



С.В. Пацала, Н.В. Горошко

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ В ХОЗЯЙСТВЕ РОССИИ: ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

На основе анализа актуальных статистических данных выявлены место и роль одной из ведущих хозяйственных сфер Новосибирской области – транспорта и логистики – в экономике России, Сибири (в границах Западно- и Восточно-Сибирского экономических районов) и Сибирского федерального округа. В результате анализа дана комплексная хозяйственная характеристика транспортной системы области, показаны ее роль и место в региональной экономике, тенденции и перспективы развития. Дана оценка транспортно-географического положения области с представлением его картографической модели. Показано, что выгоды транспортно-географического положения при высоком уровне развития транспортной инфраструктуры делают Новосибирскую область ядром экономической активности всего Южно-Сибирского макрорегиона. Развитая межрегиональная сеть маршрутов, мощный транспортно-логистический комплекс формируют огромный потенциал, которым обладает регион для закрепления его статуса крупнейшего транспортно-распределительного узла страны на пространстве от Уральских гор до берегов Тихого океана. Также в работе показаны особенности пространственной организации транспортно-логистического комплекса Новосибирской области. Отмечено, что основной объем транспортной работы в области выполняют городские округа и муниципальные районы, лежащие на магистральных транспортных путях в пределах Новосибирской агломерации, в то время как большая часть территории региона имеет крайне низкий уровень транспортной доступности. Представлены авторские графические модели и картосхемы, отражающие значение транспортной системы региона в экономике страны, уровень его развития и особенности пространственной организации.

Ключевые слова: экономика Новосибирской области, транспортно-логистический комплекс региона, транспортный комплекс, транспортно-географическое положение Новосибирской области.

Транспорт играет особую роль в формировании и развитии хозяйства Новосибирской области. Собственно и сама область родилась благодаря Транссибу [1]. Строительство железнодорожного моста через реку Обь революционно изменило географию этих мест, став генератором настолько быстрого их демографического и хозяйственного подъема, что крохотный поселок мостостроителей Александровский всего за 69 лет превратился в миллионный Новосибирск, отобрав рекорд у американского Чикаго, долгое время считавшегося самым быстрорастущим городом на планете. Только Чикаго, чтобы преодо-

© Пацала С.В., Горошко Н.В., 2020

Пацала Сергей Викторович – ст. преподаватель кафедры географии, регионоведения и туризма ФГБОУ ВО «Новосибирский государственный педагогический университет», e-mail: s-pacala@mail.ru.

Горошко Надежда Владимировна – канд. геогр. наук, доцент кафедры географии, регионоведения и туризма ФГБОУ ВО «Новосибирский государственный педагогический университет», доцент кафедры гигиены и экологии ФГБОУ ВО «Новосибирский государственный медицинский университет», e-mail: goroshko1@mail.ru.

леть рубеж в 1 миллион жителей, потребовалось 89 лет, а будущей сибирской столице – на целых 20 лет меньше.

«Обручив» Великий Сибирский путь (Транссиб) с великой Обью, будущий Новосибирск приобрел ту важнейшую черту своего географического положения, которая питала развитие города и области на протяжении всей их последующей истории. Сооружение железных дорог в Кузбасс и Среднюю Азию окончательно сложило «транспортно-географический пазл» Новосибирска, предопределив его специализацию как крупнейшего транспортного узла Сибири и Дальнего Востока.

А ведь всего 130 лет назад проехать через эти унылые места в глуши Российской империи было почти невозможно. Транспортный и последовавший за ним индустриальный бум до неузнаваемости все изменили. Теперь это – транспортное «солнечное сплетение» северной части Евразии, место соединения Транссибирского коридора (железнодорожный, автомобильный и авиационный маршруты из Европы в Азию), Кроссполярного воздушного моста (из Северной Америки в Азию), водного пути по Оби (с выходом на Арктический морской коридор) и дорог в Кузбасс и Центральную Азию [2, 3]. Выгодное транспортно-географическое положение Новосибирской области и масштабы развития транспортного комплекса – основное конкурентное преимущество как областной столицы, так и всего региона (рис. 1) [4, 5].

Цель исследования – определить место и роль одной из ведущих хозяйственных сфер Новосибирской области – транспорта и логистики – в экономике России, Сибири (в границах Западно- и Восточно-Сибирского экономических районов) и Сибирского федерального округа.

Основным методом исследования был выбран анализ статистических индикаторов, характеризующих региональные транспорт и логистику, представленных на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, а также территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области.

Транспорт сегодня продолжает экономически питать развитие области, оставаясь одной из ключевых отраслей ее хозяйственной специализации [11]. Вклад транспортного производства в ВРП региона – более 15 % (рис. 2).

По масштабам производства продукции в отраслях транспорта и логистики Новосибирская область является одним из лидеров в стране (рис. 3), а на востоке России большой объем транспортной работы выполняют только предприятия Ханты-Мансийского автономного округа (в основном за счет отправки нефти и газа).

В транспортном комплексе Новосибирской области представлены все основные коммуникации (рис. 4). Железнодорожным транспортом общего пользования перевозится более 44 % грузов, в основном топливно-энергетических (уголь), древесины, руд черных и цветных металлов, химического сырья и продуктов, металлоизделий и зерна.

