровня развития транспортных систем); — Строительство автостанции на левом берегу, в увязке с существующими трамвайными линиями	СТП МР / КТС НА	2025–2030	150
		76	Разработка и реализация программ развития пассажирского автомобильного транспорта: 3 очередь развития: — Строительство обустроенных остановочных и конечных пунктов во всех населенных пунктах на внутрирайонном, пригородном и междугороднем автобусном сообщении	СТП МР	перспектива	1 500

Элемент транспортного комплекса		№	Наименование мероприятия	Источник мероприятия	Этап реализации мероприятия	Стоимость реализации, млн. руб.
1	2	3	4	5	6	
Автомобильный транспорт	Пассажирский автомобильный транспорт	77	Развитие маршрутной сети на связях между административными центрами муниципальных районов в Срединной зоне расселения НСО	предложение ТС НСО	2025–2030	100
		78	Оптимизация междугороднего и пригородного сообщения в увязке с развитием сети автомобильных дорог (разработка проекта и реализация мероприятий)	предложение ТС НСО	2025–2030	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования
		79	Оптимизация городской маршрутной сети в г. Новосибирске, г. Бердске (разработка проекта и реализация мероприятий)	КТС НА	2018–2024	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования
Водный транспорт	Грузовой водный транспорт	80	Реконструкция Новосибирского судоходного шлюза (г. Новосибирск): — поддержание гарантированных габаритов судового хода, а при необходимости — их увеличение, восстановление устойчивости напорного фронта на гидротехнических сооружениях Обского бассейна. — реконструкция нижнего подходного канала Новосибирского шлюза.	ТС РФ / СТП РФ	2018–2024	600
		81	Улучшение судоходных условий р. Обь на участке устье I-ШК — устье р. Томь	предложение ТС НСО	2025–2030	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования
		82	Развитие грузового портового района Ташара, создание речного порта, в том числе перенаправление грузопотоков с автомобильного на внутренний водный транспорт	СТП НА	2018–2024	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования
		83	Вынос Новосибирского речного порта за пределы городской черты	КТС НА	2018–2024	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования
		84	Замена и модернизация флота судов для грузовых и пассажирских перевозок, а также для дноуглубительных работ и обеспечения судовых ходов	предложение ТС НСО	2025–2030	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования
	Пассажирский водный транспорт	85	Восстановление пристаней и причалов по берегам р. Оби и ее притоках: Новосибирск, Бердск, Искитим	СТП НСО	2025–2030	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования

Элемент транспортного комплекса		№	Наименование мероприятия	Источник мероприятия	Этап реализации мероприятия	Стоимость реализации, млн. руб.
1		2	3	4	5	6
Водный транспорт	Пассажирский водный транспорт	85	Восстановление пристаней и причалов по берегам р. Оби и ее притоках: Новосибирск, Бердск, Искитим	СТП НСО	2025–2030	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования
		86	Развитие речного туризма по всей системе Обско-Иртышского региона	СТП НСО	2025–2030	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования
		87	Строительство причалов с. Ленинское, с. Боровое (Новосибирский район), Порт-убежище Завьялово, с. Сосновка (Искитимский район), д. Милованово (Ордынский район)	СТП НА	2025–2030	500
Флагманские проекты		88	Организация высокоскоростного сообщения Омск — Новосибирск — Красноярск со строительством новых путей сообщения и организацией терминалов в Аэросити, Наукополисе, Юрге	КТС НА	перспектива	345 000
		89	Создание центра управления развитием ТКС Южно-Сибирского макрорегиона	предложение ТС НСО	2018–2024	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования
		90	Инновационное развитие ТКС Сибирского наукополиса	предложение ТС НСО	2025–2030	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования
		91	Развитие грузовой транспортной связи Новосибирск — Урумчи: — модернизация железнодорожной сети для связи с Китаем (Урумчи); — включение автодорог федерального значения Р-254 «Иртыш» и части автодороги Р-256 «Чуйский тракт» в транспортный коридор OBOR с выходом в Алтайский край и транзитом через Казахстан в Китай (связь с Урумчи)	предложение ТС НСО	перспектива	Объем капиталовложений будет определен на последующих стадиях проектирования

Транспортная доступность на индивидуальном транспорте от аэропорта Толмачево

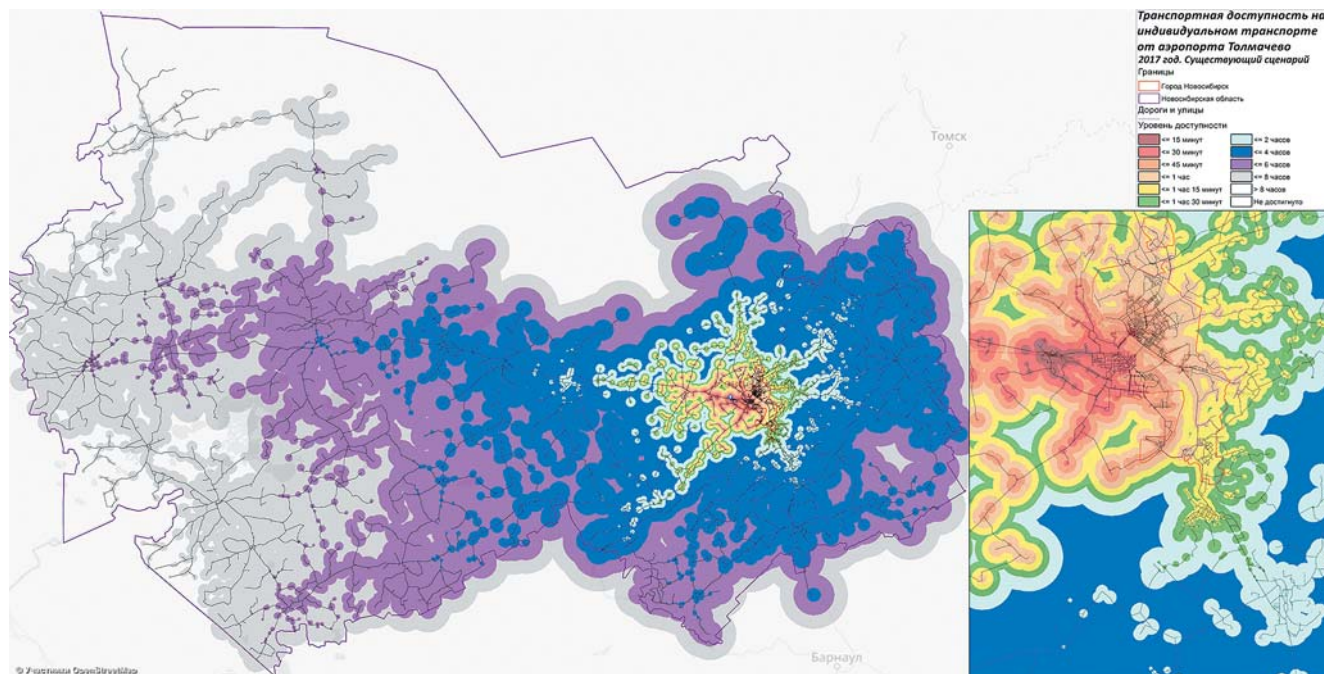


Рисунок Б1-а. Транспортная доступность на индивидуальном транспорте от аэропорта Толмачево. 2017 год. Существующий сценарий

