



КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2008- 2015 ГОДЫ (С ПЕРСПЕКТИВОЙ ДО 2030 ГОДА) И ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ ПО ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ



Цели и задачи развития транспортно-логистической системы Свердловской области

- Развитие современной и развитой транспортной и логистической инфраструктуры, обеспечивающей эффективное товародвижение и снижение транспортных издержек в экономике области.
- Стимулирование развития транзитных перевозок через Свердловскую область, интеграции транспортной системы области в мировую систему транспортных коммуникаций и стандартов сервисного обслуживания.
- Увеличение емкости и эффективности региональной товаропроводящей сети и оптимизации взаимодействия элементов системы.
- Эффективное территориальное размещение объектов системы, которое обеспечит ускорение движения грузопотоков в регионе.
- Повышение качества и объема логистических услуг, в том числе путем интеграции отдельных звеньев и формирования единого информационного пространства.
- Достижение синергетического эффекта с другими программами развития области.



Свердловская область – мост между Европой и Азией

Свердловской области необходима современная транспортно-логистическая инфраструктура:

- интегрированная в международную транспортно-логистическую систему;
- обеспечивающая формирование и обслуживание транзитных потоков по направлению «Восток - Запад» с использованием мульти- и интермодального сервиса;
- способная предложить качественные услуги добавленной стоимости при распределении грузопотоков внутри области и соседних регионов.

Отсутствие современной транспортно-логистической инфраструктуры тормозит развитие региона, не позволяя в полной мере использовать потенциал его географического положения.



Оценка потенциала рынка логистических услуг Свердловской области

Оценка объема рынка логистических услуг Свердловской области составляет примерно 77 млрд. руб.

Основные сектора рынка логистических услуг:

- транспортно-экспедиторский;
- складских услуг;
- сектор услуг по интеграции и управлению цепями поставок.

Структура секторов рынка логистических услуг Свердловской области

	Сектор транспортной логистики	Сектор складской логистики
	Доля на рынке, %	Доля на рынке, %
национальные провайдеры	35	
иностраные провайдеры	15	
местные операторы	50	90



Структура транспортно-логистической системы Свердловской области

Рассмотренные концептуальные основы позволяют обосновать необходимость развития Свердловской области как узлового логистического центра в международном транспортном коридоре «Запад-Восток» (МТК-2).

В составе транспортно-логистической системы должны быть предусмотрены:

1. Грузоперерабатывающий комплекс:

- **Интермодальный транспортно-логистический центр международного уровня;**
- **Региональные мультимодальные логистические центры в крупных городах области;**
- **Локальные распределительные центры;**
- **Контейнерные терминалы.**

2. Развитая транспортная автодорожная инфраструктура, включающая объездные дороги;

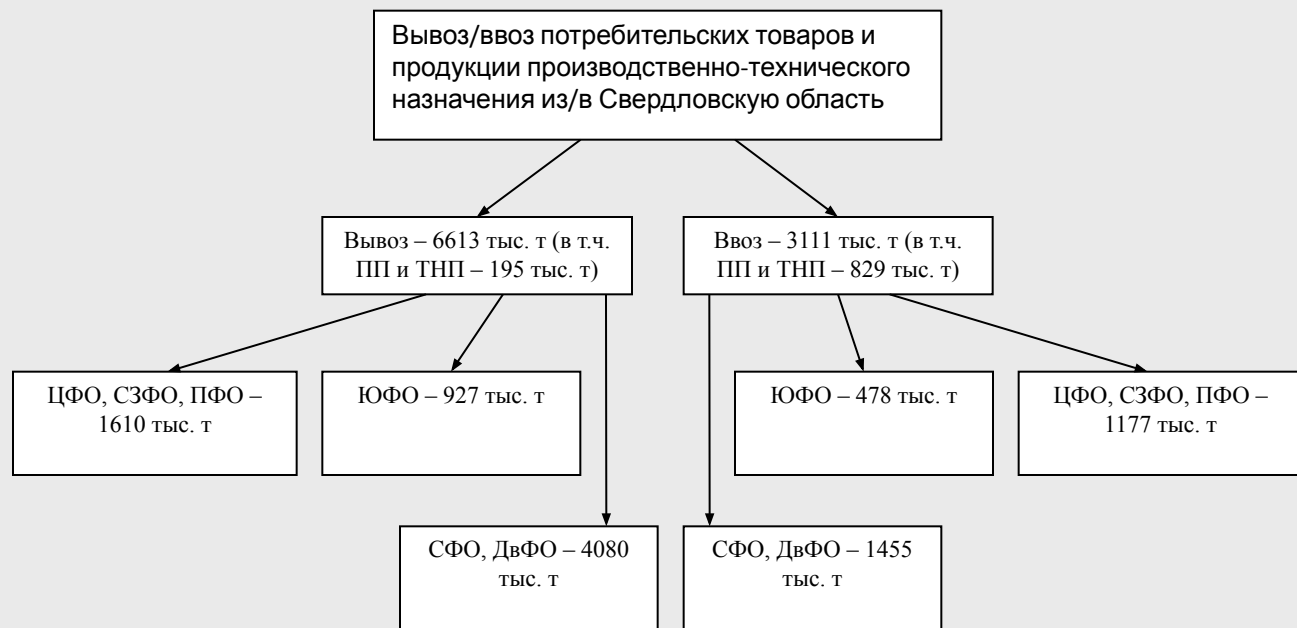
3. Железнодорожная инфраструктура с необходимой пропускной способностью в узлах.