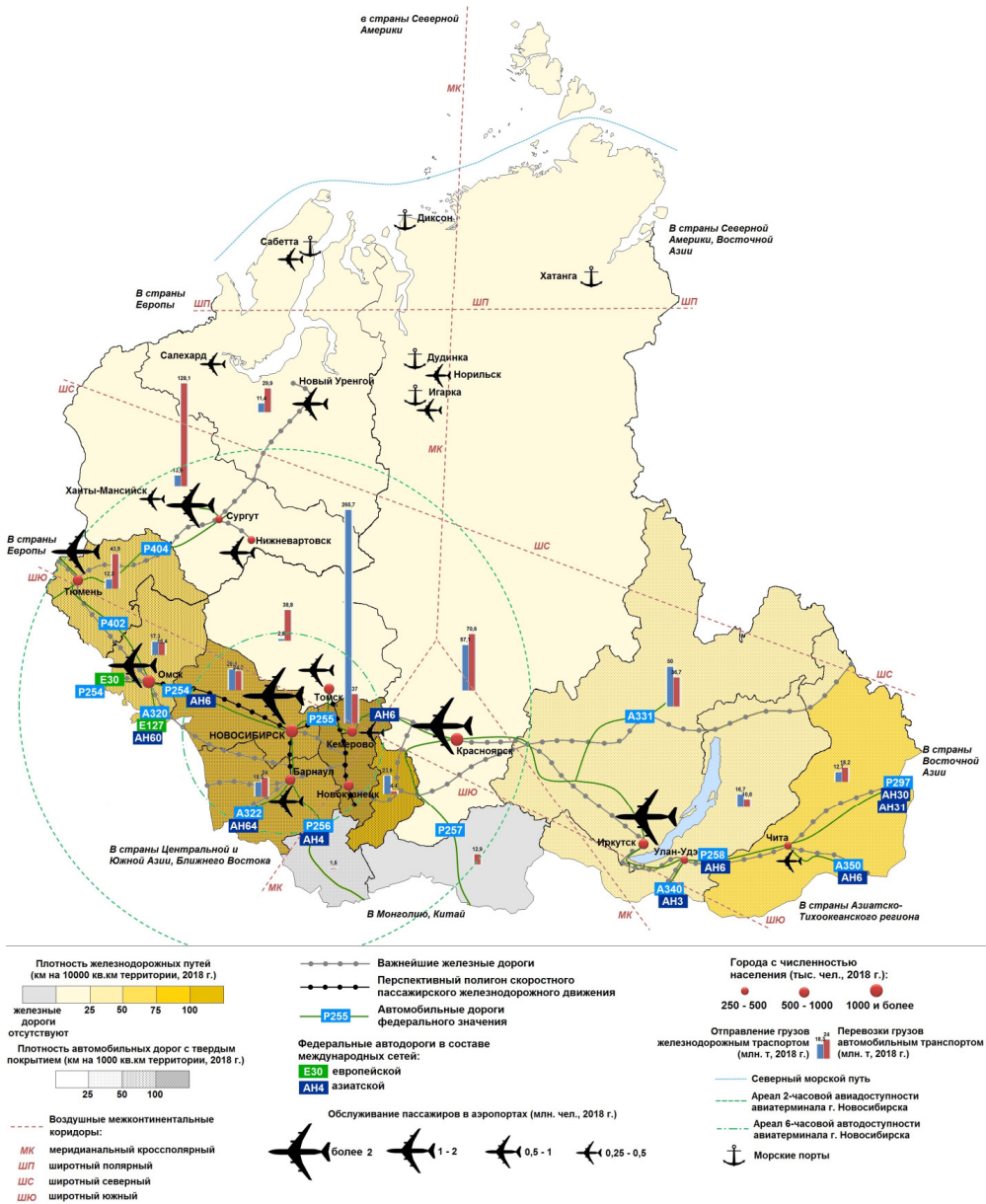


Рис. 1. Транспортно-географическое положение Новосибирской области (составлено авторами по [6–10])



Рис. 2. Регионы-лидеры в России по доле отраслей транспорта и хранения в структуре экономики (% , 2017 г.) [8, 9]



Рис. 3. Регионы-лидеры России и Сибири по стоимости продукции, произведенной в отраслях транспорта и хранения (в % от РФ, 2017 г.) (рассчитано и составлено авторами по [8, 9])

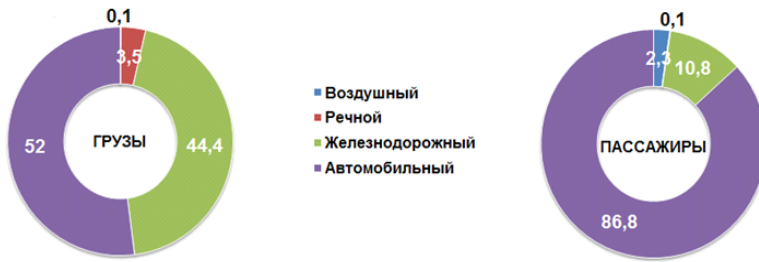


Рис. 4. Структура грузо- и пассажироперевозок транспортом Новосибирской области (% , 2017 г.) [10]

Основная часть этих грузов проходит транзитом по новосибирскому участку Транссибирской магистрали. Так, например, существенная часть грузов, поступающих в Санкт-Петербургский и Калининградский портовые комплексы, формируется или проходит через Новосибирск. В частности, Усть-Лужский порт ориентирован на перевалку кузбасского угля [12].

Основной объем транспортной работы в области выполняют городские округа и муниципальные районы, лежащие на магистральных транспортных путях (рис. 5).

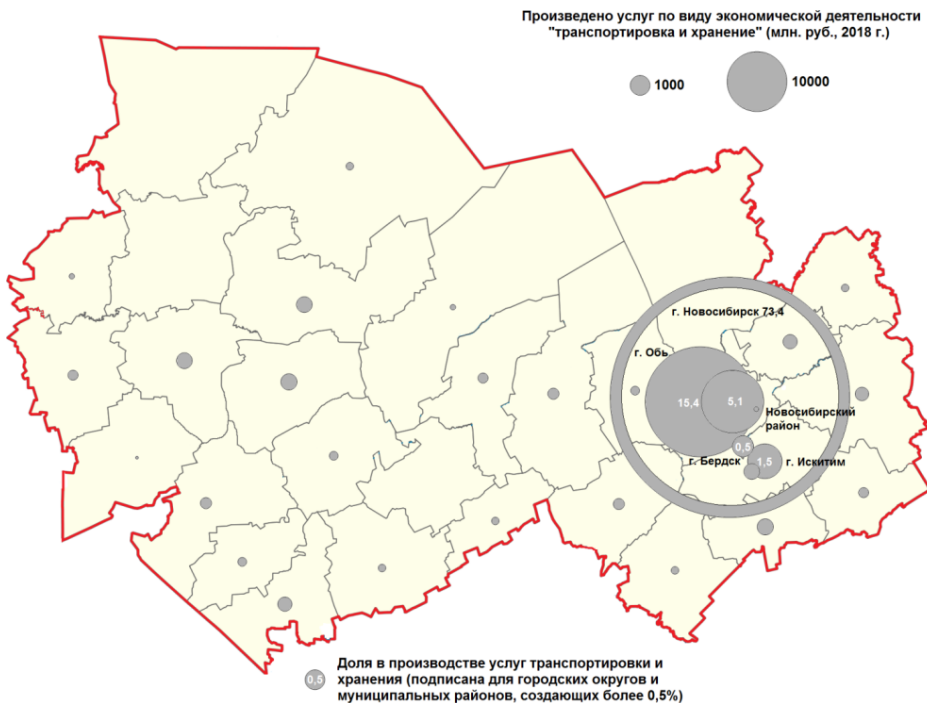


Рис. 5. Производство услуг транспортировки и хранения в городских округах и муниципальных районах Новосибирской области (рассчитано и составлено авторами по [13])

В целом пространственный рисунок отрасли типичен для Новосибирской области, и здесь у областного центра «соперников» нет. Однако в отличие от других видов деятельности серьезный вызов Новосибирску бросает г. Обь – вотчина аэропорта Толмачево, базовый аэропорт и хаб авиакомпании «Сибирь» (S7 Airlines) – второй в стране по числу перевезенных пассажиров (штаб-квартира в Новосибирске).

Поскольку именно железная дорога предопределила рост и развитие области, роль железнодорожного транспорта остается приоритетной. Протяженность железных дорог Новосибирского отделения Западно-Сибирской железной дороги составляет более 1,5 тыс. км. Сеть железных дорог в области гуще (85 км на 10 000 км², 59-е место в РФ), чем в среднем по стране, и самая густая в Сибири, после Кузбасса и Алтайского края (рис. 6).