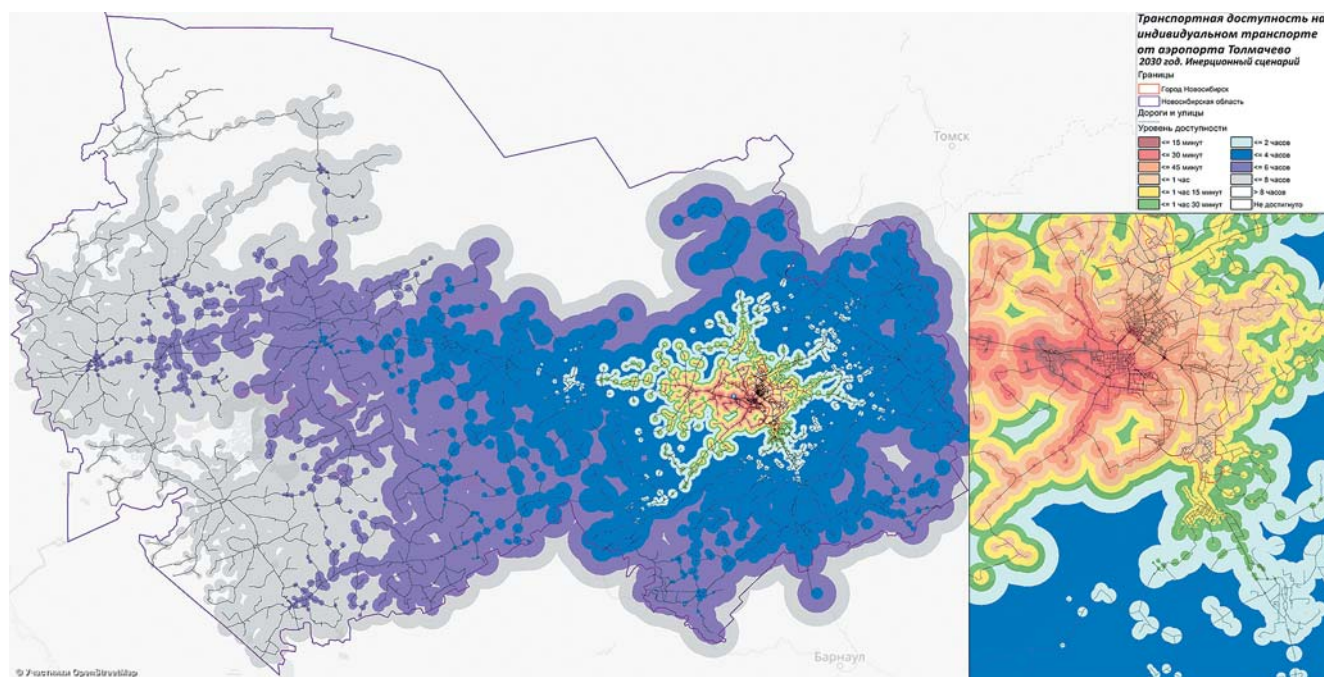


Рисунок Б1-б. Транспортная доступность на индивидуальном транспорте от аэропорта Толмачево. 2030 год. Инерционный сценарий

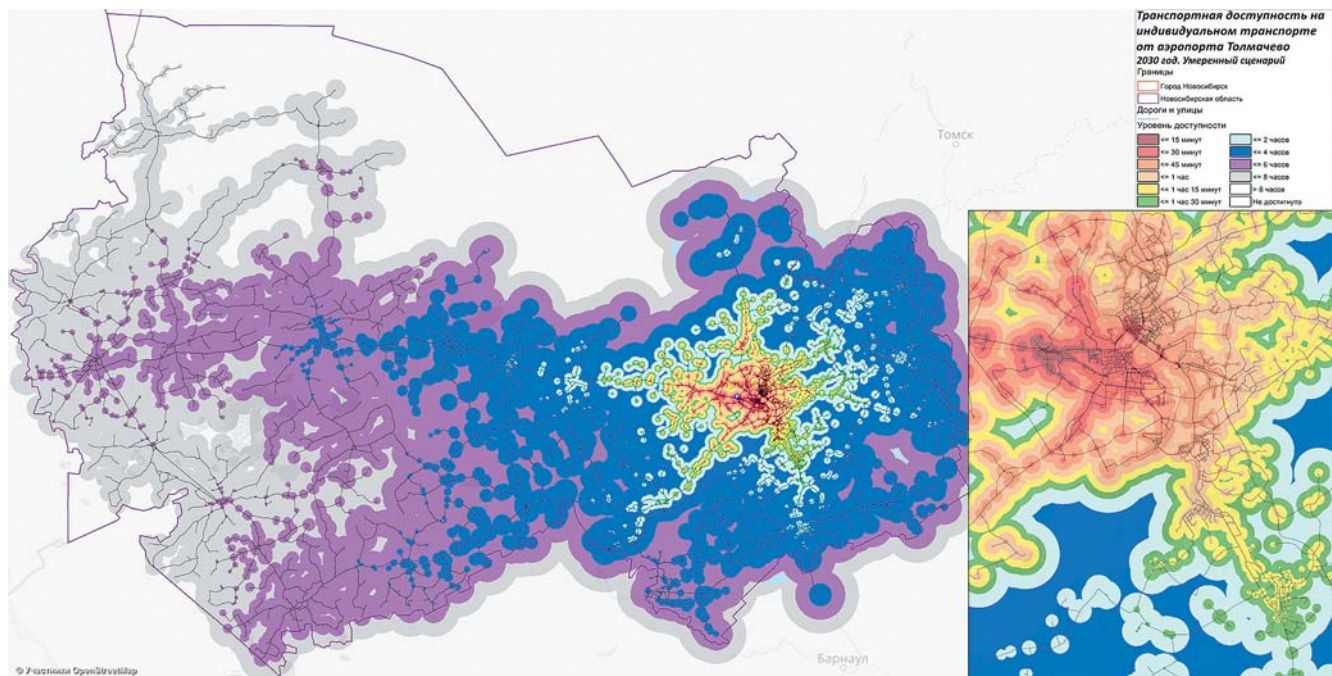


Рисунок Б1-в. Транспортная доступность на индивидуальном транспорте от аэропорта Толмачево. 2030 год. Умеренный сценарий

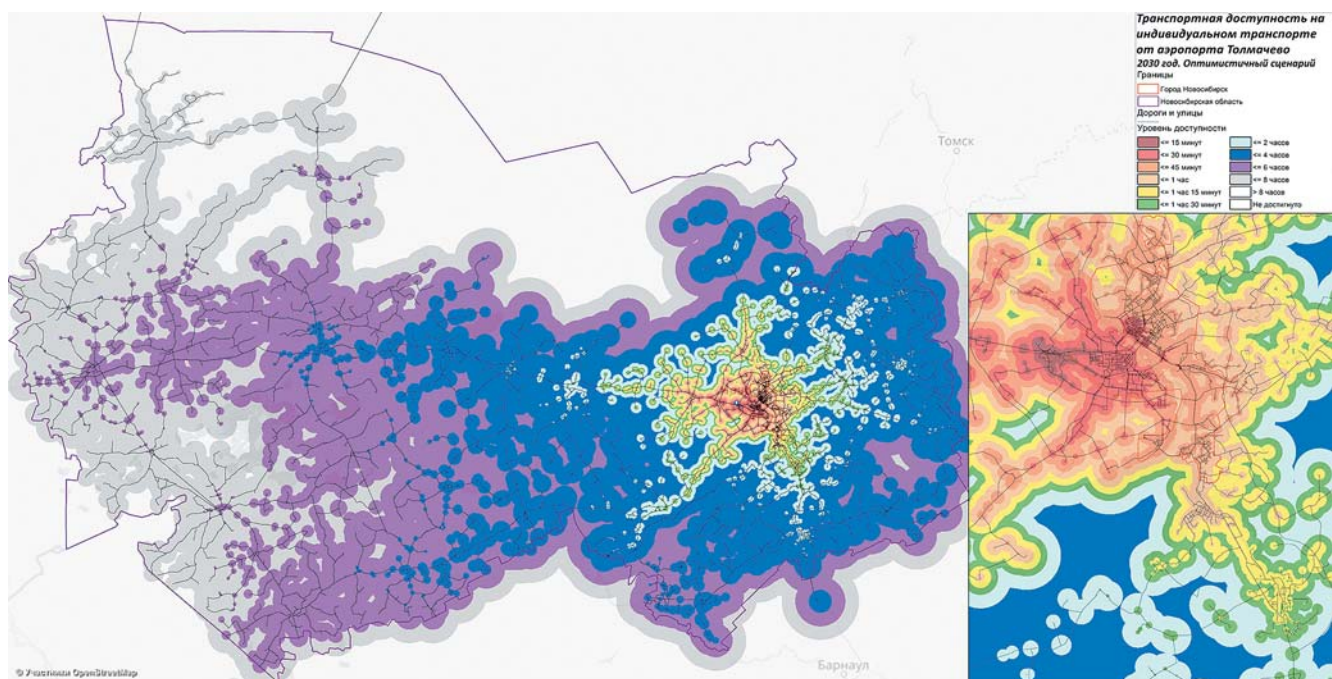


Рисунок Б1-г. Транспортная доступность на индивидуальном транспорте от аэропорта Толмачево 2030 год. Оптимистический сценарий

