



ПРАВИТЕЛЬСТВО СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ
МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИКИ И ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
РАЗВИТИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

П Р И К А З

29.10.2018

№ 70

г. Екатеринбург

Об утверждении Концепции развития логистического комплекса и оптовой торговли Свердловской области на период до 2035 года

В соответствии с постановлением Правительства Свердловской области от 7.12.2015 № 1083-ПП «Об утверждении Порядка принятия решений о разработке, формирования, утверждения и реализации отраслевых и межотраслевых стратегий социально-экономического развития Свердловской области», во исполнение распоряжения Правительства Свердловской области от 3.08.2017 № 629-РП «Об утверждении Перечня концепций отраслевых и межотраслевых стратегий социально-экономического развития Свердловской области, планируемых к разработке в 2017 году»

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Утвердить Концепцию развития логистического комплекса и оптовой торговли Свердловской области на период до 2035 года (прилагается).
2. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.
3. Настоящий приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.
4. Опубликовать настоящий приказ на «Официальном интернет-портале правовой информации Свердловской области» (www.pravo.gov66.ru).

Министр

А.А. Ковальчик

УТВЕРЖДЕНА

приказом Министерства экономики
и территориального развития
Свердловской области

от _____ № _____

«Об утверждении проекта концепции
развития логистического комплекса
и оптовой торговли в Свердловской
области на период до 2035 года»

**КОНЦЕПЦИЯ
РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА И ОПТОВОЙ ТОРГОВЛИ
В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД ДО 2035 ГОДА**

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	2
Раздел 1. Основания для разработки концепции	3
1.1. Основания для разработки.....	3
1.2. Разработчики стратегии.....	3
1.3. Ответственный исполнитель-координатор и ответственный за контроль и реализацию концепции	3
Раздел 2. Предпосылки, цель и задачи стратегии	4
2.1 Оценка и анализ развития отрасли	4
2.2. Анализ исходной ситуации (SWOT-анализ).....	14
2.3. Критерии и показатели, описывающие проблемную ситуацию за последние 5-10 лет, включая уровень межрегиональной и международной конкурентоспособности	17
2.4. Анализ основных показателей	17
2.5. Оптовая торговля.....	18
Приложение 1	27
Приложение 2	33
Приложение 3	34
Приложение 4	35

ВВЕДЕНИЕ

Основные понятия, используемые в стратегии:

Стратегия разработана в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р, Стратегией развития торговли в Российской Федерации на 2015–2016 годы и период до 2020 года, утвержденной приказом Министерством промышленности и торговли России от 25.12.2014 № 2733, направлениями «Развитие транспортно-логистического потенциала Свердловской области» и «Сбалансированное развитие территорий муниципальных образований, расположенных на территории Свердловской области» Стратегии социально-экономического развития Свердловской области на 2016 – 2030 годы, утвержденной Законом Свердловской области от 21 декабря 2015 года № 151-ОЗ «О Стратегии социально-экономического развития Свердловской области на 2016 – 2030 годы».

РАЗДЕЛ 1. ОСНОВАНИЯ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ КОНЦЕПЦИИ

1.1. ОСНОВАНИЯ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ

Федеральный закон от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

Закон Свердловской области от 15 июня 2015 года № 45-ОЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации, осуществляемом на территории Свердловской области».

Постановление Правительства Свердловской области от 07.12.2015 № 1083-ПП «Об утверждении Порядка принятия решений о разработке, формирования, утверждения и реализации отраслевых и межотраслевых стратегий социально-экономического развития Свердловской области».

Распоряжение Правительства Свердловской области от 03.08.2017 № 629-РП «Об утверждении Перечня концепций отраслевых и межотраслевых стратегий социально-экономического развития Свердловской области, планируемых к разработке в 2017 году».

Перечень поручений Губернатора Свердловской области от 05.06.2017 № 13-ЕК пп.

1.2. РАЗРАБОТЧИКИ СТРАТЕГИИ

Министерство экономики и территориального развития Свердловской области.

1.3. ОТВЕТСТВЕННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ-КООРДИНАТОР И ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗА КОНТРОЛЬ И РЕАЛИЗАЦИЮ КОНЦЕПЦИИ

Министерство экономики и территориального развития Свердловской области, А.А. Ковальчик – Министр экономики и территориального развития Свердловской области.

РАЗДЕЛ 2. ПРЕДПОСЫЛКИ, ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ СТРАТЕГИИ

2.1 ОЦЕНКА И АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

В условиях цифровой трансформации экономики России, ее ориентации на прорывной путь развития, в том числе за счет инновационной составляющей, развитой логистический комплекс является одним из ключевых факторов социально-экономического роста в масштабах страны. Логистика обеспечивает структурирование внешних и внутренних материальных и нематериальных потоков, сопутствующих им финансовых и информационных потоков, оптимизацию бизнес-процессов и минимизацию общих затрат ресурсов. Логистический комплекс опирается на единство экономического и информационного пространства страны, формирует и интегрирует ее межрегиональные связи в международное экономическое и информационное пространство.

Под логистическим комплексом в данном документе понимается система взаимосвязанных механизмов управления (политик), предназначенных для организации и оптимизации материальных, нематериальных и людских потоков ресурсов. В логистическом комплексе принимается равенство всех потоков ресурсов в любых экономических системах и высокая роль автоматизации и информационной логистики как базы его функционирования и развития.

Под логистикой же понимается комплекс механизмов управления материальными, нематериальными, временными и людскими потоками ресурсов с целью их оптимизации.

Для целей данного документа в структуре логистического комплекса условно выделяются следующие виды логистики:

- 1) логистика потребительских товаров последней мили;
- 2) логистика грузов;
- 3) логистика информационных и финансовых ресурсов;
- 4) логистика людских ресурсов.

Логистика потребительских товаров последней мили

Торговля потребительскими товарами в России за последние десятилетия существенно трансформировалась. Пережив преобразования от стихийных рынков и магазинов шаговой доступности до цивилизованных форм торговли в виде супермаркетов и торговых центров, торговля потребительскими товарами стремительно наращивает сегмент Интернет-торговли. Более того, самый «неприкосновенный» сегмент торговли продуктами питания, традиционно относимый к сегменту исключительно магазинных продаж, был освоен электронной торговлей и, по мнению экспертов, на сегодняшний день, является одним из драйверов ее развития.

Согласно исследованиям, проведенным компанией DATAInsight объем внутрироссийских онлайн-продаж вырос с 235 миллиардов рублей в 2011 году до 945 миллиардов рублей в 2017 году. Количество заказов растет на 22 % ежегодно.

По данным Росстата в Свердловской области доля продаж через Интернет в общем объеме оборота розничной торговли в 2017 году составила 1,8 процента – а это в абсолютных цифрах более 19 миллиардов рублей.

Интернет-торговля как современная форма осуществления коммерческой деятельности отличается от привычных форм ведения бизнеса характером реализуемых коммерческих функций. Основные, вспомогательные и обеспечивающие функции (такие как продажа и, маркетинг, информационное и финансовое сопровождение) перенесены в виртуальную форму. Фактически, продвижение товаров, поиск контрагентов, подготовка и заключение сделки в Интернет-торговле значительно снижают отдельные виды транзакционных издержек, характерные привычному для нас рынку, и экономят время, имеющее высокую ценность в современном мире. Интернет, таким образом, снижает барьеры для входа на рынок, повышает интенсивность конкуренции, расширяет географию рынков, так как место заказа не ограничено ничем кроме непосредственно доступа к сети.

В то же время, виртуальные операции не ликвидируют потребность в физических операциях, а зачастую усиливают их значимость, что смещает акценты в конкуренции между интернет-продавцами от коммерческих функций к технологическим, то есть в сторону логистики. При этом, логистическая составляющая должна обеспечивать удовлетворение потребностей как в услугах магистральной доставки товаров, так и в логистических услугах последней мили. Это сразу открывает Интернет-торговле огромный новый рынок сбыта и формирует целый комплекс электронных услуг, таких как услуги агрегации и комплектования в заказы товаров разных поставщиков и/или продавцов.

Достичь конкурентного преимущества среди компаний, которые делают примерно одно и то же, можно только предлагая потребителю уникальную структуру услуг. Именно логистическая деятельность, обеспечивающая Интернет-торговлю, становится в современных реалиях источником конкурентного преимущества.

Современные способы организации логистики являются основой конкурентного преимущества, и, наконец, непрерывное и опережающее совершенствование организации логистики является способом поддержания установленного конкурентного преимущества.

Несмотря на увеличивающиеся темпы роста внутрироссийского рынка электронной торговли, стоит отметить, что по-прежнему существенную долю этого роста составляет трансграничная торговля. По данным Центрального банка Российской Федерации объем товаров, приобретенных в иностранных Интернет-магазинах в 2017 году составил 8,9 млрд долларов США. Это порядка 500 млрд рублей (если среднегодовой курс принять за 55 рублей за доллар). Это в 1,8 раза больше, чем в 2016 году (4,9 миллиарда долларов США).

Вместе с тем, необходимо понимать, что поток трансграничных электронных покупок, в основном, это поток грузов, перемещаемых с востока на запад в центральную часть России, в том числе по транспортно-логистической инфраструктуре, расположенной на территории Свердловской области. Этот факт

дает ряд возможностей по трансформации региона в полноценный современный логистический хаб, осуществляющий не только транзит грузов, но и их переработку и перераспределение.

Логистика грузов

Логистика грузов или магистральная логистика обеспечивает движение товаров посредством транспортно-логистической инфраструктуры федерального, регионального и местного уровней.

Под транспортно-логистической инфраструктурой понимается технологический комплекс, предназначенный для организации передвижения, хранения и обработки товаров и складские и контейнерные терминалы, транспортно-логистические комплексы, а также здания, сооружения, устройства и оборудования, обеспечивающие функционирование объектов транспортно-логистической инфраструктуры, связанные железнодорожными и внутренними водными путями.