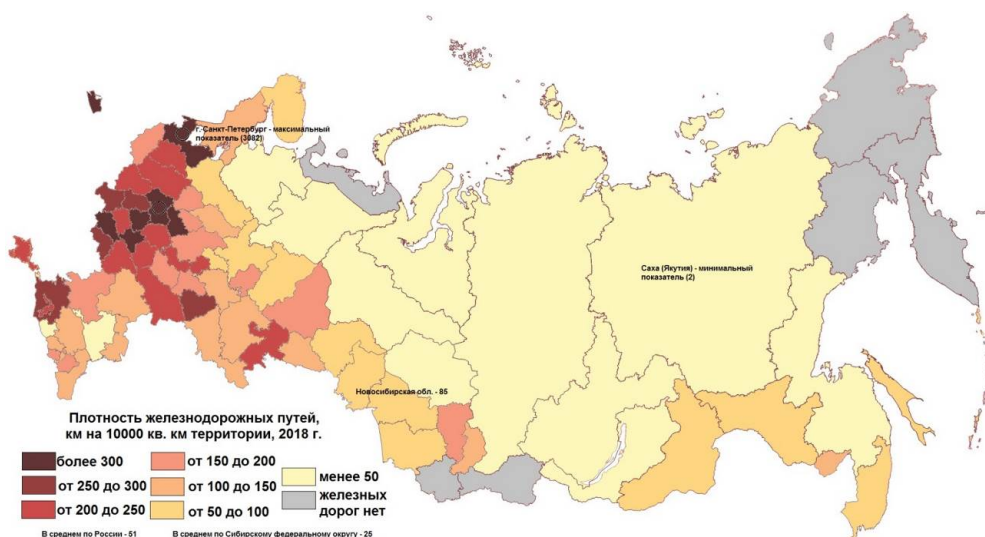


Рис. 6. Плотность железнодорожных путей в регионах РФ (составлено авторами по [8])

Главная транспортная ось региона – Транссибирская магистраль – пересекает его с запада на восток. От нее отходят ветки: Татарск – Карасук (и далее на Славгород), Новосибирск – Кузбасс, Новосибирск – Барнаул (и далее на Казахстан и Среднюю Азию). По южным районам области прошла Среднесибирская магистраль (участок Карасук – Сузун). Крупнейший транспортный узел на Транссибе – Новосибирск.

В 2018 г. по железным дорогам области перевезено почти 24 млн пассажиров и 26 млн т грузов (рис. 7).

По отправлению грузов Новосибирская область занимает 16-е место в стране (рис. 8) и 3-е – в азиатской части России (мощная промышленность Кузбасса, Красноярского края и Иркутской области «производит» большой объем грузов), а по отправлению пассажиров замыкает пятерку лидеров в стране (рис. 9).

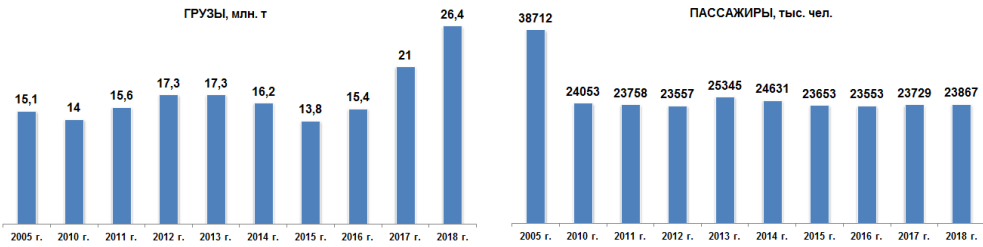


Рис. 7. Отправление грузов и пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в Новосибирской области [8]

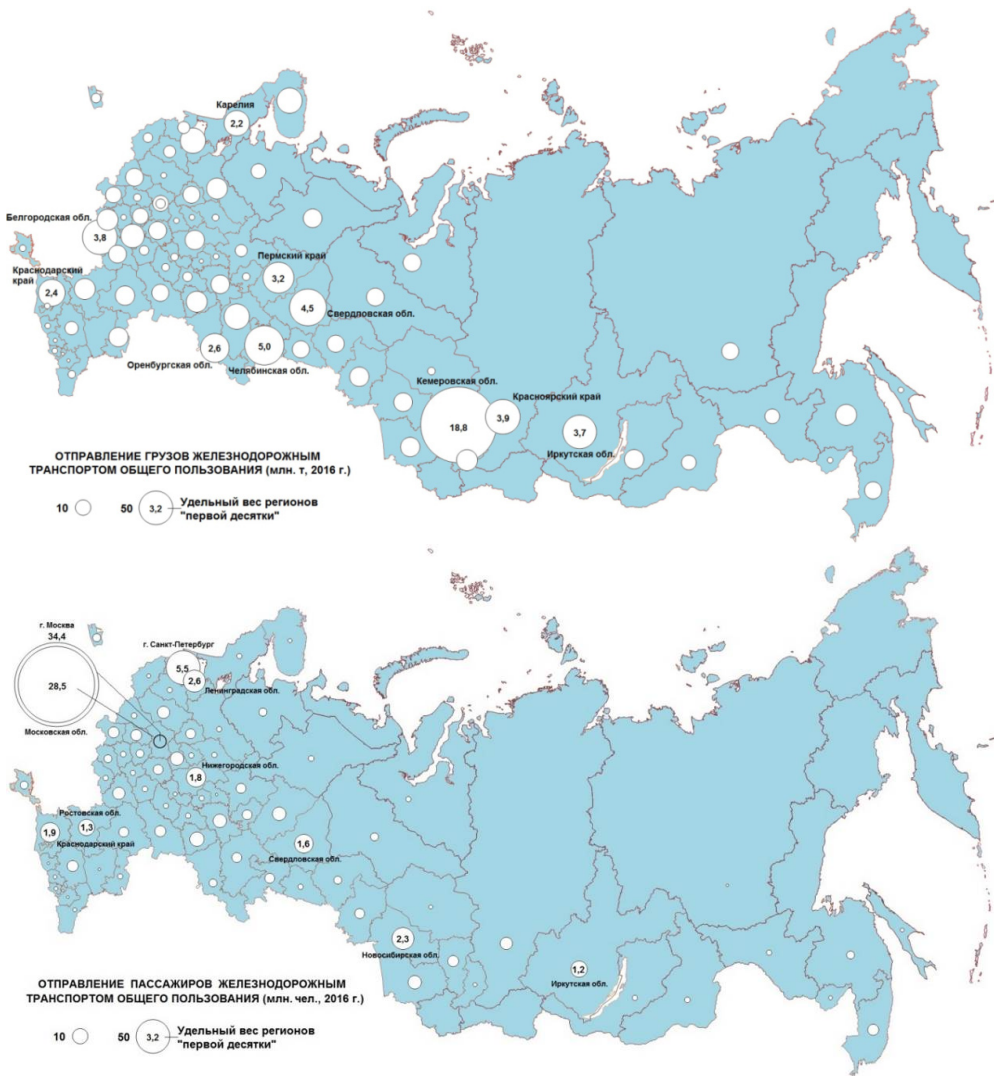


Рис. 8. Отправление грузов и пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования по регионам России (составлено авторами по [8])

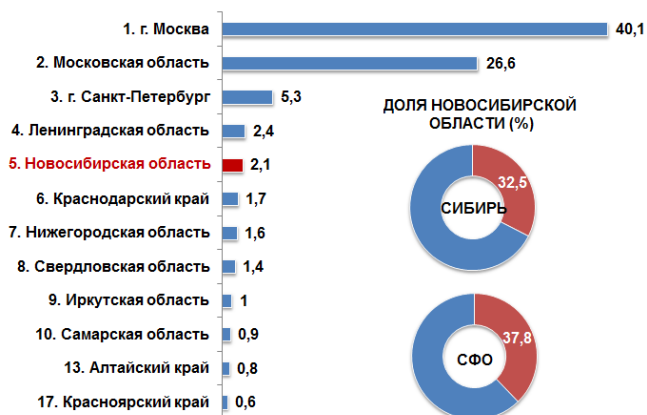


Рис. 9. Регионы-лидеры России и Сибири по отправлению пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования (в % от РФ, 2018 г.) (рассчитано и составлено авторами по [8, 9])

На железных дорогах области функционируют 43 вокзала, 42 станции и 50 остановочных пунктов (на начало 2018 г.) [10]. Здание железнодорожного вокзала станции Новосибирск-Главный не только самое большое на Транссибе, но и второе по величине в стране (после Казанского вокзала в Москве). Неудивительно, ведь оно призвано обслуживать огромный пассажиропоток (таблица). В 2019 г. железнодорожный вокзал Новосибирска «пропустил» более 4 млн пассажиров дальнего следования (11-е место в стране и 1-е место за Уралом).