4. Логистическая информационная система и система контроля грузодвижения.

5. Социально-деловая инфраструктура и инфраструктура отдыха и туризма.



Грузовая база Свердловской области в 2005-2006 г.г.



Из/в Свердловской области в восточном и северо-восточном направлении вывозится/ввозится более 60% продукции производственно-технического назначения .

В Свердловскую область ввозится: с западного направления более 40%, с южного – почти 33%, с восточного – почти 27% продуктов питания, табачных изделий и товаров народного потребления.

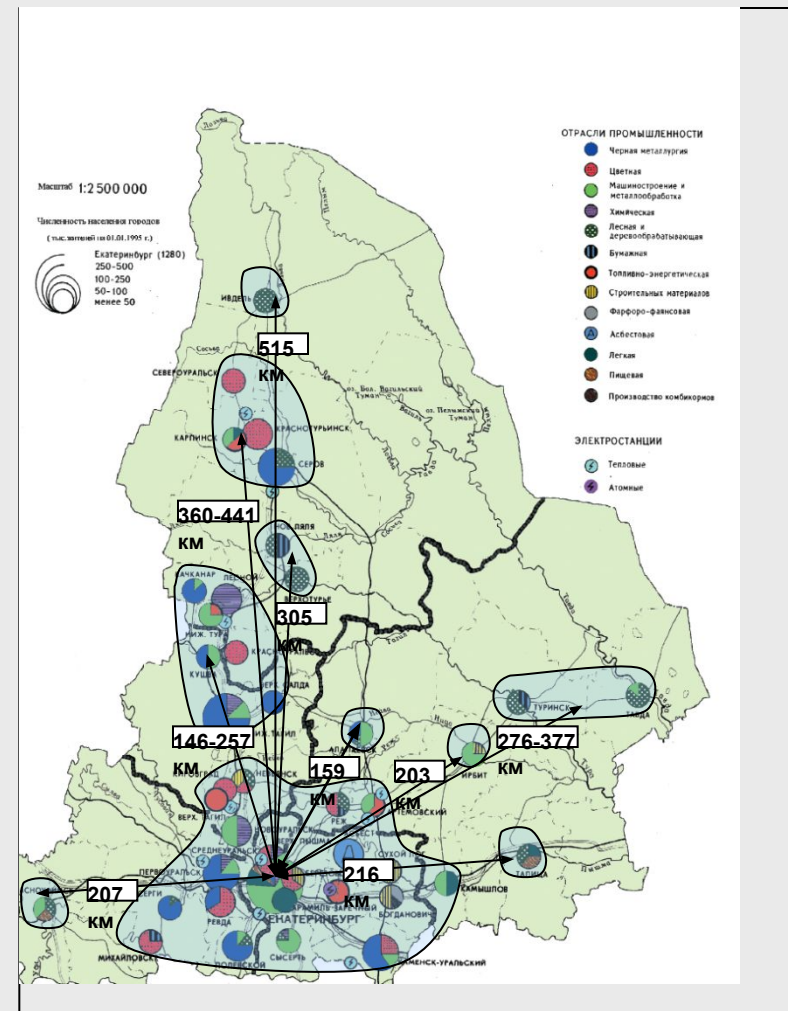


Основные грузообразующие зоны в Свердловской области

Основные грузообразующие пункты Свердловской области сконцентрированы в 3-х крупных промышленных зонах.

