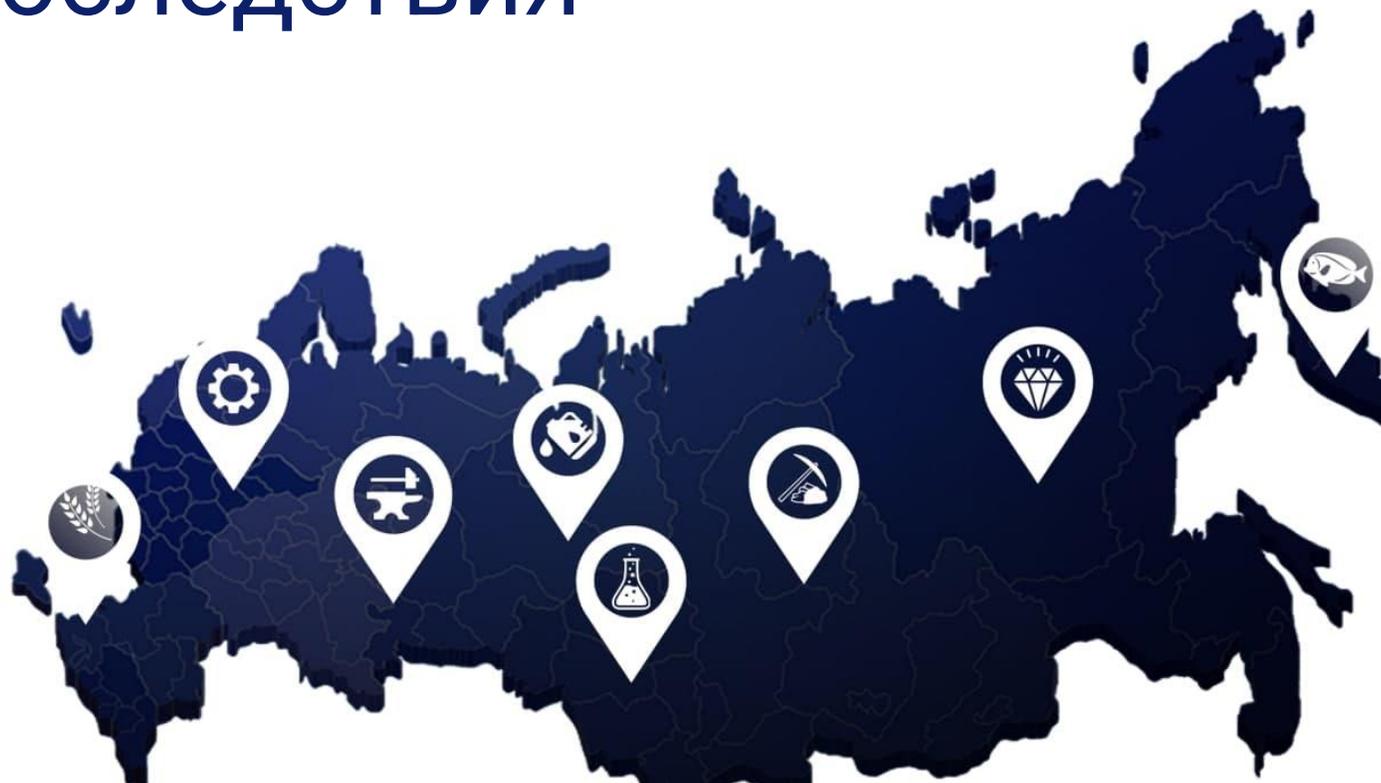




Координационный совет МАСС по
транспорту, 3 июня 2025 г.

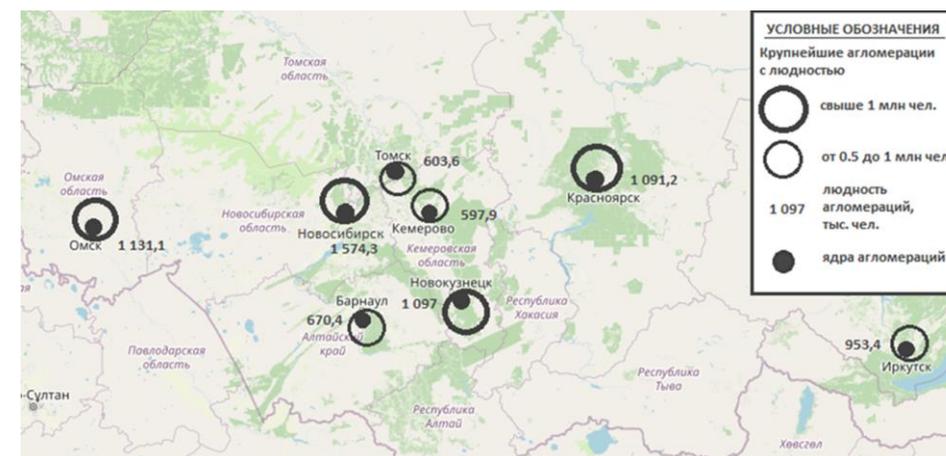
Модернизация железнодорожной сети юга Западной Сибири: возможные противоречивые последствия