Пассажиропоток крупнейших железнодорожных вокзалов России в дальнем сообщении (2019 г.)*

№ п/п	Город	Вокзал	Пассажиропоток, чел./год
1	Санкт-Петербург	Московский	16 564 436
2	Москва	Казанский	16 366 872
3	Москва	Курский	12 794 121
4	Москва	Ленинградский	12 108 753
5	Москва	Ярославский	6 809 295
6	Екатеринбург	Екатеринбург	5 244 779
7	Нижний Новгород	Нижний Новгород	4 862 237
8	Санкт-Петербург	Ладужский	4 498 040
9	Краснодар	Краснодар-1	4 389 602
10	Москва	Белорусский	4 157 265
11	Новосибирск	Новосибирск-Главный	4 149 447
12	Москва	Киевский	3 821 045
13	Сочи	Адлер	3 816 859
14	Москва	Павелецкий	3 687 142
15	Ростов-на-Дону	Ростов-Главный	3 507 072

*Источник: [14].

Ежесуточно через крупнейшую в России сортировочную железнодорожную станцию Инская (Первомайский район Новосибирска) проходит более 27 тысяч вагонов. Это одна из крупнейших сортировочных станций в Евразии, «ворота Кузбасса». Ее общая площадь превышает 800 тыс. м², а развернутая длина 164 путей составляет 183 км. В Ленинском районе областного центра расположена еще одна огромная сортировочная станция – Клешиха, в основном перерабатывающая контейнеры, идущие по Транссибирской магистрали. По объему их переработки она занимает 4-е место на сети железных дорог России.

Крупным железнодорожным узлом на Транссибирской дороге является и Барабинск. Для него, как и для Новосибирска, железная дорога стала «профессией». Здесь располагается около десятка железнодорожных предприятий (станция, локомотивное депо, вагоноремонтное депо и др.), составляющих основу экономики города. Барабинск и Куйбышев соединяет грузовая железнодорожная ветка.

Новосибирск – это еще и важный центр управления в системе российских железных дорог. Здесь находится Управление Западно-Сибирской железной дороги – одного из 16 филиалов ОАО «РЖД». Его железнодорожная сеть включает дороги, расположенные на территориях Омской, Новосибирской, Кемеровской, Томской областей, Алтайского края и частично территории Казахстана.

Автомобильные дороги связывают область со всеми соседними регионами. Трассы федерального значения устремляются на запад, восток и юг огромной страны. Поскольку плотность железных дорог в области относительно невелика, а значительная часть муниципальных районов вообще лишена доступа к железнодорожной сети, то для многих районов автомобильный транспорт – главное средство сообщения. Общая длина автодорог области превышает 28 тыс. км.

Около 71 % протяженности автомобильных дорог имеют твердое покрытие. Их доля соответствует среднероссийскому значению (49-е место в стране) и несколько ниже, чем в среднем по Сибирскому федеральному округу. Но показатель плотности автодорог с твердым покрытием в Новосибирской области (112 км на 1000 км², 57-е место в России) превышает среднероссийское значение (рис. 10).

Активное дорожное строительство последних лет привело к тому, что плотность автодорог в регионе выросла за период 2005–2018 гг. в два раза (рис. 11).

В размещении автодорог области наблюдается юго-восточный градиент: чем южнее и восточнее расположена территория, тем гуще автодорожная сеть (рис. 12).

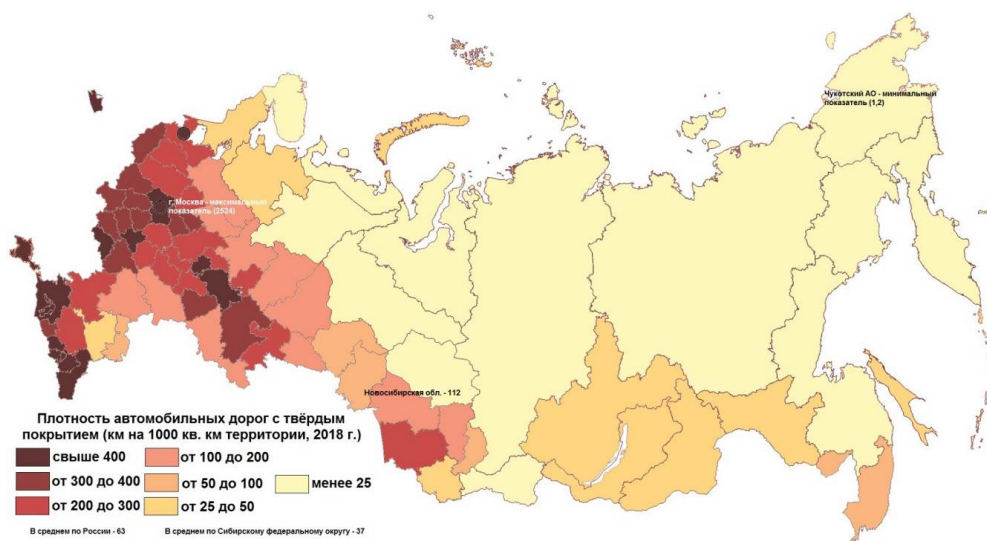


Рис. 10. Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием в регионах РФ (составлено авторами по [8])

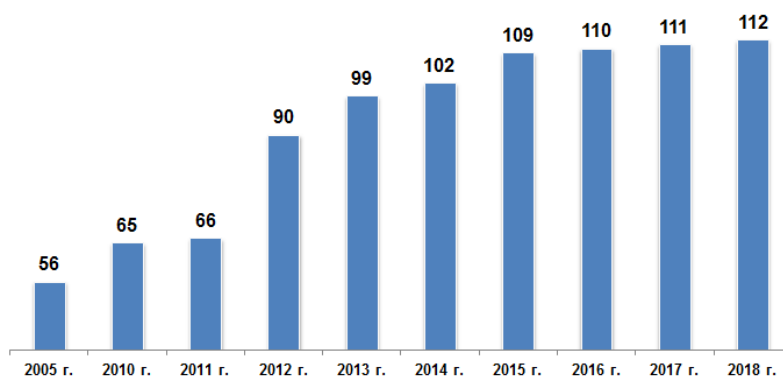


Рис. 11. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Новосибирской области (км/1000 км²) [8]

Если железнодорожные линии проходят через 20 районов области, то сеть автомобильных дорог охватывает все основные населенные пункты. Каркас автомобильных дорог области образуют магистрали федерального значения:

- Р254 «Иртыш» (Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск);
- Р255 «Сибирь» (Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск);
- Р256 «Чуйский тракт» (Новосибирск – Бийск – Горно-Алтайск – граница с Монголией).

