



ПРАВИТЕЛЬСТВО СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ  
МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИКИ И ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
РАЗВИТИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

П Р И К А З

06.05.2024

№ 7-НПА

г. Екатеринбург

**О Концепции развития логистического комплекса Свердловской области  
на период до 2035 года с целевыми ориентирами до 2040 года**

В соответствии с постановлением 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», во исполнение распоряжения Правительства Свердловской области от 05.07.2023 № 421-РП «Об утверждении Перечня концепций отраслевых и межотраслевых стратегий социально-экономического развития Свердловской области и Перечня отраслевых и межотраслевых стратегий социально-экономического развития Свердловской области»

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить Концепцию развития логистического комплекса Свердловской области на период до 2035 года с целевыми ориентирами до 2040 года (прилагается).
2. Признать утратившим силу приказ Министерства экономики и территориального развития Свердловской области от 29.10.2018 № 70 «Об утверждении Концепции развития логистического комплекса и оптовой торговли Свердловской области на период до 2035 года».
3. Настоящий Приказ опубликовать на «Официальном интернет-портале правовой информации Свердловской области» ([www.pravo.gov66.ru](http://www.pravo.gov66.ru)).

Министр

Р.Р. Садыков

УТВЕРЖДЕНА  
приказом Министерства экономики  
и территориального развития  
Свердловской области  
от 06.05.2024 № 7-Н17А  
«Об утверждении Концепции  
развития логистического комплекса  
Свердловской области на период  
до 2035 года с целевыми ориентирами  
до 2040 года»

**КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА  
СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД ДО 2035 ГОДА С ЦЕЛЕВЫМИ  
ОРИЕНТИРАМИ ДО 2040 ГОДА**

## **РАЗДЕЛ 1. ОСНОВАНИЕ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ КОНЦЕПЦИИ**

### **1.1. Нормативно-правовая база**

Концепция развития логистического комплекса Свердловской области на период до 2035 года с целевыми ориентирами до 2040 года (далее – Концепция) разработана в соответствии с:

1) Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р;

2) паспортом федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги»;

3) Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р;

4) Стратегией социально-экономического развития Свердловской области на 2016–2030 годы, утвержденной Законом Свердловской области от 21 декабря 2015 года № 151-ОЗ;

5) ведомственным проектом «Формирование сети транспортно-логистических центров», паспорт утвержден 29 декабря 2022 года.

### **1.2. Разработчик концепции**

Министерство экономики и территориального развития Свердловской области.

## **РАЗДЕЛ 2. ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ КОНЦЕПЦИИ**

### **2.1. Потенциал Свердловской области для развития транспортно-логистической системы**

Свердловская область географически расположена в «глубине», но в то же время в самом центре России – на границе Европы и Азии, что обеспечивает не только транспортную доступность и доступность рынков сбыта, но и безопасность на фоне обостренной внешнеполитической обстановки.

Кроме выгодного транспортного-географического положения регион является одним из лидеров по генерации и потреблению грузов. Свердловская область является одним из ключевых субъектов Российской Федерации по вкладу в экономику страны. По итогам 2021 года регион занял седьмое место по объему валового регионального продукта.

Драйвером экономики Свердловской области является металлургическая промышленность. По итогам 2021 года регион занимает первое место по объемам отгруженных товаров металлургического производства с долей 14%. Тремя ведущими отраслями промышленности являются черная металлургия, цветная металлургия и машиностроение.

Местные промышленные предприятия, специализирующиеся на машиностроении и производстве «транспортного» металла, являются факторами обеспечения потребностей логистических инвестиционных проектов в регионе.

После стагнационного периода, связанного с пандемией коронавируса и ее последствиями, зафиксирован рост инвестиционной активности. В январе – декабре 2023 года объем инвестиций в основной капитал по полному кругу организаций (с учетом субъектов малого предпринимательства и объема инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами) составил 720,4 млрд. рублей, или 116,1% к уровню января – декабря 2022 года в сопоставимых ценах.

В январе 2024 года индекс промышленного производства составил 102,7% к уровню января 2023 года.

Объем отгруженной промышленной продукции по полному кругу организаций Свердловской области в январе 2024 года составил 270,1 млрд. рублей, или 118% к уровню января 2023 года в действующих ценах.

Численность постоянного населения Свердловской области на 1 января 2024 года составила 4223 тыс. человек. В январе – декабре 2023 года среднемесячная заработная плата одного работника по полному кругу организаций Свердловской области составила 64 581 рубль, что в номинальном выражении на 16,9% выше уровня января – декабря 2022 года. Реальная заработная плата сложилась в размере 110,5% к уровню января-декабря 2022 года.

Регион обладает высоким кадровым потенциалом. В Свердловской области находится федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Уральский федеральный университет имени первого

Президента России Б.Н. Ельцина», которое включено в международные рейтинги мировых университетов, федеральные государственные бюджетные образовательные учреждения высшего образования: «Уральский государственный горный университет», «Уральский государственный экономический университет», «Уральский государственный университет путей сообщения», Уральский государственный медицинский университет Министерства здравоохранения Российской Федерации и Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева, крупные государственные автономные профессиональные образовательные учреждения Свердловской области: «Уральский государственный колледж имени И.И. Ползунова», «Уральский колледж строительства, архитектуры и предпринимательства», «Екатеринбургский экономико-технологический колледж».

Наука в Свердловской области представлена 125 организациями, выполняющими научные исследования и разработки, в том числе 22 научными организациями Уральского отделения Российской академии наук, и иными высокотехнологичными промышленными и инновационными предприятиями, выполняющими научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

На территории Свердловской области расположен международный аэропорт «Кольцово» – один из наиболее крупных, современных и динамично развивающихся аэропортов России. Через регион проходит Екатеринбургский железнодорожный транспортный узел, расположенный на основном ходе Транссибирской магистрали, а также автодорожный транспортный коридор «запад – восток», в котором сходятся четыре автомобильные дороги федерального значения.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования Свердловской области составляет 32 151,782 км, в том числе федерального значения – 683,394 км, регионального значения – 10 907,588 км, местного значения – 20 560,8 км. Удельный вес автодорог с твердым покрытием в регионе составляет 79%.