Потоки грузового транспорта

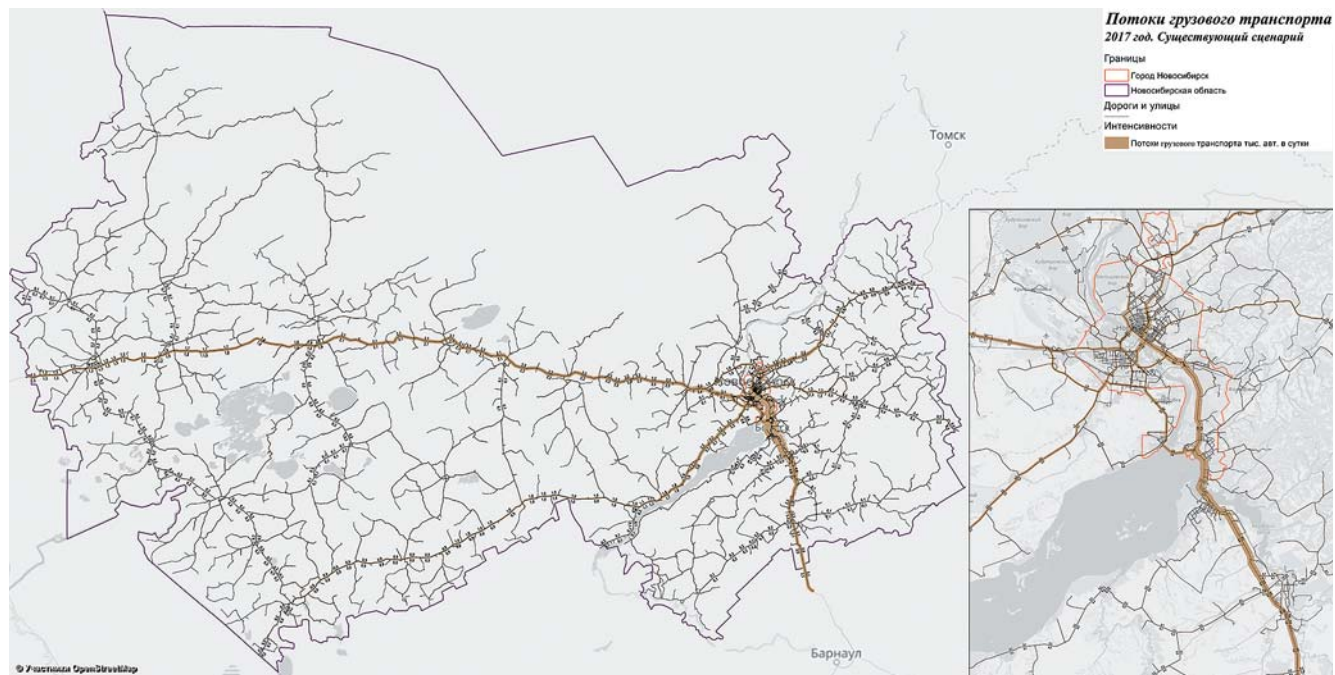


Рисунок Б2-а. Потоки грузового транспорта. 2017 год. Существующий сценарий



Рисунок Б2-б. Потоки грузового транспорта. 2030 год. Инерционный сценарий

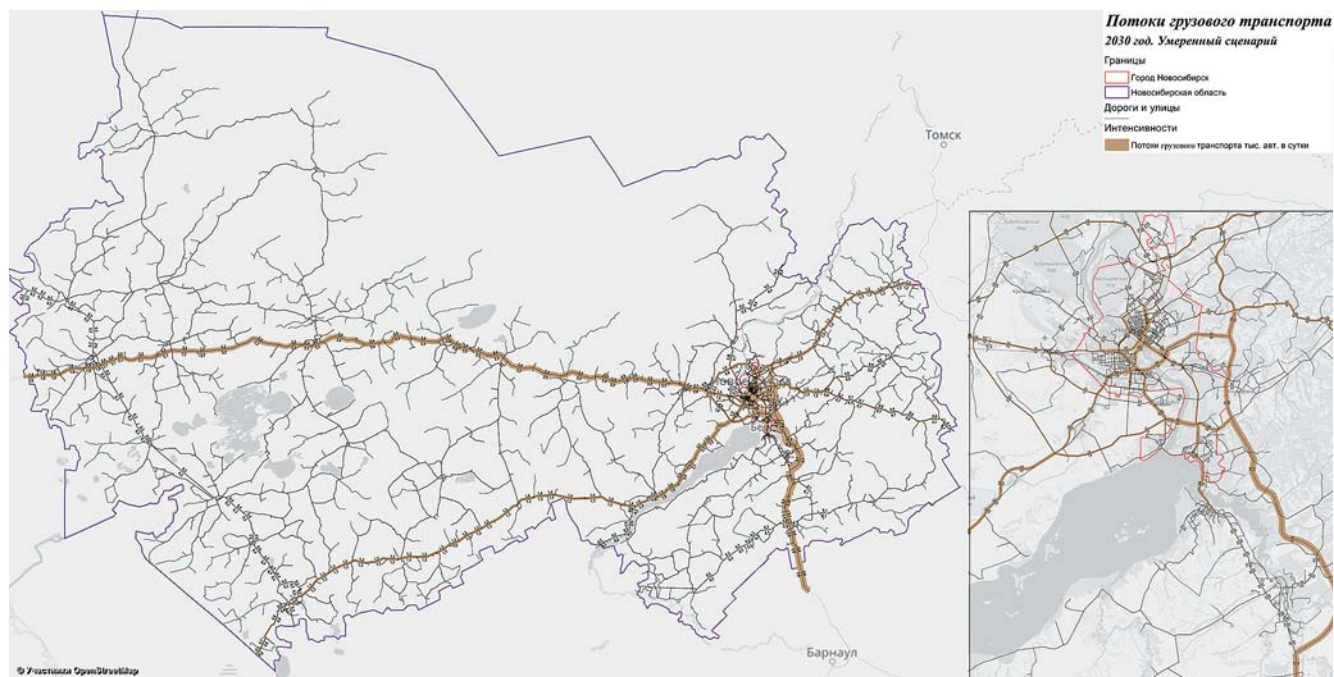


Рисунок Б2-в. Потоки грузового транспорта. 2030 год. Умеренный сценарий