Совместно транспортная и логистическая инфраструктуры с опорой на рационализацию размещения логистических и производственных мощностей дают возможности повысить эффективность использования природных ресурсов, социально-экономического потенциала регионов, дают импульс развитию предпринимательства и расширяют возможности международного сотрудничества. Как следует из мирового опыта формирования логистической инфраструктуры, в развитых странах логистика дает 10-15% ВВП, в России – только 1,5-2%.

Неэффективность транспортно-логистической системы – это один из основных факторов, сдерживающих экономический рост регионов России. По экспертным оценкам стоимость перемещения грузов на одинаковое расстояние в России в 3 раза больше, чем в европейских странах при кратных временных затратах. Так, например, в Свердловской области накладные расходы в поставках продукции сельскохозяйственного назначения по оценке часто превышают 40%. Средние логистические расходы по данным европейских стран составляют 15%.

Объемы оптовой торговли Свердловской области, а это как показано на рисунке 1, почти 2 триллиона рублей, свидетельствуют о необходимости координации всех участников этого рынка и формирования эффективной логистической инфраструктуры на территории области.



Рисунок 1. Оборот оптовой торговли Свердловской области.

В соответствии с данным выше определением, в транспортно-логистической инфраструктуре можно условно выделить следующие взаимосвязанные укрупненные составляющие:

- 1) транспортная инфраструктура, как базовая система физического перемещения грузов;
- 2) товаропроводящая и оптово-распределительная инфраструктура.

Транспортная инфраструктура

Сформированная на федеральном уровне система транспортных коридоров – первый шаг, который в стратегической перспективе должен обеспечить повышение транзитного потенциала страны и стать основой для развития транспортно-логистического комплекса в регионах.

Свердловская область в этой системе обладает исключительно выгодным геополитическим положением, которое определяется прохождением через ее территорию двух основных транспортных коридоров федерального и регионального значения:

- 1) широтного транспортного коридора (включает железнодорожную Транссибирскую магистраль и автодорогу федерального значения «Пермь – Екатеринбург», «Екатеринбург – Тюмень»), который является основным транспортным коридором федерального значения, обеспечивающим движение грузов через территорию области с запада на восток (приложение 2);
- 2) меридионального коридора (включает железную дорогу «Екатеринбург – Ивдель» и автодорогу Челябинск – Екатеринбург – Серов – Ивдель) который является основным транспортным коридором регионального значения, обеспечивающим движение грузов по территории области с юга на север (приложение 3).

Оба транспортных коридора пересекаются на территории Екатеринбурга, образуя сеть обходов для принятия и перераспределения транспорта и грузов с вылетных направлений:

- на юг – в сторону Челябинска и Кургана,

- на восток – в сторону Тюмени и Ханты-Мансийского автономного округа,
- на запад – в сторону Пермского края и Башкирии.

Оба коридора на сегодняшний день сформированы частично и их завершение в стратегических документах федерального и регионального уровней является приоритетом. Тем не менее, прохождение уже сформированной части трасс указанных коридоров по территориям муниципальных образований Свердловской области является для них конкурентным преимуществом и сказывается на социально-экономических показателях их развития. В этих муниципалитетах, как правило, выше плотность населения, улично-дорожной сети, инженерной и социальной инфраструктуры.

В пределах Свердловской области расположен один из крупнейших железнодорожных узлов России – Екатеринбургский железнодорожный узел (рисунок 2), расположенный на основном ходе Транссиба. Всего в узле стыкуется семь железнодорожных подходов. Пермский, Казанский, Курганский, Тюменский и Челябинский имеют общероссийское значение, Нижне-Тагильский и Егоршинский – региональное значение.

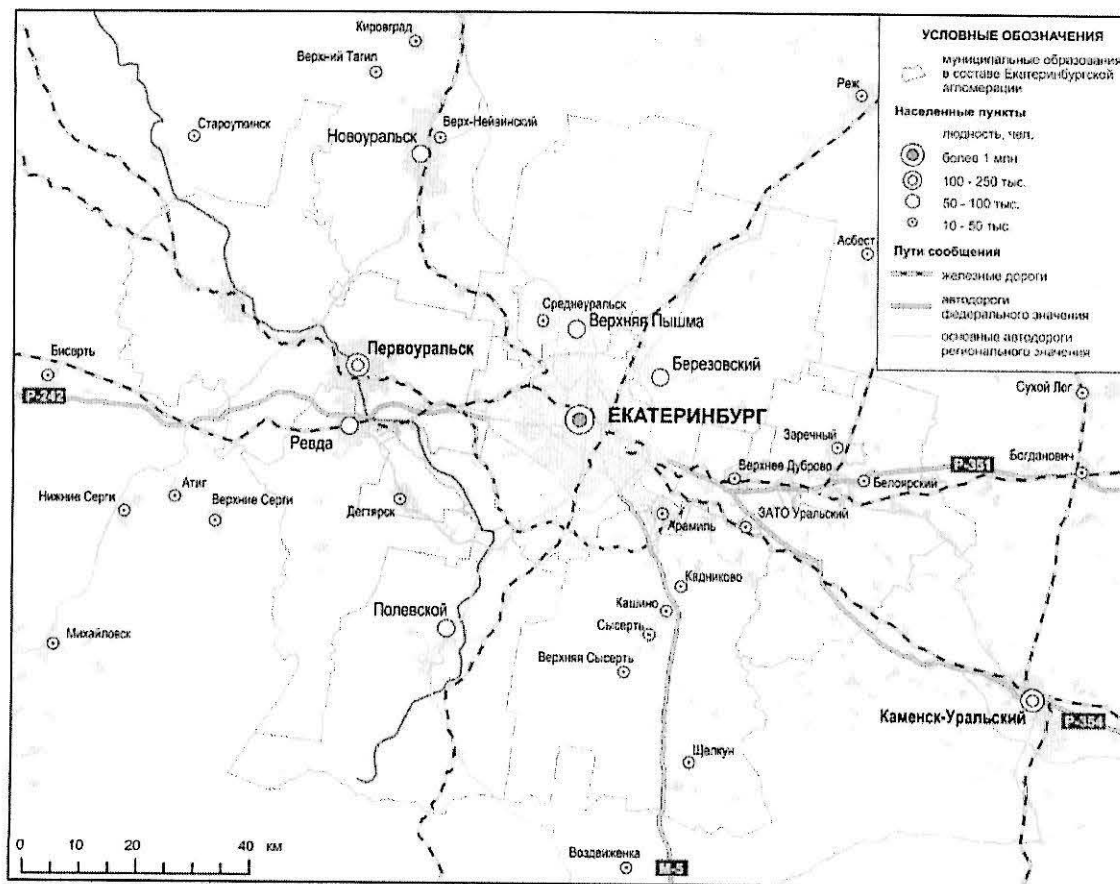


Рисунок 2. Екатеринбургский железнодорожный узел.

Екатеринбургский железнодорожный транспортный узел расположен в пределах Екатеринбургской агломерации, через которую непосредственно проходит автодорожный транспортный коридор «Запад-Восток». В пределах агломерации на основе екатеринбургской кольцевой автомобильной дороги сформирован крупный автодорожный узел, в котором сходятся четыре

автомобильные дороги федерального значения (Пермь – Екатеринбург, Екатеринбург – Тюмень, подъезд к г. Екатеринбург от М-5 «Урал» и Екатеринбург-Шадринск Курган) и важнейшие дороги регионального значения (Екатеринбург - Нижний Тагил – Серов, Екатеринбург – Реж –Алапаевск, Екатеринбург-Невьянск, Екатеринбург – Полевской, подъезд к п. Кольцово).

В пределах города Екатеринбурга расположен один из наиболее крупных, современных и динамично развивающихся аэропортов России, аэропорт «Кольцово», который в стратегической перспективе планируем трансформировать в авиационный грузовой трансферный узел – хаб, в том числе для отправки пассажиров и грузов на североамериканский континент.

Развитая железнодорожная и дорожная сеть, наличие современного аэропорта, мощная собственная экспортно-ориентированная грузовая база, обладающая большим потенциалом контейнеризации, и присутствие крупнейших транспортно-логистических компаний России на территории региона, позволяют Свердловской области претендовать на роль распределительного центра не только на соседние регионы, но и на регионы, находящиеся на значительном удалении.

Объемы отправления и получения грузов по Свердловской области, приведены на рисунке 3. Как видно из графика, объемы перевозки грузов железнодорожным и автомобильным транспортом сопоставимы.

На фоне вышесказанного, согласно результатам научно-исследовательской работы «Принципы формирования Екатеринбургской агломерации», выполненной по заказу Министерства строительства и инфраструктуры Свердловской области, в грузоперевозках в Свердловской области преобладает доминирование автомобильного автотранспорта, имеющее тенденцию к сохранению в силу большого объема малокомплектных партий грузов, а имеющиеся объекты логистики тяготеют к территории Екатеринбургской городской агломерации как к транспортному узлу федерального значения, так и к стабильно развивающемуся рынку потребления.

Среднее расстояние, на которое перевозятся грузы автомобильным транспортом, росло в последние годы быстрыми темпами. Так, в Свердловской области за период с 2005 по 2015 годы значение этого показателя увеличилось с 19,5 километра до 127 километров. Для перевозок грузов железнодорожным транспортом среднее расстояние существенно варьируется для грузов различных категорий. На полигоне Свердловской железной дороги 80% всех грузов перевозились на расстояния не менее 458 километров (в основном промышленное сырье, формовочные материалы) и не более 2017 километров (черные металлы). В среднем по России по всем категориям грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, среднее расстояние составляет примерно 1800 километров.

