

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

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

**Том 4. Подпрограмма «Внутренний водный
транспорт»**

УТВЕРЖДЕНА

**Координационным советом по развитию транспортной системы
г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области _____ 2016 г.
(пункт __ раздела __ протокола № __)**

**Санкт-Петербург
2016**

Содержание

Паспорт подпрограммы «Внутренний водный транспорт» (целевой вариант).....	3
1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма.....	5
2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели	14
3. Перечень мероприятий подпрограммы	14
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы	15
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы.....	15
4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы	16
5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы	16
Приложения	17
Приложение 1	18
Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Внутренний водный транспорт» (консервативный вариант).....	18
Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Внутренний водный транспорт» (целевой вариант)	19
Приложение 2	20
Расходы на реализацию подпрограммы «Внутренний водный транспорт» *	20
.....	20

**Паспорт подпрограммы «Внутренний водный транспорт»
(целевой вариант)**

Полное наименование	Подпрограмма «Внутренний водный транспорт»
Цели подпрограммы	Удовлетворение потребностей экономики и населения в речных перевозках, повышение их качества и конкурентоспособности, развитие инфраструктуры внутренних водных путей, повышение безопасности и надежности работы внутреннего водного транспорта.
Задачи подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> – обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях; – развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, увеличение пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении, на туристических маршрутах.
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> – доля гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации; – протяженность внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности; – объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге; – объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.
Этапы и сроки реализации подпрограммы	<p>Подпрограмма реализуется в два этапа. Сроки реализации подпрограммы - 2015-2020 гг. Этап 1 – 2015-2017 гг. Этап 2 – 2018-2020 гг.</p>
Объемы и источники финансирования мероприятий подпрограммы	<p>Общий объем финансирования целевого варианта подпрограммы на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 14 699,22 млн. руб., из которых учтены в консервативном варианте 14 584,22 млн. руб. (99,2%), в том числе за счет средств:</p> <ul style="list-style-type: none"> - федерального бюджета – 14 290,4 млн. руб. (98%); - бюджета Санкт-Петербурга – 293,82 млн. руб. (2%). <p>Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 115 млн. руб. (0,8%).</p>
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	<p>Целевые показатели подпрограммы представлены в Приложении 1. В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме по целевому варианту, к 2020 г. планируется достижение следующих показателей и индикаторов:</p> <ul style="list-style-type: none"> – снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации на территории Ленинградской области на 33%; – увеличение объема перевозок пассажиров на внутреннем

	<p>водном транспорте в Санкт-Петербурге до 3 200 чел. (в 1,4 раза по сравнению с 2015 г.);</p> <ul style="list-style-type: none"> – увеличение объема перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области до 15 млн. тонн (в 2,8 раза); – доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области составит 11,1%.
<p>Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение на период до 2020 года</p>	<p>Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение представлены в Приложении 2.</p>

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

В силу своего географического расположения Санкт-Петербург и Ленинградская область играют ключевую роль в обеспечении работы Единой глубоководной системы Европейской части России, связывающей Белое, Балтийское, Каспийское и Черное моря посредством уникальных межбассейновых соединений – Беломорско-Балтийского канала, Волго-Донского судоходного канала, Канала им. Москвы, Волго-Балтийского водного пути, системы гидротехнических сооружений на реках Волга, Кама, Дон.

Через внутренние водные пути России Санкт-Петербург и Ленинградская область связаны со стратегически важными морскими бассейнами (Северным, Каспийским, Азово-Черноморским).

Протяженность внутренних водных путей в Санкт-Петербурге составляют 57 км, из них с гарантированными габаритами судовых ходов 42 км, основная водная трасса – река Нева. В Ленинградской области протяженность внутренних водных путей составляет 1807 км, из них с гарантией – 1186,5 км. Основной водный путь Ленинградской области – участок Волго-Балтийского водного пути от Онежского озера до Санкт-Петербурга, включающий реку Свирь (222 км), участок по Ладожскому озеру (146 км) и реку Неву (70 км) с гарантированной глубиной судового хода 4 м.

Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга составляет 4%, на территории Ленинградской области - 5,4%.

Внутренний водный транспорт играет важную роль в обеспечении грузовых и пассажирских перевозок по водным путям, он характеризуется низкой себестоимостью перевозок, большей экологичностью и безопасностью по сравнению с другими видами транспорта.

