**Состояние и проблемы развития контейнерных перевозок в новосибирском транспортном узле**

## Содержание

## 1. Состояние и объем перевозок в Новосибирском транспортном узле

## 2. Контейнерный терминал "Клещиха" как крупнейший инфраструктурный объект контейнерных перевозок

## 3. Проблемы в развитии контейнерных перевозок

## 4. Перспективы развития контейнерных перевозок

## Список литературы

## 1. Состояние и объем перевозок в Новосибирском транспортном узле

Развитие транспорта Новосибирска можно разбить на четыре этапа. Первый - до 1950 года - это период становления города и его развития. По существу в городе отсутствовала транспортная сеть, она была благоустроена только на 30 процентов, причем только 8 процентов или около 30 км улиц имели асфальтовое покрытие. Остальные дороги были вымощены в лучшем случае булыжником и благоустроены деревянными тротуарами. Но надо помнить, что с 1926 года по улицам города уже ходили автобусы, переделанные из грузовиков. С 1934 был пущен трамвай, который занял ведущее положение в пассажирских перевозках. Остальные пассажирские перевозки осуществлялись гужевым транспортом и железной дорогой. Летом через Обь действовал понтонный мост, зимой через реку передвигались на санях, либо пешком. При этом к 1950 году численность населения города возросла уже до 650 тысяч человек. И город, имеющий такое количество населения, мощнейшую промышленность - не имел не просто хоть какого-то плана развития транспорта, но и вообще нормальных путей сообщения. Развитие городской среды значительно отставало от темпов развития градообразующей базы города. [10]

Второй этап начался примерно в 1952-1953 годах: производится благоустройство дорог - покрытие их асфальтом, а также реконструкция основных магистралей - Красного проспекта, улицы Большевистской, проспекта Дзержинского, строительство улицы Б. Хмельницкого. Большой толчок развитию Новосибирска дало становление Академгородка. Однако его удаленность от основной территории и исторического центра города принесло и множество проблем, которые в разные годы и до сих пор ни специалисты, ни власти не могли решить.

До 1964 года было благоустроено уже около 500 км дорог. Но кардинального расширения дорожно-транспортной сети в этот период не было. Хотя значительным успехом стало открытие первого автомобильного моста через Обь в 1955 году, а с 1957 года в Новосибирске появился первый троллейбус. Интенсивно заработали улицы К. Маркса, Восход, Титова. При этом недостаточно учитывались сложившиеся высокие темпы промышленного потенциала города, требующие смелых и более дальновидных планировочных решений. К 1965 году Новосибирск стал городом-миллионером, а численность транспорта достигла 60 тысяч единиц. Работа транспорта требовала создания единой системы с высокой пропускной способностью дорог. Для разработки такой системы требовался комплексный анализ, однако он не проводился и развитие транспорта шло без серьезных экономических обоснований...

С 1965 по 1985 годы проходил третий этап - этап интенсивного развития транспорта и дорожной сети Новосибирска. В этот период шла реконструкция старых дорог и строительство новых. По словам Борисовского, практически вся та дорожная сеть, которая в настоящее время обеспечивает жизнедеятельности города, была создана в основном в 60-80-е годы. Это улицы Титова, Широкая, Станционная, Сибиряков-Гвардейцев, Большевистская (в современном виде), проспект Дзержинского. Однако с 1980 по 1985 год все силы были брошены на строительство метро и дорожное строительство велось как вспомогательное. В это в время реконструкции подверглись все центральные улицы, перекладывались коммунальные и инженерные коммуникации. Чтобы обойти почти полностью разрытый Красный проспект, во время строительства метро транспорт двигался по улицам Советской, Каменской, Семьи Шамшиных и Серебрениковской, Тогда же была построена эстакада и получила развитие улица Кирова (до улицы Никитина) был частично сдан в эксплуатацию мост через реку Тула по ул. Ватутина. В 1978 был году сдан в эксплуатацию второй автомобильный - Димитровский мост. [8]

С 1985 года по 2005 в Новосибирске было построено всего 18,7 магистральных дорог при необходимых и заложенных в Комплексной схеме 80 км. Столь мизерное увеличение магистральных дорог произошло всего лишь за счет продления улицы Станционной до аэропорта Толмачево и дороги по улице Ватутина до улицы Петухова с выходом на Советское шоссе. Правда, несколько большее внимание было уделено строительству искусственных сооружений. В частности, были построены путепроводы по ул. Ипподромской, Писарева, Гоголя, Комсомольской, Бердскому шоссе. Организовано движение на транспортных развязках в одном уровне по Бердскому шоссе у реки Иня, улицам Нарымской, Железнодорожной, Станиславского, Широкой и у станции метро "Березовая роша". Также были построены мосты через речки Иня, Тула, Нижняя Ельцовка.

С 1965 к 2005 году количество транспорта в Новосибирске увеличилось в 4 раза. Однако, по словам Борисовского, город и при таком бурном росте не достиг той цифры, которую закладывали проектировщики в 1968 году. Например, количество легковых автомобилей на расчетный период был установлен в 184 тыс. единиц, на самом деле в 2005 году их было в городе только 124,5 тыс.

Западно-Сибирская железная дорога обслуживает Алтайский край, Омскую и Новосибирскую области. Более 60% протяженности участков электрифицированы. В ее состав вошли следующие участки: Омск – Новосибирск – Болотная (звено Транссиба), полностью электрифицированный.

Большой удельный вес в работе дороги имеют транзитные перевозки каменного угля из Кузбасса на запад и леса из Восточной Сибири, идущего в европейскую часть страны.

В вывозе Западно-Сибирской дороги преобладают зерновые и нефтяные грузы, Последние отправляются с одного из крупнейших в стране Омского нефтеперерабатывающего завода и со станций, где железная дорога взаимодействует с нефтепроводами.

Наиболее крупными транспортными узлами Западно-Сибирской железной дороги являются Новосибирск, Омск, Барнаул.

Рассматривая современное состояние грузоперевозок в Новосибирской области, можно отметить следующее.

По статистическим данным, в апреле 2006 года Западно-Сибирской дорогой погружено 21 млн. 549 тыс. тонн грузов, что составляет 100,9% плана. [15]

По отношению к прошлому году погрузка возросла на 6,3% (сеть +4,3%).

Грузооборот за апрель 2006 года выполнен на 107% плана и составил 20 млрд. 790 млн. тонно-километров. [15]

К прошлому году грузооборот увеличен на 9,9% (сеть +5,8%). За 4 месяца 2006 года погружено 81 млн. 762 тыс. тонн грузов, что на 0,7% выше плана и на 0,3% выше показателей 2005 года.

За 4 месяца 2006 года грузооборот составил 80 млрд. 673 млн. тонно-километров или 101,4% плана.

По сравнению с показателями за 4 месяца 2005 года, грузооборот увеличен на 3,9% (сеть +3,3%).

Пассажирооборот за апрель 2006 года выполнен на 105,5% и составил 885 млн. пассажиро-километров.

