

ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ГОРОДА НОВОСИБИРСКА**Довбня Анатолий Сергеевич**

студент, Сибирский государственный университет водного транспорта, РФ, г. Новосибирск

Сибирская столица, с этапа собственного появления и до настоящего момента осуществляет функции главного транспортно - распределительного узла Сибири. Вся транспортная инфраструктура мегаполиса, осуществляет огромную потребность в логистических услугах, не только области и города, но и ближайших регионов, граничащие с Новосибирской областью. Подобным способом, формирование логистической инфраструктуры обязано следовать передовыми темпами.

А также решать ряд задач, таких как:

- 1 обеспечивать транспортную доступность для жителей, в том числе и миграционное население, работающих вне зависимости пригородной или городской зоны;
- 2 обеспечение экономической составляющей города, как в грузообороте и пассажирообороте.

Реализация этих задач, возможны только в тесном комплексном взаимодействии, с применением перспективных проектов. Для осуществления разгрузки дорожной сети Новосибирска, необходимо – развитие пассажирского транспорта.

Строительство линий трамвая, которые должны быть проложены, на левом и правом берегу Новосибирска, которые в свою очередь, будут курсировать в отдаленные микрорайоны города, и способствовать повышению скорости и комфорту пассажиров.

Но, первым приоритетом, должно быть развитие Новосибирского метрополитена, строительство новых станций. Необходимо развитие и железнодорожного транспорта. Ведь ж/д перевозки обеспечивают связь города с соседними регионами, а также с отдаленными районами области, и большой объем перевозок в дачный период.

В уменьшении нагрузки, в улично – дорожной инфраструктуре города, необходимо сконцентрировать внимание на выносе логистических складских комплексов в пригородную часть города [1].

Формирование транспортно – логистических центров, вне города, будут способствовать решению определенных задач:

- 1 ускорение в перевозке грузов, следующих через Новосибирск транзитом;
- 2 обеспечит возможность накоплению грузов, и осуществлять производства за чертой города.

Расположение Новосибирской области находится на пересечении главной транспортной магистрали России — Транссибирская железнодорожная магистраль и федеральная трасса «Россия», также имеются: железнодорожный выход в республику Казахстан и страны средней Азии; федеральная трасса М-52 «Чуйский тракт», позволяющая осуществлять выход в Монголию и Китай. Определенную роль играет транспортная магистраль, как река Обь, обеспечивающая выход на Северный морской путь, связывающая природные ресурсы северных и восточных территорий [3].

Транспортный комплекс области имеет 1500 км железнодорожных путей, около 650 км внутренних водных путей, порядка 13500 км автомобильных дорог общего пользования, более 10000 км муниципальной автодорожной сети, 200 км трамвайных и троллейбусных линий, 16 км метрополитенных путей и 13 станций метрополитена, 74 железнодорожных вокзала, 19 автовокзалов и автостанций, в 10 районах функционируют автовокзалы, совмещенные с железнодорожными.

Транспортный комплекс занимается: накоплением, обработкой и распределением грузопотоков и пассажиропотоков, с комплексами складских и таможенных терминалов, железнодорожных станций, вокзалов, аэропортов, из-за чего же осуществляет функции концентрирующего и распределяющего узла.

В связи с развитием транспортно-логистического узла возрастает востребованность пассажирского транспорта, связанная с трудовой миграцией населения, вызванной развитием рынка труда, и концентрацией привлекательных рабочих мест в Новосибирске, ростом жилых массивов в пригороде Новосибирска.

Установленная концепция формирования логистической инфраструктуры учитывает увеличение целостных зон экономического развития. На сегодняшний день производится интенсивная процедура по созданию в них новейших: промышленных, транспортных и логистических объектов, в стороне восточной, западной, южной логистической зоны, в том числе, и аэропортный комплекс «Толмачево», а также интенсивное формирование промышленных областей в пригородной зоне Новосибирска, Бердска, Барабинска, Искитима.

Принимая во внимание, установленную стратегию развития железнодорожного транспорта. Предполагается перераспределение грузопотоков, между Транссибирской железнодорожной магистрали и Среднесибирской железнодорожной магистралью.

Осуществляется проектировка обходов Республики Казахстан. В связи с тем, предусматривается строительство вторых путей от Карасука до Татарска, и далее от Шипицино до границы с Омской областью.

Все это в конечном итоге, позволит сконцентрировать существенную часть российских грузов, в особенности угля, на Среднесибирской железнодорожной магистрали, а Транссибирскую железнодорожную магистраль, специализировать на пассажирских перевозках, контейнерных и генеральных грузов.

Все это, предаст Новосибирской области статус транзитной территории. Которая будет способствовать в создании и развитии, крупнотоннажных контейнеров и их терминалов.

За последние три года, перевозки, осуществляемые речным транспортом, увеличивается на 3 - 4 % в год. Ведь речной транспорт представляет значительную значимость в обеспечении транспортировок в районы Сибири (Томская, Тюменская области). Грузопоток в основном составляют строительные материалы (ЖБИ, песок, щебень).

Но развитие речного транспорта очень проблематична, низкий уровень стыковки с железнодорожным транспортом [1].

Сегодняшнее положение транспортно – логистической инфраструктуры Новосибирской области не соответствуют перспективам развития торговли и перевозок.

Большое количество терминалов и складов, никак не отвечают современным требованиям, что способствует замедлению во взаимодействии всех видов транспорта.

Более развита западная логистическая зона, ведь там уже имеются и во всю функционирующие транспортно-логистические центры, но и формирующие: аэропорт Толмачево, промышленно - логистический парк с общей площадью 2000 га, контейнерный терминал «Клещиха», грузовые склады и терминалы в районы Толмачевского шоссе с улицы Станционной.

Имеющийся интермодальный терминал аэропорта, дает возможность подвергать обработке, всех без исключений авиационные грузы, даже таких, которые требуют специальных температурных режимов, опасных и радиоактивных грузов. Эта инфраструктура очень развита, которая может способствовать увеличению объема перевозок в перспективе.

А вот развитие восточной части, содержит большое количество проблем. Необходимо развитие южной транспортно-логистической зоны, развитие инженерной инфраструктуры, строительство водостоков, водоснабжения [2].

В заключении хотелось бы отметить, что Новосибирск – является крупным транспортным узлом Восточной России. Он осуществляет роль, по концентрации и распределению грузов. Формирование всех логистических центров, будет осуществлять спрос на услуги, будет происходить увеличение дополнительных грузопотоков, а также содействовать в повышении привлекательности региона. Для сохранения этого положения, необходимо развитие логистической инфраструктуры.

Список литературы:

1. Тяпухин А.П. Логистика: учебник для бакалавров / А. П. Тяпухин. – Москва: Юрайт, 2013. – 568 с.

2. Колбина Е. С. Роль логистики распределения в успешном продвижении продукции / Д. М. Матвеев, Е. С. Колбина // / Бизнес и экономика: теория и практика. — 2015. — № 1 — С. 46–54.

3. Матвеев Д. М. Эволюция научно-технического прогресса / Бизнес и экономика: теория и практика. — 2015. — № 2 — С. 33–38.