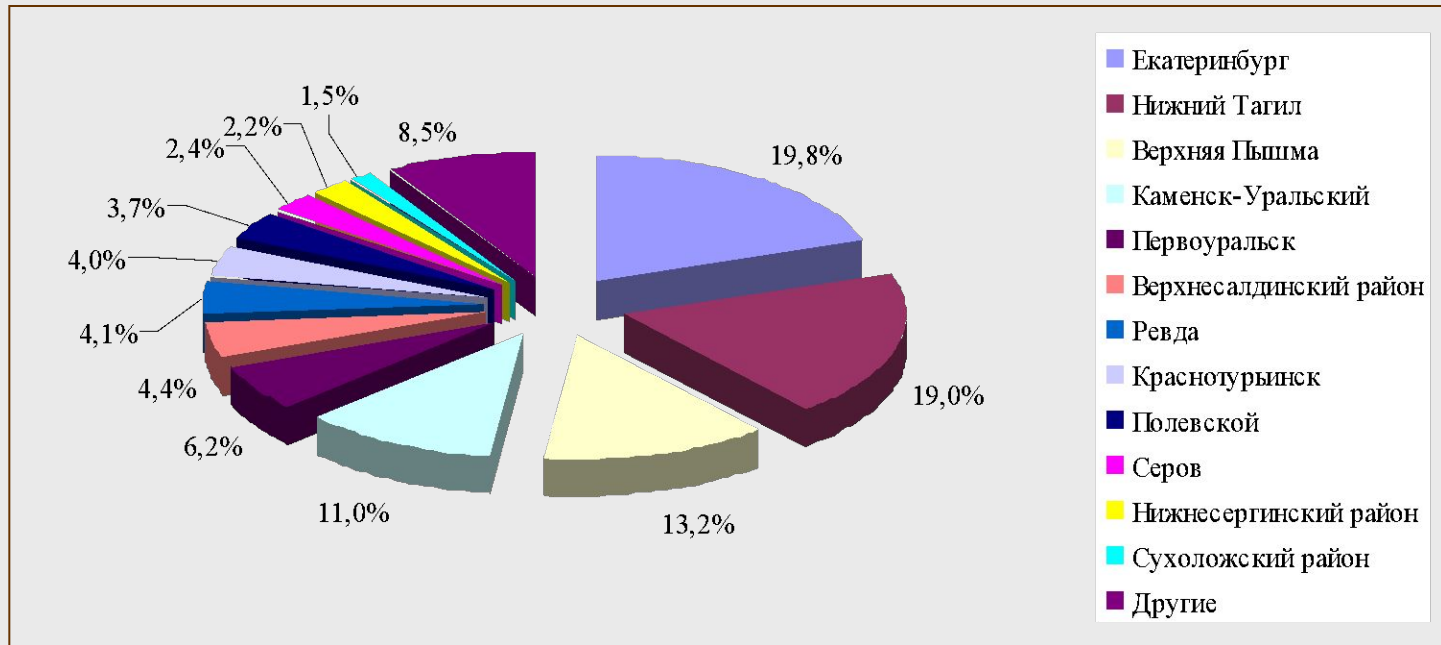
Размещение крупных промышленных зон территориально совпадает с расположением зон природно-сырьевых ресурсов:

1. Самая большая зона – Екатеринбург и близлежащие города, находящиеся в пределах 100 км. На долю промышленных предприятий г. Екатеринбурга приходится 19% всей промышленной продукции области.
2. Нижний Тагил, Верхняя Салда, Кушва, Красноуральск, Нижняя Тура, Лесной, Качканар.
3. Серов, Краснотурьинск, Карпинск, Североуральск.





Обрабатывающая промышленность Свердловской области



70% обрабатывающих производств по объему продукции расположено в 5 городах: Екатеринбурге, Нижнем Тагиле, Верхняя Пышма, Каменск-Уральский, Первоуральск.

Данные отрасли требуют эффективной системы распределения и поэтому представляют интерес для логистики.



Структура внешнеторгового оборота УрФО по областям, 2006-2008 гг.

Екатеринбург, кроме Свердловской области, обслуживает экспортно-импортные грузопотоки Челябинской, Тюменской областей и Пермского края, а также частично Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов.

Область	Доля, %	
	экспорт	импорт
Челябинская	40,04	40,36
Курганская	1,15	6,15
Тюменская (без учета нефти, нефтепродуктов,	0,16	2,54
Свердловская	58,65	50,95
Всего:	100,00	100,00

В 2008 году, по оценке экспертов, с учетом 20%-го роста в течение 2 лет дополнительный грузопоток тарно-штучных грузов только УрФО через Екатеринбург составит около 670 тыс. тонн по импорту и 430 тыс. тонн по экспорту.

Обработка этих грузопотоков должна входить в функции транспортно-логистического центра международного значения, размещенного в Свердловской области.



Оптовая торговля

- **Доля оптового оборота области в оптовом обороте Уральского федерального округа в 2006 году составила 46,4%.**
- По объему оборота оптовой торговли организаций оптовой торговли Свердловская область занимает четвертое место в Российской Федерации (после городов Москвы, Санкт-Петербурга и Московской области).
- В Свердловской области сформирована многопрофильная система товародвижения, основу которой составляют более 1200 оптовых предприятий потребительского рынка. Основная часть предприятий сосредоточена в городах Екатеринбурге (около 560 компаний), Нижнем Тагиле (76 компаний) и Серове (42 компании). Данное размещение отражает особенности концентрации населения на территории области, развития розничной торговой сети и транспортной инфраструктуры.
- **Программа развития оптовой торговли в Свердловской области включает более 20 проектов развития оптовых компаний в части строительства складских и логистических комплексов, большинство из которых будут расположены за пределами ЕКАД и в городах области Березовский, В. Пышма, Первоуральск, Н.Тагил, Кушва, Серов, Сысертском районе.**
- **Оптовая торговля традиционно является определяющим фактором развития рынка складской недвижимости**