За 4 месяца 2006 года пассажирооборот выполнен в объеме 2 млрд. 942 млн. пассажиро-километров, что составляет 102% плана, или 101% по сравнению с показателями за январь-апрель 2005 года. [15]

Кроме того, выполнены по плану и улучшены к уровню 2005 года все качественные показатели использования подвижного состава. Среднемесячная заработная плата по всем видам деятельности достигла уровня 12 тыс. 625 рублей, на перевозках 12 тыс. 752 рублей.

Рост, по сравнению с апрелем 2005 года, составляет по всем видам деятельности 12,1%, по перевозкам - 10,9%. Производительность труда (без пригородного движения) на дороге выполнена по плану на 108,6% с ростом, по сравнению с апрелем 2005 года, на 11,8%. [15]

## 2. Контейнерный терминал «Клещиха» как крупнейший инфраструктурный объект контейнерных перевозок

Контейнерный терминал Клещиха станет крупнейшим центром по обслуживанию крупнотоннажных контейнеров за Уралом.

Комплексная модернизация терминала Клещиха соответствует стратегии развития национальной контейнерной системы, реализуемой ОАО "РЖД". [5]

В единой сети контейнерных площадок ТрансКонтейнера терминал Клещиха является одним из основных. Инвестиционной программой ТрансКонтейнера на развитие этого терминала в период 2005-2006 гг. было предусмотрено 35,4 млн. рублей. Две трети этих средств уже направлено на выполненный строительный ремонт и первые поставки новой погрузочно-разгрузочной техники, а также автотранспорта для доставки контейнеров. В конце первого квартала 2006 года на терминале Клещиха начнется внедрение первого блока единой информационной системы "ТрансКонтейнер", ориентированной на предоставление клиентам полного сервиса транспортно-логистических услуг в области мультимодальных контейнерных перевозок.

Работы по развитию контейнерного комплекса Клещиха "ТрансКонтейнер" осуществляет совместно с Западно-Сибирской железной дорогой (ЗСЖД) – филиалом ОАО "РЖД". [15]

Общей инвестиционной программой ОАО "РЖД" также предусмотрено расширение производственных возможностей станции Клещиха. В ноябре 2005 года было инвестировано 3 млн. рублей на открытие склада временного хранения (СВХ) внешнеторговых грузов. В 2006 году на развитие складских мощностей планируется потратить 4 млн. руб. Открытый склад оборудован современным поисковым прибором радиационного контроля типа РМ-1401М-01 и досмотровой рентгеновской техникой "Рапискан-530" в полном соответствии с требованиями органов таможенного контроля.

Клещиха не будет обслуживать транзитные перевозки по Транссибу. Этот комплекс полностью рассчитан на потребности и транспортные возможности Новосибирска. Большие 40-футовые контейнеры с запада, востока и юга здесь должны разгружаться, и уже более мелкими партиями со складов товары будут отправляться в другие регионы. В Клещихе будут также комплектоваться контейнеры для отправки по железной дороге из Новосибирска.[6]

Сейчас станция работает с любыми типами контейнеров. За 2005 год было погружено 21 779 крупнотоннажных (20 и 40 футов) контейнеров, а выгружено 44 455 крупнотоннажных контейнеров. В рамках развития станции предусмотрено строительство еще одной площадки для 40-футовых контейнеров и удлинение площадки для работы с 20-футовыми». В 2005 году будут вестись проектные работы, а реальные инвестиции в реализацию пойдут в следующем. Уже приобретен третий погрузчик. Таким образом, производительность площадки должна возрасти на треть уже в первом полугодии. [6]

Если вложения в объемы и структуру терминала Клещиха дадут эффект в будущем, то стандарты обслуживания клиентов необходимо «подтягивать» уже сейчас. Офисы клещихинского терминала появятся сначала на правом, а потом и на левом берегу, для того чтобы у клиентов отпала необходимость ездить непосредственно на терминал.

Открытие склада временного хранения на станции Клещиха позволило железной дороге наряду с получением прибыли от данного вида деятельности обеспечить оказание комплекса околотаможенных услуг участникам внешнеэкономической деятельности. Основные задачи таможенно-брокерской деятельности железной дороги – системное и широкомасштабное вхождение в рынок околотаможенных услуг в сфере организации перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом, освоения рынка и получение дополнительных источников увеличения доходов дороги. Наличие таможенного поста позволит в дальнейшем развивать передовые технологии при таможенном оформлении грузов, в том числе внедрение электронного декларирования грузов.

Западно-Сибирское территориальное отделение "ТрансКонтейнер" ОАО "РЖД" оказывает услуги на территориях Алтайского края, Кемеровской, Новосибирской, Омской, Томской областях, а также на территории Республики Алтай.

В 2005 году на Западно-Сибирской магистрали было принято к перевозке в контейнерах 1 319 тысяч тонн грузов, что на 17,2% больше, чем в 2004 году. За 12 месяцев 2004 года в пределах Западно-Сибирской железной дороги было погружено 141,8 тысяч контейнеров, из которых 56,7 тысяч крупнотоннажных, что на 19,5% больше аналогичного периода 2003 года.

## 3. Проблемы в развитии контейнерных перевозок

Современный рынок контейнерных перевозок в России характеризуется двумя основными грузопотоками: внешнеэкономические (экспорт, импорт и транзит) и внутренние перевозки. В первом случае основными направлениями перевозок являются российские порты, пограничные железнодорожные переходы и Транссиб.

Потоки основных экспортных грузов в контейнерах, ориентированных на порты и сухопутные погранпереходы, сформированы, перевозчики определены. Рынок поделен между экспедиторами, обеспечивающими лучшее сервисное обслуживание, включающее предоставление собственного подвижного состава, конкурентоспособные ставки и прочее. Грузовладельцу важно:соблюдение графиков отгрузки и сроков доставки, цена, надежность и ответственность экспедитора, обеспечивающего перевозки. Что касается перевозок по российским железным дорогам в направлении Восток – Запад, то здесь ситуация сложнее. При росте контейнерных перевозок в целом транзитный поток по ТСМ составляет менее 1 процента всего объема. В первую очередь это вызвано неконкурентоспособностью железнодорожных тарифов по сравнению с морским фрахтом. Сегодня положение усугубляется решением РЖД о повышении ставок на транзитные перевозки. С учетом возврата порожних контейнеров затраты грузовладельцев на перевозки в этом направлении возрастут не менее чем на 60 процентов. При этом ставки морского фрахта остаются стабильными и даже могут понизиться в связи с вводом в эксплуатацию большегрузных океанских судов-контейнеровозов. Инструментами экспедитора в привлечении грузопотоков на Транссиб остаются только сервис и скорость перевозки. [3]