Автотранспортный комплекс Новосибирской области включает 35 автовокзалов и автостанций. Автобусное сообщение обеспечивает связь не только с районными центрами области, удаленными от железных дорог, но и города-

ми юга Западной Сибири (Барнаул, Белово, Белокуриха, Бийск, Заринск, Камень-на-Оби, Кемерово, Ленинск-Кузнецкий, Томск, Юрга) и Северного Казахстана (Караганда, Павлодар, Усть-Каменогорск) [10].

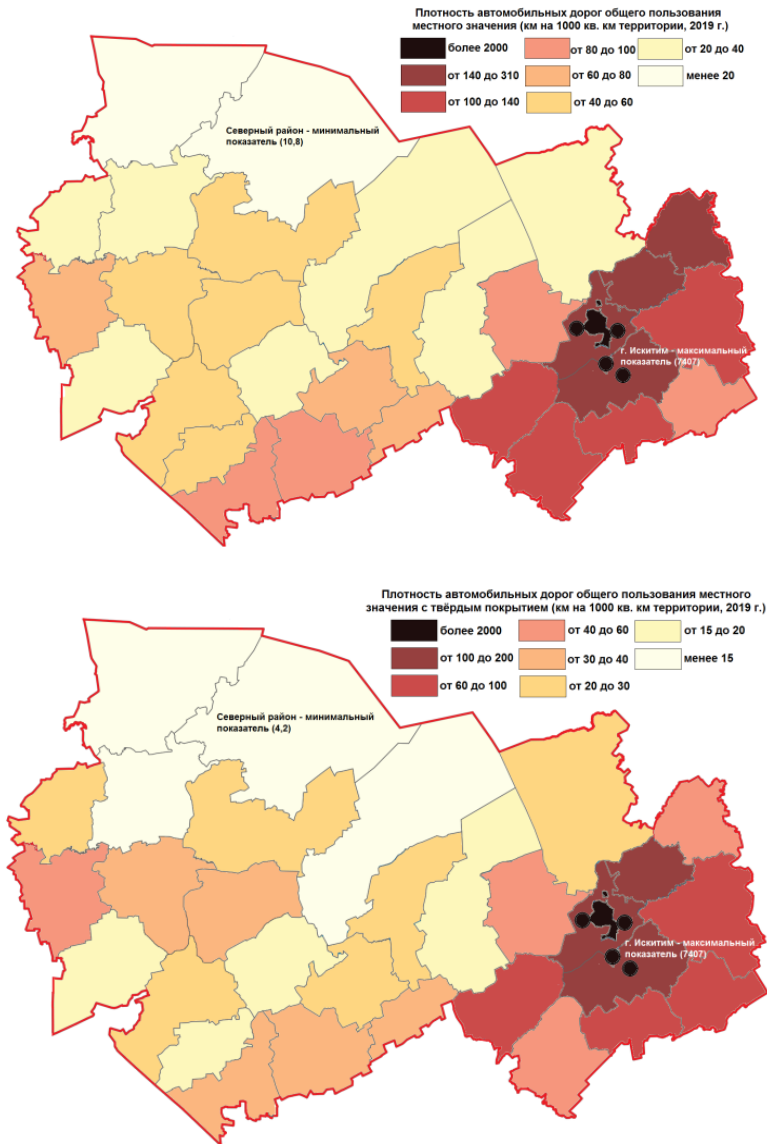


Рис. 12. Плотность автомобильных дорог общего пользования местного значения в городских округах и муниципальных районах Новосибирской области (составлено авторами по [13])

В 2018 г. автомобильный транспорт области перевез более 24 млн т различных грузов (30-е место в России и 8-е место в Сибири) (рис. 13).

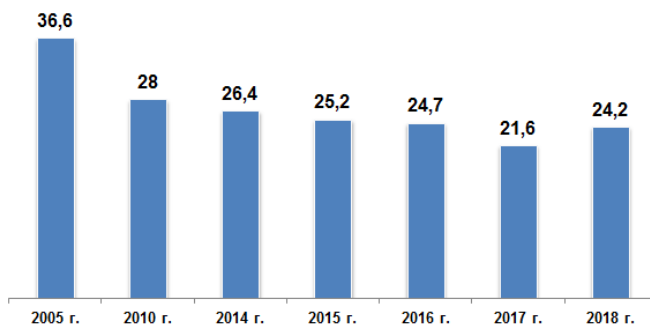


Рис. 13. Перевозки грузов автомобильным транспортом в Новосибирской области (млн т) [8]

Воздушным сообщением Новосибирск связан более чем со 100 городами России, СНГ и всего мира. В 17 км от центра, на территории города Оби, расположен один из крупнейших в стране аэропорт Толмачево, который может обслуживать все виды современных самолетов. Новосибирский авиационный узел является 4-м в стране по пассажиропотоку (после Московского, Санкт-Петербургского и Сочинского), а Толмачево – 6 аэропортом страны (рис. 14). По объему грузовых перевозок Толмачево занимает 5-ю строку в рейтинге российских аэропортов, отставая только от аэропортов Москвы и Санкт-Петербурга.

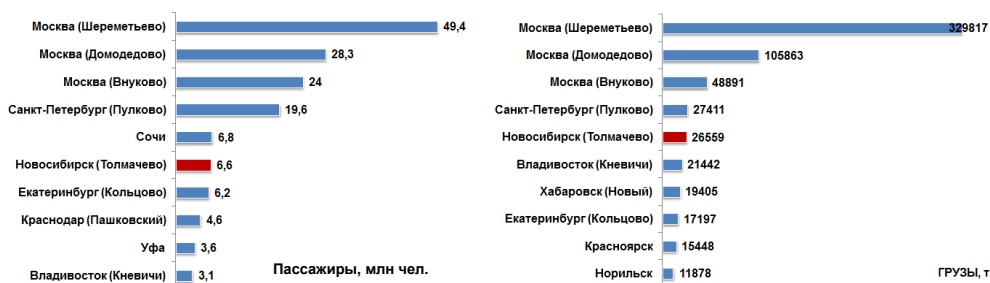


Рис. 14. Топ-10 аэропортов России по обслуживанию пассажиров и грузовой клиентуры (2019 г.) (составлено авторами по [6])

Аэропорт Толмачево – один из наиболее интенсивно развивающихся аэропортов федерального значения (рис. 15). Он обслуживает зону с максимальной в Восточном макрорегионе России плотностью населения и экономической жизни, где в 500 км радиусе на территориях соседних регионов проживает порядка 9 млн чел. [15]. Планируется, что к 2030 г. его пассажиропоток возрастет до 16 млн чел. в год.

Аэропорт уделяет большое внимание развитию трансфертных перевозок и имеет все возможности стать основой для создания крупнейшего мультимодального узла [16].