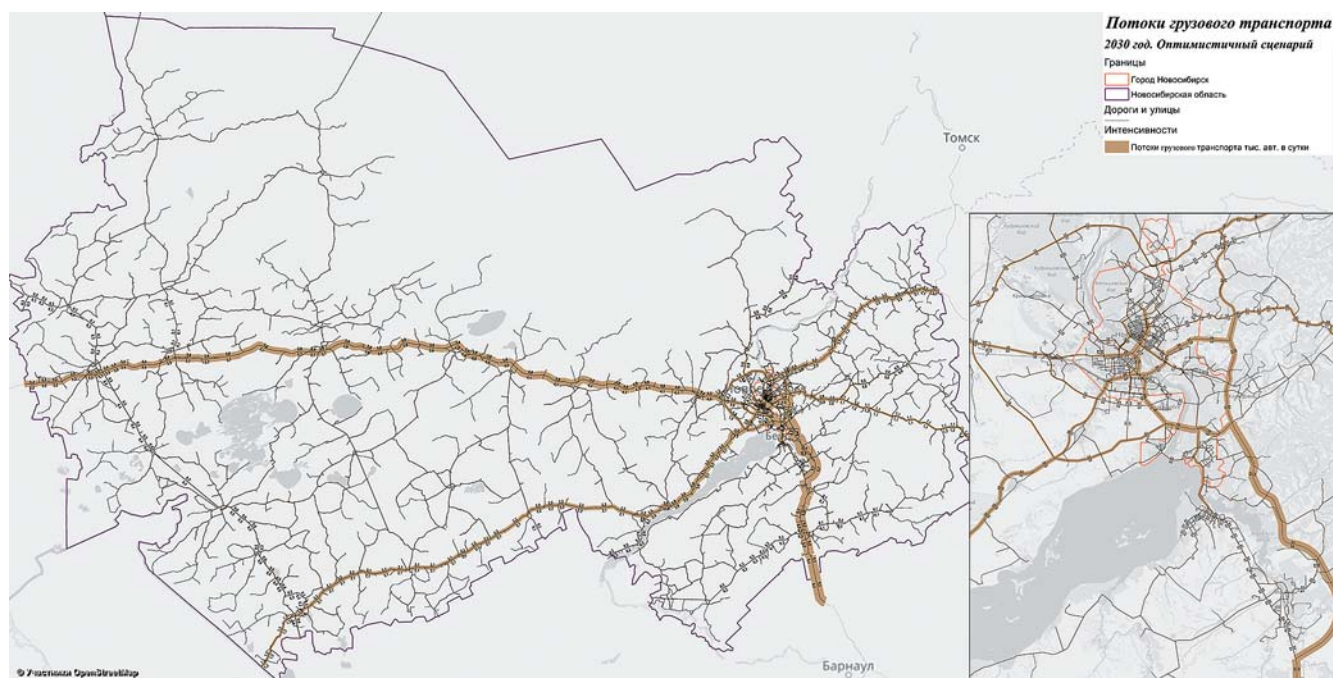


Рисунок Б2-г. Потоки грузового транспорта. 2030 год. Оптимистический сценарий

Потоки индивидуального транспорта

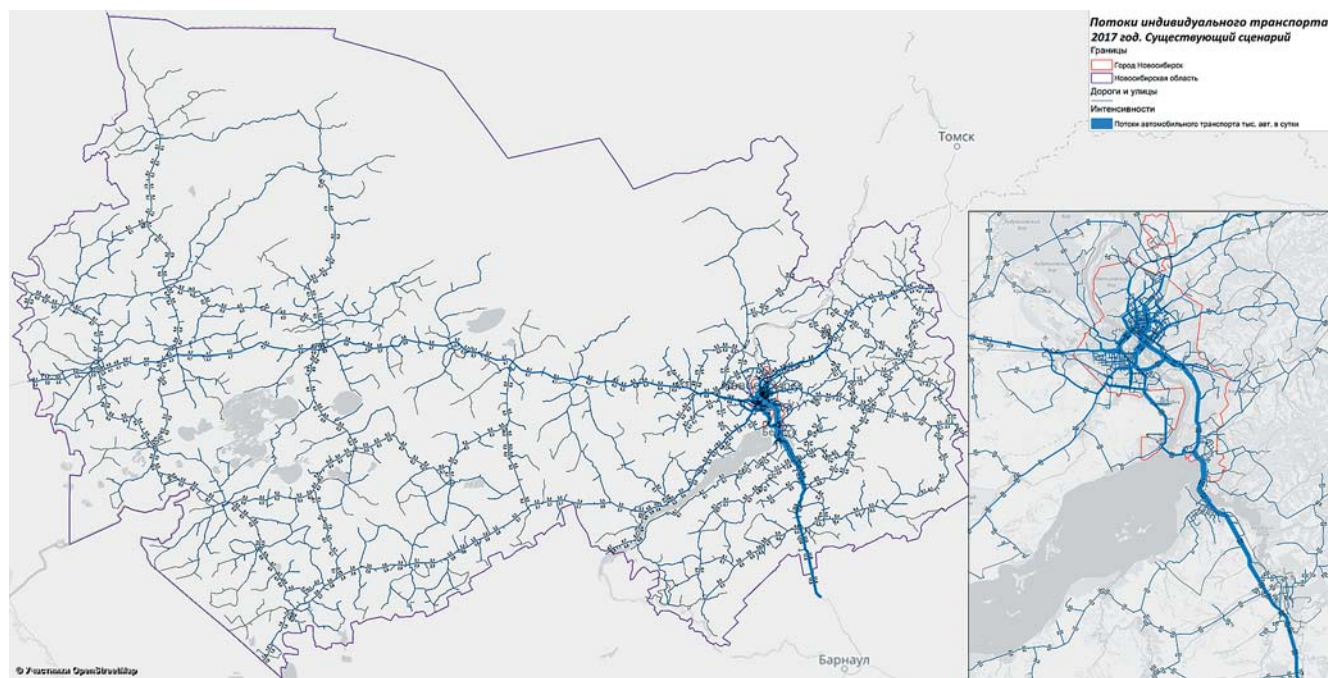


Рисунок Б3-а. Потоки индивидуального транспорта. 2017 год. Существующий сценарий

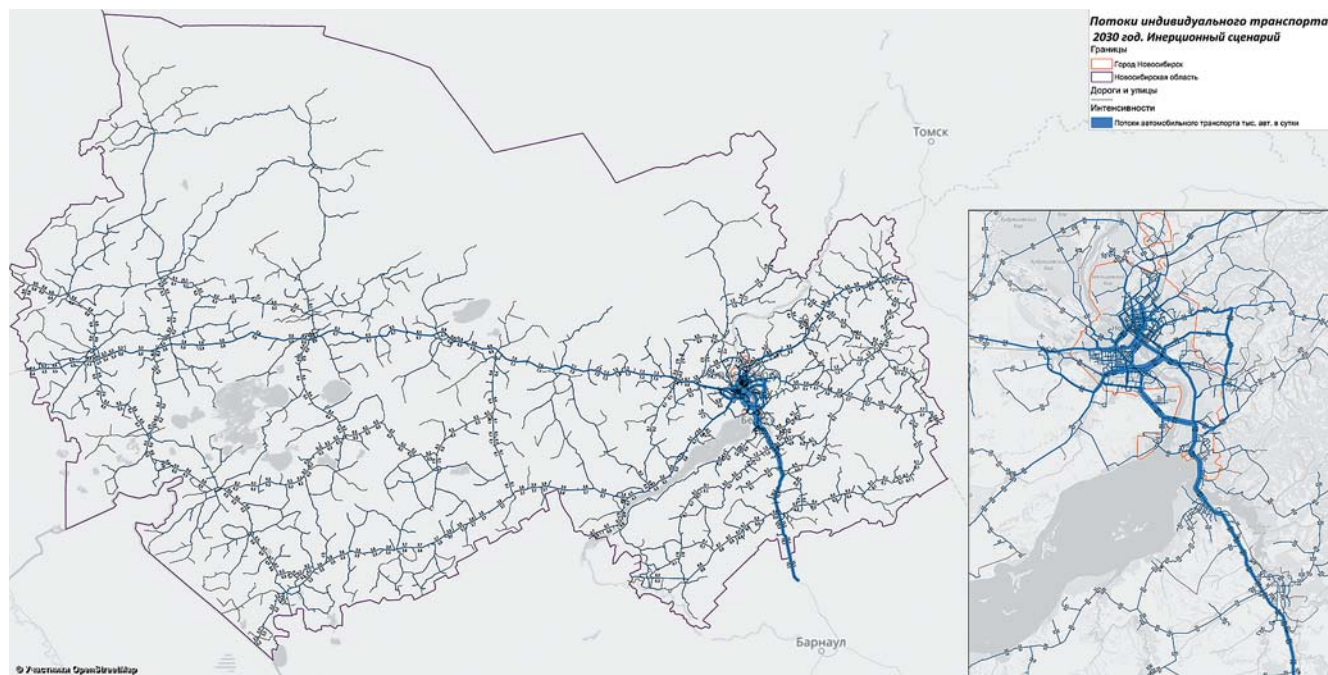


