АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»

ПРОГРАММА
развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года

Том 11. Подпрограмма «Терминально-логистические центры»

УТВЕРЖДЕНА

Координационным советом по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области 27 ноября 2015 г.

Санкт-Петербург

2015

Содержание

Паспорт подпрограммы «Терминально-логистические центры» (целевой вариант) **3**

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма **5**

2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели **12**

3. Перечень мероприятий подпрограммы **12**

3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы 13

3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы 13

4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы **14**

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы **14**

Приложения 16

Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Терминально-логистические центры» 17

Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Терминально-логистические центры» 19

Паспорт подпрограммы «Терминально-логистические центры» (целевой вариант)

Полное наименование Подпрограммы	Подпрограмма «Терминально-логистические центры»
Цели подпрограммы	Удовлетворение спроса отраслей экономики на качественные складские услуги, улучшение качества обслуживания клиентов за счет увеличения скорости товародвижения, расширения спектра сервисных услуг и внедрения современных логистических технологий, формирование в Санкт-Петербурге и Ленинградской области национального транспортно-логистического и дистрибутивного центра Европейской части России
Задачи подпрограммы	- создание сети транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»; - создание портово-промышленных зон.
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	- ввод в эксплуатацию новых качественных складских площадей; - количество построенных крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»; - количество созданных портово-промышленных зон (ППЗ); - создание информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок.
Этапы и сроки реализации подпрограммы	Подпрограмма реализуется в два этапа. Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг. Этап 1 – 2015-2017 гг. Этап 2 – 2018-2020 гг.
Объемы и источники финансирования мероприятий подпрограммы	Общий объем финансирования **целевого варианта подпрограммы** на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет **12 600,0 млн. руб.**, в том числе за счет: - федерального бюджета - **300,0** млн. руб. (2,4%); - внебюджетных источников финансирования – **12 300,0** млн. руб. (97,6%). **Дополнительная потребность*** в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет **12 600,0 млн. руб.**, в том числе за счет: - федерального бюджета - **300,0** млн. руб. (2,4%); - внебюджетных источников финансирования – **12 300,0** млн. руб. (97,6%).
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме по целевому варианту, к концу 2020 года прогнозируется: - ввод в эксплуатацию 500 тыс. кв. м качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;

	- строительство 5 новых крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области; - создание 2 портово-промышленных зон (ППЗ) в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка; - создание 3 информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок.
Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение на период до 2020 года	Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение представлены в Приложении 2.

*В консервативном варианте мероприятия не предусмотрены

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Санкт-Петербургский транспортный узел играет важную роль в обеспечении международной торговли России, являясь крупным транспортно-логистическим хабом. В общем объеме грузовой работы транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области около 70% приходится на обслуживание транзитных для региона грузопотоков, следующих в другие регионы России или в другие страны.

Контейнерные терминалы Большого порта Санкт-Петербург и морского торгового порта Усть-Луга обрабатывают около 50% всех контейнерных грузов, перегружаемых в морских портах Российской Федерации. За последние 5 лет наблюдается существенный рост объемов контейнерного грузопотока через Санкт-Петербург и Ленинградскую область – в 6,8 раза. В 2013 г. грузооборот контейнеров в Большом порту Санкт-Петербург достиг 2 515 тыс. TEU, а в морском порту Усть-Луга – 64 тыс. TEU, суммарно – 2 579 тыс. TEU. Основной причиной роста контейнерного грузооборота является увеличение объемов импорта в контейнерах, что в сложившихся экономических условиях является долговременной тенденцией.

Контейнерные перевозки относятся к наиболее доходным и экологичным видам транспортировки грузов. В настоящее время рост контейнерных перевозок в России сдерживается из-за низкого уровня контейнеризации грузов. Уровень контейнеризации в мире составляет порядка 50-60% от всего объема перевозок сухих грузов, а среди генеральных грузов может достигать 90%. В России уровень контейнеризации грузов на порядок ниже. Еще одним сдерживающим фактором для развития контейнерных перевозок в России является недостаточное развитие инфраструктуры для транспортировки и обработки контейнеров в регионах страны. Формирование экспортных грузопотоков происходит в основном в промышленных зонах Приволжского, Уральского и Сибирского федеральных округов, где находятся основные российские экспортеры. Однако предприятия, расположенные в этих промышленных зонах, зачастую не имеют оборудования для того, чтобы обработать контейнеры: их затарить и растарить, отремонтировать и направить в пункт назначения. На основных маршрутах транспортировки грузов недостаточно складов, терминалов и станций, которые могут обрабатывать контейнеры. Поэтому в настоящее время наиболее распространена следующая схема транспортировки экспортных грузов: груз сначала помещается в железнодорожные вагоны и довозится до ближайшего к морскому порту терминала, где и происходит его перезагрузка в контейнеры.