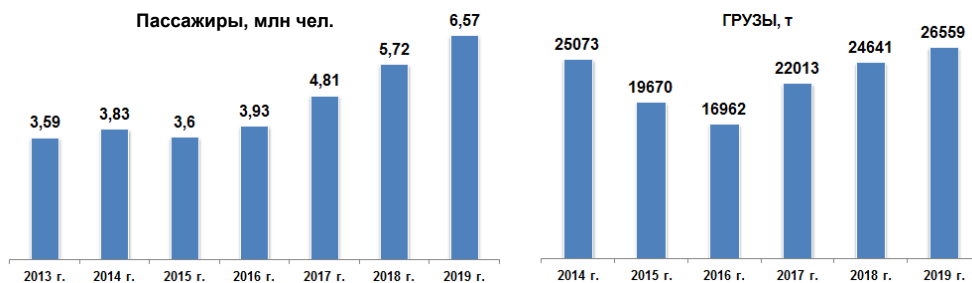


Рис. 15. Обслуживание пассажиров и грузовой клиентуры в аэропорту Толмачево [6]

Сегодня значительная часть перелетов в стране организуется через Москву. Правительством России поставлена задача расширения региональной маршрутной сети в обход столицы, а значит, пассажиропоток прямых межрегиональных рейсов возрастет почти в четыре раза. В этих условиях Новосибирский аэропорт разработал масштабный инвестиционный план, в соответствии с которым к 2025 г. будет построен новый терминал внутренних линий площадью 100 тыс. м², что сделает Толмачево крупнейшим по площади региональным аэропортом страны. В результате реализации этого инвестиционного проекта доля транзитного пассажиропотока увеличится с 20 до 50 %, а Новосибирск станет важнейшим узлом межрегиональных авиаперевозок в Сибири.

Особенно важную роль играет конкурентоспособность аэропорта Толмачево на рынке транзитных посадок грузовой авиации, где он конкурирует с воздушными гаванями Красноярска и Екатеринбурга в России, а в СНГ – в первую очередь с аэропортами Астаны и Караганды, имеющих аналогичные преимущества географического положения на маршруте Европа – Китай/Юго-Восточная Азия. Из всего объема транзитных посадок грузовых судов на данном направлении треть приходится на долю воздушных ворот Новосибирска [17].

Протяженность внутренних водных судоходных путей области составляет 647 км (0,6 % от российского показателя) [18]. В пределах границ региона наиболее крупными судоходными реками являются Обь (протяженность судоходного участка 402 км), Тара (146 км) и Бердь (34 км). На территории региона расположен Новосибирский шлюз, речные порты в Новосибирске и Ташаре. Действуют две паромные переправы: Ордынское – Нижнекаменка и Спирино – Чингис. Осуществляется навигация по пригородной речной линии Речной вокзал – Седова Заимка (50 км).

Речной транспорт по Оби связывает южные районы Западной Сибири с быстрорастущими нефтяными и газовыми промыслами Тюменской и Томской областей, доставляя к ним строительные материалы, хлеб, лес. Однако объем этих перевозок сильно сократился, а доля речного транспорта в грузоперевозках области упала до 3,5 % (см. рис. 4). Речной транспорт Новосибирской области пока не имеет серьезных перспектив на будущее. В проектах

доставки контейнерных грузов с Транссибирского коридора на Северный морской путь по Оби и Иртышу фигурирует Омск, а Новосибирск не рассматривается из-за отсутствия необходимой инфраструктуры [19, 20].

На снижение объема речных грузов влияют технический и моральный износ судов (возраст большей части судов речного флота в России составляет не менее 30 лет), ухудшение технико-экономических параметров речных путей (требующих работ по дноуглублению), отсутствие мест для погрузки и выгрузки судов. Территория Новосибирского речного порта очень ограничена и не имеет перспектив для развития. Фактически порт уже несколько лет как прекратил свою работу и распродал все свои суда. Правительство области рассчитывает на развитие грузового портового района Ташара в Мошковском районе, который станет одним из узловых элементов Восточной транспортно-логистической зоны Новосибирска. Для этого планируется восстановить железнодорожную ветку от станции Мошково. Сегодня порт обрабатывает около 1 млн т насыпных грузов, а в перспективе его возможности можно увеличить до 5 млн т (именно столько грузов готовы перевозить по реке карьеры области) [10].

Потребности населения Новосибирской агломерации вызывают развитие всех основных видов городского транспорта: автобусного, троллейбусного, трамвайного, таксомоторного, метрополитена. Новосибирск входит в число 7 городов страны, где есть метро. Новосибирский метрополитен – единственный на востоке России. По протяженности линий наш город занимает 5-е место (16 км), по числу станций – 4-е место (13 станций), а по масштабу пассажироперевозок – 3-е место в стране (после Москвы и Санкт-Петербурга). В год Новосибирский метрополитен перевозит около 90 млн чел.

Транспортно-логистический комплекс области также располагает крупными центрами накопления, обработки и распределения грузов и пассажиров (транспортных, складских и таможенных терминалов), позволяющих выполнять функции концентрирующего и распределяющего узла. Наряду с научно-образовательным комплексом он является наиболее конкурентной точкой роста региона. Его создание и развитие становится важнейшим проектом на пути превращения Новосибирского транспортного узла в ведущий транспортно-логистический центр всей восточной половины страны.

Новосибирский транспортный узел включает три транспортно-логистические зоны, вмещающие современные терминалы, складские и контейнерные комплексы (рис. 16).

Западная транспортно-логистическая зона включает аэропорт Толмачево, Промышленно-логистический парк, контейнерный терминал «Клещиха», комплекс складов и терминалов в районе улицы Станционной и Толмачевского шоссе. Не имеющий аналогов за Уралом грузовой интермодальный терминал позволяет обрабатывать все виды авиационных грузов. Промышленно-логистический парк общей площадью 2000 га входит в десятку крупнейших

индустриальных парков России. Особое значение имеет переработка крупнотоннажных контейнеров на одном из крупнейших в стране контейнерных терминалов «Клещиха». На его базе предусмотрено создание крупнейшего терминально-складского комплекса мирового уровня, обслуживающего весь регион Западной Сибири.



Рис. 16. Транспортно-логистические зоны г. Новосибирска [21]

С целью концентрации грузопотоков с Востока (Сибирь, Дальний Восток, КНР, тихоокеанские порты) создается и развивается Восточная транспортно-логистическая зона на базе контейнерной станции Иня-Восточная. Ее мощности позволят распределять прибывающие по железной дороге грузы как в правобережной части города, так и без захода в Новосибирск. Создание этой зоны активизирует развитие сельскохозяйственного производства, производства строительных материалов, продукции деревообработки на базе местных ресурсов восточных районов области. Рядом со станцией компания «Евросиб» построила контейнерную площадку и логистический комплекс. Свой складской проект реализует здесь и компания «Байт-Транзит».

С опорой на станцию Крохаль, расположенной в непосредственной близости от сортировочной станции Инская, развивается Южная транспортно-

логистическая зона. Комплекс примыкает к важной автомобильной дороге Инская – Барышево – Кольцово с выходом на Ленинск-Кузнецкую трассу, «Технопарку» и «Биотехнопарку». Здесь уже разместили свои промышленные производства ряд перспективных новосибирских компаний [10, 21].

Дополнительное окно возможностей для региона открывается в условиях предстоящей реализации масштабного экономического проекта «Новый Шелковый путь». Новосибирская область получает возможность включиться в производственно-торговые цепочки взаимодействия крупнейших экономических центров России, Европейского Союза, Китая, Казахстана, Японии, Республики Корея.

Однако реализации стратегии развития Новосибирска как важнейшего центра экономических контактов препятствует ряд серьезных барьеров. Главный из них – в городе так и не реализован в полной мере проект создания мультимодального транспортного узла. Он предполагает быстрое и эффективное взаимодействие различных видов транспорта и складского хозяйства между собой, комплексность в оказании услуг по транспортировке и переработке грузов. К сожалению, для этого в области пока недостаточный уровень развития производственно-технической базы складов, слабо используются новые транспортные и логистические технологии, высока степень износа подвижного состава, да и явно недостаточно развитая транспортная инфраструктура (в том числе низкое качество многих автодорог). В дорожно-транспортном комплексе области отсутствует необходимая степень взаимодействия и взаимоувязанности в работе и развитии различных видов транспортной инфраструктуры.