Рисунок Б3-б. Потоки индивидуального транспорта. 2030 год. Инерционный сценарий

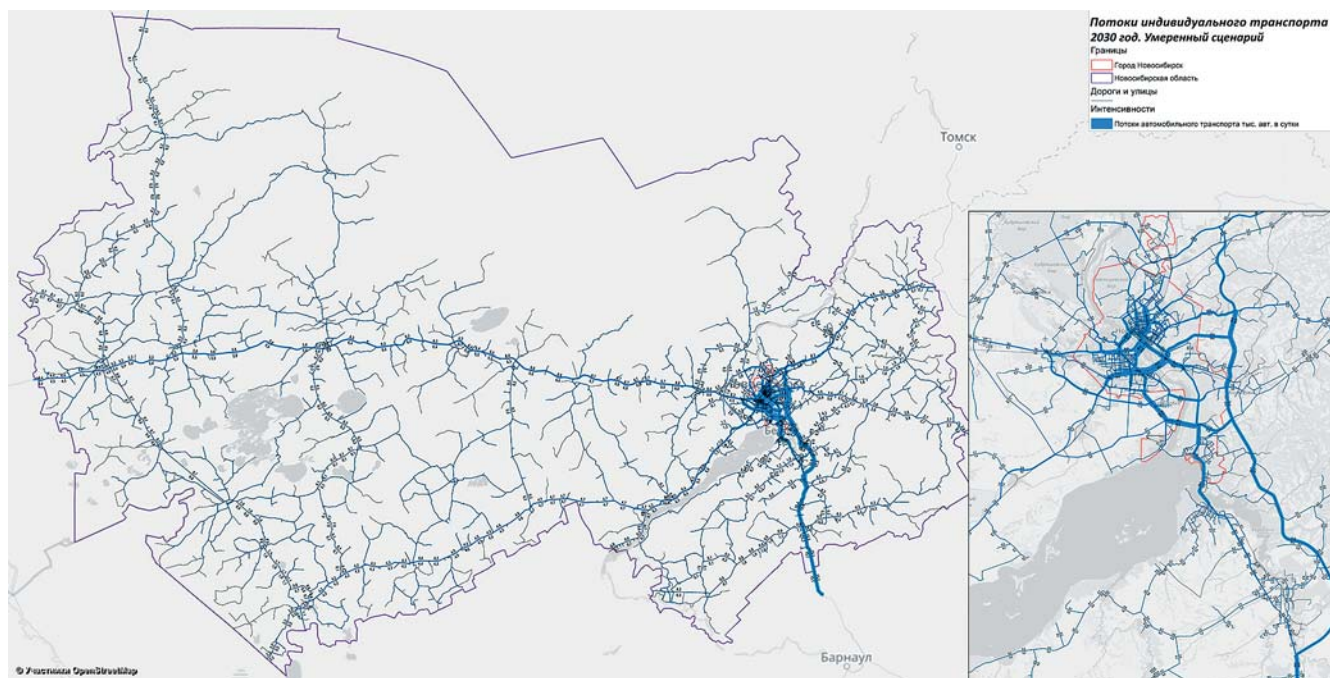


Рисунок Б3-в. Потоки индивидуального транспорта. 2030 год. Умеренный сценарий

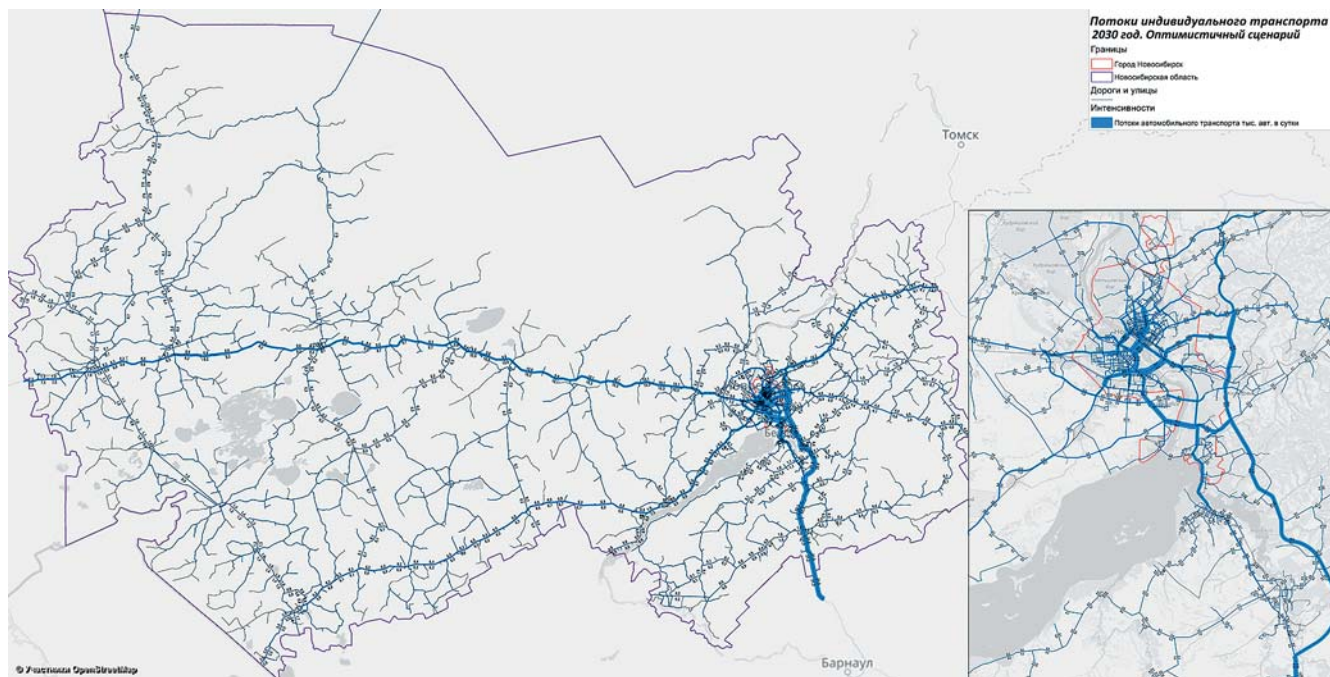


Рисунок Б3-г. Потоки индивидуального транспорта. 2030 год. Оптимистический сценарий