Создание логистических центров способствует

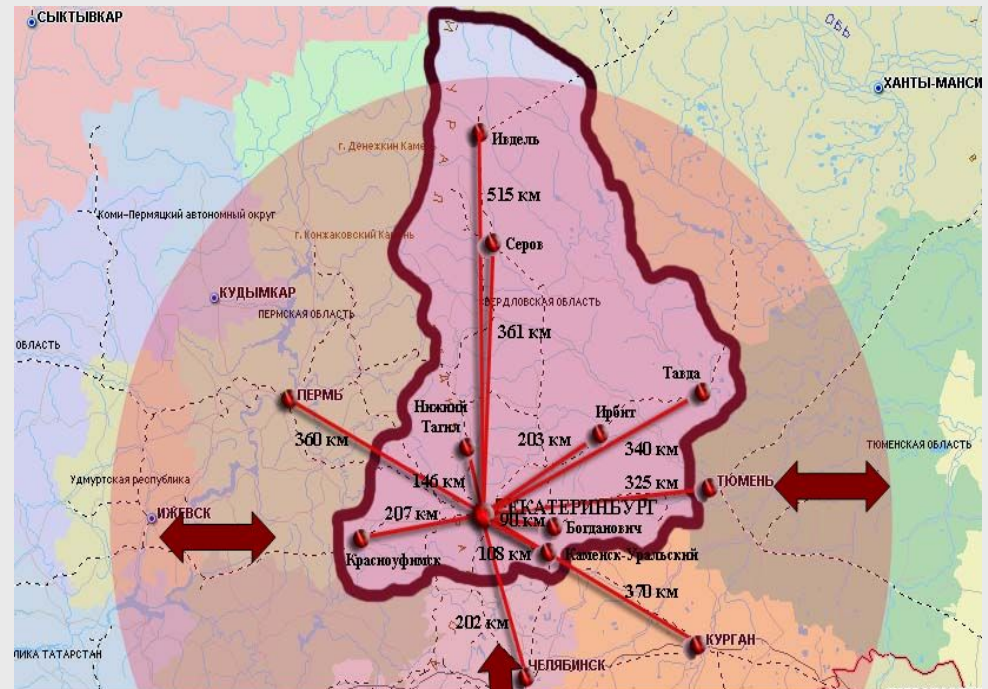
- **Увеличению интермодальности грузового транспорта**, увеличение доли железнодорожного транспорта и других видов перевозок, снижение нагрузок, обусловленных перевозками большегрузным автомобильным транспортом;
- **Развитию хозяйственной деятельности региона**. ЛЦ способствуют привлечению инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру, а также в производство и дистрибуцию товаров.
- **Росту спроса на рабочую силу**, повышение конъюнктуры в строительстве, стимулирование развития дорожной и коммуникационной инфраструктуры, развитие сервисных услуг, образования и т.п.;
- **Возврату городских площадей**, занятых под хозяйственную деятельность (вывод вредных производств, грузовых дворов и станций, изношенных складских зданий и холодильников);
- **Развитию логистических услуг для городской логистики**. Реализация системы дистрибуции на базе логистического центра может облегчить управление поставками, предназначенными для снабжения жителей и предприятий внутри городской черты, в том числе планирование и оптимизацию маршрутов перевозок, использование малотоннажных транспортных средств и т. п.



Место локализации главного интермодального транспортно-логистического центра

Екатеринбург – главный административный, культурный, промышленный и транспортный центр области.