Коломак Е.А.
д.э.н., профессор
заместитель директора
ИЭОПП СО РАН

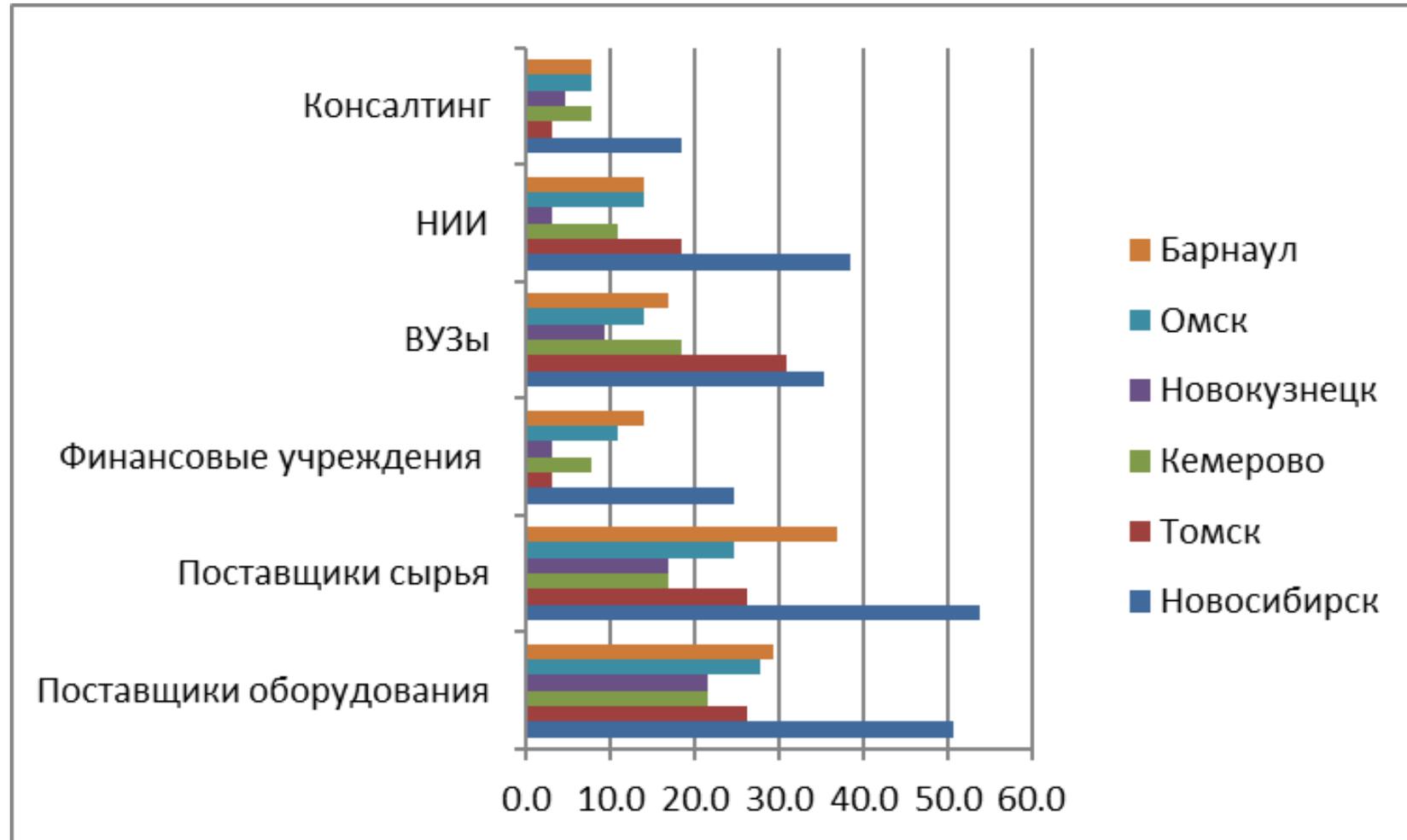


Пространственные особенности юга Сибири

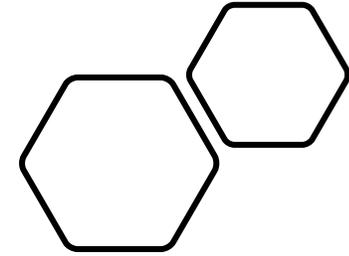
| | В настоящее время | Скоростные железные дороги |
|---------------------------|-------------------|----------------------------|
| Новосибирск - Барнаул | 4 ч. 18 мин | 1 час 20 мин |