Пассажиropотоки на внеуличном транспорте

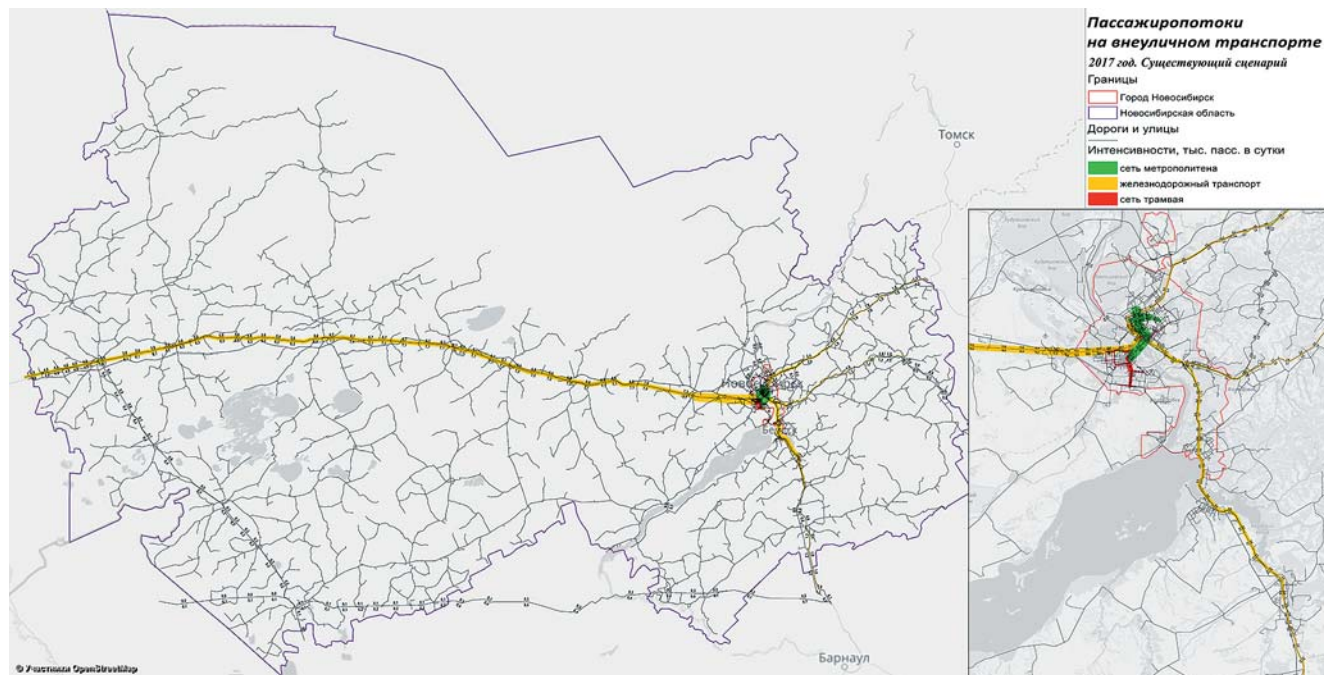


Рисунок Б4-а. Пассажиropотоки на внеуличном транспорте. 2017 год. Существующий сценарий

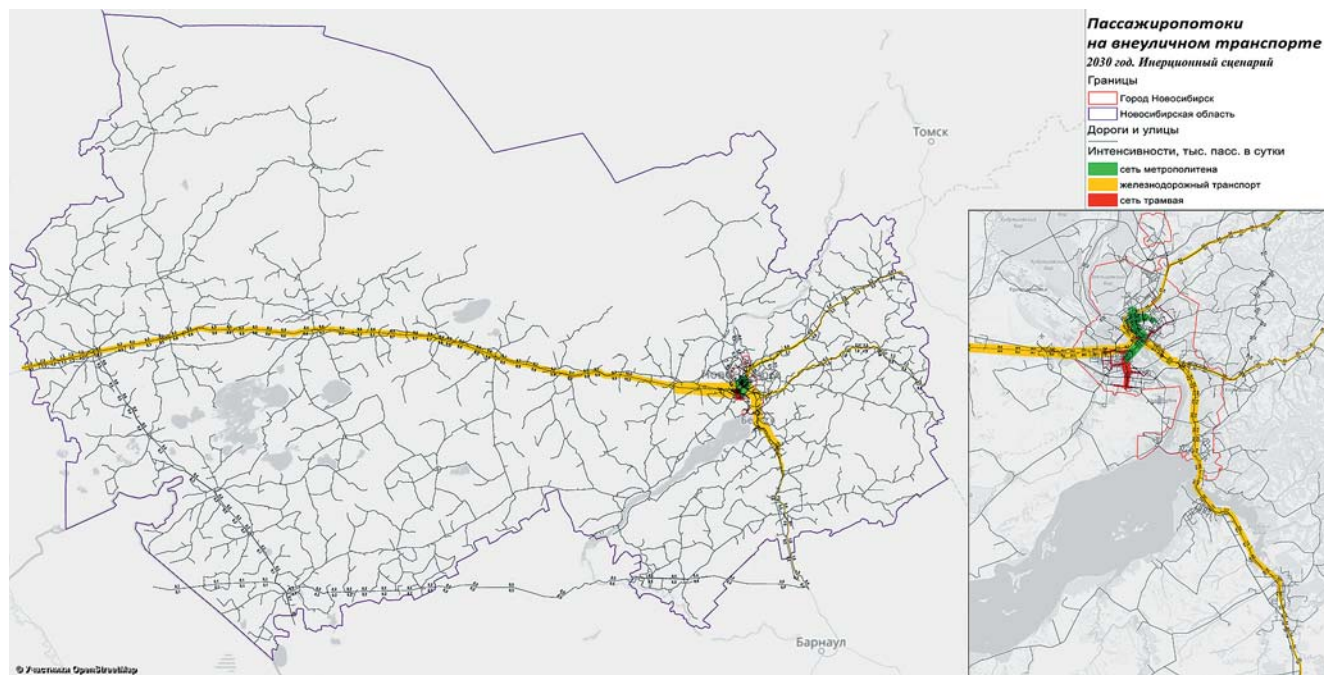


Рисунок Б4-б. Пассажиropотоки на внеуличном транспорте. 2030 год. Инерционный сценарий



Рисунок Б4-в. Пассажиропотоки на внеуличном транспорте. 2030 год. Умеренный сценарий

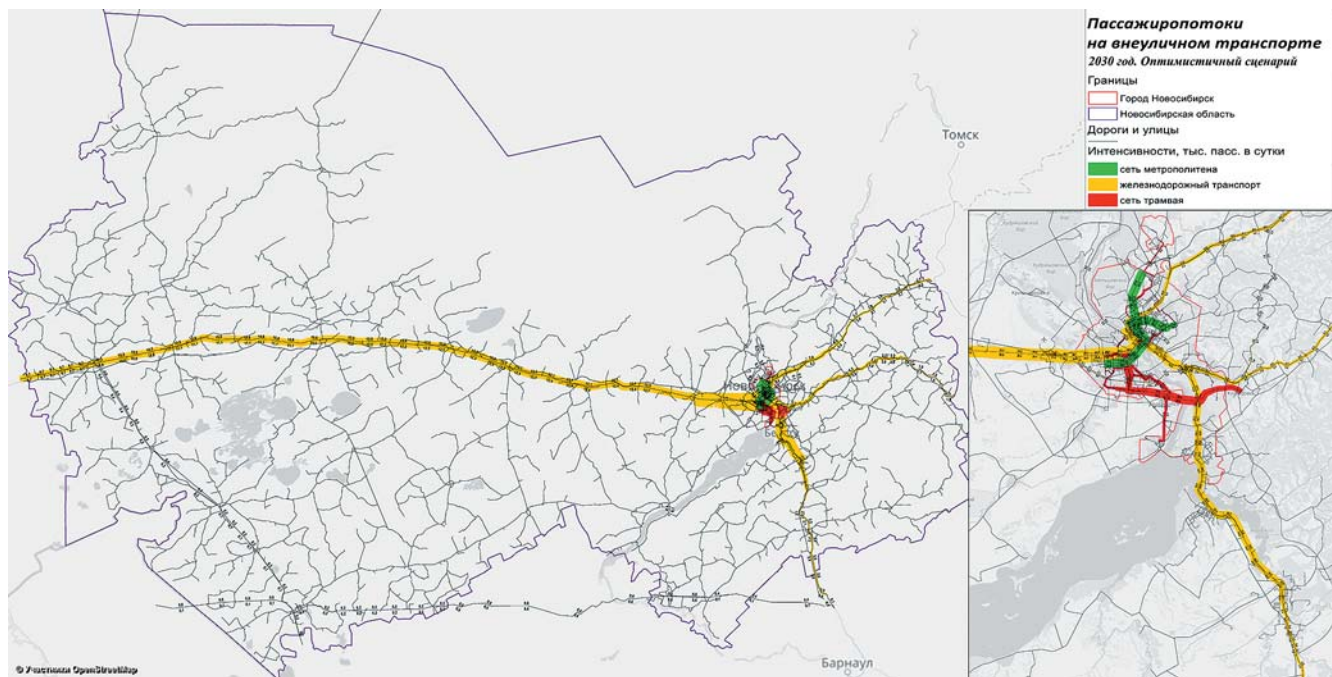


Рисунок Б4-г. Пассажиропотоки на внеуличном транспорте. 2030 год. Оптимистический сценарий