Объемы отправления и получения грузов, млн. тонн

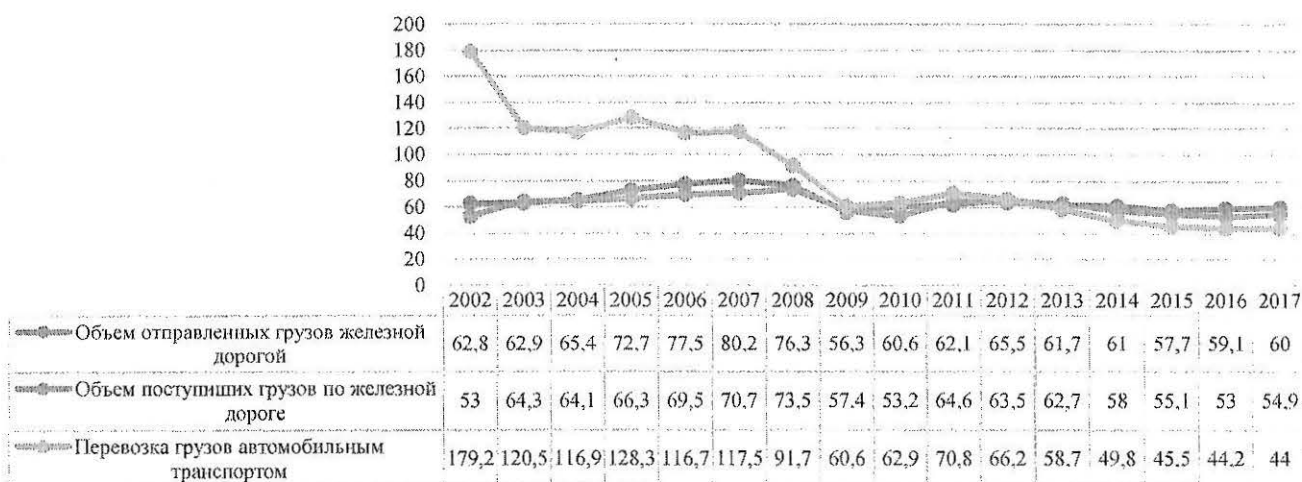


Рисунок 3. Объемы отправления и получения грузов, млн. тонн.

Спрос на автомобильные перевозки определен в наибольшей степени со стороны предприятий строительного комплекса и в значительно более низких объемах со стороны агропромышленного и лесопромышленного комплексов. На прочие производства приходится менее 20 процентов перевозок грузовым автомобильным транспортом.

Можно говорить о сформировавшейся конкуренции за грузоотправителей между организациями, осуществляющими перевозки грузов автомобильным транспортом и железной дорогой. Для анализа конкуренции в этой сфере следует принимать во внимание, что в 2016 году скорость перевозки грузов в контейнерах в соответствии с нормами АО «РЖД» составляла 366,5 км/сутки, при этом автотранспорт, как основной конкурент, имеет возможность выполнять перевозки со скоростью 800 км/сутки и более на расстояние до 3500-4000 км, таким образом, традиционные контейнерные направления Москва-Екатеринбург, Екатеринбург-Сургут-Нижневартовск все более становятся «автомобильными», а промышленные предприятия области вынуждены переходить на единственный вид транспорта – автомобильный, являющийся самым дорогим, но, в большей степени чем железнодорожный, удовлетворяющий потребности предприятий в скорости перемещения грузов (рисунок 4).



Рисунок 4. Грузооборот автомобильного транспорта, млн. тонн/км

Товаропроводящая и оптово-распределительная инфраструктура на территории Свердловской области представляет собой стихийно сложившуюся сеть распределительных центров, в основном сформированную торговыми сетями, большая часть из которых сосредоточенна в пределах Екатеринбургской кольцевой автодороги. В Екатеринбурге сосредоточено более двух миллионов квадратных метров складской недвижимости, из которых более половины класса «А» и «В».

По итогам 8 месяцев 2018 года общий объем предложения качественной складской недвижимости во всех регионах России (рисунок 5) составил около 24 млн кв.м, из которых 57% или около 13,7 млн кв.м расположены в Московском регионе, 13% или 3,2 млн кв.м – в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, а 30% или 7,1 млн кв.м – в других регионах России.

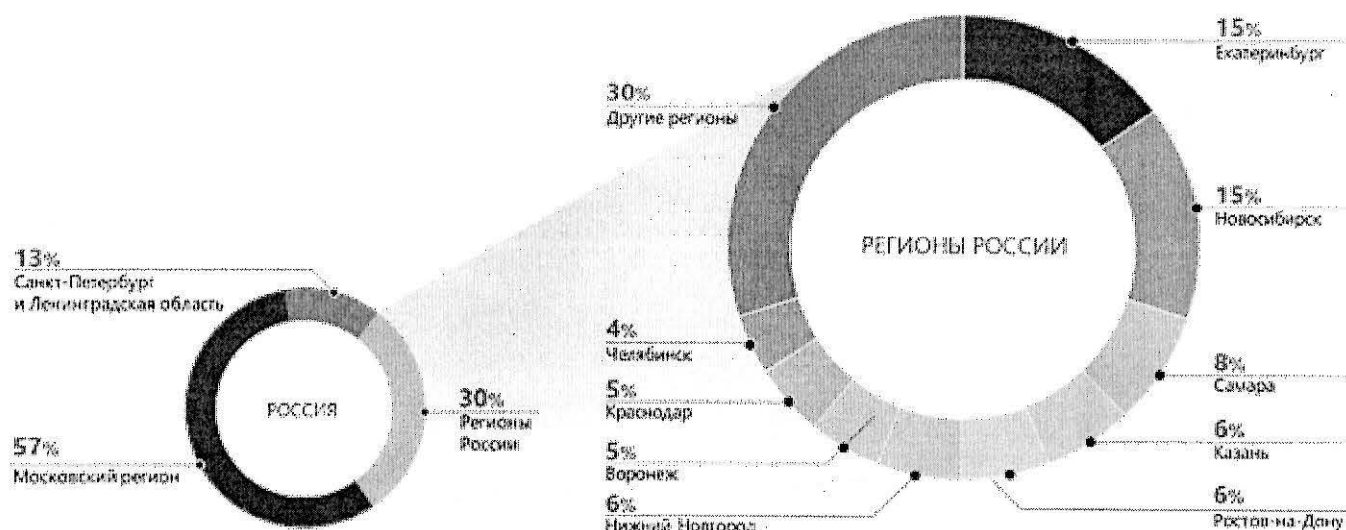


Рисунок 5. Объем предложения качественной складской недвижимости во всех регионах России.

Преобладающее большинство складов в Свердловской области строится в формате built-to-suit, однако спекулятивное строительство также присутствует на рынке. Например, в Екатеринбурге в складском комплексе ООО «РОЛСИ» идет спекулятивное строительство третьей очереди площадью около 50 000 кв. м. с мультитемпературными камерами, а также достраивается около 15 000 кв. м. в складском комплексе «Петровский 2».

Крупнейшими складскими объектами, запланированными к вводу до конца 2018 года, являются Складской комплекс «Петровский 2» площадью 16 900 кв. м. и «PNK Парк Косулино» (5-й корпус) площадью 14 400 кв. м.

Стоит отметить, что несмотря на существенный объем качественных складских площадей (третий после Москвы и Санкт-Петербурга) потребность в них сохраняется, а формируемое рынком предложение не в полной мере удовлетворяется из-за ориентации новых объектов в первую очередь на крупных арендаторов.

Наибольшую долю в структуре спроса по итогам 8 месяцев 2018 года в регионах России сформировал сегмент дистрибьюторов (рисунок 6).

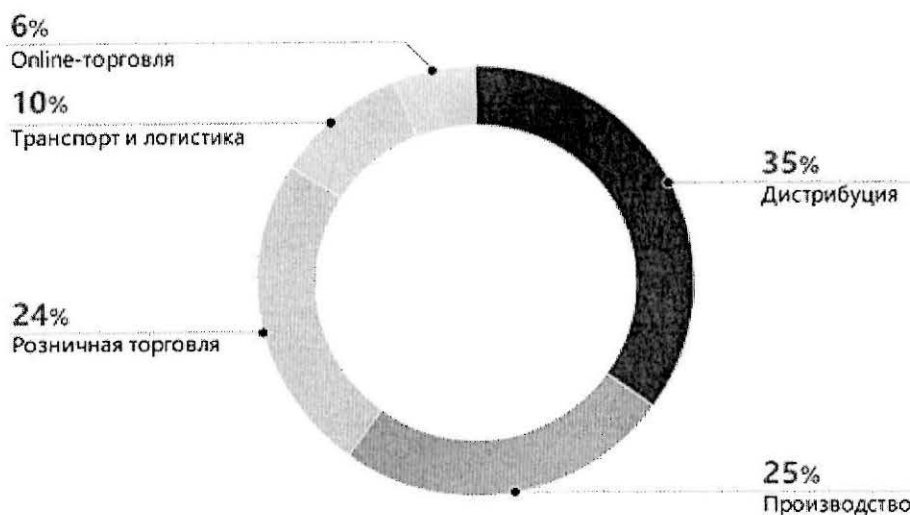


Рисунок 6. Структура спроса по итогам 8 месяцев 2018 года.

Однако, если смотреть на ретроспективную динамику, то наибольшую долю в структуре спроса в регионах России на протяжении длительного периода времени формирует сегмент розничной торговли. На текущий момент ряд крупных розничных сетей ищет подходящие земельные участки в регионах России для строительства собственных распределительных центров. По прогнозам аналитиков Knight Frank, к концу 2018 года именно в сегменте розничной торговли будут заключены крупнейшие сделки на рынке складской недвижимости регионов России, что позволит ему сформировать основную долю в структуре спроса.