Автодорожная сеть представлена четырьмя трассами федерального значения, две из которых – М-5 «Урал» и Р-242 – выполняют функцию «автомобильного Транссиба», соединяя восточное и западное направления. Со строительством Екатеринбургской кольцевой автомобильной дороги (далее – ЕКАД) автодорожная инфраструктура Свердловской области по аналогии с железнодорожной инфраструктурой становится неотъемлемой частью транспортной системы соседних регионов, соединяя Челябинский и Тюменский тракты.

Также на текущий момент осуществляется строительство новой скоростной федеральной трассы М-12 «Москва-Казань-Екатеринбург», обеспечивающей бесперебойную связь с основными центрами расселения и концентрации промышленного производства в средней части европейской территории страны, что позволит в рекордные сроки доставлять распределенные партии грузов к грузопотребителям (грузоотправителям), тяготеющим к новой трассе.

Свердловская область является крупнейшим железнодорожным транспортным узлом России. Через регион проходят транзитные грузопотоки из 32 центральных районов России в Западную Сибирь, Дальний Восток, Казахстан

и другие страны Центральной Азии. Протяженность железнодорожных путей общего пользования достигает 3554 км, необщего пользования – 1628 км. На территории региона расположены 21 железнодорожный вокзал, 215 железнодорожных станций.

Регион находится на пересечении двух основных транспортных коридоров федерального и регионального значения:

– широтного транспортного коридора, обеспечивающего движение грузов через территорию области с запада на восток, который включает железнодорожную Транссибирскую магистраль и автодорогу федерального значения «Пермь – Екатеринбург», «Екатеринбург – Тюмень»;

– меридионального коридора, обеспечивающего движение грузов по территории области с юга на север, который включает железную дорогу «Екатеринбург – Приобье» и автомобильный маршрут «Челябинск – Екатеринбург – Серов – Ивдель».

В соответствии с Генеральной схемой развития Екатеринбургского железнодорожного узла планируется развитие существующей железнодорожной инфраструктуры в рамках проекта маршрута «Северный обход».

Усиление Северного обхода обеспечит поэтапный вынос грузового движения со станции «Екатеринбург-Пассажирский» и позволит освободить транспортные пути для пассажирского пригородного движения, организация которого планируется в рамках реализации проекта «Развитие городских железнодорожных перевозок в Екатеринбургской агломерации по принципу «Наземное метро» или «Екатеринбургское центральное пассажирское кольцо».

Кроме того, с целью разгрузки Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей существующая железнодорожная сеть региона с учетом достройки на определенных участках пути предусматривает возможность транспортировки грузов к арктическим портам.

Таким образом, Свердловская область обладает достаточными ресурсами для развития транспортно-логистической системы федерального и международного уровней и формирования суверенных транспортных коридоров.

## **2.2. Грузовые перевозки в разрезе Свердловской области**

### **1. Экспорт**

При рассмотрении периода с 2019 по 2022 год в экспорте грузов из Свердловской области суммарные объемы экспорта всеми видами транспорта снизились с уровня 8,4 млн. тонн в 2019 году до 7,5 млн. тонн в 2021 году, в связи с эпидемией коронавируса с сокращением поставок в Китай, как одного из основных направлений экспорта. Объемы экспорта Свердловской области за 2022 год составили 9,5 млн. тонн, что на 25% больше, чем за аналогичный период прошлого года и на 12% больше 2019 года, не смотря на санкции, негативно отразившиеся на торговле со странами Европы. В частности, снижение объемов наблюдается во взаимодействии с Францией, Нидерландами, Словакией, а также

Соединенным Королевством. Экспорт в перечисленные страны только за 2022 год снизился вдвое по отношению к аналогичному периоду прошлого года.

При этом расширилось партнерство Свердловской области со странами Каспийского бассейна, Китаем, Турцией и Узбекистаном, обеспечив объем перевозок в среднем – 3,4 млн. тонн в год, что составило 40,9% от общего экспорта Свердловской области за 4 года. Наибольший рост среди перечисленных стран показала Турция, экспорт в которую увеличился с 563 тыс. тонн в 2019 году, до 1,6 млн. тонн за 2022 год – почти в 3 раза (рисунок 1).

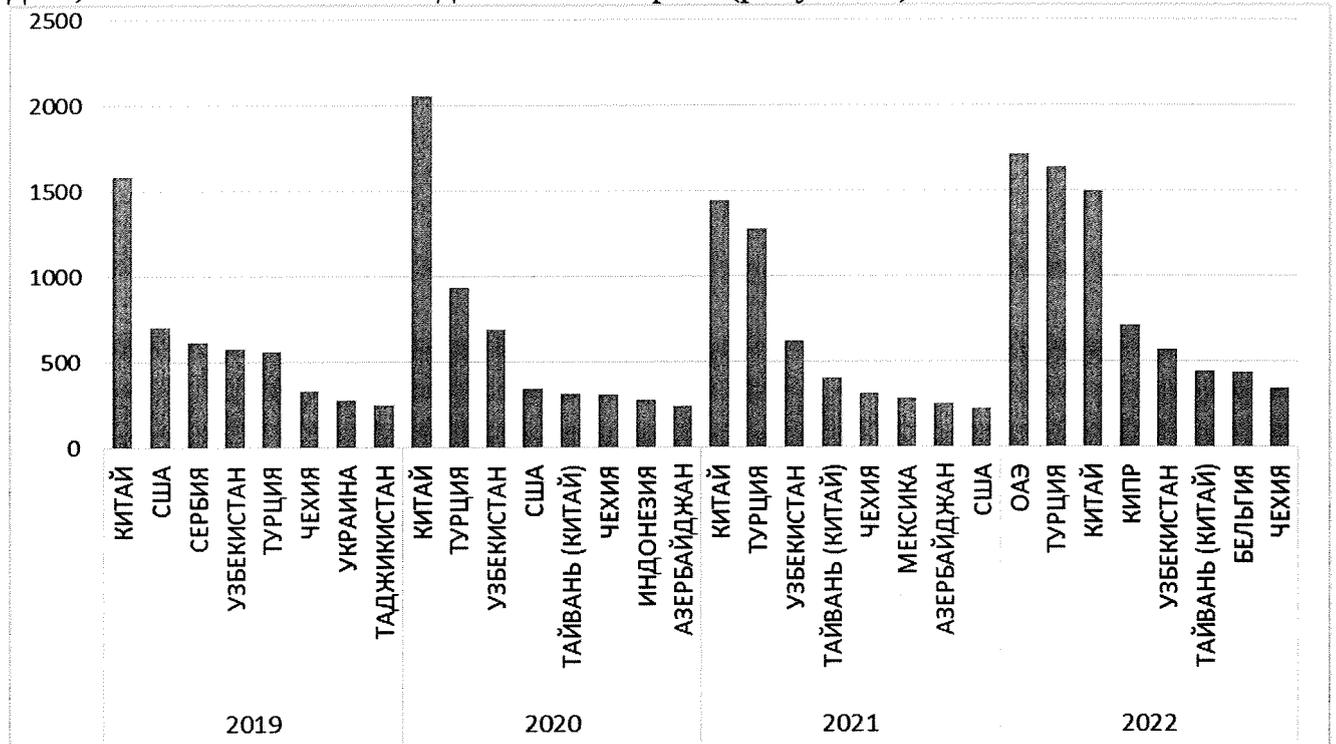


Рисунок 1 – Структура ключевых стран в экспортных грузопотоках за 2019 – 2022 годы, тыс. тонн.