| Новосибирск - Томск | 4 ч. 45 мин | 1 час 25 мин |
| Новосибирск - Кемерово | 4 ч. 54 мин | 1 час 45 мин |
| Новосибирск - Новокузнецк | 6 ч. 11 мин | 2 часа 40 мин |
| Новосибирск - Красноярск | 11 ч. 30 мин | - |
| Новосибирск - Омск | 6 ч 59 мин | - |



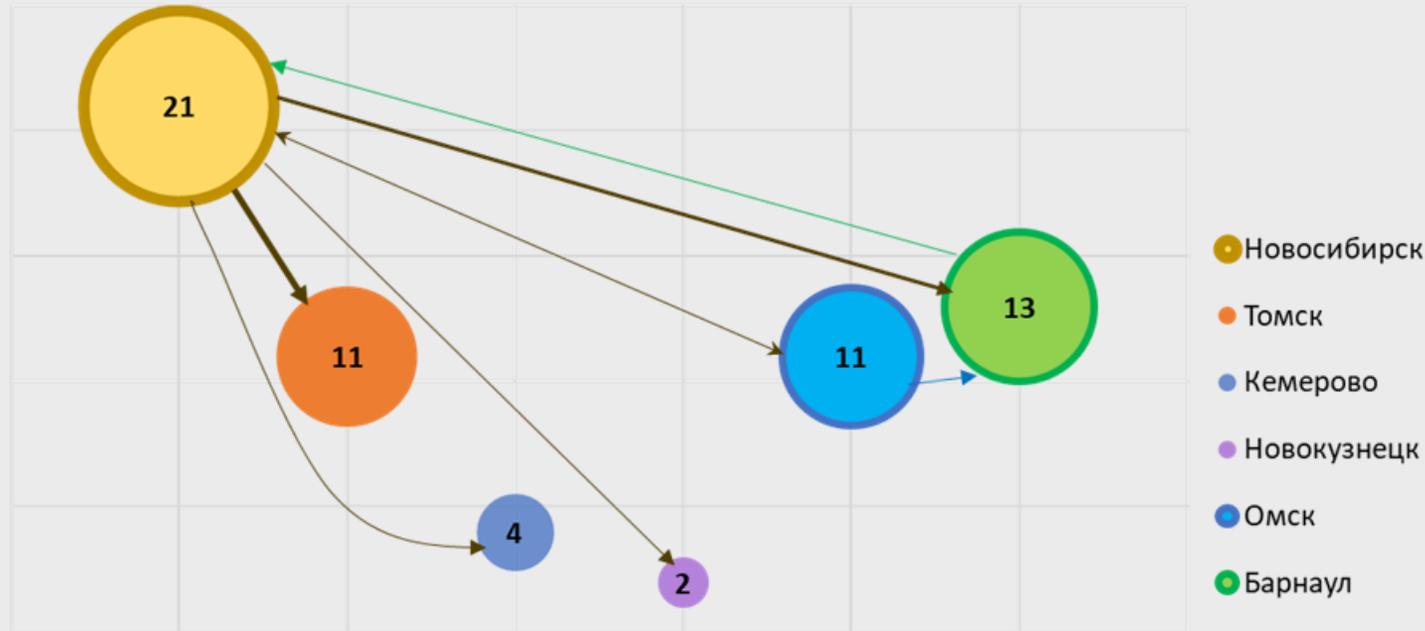
Значимость взаимодействий с партнерами городов юга Сибири (% компаний, давших высокую оценку)