Рынок контейнерных перевозок в России растет со скоростью 20% в год, и этот рост ограничен лишь пропускной способностью транспортной инфраструктуры. Поэтому инвестиции в морские порты, логистические центры и погрузочно-разгрузочные терминалы будут окупаться всего за несколько лет. Компания "Северстальтранс" (ее владельцы - менеджмент и акционеры компании "Северсталь"), созданная для обслуживания грузопотоков материнского холдинга, решила диверсифицировать свой транспортный бизнес. Совместно с одним из акционеров порта Санкт-Петербурга "Северстальтранс" образовала Национальную контейнерную компанию (НКК). Специализацией нового предприятия, как следует из названия, станут именно контейнерные перевозки. Часть мирового рынка контейнерных перевозок, на которую рассчитывают российские перевозчики, оценивается в десятки миллиардов долларов - есть за что побороться. А что происходит на внутреннем российском рынке контейнерных перевозок? Он растет со скоростью 20-25% в год, причем рост ограничен лишь пропускной способностью транспортной инфраструктуры, а отнюдь не платежеспособным спросом. И наличие этого спроса, безусловно, делает этот рынок одним из самых инвестиционно привлекательных сегментов экономики. Только текущие инвестиционные проекты, связанные с развитием транспортно-логистической инфраструктурой, в сумме оцениваются в сотни миллионов долларов в год - ощутимые последствия экономического роста в России. О прелестях контейнерных перевозок Главное преимущество контейнеров в их стандартности и мобильности. Стандартность - это унифицированные геометрические размеры. Типичные контейнеры имеют длину двадцать и сорок футов, поэтому в качестве единицы измерений объемов контейнерных перевозок принято использовать двадцатифутовый эквивалент (TEU). Контейнеры легко перегружать с судов на железнодорожные платформы, с платформ - на грузовик и обратно. Поэтому контейнерные перевозки называют еще мультимодальными. Мультимодальность позволяет снизить стоимость и время погрузочно-разгрузочных работ. Кроме того, использование контейнеров позволяет обеспечить большую сохранность груза. Контейнеры - это своего рода хай-тек рынка перевозок. Появились они лишь в конце пятидесятых годов прошлого века. А повсеместное распространение получили совсем недавно - только пятнадцать-двадцать лет назад, когда сложилась инфраструктура для их поточной обработки. Начиная с 1986 года объем контейнерных перевозок в мире растет на 8-10% ежегодно, в 2003 году он составил 281,4 млн TEU. Естественно, что стабильно высокий рост обязан не только росту мировой экономики, но еще и постепенному переводу перевозок с традиционных способов на более удобный - контейнерный. В настоящее время в мире более 60% грузов, пригодных для этого способа транспортировки, перевозится в контейнерах. Развитие инфраструктуры приводит к постоянному снижению цен на транспортировку контейнеров. Особенно сильно этот эффект заметен на перевозках через океан. Экономическая эффективность контейнерных перевозок увеличивается с ростом грузоподъемности морских контейнеровозов. По некоторым оценкам, объем мирового рынка перевозок контейнеров достигает 500 млрд долларов. Значительная часть этих грузопотоков сосредоточена вдоль так называемых транспортных коридоров (см. карту). Они захватывают несколько стран и в большинстве случаев конкурентны, то есть обслуживаются целым рядом крупных компаний. Часть этих потоков могла бы проходить через территорию России. Их общий оборот оценивается примерно в 7 млн контейнеров, что составляет 20 млрд долларов (усредненная стоимость перевозки одного двадцатифутового контейнера по коридору Дальний Восток-Европа около 3 тыс. долларов). Такие транзитные потоки могли бы оживить Транссиб и простаивающий БАМ, но пока они проходят мимо нас, ведь в списках крупнейших операторов контейнерных перевозок российские компании не числятся. С чем мы пришли в рынок [3]

В Советском Союзе контейнерные перевозки развивались динамично, мы даже получили было часть транзита с Дальнего Востока в Европу. Однако распад СССР приостановил этот процесс. Потеря темпа произошла именно в тот момент, когда на мировом рынке определялись основные маршруты и игроки. Сегодня позиции России незавидны. Пока контейнеры не стали массовым средством доставки грузов в стране.

В советское время такие терминалы были построены на всех основных транспортных направлениях - на Дальнем Востоке (порты Ванино, Восточный, Владивосток), на Черном море (Новороссийск), на Балтике (Санкт-Петербург и Калининград) и на Севере (Архангельск). Однако пропускная способность этих терминалов была достаточной лишь по меркам начала восьмидесятых. Сейчас они почти полностью загружены, и на некоторых направлениях срочно требуется расширение мощностей. За два десятилетия мир ушел вперед, и в списке крупнейших портов мира по количеству обрабатываемых контейнеров российских портов нет.

О потенциале российского контейнерного транзита говорят уже давно. Однако эта задача не может быть решена сама по себе. Она - естественная заключительная часть программы развития транспортной инфраструктуры, ориентированной на внешнеторговые потоки. А развитие внутренней инфраструктуры пойдет вслед за развитием внутренних контейнерных перевозок. Какова же ситуация с контейнерными перевозками на внутреннем рынке? Объем этого рынка растет на 20-25% ежегодно в течение последних трех лет, и эта динамика сохранится до 2010 года. С этим согласны и профессионалы-практики. Одна из причин роста очевидна - растущая экономика требует увеличения потока импорта. По словам президента Соотношение между объемами контейнерных перевозок на импортном и экспортном направлениях - 60:40. Отметим, что в импорте по-прежнему преобладают продовольственные и потребительские товары, однако наибольшую динамику роста показывают товары инвестиционного назначения. Еще одно важное условие роста - начавшееся развитие транспортной инфраструктуры, как портовой, так и автомобильной и железнодорожной.

Помимо импортных и экспортных стали расти транзитный и внутренний транспортные потоки. Но внутренние перевозки в какой-то степени являются продолжением импортных потоков, ведь маршрут следования грузов часто определяется конкретным пунктом таможенной очистки. А выбирается он не из соображений удобства доставки, а по наименьшей стоимости растаможивания.

ОАО РЖД дает существенные скидки по транзитному потоку.

Неразвитость внутренних контейнерных перевозок - следствие нескольких факторов. Один из них - нехватка контейнерных перегрузочных мощностей на железных дорогах. С наиболее распространенными в мире 40-футовыми контейнерами в России может работать лишь 41 терминал, с 20-футовыми - 174. Для страны этого недостаточно. Владельцу груза проще использовать автомобили, а раз речь идет о перевозке грузовиками, то удобнее везти груз не в контейнерах, а в фурах. Другой фактор, препятствующий развитию контейнерных перевозок в России, - дефицит логистических центров. Логистический центр координирует складское и транспортное обслуживание, предоставляет информационное обеспечение и контролирует движение грузов. Он должен располагать развитой инфраструктурой, включающей в себя ряд складских терминалов класса A (современные специализированные здания с высотой потолков от десяти метров, с полами с антипылевым покрытием, оборудованные системами видеонаблюдения, кондиционирования воздуха и т. д.), погрузочно-разгрузочную технику, подъездные пути, таможенные пункты и офисные помещения. Складских мощностей в России катастрофически не хватает.

Ставки аренды складов не просто высоки, а запредельны - в Европе они выше только в Лондоне и Стокгольме. Естественно, что исключительно высокий неудовлетворенный спрос на современные складские помещения определяет привлекательность этого рынка в глазах инвесторов.