Основными грузами, экспортируемыми водным видом транспорта (в порты грузы прибывают из Свердловской области железнодорожным транспортом) являются черные металлы, медь, руды, топливо минеральное и нефть. В среднем – 4 млн. тонн в год, по направлению в Китай, Турцию, ОАЭ, Тайвань.

Через железнодорожные пункты пропуска на государственной границе Российской Федерации из Свердловской области экспортируется древесина, различные руды, топливо, нефть, черные металлы. Средний объем – 1,8 млн. тонн в год по направлению в Китай, Узбекистан, Азербайджан.

Экспорт автомобильным транспортом составляет в среднем 0,4 млн. тонн в год и представлен древесиной, черными металлами и алюминием. Основным торговым партнером Свердловской области в экспорте автотранспортом является Узбекистан (рисунок 2).



Рисунок 2 – Динамика объемов экспорта Свердловской области с разбивкой по видам транспорта за 2019 – 2022 , тыс. тонн.

За 2019 – 2022 годы экспорт составил 33,0 млн. тонн, где черные металлы и изделия из него, с показателем 12,9 млн. тонн за рассматриваемый период занимают лидирующую долю в 35%, обеспеченную большим объемом экспорта в Китай, Турцию, на которые также пришелся основной объем руд. В экспорте руды (17%) направления Турции и Тайваня показывали ежегодный рост объемов. Древесина, являясь одним из основных грузов, экспортируется преимущественно в Узбекистан, Китай, Азербайджан (13%).

Основной объем минерального топлива и нефти был обеспечен экспортом данного груза в 2022 году в ОАЭ и Кипр, составившим 2,4 млн. тонн, что больше среднегодового показателя за весь рассматриваемый период почти в 2,5 раза (рисунок 3).

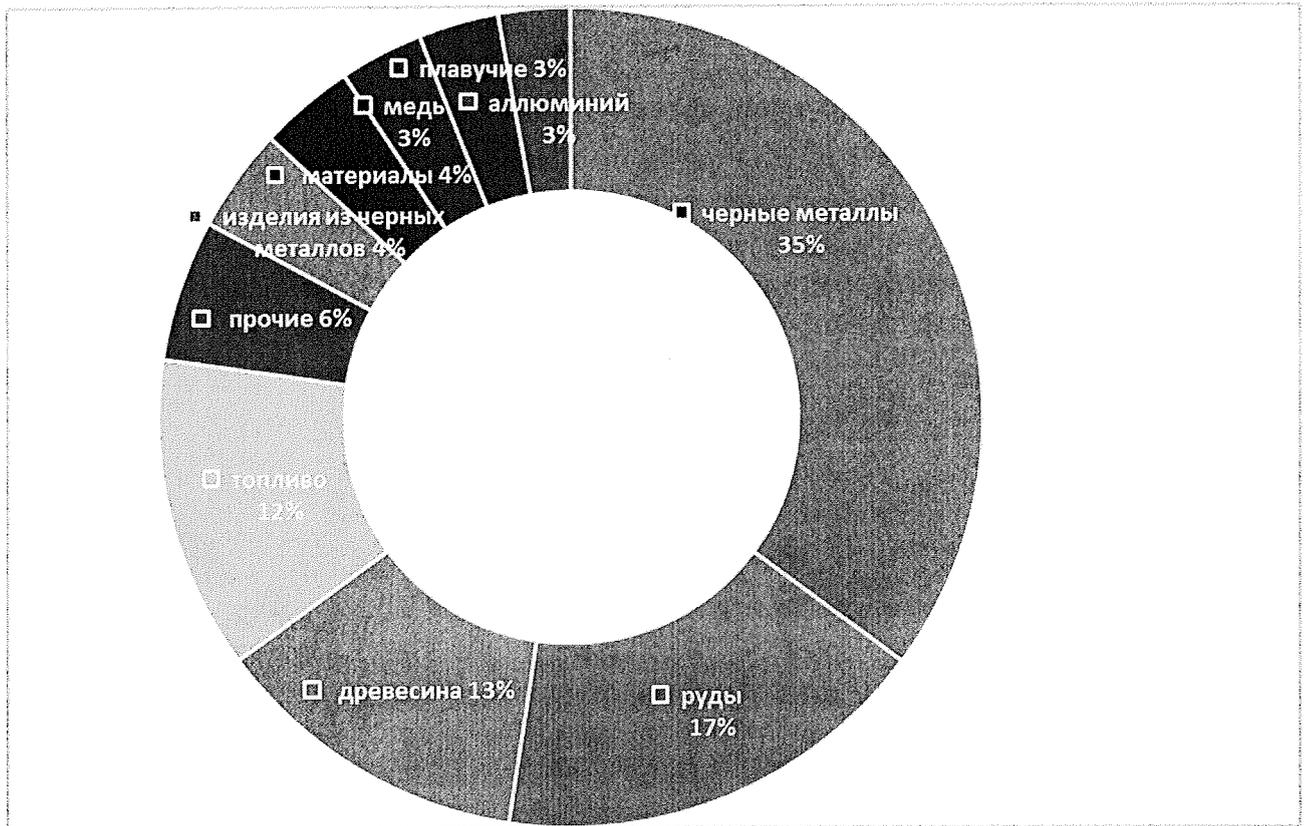


Рисунок 3 – Товарная структура экспортных грузопотоков Свердловской области за 2019 – 2022 гг.