Роль взаимодействия в формировании кадров

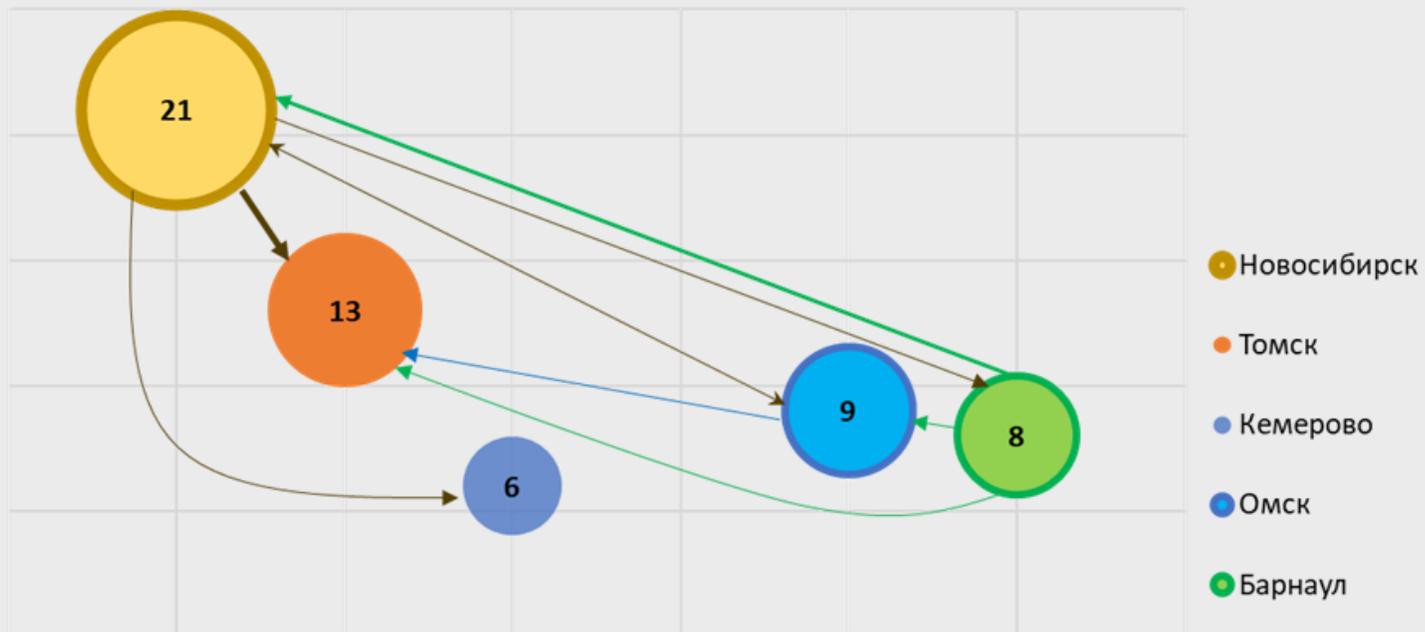


Значимые связи с городами Южно-Сибирской конурбации при формировании кадрового состава предприятия по оценкам представителей компаний



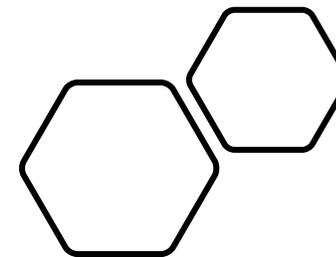
- Диаметр кружков – значимость связей с тем или иным городом в области формирования кадрового состава (сумма баллов)
- Значения в кружках – общее количество компаний, оценивших значимость связей с тем или иным городом в области формирования кадрового состава
- Стрелки демонстрируют конкретные связи между компаниями из тех или иных городов, которые являются значимыми в области формирования кадрового состава

Значимые и скорее значимые связи с научными и опытно-конструкторскими организациями из городов Южно-Сибирской конурбации по оценкам представителей Новосибирских предприятий