Все это в совокупности с отсутствием внятной политики развития и инструментов координации участников рынка логистических услуг приводит к образованию разрозненной складской инфраструктуры различного назначения, слабо интегрированной с существующей транспортной инфраструктурой и проектами ее развития, что в свою очередь увеличивает нагрузку на нерассчитанные на это инфраструктурные объекты.

Кроме того, сформировавшаяся к текущему моменту система, не обеспечивает единства экономического пространства Свердловской области. Она не учитывает формирование на ее территории системы городских агломераций и не ориентирована на развитие потенциальных внутрирегиональных (таких как, восточный дублер меридионального транспортного коридора) и межрегиональных (таких как, северный широтный ход) связей.

Следует отметить, что в складывающейся системе местные товаропроизводители и, в первую очередь производители продовольственных товаров, имеют весьма ограниченные возможности интеграции в такую систему, поскольку развитые формы торговых предприятий формируют спрос на продукцию, имеющую товарный вид, современную упаковку, соответствующую высоким требованиям качества и пищевого контроля. Очевидно, что в такой ситуации выделение группы специализированных многофункциональных агрологистических комплексов, способных обеспечить прием сельскохозяйственной продукции от товаропроизводителей, ее предпродажную подготовку и/или переработку, надлежащее хранение и транспортировку к месту

реализации становится одним из приоритетов региональной политики. Учитывая, что Свердловская область граничит и имеет транспортные связи с регионами, ориентированными на производство сельскохозяйственной продукции, данное преимущество необходимо использовать с максимальной выгодой, создавая условия и привлекая местных товаропроизводителей Курганской области и Республики Башкортостан.

Вместе с тем Президентом Российской Федерации в Послании Федеральному Собранию Российской Федерации от 1 марта 2018 года поставлены амбициозные задачи по развитию Северного морского пути, контейнерных перевозок, формирования узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров и увеличению пропускной способности Транссибирской железнодорожной магистрали.

Информационная логистика

Информационная логистика является одним из элементов логистического комплекса, организующего поток информации, сопровождающий потоки ресурсов. Задачей информационной логистики является обеспечение высокой степени наполнения информацией систем управления, а также предоставление каждому уровню иерархии управления логистической системы необходимой ему информации должного качества и в необходимые сроки.

Всеобъемлющая кооперация, характерная для современной мировой экономики, подразумевает широкое сотрудничество между предприятиями в области продаж, сервиса, цепочек поставок, а также интеграцию процессов на базе логистических информационных технологий. Если в период всеобщего внимания к информационным технологиям усилия организаций как правило были сосредоточены преимущественно на совершенствовании внутренних процессов, то в настоящее время мировым трендом является концентрация усилий на взаимоувязке функционирования десятков разнопрофильных предприятий и организаций, входящих в различные структуры.

Если в традиционной логистической цепи процессное управление потоками ресурсов начинается, как правило, от поставщика к потребителю, то современные подходы формирования интегрированной логистики предполагают преимущественную обработку информационных потоков, формируемых потребителями. То есть производство и поставка ресурсов не для «склада», а для удовлетворения индивидуализированных требований потребителей. При этом потребитель здесь понимается в широком смысле слова, объединяющем субъектов, которые формируют как материальные, так нематериальные и людские ресурсы, например, такие как потребность в кадровом обеспечении.

Описываемая модель требует формирования качественной информационной логистической инфраструктуры, базовых точек информационного притяжения, в которых сконцентрирована информация о ресурсных потребностях потребителей. Важным является то, что формирование такой системы подразумевает создание механизмов координации потребителей и производителей, выработку новых механизмов взаимодействия всех участников рынка.

На сегодня необходимо формирование качественной информационной логистической инфраструктуры, базовых точек информационного притяжения, в которых сконцентрирована информация о ресурсных потребностях поставщиков и потребителей логистических услуг. Важным является то, что формирование такой системы подразумевает создание механизмов координации потребителей и производителей, выработку новых механизмов взаимодействия всех участников рынка. Необходимым условием для формирования информационно-логистического комплекса является высокий уровень обеспеченности всей территории Свердловской области широкополосным доступом к сети Интернет, а также наличие профессиональных кадров в сфере IT, способных как создать, так и развивать информационные системы, дифференцированные по потребностям потребителей и поставщиков логистических услуг.

Главная цель информационной логистики – это оптимально обеспечить необходимой информацией процесс организации и управления материальным и/или сопутствующими потоками, т.е. рациональное управление информационным потоком по всей логистической сети и на всех уровнях

2.2. АНАЛИЗ ИСХОДНОЙ СИТУАЦИИ (SWOT-АНАЛИЗ).

Сильные стороны.

- выгодное геополитическое положение на пересечении двух основных транспортных коридоров федерального и регионального значения;
- концентрация транспортной и социальной инфраструктуры в центрах трех городских агломераций, а также отдельных КЕСР (ключевых единицах системы расселения);
- деятельность на территории региона крупнейших транспортно-логистических компаний России, что обеспечивает наличие современных технологий и компетенции в области логистики;
- широкое сетевое бизнес-взаимодействие участников логистического рынка на базе развитой транспортно-логистической инфраструктуры;
- высокая степень вовлеченности Свердловской области и сопредельных территорий в мировые хозяйственные связи;
- возможность кооперационного взаимодействия с Южноуральским транспортно-логистическим комплексом, позволяющая более эффективно использовать ресурсы обоих регионов, разделяя сферы влияния и в то же время создавая здоровую конкуренцию в некоторых секторах логистики;
- наличие базы для подготовки профессиональных кадров, в том числе в области логистики и транспорта;
- элементы инновационной инфраструктура (технопарки, промышленные и научно-внедренческие кластеры, особая экономическая зона «Титановая долина»);
- развитая инфраструктура ведения международной и внешнеэкономической деятельности;
- интеграция региона в межрегиональные, внутрифедеральные, международные транспортные потоки;

- наличие комплекса инфраструктурных проектов, включенных в отраслевые и ведомственные документы стратегического планирования, направленных

на формирование единого экономического пространства Свердловской области;

- промышленная специализация региона, формирующая основные транспортно-логистические потребности;

- высокая концентрация научных и образовательных организаций;

- наличие сельскохозяйственных земель, обрабатываемых сельскохозяйственными организациями и крестьянскими (фермерскими) хозяйствами, с преобладающей долей производства продукции животноводства;

- сложившийся рынок информационных и телекоммуникационных услуг.

Слабые стороны.

- высокая степень дифференциации социально-экономического развития муниципальных образований Свердловской области;

- стихийный характер формирования транспортно-логистической инфраструктуры региона и чрезмерная концентрация объектов логистики в кольце Екатеринбургской кольцевой автодороги;

- недостаточная и неравномерная транспортная связность территории Свердловской области;

- недостаточное кадровое обеспечение транспортно-логистической сферы, в том числе специалистами по внедрению информационных технологии и средств автоматизации в логистическом комплексе;

- расположение в зоне континентального климата с характерными для Урала погодными аномалиями;

- неоднородное покрытие территории региона информационно-телекоммуникационной сетью Интернет;

- высокий уровень конкуренции в производстве продукции животноводства со стороны соседних регионов;

- слабое межрегиональное взаимодействие (нормативно-правовые, организационные, финансовые аспекты).

Возможности.

- формирование опорной системы транспортно-логистических узлов промышленного и сельскохозяйственного назначения федерального и регионального значения и ее интеграция в систему промышленных, сельскохозяйственных узлов и городских агломераций Свердловской области;

- снижение транспортной нагрузки на транспортную инфраструктуру региона за счет организации транспортно-логистических потоков, путем исключения участков местной улично-дорожной сети муниципального образования из основных потоков;

- трансформация аэропорта Кольцово в авиационный транспортный грузопассажирский хаб;

- формирование единого экономического пространства Свердловской области за счет реализации комплекса инфраструктурных проектов, включенных в отраслевые и ведомственные документы стратегического планирования;

- возможность увеличения объемов сортировки и переработки грузов за счет увеличения грузопотока по сформированным и перспективным транспортным коридорам (по Северному морскому пути, Транссибирской железнодорожной магистрали и т.п.);

- формирование перевалочного хаба и системы распределительных центров грузов, перевозимых железнодорожным транспортом контейнеров, в том числе за счет увеличения объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в Российской Федерации;

- реализация механизмов сбыта продукции местными сельскохозяйственными организациями, крестьянскими (фермерскими) хозяйствами и хозяйствами населения, в том числе и дикорастущей продукции;

- формирование на территории области системы оптово распределительных центров глубокой переработки сельскохозяйственной продукции, обеспечения ее надлежащего хранения и предпродажной подготовки;

- формирование информационно-логистической системы, интегрированной в нормативно-правовое поле европейского союза и восточных соседей (Китай, Корея, Япония) в которую включены крупные логистические и информационные операторы Российской Федерации;

- увеличение доли производства экологически чистой сельскохозяйственной продукции.

Угрозы.

- дальнейшая концентрация транспортно-логистической инфраструктуры в центральных регионах России (Москва, Санкт-Петербург);

- конкуренция со стороны Новосибирской области и ближайших соседей (Челябинская область, Тюменская область, Пермский край);

- дальнейшая централизация таможенного ресурса в столичных регионах страны;

- снижение инвестиционной и/или производственной активности, обусловленное изменением общеэкономической ситуацией в стране;

- слаборазвитая транспортная инфраструктура, либо дисбаланс в развитии инфраструктурных проектов (в основном, бюджет) и бизнес-проектов (в основном, частные инвестиции) без учета перспектив формирования транспортно-логистического комплекса;

- дефицит трудовых ресурсов, несоответствие спроса и предложения трудовых ресурсов;

- высокая степень импортозависимости технологического оборудования и программного обеспечения;

- высокая степень импортозависимости сырья для производства продуктов и самих продуктов питания.