## 2. Импорт

Импорт Свердловской области за период с 2019 по 2022 годы осуществлялся в основном, по направлениям Китая, Индонезии, Турции, Бельгии, Нидерландов. Эпидемия коронавируса отрицательно сказалась на импортных объемах грузопотоков Свердловской области – в 2020 году импорт составил 1,4 млн. тонн, продемонстрировав снижение к 2019 году на 12%, но уже в 2021 году был осуществлен выход на объемы более 1,8 млн. тонн в год. В 2022 году, не смотря на геополитическую обстановку, объемы импорта возросли на 3,5% к аналогичному периоду прошлого года и составили 1,9 млн. тонн. В связи со сложившейся геополитической обстановкой отмечается снижение импорта из таких стран как Соединенное Королевство, Германия, Польша, Финляндия, при этом увеличиваются грузопотоки из Китая и Турции (рисунок 4).

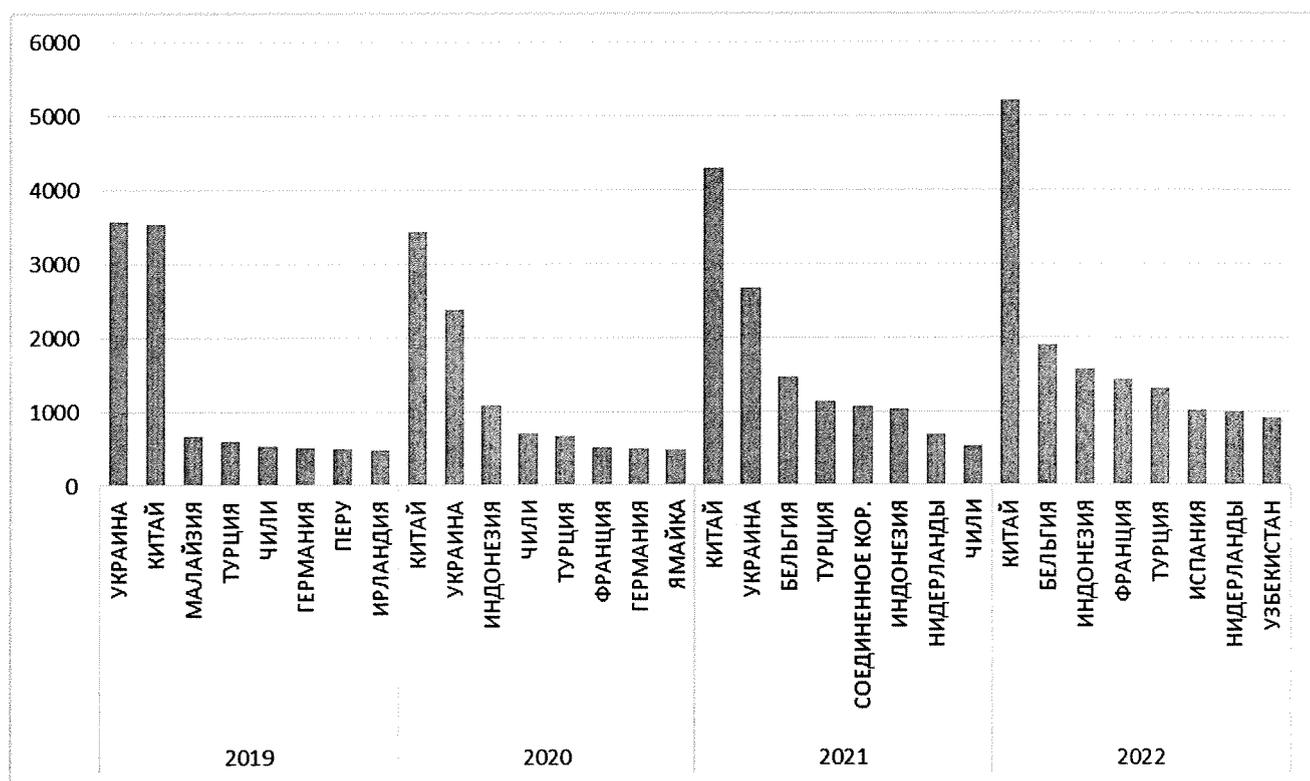


Рисунок 4 – Структура ключевых стран в импортных грузопотоках за 2019 – 2022 годы, тыс. тонн.

Ключевым видом транспорта остается водный – среднегодовой объем 0,7 млн. тонн (иностранные грузы прибывают порты и в дальнейшем транспортируются в Свердловскую область иными видами транспорта), но его значимость падает в связи с увеличением доли импорта автомобильным транспортом. Основные доли в грузообороте составляет химическая продукция, медь, руды, черные металлы.

Среднегодовая величина ввозимых товаров по железной дороге составила 0,5 млн. тонн с основными грузами в виде химической продукции, жиров и руд.

Среднегодовые значения импорта автотранспортом составили 0,2 млн. тонн. Ключевые виды продукции – пластмассы, съедобные грузы, керамические, грузы, а также механические устройства. Основным поставщиком грузов автотранспортом является Узбекистан (рисунок 5).