Санкт-Петербург и Ленинградская область в недостаточной степени используют свои преимущества, связанные с прохождением по территории региона мощного контейнерного потока. При обслуживании контейнерных грузопотоков значительные доходы приносит перевалка грузов с одного вида транспорта на другой и оказание дополнительных терминально-логистических услуг. Сейчас менее 30% грузопотока контейнеров обрабатывается на терминальных комплексах города и области, остальная часть контейнерных грузов покидают регион без какой-либо обработки, что не позволяет создать дополнительную добавленную стоимость за счет развития сопутствующих услуг: «затарки» и «растарки» контейнеров, складирования, комплектации, маркировки,

формирования товарных партий и т.д. Мировой опыт показывает, что при росте числа дополнительных операций, включающих разборку контейнеров, комплектование, взвешивание, маркировку, упаковку, досборку товаров и др., дополнительные доходы от переработки одного контейнера увеличиваются в 2-3 раза.

Упущенная выгода, связанная с низкой долей перерабатываемых контейнеров на терминально-складских комплексах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, составляет, по экспертным оценкам, свыше 10 млрд руб. в год.

Для обработки контейнерных грузов требуются современные складские комплексы и операторы комплексных логистических услуг (PL-операторы), которые могут эффективно организовать процессы транспортировки, складирования, хранения, дистрибуции товаров и управления цепочками поставок.

Значительный спрос на современные складские комплексы формируется и в сфере оптовой и розничной торговли, объемы которой многократно возросли в регионе за период 2005-2013 гг.:

- оборот оптовой торговли в Санкт-Петербурге возрос с 806,6 млрд руб. до 3217,8 млрд руб. (в 4 раза), в Ленинградской области – с 91,3 млрд руб. до 344,1 млрд руб. (в 3,8 раза);

- оборот розничной торговли в Санкт-Петербурге увеличился с 292,5 млрд руб. до 967,4 млрд руб. (в 3,3 раза), в Ленинградской области – с 62,7 млрд руб. до 244,4 млрд руб. (в 3,9 раза).

Увеличение доли торговых сетей в структуре торговли региона привело к существенному росту спроса на услуги торгово-распределительных складов. В настоящее время Санкт-Петербург и Ленинградская область располагают вторым по площади складским хозяйством после Московского региона. Удельный вес Санкт-Петербурга и Ленинградской области в общем объеме качественного складского фонда страны составляет 17%.

К качественным складским площадям относятся склады классов «А» и «В», которые имеют хорошую транспортную доступность: располагаться вблизи транспортной магистрали, имеют хорошую подъездную дорогу, по которой могли бы передвигаться еврофуры, и железнодорожную ветку. Необходимыми условиями являются также: наличие коммуникаций, энергоресурсов и связи, а также оборудования, позволяющего регулировать температурный режим и влажность; выровненный пол; потолки высотой 8-12 м; возможность установки стеллажной системы, в комплексе должно быть пространство для маневров складской техники и автомобилей, а также наличие офиса, круглосуточной охраны, логистики и т. д.

В 2013 г. площадь качественной складской недвижимости классов «А» и «В» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области достигла 1,9 млн. кв. м. (аналитические агентства по разному оценивают данный показатель, значение которого по их оценке варьируется от 1,6 до 2,4 млн кв. м).

Объем рынка складских услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2013 г. составил ориентировочно $625 млн.

Прошедший 2013 год показал рекордный с 2009 года ввод объектов складской недвижимости – около 150 тыс. кв.м.

Существенно возрос общий объем сделок, большинство из которых (до 80%) составили предварительные договоры аренды в будущих складских комплексах. Поэтому, несмотря на значительное увеличение предложения на рынке складов

в 2013 году, доля свободных площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области существенно не увеличилась, так как большинство помещений в новых складских комплексах оказываются занятыми к моменту их ввода. На сегодняшний день договоры подписаны на 60% площадей в реализуемых проектах.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области отмечается положительная динамика спроса на складском рынке: растет объем сделок аренды, увеличивается спрос на земельные участки для строительства производственно-складских комплексов и логистических терминалов «под ключ», наблюдается тенденция сдачи складов в аренду еще на этапе строительства складских комплексов.