2.3. КРИТЕРИИ И ПОКАЗАТЕЛИ, ОПИСЫВАЮЩИЕ ПРОБЛЕМНУЮ СИТУАЦИЮ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 5-10 ЛЕТ, ВКЛЮЧАЯ УРОВЕНЬ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ И МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

По данным Всемирного банка на 2018 год, Россия по уровню развития логистики находится на 85-м месте из имеющихся 167. Сосед России - Финляндия - на 12-м месте. Среди стран БРИК Россия занимает последнюю позицию. России необходимо улучшить свои позиции с логистической инфраструктурой (73-е место), показатель своевременности доставки (72-е место), таможенное оформление (126-е место). Недостатки развития как логистики в целом, так и транспортной логистики в частности сильно затрудняют рациональное функционирование логистических цепей, что наносит большой ущерб экономике страны. Следует помнить, что в развитых странах логистика дает 10-15% ВВП, в России - только 1,5-2%.

Накладные расходы в поставках продукции сельскохозяйственного назначения по оценке часто превышают 40%. Средние логистические расходы по данным европейских стран составляют 15%. Таким образом, логистика потенциально может снизить их в три раза.

Государственная поддержка агропромышленного комплекса в Российской Федерации осуществляется в рамках реализации государственной программы развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013-2020 гг., утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 14.07.2012 г. № 717.

Широкополосный доступ в интернет (далее – ШПД) имеют 23,7 абонента на 100 человек. Это выше среднероссийского уровня (21 абонент на 100 человек), однако значительно ниже показателей регионов-лидеров – Новосибирской области, Москвы и Санкт-Петербурга (34, 33 и 32 абонента на 100 человек соответственно).

В секторе мобильного широкополосного доступа Свердловская область по итогам 2017 года демонстрирует показатель 69 абонентов на 100 человек. Это на 40% меньше чем в Москве и Московской области (114 абонентов на 100 человек), и на 33% меньше, чем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (103 абонента). Среднероссийский показатель – 80 абонентов на 100 человек. В целом доступ к интернету в Свердловской области есть у 77,3% домохозяйств, что лучше среднего показателя по России (71%).

2.4. АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Таблица 1. Основные статистические показатели.

Наименование показателя	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Средняя скорость товародвижения на автомобильном транспорте, км/сут.	–	–	–	–	550	600	600	600
Площадь складских помещений класса «А» и «В» всего в Свердловской области, тыс. кв. м	–	–	–	–	853	955	1075	1209

Наименование показателя	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Объем оборота оптовой торговли в Свердловской области, млрд. рублей	1354	1534	1392	1380	1423	1615	1732	1981
Объем контейнерных и контрейлерных* перевозок в общем объеме перевозок грузов железнодорожным транспортом, млн. TEU	2,3	2,7	2,9	3,1	3,2	3,0	3,3	3,9
Объем грузовых перевозок и почты в международном аэропорту Кольцово, тыс. тонн	22,9	24,8	25,8	27,8	25,3	22,6	27,6	27,7
Объем погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте в Свердловской области, млн. тонн	60,6	62,1	65,0	61,4	61,0	57,7	59,1	60
Удельный выброс вредных веществ от автотранспортных средств в Свердловской области / Екатеринбург, %	—	—	—	—	34,2	29,8	32,1	32,3 / 88,7
Доля грузовых автомобилей класса Евро-5 и выше от общего объема грузовых автомобилей, зарегистрированных на территории Свердловской области, %	—	—	—	2,4	—	—	—	—
Нарушения правил движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств в Свердловской области, количество	—	—	—	—	—	—	—	—
Число абонентов фиксированного широкополосного доступа в Интернет на 100 человек населения	—	14,3	16,7	18,6	20,1	23,2	21,1	23,7

2.5. ОПТОВАЯ ТОРГОВЛЯ

Торговля Свердловской области представлена двумя крупными секторами: оптовой и розничной торговли.

За 2017 год оборот оптовой торговли организаций всех видов деятельности составил 1,98 трлн. рублей (рисунок 7,8), что больше соответствующего периода прошлого года в фактических ценах на 12 %, в сопоставимых ценах на 10 %.

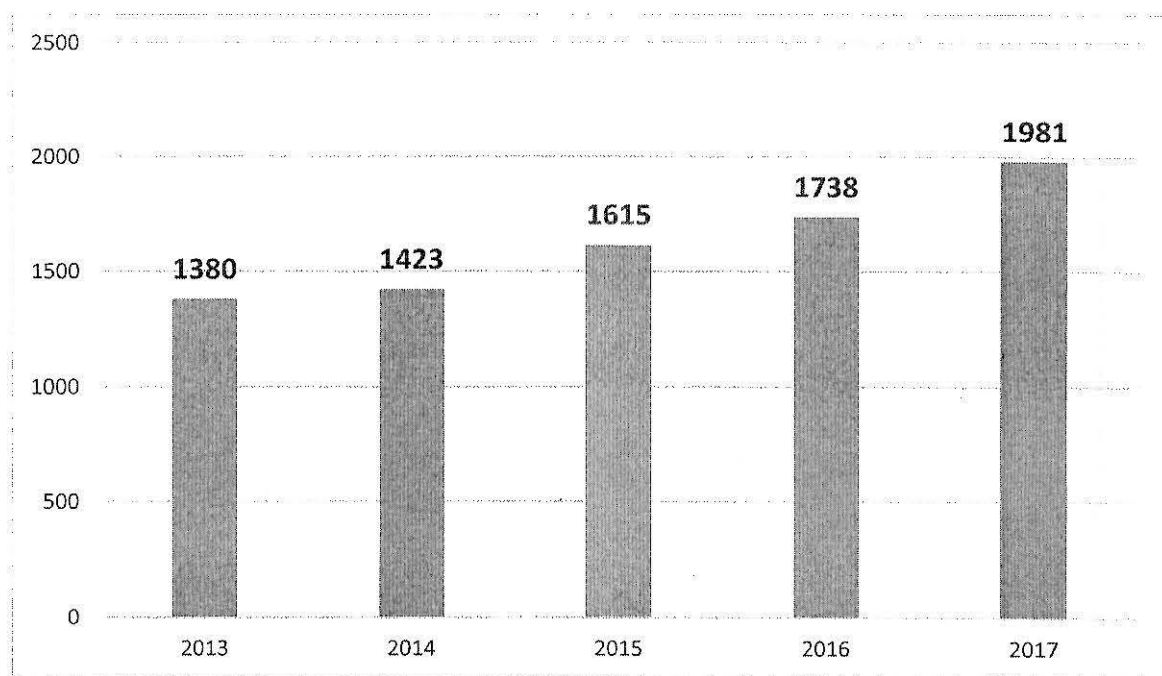


Рисунок 7. Оборот оптовой торговли Свердловской области, млрд. рублей.

За 9 месяцев (январь – сентябрь) 2018 года оборот оптовой торговли составил 1,54 трлн. рублей, это 101,3 % в сопоставимых ценах к аналогичному периоду прошлого года.

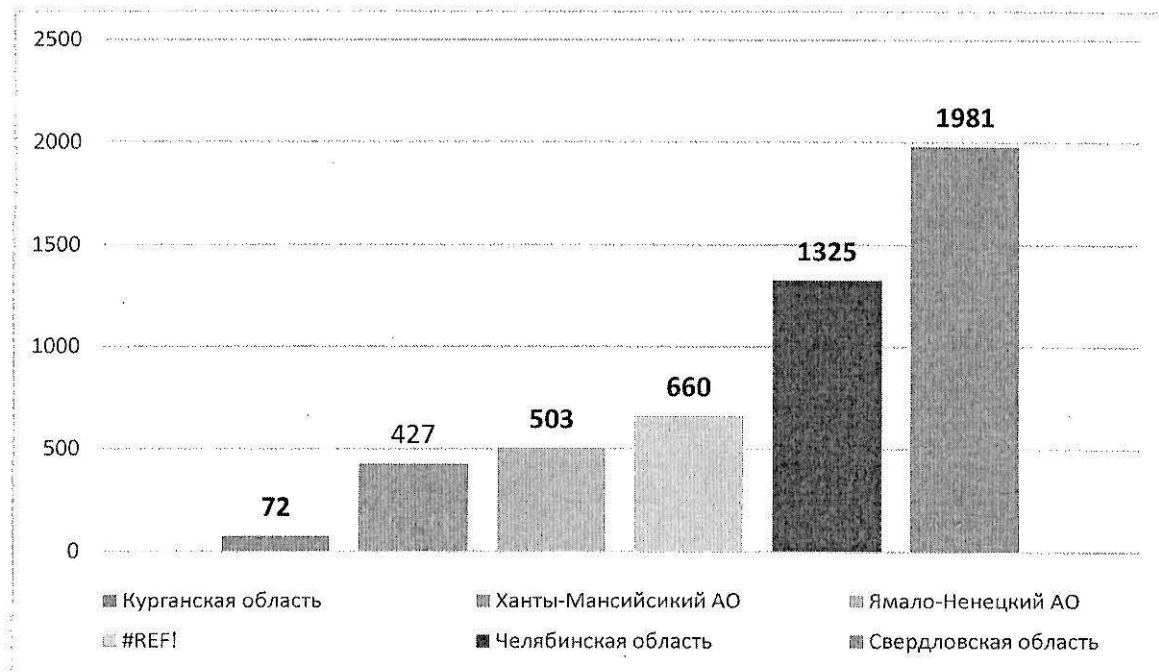


Рисунок 8. Оборот оптовой торговли регионов, входящих в УрФО, в 2017 году, млрд. рублей.