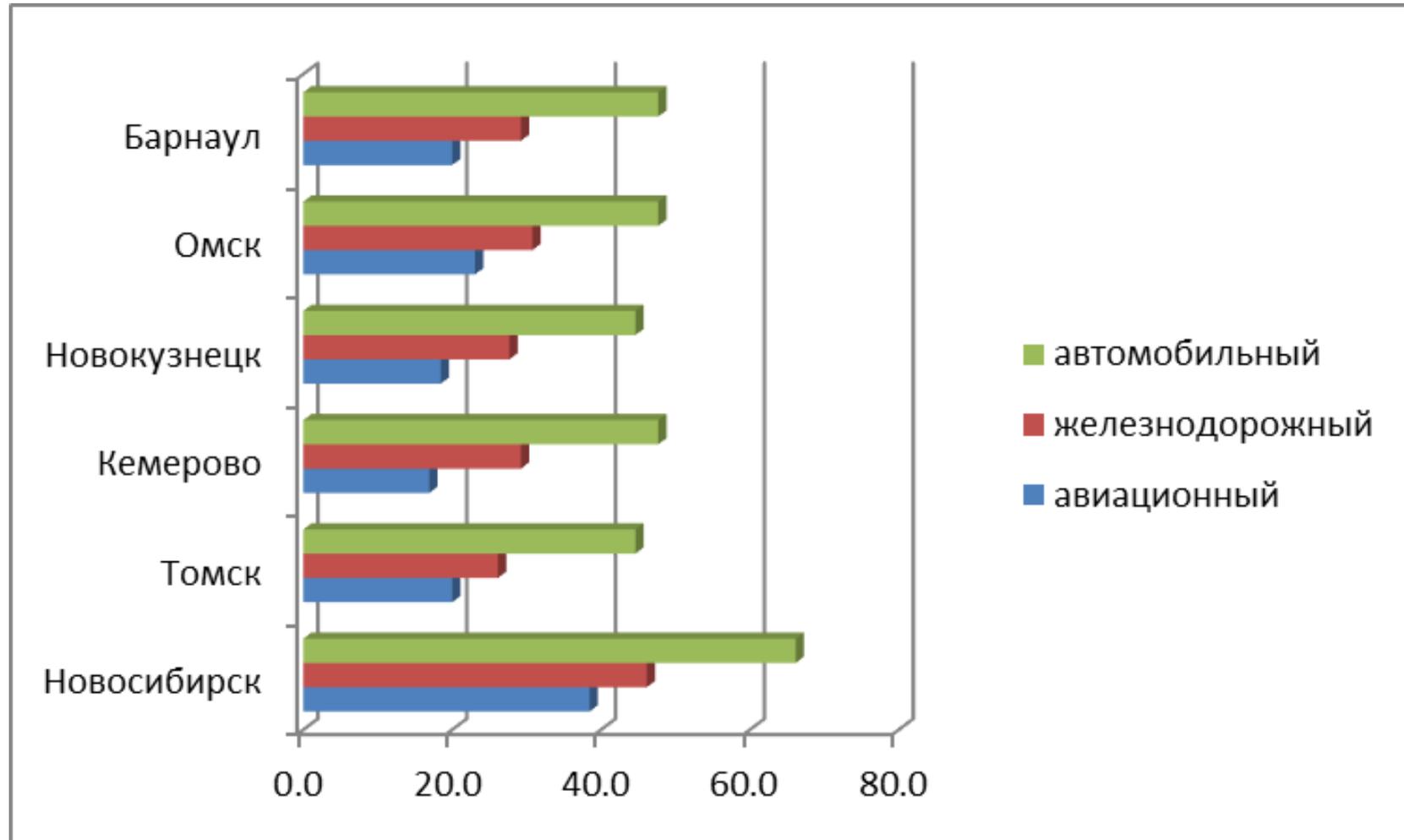


- Диаметр кружков – значимость связей с научными и опытно-конструкторскими организациями из тех или иных городов (сумма баллов)
- Значения в кружках – общее количество компаний, оценивших значимость связей с организациями из того или иного города
- Стрелки демонстрируют конкретные связи компаний с научными и опытно-конструкторскими организациями из тех или иных городов, которые являются значимыми

Роль взаимодействий в НИОКР



Важность транспортной доступности для взаимодействия с партнерами, (% компаний, выбравших ответ «важно» и «скорее важно»)



Социально-экономические эффекты скоростной железной дороги

- Снижение транспортных затрат
- Рост мобильности населения
- Крупный интегрированный рынок труда, услуг, товаров
- Доступность специализированных услуг (образование, медицина)
- Рост общей экономической активности, новые рабочие места
- Изменение пространственных пропорций экономической активности, рост конкурентоспособности отдельных территорий, пространственный манёвр

Оценки отдачи от ВСМ в мире

- **Италия:** за 10 лет функционирования вклад ВСМ составил **2,6%** роста ВВП на душу населения в стране в целом, на территориях, по которым проходили ВСМ рост производительности труда – **5,6%**.
- **Китай:** отдача от инвестиций в ВСМ больше, чем от строительства новых автомобильных дорог; рост транспортной доступности на 1% приводит к увеличению темпов роста ВВП на **1%**, за 2008-2014 вклад ВСМ в рост ВВП составил 267 млрд юаней в год.