Основными арендаторами качественных складских комплексов являются торговые и дистрибутивные компании, а также логистические операторы.

К наиболее востребованным на рынке относятся площади от 1 000 до 3 000 кв.м. Удельный вес таких заявок в общем объеме запросов составляет около 50%. Важными факторами при выборе складских объектов, помимо уровня арендной ставки, для потенциальных арендаторов остаются близость к КАД, качественные подъездные пути, инженерные коммуникации и технические характеристики складского комплекса.

Продуктовые ритейлеры ориентируются на строительство собственных распределительных центров, обращаясь к профессиональным девелоперам, работающим на складском рынке.

Рынок субаренды складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области остается неразвитым. Существующие крупные складские арендаторы периодически предлагают в субаренду небольшие площади, но суммарный объем такого предложения на рынке остается незначительным.

В 2013 г. объем свободных площадей на складском рынке Санкт-Петербурга и Ленинградской области достиг минимума:

- доля свободных площадей в качественных складских комплексах Санкт-Петербурга приближалась к нулю;
- доля свободных площадей в качественных складских комплексах Ленинградской области составила 1,3%.

Это свидетельствует о том, что в Санкт-Петербурге и Ленинградской области сохраняется дефицит качественных складских площадей. При этом заполняемость складских комплексов, ввод которых намечен на ближайшее время, уже стремится к 100%.

Дисбаланс спроса и предложения на складском рынке привел к росту ставок аренды в 2013 г. Последние сделки в складах класса «А», готовящихся к вводу в эксплуатацию, заключались по ставкам аренды $125-130 за кв. м в год (не включая НДС, эксплуатационные расходы и коммунальные платежи).

Дефицит предложения высококачественных площадей в построенных складских комплексах приводит к росту числа проектов, реализуемых по схеме «build-to-suit» («под ключ»). Востребованность таких проектов постепенно растет как со стороны клиентов, так и со стороны девелоперов, ориентированных на строительство складов под конкретного арендатора/заказчика. В этом случае складской комплекс строится в соответствии с техническим заданием и требованиями конкретного заказчика – будущего арендатора, совладельца или собственника недвижимости. Привлечением инвестиций в проект на стадии реализации может заниматься как девелопер, так и обе заинтересованные стороны.

Для строительства складов наиболее востребованы земельные участки в индустриальных парках Санкт-Петербурга и ближайших к городу районах Ленинградской области. Наиболее активно реализуются следующие проекты: Уткина Заводь (УК «Уткина Заводь Девелопмент»), Федоровское (UFG Real Estate), Марьино (ВТБ) и др.

В регионе успешно реализуются несколько проектов индустриальных парков, в составе которых предусматривается строительство крупных складских объектов (например, в проектах Greenstate, «Дони-Верево», Trigon Capital Tosno).

Основная часть складов и производственных комплексов находится сегодня южнее Санкт-Петербурга, что объясняется удобством транспортировки грузов по направлению Санкт-Петербург - Москва. Несмотря на насыщенность этой территории складами, здесь продолжают появляться новые проекты. Среди заявленных на сегодняшний день крупных проектов – технопарк в Гатчине, индустриальные парки в Тосно и Всеволожском районе.

В Ленинградской области к факторам, сдерживающим развитие рынка складской недвижимости, относятся следующие: неразвитость транспортной инфраструктуры и отсутствие участков с подготовленной инженерной инфраструктурой. Исключением являются земельные участки вдоль КАД - здесь проекты развиваются достаточно динамично.

Рынок складской недвижимости становится более привлекательным для девелоперов. В среднесрочной перспективе ожидается появление ряда новых крупных объектов как в Санкт-Петербурге, так и в Ленинградской области.

Прогнозируется, что ввод новых качественных складских площадей в 2014 году будет выше, чем в 2013 году, и составит 180-200 тыс. кв.м. В случае реализации всех заявленных проектов возможно частичное удовлетворение отложенного спроса на складские площади класса «А». Спрос на складские площади класса «В» останется стабильно высоким в связи с дефицитом предложения, так как основная часть вводимых объектов относится к классу «А».