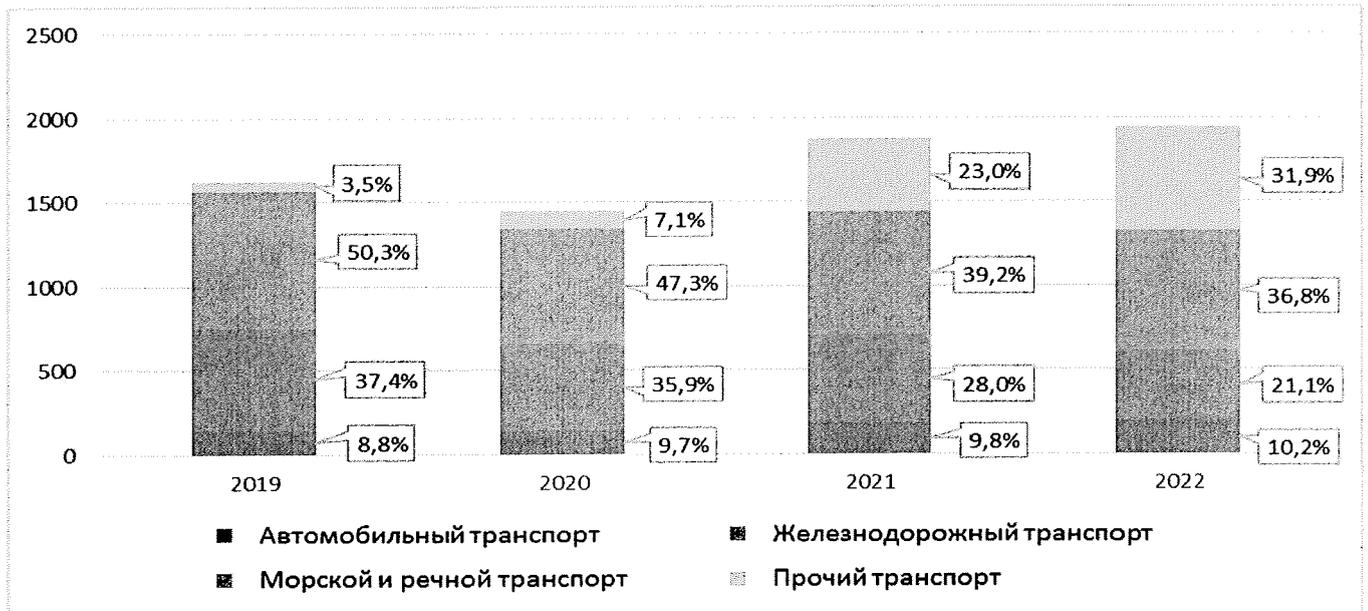


Рисунок 5 – Динамика объемов импорта Свердловской области за 2019 – 2021 годы, тыс. тонн.

### 2.3. Международное соглашение по «сухим портам»

Межправительственное соглашение о «сухих портах» (далее – Соглашение) подписано 7 ноября 2013 года в Бангкоке (Таиланд) представителями 14 стран: Армении, Вьетнама, Индонезии, Ирана, Камбоджи, Китая, Лаоса, Монголии, Мьянмы, Непала, Республики Корея, Российской Федерации, Таджикистана, Таиланда, входящих в Экономическую и социальную комиссию ООН для Азии и Тихого океана, с целью упрощения процедуры транспортировки морских грузов сухопутным транспортом.

Основная задача Соглашения – координация политики стран Азии и Тихого океана по развитию сети транспортно-логистических комплексов – «сухих портов» международного значения в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, расположенных вдоль автомобильных и железнодорожных трасс, включённых в Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог и Межправительственное соглашение по сети трансасиатских железных дорог.

Принятое решение направлено на гармонизацию и облегчение интермодальных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе, расширение международной торговли, повышение эффективности и снижение стоимости перевозок и логистических услуг.

Согласно международным требованиям, территория, признанная «сухим портом» формируется на основе нескольких компонентов.

Первый – это логистические центры, так называемые «сухопутные причалы», обеспечивающие возможность обработки, временного хранения и осмотра грузов, перевозимых в процессе международной торговли.

Второй – подъездные пути различных видов транспорта, обеспечивающих связь с пограничными пунктами, постами таможенного контроля, аэропортами, а также морскими портами.

Кроме этого, основополагающим третьим критерием, обеспечивающим потенциал развития «сухопортовой» зоны, является наличие в регионе собственной экспортно-ориентированной грузовой базы, обладающей большим потенциалом контейнеризации, и работа в регионе крупнейших промышленных и транспортно-логистических компаний.

В соответствии с Соглашением, город Екатеринбург определен территорией, на которой должен быть сформирован один из «сухих портов» международного значения, в качестве основы для скоординированного развития важных узлов в международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системе.

### **РАЗДЕЛ 3. ЦЕЛЬ, ЗАДАЧИ И ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ КОНЦЕПЦИИ**

Цель концепции – обеспечение развития логистического комплекса Свердловской области с учетом реализации потенциала «сухого порта» на пересечении широтного и меридионального транспортных коридоров через создание условий для формирования транспортно-логистического хаба российского и международного значения.

Для реализации обозначенной цели поставлены следующие задачи, исполнение которых оценивается путем достижения значения показателей и реализацией соответствующих мероприятий:

Задача 1. Формирование единой системы логистической, транспортной и сопутствующей инфраструктуры, обеспеченной высококвалифицированными специалистами, и позволяющей принимать, сортировать и отправлять грузы в различных направлениях.

Стратегический проект 1. Развитие причалов «Сухого порта» в формате логистических центров.

Показатель 1.1. Увеличение объема переработки грузов транспортно-логистическими центрами, являющимися «причалами» «Сухого порта», до 47,3 млн. тонн в год к 2035 году и до 50,5 млн. тонн в год к 2040 году;

Показатель 1.2. Достижение уровня обеспеченности организаций логистической отрасли высококвалифицированными кадрами, обладающими компетенциями в сфере новейших технологий, соответствующими текущим и перспективным потребностям отрасли, до 95% к 2035 году с сохранением значения до 2040 года.

Задача 2. Обеспечение устойчивого транспортного сообщения между Северным морским путем и опорной железнодорожной сетью страны через территорию Свердловской области.

Стратегический проект 2. Формирование меридионального транспортного коридора «Екатеринбург – арктические порты Ямала».

Показатель 2.1. Увеличение числа грузовых поездов по железнодорожной линии «Полуночное – Обская» до 18,5 пар в сутки к 2035 году и до 20,0 пар в сутки к 2040 году.

Показатель 2.2. Достижение объема перевозок грузов по железнодорожной линии «Полуночное – Обская» до 33,4 млн. тонн к 2035 году и до 40,0 млн. тонн к 2040 году.

Задача 3. Обеспечение доступности перевозок груза, переработанного на «причалах» «Сухого порта» по морским трассам Северного морского пути, минуя территориальные воды иных стран.

Стратегический проект 3. Строительство арктического морского порта на берегах Обской губы.

Показатель 3.1. Достижение объема перевозки грузов с использованием инфраструктуры арктического порта до 30 млн. тонн к 2035 году и до 35 млн. тонн к 2040 году.

Задача 4. Совершенствование транспортного каркаса Екатеринбургской городской агломерации, в том числе путем поэтапного выноса грузового движения из центра города Екатеринбурга, и освобождение транспортных путей для пассажирского пригородного движения.

Стратегический проект 4. Развитие городских железнодорожных перевозок в Екатеринбургской агломерации по принципу «Наземное метро» («Екатеринбургское центральное пассажирское кольцо»).

Показатель 4.1. Достижение пассажиропотока по маршруту «Екатеринбургского центрального пассажирского кольца» в 47,0 млн. человек к 2035 году и 50,1 млн. человек к 2040 году.

