

Секция «Операционная эффективность: современные тренды и инструменты (СТУПС)»

## **Влияние пассажирского транспорта на социально-экономическое развитие Новосибирска**

***Вишнякова Ирина Андреевна***

*Студент (магистр)*

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, Россия

*E-mail: iravish5@gmail.com*

Новосибирск является крупнейшим транспортно-логистическим узлом Сибири, что исторически сложилось благодаря Транссибирской, Туркестано-Сибирской и Среднесибирской магистралям, а также региональным автодорогам Р-258 «Байкал» и Р-256 «Чуйский тракт» [4]. Транспортный комплекс выполняет функции концентрирующего и распределяющего узла, что напрямую влияет на валовый региональный продукт (ВРП). По данным Сибирского главного управления Банка России, доля транспорта в структуре ВРП Новосибирской области за 2023 год составила 12,4%, занимая 4-е место после промышленности, торговли и операций с недвижимостью (рис. 1).

Развитие пассажирского транспорта положительно влияет на экономический рост, обеспечивая доступность рабочих мест и повышая мобильность населения. Интеграция общественного транспорта с другими видами передвижения оптимизирует логистику, снижает издержки и стимулирует развитие предпринимательства. В 2024 году структура пассажирооборота в Новосибирске выглядела следующим образом: автобусный транспорт — 56%, метрополитен — 25%, железнодорожный — 7%. С учетом роста численности постоянного населения региона с 2014 по 2024 год на 10% (с 1,55 до 1,70 млрд чел.), вырос пассажиропоток, произошел рост числа новостроек и, как следствие, обострение транспортных проблем: пробки, старение подвижного состава, необходимость модернизации инфраструктуры.

Интеграция общественного транспорта с другими видами передвижения играет важную роль в повышении эффективности логистических процессов, что, в свою очередь, оказывает прямое воздействие на развитие бизнеса. Рост пассажиропотока приводит к расширению покупательской способности, создавая дополнительные рабочие места в различных отраслях экономики, таких как сфера услуг, торговля и строительство. Более тесная взаимосвязь между общественным транспортом и другими видами передвижения позволяет оптимизировать маршруты и время движения, снижая издержки и увеличивая скорость доставки товаров и услуг. Это, в свою очередь, стимулирует развитие предпринимательства и создание новых предприятий, которые могут воспользоваться преимуществами улучшенной логистики.

Для оценки места транспортной системы Новосибирска был проведён сравнительный анализ с городами-миллионниками — Екатеринбург, Казанью и Красноярском. Из анализа представленного на рисунке 2 можно сделать вывод, что Новосибирск обладает самой протяжённой сетью метро в азиатской части России (2 линии, 13 станций, ~15,9 км), однако темпы строительства новых станций уступают Казани, которая активно развивает метрополитен и является лидером по внедрению электробусов в рамках нацпроекта «Экология». В свою очередь Екатеринбург и Красноярск демонстрируют эффективную модель, где трамвай (включая скоростные линии) является основой перевозок, тогда как в Новосибирске трамвайная сеть требует модернизации. Высокая зависимость от автобусов (56%) — общая проблема регионов, но в Новосибирске она наиболее выражена.

Следует отметить, что Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры подготовленная администрацией города Новосибирска на 2018–2030 годы [3] предусматривает три сценария развития, включая строительство новых станций метро, трамвайных и

троллейбусных линий, обновление парка и создание транспортных развязок. В 2025 году подписан муниципальный контракт с «Минскметропроектом» на корректировку генплана развития метрополитена [2], что свидетельствует о попытке активизировать работы согласно плану, но из-за нехватки финансирования и убыточности городского пассажирского транспорта большинство мероприятий Программы на данный момент не реализованы.

