

**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 \_\_\_\_\_ 2016 г.**  
**(пункт \_\_ раздела \_\_ протокола № \_\_)**

**Санкт-Петербург**  
**2016**

## Содержание

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Паспорт подпрограммы «Терминально-логистические центры»<br/>(целевой вариант).....</b>                            | <b>3</b>  |
| <b>1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена<br/>подпрограмма .....</b>                              | <b>5</b>  |
| <b>2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее<br/>реализации, целевые индикаторы и показатели.....</b> | <b>10</b> |
| <b>3. Перечень мероприятий подпрограммы .....</b>  | <b>10</b> |
| 3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант<br>подпрограммы .....  | 11        |
| 3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант<br>подпрограммы .....   | 11        |
| <b>4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы .....</b>   | <b>12</b> |
| <b>5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта<br/>подпрограммы .....</b>                                   | <b>12</b> |
| <b>Приложения.....</b>   | <b>13</b> |
| Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы<br>«Терминально-логистические центры» .....          | 13        |
| Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы<br>«Терминально-логистические центры» .....                         | 15        |

## 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  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– создание сети транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»;</li> <li>– создание портово-промышленных зон.</li> </ul>   |
| Целевые индикаторы и показатели подпрограммы               | <ul style="list-style-type: none"> <li>– ввод в эксплуатацию новых качественных складских площадей;</li> <li>– количество построенных крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»;</li> <li>– количество созданных портово-промышленных зон (ППЗ);</li> <li>– 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.</li> </ul>   |
| Этапы и сроки реализации подпрограммы                      | Подпрограмма реализуется в два этапа.<br>Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.<br>Этап 1 – 2015-2017 гг.<br>Этап 2 – 2018-2020 гг.   |
| Объемы и источники финансирования мероприятий подпрограммы | Общий объем финансирования <b>целевого варианта подпрограммы</b> на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет <b>12 600 млн. руб.</b><br><b>Дополнительная потребность</b> в финансировании целевого варианта Программы составляет в ценах соответствующих лет <b>12 600 млн. руб.</b>   |
| Ожидаемые результаты реализации подпрограммы               | В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме по целевому варианту, к концу 2020 года прогнозируется: <ul style="list-style-type: none"> <li>– ввод в эксплуатацию 2 800 тыс. кв. м качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;</li> <li>– строительство 3 новых крупных транспортно-логистических центров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;</li> <li>– создание 2 портово-промышленных зон (ППЗ) в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка;</li> <li>– создание 3 информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы</li> </ul> |

|   |  |
|---|--|
|   | 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. Прохождение по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области мощных грузопотоков стимулирует развитие терминально-складской инфраструктуры для их обслуживания.

Наибольший объем грузов перевозится в направлении морских портов, где осуществляется их перевалка на морской транспорт. Из общего грузооборота морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, 91% составляют экс-портные грузы (около 200 млн тонн в 2015 г.), которые доставляются преимущественно железнодорожным (96,1 млн тонн) и трубопроводным (93,2 млн тонн) видами транспорта. Около 10 млн тонн экспортных грузов доставляется в морские порты на автомобильном транс-порте и менее 1 млн тонн – на внутреннем водном транспорте.

На импортные грузы, следующие через морские порты, приходится около 7% грузооборота (14,8 млн тонн в 2015 г.), вывозятся они преимущественно на автомобильном (12,2 млн тонн) и железнодорожном видах транспорта (2 млн тонн).

Для подготовки судовых партий экспортных грузов и для приема и обработки импортных грузов в морских портах имеются открытые и крытые склады.

Большая часть экспортных грузов, следующих через морские порты, не требует терминально-складской обработки (нефть и нефтепродукты, уголь, руда и т.д.). При этом грузы, отправляемые на экспорт в контейнерах, нуждаются в предварительной подготовке и формировании судовых партий. Часть импортных грузов, доставляемых в контейнерах, также нуждается в услугах терминально-складской инфраструктуры для их обработки и комплектования.

Морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, занимают лидирующие позиции по перевалке контейнерных грузов. В 2015 году контейнерные терминалы Большого порта Санкт-Петербург и морского торгового порта Усть-Луга обработали около 50% всех контейнерных грузов, проследовавших через морские порты Российской Федерации.

Большой порт Санкт-Петербург занимает первое место среди портов России по контейнерообороту. В 2015 г. по сравнению с 2014 г. контейнерооборот порта Санкт-Петербург снизился с 23,8 млн TEU до 19,8 млн TEU (на 20%), что связано с экономическими санкция-ми, девальвацией рубля и уменьшением потребительского спроса. В перспективе прогнозируется восстановление и дальнейший рост контейнерооборота Большого порта Санкт-Петербург.

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 переагрузка 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.

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 2005-2015 гг.

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, а по обеспеченности торговыми площадями занимают второе место (более 450 кв. м на 1000 жителей) после Самары (около 500 кв. м на 1000 жителей).

Согласно данным Петростата, в 2015 г. в Санкт-Петербурге ввод объектов складской недвижимости (новое строительство и реконструкция) составил 110,8 тыс. кв. м. (294,3 тыс. кв. м - в 2014 г.; сокращение – в 2,7 раз), в Ленинградской области - 92,3 тыс. кв. м (57,8 тыс. кв. м - в 2014 г.; прирост в 1,6 раз). Таким образом, суммарная мощность ввода в 2015 г. (203,1 тыс. кв. м) сократилась на 70% по сравнению с 2014 г.

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 2015 г. площадь качественной складской недвижимости классов «А» и «В» в Санкт-Петербурге достигла 2,8 млн. кв. м., из которых 1,7 млн. кв. м. – класса «А», 1 млн кв. м – класса «В» (согласно данным Knight Frank Research). Начиная с 2013 г. объём предложения качественной складской недвижимости растёт, при этом недвижимость класса «А» стабильно превышает аналогичный показатель для класса «В».

До 2015 г. общий объём ввода в эксплуатацию качественных складских объектов плавно восстанавливался после резкого падения в 2008 – 2009 гг., значительное увеличение объёмов наблюдалось в 2014 г. Однако в 2015 г. объём ввода в эксплуатацию качественных складских объектов снова упал до 182 тыс. кв. м., в т. ч. 126 тыс. кв. м складских объектов класса «А» и 56 тыс. кв. м – класса «В» (в целом сокращение составило 54%).

Общий объем сделок, заключенных в сфере складской недвижимости в течение 2015 г., составил более 240 тыс. кв. м. Наряду с некоторым снижением числа, сделок наблюдается сокращение средней арендуемой складской площади: показатель 2015 г. оценивается в 6,6 тыс. кв. м, что на 13% ниже уровня 2014 г. Вместе с тем средняя арендованная площадь в объектах класса «А» в 2015 г. превысила уровень 2014 г. и достигла 8,5 тыс. кв. м.

Спрос со стороны небольших предприятий ориентирован на склады класса «В». В этом сегменте сохраняется тенденция роста популярности помещений площадью до 2 тыс. кв. м.

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. Основными арендаторами качественных складских комплексов по состоянию на 2015 г. являются торговые и дистрибутивные компании, а также логистические операторы..

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.

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 Санкт-Петербурге и Ленинградской области сохраняется довольно высокий спрос на качественные складские площади. 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.

В настоящее время к зонам наибольшей концентрации складских объектов относятся следующие:

- южное направление (Пушкинский и Колпинский районы Санкт-Петербурга, а также Гатчинский и Тосненский районы Ленинградской области) - большая часть действующих и строящихся складов расположены в промышленной зоне Шушары, а также в зонах Пулково и Предпортовая;
- юго-Западное направление (Петродворцовый и Красносельский районы Санкт-Петербурга, а также Ломоносовский район Ленинградской области) – основная часть складских комплексов находится в промышленной зоне Горелово;
- восточное направление (Всеволожский район Ленинградской области, Колпинский район Санкт-Петербурга) – большая часть складов находится в районе Уткина Заводь и в Колпино;
- северное направление (Выборгский и Калининский районы Санкт-Петербурга, Выборгский район Ленинградской области) – большая часть складов находится в промышленной зоне Парнас, Парголово и Буграх.