Основная часть новых площадей будет сосредоточена южнее Санкт-Петербурга - около 60% от общего объема ввода.

По оценкам экспертов, в среднесрочной перспективе на фоне увеличения спроса на складские услуги рынок складских помещений города и области может ожидать дефицит предложения качественной складской недвижимости.

Рост спроса на качественные складские объекты будет вызван несколькими факторами:

- увеличением объемов международной торговли за счет вступления Российской Федерации в ВТО и создания Евроазиатского экономического союза;

- повышением уровня жизни населения и, как следствие, увеличением объемов оптовой, розничной и интернет-торговли;

- ростом грузооборота контейнерных грузов в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» планируется увеличение контейнерного грузооборота Большого порта Санкт-Петербург и морского торгового порта Усть-Луга до 5,5 млн TEU, то есть в 2 раза по сравнению с 2013 г. Если хотя бы 30% от перспективного объема контейнерного грузооборота будет дополнительно к портовой перевалке обрабатываться на терминально-складских комплексах региона, спрос на качественную складскую недвижимость возрастет в 2 раза.

Учитывая уникальные возможности, связанные с прогнозируемым ростом контейнерного грузопотока, Санкт-Петербург и Ленинградская область могут существенно увеличить доходы от транспортно-логистической деятельности за счет создания на территории региона национального центра логистики и дистрибуции. Реализация проектов строительства Западного скоростного диаметра, Кольцевой автодороги, платной скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург, реконструкция федеральных дорог «Скандинавия», «Нарва», «Кола» и др. будет способствовать сокращению затрат времени на доставку товаров в соседние регионы, что создает возможность превращения Санкт-Петербургского транспортного узла в крупнейший дистрибутивный центр Европейской части России.

Такая стратегия развития региона позволит городу и области получать доходы и налоговые платежи не только за счет предоставления услуг по перевозке и перевалке грузов, но и за счет совершения большого количества логистических и терминально-складских операций, обеспечивающих создание добавленной стоимости. Для этого необходимо обеспечить развитие на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области современной терминально-складской инфраструктуры.

В случае формирования на базе региона национального транспортно-логистического и дистрибутивного центра Европейской части России увеличатся доходы от логистической и терминально-складской деятельности, а также налоги, поступающие в бюджеты Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В тоже время определенное негативное воздействие на описанные выше тенденции, возможности и планы развития может оказать введение с 01.01.2015 г. ужесточенных требований по содержанию серы в судовом топливе при плавании в акваториях Балтийского и Северного морей, с соответствующим удорожанием морской перевозки грузов. По мнению многих экспертов, это приведет к заметному «перетеканию» российских внешнеторговых потоков с морского транспорта на наземные виды транспорта, что может замедлить темпы роста грузооборота российских портов на Балтике. Данная негативная тенденция требует разработки комплекса демпфирующих мер. Одной из таких мер, способствующих «закреплению» грузопотоков за российскими портами, является активное создание портово-промышленных зон (ППЗ) в непосредственной близости от портов, с возможностью последующего придания им статуса портовых особых экономических зон (ПОЭЗ). Прежде всего, такие зоны могут быть созданы в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка.

В Ленинградской области предусмотрена реализация проекта «Комплексное развитие морского торгового порта Усть-Луга и прилегающей территории». Решением Правительства Российской Федерации данный проект признан приоритетным инвестиционным проектом Северо-Западного федерального округа РФ. Возле Морского торгового порта Усть-Луга планируется развитие 5 взаимосвязанных кластеров:

– транспортно-логистического кластера площадью около 1300 га – на основе грузопотоков морского порта, грузового аэропорта и внешних транспортных коммуникаций;

– промышленного кластера площадью около 3000 га – на основе припортовой Индустриальной зоны, где разместятся сборочные производства, предприятия пищевой и лесоперерабатывающей промышленности, нефтеперерабатывающий и газохимический комплексы;

– сити-кластера площадью 1850 га – для обеспечения проживания работников портово-промышленной зоны;
– рекреационного кластера площадью 110 га – на основе зоны отдыха и туризма;
– агропромышленного кластера.