С целью интеграции транспортного комплекса области в мировую транспортную систему и реализации транзитного потенциала региона планируется реализовать целый ряд инфраструктурных проектов [10].

Продолжится активное строительство новых объектов транспортной инфраструктуры, в том числе дальнейшее расширение аэропорта Толмачево, реконструкция участков международных транспортных коридоров, проходящих по территории области, развитие сети местных воздушных линий, систем скоростного пассажирского внеуличного транспорта. Планируется организация высокоскоростного сообщения Омск – Новосибирск – Красноярск.

В области должны быть построены не менее 100 км новых автодорог, а еще не менее 500 км должны быть приведены в соответствие с федеральными стандартами. В результате к 2030 г. будет достигнута круглогодичная транспортная доступность всех населенных пунктов.

В течение ближайшего десятилетия будут построены 6 новых мостов через Обь, заработают Восточный обход и Юго-Западный транзит г. Новосибирска. Метрополитен пополнится не менее чем пятью новыми станциями, а в пределах Новосибирской агломерации начнет активно развиваться рельсовый транспорт, который, наконец, надежно соединит центр города с международ-

ным аэропортом Томачево. Получит свое развитие проект «Городская электричка», подразумевающий развитие железнодорожной сети в областном центре и в Новосибирском районе, развитие транспортно-пересадочных узлов для того, чтобы повысить доступность отдаленных микрорайонов.

Для превращения Новосибирска в центр Сибирской конурбации (много-ядерной агломерации ближайших областных столиц) необходимо будет вдвое сократить среднее время в пути (до 2–2,5 ч) до соседних городов. Для этого планируется организовать с Томском, Барнаулом, Кемерово и Новокузнецком скоростное железнодорожное сообщение.

Таким образом, выгоды транспортно-географического положения при высоком уровне развития транспортной инфраструктуры делают Новосибирскую область ядром экономической активности всего Южно-Сибирского макрорегиона. Развитая межрегиональная сеть маршрутов, мощный транспортно-логистический комплекс формируют огромный потенциал, которым обладает регион для закрепления его статуса крупнейшего транспортно-распределительного узла страны на пространстве от Уральских гор до берегов Тихого океана.

Список литературы

1. Позднякова Т.М., Позднякова А.М. Роль транспортного фактора в развитии региона на примере Новосибирской области // Вестник Приамурского государственного университета им. Шолом-Алейхема. – 2018. – № 3(32). – С. 58–66.
2. Новосибирская область: природа, население, хозяйство. – Новосибирск: Изд-во НГПУ, 2006. – 116 с.
3. Ткаченко В.Я., Перцев В.П. Сухопутный транспорт Сибири: формирование опорной сети железных и автомобильных дорог / Ин-т истории СО РАН. – Новосибирск, 2003. – 312 с.
4. Данилина Н.В. Особенности социально-экономического развития Новосибирской области // Экономика. Налоги. Право. – 2011. – № 3. – С. 148–154.
5. Стратегический план устойчивого развития города Новосибирска // Официальный сайт мэрии г. Новосибирска. – URL: <https://novosibirsk.ru/upload/stratplan.pdf>.
6. Аэродромы и аэропорты [Электронный ресурс] / Федер. агентство воздушного транспорта. – URL: <http://favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy>.
7. Проблемные регионы ресурсного типа: программы, проекты и транспортные коридоры / под ред. М.К. Бандмана, В.Ю. Малова; ИЭиОПП СО РАН. – Новосибирск, 2000. – 264 с.
8. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2019: стат. сб. – М.: Росстат, 2019. – 1204 с.

9. Российский статистический ежегодник. 2019: стат. сб. – М.: Росстат, 2019. – 708 с.

10. Стратегия социально-экономического развития Новосибирской области на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – URL: https://www.nso.ru/page/2412_

11. Комплексный план транспортного обслуживания населения Новосибирской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок / НГУЭП. – Новосибирск, 2015. – 118 с.

12. Покровская О.Д., Зачешигрива М.А. Роль Новосибирского мультимодального транспортного узла в транспортно-логистическом кластере России // Известия ПГУПС. – 2015. – № 3. – С. 85–103.

13. Основные статистические показатели по 490 муниципальным образованиям Новосибирской области за январь–декабрь 2018 года / Террит. орган ФСГС по Новосибирской обл. – Новосибирск, 2019.

14. ЖД Медиа / Статистика за 2019 год. Пассажиропоток на жд вокзалах России [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.zd-media.ru/statistika/stations-2019.htm>.

15. Главный сибирский авиаузел: настоящее и будущее (ОАО «Аэропорт Толмачево») // Транспорт Российской Федерации. – 2008. – № 2 (15). – С. 32–33.

16. Новосибирский мультимодальный транспортный узел / под общ. ред. К.Л. Комарова. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. – 351 с.

17. Агеева В.В., Шильцова Е.А. Транспортная инфраструктура Новосибирского аэропорта «Толмачево»: современное состояние и перспективные направления развития [Электронный ресурс]// Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2016. – № 5-2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-infrastruktura-novosibirskogo-aeroporta-tolmachevo-sovremennoe-sostoyanie-i-perspektivnye-napravleniya-razvitiya>.

18. География Сибири в начале XXI века: в 6 т. / под ред. В.М. Плюснина. – Т. 5. Западная Сибирь / под ред. Ю.И. Винокурова, Б.А. Краснояровой. – Новосибирск: Гео, 2016. – 447 с.

19. Вороненко А.Л. Транспортно-логистические возможности северного морского пути в обеспечении евроазиатских торговых связей // Вестник Хабаровского государственного университета экономики и права. – 2017. – № 6 (92). – С. 170–175.

20. Козлов Л.Н., Беляков А.А. Иртышско-Обская глубоководная магистраль от Китая до северного морского пути в составе транспортно-энергетической водной системы (ТЭВС) Евразии // Евразийская экономическая интеграция. – 2009. – № 3(4). – С. 132–143.

21. Чернышев С. Идем на восток [Электронный ресурс] // Эксперт Сибирь. – 2014. – № 17. – URL: <https://expert.ru/siberia/2014/17/idem-na-vostok>.