Основная часть складов и производственных комплексов находится сегодня южнее Санкт-Петербурга, что объясняется удобством транспортировки грузов по направлению Санкт-Петербург - Москва. В южной части Санкт-Петербурга располагается территория промышленной зоны «Шушары», к концу 2015 г. на неё пришлось около 35% существующего предложения складов. Несмотря на насыщенность этой территории складами, здесь продолжают появляться новые проекты.

Складские комплексы генерируют значительные транспортные потоки, что негативно отражается на условиях дорожного движения и экологической обстановке. В некоторых случаях отсутствуют удобные подъезды к складским объектам и временные парковки для отстоя грузовиков, имеется недостаточное количество погрузо-разгрузочных зон, образуются заторы на подходах к складским комплексам и при выезде автотранспорта на сеть внешних автомобильных дорог. В связи с этим требуется оптимизация схем размещения складских объектов и маршрутов движения грузовых

автомобилей, обслуживающих их, для уменьшения загрузки улично-дорожной сети города и повышения эффективности складской деятельности и автомобильных перевозок.

Несмотря на то, что многие торговые операторы уже обеспечили свои потребности в складских площадях, на рынке сохраняется интерес к аренде складских площадей со стороны ритейлеров и логистических компаний.

В Ленинградской области значительная часть крупных складских и производственно-складских комплексов введена в эксплуатацию в 2015 г., однако ряд объектов пока находится на активной или завершающей стадии строительства.

Согласно прогнозам Colliers International, в 2016 г. основной объем ввода придется на объекты, построенные для собственного использования, или объекты «built-to-suit» – их доля в общем объеме новых введенных складских площадей составит 65%, или около 130 тыс. м. Вместе с тем число новых сделок и, соответственно, новых выводимых проектов «built-to-suit» в ближайшем будущем будет ниже показателей 2014–2015 гг.: с одной стороны, основной спрос на них уже был обеспечен за прошедшие два года, а, с другой, – финансовые условия по таким сделкам претерпели изменения.

В 2016 г. сохранится спрос на складские помещения, основными драйверами которого останутся торговые компании и дистрибьюторы. Прогнозируется увеличение сделок с производственными и логистическими компаниями. Основное количество сделок придется на продажу готовых объектов и на объекты, реализованные по схеме «built-to-suit». По прогнозу свободные на начало 2016 г. площади будут поглощены к концу года.

Проведенный анализ показал, что с ростом грузооборота морских портов, развитием промышленных зон и торговли увеличивается спрос не только на грузоперевозки, но и на терминально-складские и логистические услуги, включая услуги по хранению и дистрибуции товаров, управлению запасами, планированию и оптимизации логистических процессов.

Проведенный анализ показал, что к основным проблемам развития терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания относятся следующие:

- отсутствие системы управления грузовой логистикой в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, что не позволяет оптимизировать прохождение по территории региона мощных грузовых и транспортных потоков (например, увеличить объемы экспортных грузов, доставляемых в морские порты на внутреннем водном транспорте и по трубопроводам, уменьшить объемы перевозок инертных грузов на автотранспорте и т.д.);
- неоптимальная схема размещения складских объектов, наличие множества складов в зоне плотной застройки Санкт-Петербурга, что негативно отражается на условиях дорожного движения и экологической обстановке;
- в Ленинградской области к факторам, сдерживающим развитие рынка складской недвижимости, относятся неразвитость транспортной инфраструктуры и нехватка участков с подготовленной инженерной инфраструктурой;
- недостаточное количество 3PL и 4PL-операторов, оказывающих комплексные услуги по доставке грузов, их складированию, управлению складами и запасами, упаковке и маркировке, страхованию, таможенной очистке и др.;
- отставание в развитии производственно-технической базы и недостаток современных логистических технологий, что зачастую сказывается на низком качестве терминально-складских услуг и логистического сервиса;

– недостаточный уровень развития информационных систем поддержки терминально-складских и логистических услуг.