В целях реализации проектов, по обеспечению региона электрическим транспортом, следует опираться на опыт стран с активной политикой в области электротранспорта. Например, Китай, Германия, Япония показывают, что перевод парка на электробусы и развитие зарядной инфраструктуры дают значительный экологический и экономический эффект, что следует учитывать при внедрении электротранспорта в регионы. По статистике в России в 2025 году количество электротранспорта увеличилась на 50% к 2024 году и составило более 65 тысяч единиц техники [1].

В заключении можно сказать, что влияние пассажирского транспорта на социально-экономическое развитие Новосибирска значительное. Транспортный комплекс формирует 12,4% ВРП и обеспечивает пространственную связность территории, а так же мобильность населения. Рост численности населения обостряет особенно важные проблемы городского транспорта: транспортные заторы, износ подвижного состава, дефицит финансирования. Но сравнение с другими городами показывает, что Новосибирску необходимо ускорить развитие метрополитена, разработать программу реновации трамвайно-троллейбусной сети и активно включиться в федеральные программы обновления парка на электрической тяге. Следовательно, развитие современной, экологичной и эффективной транспортной системы города, является прямым вложением в человеческий капитал и экономический рост региона.

### Источники и литература

- 1) Исследование ёмкости зарегистрированного электромобильного парка России от Morion Digital [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://morion.digital/news/obzor-elektrotransporta-rossii-v-2024-godu/> (дата обращения 06.04.2026г)
- 2) Мэрия Новосибирска обновляет схему развития метро: что это даст горожанам [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://atas.info/news/2025-07-22/meriya-novosibirska-obnovlyayet-shemu-razvitiya-metro-chto-eto-dast-gorozhanam-5441038?ysclid=mlf261hxjc959282583&utm\\_source=ya.ru&utm\\_medium=referral&utm\\_campaign=](https://atas.info/news/2025-07-22/meriya-novosibirska-obnovlyayet-shemu-razvitiya-metro-chto-eto-dast-gorozhanam-5441038?ysclid=mlf261hxjc959282583&utm_source=ya.ru&utm_medium=referral&utm_campaign=) (дата обращения 06.04.2026г)
- 3) Решение от 26 сентября 2018 г. N 660 «О программе комплексного развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска на 2018 - 2030 годы» [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://novo-sibirsk.ru/upload/iblock/211/2018\\_resh\\_660.pdf](https://novo-sibirsk.ru/upload/iblock/211/2018_resh_660.pdf) (дата обращения 06.04.2026г)
- 4) Северова М.О., Никитина Е.Ю., Сакова А.С. Влияние транспортной инфраструктуры на развитие регионов // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. 2016. № 2 (37). С. 52-57.