Учитывая преимущества внутреннего водного транспорта как менее энергоемкого, более экономичного и безопасного вида транспорта, для Санкт-Петербурга и Ленинградской области к числу приоритетных относится задача переключения на него части грузопотоков и пассажиропотоков с наземных видов транспорта. Для этого потребуется создание новых типов судов, внедрение прогрессивных транспортных технологий, модернизация внутренних водных путей и обеспечение безопасности судоходства.

Грузовые перевозки

В навигацию 2015 г. по Волго-Балтийскому водному пути (ВБВП) было перевезено 5,3 млн тонн грузов, в том числе в направлении к Балтике - 5,2 млн тонн, в направлении к Волге – 0,1 млн тонн. По сравнению с 2011 г. объем перевезенных грузов снизился в 2015 г. в 2 раза, а грузооборот – на 33%.

В 2015 г. в структуре перевозок внутренним водным транспортом в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области преобладали нефть и нефтепродукты – 30%, строительные грузы – 27%, черные металлы – 22,3%.

В 2015 г. по сравнению с 2014 г. почти в 2 раза снизились объемы перевозки зерна, нефти и нефтепродуктов, на 20% упали объемы перевозки строительных и лесных грузов.

Грузопотоки по Волго-Балтийскому водному пути уменьшились по следующим причинам:

– из-за ухудшения судоходных условий на Городецких шлюзах и на подходах к ним. Маловодные навигации 2014 и 2015 гг. обострили проблему лимитирующих участков («узких мест») на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации, препятствующих увеличению пропускной способности внутренних водных путей. В результате практически прекратились перевозки со средней Волги и Камы на Северо-Запад России, транзит судов с Балтийского моря на Каспий и Черное море. В условиях постоянного снижения уровней воды и маловодности, из-за критически лимитирующих глубин на участке р. Волга в районе Городецкого гидроузла, грузопотоки нефти и нефтепродуктов, генеральных грузов, удобрений и другие, ранее следовавшие в Северо-Западном направлении через Нижне-Свирский шлюз, либо значительно сократились, либо были переориентированы на Волго-Донской водный путь. Восстановление и увеличение грузопотоков в направлении с Волги, Камы, Каспийского бассейна на Северо-Запад через Нижне-Свирский шлюз возможно только после устранения лимитирующего участка на р. Волга и ввода в эксплуатацию Нижегородского низконапорного гидроузла, то есть после 2020 года;

– снижения объемов перевозок строительных грузов и нефтепродуктов в условиях уменьшения объемов строительных работ, снижения экономической активности и падения цен на энергоносители.

Основные зоны перегрузки речных грузов сосредоточены в Невском грузовом районе Санкт-Петербурга (свыше 2 млн тонн в год), на АБЗ-1 Санкт-Петербурга (около 0,5 млн тонн грузов в год), на Синопской набережной в Санкт-Петербурге (около 0,3 млн тонн грузов в год) и в Овцино Ленинградской области (около 0,3 млн тонн грузов в год).

Во внутреннем сообщении преобладают перевозки щебня и песка из карьеров Ладожского и Онежского озер в Санкт-Петербург и Москву, экспортные перевозки связаны с доставкой леса из Вытегры в Финляндию, а транзитные – с транспортировкой нефтепродуктов из Ярославля и металлов из Череповца в Большой порт Санкт-Петербург.

По Волго-Балту осуществляются сквозные перевозки грузов в судах смешанного «река – море» плавания из внутренних речных портов РФ по системе внутренних водных путей, через Большой порт Санкт-Петербург и далее – в порты стран ЕС и в обратном направлении.

Внутренний водный транспорт обеспечивает доставку преимущественно экспортных грузов в Большой порт Санкт-Петербург, большая часть которых приходится на нефтепродукты, черные металлы и минеральные удобрения. В 2015 г. на внутреннем водном транспорте было перевезено 2% грузов, следующих через Большой порт Санкт-Петербург.

Основная проблема речного флота в Санкт-Петербурге и Ленинградской области – его старение и постепенный вывод судов из эксплуатации. В настоящее время в Санкт-Петербурге и Ленинградской области средний возраст речного грузового флота составляет около 30 лет, при этом более 75% грузовых судов и буксиров имеют возраст свыше 25 лет. Средний возраст речных судов портофлота составляет 37 лет.