Создание портово-промышленной зоны в районе морского торгового порта Усть-Луга будет способствовать привлечению инвестиций и повышению конкурентоспособности Ленинградской области, созданию новых предприятий, росту занятости и увеличению налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

В районе ММПК Бронка также предусматривается размещение портово-промышленной зоны, где в будущем будут расположены современные обрабатывающие производства, ориентированные на сборку продукции из импортных комплектующих и переработку экспортируемого сырья и поставки в зарубежные страны готовой продукции или полуфабрикатов. Реализация данного проекта будет стимулировать социально-экономическое развитие припортовых территорий.

Для повышения конкурентоспособности транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходимо создание систем информационного взаимодействия в мультимодальных транспортных узлах, к которым, в первую очередь, относятся морские порты. По результатам исследований потери времени в транспортных узлах при осуществлении перегрузки, перевозки и терминальной обработки грузов составляют до 70% в общей продолжительности времени транспортировки груза по территории региона.

На территории морских портов взаимодействуют несколько видов транспорта, осуществляются терминально-логистические операции, проходит таможенный, фитосанитарный контроль и т.д. Для эффективного функционирования морских портов требуется увязка информации о движении транспортных средств и грузов не только в части морских перевозок, но и согласование планов работы судоходных и стивидорных компаний с железной дорогой и автомобильными перевозчиками, с операторами терминально-складских услуг и государственными структурами. В настоящее время существующие в морских портах информационные системы участников процесса перевозки и обработки грузов являются автономными и не позволяют эффективно решать задачи обеспечения согласованной подачи подвижного состава к терминалам, своевременного вывоза грузов и др.

Действующие в настоящее время технологические процессы обработки грузов в морских портах предусматривают в основном использование бумажных документов, поэтому они не могут обеспечить необходимую степень оперативности и достоверности передачи данных. Технологии передачи информации, используемые в морских портах, характеризуются множественностью и разрозненностью, отсутствуем общего унифицированного подхода, позволяющего на принципах интеграции обеспечить оптимизацию информационного взаимодействия между всеми заинтересованными участниками перевозочного и терминально-логистического процесса и государственными контрольными органами по единым стандартам и правилам.

В настоящее время процесс совершения таможенных операций предполагает неоднократное формирование и направление информации об одних и тех же товарах, и морских судах таможенным органам, структурам, осуществляющим контроль за безопасностью движения морских судов, за исполнением санитарно-карантинных норм

и т.д. Все это увеличивает объемы передаваемой информации и затрудняет процесс управления мультимодальными перевозками.

В связи с этим требуется создание единой системы электронного взаимодействия всех участников перевозки и обработки грузов в динамично развивающихся морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области с учетом включения в нее всех заинтересованных сторон: грузовладельцев, судоходных и стивидорных компаний, железнодорожных и автомобильных перевозчиков, операторов терминально-складских услуг, государственных структур и т.д.

Использование международных стандартов электронного обмена данными позволит организовать передачу данных как непосредственно из информационных систем владельцев грузов, транспортных и стивидорных компаний, работающих на территории Российской Федерации, так и из информационных систем аналогичных компаний сопредельных государств. Информация о грузах и транспортных средствах из базы данных будет представлять интерес не только для транспортных и стивидорных компаний, но и для государственных контролирующих ведомств.

Создание информационно-управляющих логистических центров на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка позволит повысить эффективность и качество транспортно-логистических и терминальных операций. Внедрение единых стандартов электронного документооборота, разработка стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок, а также технологии взаимодействия между участниками грузовых перевозок и государственными структурами позволит упростить процедуры и сократить сроки передачи грузов с одного на другие виды транспорта и уменьшить затраты времени на таможенное оформление.

Проведенный анализ показал, что к важнейшим задачам развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области относятся следующие:

- увеличение в структуре грузооборота портовых комплексов региона доли высокодоходных, наиболее технологичных и экологически «чистых» грузов - контейнерных, рефрижераторных и накатных, которые нуждаются в логистических и теминально-складских операциях;

- формирование в Санкт-Петербурге дистрибутивного национального центра для Европейской части России;

- создание сети транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» для инициирования формирования дополнительных доходов в сопряженных отраслях, предоставляющих логистические, складские, информационные и распределительные услуги;

- создание портово-промышленных зон для «закрепления» грузопотоков за морскими портами, расположенными в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;

- создание информационно-управляющих логистических центров на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка.