В таблице 2 представлена структура оборота оптовой торговли крупных и средних организаций оптовой торговли по видам экономической деятельности

Таблица 2. Структура оборота оптовой торговли по видам деятельности крупных и средних организаций оптовой торговли в 2016 году

Оптовая торговля, включая торговлю через агентов, кроме торговли автотранспортными средствами и мотоциклами	100,0
Оптовая торговля через агентов (за вознаграждение или на договорной основе)	1,6
Оптовая торговля сельскохозяйственным сырьем и живыми животными	0,2
Оптовая торговля пищевыми продуктами, включая напитки, и табачными изделиями	17,8
Оптовая торговля непродовольственными потребительскими товарами	11,0
Оптовая торговля несельскохозяйственными промежуточными продуктами, отходами и ломом	49,3
Оптовая торговля машинами и оборудованием	6,7
Прочая оптовая торговля	13,4

Таблица 3. Вывоз основных видов пищевых продуктов в 2016 году.

	Свердловская область	Челябинская область	Курганская область	Тюменская область	ХМАО	ЯНАО
Мясо, т	53 401	114 221	2 368	2 007	1 308	–
Консервы мясные, тыс. б.	–	0,1	–	27,5	–	–
Колбасные изделия, т.	2 504	16 813	2 058	175	–	1,2
Сыры, т.	3 278	48,7	–	75,7	–	–
Масло сливочное, т.	847	30,9	65,9	120	–	–
Масло растительное, т.	–	148 519	–	–	–	–
Сахар, т.	–	–	–	–	–	–
Мука, тыс. т.	6,6	249	153	19,7	–	–
Крупа	–	51 401	4 595	5 556	–	–

Таблица 4. Ввоз основных видов пищевых продуктов в 2016 году

	Свердловская область	Челябинская область	Курганская область	Тюменская область	ХМАО	ЯНАО
Мясо, т	77330	19784	8124	23084	10457	221
Консервы мясные, тыс. б.	16161	4916	538	4949	920	218
Колбасные изделия, т.	32111	12283	1192	12266	4896	890
Сыры, т.	15355	5013	262	1322	502	73,8
Масло сливочное, т.	2164	2115	7,3	970	688	167
Масло растительное, т.	97353	81239	2743	2461	359	81
Сахар, т.	29013	55415	3038	8746	1733	14
Мука, тыс. т.	164	79,3	18,9	58,7	21,2	3,3
Крупа	11827	15784	2176	3931	459	28,7

Среднесписочная численность работников в организациях оптовой торговли (таблица 5) по итогам 2016 года составила 126 тыс. человек. Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций оптовой торговли увеличилась с 22,4 тыс. рублей в 2015 году до 23,6 тыс. рублей в 2016 году.

Таблица 5. Среднесписочная численность и среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в организациях оптовой торговли по видам экономической деятельности

	среднесписочная численность работников в организациях оптовой торговли	среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций оптовой торговли
Оптовая торговля, включая торговлю через агентов, кроме торговли автотранспортными средствами и мотоциклами	125999	23618,1
Оптовая торговля через агентов (за вознаграждение или на договорной основе)	7628	23828,9
Оптовая торговля сельскохозяйственным сырьем и живыми животными	1268	16687,9
Оптовая торговля пищевыми продуктами, включая напитки, и табачными изделиями	18264	22152,1
Оптовая торговля непродовольственными потребительскими товарами	25406	22898,9
Оптовая торговля несельскохозяйственными промежуточными продуктами, отходами и ломом	35451	25261,2
Оптовая торговля машинами и оборудованием	16094	27857,1
Прочая оптовая торговля	21889	20225,3

Вопрос стратегического развития отрасли оптовой торговли является совокупностью задач по развитию товаропроводящей системы, складской и логистической инфраструктуры.

2.6. Миссия и Цель стратегии

МИССИЯ.

Свердловская область – крупнейший международный транспортно-логистический узел, встроенный в опорную национальную и международную транспортную сеть.

ЦЕЛЬ.

Формирование современного/инновационного конкурентоспособного логистического комплекса на территории Свердловской области путем формирования конкурентоспособности транспортно-логистической системы Свердловской области на мировом и российском рынке, развития оптовой торговли на территории Свердловской области и системы информационной логистики.

2.7. Задачи стратегии

Таблица 6. Перечень задач, планируемый результат и сроки исполнения

Метод (основные мероприятия)	Результат	Срок
1	2	3
Задача 1.1		
Формирование транспортно-логистического каркаса, интегрированного в федеральные и международные транспортные коридоры	Формирование проектов логистической инфраструктуры Свердловской области	
Задача 1.2		
Повышение эффективности логистической инфраструктуры Свердловской области	Сбалансированное развитие всех видов транспорта для расшивки «узких мест» транспортировки грузов, повышения эффективности доставки	
Задача 1.3		
Повышение конкурентоспособности транспортно-логистической системы Свердловской области на внутрироссийском и международном уровнях	Увеличение площадей логистических комплексов классов А++ и А+; сбалансированное развитие всех видов транспорта для расшивки «узких мест» транспортировки грузов, повышения эффективности доставки; встраивание в мировые правила оформления и обработки грузов.	

Задача 1.4		
Создание условий для развития информационной логистики Свердловской области	Эффективное функционирование информационно-логистических систем на территории Свердловской области, удовлетворяющих потребности всех поставщиков и потребителей логистических услуг, интегрированных в федеральное (мировое) информационно-логистическое (или экономическое?) пространство	
Задача 1.5		
Снижение отрицательных последствий от осуществления логистической деятельности на территории Свердловской области	Повышение доли экологически-безопасных видов транспорта (Ж/д вместо авто-), и вывод транспорта из зон концентрации населения.	
Задача 2.1		
Увеличение грузооборота железнодорожным и авиационным транспортом	Увеличение грузооборота железнодорожным и авиационным транспортом	
Задача 2.2		
Создание благоприятных условий развития оптовой торговли на территории Свердловской области	Увеличение объемов оптовой торговли Свердловской области	

Ключевые направления (критические точки), на решение которых направлена задача.

Задача 1. Формирование регионального опорного логистического каркаса и интеграция его в федеральные и международные транспортные коридоры

- Определение приоритетных мест размещения ТЛЦ;
- Развитие терминально-складской инфраструктуры в соответствии с потребностями экономики;
- Использование механизмов ГЧП при реализации инфраструктурных проектов транспортно-логистического комплекса.

Задача 2. Повышение эффективности логистической инфраструктуры Свердловской области

- Создание грузового таможенного терминала на территории аэропорта «Кольцово» и включение его в систему логистических комплексов Российской Федерации.

Задача 3. Повышение конкурентоспособности транспортно-логистической системы Свердловской области на внутрироссийском и международном уровнях

- Применение инновационных технологий при строительстве,

реконструкции и эксплуатации транспортной и терминально-складской инфраструктур.

- Приоритетное создание логистических комплексов класса А++, А+, А, В+, с постепенным отказом от логистических комплексов класса С и D

Задача 4. Создание условий для развития информационной логистики Свердловской области

- Формирование информационно-логистической платформы с привлечением крупных логистических и информационных операторов и ее интеграция в федеральное и мировое экономическое пространство
- Создание условий для наполняемости информационных ресурсов местными транспортными и логистическими операторами, а также информацией о потребностях местных производителей
- Подготовка и переподготовка кадров для обеспечения формирования и развития современного информационно-логистического комплекса.
- Создание системы мониторинга и прогнозирования развития оптовой торговли на основе технологии больших данных.

Задача 5. Снижение отрицательных последствий от осуществления логистической деятельности на территории Свердловской области

- Стимулирование условий для использования грузовых автомобилей экологического класса Евро-5 и выше.
- Использование современных инновационных материалов при строительстве и реконструкции дорожного полотна.
- Стимулирование к технологиям, снижающим энергозатраты на эксплуатацию объектов (замкнутые циклы водо- и энергопотребления).