Основная проблема грузового флота в Санкт-Петербурге и Ленинградской области – его старение и постепенный вывод судов из эксплуатации. Так, согласно данным Министерства транспорта РФ, сейчас в Санкт-Петербурге средний возраст речного грузового флота составляет более 30 лет, при этом более 75% самоходных грузовых судов и буксиров имеют возраст свыше 25 лет.

Для дальнейшего увеличения объемов грузовых перевозок и реализации преимуществ внутреннего водного транспорта необходимо создание линейки перспективных судов, которые включают:

- речные грузовые суда платформы «Волгомакс» с уменьшенным надводным габаритом;
- танкеры смешанного «река-море» плавания с повышенным классом экологической безопасности;
- бункеровщики с двойным дном и двойными бортами;
- сухогрузные суда смешанного «река-море» плавания с большим трюмом, позволяющие обеспечить перевозку негабаритных грузов по маршруту «Север - Юг»;
- суда-контейнеровозы смешанного «река-море» плавания с габаритами, обеспечивающими их проход по европейским рекам.

При создании нового флота необходимо ориентироваться на современные подходы, позволяющие достигать принципиально новых качественных характеристик:

- использование в качестве движителей винторулевых колонок, существенно повышающих управляемость и маневренность судов;
- применение экономичных двигателей, работающих на тяжелых сортах топлива, на газе и обеспечивающих выброс не ниже Евро-4;
- снижение надводных габаритов за счет размеров или трансформации надстройки, в целях улучшения проходимости судов под Санкт-Петербургскими мостами без разводки;
- оснащение судов современным навигационным оборудованием для спутниковой проводки с использованием системы ГЛОНАСС/GPS, что значительно повысит безопасность судоходства.

К числу приоритетных задач обновления речного флота относится создание теплоходов водоизмещением от 500 до 5500 тонн, которые могут эффективно использоваться для перевозки грузов, включая контейнеры, на внутренних водных путях и прибрежном плавании, в том числе при доставке грузов в морские порты для перегрузки на крупные морские суда, транспортировке контейнеров из морских портов во внутренние речные порты, что позволит снизить загрузку автомобильных и железных дорог.

Значительные резервы провозной способности речного транспорта дают возможность в летний наиболее загруженный период переключить часть грузопотоков с автомобильного и железнодорожного транспорта на внутренний водный транспорт. К таким грузопотокам относятся, в первую очередь, экспортные товары: нефтепродукты из Самары и Волгограда, минеральные удобрения из Соликамска, комковая сера из Астрахани, зерно из Поволжья и многие другие грузы, которые направляются в морские порты для перевалки в крупнотоннажные суда.

Большие резервы имеет речной транспорт по перевозкам минерально-строительных и лесных грузов. В настоящее время практически не используется возможность вывоза контейнеров речными судами из морских портов. Переключение

грузопотоков

с автомобильного на речной транспорт позволит частично разгрузить магистральные автомобильные дороги, уменьшить разрушение их покрытия большегрузными автомобилями, снизить аварийность на дорогах.

В Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года в качестве основных мер для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт предусматриваются следующие:

- повышение пропускной способности внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части России;
- развитие портовой инфраструктуры;
- разработка и реализация мер государственной поддержки развития перевозок внутренним водным транспортом;
- обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом;
- совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса.

Существующая грузовая портовая инфраструктура внутреннего водного транспорта включает в себя:

- ОАО «Санкт-Петербургский речной порт»: речные грузовые причалы на Октябрьской набережной (Невский грузовой район), предназначены для приема лесных грузов, контейнеров и строительных материалов (щебня с Ладожского озера и морского песка с Финского залива). В настоящее время используется в ограниченном режиме. Невский грузовой район расположен на правом берегу р. Невы между 17 и 20 км от устья.

Основные причалы района – грузовые площадки № 17 и № 18 – находятся между 1371,2 и 1369,5 км Волго-Балтийского водного пути (ВБВП) у правого берега р. Нева. Причалы требуют капитального ремонта и модернизации, поэтому обработка судов у этих причалов запрещена.

У причалов № 3-6 обрабатываются суда с минерально-строительными грузами, у причалов № 7 и 8 – суда с тарно-штучными грузами. Причалы используются для перевалки песка в объеме около 0,5 - 0,6 млн. тонн в год.