Решение перечисленных задач будет способствовать уменьшению логистических издержек, сокращению времени доставки грузов потребителям, повышению качества

транспортных и терминальных услуг, внедрению инновационных технологий и современных систем управления мультимодальными перевозками и сопутствующими услугами.

2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели

Целью подпрограммы «Терминально-логистические центры» является удовлетворение спроса отраслей экономики на качественные складские услуги, улучшение качества обслуживания клиентов за счет увеличения скорости товародвижения, расширения спектра сервисных услуг и внедрения современных логистических технологий, формирование в Санкт-Петербурге и Ленинградской области национального транспортно-логистического и дистрибутивного центра Европейской части России.

К основным задачам подпрограммы относятся следующие:

- создание сети транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»;
- создание портово-промышленных зон.

Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.

Подпрограмма реализуется в два этапа:

- этап 1 – 2015-2017 гг.
- этап 2 – 2018-2020 гг.

Предлагаемый комплекс мероприятий по развитию терминально-логистических центров на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области направлен на достижение следующих показателей и индикаторов:

- увеличение объемов ввода в эксплуатацию качественных складских площадей;
- увеличение количества построенных крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»;
- создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка;
- создание информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок

Прогнозные значения целевых индикаторов и показателей на период до 2020 года за счет реализации комплекса программных мероприятий представлены в Приложении 1.

3. Перечень мероприятий подпрограммы

Мероприятия подпрограммы разработаны для двух вариантов:

- первый вариант – консервативный;
- второй вариант – целевой.

Консервативный вариант подпрограммы предусматривает реализацию мероприятий, включенных в утвержденные документы транспортного планирования:

- Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319;

- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 №848;

- Федеральная адресная инвестиционная программа на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов;

- Инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов;

– Стратегия социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.05.2014 № 355;

– Транспортная стратегия Санкт-Петербурга до 2025 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.07.2011 № 945;

– Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 03.07.2001 № 741;

– Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 29 апреля 2008 г. N 478 «О Концепции развития терминально-складской инфраструктуры Санкт-Петербурга»;

– Государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552;

– проект Генеральной схемы развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Целевой вариант подпрограммы предусматривает помимо мероприятий, включенных в консервативный вариант, дополнительные мероприятия, необходимые для обеспечения спроса на качественные складские услуги и создания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области национального транспортно-логистического и дистрибутивного центра Европейской части России.

3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы

Учитывая то, что в перечисленных выше документах транспортного планирования не предусмотрено финансирование мероприятий по развитию терминально-логистических комплексов, консервативный вариант подпрограммы «Терминально-логистические центры» не содержит каких-либо мероприятий.

3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы

Целевой вариант подпрограммы предусматривает реализацию следующих мероприятий, не включенных в настоящее время в документы транспортного планирования:

- строительство крупных транспортно-логистических центров (региональные логистические центры («мультимодальные грузовые терминалы»)) и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;

- создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка;

- создание информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок.

Помимо вышеперечисленных мероприятий, в составе подпрограммы «Морской транспорт» предусмотрено строительство Регионального распределительно-накопительного грузового узла в устье реки Луги, а в подпрограмме «Железнодорожный транспорт» - строительство грузового железнодорожного терминала ОАО "Трансконтейнер" на станции Шушары и железнодорожного грузового терминала по переработке строительных грузов на станции Верево. Данные мероприятия не обеспечены финансовыми ресурсами, поэтому объемы и источники их финансирования показаны по графе «дополнительная потребность».

Все мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы «Терминально-логистические центры», приведены в Приложении 2. По данным мероприятиям показаны запланированные по годам программного периода объемы и источники их финансирования. В графе «дополнительная потребность» представлены дополнительные объемы финансирования, необходимые для реализации мероприятий в соответствии с целевым вариантом.

Реализация целевого варианта подпрограммы позволит достичь целевые индикаторы и показатели, приведенные в Приложении 1.

4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы

Для реализации целевого варианта подпрограммы «Терминально-логистические центры» за период 2015-2020 гг. потребуется Общий объем финансирования **целевого варианта подпрограммы** на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет **12 600,0 млн. руб.**, в том числе за счет:

- федерального бюджета - **300,0** млн. руб. (2,4%);
- внебюджетных источников финансирования – **12 300,0** млн. руб. (97,6%).

Дополнительная потребность* в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет **12 600,0 млн. руб.**, в том числе за счет:

- федерального бюджета - **300,0** млн. руб. (2,4%);
- внебюджетных источников финансирования – **12 300,0** млн. руб. (97,6%).