Задача 6. Увеличение грузооборота железнодорожным и авиационным транспортом

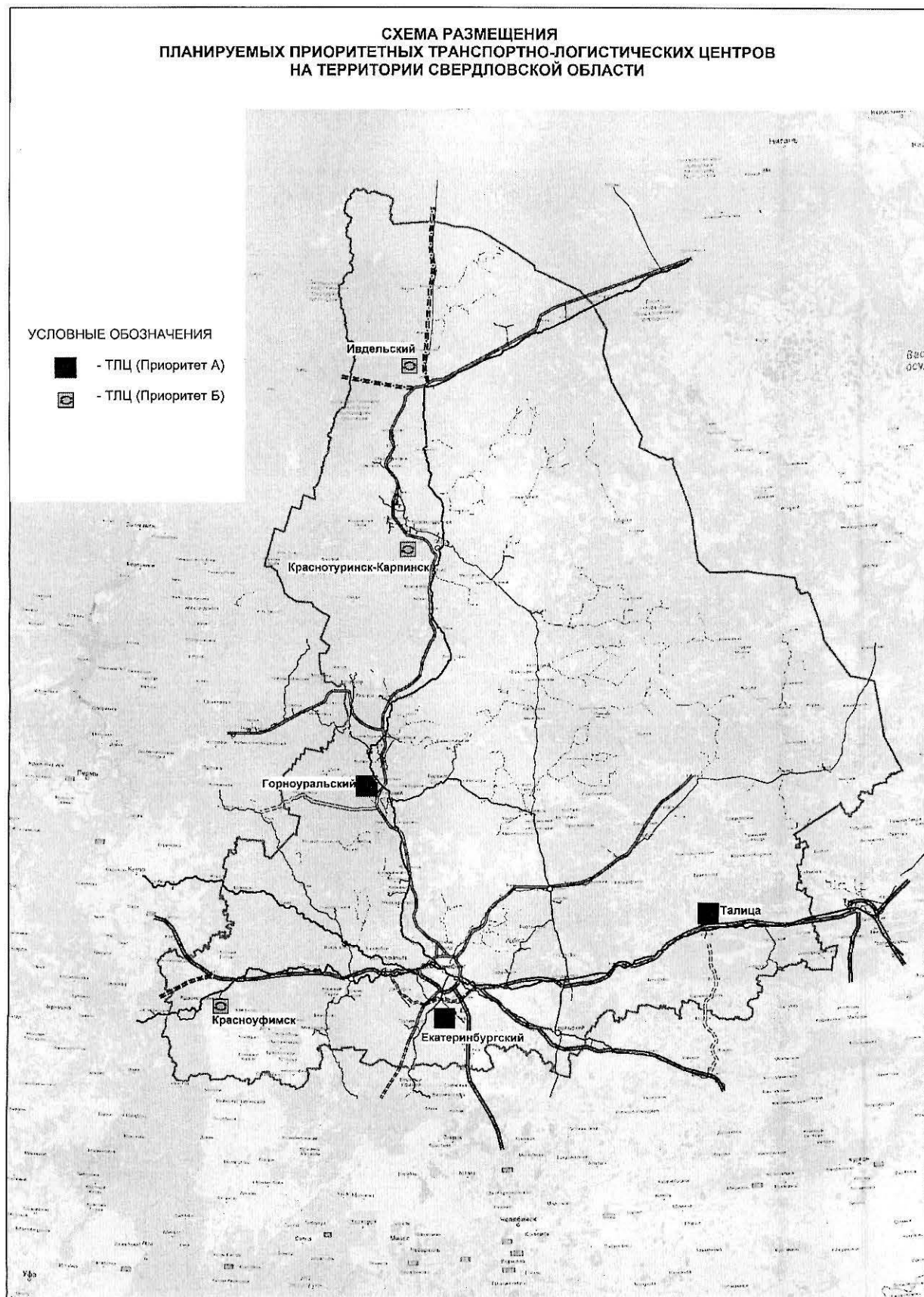
- Развитие инфраструктуры аэропорта Кольцово
- Развитие высокоскоростного грузового железнодорожного движения на территории региона
- Организация железнодорожного транспортного коридора для связи с Северным широтным ходом и морским портом Сабетта.
- Включение участка железнодорожного коридора Соликамск–Екатеринбург в БЕЛКОМУР.
- Организация железнодорожного и автомобильного транспортных коридоров – восточного дублера меридионального транспортного коридора Екатеринбург – Серов.

Задача 7. Создание благоприятных условий развития оптовой торговли на территории Свердловской области

- Внедрение прогрессивных форм и методов оптовой торговли с использованием логистических комплексов категории А,

высокотехнологичных погрузочно-разгрузочных средств мобильного транспорта, высокоэффективных видов многооборотной тары.

- Повышение эффективности оптовой торговли путем улучшения системы контейнерных и контрейлерных перевозок.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.**Территориальная привязка и графическая информация**

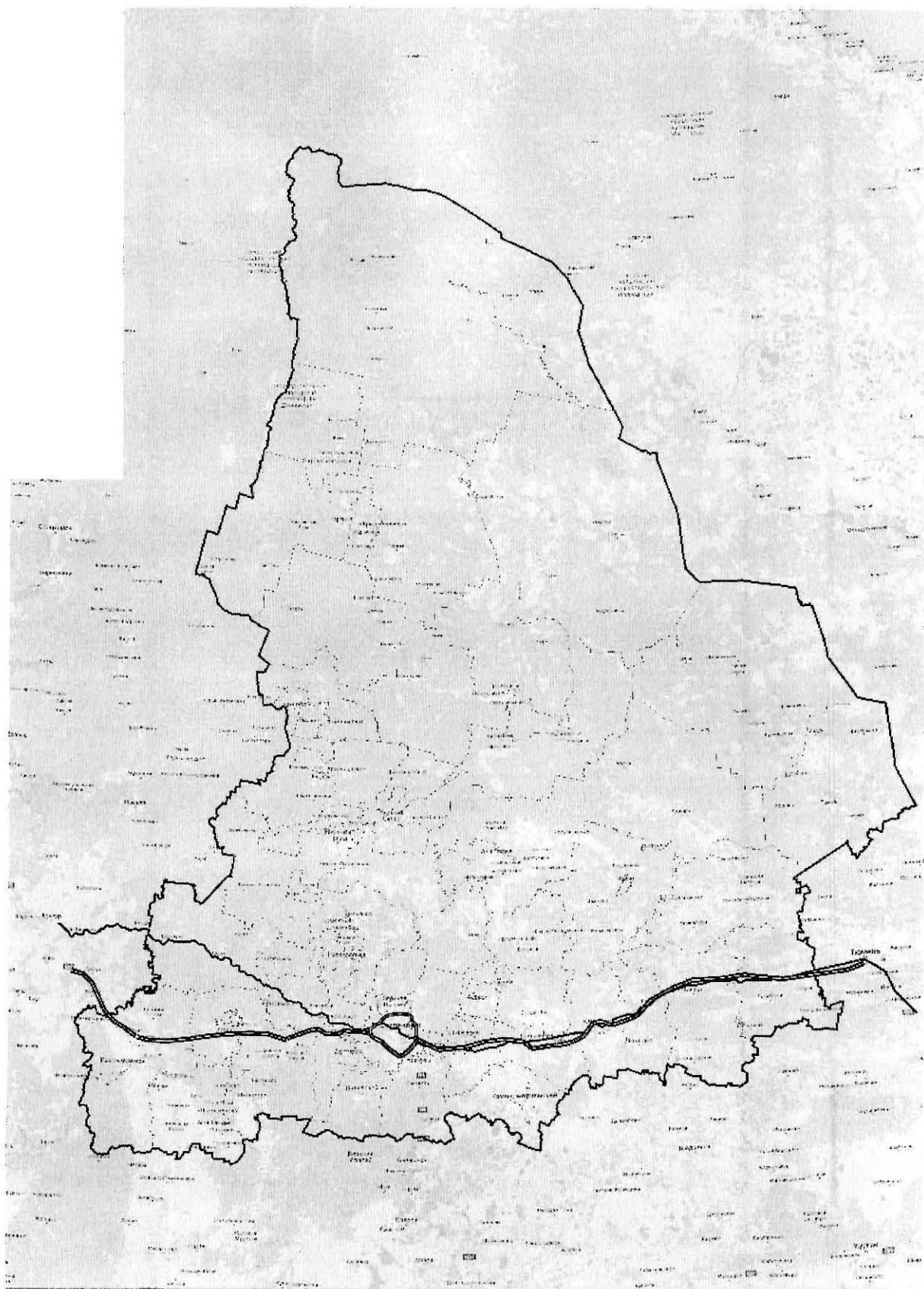
Потенциал Узлы	Структура коммуникаций										Примечания
	Участие видов транспорта в перевозках		Вектора корреспонденций/транспортный потенциал								
	вид транспорта	характеристика	Межмуниципальные (внутрирегиональные)	+/-	Межрегиональные	+/-	Федеральные	+/-	Международные	+/-	
ПРИОРИТЕТ А											
1. Торгово-логистический центр (далее – ТЛЦ) «Екатеринбургский» в составе: - ТЛЦ «Екатеринбург» на базе ст. Седельниково; - Грузовой двор на ст. Гипсовая; Екатеринбург-Сортировочный (с перепрофилированием на внутри-агломерационное значение)	Воздушный (грузопотоки)	Аэроп. «Кольцово» более 20 тыс самолетовылетов, 3 млн пассажиров и до 25 тыс тонн грузов в год. 56 авиакомпаний (из них 32 российских и 24 зарубежных)			Области Приуралья, Поволжского и Сибирского федеральных округов	+	54 федеральных направления, лидеры: Москва, Санкт-Петербург	+	66 зарубежных направлений, лидеры: Анталия, Хургада и Шарм-Эль-Шейх	+	
	Ж/дорога (ОАО РЖД)	Электрифицированные двухпутные железнодорожные пути (всего 7 вылетных направлений)			Основные грузоотправители в Свердловскую область (далее – СО): Челябинская, Республика Коми, Пермский край, Республика Башкортостан, Ханты-Мансийский АО. Основные грузополучатели: Тюменская, Челябинская, Пермский край, Ханты-Мансийский АО.	+	Основные грузоотправители в СО: Курганская, Кемеровская, Омская, Оренбургская, Приморский край. Основные грузополучатели: Московская, Ленинградская, Кемеровская, Иркутская, Оренбургская, Краснодарский и Приморский края, Чеченская республика, Татарстан и Удмуртия.	+	Основной грузоотправитель в СО: Казахстан (уголь Экибастузского месторождения)	+	
	Автомобильный	Скоростная дорога категории ИБ (всего	Екатеринбург-Нижний Тагил,	-	Екатеринбург-Каменск-Уральский-	-	Р-242 (Казань-Пермь-	+			

		10 вылетных направлений) -Челябинск (М5 «Урал») -Пермь (Р242) -Курган (Р354) -Тюмень (Р351) -Нижний Тагил (Р352) -Верхняя Пышма -Полевской (Р355) -Березовский -Реж -Кольцово	Екатеринбург-Ирбит,		Курган (Курганская область), Екатеринбург-Серов-Ханты-Мансийск (Ханты-Мансийский АО),	+	Екатеринбург), Р-351 (Екатеринбург-Тюмень), М-5 «Урал»(<u>Москва-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-Челябинск</u>)	+			
2.ТЛЦ Восточный «Талица»	Ж/дорога (ОАО РЖД)	Электрифицированные двухпутные	Ж/д станции: Тугулым,Бахметское, Юшала, Чупино, Талица, Ощенково,Аксариха, Камышлов, Кокшаровский, Еланский, Пышминская, Богданович)	+	Тюмень Каменск-Уральский – Шадринск - Курган	+					
	Автомобильный	трасса Р351 «Сибирский тракт (дублер)» Екатеринбург – Тюмень (Верхнее Дуброво, Белоярский, Богданович, Камышлов), северное направление на Ирбит (Байкалово, Туринская Слобода) южное направление (слабо развито) направление на	Камышлов, Ирбит, Туринск	-	Тюмень Курганская область (Шадринск)	+					