Сейчас в России рассматривается и реализуется несколько десятков проектов строительства таких логистических комплексов. Крупные международные логистические провайдеры уже готовы выйти на российский рынок.

## 4. Перспективы развития контейнерных перевозок

Новосибирск - географический центр России. Город расположен на пересечении основных транспортных коммуникаций: запад - восток, север - юг. Через него проходит Транссибирская железнодорожная магистраль. Его пересекают голубые полосы рек Обь-Иртышского бассейна. Есть великолепная возможность выхода на Северный морской путь. Через город проходит федеральная автомобильная трасса "Калининград-Владивосток". Здесь же замыкаются региональные автотрассы, в том числе, Чуйский тракт с выходом в Китай и Монголию. Новосибирск располагает крупнейшим в экономическом районе терминальным комплексом "Клещиха". А наличию мощного складского хозяйства площадью 650000 квадратных метров может позавидовать любой крупный конгломерат. [10]

Все это предопределяет необходимость развития города и области в качестве крупного коммуникационного транспортного центра. В настоящее время ведутся работы по созданию на имеющейся и развиваемой базе мультимодального транспортного узла (МТУ). Он будет решать проблемы экспедирования грузов, их охраны, страхования, предоставлять логистические услуги на уровне мировых стандартов. Создание узла имеет не только региональное или общероссийское, но и международное значение: время перелета из Европы в Америку через Новосибирск на 3 часа меньше по сравнению с традиционными маршрутами, что эквивалентно экономии перевозчиками сотен тысяч долларов за каждый полет. Возобновится контейнерная перевозка грузов из Европы на Восток. Информационный центр МТУ объединяет в своей базе данных огромное экономическое пространство. Авторы проекта - ученые Новосибирской академии путей сообщения. Проект был представлен на конференции "Новосибирск на пороге 21-го века". В конце 1999 года для реализации проекта специально создано АО "Новосибирский мультимодальный транспортный узел", основными учредителями которого стали областная Администрация, мэрия, Западно-Сибирская железная дорога, ряд предприятий промышленности, связи, туризма.

Таким образом, транспортная инфраструктура региона весьма динамично развивается и имеет хорошие перспективы.

Отрасль связи, как важнейшая компонента инфраструктуры, также имеет довольно высокие показатели своего развития. По оснащенности населения российских городов телефонами Новосибирск занимает третье место.

В качестве перспектив развития контейнерных перевозок для обеспечения комплексной, скоординированной работы всех видов транспорта и компаний-операторов предполагается создать в Новосибирске логистический центр. Он будет являться одним из ключевых элементов Новосибирского мультимодального транспортного узла.

Важный источник роста контейнерных мультимодальных перевозок — это использование новых технологий. Речь идет о перевозках сборными контейнерными поездами и в сборных контейнерах, а также о перевалке товаров через свободные таможенные склады. Эта задача предусматривает создание в крупных промышленных центрах страны и узловых станциях региональных складов для краткосрочного хранения гружёных и порожних контейнеров. Между предпортовым терминалом и региональными складами перевозки будут осуществляться контейнерными поездами, а доставка контейнеров от регионального склада непосредственно получателю (импорт) и от отправителя до регионального склада (экспорт) – повагонными отправками либо автотранспортом, в контейнерах или брейк-балком. На предпортовом сладе должна быть организована диспетчерская служба, в которую поступает информация о высвобождении внутри страны контейнеров после растарки импорта и о потребности в порожняке для вывоза экспорта. Исходя из этой информации, диспетчерский центр уже разрабатывает оптимальную сеть перевозок и своевременно ее корректирует. [3]

Предлагаемые технологии позволяют формировать сборные контейнерные поезда на промышленные центры и узловые станции, соответственно резко возрастает сфера контейнеризации и мультимодальных контейнерных перевозок.

Основные задачи логистического центра НМТУ следующие:

Во-первых, это вопросы информационного обеспечения деятельности Новосибирского мультимодального транспортного узла. Информационное сопровождение грузов, как отправляемых из Новосибирска (прибывающих в Новосибирск), так и тех, которые проходят через НМТУ транзитом. Это создание баз данных, сбор и обработка оперативной информации о грузах, находящихся или следующих по территории Новосибирска, Новосибирской области и в целом в зоне влияния НМТУ; о наличии свободных мест на складах; о наличии и возможностях транспортных средств (подвижного состава) всех видов транспорта в зоне НМТУ. Также информация о возможностях доставки грузов по наиболее оптимальным маршрутам, в срок и качественно.[6]

Во-вторых, это вопросы складского и терминального комплекса. Прием и отправка грузов, их оформление, если это необходимо, таможенная очистка или таможенное сопровождение. Распределение груза по складам, с выбором наиболее оптимального складирования с учетом дальнейшего продвижения товаров, хранение грузов и их переработка.

В-третьих, обеспечение сохранности грузов и их безопасности как на складах, так и в пути следования.

В-четвертых, это обеспечение комплексной, скоординированной работы различных видов транспорта, транспортных компаний, фирм-операторов, складского хозяйства, страховых компаний. Задачей логистического центра будут разработка и создание оптимальных транспортно-технологических схем и, как следствие, минимизация транспортных расходов при доставке грузов, сокращения времени транспортировки. Не менее важным направление работы логистического центра будет обеспечение слаженной работы транспорта (различных его видов: железнодорожного, автомобильного, речного, воздушного) и рациональное распределение маршрутов между различными видами транспорта в процессе интермодальных и мультимодальных перевозок. Важно отметить, что в этом случае выгоды получает как грузоотправитель, у которого снижаются транспортные расходы, сокращается время доставки, так и сами транспортники, поскольку за счет оптимизации транспортных схем увеличивается эффективность работы транспорта, рационализируются маршруты движения, снижаются собственные издержки.

Логистический центр будет объединять и координировать работу всех заинтересованных субъектов Новосибирского мультимодального транспортного узла: транспортников, фирм-операторов, складов, терминалов, складских компаний, страховых компаний, банков, информационных и коммуникационных структур. Тем самым логистический центр призван быть координирующим органом, обеспечивающим наиболее рациональное и эффективное продвижение грузов, товаров и услуг в зоне влияния НМТУ.

Основными клиентами (потребителями услуг) Новосибирского мультимодального транспортного узла станут крупные, средние и мелкие предприятия различных отраслей экономики, фирмы оптовой и розничной торговли не только Новосибирской области, но и других регионов в рамках Сибирского федерального округа и других федеральных округов с выходом за рубеж уже в рамках международных транспортных коридоров. [2]

В первую очередь необходимо развитие следующих международных транспортных коридоров в зоне влияния Новосибирского мультимодального транспортного узла.