Пассажиропотоки на уличном транспорте

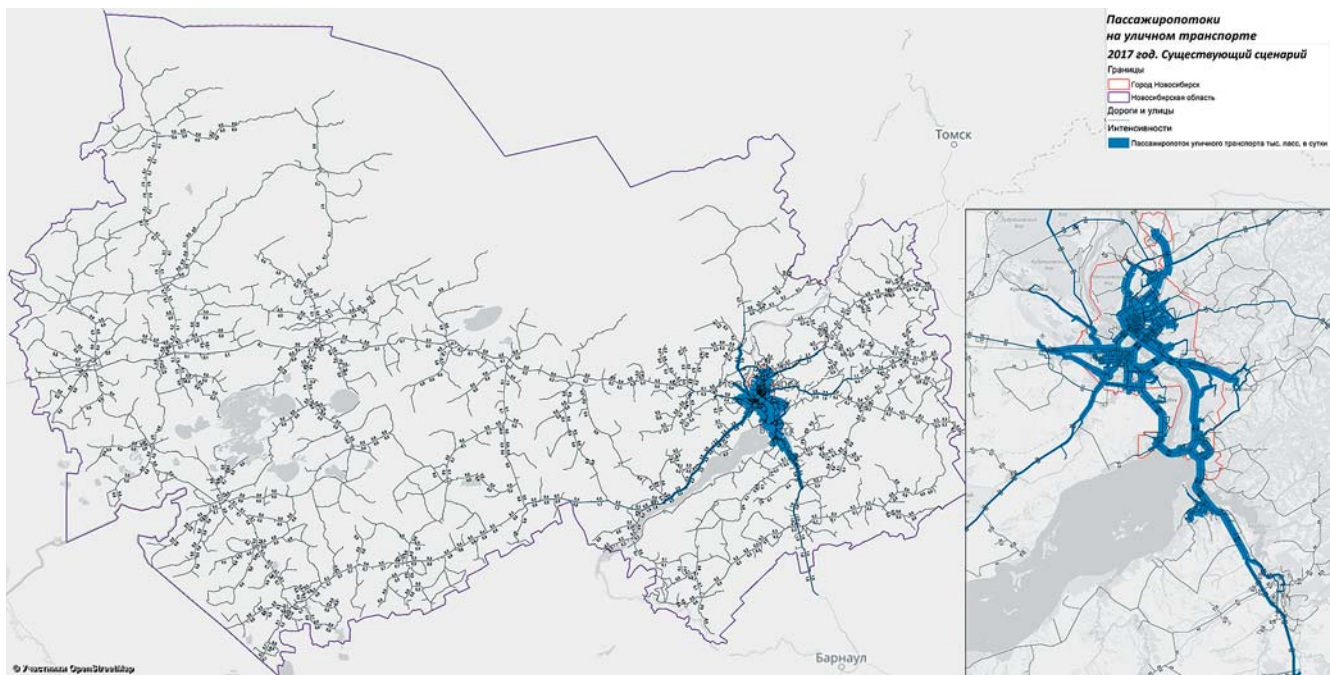


Рисунок Б5-а. Пассажиропотоки на уличном транспорте. 2017 год. Существующий сценарий

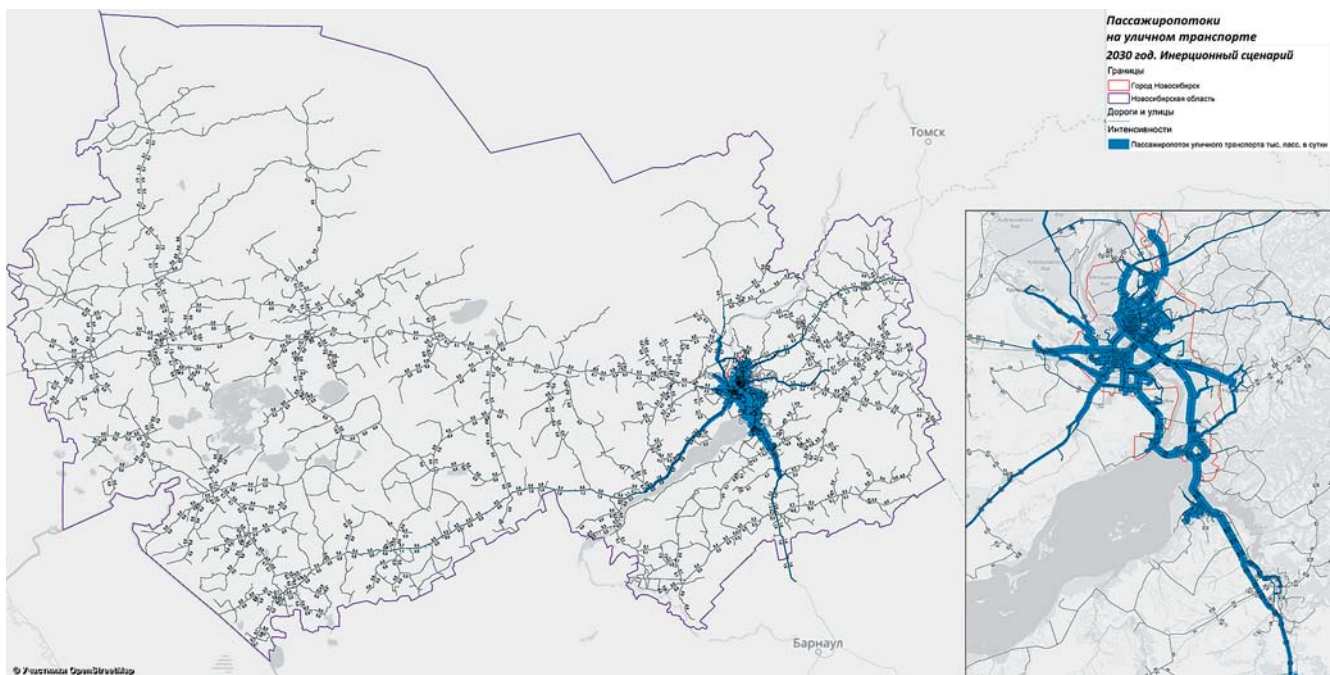


Рисунок Б5-б. Пассажиропотоки на уличном транспорте. 2030 год. Инерционный сценарий

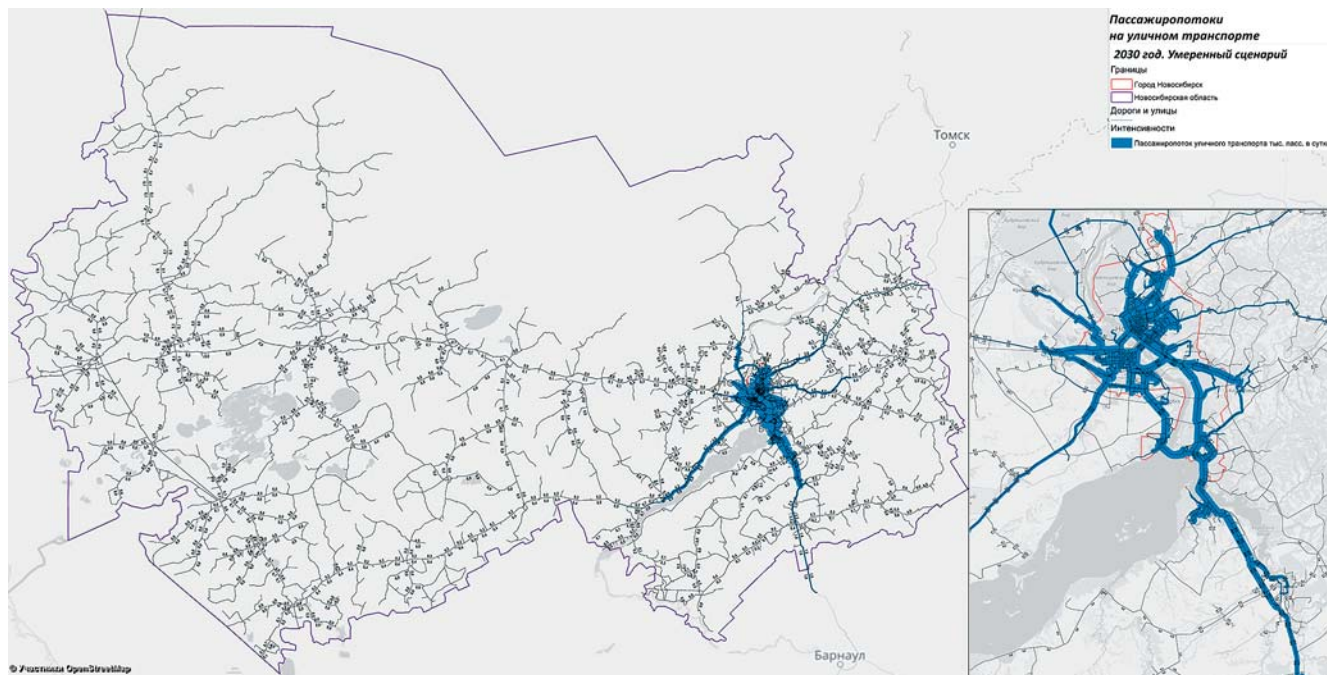


Рисунок Б5-в. Пассажиропотоки на городском транспорте. 2030 год. Умеренный сценарий