References

1. Pozdniakova T.M., Pozdniakova A.M. Rol' transportnogo faktora v razvitiï regiona na primere Novosibirskoi oblasti [Role of the transport factor in development of the region on the example of the Novosibirsk region]. *Vestnik Priamurskogo gosudarstvennogo universiteta im. Sholom-Aleikhema*, 2018, no. 3(32), pp. 58–66.
2. Novosibirskaia oblast': priroda, naselenie, khoziaistvo [Novosibirsk region: Nature, population, economy]. Novosibirsk, Novosibirsk State Pedagogical University, 2006, 116 p.
3. Tkachenko V.Ia., Pertsev V.P. Sukhoputnyi transport Sibiri: formirovanie opornoï seti zheleznykh i avtomobil'nykh dorog [Land transportation in Siberia: The formation of a backbone network of railways and highways]. Novosibirsk, Institute of History of Siberian Branch of RAS, 2003, 312 p.
4. Danilina N.V. Osobennosti sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiia Novosibirskoi oblasti [The peculiarities of socio-economic development of Novosibirsk region]. *Ekonomika. Nalogi. Pravo*, 2011, no. 3, pp. 148–154.
5. Strategicheskii plan ustoichivogo razvitiia goroda Novosibirsk [Strategic plan for sustainable development of Novosibirsk]. Available at: <https://novosibirsk.ru/upload/stratplan.pdf>.
6. Aerodromy i aeroporty [Airfields and airports]. *Federal Air Transport Agency*, available at: URL: <http://favt.ru/deyatelnost-ajerorty-i-ajerodromy>.
7. Bandman M.K., Malov V.Iu. (Eds.). Problemnnye regiony resursnogo tipa: programmy, proekty i transportnye koridory [Resource-based troubled regions: Programmes, projects and transport corridors]. Novosibirsk, Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of RAS, 2000, 264 p.
8. Regiony Rossii. Sotsial'no-ekonomicheskie pokazateli [Regions of Russia. Socio-economic indicators]. Rosstat. Moscow, 2019, 1204 p.
9. Rossiiskii statisticheskii ezhegodnik [Russian statistical yearbook]. Rosstat. Moscow, 2019, 708 p.
10. Strategiia sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiia Novosibirskoi oblasti na period do 2030 goda [Strategy of socio-economic development of the Novosibirsk region up to 2030]. Available at: <https://www.nso.ru/page/2412>.
11. Kompleksnyi plan transportnogo obsluzhivaniia naseleniia Novosibirskoi oblasti na sredne- i dolgosrochnuiu perspektivu (do 2030 goda) v chasti prigorodnykh passazhirskikh perevozok [A comprehensive plan of transport services for the population of the Novosibirsk region for the medium and long term (until 2030) related to suburban passenger traffic]. Novosibirsk, 2015, 118 p.
12. Pokrovskaiia O.D., Zacheshigriva M.A. Rol' Novosibirskogo mul'timodal'nogo transportnogo uzla v transportno-logisticheskom klustere Rossii [Role of the Novosibirsk multimodal transport hub in Russia's transport and logistics cluster]. *Izvestiia PGUPS*, 2015, no. 3, pp. 85–103.

13. Osnovnye statisticheskie pokazateli po 490 munitsipal'nym obrazovaniiam Novosibirskoi oblasti za ianvar'-dekabr' 2018 goda [Main statistical indicators for 490 municipalities of the Novosibirsk region for January-December 2018]. Novosibirsk, Territorial body of Federal State Statistics Service on Novosibirsk region, 2019.

14. ZhD Media. Statistika za 2019 god. Passazhiropotok na zhd vokzalakh Rossii [Railway Media. Statistics for 2019. Passenger traffic at railway stations in Russia]. Available at: <http://www.zd-media.ru/statistika/stations-2019.htm>.

15. Glavnyi sibirskii aviauzel: nastoiashchee i budushchee (OAO "Aeroport Tolmachevo") [The main Siberian air hub: The present and the future (OAO "Airport Tolmachevo")]. *Transport Rossiiskoi Federatsii*, 2008, no. 2(15), pp. 32–33.

16. Komarov K.L. (Ed.). Novosibirskii mul'timodal'nyi transportnyi uzel [Novosibirsk multimodal transport hub]. Novosibirsk, Siberian State Transport University, 2003, 351 p.

17. Ageeva V.V., Shil'tsova E.A. Transportnaia infrastruktura Novosibirskogo aeroporta "Tolmachevo": sovremennoe sostoianie i perspektivnye napravleniia razvitiia [Transport infrastructure of the Novosibirsk airport "Tolmachevo": Current state and perspective directions of development]. *Aktual'nye problemy gumanitarnykh i estestvennykh nauk*, 2016, no. 5-2, available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-infrastruktura-novosibirskogo-aeroporta-tolmachevo-sovremennoe-sostoyanie-i-perspektivnye-napravleniya-razvitiya>.

18. Pliusnina V.M. (Ed.). Geografiia Sibiri v nachale XXI veka [Geography of Siberia in the early 21st century]. Vol. 5. Zapadnaia Sibir'. Ed. Iu.I. Vinokurov, B.A. Krasnoiarova. Novosibirsk, Geo, 2016, 447 p.

19. Voronenko A.L. Transportno-logisticheskie vozmozhnosti severnogo morskogo puti v obespechenii evroaziatskikh torgovykh svyazei [Transport and logistics capabilities of the Northern Sea Route to ensure Euro-Asian trade relations]. *Vestnik Khabarovskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i prava*, 2017, no. 6(92), pp. 170–175.

20. Kozlov L.N., Beliakov A.A. Irtyshsko-Obskaia glubokovodnaia magistral' ot Kitaia do severnogo morskogo puti v sostave transportno-energeticheskoi vodnoi sistemy (TEVS) Evrazii [Irtysh-Ob' deep-water way from China to the northern sea route as a part of water transportation energy system of Euro-Asia]. *Evraziiskaia ekonomicheskaiia integratsiia*, 2009, no. 3(4), pp. 132–143.

21. Chernyshev S. Idem na vostok [We are going to the east]. *Ekspert Sibir'*, 2014, pp. 17, available at: <https://expert.ru/siberia/2014/17/idem-na-vostok>.

Оригинальность 82 %

Получено 05.09.2020 Принято 28.09.2020 Опубликовано 28.12.2020

S.V. Patsala, N.V. Goroshko

**NOVOSIBIRSK OBLAST IN THE RUSSIAN ECONOMY:
TRANSPORT AND LOGISTICS**

The article is devoted to transport and logistics in the Novosibirsk oblast. The purpose of the work was to identify the place and role of one of the leading economic spheres of the Novosibirsk region, transport and logistics, in the economy of Russia, Siberia (within the borders of the West and East Siberian economic regions) and the Siberian Federal district, based on the analysis of current statistical data. The analysis of up-to-date statistical information resulted in a comprehensive economic description of the regional transport system, assessing its role and place in the regional economy, trends and prospects. The paper estimates the transport and geographical position of the region with the representation of its cartographic model. It is noted that the benefits of transport and geographical location with a high level of transport infrastructure development make the Novosibirsk oblast the core of economic activity of the entire South Siberian macroregion. A developed interregional network of routes and a powerful transport and logistics complex form a huge potential allowing the region to consolidate its status as the country's largest transport and distribution hub in the area from the Ural mountains to the Pacific coast. The paper also shows the features of the spatial organization of the transport and logistics complex of the Novosibirsk oblast. The authors state that the main volume of transportation is performed by urban districts and municipal districts situated on the main transport routes within the Novosibirsk agglomeration, while most of the region's territory has an extremely low level of transport accessibility. Original graphic models and maps are presented that reflect the importance of the region's transport system in the country's economy, the level of its development, and the features of its spatial organization.

Keywords: economy of the Novosibirsk oblast, transport and logistics complex of the region, transport complex, transport and geographical location of the Novosibirsk oblast.

Sergey V. Patsala – Senior Lecturer, Department of Geography, Regional Studies and Tourism, Novosibirsk State Pedagogical University, e-mail: s-pacala@mail.ru.

Nadezhda V. Goroshko – Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor, Department of Geography, Regional Studies and Tourism, Novosibirsk State Pedagogical University; Associate Professor, Department of Hygiene and Ecology, Novosibirsk State Medical University, e-mail: goroshko1@mail.ru.

Received 05.09.2020

Accepted 28.09.2020

Published 28.12.2020