1. Продление второго международного транспортного коридора до Новосибирска. Второй международный транспортный коридор: Берлин – Варшава – Минск – Москва. Предполагается открытие прямого автомобильного и железнодорожного сообщения по данному коридору. На III Общеевропейской конференции по транспорту, проходившей в Хельсинки 23–25 июня 1997 года, России удалось закрепить необходимость продления коридоров № 2 и № 9. В настоящее время второй международный транспортный коридор продлен до Нижнего Новгорода, и ведется разработка проекта по продлению его до Екатеринбурга. Продление второго международного транспортного коридора до Новосибирска позволит ускорить прохождение грузов из Новосибирска до Москвы, Минска, Варшавы, Берлина. Кроме того, второй международный транспортный коридор связан (через Москву) с девятым коридором. (Коридор № 9: Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва/Псков – Киев – Кишинев – Димитровград – Александруполис с ответвлениями: 9а Одесса – Любашевка/Раздельная и 9б Киев – Минск – Вильнюс – Калининград/Клайпеда). Тем самым ускорится прохождение грузов из Новосибирска и до таких городов, как Санкт-Петербург, Хельсинки, Киев, Одесса, Калининград. [2]

2. Модернизация Транссибирской железнодорожной магистрали и ее загрузка. Превращение Транссибирской магистрали в скоростную грузопассажирскую магистраль позволит увеличить скорость железнодорожных составов и даст возможность в перспективе сократить сроки доставки груза от Владивостока и Находки до Санкт-Петербурга, Бреста и Калининграда до 7–8 суток Время доставки грузов от российских портов Дальнего Востока до стран Северной и Восточной Европы в этом случае будет следующим: до Финляндии — 9 суток, до Швеции — 9,5 суток, до Германии — 13,5 суток (в частности, до Берлина — 14,5 суток), до Венгрии — 11,5 суток Это вполне реальные сроки, и примеры тому есть. Так, в апреле 1998 г. по данной схеме (Транссиба как скоростной железнодорожной магистрали) был пущен пробный контейнерный поезд, следующий по маршруту: порт Восточный – Брест. Он выполнил рейс за 8,5 суток, что в 4 раза быстрее перевозок контейнеров в Европу морем. В 2000 г. был проведен эксперимент по доставке по Транссибу 40-футовых контейнеров из Японии в Германию. Контейнеры находились в пути 21 день, при этом из Японии до границы с Белоруссией (с учетом морской части пути между Японией и Россией) контейнеры дошли за 11 суток. В 2001 г. прошел еще один эксперимент — ускоренный контейнерный поезд от порта Находка дошел до станции Бусловская (граница с Финляндией) за 8,5 суток. Вместе с тем данные эксперименты наглядно показали, что для такой модернизации Транссибирской магистрали требуется существенно сократить внутрироссийский грузопоток по ней, переведя его на другую магистраль. С ростом скорости будет достигнута и существенная экономия средств. Так, сокращение на 17 суток срока транспортировки одного 20-футового контейнера с грузом стоимостью 50 тыс. дол. из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу позволит грузоотправителю сэкономить около 300 дол., а после соединения Транссиба с Транскорейской магистралью — 400 дол. Кроме того, сокращение вследствие этого срока аренды контейнера даст дополнительную экономию в размере 100–150 дол. В этом основной аргумент в пользу неизбежности роста конкурентоспособности российского транзита против морского варианта на средне- и долгосрочную перспективу. [2]

В настоящее время основными странами, участвующими в перевозках транзитных грузов по Транссибу, являются: Республика Корея – Финляндия (16,24 % от общего объема транзита), Финляндия – Япония (13,37 %), Финляндия – Республика Корея (12,83 %), Эстония – Республика Корея (7,96 %), Республика Корея – Казахстан (5,41 %), Япония – Афганистан (5,39 %), Республика Корея – Узбекистан (5,31 %), Республика Корея – Норвегия (4,06 %), Республика Корея – Афганистан (3,52 %)). По перевозкам контейнерных грузов ведущие позиции занимают: Япония – Монголия (16,66 %), Япония – Чехия (13,71 %), Китай – Украина (5,53 %), Республика Корея – Литва (5,53 %), Эстония – Сянган (Гонконг) (5,3 %), Сянган (Гонконг) – Казахстан (4,16 %), Китай – Румыния (3,61 %). [5]

Министерством путей сообщения и Министерством транспорта для повышения конкурентоспособности Транссиба были разработаны графики движения ускоренных контейнерных поездов, согласованные с квартальными расписаниями движения судов на направлениях Япония – Россия и Южная Корея – Россия. Введен также упрощенный порядок декларирования перевозимых в контейнерах по Транссибу грузов, в результате время оформления таможенных документов сократилось до 6 часов. Предусмотрен ускоренный вариант пограничного оформления судов-контейнеровозов в период их следования с внешнего рейда до постановки к причальной стенке. В результате принятых мер общее транзитное время доставки контейнеров из портов Японии в Западную Европу по коридору Транссибирской магистрали составляет 17 суток, из портов Кореи — 16 суток, что меньше на 13–15 суток по сравнению с доставкой контейнеров морем.

Сегодня Транссибирская магистраль загружена на 50 % своей мощности. Из 600 тыс. контейнеров, отправляемых ежегодно в Европу из стран АТР, лишь 50 тыс. попадают на Транссиб, хотя его технические возможности позволяют перевозить более 100 тыс. контейнеров в год. Поэтому необходима загрузка Транссиба, а в дальнейшем — его модернизация для увеличения пропускной способности. Такая модернизация реально потребуется, если удастся увеличить грузопоток по Транссибу, тогда возникнет необходимость постепенной разгрузки от массовых грузов межрегионального внутрироссийского сообщения. (Вполне реально уже через 5 лет перевозить по Транссибу не менее 1,5 млн контейнеров. Но только при одном условии — если вдоль транспортного коридора будут расположены мультимодальные узлы). Для обслуживания выводимых из Транссиба массовых грузовых перевозок регионов азиатской России потребуется завершить сооружение Северо-Сибирской железной дороги (Северосиба), которую целесообразно рассматривать как азиатское звено Северо-Российской евроазиатской магистрали. Северо-Российский транспортный коридор мыслится, прежде всего, как широтная железнодорожная магистраль, проходящая севернее Транссиба и соединяющая порты Балтийского, Белого и Баренцева морей на западе с портами Тихого океана на востоке, а в перспективе — с Сахалином и Японией. В настоящее время действует восточное звено коридора — Байкало-Амурская магистраль.