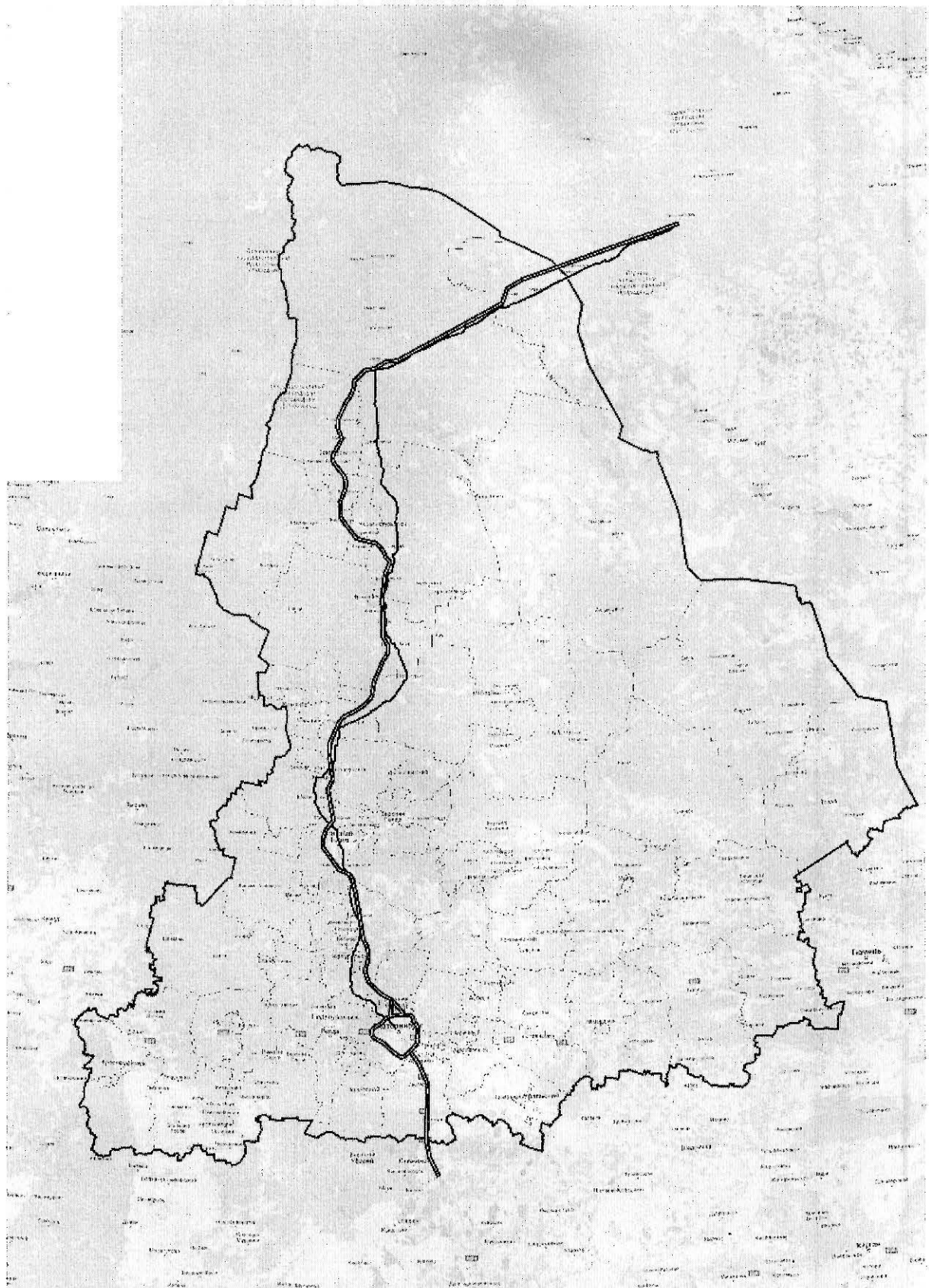
		Шадринск) – на пос.Боровской, с. Бутка, с. Елань.									
3. ТЛЦ «Горноуральский»	Ж/дорога (ОАО РЖД)	Электрифицированная двухпутная+ неэлектрифицированная однопутная (выход на Красноуральск)		+	Екатеринбург - Нижний Тагил - Ивдель – Приобье (Ханты-Мансийский АО)	+					
	Автомобильный	(трасса Р352) «Серовский тракт» Екатеринбург-Нижний Тагил (ЕКАД, г. Верхняя Пышма, г. Среднеуральск, г. Новоуральск, г. Кировград, г. Невьянск, г. Нижний Тагил), Восточное направление – г. Верхняя Салда, г. Алапаевск; Северное направление – г. Кушва, г. Верхняя Тура, г. Красноуральск, г. Нижняя Тура, г. Лесной. Западное направление - слабо развито.	Красноуральск, Кушва, Нижний Тагил, Верхняя Салда, Невьянск	+	Пермский край	-					

ПРИОРИТЕТ Б											
1. ТЛЦ «Красноту- ринск- Карпинск»	Ж/дорога (ОАО РЖД)			-							
	Ж/дорога (ведомств.)	Электрифицирован- ные (Карпинск-Серов- Кушва) и неэлектрифицирован- ные (Пелым-Ивдель- Серов-Алапаевск) однопутные железнодорожные пути	Покровск- Уральский- Серов-Кушва (электрифицир- ованные), Ивдель-Серов- Алапаевск (неэлектрифици- рованные)	+							
	автомобиль- ный	Категория II		-							
2.ТЛЦ «Ивдельский»	Ж/дорога (ОАО РЖД)	Неэлектрифицирован- ные однопутные железнодорожные пути		-	Ивдель-Нягань- Приобье	+					
	автомобиль- ный	Категория III		-	Ивдель-Югорск- Ханты-Мансийск	-					
3. ТЛЦ Западный «Красноуфимск»	Ж/дорога (ОАО РЖД)	Электрифицированна- я двухпутная		+	Пермь	+					
	автомобиль- ный	(трасса Р242) «Ново- Московский тракт» Екатеринбург-Пермь (г. Первоуральск, г. Ревда, п.г.т. Дружинино), Западное направление – г. Красноуфимск, п.Ачит Северное направление (слабо развито)- с. Старобухарево, пос. Первомайский;	Первоуральск, Нижние Серги, Красноуфимск	+	Пермь Уфа	- -					

ПРИЛОЖЕНИЕ 2.



ПРИЛОЖЕНИЕ 3.



ПРИЛОЖЕНИЕ 4.

Основные показатели по этапам концепции.

№	Наименование показателя	Едини- ца изме- рения	2016 год (факт)	2017 год (оценка)	Плановое значение показателя по годам реализации стратегии													
					2018 год		2019 год		2020 год		2021 год		2024 год		2030 год		целевой ориенти р, 2035 год	
					Минимальное	Целевое	Минимальное	Целевое	Минимальное	Целевое	Минимальное	Целевое	Минимальное	Целевое	Минимальное	Целевое	Минимальное	Целевое
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1.	Задача (1) Формирование транспортно-логистического каркаса, интегрированного в федеральные и международные транспортные коридоры																	
2	Количество новых ТЛЦ в Свердловской области	ед.	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	1	3	2	4	2	6
3	в т.ч. федерального уровня	ед.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1
4.	Задача (2) Повышение эффективности транспортно-логистической инфраструктуры Свердловской области																	
5	Средняя скорость товародвижения на автомобильном транспорте	км/ч	600	600	600	700	680	750	700	800	750	800	800	900	900	1100	1000	1300
6	Наличие грузового таможенного терминала на территории аэропорта «Кольцово» / в ТЛЦ «Екатеринбург»	+/-	—	—	—	—	—	—	—	+ / -	- / -	+ / -	- / -	+ / +	- / +	+ / +	- / +	+ / +
7.	Задача (3) Повышение конкурентоспособности транспортно-логистической системы Свердловской области на внутрироссийском и международном уровнях																	
8	Площадь складских помещений класса «А» и «В» всего в Свердловской области	тыс. кв. м	1075	1209	1300	1300	1400	1489	1450	1668	1500	1885	1700	2260	1900	2500	2100	2800

[illegible]

16	Нарушения правил движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств в Свердловской области	количество																
17	Задача(6) Увеличение грузооборота железнодорожным и авиационным транспортом.																	
18	Объем грузовых перевозок и почты в международном аэропорту Кольцово	тыс. тонн	27,6	27,7	28	28	28	28,2	28	28,6	28,2	28,8	28,3	29,6	28,5	31,8	29	34
19	Объем погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте в Свердловской области	млн. тонн	59,1	60	61	61	60	63	63	68	65	76	70	85	74	95	78	110
20	Задача(7) Создание благоприятных условий развития оптовой торговли на территории Свердловской области.																	
21	Объем оборота оптовой торговли в Свердловской области	млн. рублей	1732	1981	2139	2139	2060	2310	2142	2495	2228	2695	2428	3100	2623	3500	2833	4000
22	Объем контейнерных и контрейлерных* перевозок в общем объеме перевозок грузов железнодорожным транспортом	млн. TEU	3,3	3,9	4,3	4,3	4,4	4,7	4,6	5,2	4,8	5,7	5,6	7,1	6,0	8,9	7,0	11,2