Речной порт практически не имеет перспективы развития и выполняет производственные коммерческие функции, преимущественно, за счет сдачи своей территории другим предприятиям в аренду. На территории порта производится изготовление строительных блоков;

- Причал ОАО «Ленинградский комбинат хлебопродуктов» им. СМ. Кирова обеспечивает прием зерна до 100 тыс. тонн;
- Причал ОАО «Асфальтобетонный завод № 1» обеспечивает прием строительного щебня с Ладожского озера ежегодно в размере до 0,5—0,7 млн. тонн;
- В Усть-Славянке действуют два производственных причала: причал Ижорского завода, используемый для погрузки и разгрузки негабаритных грузов, и причал Солодовенного завода, используемый для разгрузки навалочных грузов;

– ОАО «Ленинградский речной порт» расположен в г. Отрадное Ленинградской области. Вид деятельности — добыча морского песка в Финском заливе и его доставка потребителям — строительному комплексу города. Кроме того, порт осуществляет перевозку щебня с карьеров Ладожского озера потребителям города. Порт оснащен плавучими кранами и имеет суда типа Невский в количестве 18 ед., часть из которых могут проходить под мостами без разводки. Порт будет в дальнейшем проводить работы по намыву, отгрузке и транспортировке морского песка и щебня потребителям города.

Одним из крупных речных портов Северо-Западного региона является ОАО «Подпорожский порт» (п. Никольский, Подпорожский район, Ленинградской обл.), который расположен на реке Свирь, между Ладожским и Онежским озерами. Площадь порта 30 га, складские площади 60 тыс. кв. м. Гарантированная глубина у причальной стенки в 4 м., что позволяет принимать суда водоизмещением до 5 тыс. тонн.

Портовые мощности рассчитаны на перевалку 3 млн тонн грузов. Номенклатура порта – минерально-строительные навалочные грузы: известняк, карбон-шунгитовый щебень, нефтекокс, уголь; круглый лесоматериал, пиломатериал и тарно-штучные грузы.

Текущая ежегодная загрузка, по предприятия, составляет до 600 тыс. тонн груза в год. Порт ориентирован как на внутренний рынок перевозки грузов, и это, в первую очередь, близлежащие Карелия, Ленинградская область, Вологодская, Архангельская области и регионы Волго-Балтийского пути, так и на экспорт. Доля экспорта доходит до 60%.

Важнейшим стратегическим проектом по увеличению пропускной способности Единой глубоководной системы европейской части России является строительство вторых ниток шлюзов Волго-Балтийского водного пути.

На внутренних водных путях Ленинградской области эксплуатируются 3 гидроузла: Волховский (на р. Волхов), Нижне-Свирский и Верхне-Свирский (на р. Свирь). Характеристика этих гидроузлов приведена в таблице 1.2

Таблица 1.2.

Характеристика гидроузлов, расположенных на территории Ленинградской области, по состоянию на 1.07.2014 г.

Наименование	Техническое состояние	Уровень безопасности
Волховский	предаварийное	неудовлетворительный
Нижне-Свирский	ограниченное работоспособное	пониженный
Верхне-Свирский	ограниченное работоспособное	пониженный

Все 3 гидроузла Ленинградской области подлежат декларированию.

Несоблюдение сроков реконструкции данных технических сооружений может привести к снижению безопасности элементов, удерживающих напорный фронт воды, повышению риска прорыва напорного фронта, остановки судоходства и затоплению прилегающих территорий и объектов Ленинградской области.

В перспективе внутренние водные пути (ВВП) России будут интегрированы в Большое европейское воднотранспортное кольцо, распоряжением Правительства

Российской Федерации от 05.05.12 № 734-р внутренние водные пути Российской Федерации открыты для захода судов под иностранным флагом. Это позволит создать водный маршрут, не имеющий аналогов в мире, который свяжет в единое кольцо многие государства ЕС, Россию и Азию.

Для решения этой задачи необходимо проведение модернизации внутренних водных путей Российской Федерации, предусматривающей:

- создание благоприятных условий для развития судоходства;
- организацию транспортного сервиса и современных форм коммерческого обслуживания флота;
- оснащение речных портов современными перегрузочными комплексами, развитие внутриводных и подъездных путей;
- обеспечение внутренних водных путей современными навигационными знаками и оборудованием;
- унификацию глубин на трассе Единой глубоководной системы внутренних водных путей европейской части России с доведением гарантированной глубины фарватера до 4,0 метров.