Решение проблемы загрузки Транссиба заключается в ускорении решения на межправительственном уровне вопросов направления грузопотока из Южной Кореи транзитом через Северную Корею и далее по Транссибу в страны Западной и Восточной Европы, а также к перегрузочным терминалам, расположенным в крупных транспортных узлах, к числу которых относится и Новосибирск. Следует отметить, что специалисты Южной Кореи проявляют интерес к расширению в Новосибирске погрузочного терминала для переработки крупнотоннажных контейнеров (особый интерес представляет терминал для переработки крупнотоннажных контейнеров на станции Клещиха ЗСЖД), который является составной частью Новосибирского мультимодального транспортного узла. [6]

Необходимо в то же время понимать, что затягивание вопроса загрузки и реконструкции Транссибирской магистрали может привести к тому, что Россия утратит свой приоритет, имеющийся в настоящее время, и потеряет существенную часть грузопотоков. Это связано с тем, что сейчас идет прокладка второй трансконтинентальной магистрали через Китай и страны Средней Азии, что после ее завершения может привести к сокращению грузов, проходящих через территорию России. (Ориентировочно вторая трансконтинентальная магистраль будет достроена через 5–6 лет). Существуют варианты, в частности проект ТРАСЕКА, прохождения грузов из Европы в Среднюю Азию и страны Азиатско-Тихоокеанского региона минуя Россию, через Германию – Польшу (Белоруссию) – Украину – Грузию – Азербайджан — через Каспийское море в страны Средней Азии. Несмотря на увеличение сроков прохождения грузов и увеличение границ и числа таможен, через которые этот груз будет проходить, данный проект может быть реализован, поскольку имеет под собой политическую основу — сократить роль России как транспортного моста между Западом и Востоком, Севером и Югом Евроазиатского континента. Для противостояния этим тенденциям необходимо ускорить проведение мероприятий по увеличению конкурентоспособности Транссибирской магистрали и всей транспортной сети России в целом.

3. Большую роль может играть Чуйский автомобильный транспортный коридор: Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – Монголия – Китай. Данная работа уже находится в стадии практической проработки. Одна из основных задач здесь — формирование весомых сбалансированных грузопотоков со стороны России, Монголии и Китая. В основе данного проекта лежит интенсификация грузоперевозок по линии г. Урумчи (КНР) и г. Новосибирск.

Федеральная автодорога М52 Новосибирск – Бийск – Ташанта требует ответвления от пос. Кош-Агач через плато Укок до Аргамжи на расстояние 130 км. Это позволит согласовать на условиях взаимности проезд российских автомобилей до г. Урумчи и китайских — до Новосибирска. В случае положительного решения вопроса к существующему грузопотоку на Монголию по Чуйскому тракту прибавится грузопоток на Китай, что приведет к более чем удвоению объемов перевозок и сосредоточению его в Новосибирске.

Мощности Чуйского транспортного коридора могут быть использованы для обслуживания практически всех административных единиц Сибирского федерального округа.

Строительство данной дороги позволит упрочить положение Новосибирска как крупного мультимодального транспортного центра и осуществлять перевозку грузов из стран Юго-Восточной Азии в Европу и обратно различными видами транспорта в смешанных автомобиле-железнодорожном, автомобиле-воздушном сообщениях.

4. Существует возможность создания Среднеазиатского автомобильно-железнодорожного транспортного коридора «Новосибирск – страны Средней Азии» с потенциальным выходом на Трансазиатский коридор и далее в страны Юго-Западной Азии.

5. Важное значение имеет создание авиационных транспортных коридоров. Весьма перспективен и вызывает интерес у Международной ассоциации грузовых авиаперевозчиков проект Евроазиатского авиационного коридора: страны Азиатско-Тихоокеанского региона – Новосибирск – Запад (Европейская часть России, Восточная, Западная и Северная Европа). Для реализации данного проекта необходимо достроить вторую полосу аэропорта «Толмачево» (Новосибирск) и создать режим свободного таможенного склада для складского (терминального) комплекса, примыкающего к аэропорту.

6. Большой международный интерес вызывает проект кросс-полярного авиационного коридора: Юго-Восточная Азия – Новосибирск – Канада – США. Кросс-полярный авиационный коридор, который начал функционировать с весны 2001 г., позволил сократить время полета из данных стран, а следовательно, дал возможность уменьшить транспортные составляющие. Главной задачей настоящего момента является включение Новосибирска (аэропорта «Толмачево») в качестве основного аэропорта при осуществлении кросс-полярных перелетов. Это позволило бы при незначительных расходах на взлет-посадку увеличить загрузку полезными грузами самолетов на данных маршрутах за счет уменьшения взятого на борт топлива. Новосибирск же получит существенные финансовые средства от пролета самолетов над территорией области и от обслуживания и заправки самолетов в аэропорту «Толмачево».

7. Еще одна задача — это обслуживание как посредством судов класса «река – море», так и посредством авиации Северного морского пути, который является не только внутрироссийским, но и международным транспортным коридором.

В качестве первоочередных мер для реализации развития международных транспортных коридоров в зоне влияния Новосибирского мультимодального транспортного узла и в целом всего Новосибирского мультимодального транспортного узла можно выделить следующие практические меры:

1. Необходимо определить наиболее заинтересованного стратегического партнера и инвестора для обеспечения экономического насыщения процессов организации и функционирования НМТУ.

2. Решение вопроса совместно с Федеральной пограничной службой России и Государственным таможенным комитетом России об организации пунктов пропуска на российско-китайской границе.

3. Создание свободного склада (системы свободных складов) в зонах деятельности Новосибирской и Толмачевской таможен, и в частности, на площадях аэропорта «Толмачево». (Данный вопрос также требует совместного решения с Государственным таможенным комитетом России и Министерством транспорта РФ).

4. Проработка вопросов взаимодействия таможенных органов и Федеральной пограничной службы России в зоне влияния Новосибирского мультимодального транспортного узла.

5. Получение разрешения Государственного таможенного комитета России на применение трансферной схемы при перевозке товаров, подлежащих таможенному контролю.

6. Модернизация международного сектора аэропорта «Толмачево» с целью организации транзитного зала для пассажиров трансферных рейсов.

7. Увеличение штатной численности отделов таможенного оформления и таможенного контроля Новосибирской и Толмачевской таможен для обеспечения качественного таможенного контроля за товарами, перемещаемыми в рамках НМТУ.

8. Включение аэропорта «Толмачево» в межправительственные соглашения о воздушном сообщении в качестве транзитного аэропорта для грузовых перевозок (Запад – Восток), в качестве транзитного и запасного аэродрома при организации воздушных мостов США и Канада – страны Азии, страны Западной, Восточной и Северной Европы – страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

9. Достройку второй взлетно-посадочной полосы аэропорта «Толмачево» осуществлять с учетом требований, предъявляемых Международной ассоциацией грузовых авиаперевозчиков к международным аэропортам для посадки тяжелых пассажирских и грузовых самолетов.

10. Проработка вопроса о расширении в Новосибирске погрузочного терминала для переработки крупнотоннажных контейнеров. Совместно с ЗСЖД провести модернизацию терминального и складского хозяйства станции «Клещиха» для формирования контейнерного терминала международного стандарта.

11. Завершить реконструкцию автомобильных дорог, соединяющих Новосибирскую область с Республикой Казахстан и Томской областью. Совместно с федеральными структурами обеспечить завершение строительства «Северного обхода» города Новосибирска. Проработать вопрос о строительстве автомобильной дороги в Китай через Республику Алтай с целью организации грузоперевозок по линии г. Урумчи (КНР) – Новосибирск.

12. Создать информационный центр транспортной логистики. Обеспечить его взаимодействие с зарубежными (страны Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона) и крупными российскими (Владивосток, Калининград, Екатеринбург, Москва, Нижний Новгород, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург) транспортными узлами.