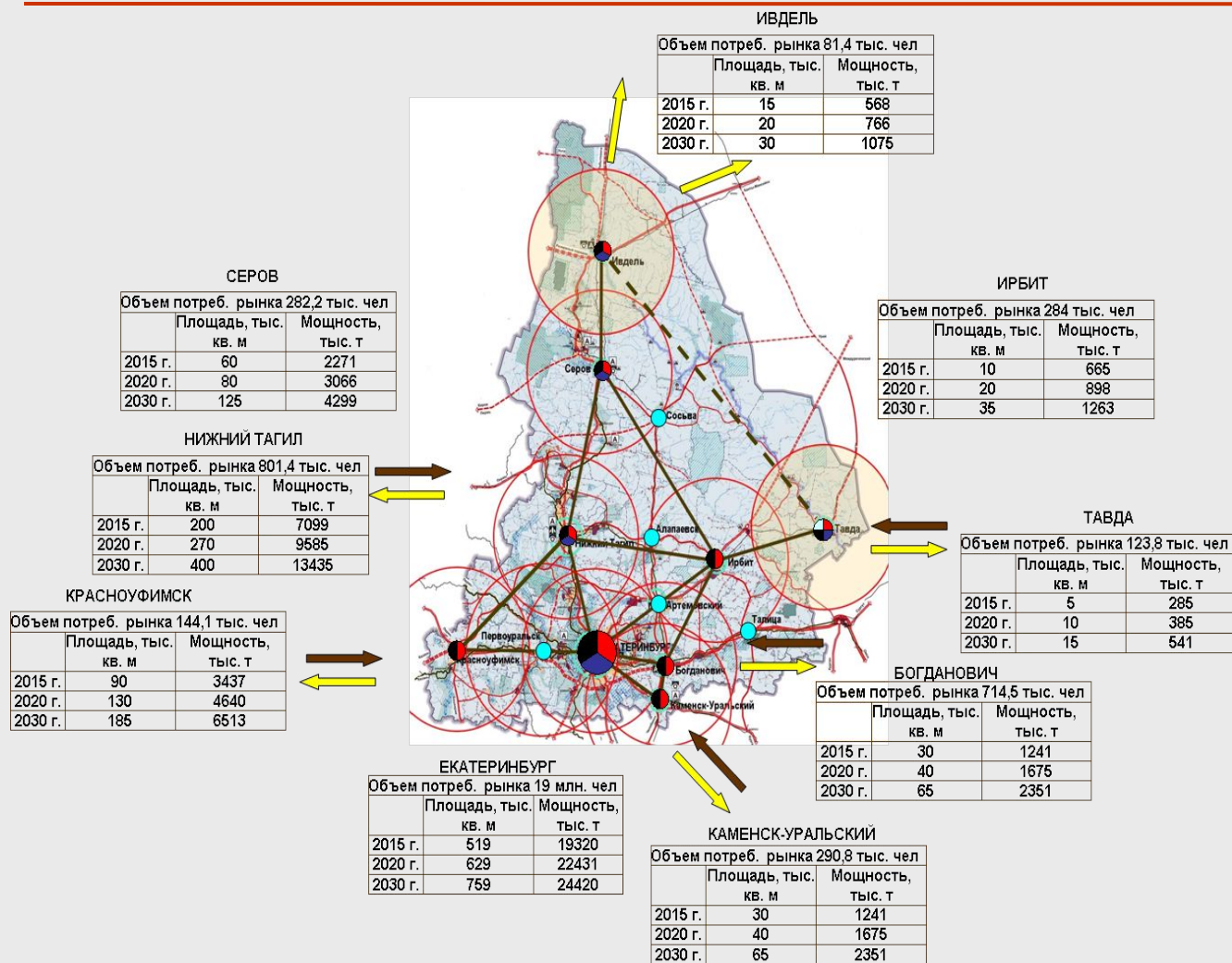
С развитием транспортной инфраструктуры Екатеринбург должен стать крупнейшим логистическим центром международного уровня. Здесь должен быть расположен управляющий центр, обслуживающие международные, межрегиональные связи и транзитные потоки МТК



Население в зоне действия ИТЛЦ составляет более 19 млн. чел.



Модель транспортно-логистической системы Свердловской области



Модель региональной ТЛС включает наряду с функциями распределения товаропотоков в области, также обслуживание экспортных грузопотоков и позволяет реализовать в рамках Подпрограммы ФЦП «Развитие экспорта транспортных услуг» потенциал региона при обслуживании МТК-2.



Территории, предназначенные для создания и развития транспортно-логистических объектов

Схема размещения объектов транспортно-логистической инфраструктуры разработана на основе схемы территориального планирования Свердловской области и учитывает:

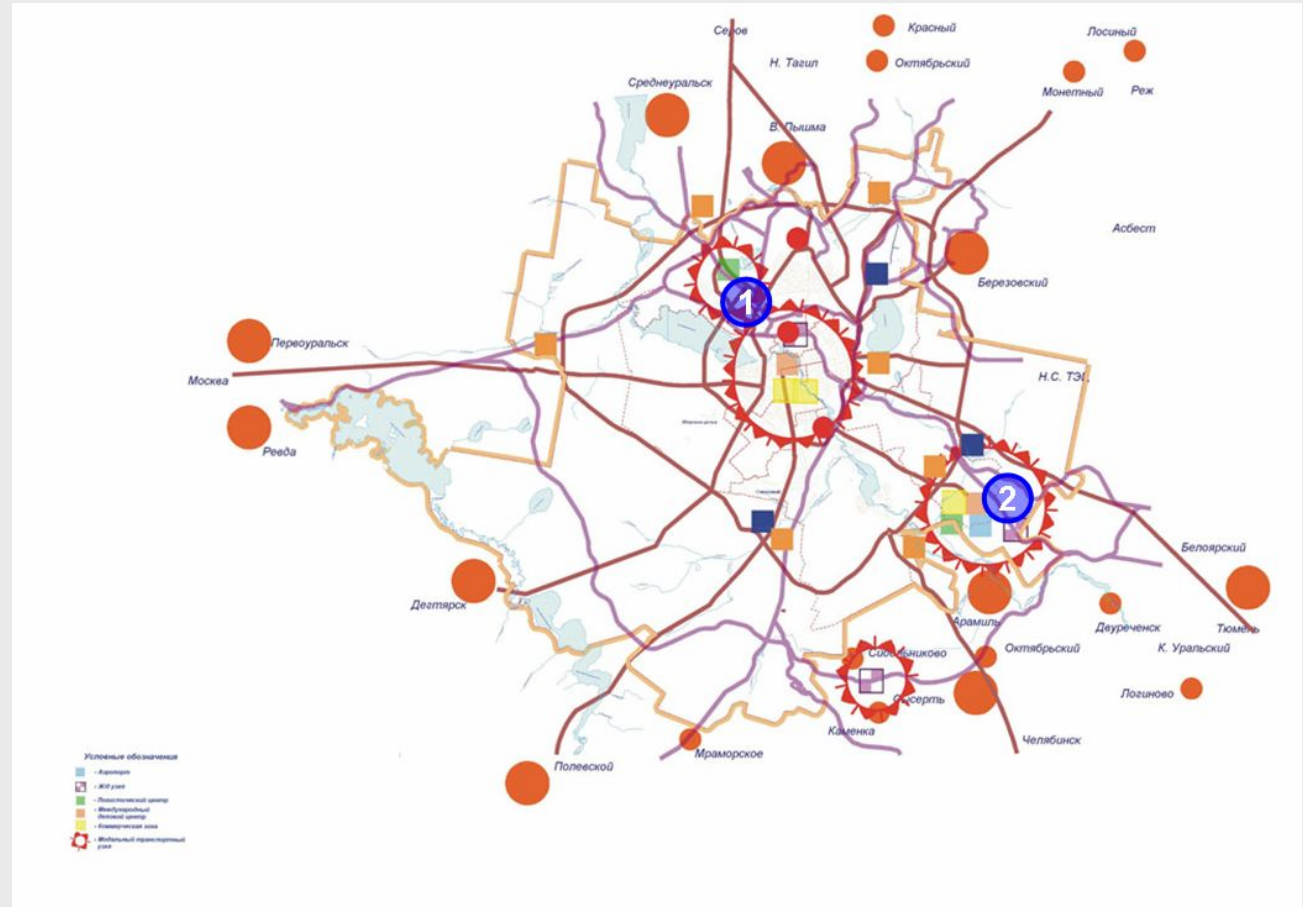
- **необходимость размещения объектов инфраструктуры преимущественно вне селитебных территорий в узлах устойчивого градостроительного развития;**
- **формирование объектов с учетом развития интегрированных индустриально-логистических зон путем их размещения в зонах тяготения к опорной транспортной сети области и МТК;**
- **размещение объектов с учетом перспективных схем транспортного и инфраструктурного развития области на перспективу до 2040 года;**
- **размещение транспортно-логистических объектов с учетом планируемых перспектив территориального развития области при обеспечении надлежащей охраны и развития природно-экологических и культурно-исторических зон области;**
- **обеспечение комплексности, пропорциональности и сбалансированности развития прилегающих территорий при размещении программных объектов.**



Размещение инфраструктуры ИТЛЦ в г. Екатеринбурге

Базовые места размещения инфраструктуры

1. Территория Евро-Азиатского международного транспортно-логистического центра, ж/д станция Гипсовая
2. Территория развития - участок примыкающий к аэропорту Кольцово.