Показатель 4.2. Экономия времени в пути пассажиров по маршруту «Екатеринбургского центрального пассажирского кольца» в сравнении с автомобильным транспортом – 110 минут к 2035 году с сохранением значения до 2040 года.

Задача 5. Разгрузка существующих железных дорог путем создания альтернативного маршрута – дублера Транссибирской магистрали в направлении «Тобольск – Омск», с перспективой интеграции в международный транспортный коридор «Запад – Восток».

Стратегический проект 5. Формирование Средне-Уральского широтного хода.

Показатель 5. Формирование Средне-Уральского широтного хода с общей протяженностью путей до 1,41 тыс. км. к 2035 году.

Задача 6. Внедрение передовых информационно-телекоммуникационных технологий и средств искусственного интеллекта в транспортно-логистическую систему региона.

Стратегический проект 6. Внедрение средств национальной цифровой транспортно-логистической платформы и искусственного интеллекта.

Показатель 6. Внедрение в Свердловской области к 2035 году средств национальной цифровой транспортно-логистической платформы.

## РАЗДЕЛ 4. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ КОНЦЕПЦИИ

### 4.1. Развитие причалов «Сухого порта» в формате логистических центров (концепция «Сухой порт Екатеринбург»)

Основным стратегическим документом региона – Стратегией социально-экономического развития Свердловской области на 2016-2030 годы, утвержденной Законом Свердловской области от 21 декабря 2015 года № 151-ОЗ, в качестве инструмента реализации направления социально-экономической политики «Развитие транспортно-логистического потенциала Свердловской области» определен стратегический проект «Сухой порт Екатеринбург».

Проект «Сухой порт Екатеринбург» включает в себя транспортно-логистические центры, так называемые «сухопутные причалы», обеспечивающие возможность обработки, временного хранения и осмотра грузов, перевозимых в процессе международной торговли (далее – ТЛЦ).

Системообразующими объектами транспортно-логистической инфраструктуры проекта «Сухой порт Екатеринбург» являются ТЛЦ, соответствующие следующим технико-экономическим параметрам:

- 1) площадь ТЛЦ – от 8 га;
- 2) среднегодовой объем переработки грузов в рамках ТЛЦ – от 1 млн. тонн.

В рамках Екатеринбургской городской агломерации к категории системообразующих проекта «Сухой порт Екатеринбург» относятся следующие ТЛЦ: ТЛЦ «Уральский», ТЛЦ «Екатеринбург», контейнерный терминал «СиАйТи», грузовой двор «Гипсовая».

#### 1. ТЛЦ «Уральский»

ТЛЦ «Уральский» представляет собой современный транспортный комплекс, соответствующий мировым стандартам, что позволит обеспечить эффективное развитие транспортной, терминально-логистической и инженерной инфраструктуры на территории Свердловской области. В состав ТЛЦ «Уральский» входят железнодорожная, терминальная, складская и таможенная инфраструктуры. Инициатором проекта является общество с ограниченной ответственностью «Екатеринбургский транспортный терминал». ТЛЦ «Уральский» расположен на земельных участках общей площадью – 131 га. Создано 116 рабочих мест.

На ТЛЦ «Уральский» предоставляются следующие виды услуг: обработка всех видов контейнеризированных грузов, в том числе рефрижераторных и негабаритных, комплексное терминальное обслуживание, ответственное хранение контейнеров; автомобильные перевозки первой и последней мили.

Общий объем вложенных на сегодняшний день частных инвестиций в проект составляет порядка 11 млрд. рублей.

В 2024 году на ТЛЦ «Уральский» планируется ввести в эксплуатацию дополнительные складские мощности, а также электрифицированный приемо-отправочный парк для контейнерных поездов, что позволит дополнительно освободить и повысить эффективность магистральной инфраструктуры Екатеринбургского транспортного узла.

К 2026 году запланировано завершение проекта ТЛЦ «Уральский».

## 2. ТЛЦ «Екатеринбург»

ТЛЦ «Екатеринбург» планируется к размещению в районе железнодорожной станции «Седельниково». Проектная мощность – 10 млн. тонн. Площадь территории промышленного назначения – 211 га. Количество созданных рабочих мест – 2228.

Проект ТЛЦ «Екатеринбург» предполагает строительство терминально-складской инфраструктуры федерального значения, включающей в себя контейнерные терминалы, площадки по переработке крупнотоннажных контейнеров, складской комплекс, грузовой двор с площадкой для тяжеловесных грузов грузооборотом и открытой платформой для выгрузки колесной техники. Срок реализации проекта ТЛЦ «Екатеринбург» – 2027 год.

## 3. Контейнерный терминал «СиАйТи»

Контейнерный терминал акционерного общества «СиАйТи Терминал» расположен в районе железнодорожной станции «Кольцово», с прямым выходом на подъездные пути станции. Площадь 8,5 га, годовая мощность 4,3 млн. тонн, количество рабочих мест более 300.

Контейнерный терминал состоит из двух технологических площадок. Площадка железнодорожного фронта позволяет одновременно обслуживать 2 полноразмерных контейнерных поезда.

На площадке контейнерного терминала расположен таможенный пост фактического контроля, организована работа склада временного хранения открытого типа и таможенного склада открытого типа для обслуживания грузов поступающих в регион автомобильным и железнодорожным транспортом.

На территории терминала действует пост фитосанитарного контроля в комплексе с аккредитованной фитосанитарной лабораторией.

Терминал лицензирован по работе с опасными грузами всех классов опасности.

## 4. Грузовой двор станция «Гипсовая»

Реализация проекта осуществляется в рамках мероприятий Генеральной схемы развития Екатеринбургского железнодорожного узла, и способствует формированию современной терминально-складской инфраструктуры, а также расширению пакета предоставляемых логистических услуг за счет увеличения объемов переработки и перевозки грузов. Грузовой двор располагается вблизи автомобильных магистралей – Серовского тракта и ЕКАД.

Проект по реконструкции грузового двора позволит осуществлять погрузочно-разгрузочные работы на открытом и крытом подвижном составе и хранить грузы по системе «кросс-докинг».

Общая площадь – 73 га. Планируемая годовая мощность – 3 млн. тонн.