В зону влияния Новосибирского транспортного узла попадает 17 - 18 миллионов человек. Основными клиентами (потребителями услуг) Новосибирского мультимодального транспортного узла станут крупные, средние и мелкие предприятия различных отраслей экономики, фирмы оптовой и розничной торговли не только Новосибирской области, но и других регионов в рамках Сибирского федерального округа и других федеральных округов с выходом за рубеж уже в рамках международных транспортных узлов.

О необходимости создавать в Сибири мультимодальные транспортные узлы не только национального, но и мирового значения говорится давно. Есть все основания расположить такой узел в Красноярске: и географическое его положение (пересечение Енисея и Транссиба, выход к Северному морскому пути), и наличие крупных транспортных компаний ("Красэйр", Енисейское речное пароходство, КЖД), поставщиков и подрядчиков (Ачинский НПЗ, Красноярский электровагоноремонтный завод). Но кластеров на базе транспортных компаний пока нет. Для создания полноценного мультимодального транспортного узла не хватает логистического обеспечения, не развиты автомобильные перевозки на дальние расстояния, таможенная инфраструктура существенно уступает тому же Новосибирску. (В Новосибирске около 650 тыс. кв. м складских помещений, из них 250 тыс. - отапливаемые. Под таможенные склады и терминалы отведено 120 тыс. кв. м. В Новосибирске же базируется половина всех грузовых автомобилей Сибири, которые имеют лицензию на международные перевозки.)

Перспективы развития грузоперевозок в Новосибирском транспортном узле представлены в табл. 1 [2].

Таблица 1 - Перспективы развития грузоперевозок в Новосибирском транспортном узле

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2007 | | 2012 |
| Без НМТУ | С НМТУ | С НМТУ |
| 1. Среднегодовые грузопотоки по всем видам транспорта, тыс. т, в т.ч. | 20843,4 | 32177,9 | 48266,9 |
| 1.1. Железнодорожный транспорт, в т.ч. контейнерные перевозки | 13900  900 | 21400  1400 | 32100  2100 |
| 1.2. Автомобильный транспорт | 3500 | 6500 | 9750 |
| 1.3. Авиационный транспорт | 28 | 60 | 90 |
| 1.4. Водный (речной транспорт) | 3400 | 4200 | 6300 |
| 1.5. Трубопроводный транспорт | 15,4 | 17,9 | 26,9 |
| 2. Объем инвестиций в товаропроводящий комплекс (млн. долл) | 50 | 500 | 2650 |
| 3. Увеличение налогооблагаемой базы предприятий товаропроводящего комплекса |  | 32% | 67 % |
| 4. Увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней |  | 32% | 68 % |
| 5. Увеличение неналоговых поступлений в бюджеты всех уровней |  | 34 % | 65 % |

Как показывают прогнозные оценки, в случае создания и развития НМТУ к 2010 году среднегодовые грузопотоки по всем видам транспорта составят 48266,9 тыс. т грузов, объем инвестиций в товаропроводящий комплекс - 2670 млн долл., увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней составит 68%, увеличение неналоговых поступлений в бюджеты всех уровней составит 65%.

Создание Новосибирского мультимодального транспортного узла положительно повлияет на социальное положение как Новосибирской области, так и других регионов. По прогнозным оценкам, только в Новосибирской области к 2005 году в отраслях товаропроводящего комплекса будет создано дополнительно 10000 рабочих мест, что существенно улучшит ситуацию на рынке труда. Важным направлением здесь является переподготовка кадров и в частности программа обучения увольняемых в запас военнослужащих по специальностям транспортной логистики.

Формирование в Новосибирск мультимодального транспортного узла выступает необходимым условием для эффективного развития транспортной инфраструктуры России, для организации международных, в том числе транзитных перевозок, развития Транссиба. Такие транспортные центры России, как Москва, Санкт-Петербург, Калининград, Владивосток заинтересованы не только в том, чтобы принять и отправить груз, но и в том, чтобы он качественно и в указанные сроки дошел до получателя, так как в противном случае это грозит большими штрафами. Решить данную задачу как раз и способен Новосибирск, который в силу своего геополитического положения способен контролировать и обслуживать большую часть грузов, следующих по направлениям Западная Европа - страны АТР, Западная Европа - страны Центральной и Юго-Восточной Азии, США и Канада - страны Центральной и Юго-Восточной Азии.

Новосибирск является опорным пунктом товаропроводящей системы, способной в оперативном режиме (8-10 часов хода автомобильного транспорта) обслужить десятки городов Сибири, Алтая, Казахстана и Средней Азии. В зону влияния Новосибирского транспортного узла попадает 17-18 миллионов человек.

Развитию в Новосибирске мультимодального транспортного узла способствует ряд факторов.

Уникальное геополитическое положение Новосибирска, который находится в центре России, где сходятся многие транспортные пути.

Новосибирск - центр Сибирского федерального округа, включающего в себя 16 субъектов Российской Федерации.

В Новосибирске зарегистрированы около 40 представительств иностранных фирм из Германии, США, Великобритании, Франции, Австрии, Китая и других стран. В городе действуют около 250 совместных предприятий. Если рассмотреть структуру международных автомобильных перевозок, то наиболее развиты связи с Китаем, Монголией, Польшей, ФРГ, Австрией, Францией, Бельгией.

Новосибирск естественно вписывается в систему международных транспортных коридоров, действующих и перспективных: Москва - Новосибирск - Владивосток (Транссиб - ж/д и авто); Санкт-Петербург - Новосибирск (ж/д и авто); Калининград - Смоленск - Москва - Новосибирск (9-й международный европейский транспортный коридор + Транссиб - ж/д, авто и авиа); Берлин - Минск - Москва - Нижний Новгород - Екатеринбург - Новосибирск (2-й международный европейский транспортный коридор + Транссиб - ж/д, авто и авиа); Новосибирск - Средняя Азия (ж/д и авто); Новосибирск - граница КНР на участке Республики Горный Алтай (авто); Новосибирск - страны Юго-Восточной Азии (авиа); Новосибирск - Северная Америка (авиа); Новосибирск - Северная и Западная Европа (авиа).

Положение железнодорожного вокзала Новосибирск-Главный и аэропорта "Толмачево" на главном ходу Транссиба позволяет осуществлять концентрацию пассажиропотока из соседних регионов путем организации движения скоростных комфортабельных электропоездов нового поколения, а также обеспечить оптимальное перемещение в рекреационную зону горного Алтая отечественных и иностранных туристов.

Новосибирск стал окружным авиационным центром Сибирского федерального округа. Новосибирск (аэропорт "Толмачево") является местом базирования одной из крупнейших авиакомпаний "Сибирь". После достройки второй взлетно-посадочной полосы, которая сооружена на 60%, и действующей системы автоматизированной заправки топливом, аэропорт "Толмачево" становится единственным соответствующим нормам ИКАО за Уралом аэропортом, причем пригодным для обслуживания кросс-полярных трасс. Кроме этого, в черте города действуют еще два аэропорта - "Северный" и "Чкаловский", пригодных для использования малой авиацией и бизнес-авиацией.