## **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.

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. потребуются общий объем финансирования в ценах соответствующих лет в размере **12 600 млн. руб.**

**Дополнительная потребность** в финансировании целевого варианта Программы составляет в ценах соответствующих лет **12 600 млн. руб.**

#### **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 2 800 тыс. кв. м качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- строительство 3 новых крупных транспортно-логистических центров 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.

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 |                      |
|-------|--|-------------------|------------------------------|----------------------|
|       |  |                   | 2015 г.<br>(отчет)           | 2020 г.<br>(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.               | -                            | 1                    |
| 3.    | Создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка, нарастающим итогом   | ед.               | -                            | 1                    |
| 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.               | -                            | 2                    |

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

| № п/п | Наименование целевого показателя   | Единица измерения | Значение целевого показателя |                      |
|-------|--|-------------------|------------------------------|----------------------|
|       |  |                   | 2015 г.<br>(отчет)           | 2020 г.<br>(прогноз) |
| 1.    | Ввод в эксплуатацию качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, нарастающим итогом   | тыс. кв. м        |                              | 3300                 |
| 2.    | Строительство крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, нарастающим итогом   | ед.               | -                            | 3                    |
| 3.    | Создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка, нарастающим итогом   | ед.               | -                            | 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.               | -                            | 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                     | -    | -    | 2 925,0 | 5 245,0 | 2 325,0 | 2 105,0 |
|   |   |  | учтено, в том числе:       | -                            | -    | -    | -       | -       | -       | -       |
|   |   |  | Федеральный бюджет         | -                            | -    | -    | -       | -       | -       | -       |
|   |   |  | Бюджет Санкт-Петербурга    | -                            | -    | -    | -       | -       | -       | -       |
|   |   |  | дополнительная потребность | 12 600,0                     | -    | -    | 2 925,0 | 5 245,0 | 2 325,0 | 2 105,0 |
| 1   | Создание сети транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» | Строительство крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области | Всего                      | 7 200,0                      | -    | -    | 1 605,0 | 2 985,0 | 1 365,0 | 1 245,0 |
|   |   |  | учтено, в том числе:       | -                            | -    | -    | -       | -       | -       | -       |
|   |   |  | Федеральный бюджет         | -                            | -    | -    | -       | -       | -       | -       |
|   |   |  | Бюджет Санкт-Петербурга    | -                            | -    | -    | -       | -       | -       | -       |
|   |   |  | дополнительная потребность | 7 200,0                      | -    | -    | 1 605,0 | 2 985,0 | 1 365,0 | 1 245,0 |
| 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                      | -    | -    | 1 220,0 | 2 140,0 | 760,0   | 680,0   |
|   |   |  | учтено, в том числе:       | -                            | -    | -    | -       | -       | -       | -       |
|   |   |  | Федеральный бюджет         | -                            | -    | -    | -       | -       | -       | -       |
|   |   |  | Бюджет Санкт-Петербурга    | -                            | -    | -    | -       | -       | -       | -       |
|   |   |  | дополнительная потребность | 4 800,0                      | -    | -    | 1 220,0 | 2 140,0 | 760,0   | 680,0   |
| 3   | Создание сети   | Создание информационно-  | Всего                      | 600,0                        | -    | -    | 100,0   | 120,0   | 200,0   | 180,0   |

|  |   |   |                            |       |   |   |       |       |       |       |
|--|---|---|----------------------------|-------|---|---|-------|-------|-------|-------|
|  | транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» | 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 | учтено, в том числе:       | -     | - | - | -     | -     | -     | -     |
|  |   |   | Федеральный бюджет         | -     | - | - | -     | -     | -     | -     |
|  |   |   | Бюджет Санкт-Петербурга    | -     | - | - | -     | -     | -     | -     |
|  |   |   | дополнительная потребность | 600,0 | - | - | 100,0 | 120,0 | 200,0 | 180,0 |

**\* 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.