### Иллюстрации

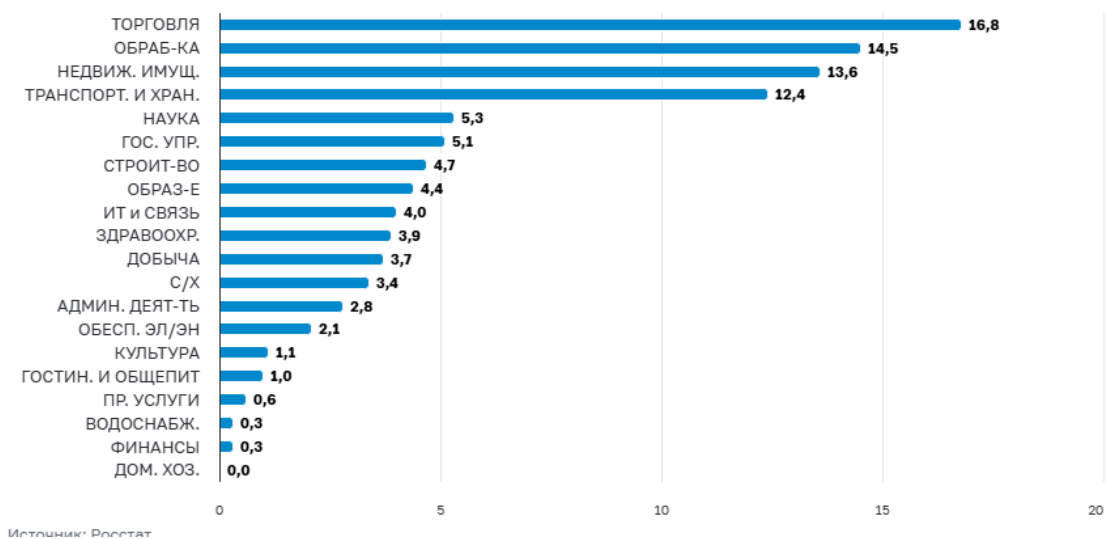


Рис. : 1. Структура ВРП за 2023 г. [2], %

Критерий	Новосибирск	Екатеринбург	Казань	Красноярск	Комментарий
Население города (млн чел.)	~1.70	~1.49	~1.31	~1.19	Новосибирск — третий по численности города России, что объективно создает наибольшую транспортную нагрузку.
Наличие метрополитена	Да (2 линии, 13 станций)	Да (1 линия, 9 станций)	Да (1 линия, 11 станций)	Нет	Новосибирск обладает самым развитым метрополитеном в азиатской части России, но его сеть несопоставима для города-миллионника. Казань активно развивает метро (ведется строительство новых станций).
Длина линий метро (км)	~15.9	~12.7	~17.0	0	По длине линий уступает Казани. Медленные темпы запуска новых станций являются критической проблемой.
Роль трамвая	Умеренная (часть «прочих» 12%)	Ведущая (сетя)	Умеренная (развивается)	Ведущая (основной каркас)	Екатеринбург и Красноярск демонстрируют эффективную модель, где трамвай (в т.ч. скоростной) является основой перевозок. В Новосибирске трамвайная сеть требует модернизации.
Развитие электротранспорта (трамвай, троллейбус)	Трамвай и троллейбус есть, но парк устарел.	Сильный трамвай, троллейбус ликвидирован в 2020-х.	Активное развитие трамвая и электробусов.	Сильный трамвай, троллейбус сохранен.	Казань — лидер по внедрению электробусов в рамках нацпроекта «Экология». Новосибирск отстает в обновлении парка электротранспорта.
Доля автобусов (в т.ч. коммерческих)	Высокая (~56%)	Высокая, но меньше чем в Нск.	Высокая, но идет замена на электробусы.	Высокая.	Высокая зависимость от автобусов (часто малой вместимости) — общая проблема, но в Новосибирске она наиболее выражена.
Ключевые инфраструктурные проекты	Корректировка генплана метро. Центральный мост.	Строительство второй линии метро, развитие трамвайной сети.	Строительство второй линии метро, масштабное обновление парка на электробусы.	Подготовка к строительству метро, развитие скоростного трамвая.	Все города реализуют адобционные планы. Проекты в Новосибирске (кроме метро) носят точечный характер.
Подход к организации и финансированию	Дефицит финансирования, медленная реализация программ.	Активное привлечение федеральных средств, развитие за счет агломерации.	Лидер в привлечении средств по нацпроектам, четкое планирование.	Ориентация на федеральное финансирование метро.	Казань демонстрирует наиболее эффективную модель взаимодействия с федеральным центром и реализации комплексных программ.
Количество электромобилей	1624, из них: легковых – 1596; грузовых – 8; автобусов – 0; остальных – 20.	1358, из них: легковых – 1346; грузовых – 6; автобусов – 1; остальных – 5.	1684, из них: легковых – 1376; грузовых – 2; автобусов – 6; остальных – 300.	411, из них: легковых – 390; грузовых – 1; автобусов – 20; остальных – 0.	Учитывается только транспорт с электрическим двигателем без учета так называемых гибридных автомобилей, которые имеют двигатель внутреннего сгорания, работающий на топливе.

Рис. : 2. Сравнительная характеристика пассажирского транспорта в регионах (на конец 2025 г.)