В Новосибирске четко выделяются 12 хабов - локальных центров накопления, обработки и распределения грузо- и пассажиропотоков в рамках транспортных коридоров, ориентированных на четыре направления или зоны. Общий объем всего складского хозяйства составляет: 650 тысяч м2, из них 250 тысяч - это отапливаемые склады. Площадь таможенных складов и терминалов - 120 тысяч м2. [15]

Важной составной частью единой транспортной системы Новосибирской области являются: нефтепровод Туймазы - Омск - Новосибирск - Красноярск - Иркутск, продуктопровод Уфа - Новосибирск, газопроводы Нижневартовск - Парабель - Кузбасс и Уренгой - Сургут - Омск - Новосибирск - Кузбасс.

По оценке группы экспертов Новосибирск обладает очень высоким промышленным, производственным и финансовым потенциалом. Новосибирск единственный из всех городов Западной и Восточной Сибири имеет очень высокие предпосылки стать межрегиональным центром Западной и Восточной Сибири. Только Новосибирск имеет наивысшие шансы на превращение в мультимодальный транспортный узел.

После объединения телефонных операторов Сибирского федерального округа в единого оператора "Сибирьтелеком", город стал телекоммуникационным центром Сибири. В Новосибирске развернута система телекоммуникаций "Транстелеком". Вдоль железных дорог области проложены оптико-волоконные линии, которые способны обеспечить потребности не только собственно железнодорожников, но и других организаций, предприятий, фирм, населения в целом.

В настоящее время Новосибирск является центром международных автомобильных перевозок Сибири. Здесь сосредоточено более половины (56%) подвижного состава, эксплуатируемого на международных автомобильных перевозках направлением в страны Западной Европы.

По территории области проходит речная магистраль Обь с Обь-Иртышским водным бассейном. Имеется возможность для выхода на Северный морской путь, и для обеспечения как северного завоза для российских регионов крайнего Севера, так и для осуществления внутрироссийских и международных перевозок по маршруту река - море и река - море - река.

В Новосибирске расположено Сибирское таможенное управление, существуют Новосибирская и Толмачевская таможни, которые обладают достаточным количеством квалифицированных специалистов и развитой инфраструктурой.

Новосибирск является одним из крупнейших научных центров России, а это означает, что Новосибирск обладает мощным инновационным потенциалом, что является весьма важным аргументом для притока инвестиций и развития города как транспортно-информационного и промышленного центра.

В Новосибирске созданы Всесибирские бизнес-учреждения - Сибирская ярмарка, Фондовая биржа, СМВБ и другие.

Финансовый рынок Новосибирска ориентирован на удовлетворение всего Западно-Сибирского региона, и этот фактор будет иметь ключевое значение в развитии региональной банковской системы.

Создание и развитие Новосибирского транспортного узла является важным шагом для транспортного развития региона. Новосибирск призван стать пилотным проектом в этом направлении, здесь будут опробованы технологии, которые в дальнейшем должны быть применены при создании других мультимодальных транспортных узлов как в рамках Сибири, так и России в целом. В непосредственной близости от Новосибирска могут быть созданы региональные мультимодальные транспортные узлы - в Омске, Красноярске, Томске, Барнауле. При этом данные узлы будут взаимно дополнять друг друга. [3]

Стратегия развития Новосибирска как «мультимодального транспортного узла» появилась уже давно. Однако в последние несколько месяцев ее основные положения постепенно стали обретать реальное содержание: в конце первого квартала 2006 года планируется ввести в строй новый логистический центр площадью 10 тыс. м² на окраине г. Обь, место бывшего завода «Альбумин» займет складской комплекс с собственными железнодорожными подъездными путями, а крупнейшие кадровые агентства города давно отмечают нехватку специалистов-логистиков на рынке труда.

Создание и развитие Новосибирского транспортного узла является важным шагом для транспортного развития региона. Новосибирск призван стать пилотным проектом в этом направлении, здесь будут опробованы технологии, которые в дальнейшем должны быть применены при создании других мультимодальных транспортных узлов как в рамках Сибири, так и России в целом.

## Список литературы

1. Малов В.Ю., Мелентьев Б.В., Павлов В.Н., Воробьева В.В.
2. Прогнозирование макропоказателей развития транспортной системы Новосибирской области до 2010 г // Новосибирская область: проблемы управления пространственным развитием: Сб. науч. тр. / Под ред. А.С. Новоселова. - Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2005. - С. 66-87.
3. Малов В.Ю., Павлов В.Н., Тархов С.А., Ткаченко В.Я.
4. Сравнение конкурентных преимуществ вариантов транспортных коридоров "Азия-Европа" (использование аппарата нечетких множеств) // Проблемные регионы ресурсного типа: Азиатская часть России / Отв. ред. В.А. Ламин, В.Ю. Малов. - Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2005. - Ч. II, гл. 13. - С. 274-289.
5. Воробьева В.В., Есикова Т.Н., Малов В.Ю., Павлов В.Н.
6. Анализ гипотез развития транспортной системы Азиатской части страны (на базе экономико-математических моделей) // Проблемные регионы ресурсного типа: Азиатская часть России / Отв. ред. В.А. Ламин, В.Ю. Малов. - Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2005. - Ч. II, гл. 12. - С. 249-273.
7. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. – 6-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2003. – 408 с.
8. Грузовые авиаперевозки //Крылья родины, 2004. № 4
9. Круглова В.Г., Полосаткина Е.А Статистика на железнодорожном транспорте: Уч. пособ. – Новосибирск: Изд-во СГУПСа, 2001. – 148с.
10. Курганов В. М. Логистические транспортные потоки: Учебно-практическое пособие. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2003. – 252
11. Маклаков Г.В. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности. – Новосибирск.: Сибирский университет потребительской кооперации, 2001. – 138 с.
12. Особенности логистики сибирского региона // Снабжение и сбыт. – 2002. – № 12.
13. Полосаткина Е.А, Круглова В.Г. Статистика железнодорожного транспорта: Уч. пособ. Ч. I. Новосибирск 2003. 113 с.
14. Полосаткина А, Статистика железнодорожного транспорта: Уч. пособ. Ч. II. Новосибирск, 1997. 96 с.
15. Проблемы транспорта Сибири / Под ред. Зачесов В. П. Новосибирск: Новосибирская государственная академия водного транспорта, 2003. – 189 с.
16. Статистика железнодорожного транспорта / Под ред. Т.И. Козлова, Т.А. Поликарпова. М.: Транспорт, 1990. 324 с.
17. Турищев Ю.В. Технология перегрузочных работ. Новосибирск: Новосибирская государственная академия водного транспорта, 2003. – 140 с.
18. Чирихин С. Новосибирский регион. Экономическое обозрение. // Конкуренция, 2002. - № 12. – с. 12-13.
19. Экономика железнодорожного транспорта. / Под ред. В.Д. Дмитриева М.: Транспорт, 1996 г.
20. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов / Белов И.В., Галабурда В.Г. и др.; Под ред. Белова И.В. – М.: Транспорт, 1989 г.
21. Официальный сайт ОАО «РЖД» http://www.rzd.ru/static/index.html?he\_id=637