## **4.2. Формирование меридионального транспортного коридора «Екатеринбург – арктические порты Ямала»**

Увеличение грузооборота со странами Каспийского бассейна влечет за собой

необходимость развития международного транспортного коридора, ведущего с севера на юг и обеспечивающего расширение возможностей Северного морского пути, оборот по которому должен вырасти до 220 млн. тонн к 2035 году. В этих целях, в продолжение Северного широтного хода (Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой) на севере Свердловской области, территории Ханты-Мансийского автономного округа и Ямало-Ненецкого автономного округа планируется формирование меридионального транспортного коридора «Екатеринбург – арктические порты Ямала» (далее – МТК). МТК включает в себя:

1) строительство многофункционального арктического порта на Карском море (возможно, Саббета или Тамбей);

2) строительство железной дороги «Полуночное – Обская» протяженностью порядка 832 км;

3) усиление (достройка) железной дороги «Обская – Бованенково» протяженностью порядка 525 км;

4) строительство железной дороги «Бованенково – арктический порт (Саббета/Тамбей)» протяженностью ориентировочно 170 км.

Товарная структура грузопотоков в направлении арктического порта будет представлена в основном контейнерами (в том числе полимерами), углем, черными металлами, зерновыми, минеральными удобрениями и грузами для освоения и снабжения полуострова Ямал Обской губы и шельфа Карского моря.

В направлении от арктического порта до распределительных центров Свердловской области основной объем будет представлен углеводородами, сжиженным природным газом, рудными грузами, а также потребительскими товарами из Китая.

Реализация МТК открывает возможности разработки новых месторождений полезных ископаемых Северного, Приполярного и Полярного Урала по пути формирования транспортного коридора. Объем добычи полезных ископаемых и их переработки на тяготеющих к линии месторождениях и предприятиях может достигнуть 29,0 млн. тонн к 2035 году.

#### **4.3. Строительство арктического морского порта на берегах Обской губы**

Направление экспортных потоков через МТК ориентируется на северные порты Ямальского полуострова: Сабетта, Тамбей и Ямбург. В таблице 1 представлены основные характеристики обозначенных портов.

Порт Сабетта находится на восточном берегу полуострова Ямал в районе поселка Сабетта. Порт включает в себя три участка. Первый – это участок, расположенный на западном берегу Обской губы в районе поселка Сабетта в устье реки Сабетта-Яха, где построен завод по производству сжиженного природного газа (СПГ) и стабильного газового конденсата (СГК). Второй – это участок, расположенный на восточном берегу Обской губы. Третий – это участок, расположенный на западном берегу Обской губы в районе мыса Каменный, где находится Арктический терминал круглогодичной отгрузки нефти

Новопортовского месторождения.

Средний грузооборот порта Сабетта составляет порядка 28,4 млн. тонн, по прогнозам Минтранса России, к 2030 году грузооборот порта увеличится до 60 млн. тонн в год. Порт работает в круглогодичном режиме, принимает технологические и строительные грузы. Кроме того, осуществляются контейнерные перевозки посредством лихтеровозов.

Порт Ямбург является речным портом местного значения, расположен на правом берегу Обской губы в Обь-Иртышском бассейне. Порт имеет инфраструктуру, предназначенную для обслуживания внутренних рейсов, имеет ограничения сезонного характера. Порт находится рядом с устьем реки и имеет высокую заносимость, что потребует проведения дополнительных сезонных работ по дноуглублению. Порт Ямбург в случае проведения дополнительных работ по дноуглублению также имеет перспективы к расширению грузовой базы.

В рамках освоения Тамбейского месторождения в Ямало-Ненецком автономном округе (Обская губа) рассматривается вариант строительство многофункционального порта Тамбей, который предусматривал бы возможность обеспечения перевалки грузов и отгрузки контейнеров.

Таблица 1

Объекты инфраструктуры	Единицы измерения	Сабетта	Ямбург
Тип порта	-	морской	речной
Количество Причалов	ед.	10	2
Протяженность	погонный м.	2348	1000
Мощность	тыс. тонн	29 035	50
Акватория	кв. км	1177	58
Глубина канала	м	15,1	7,1
Ширина канала	м	290	90
Глубина причальной стенки	м	12,9	4(5)

#### **4.4. Развитие городских железнодорожных перевозок в Екатеринбургской агломерации по принципу «Наземное метро» («Екатеринбургское центральное пассажирское кольцо»)**

Стратегический инфраструктурный проект «Развитие городских железнодорожных перевозок в Екатеринбургской агломерации по принципу «Наземное метро» («Екатеринбургское центральное пассажирское кольцо») (далее – проект ЕЦПК) направлен на формирование транспортного каркаса Екатеринбургской городской агломерации в формате удобной для населения системы железнодорожного общественного транспорта.

В ходе реализации проекта ЕЦПК планируется не только модернизация и развитие железнодорожной инфраструктуры, но и повышение эффективности использования уже существующих объектов.

Проект ЕЦПК признан стратегическим приоритетом развития региона и является инструментом реализации направления социально-экономической

политики Свердловской области «Сбалансированное развитие территорий муниципальных образований, расположенных на территории Свердловской области», предусмотренного основным стратегическим документом региона – Стратегией социально-экономического развития Свердловской области на 2016 – 2030 годы, утвержденной Законом Свердловской области от 21 декабря 2015 года № 151-ОЗ.

Паспортом федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги» в рамках инициативы «Мобильный город» предусмотрена реализация проекта «Маршрут «Новокольцовский» в городе Екатеринбурге», являющегося первым этапом реализации проекта ЕЦПК.

Муниципальными образованиями, на территории которых планируется и реализуется проект ЕЦПК, являются – город Екатеринбург, городской округ Ревда, городской округ Первоуральск, городской округ Среднеуральск, городской округ Верхняя Пышма, Березовский городской округ, Арамильский городской округ, Белоярский городской округ и Сысертский городской округ.

В рамках реализации проекта ЕЦПК планируется поэтапный вынос грузового движения со станции Екатеринбург-Пассажирский на Южный и Северный обходы, который позволит освободить главный диаметр для пассажирского пригородного движения. В связи с этим необходимо развитие железнодорожной станции Седельниково и проведение мероприятий по усилению Северного обхода (с учетом возможных новых вариантов строительства обходов главного диаметра). Таким образом, проект ЕЦПК взаимосвязан с проектом перспективного развития – «Сухой порт».