Оценки отдачи скоростного транспорта для России

| Метод/модель | Оценки | Результаты |
|---------------------------------------|---|--|
| Метод затраты – выгоды (cost-benefit) | Прямые эффекты для транспорта | Сокращение времени в пути в 2-3 раза , рост конкурентоспособности железнодорожного транспорта |
| Межотраслевой баланс | Экономический мультипликатор | 1 рубль инвестиций даёт интегральный эффект для страны 3,77 руб. |
| Эконометрические модели | Агломерационные эффекты | Сокращение транспортных затрат в 2 раза даёт рост производительности на 2 – 12% |
| Региональные модели общего равновесия | Перераспределение экономической активности в пространстве | Миграция населения и бизнеса, изменение экономической географии, рост неравномерности |

Прирост благосостояния в результате модернизации отрезков железной дороги, %

| Отрезок | Прирост | Отрезок | Прирост |
|---------------------------|---------|--------------------------|---------|
| Новосибирск — Омск | 6,13 | Кемерово-Новокузнецк | 1,66 |
| Новосибирск — Барнаул | 3,94 | Новокузнецк-Барнаул | 1,65 |
| Новосибирск — Томск | 3,68 | Томск-Кемерово | 1,57 |
| Новосибирск — Кемерово | 3,58 | Томск-Омск | 1,56 |
| Новосибирск — Новокузнецк | 3,54 | Новосибирск-Рубцовск | 1,55 |
| Новосибирск-Бийск | 1,88 | Новокузнецк-Томск | 1,55 |
| Барнаул-Кемерово | 1,85 | Омск-Кемерово | 1,52 |
| Новосибирск-Прокопьевск | 1,82 | Новосибирск-Северск | 1,36 |
| Барнаул-Томск | 1,73 | Новосибирск-Бердск | 1,35 |
| Барнаул Омск | 1,67 | Новосибирск-Междуреченск | 1,30 |

Распределение населения в результате модернизации дорог, связывающих с Новосибирском, %

| Город | до | после | Город | до | после |
|-------------------|-------|-------|---------------|------|-------|
| Новосибирск | 24,40 | 44,60 | Междуреченск | 1,40 | 1,28 |
| Бердск | 1,60 | 1,08 | Мыски | 0,60 | 1,23 |
| Искитим | 0,80 | 0,98 | Новокузнецк | 8,10 | 5,13 |
| Куйбышев | 0,60 | 1,20 | Осинники | 0,60 | 0,58 |
| Омск | 16,90 | 12,94 | Прокопьевск | 2,80 | 1,46 |
| Томск | 8,60 | 5,59 | Юрга | 1,20 | 1,14 |
| Северск | 1,60 | 1,39 | Горно-Алтайск | 1,00 | 0,69 |
| Кемерово | 8,20 | 5,31 | Барнаул | 9,40 | 6,51 |
| Анжеро-Судженск | 1,00 | 0,98 | Бийск | 3,00 | 1,73 |
| Белово | 1,10 | 1,12 | Заринск | 0,70 | 0,42 |
| Березовский | 0,70 | 0,68 | Новоалтайск | 1,10 | 0,87 |
| Киселёвск | 1,30 | 0,89 | Рубцовск | 2,10 | 1,11 |
| Ленинск-Кузнецкий | 1,40 | 1,17 | | | |

Заключение

- Транспортная инфраструктура Сибири требует расширения и качественного развития.
- Модернизация транспортной инфраструктуры меняет географию экономической активности и не только стимулирует развитие территории, но и является причиной усиления пространственного неравенства.
- Агломерационные эффекты создают преимущества крупнейшим городам, отдача от новых транспортных проектов в них – выше. На малые города и периферийные территории такие проекты могут оказывать неоднородное влияние.
- Реализация крупных транспортных проектов должна сопровождаться развитием сети инфраструктуры коммуникации прилегающих территорий и мер поддержки населённым пунктам, чья конкурентоспособность существенно снижается.

Спасибо!