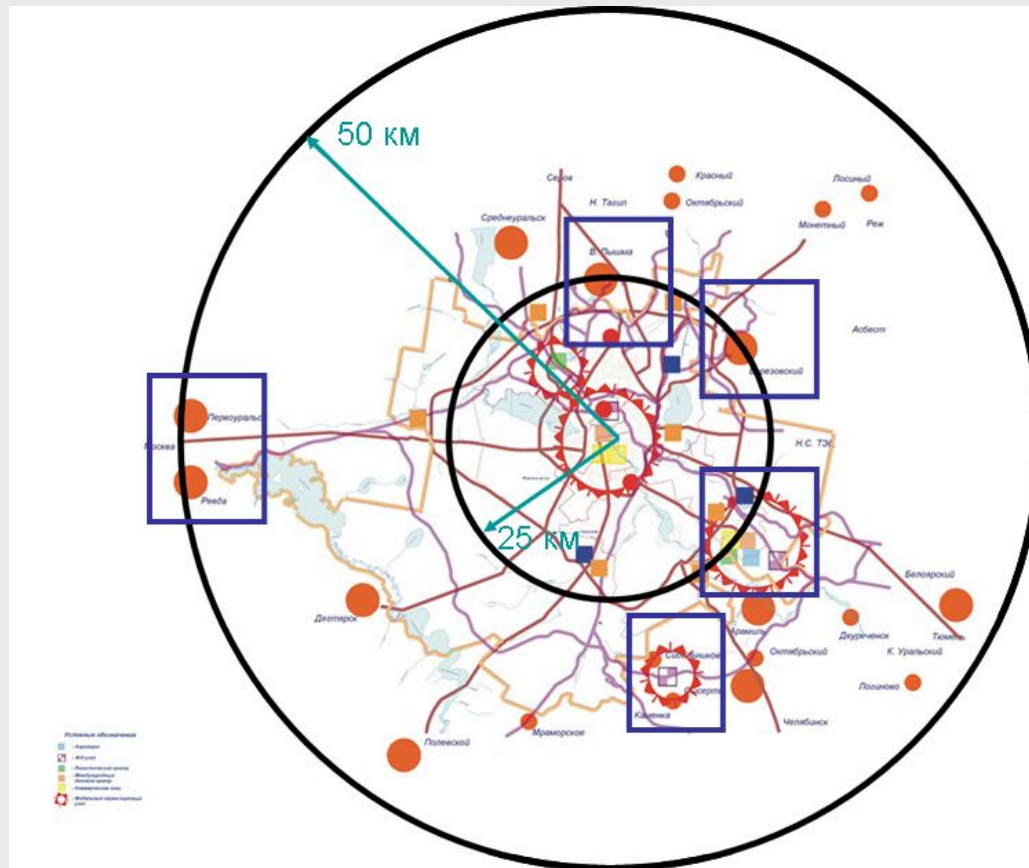


Развитие инфраструктуры ТЛЦ в зоне Екатеринбургской агломерации

При рассмотрении конкретного местоположения объектов инфраструктуры следует рассматривать не только Ядро, но и территории **Внешнего пояса Екатеринбургской агломерации**.

С данной точки зрения, для развития логистики представляют интерес следующие зоны :

Первый пояс (до 25 км), территории, примыкающие к ЕКАД): Березовский, Верхняя Пышма, Исток, Кольцово;
Второй пояс (50 км) - Первоуральск-Ревда, Сысерть;
Третий пояс (100 км) - Каменск-Уральский, Богданович, Невьянск.



Источник: Генеральный план развития городского округа - муниципального образования «город Екатеринбург» на период до 2025 года



Основные мероприятия по развитию региональной транспортно-логистической системы

В период 2008 – 2015 гг. должны быть реализованы следующие мероприятия стратегического характера:

- **разработка и реализация комплекса инфраструктурных проектов, направленных на устранение разрывов и «узких» мест в опорной транспортной сети области;**
- **повышение эффективности использования современных перевозочных, управленческих и информационных технологий;**
- **развитие инфраструктуры, обслуживающей международные транспортные коридоры, увеличение пропускной способности транспортных узлов;**
- **создание хаба на базе международного аэропорта «Кольцово»;**
- **Продолжается реализация проекта Евро-Азиатского международного транспортно-логистического центра, как головного объекта транспортно-логистической системы области;**
- **созданы региональные логистические центры и реализованы проекты локальных логистических центров, направленных на обеспечение системы распределения товаров в системах оптовой и розничной торговли;**
- **планируется подготовка и реализация инфраструктурных проектов на условиях государственно-частного партнерства;**
- **идут работы по усилению контроля и повышению уровня безопасности транспортного процесса.**



План программных организационно-технических мероприятий

Система программных организационно-технических мероприятий включает:

- **территориальное планирование земельных участков для размещения объектов транспортно-логистической системы и определение условий их предоставления в целях создания опорных и локальных объектов;**
- **определение степени участия администрации области и муниципальных образований в управлении транспортно-логистической системой, организационной структуры управления ТЛС;**
- **подготовка к отбору управляющих компаний для создания опорных объектов системы и обеспечение их заполнения хозяйствующими субъектами;**
- **создание информационного центра для обеспечения и поддержки развития и функционирования транспортно-логистической системы Свердловской области;**
- **совершенствование нормативно-правовой, методологической и информационной базы развития транспортно-логистической в области.**