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы

В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы, к концу 2020 года прогнозируется:

- ввод в эксплуатацию 500 тыс. кв. м качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- строительство 5 крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- создание двух портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка;

- создание трех информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок

Формирование на базе региона национального транспортно-логистического и дистрибутивного центра Европейской части России приведет к развитию рынка транспортно-логистических услуг, увеличению доходов от логистической и терминально-складской деятельности, росту налогов в бюджеты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, привлечению частных инвестиций и созданию новых рабочих мест.

Приложения

Приложение 1

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Терминально-логистические центры» (консервативный вариант)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя		
			2013 г. (отчет)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1.	Ввод в эксплуатацию качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, нарастающим итогом	тыс. кв. м	-	-	-
2.	Строительство крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	-	-	-
3.	Создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка, нарастающим итогом	ед.	-	-	-
4.	Создание информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок, нарастающим итогом	ед.	-	-	-

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Терминально-логистические центры» (целевой вариант)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя		
			2013 г. (отчет)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1.	Ввод в эксплуатацию качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, нарастающим итогом	тыс. кв. м	-	200	500
2.	Строительство крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	-	2	5
3.	Создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка, нарастающим итогом	ед.	-	1	2
4.	Создание информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок, нарастающим итогом	ед.	-	1	3

Приложение 2

Расходы на реализацию подпрограммы «Терминально-логистические центры» *

в ценах соответствующих лет, млн руб.

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Всего по подпрограмме «Терминально-логистические центры»			**Всего**	**12 600,0**	**-**	**1 600,0**	**2 420,0**	**4 800,0**	**2 080,0**	**1 700,0**
			учтено	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
			дополнительная потребность	**12 600,0**	**-**	**1 600,0**	**2 420,0**	**4 800,0**	**2 080,0**	**1 700,0**
			Федеральный бюджет	**300,0**	**-**	**50,0**	**60,0**	**100,0**	**90,0**	**-**
			учтено	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
			дополнительная потребность	**300,0**	**-**	**50,0**	**60,0**	**100,0**	**90,0**	**-**
			Бюджет Санкт-Петербурга	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
			учтено	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
			дополнительная потребность	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
			Бюджет Ленинградской области	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
			учтено	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
			дополнительная потребность	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
			Внебюджетные источники	**12 300,0**	**-**	**1 550,0**	**2 360,0**	**4 700,0**	**1 990,0**	**1 700,0**
			Учтено	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
			дополнительная потребность	**12 300,0**	**-**	**1 550,0**	**2 360,0**	**4 700,0**	**1 990,0**	**1 700,0**
1	Создание сети транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»	Строительство крупных транспортно-логистических центров и «терминальных	Всего	7 200,0	-	900,0	1 380,0	2 760,0	1 140,0	1 020,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	дополнительная потребность	7 200,0	-	900,0	1 380,0	2 760,0	1 140,0	1 020,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	7 200,0	-	900,0	1 380,0	2 760,0	1 140,0	1 020,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	7 200,0	-	900,0	1 380,0	2 760,0	1 140,0	1 020,0
2	Создание портово-промышленных зон	Создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка	Всего	4 800,0	-	600,0	920,0	1 840,0	760,0	680,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	4 800,0	-	600,0	920,0	1 840,0	760,0	680,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			потребность							
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	4 800,0	-	600,0	920,0	1 840,0	760,0	680,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	4 800,0	-	600,0	920,0	1 840,0	760,0	680,0
3	Создание сети транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»	Создание информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок	Всего	600,0	-	100,0	120,0	200,0	180,0	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	600,0	-	100,0	120,0	200,0	180,0	-
			Федеральный бюджет	300,0	-	50,0	60,0	100,0	90,0	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	300,0	-	50,0	60,0	100,0	90,0	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	300,0	-	50,0	60,0	100,0	90,0	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная	300,0	-	50,0	60,0	100,0	90,0	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			потребность							

*** Примечание:**

- в графе «учтено» представлены объемы финансирования мероприятий в соответствии с консервативным вариантом;
- в графе «дополнительная потребность» представлены дополнительные объемы финансирования, необходимые для реализации мероприятий в соответствии с целевым вариантом.