Одним из приоритетных проектов также является создание кольцевого маршрута международных контейнерных перевозок по внутренним водным путям Российской Федерации, стран СНГ и Европейского Союза по маршруту Балтийское море – Северное море - Рейн – Майн – Дунай – Черное море – Азовское море – Дон – Волго-Донской канал – Волга – (Каспийское море) – Волго-Балтийский канал – Нева – Финский залив – Балтийское море. Для этого, помимо привлечения инвестиций, потребуется обеспечить: гармонизацию функционирования транспортного маршрута с международным и российским транспортным законодательством, согласованность нормативных и технологических правил работы портов и компаний-операторов контейнерных перевозок, соответствие форматов и технологий обмена информацией.

Реализация данных проектов будет стимулировать дальнейший рост грузопотоков на внутреннем водном транспорте Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

К основным проблемам грузовых перевозок внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- уменьшение объемов перевозок грузов по Волго-Балтийскому водному пути в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области с 10,7 млн тонн до 5,3 млн тонн (в 2 раза) за период 2011-2015 гг., переключение речных грузов на другие виды транспорта;
- снижение конкурентоспособности речных перевозок из-за наличия лимитирующих участков на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации и ухудшения состояния инфраструктуры внутренних водных путей (техническое состояние Нижне-Свирского и Верхне-Свирского гидроузлов оценивается как ограниченно работоспособное с пониженным уровнем безопасности);
- низкий удельный вес перевозок грузов, следующих через Большой порт Санкт-Петербург, на внутреннем водном транспорте - всего лишь 2%, в то время как на автомобильном транспорте – 41,7%, что вызывает перегрузку дорожной сети и ухудшение экологической ситуации в Санкт-Петербурге;
- из-за неразвитости транспортно-логистических схем доставки грузов речным транспортом и отсутствия контейнерных терминалов грузы в контейнерах практически не перевозятся по Волго-Балту;

- высокий износ речного транспортного флота и портофлота.

Пассажирские перевозки

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области получили развитие круизные маршруты на речном транспорте продолжительностью более 24 часов.

В настоящее время в Санкт-Петербурге существуют три причальных комплекса для приема круизных речных судов:

- причалы существующего Речного вокзала (7 ед.) протяженностью 611 м (расположены на пр. Обуховской Обороны, д. 106 лит. В и сооруж. 1, лит. Б);
- причал ОАО «Пассажирский порт» в Уткиной заводи протяженностью 707 м (расположен на Октябрьской наб., д. 31);
- причал ООО «КОНТ» протяженностью 300 м (расположен на Октябрьская наб., д. 29).

По итогам навигации 2015 года к пассажирским причалам Речного вокзала, расположенным на пр. Обуховской обороны, было совершено 163 судозахода, что на 37% меньше чем в навигацию 2014 года. В 2015 г. пассажиропоток к пассажирским причалам Речного вокзала снизился на 75% по сравнению с 2014 г. и составил 21,5 тыс. человек. Это связано с изменением арендатора причалов Речного вокзала, увеличением тарифов на обслуживание судов и снижением качества предоставляемых услуг.

Причалы существующего Речного вокзала построены для швартовки и стоянки туристических судов с осадкой не более 2,4 м. Проектная глубина по линии кордона причалов составляет 2,9 м. Эксплуатируются причалы для пассажирских судов проектов: 301; 302 и 92-016 проектов с максимальной осадкой 2,83 м. Швартовка судов нового концепта PV300VD с осадкой 3,2 м у данных причалов невозможна.

Снижение объемов перевозок на многодневных туристских маршрутах на 26% за последние 5 лет с 252,9 тыс. чел. до 187,1 тыс. чел. связано с несколькими причинами: старением речного флота и выбытием его из эксплуатации (средний возраст речных пассажирских судов составляет 26 лет), ухудшением экономической ситуации и снижением платежеспособного спроса населения на речные круизы.

В Ленинградской области экскурсионно-прогулочные рейсы организованы в период летней навигации из г. Выборга по Сайменскому каналу и озеру Сайма (Финляндия).

В Санкт-Петербурге выполняются значительные объемы перевозок на внутреннем водном транспорте, обслуживающем жителей и гостей города. В навигацию 2015 года в Санкт-Петербурге функционировало 113 маршрутов водного транспорта, на которых было перевезено около 2,1 млн. пассажиров.