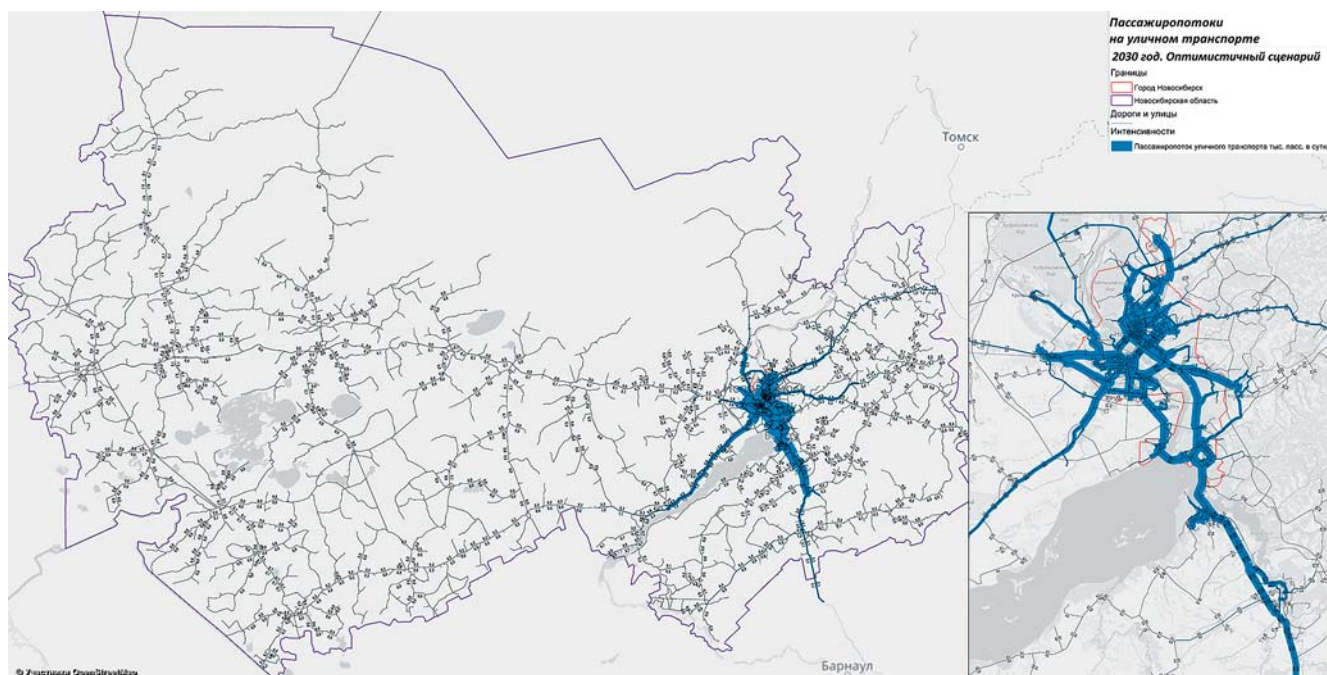


Рисунок Б5-г. Пассажиропотоки на городском транспорте. 2030 год. Оптимистичный сценарий

ГРУППА РАЗРАБОТЧИКОВ И ЭКСПЕРТОВ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «СИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»

Хабаров В. И.	Научный руководитель проекта, главный научный сотрудник НИЛ ИТТ, зав. каф. «Информационные технологии транспорта» (ИТТ), профессор, д-р техн. наук
Пахомова Г. Ф.	Начальник НИЛ ИТТ, доцент каф. «Системный анализ и управление проектами» (САиУП), канд. техн. наук, организация и координация проектных работ
Теселкин А. А.	Ведущий инженер НИЛ ИТТ, руководитель сектора моделирования транспортных систем
Спешиков К. В.	Ведущий инженер НИЛ ИТТ, транспортное моделирование
Петров С. М.	Ведущий инженер-программист, транспортное моделирование
Красникова К. В.	Ведущий инженер, обработка данных мониторинга транспортных потоков
Уланов А. А.	Старший научный сотрудник НИЛ ИТТ, канд. техн. наук, доцент, доц. каф. ИТТ, анализ данных по железнодорожному транспорту
Сарычев С. П.	Доцент каф. ИТТ, канд. техн. наук, анализ данных по видам транспорта
Пятаев М. В.	Доцент каф. САиУП, канд. экон. наук, доцент, исследование транспортно-логистического комплекса региона
Пахомов К. А.	Доцент каф. САиУП, канд. экон. наук, доцент, анализ социально-экономических данных
Баранова Н. В.	Доцент каф. САиУП, канд. экон. наук, анализ социально-экономических данных
Алексеева А. В.	Ведущий инженер НИЛ ИТТ, техническая поддержка проекта
Селиверстова А. Е.	Инженер НИЛ ИТТ, техническая поддержка проекта

Общество с ограниченной ответственностью «ЛАБОРАТОРИЯ ГРАДОПЛАНИРОВАНИЯ»

Баранов А. С.	Исполнительный директор
Истомина Л. Ю.	Эксперт-экономист градостроительства
Молькентин А. П.	Эксперт транспортного развития территорий
Павленко Е. С.	Эксперт транспортного развития территорий
Кротилов А. В.	Ведущий специалист по транспортному развитию территорий
Суших А. Ю.	Ведущий специалист по математическому обеспечению градостроительства
Гончарук Я. А.	Экономист градостроительства
Котенев П. В.	Специалист транспортного развития территорий
Осинцев А. В.	Специалист транспортного развития территорий
Мирская Н. И.	Эксперт инженерного обеспечения территорий, канд. техн. наук

ЭКСПЕРТЫ

Максимов С. А.	Президент Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири, канд. филос. наук, эксперт по транспортно-логистическому комплексу региона
Заусаев С. А.	Главный градостроитель ОАО «Сибирский научно-исследовательский и проектный институт градостроительства», эксперт по вопросам территориального развития региона
Комаров К. Л.	Зав. каф. САиУП СГУПС, профессор, д-р техн. наук, эксперт по мультимодальным транспортным системам
Быкадоров С. А.	Профессор каф. САиУП СГКПС, д-р экон. наук, эксперт по вопросам экономики железнодорожного транспорта
Рымар Т. А.	Заместитель руководителя управления авиационной коммерческой деятельности ОАО «Толмачево», эксперт по вопросам регионального развития авиационного транспорта
Беднякова Е. Б.	Доцент каф. «Управление на транспорте» Государственного университета управления, канд. экон. наук, эксперт по вопросам экономики пассажирского транспорта

Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС)

г. Новосибирск, ул. Дуси Ковальчук, д. 191
8 (383) 291-33-46
itt@edu.stu.ru
www.stu.ru

ООО «Лаборатория градопланирования»

г. Санкт-Петербург, наб. реки Фонтанки, д. 108,
БЦ «Фонтанка 108», офис 1
8 (812) 702-56-38
adm.labgrad@gmail.com
labgrad.ru