Концепция глубокой интеграции железнодорожных перевозок в Екатеринбургской городской агломерации предполагает создание транспортно-пересадочных узлов и комфортных остановочных пунктов, связанных с другими видами общественного транспорта.

Реализация проекта ЕЦПК разделена на этапы.

1. Первый этап включает строительство Новокольцовского маршрута в рамках программы «Мобильный город» (далее – маршрут «Новокольцовский»). Охватывает районы: Компрессорный, Кольцово. Ориентировочный срок запуска – 2027 год.

2. Вторым этапом предусмотрено строительство маршрута «Юго-Западный». «Юго-Западный маршрут» охватит микрорайоны Солнечный, Академический, Широкая речка и ВИЗ-Правобережный. Ориентировочный срок запуска – 2035 год.

3. Помимо кольцевого движения проект предполагает строительство диаметральных веток, которые свяжут город Екатеринбург с городами-спутниками (Первоуральск, Ревда, Среднеуральск, Верхняя Пышма, Березовский, Арамиль и Сысерть). Ориентировочный срок запуска – 2041 год.

Таблица 2

№ п/п	Показатель	Единицы измерения	I этап 2027 год	II этап 2035 год	III этап 2041 год

1.	Планируемый пассажиропоток	млн. человек (нарастающим итогом)	17,8	47,0	90,5
2.	Экономия времени в пути пассажиров	минут	44	110	183
3.	Количество поездов в сутки	единиц	140	288	430
4.	Протяженность пути следования	км	40	233	700

Реализация проекта ЕЦПК обеспечит следующие эффекты к 2040 году:

- 1) рост эффективной скорости перемещения в утренний час пик – не менее 25%;
- 2) достижение годового пассажиропотока – не менее 50 млн. человек;
- 3) доля пассажиров, перевезенных поездами наземного метро – не менее 20%;
- 4) эффективность функционирования сети «наземного метро» на уровне лучших мировых практик;
- 5) дополнительный объем строительства недвижимости в размере 15,4 млн. квадратных метров;
- 6) дополнительный объем жилой недвижимости – 11,9 млн. кв. м. – достаточен для улучшения жилищных условия 291 тыс. чел.;
- 7) 102,7 тыс. новых рабочих мест. При этом все новые жители Екатеринбургской городской агломерации будут обеспечены рабочими местами;
- 8) рост занятости в Екатеринбургской городской агломерации приведет к снижению уровня безработицы как в Свердловской области, так и в Российской Федерации в целом.

#### 4.5. Формирование Средне-Уральского широтного хода

В целях усиления и развития существующего Транссибирского коридора планируется формирование Северо-Сибирской магистрали – нового широтного хода, обеспечивающего выход с Байкало-Амурской магистрали в районы Западной Сибири и Урала, дублирующего Транссиб на значительном протяжении. Одним из звеньев данной магистрали является Средне-Уральский широтный ход (далее – СУШХ).

Основные параметры проекта СУШХ:

Маршрут: станция Кукуштан (Пермский край) – станция Смычка (Нижний Тагил, Свердловская область) – станция Алапаевск (Свердловская область) – станция Егоршино (Свердловская обл.) – станция Татарская (узловая станция в Новосибирской обл. на Транссибирской магистрали).

Этапы реализации:

I этап – строительство участка однопутной железной дороги «Большесельский – Тавда» (ориентировочно 124 км) с увеличением пропускной

способности существующего однопутного участка «Тавда – Егоршино – Аппаратная» (ориентировочно 286 км) за счет дополнительных разъездов;

II этап – строительство участка однопутной железной дороги «Тобольск – Омск – Татарская» (ориентировочно 682 км);

III этап – строительство железной дороги ст. Кукуштан (Пермский край) – Смычка (Нижний Тагил) с увеличением пропускной способности участка «Смычка – Алапаевск – Егоршино».

#### **4.6. Формирование национальной цифровой транспортно-логистической платформы**

Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р, в рамках достижения цели по цифровой трансформации отрасли предусмотрены задачи, направленные на цифровизацию грузовых перевозок, цифровизацию жизненного цикла инфраструктуры и транспортных средств и цифровизацию управления транспортным комплексом.

В настоящее время существует отраслевой запрос на обеспечение решения задач по предоставлению всем участникам доставки товаров возможности отслеживания перемещения грузов, в том числе при разборе ситуаций утраты груза и определении возможности возмещения ущерба, и осуществлению дополнительного контроля для подтверждения факта осуществления перевозки груза для снижения количества нелегальных перевозок или перевозок, которые оформляются, но фактически не осуществляются. В следствии стремительного изменения геополитической обстановки, разрыва большинства транспортно-логистических цепочек поставок с европейскими странами, значительной переориентации потоков экспорта-импорта в страны Юго-Восточной и Центральной Азии, введения механизмов параллельного импорта необходимо внедрение новых подходов в логистическом обслуживании.

Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа (далее – проект НЦТЛП), представляющая собой межотраслевую кооперацию информационных систем и платформ федеральных органов исполнительной власти, обеспечит необходимую гибкость и прозрачность взаимодействия участников логистической деятельности, как при внутрироссийских перевозках, так и при международных.

Создание проекта НЦТЛП поддерживается профильными представителями бизнеса. В рамках стратегической сессии в Аналитическом центре при Правительстве Российской Федерации, состоявшейся 10 марта 2023 года в рамках проекта «Формирование бесшовной логистики и совершенствование администрирования» представителями крупнейших транспортно-логистических компаний, в том числе таких как ОАО «Российские железные дороги», группа компаний «Дело», ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (FESCO), отмечено, что первоочередной задачей НЦТЛП должно стать программное и инфраструктурное обеспечение информационного юридически значимого

взаимодействия бизнеса и государства, что, в том числе, позволит стандартизировать и оцифровать все виды используемых документов и процессов.

Кроме того, Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации проводит ежегодный отбор получателей поддержки исследовательских центров в сфере искусственного интеллекта. В предварительном отборе могут принимать участие российские образовательные организации высшего образования или научные организации создавшие структурное подразделение – исследовательский центр в сфере искусственного интеллекта.

Целью отбора является формирование перечня получателей поддержки, которым будет предоставлен грант на реализацию программ исследовательских центров для улучшения условий ведения предпринимательской деятельности. Результатом реализации программ должно стать разработанное прикладное отраслевое технологическое решение, внедренное у индустриального партнера, осуществляющего экономическую деятельность в любой отрасли, в том числе сфере транспорта и логистики.