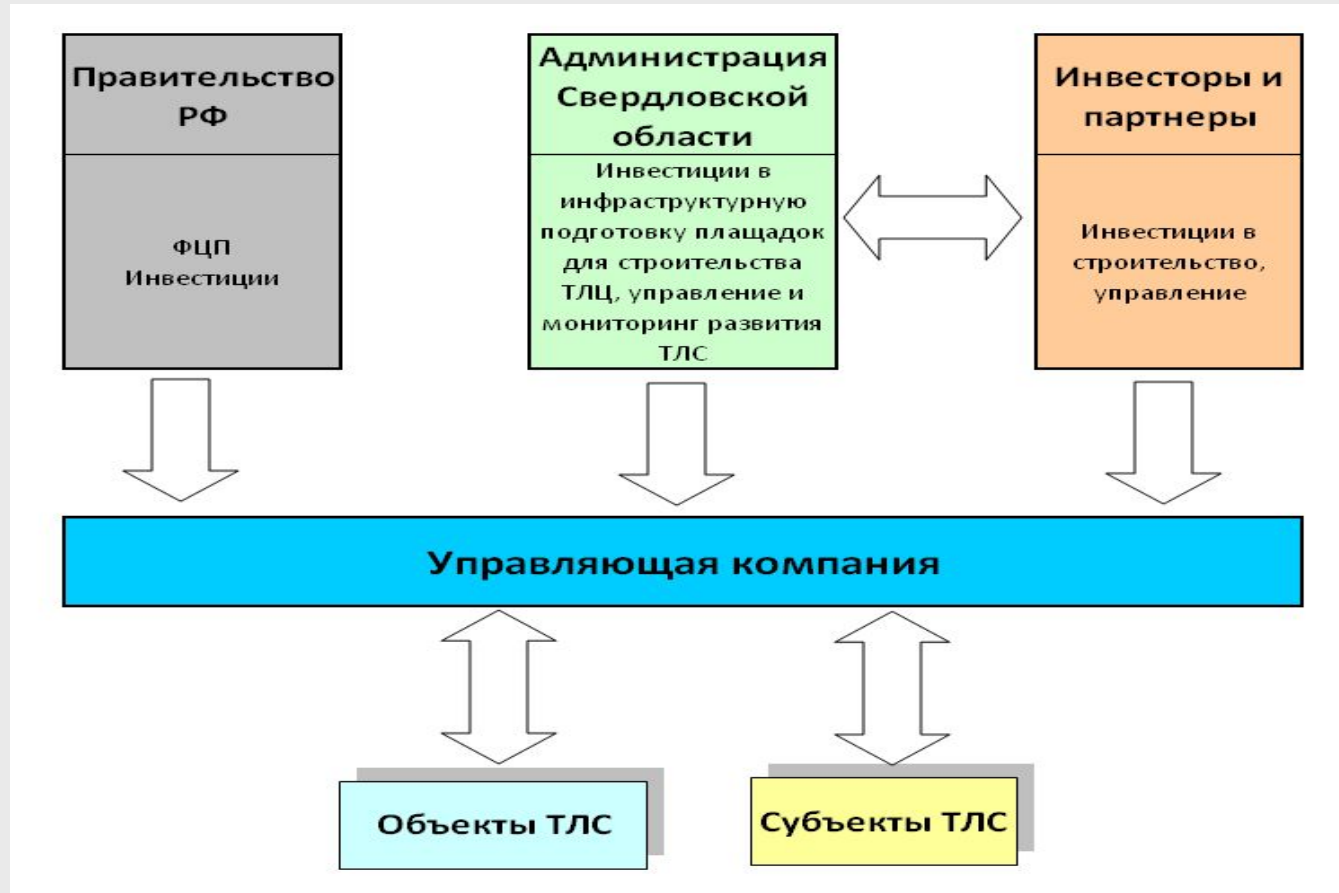


Целевые показатели реализации задач концепции

Задача, показатель, единица измерения	2007	Первый этап		Второй этап		Перспектива	Целевое значение
		2008/2009	2010/2011	2012/2013	2014/2015	2020/2030	
II. Создание эффективной товаропроводящей системы области							
1. Общий объем розничной торговли, млрд. руб.	401,2	465,9/583	731,6/782,8	837,6/896,2	859/1026,1	1407,2/2343	2343
2. Оборот оптовой торговли, млрд. руб.	1159,3	1413/1614	1934/2153	2568/2865	3250/3562	5133/10395	10395
3. Создано объектов инфраструктуры ТЛС области:							
3.1. Складские комплексы, соответствующие требованиям класса А и В, (на рост.итогом) тыс. кв. м	300	40/375	415/455	495/555	610/650	930/1370	1370
3.2. Контейнерные терминалы	3		1	2			6
4. Мощность системы транспортно-логистических центров нарастающим итогом, млн. тонн в год		24,8/26,1	27,6/29,1	30,6/32,2	33,9/36,1	45,1/56,3	
5. Объем логистических услуг в системе, млн. руб.		-/6772	7167/7552	7958/8388	8842/9577	12509/22200	
6. Вовлечено в оборот земель, га		8/75	83/91	99/111	122/130	186/274	274



Управление ТЛС Свердловской области на принципах ГЧП





Предварительная оценка результатов создания базовой логистической инфраструктуры в рамках формирования ТЛС Свердловской области

1. Освоение территории: более **210 га**
2. Строительство новых складских мощностей классов А и В: более **1,37 млн. кв. м.**
3. Строительство контейнерного терминала и сервисной инфраструктуры
4. Суммарный грузопоток в системе: более **60 млн. тонн в год**
5. Суммарные инвестиции: **36,35 млрд.руб.** (с учетом инфраструктурной подготовки участков, справочно: оценка данных затрат – до 25% стоимости строительства объекта)
6. Экономическая эффективность в виде прироста чистой прибыли: более **8 млрд. руб.**
7. Срок окупаемости: **8,6 лет**
8. Бюджетная эффективность (поступления в бюджеты всех уровней): более **58 млрд. руб.**
9. Создание новых рабочих мест: более **16 тыс.**



Основные выводы

Положительный эффект создания современной транспортно-логистической системы Свердловской области:

- Реализация предлагаемой концепции развития транспортно-логистической системы Свердловской области **позволит интегрироваться в международную транспортно-логистическую систему и предоставлять качественные услуги добавленной стоимости.**
- Современная транспортно-логистическая система региона – **основа для инвестиций и экономического развития области на направлениях международных транспортных коридоров.**
- Построение эффективной транспортно-логистической системы обеспечит **рост грузопотоков и повысит конкурентоспособность экономики региона.**
- Способствует **развитию инноваций и новых кластеров в экономике региона.**