В настоящее время скоростной речной флот Санкт-Петербурга состоит из трех видов судов: суда типа «Метеор», суда типа «Восход» и суда типа катамаран РМ1800. Общее количество эксплуатируемых судов в 2013 году – 34 единицы, из них: суда типа «Метеор» – 28 единиц, суда типа «Восход» – 4 единицы, суда типа катамаран РМ1800 – 2 единицы. Эксплуатация скоростных судов указанных типов в настоящее время сопряжена с большим количеством проблем, основной из которых является устаревание эксплуатируемых судов. Большинство из эксплуатируемых 34 судов скоростного флота были выпущены в 70-80-х годах, таким образом, средний возраст указанных судов – 30-40 лет. В связи с закрытием производства данных судов прекратился выпуск запасных

частей и деталей к ним, ввиду чего ремонт выходящих из строя узлов и оборудования затруднен (нужны зарубежные аналоги) или невозможен.

Построенные в 2011 году катамараны типа РМ1800 были спроектированы на базе прогулочных судов, их эксплуатация сопряжена с проблемой частых поломок судового оборудования и механизмов. В Санкт-Петербурге отсутствует инфраструктура для проведения ремонта судов такого класса. В городе существует ограниченное количество мест для причаливания скоростных судов указанных типов. В связи с этим остро стоит вопрос обновления скоростного флота в Санкт-Петербурге.

Проблема скоростного флота для внутреннего водного транспорта Санкт-Петербурга может быть решена за счет проектирования, строительства и ввода в серийную эксплуатацию новых судов, отвечающих современным требованиям по комфортности, экономичности, энергоэффективности и экологичности.

В настоящее время в Санкт-Петербурге насчитывается 286 спусков к рекам и каналам, из которых 100 спусков сданы в аренду Комитетом по управлению городским имуществом на срок до 3 лет. На этих спусках осуществляется не только посадка и высадка пассажиров, но и техническое обслуживание, ремонт и отстой судов, иногда в два или три корпуса, что нарушает требования безопасности и создает угрозу жизни и здоровья людей. Из оставшихся 196 спусков:

- 20 спусков являются остановками городских маршрутов водного транспорта (в навигацию 2013 года эксплуатировалось только 6 спусков);
- 21 спуск на ВВП и водных путях Санкт-Петербурга запрещен для остановки и стоянки судов.

Таким образом, 175 спусков (более 60%) не используются и не сдаются в аренду. Сложившаяся ситуация в сфере использования инфраструктуры внутреннего водного транспорта не отвечает интересам Санкт-Петербурга.

В перспективе после завершения строительства морского пассажирского комплекса «Морской фасад» проектными проработками в целях разгрузки городских магистралей Васильевского острова была обоснована возможность до 60% круизных пассажиров перевозить в центр города и пригороды судами речного транспорта. В этих целях предлагалось построить речные причалы в составе ОАО «Морской Фасад» для теплоходов «Метеор» — три причала, два причала — для теплоходов типа «Москва» и одного-двух причалов для маломерных судов. В настоящее время данные проекты не реализованы.

К основным проблемам, сдерживающим развитие пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге, относятся следующие:

- снижение объемов перевозок на многодневных туристских маршрутах с 252,9 тыс. чел. до 187,1 тыс. чел. (на 26%) за период 2011-2015 гг., что связано с падением платежеспособного спроса населения на речные круизы, старением речного флота и выбытием его из эксплуатации, ограничением пропускной способности внутренних водных путей;
- отсутствие Речного вокзала в Санкт-Петербурге с необходимой инфраструктурой для обслуживания туристов и судов;
- нехватка городских причалов Санкт-Петербурга, обеспечивающих равный и прозрачный доступ перевозчиков к объектам инфраструктуры внутреннего водного транспорта;

- недостаточность бюджетных средств, выделяемых на развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта, и отсутствие инвестиционных возможностей частных компаний-перевозчиков для приобретения современных судов пассажирского флота;

- старение речного флота и необходимость его замены современными комфортабельными пассажирскими судами с целью повышения привлекательности речного транспорта для горожан и гостей Санкт-Петербурга.

На перспективу к 2020 г. прогнозируется, что объем перевозок на экскурсионно-прогулочных и туристских маршрутах Санкт-Петербурга увеличится на 10-15%, а на транспортных маршрутах – в два раза за счет развития морских круизных перевозок.

С учетом туристического потенциала региона к 2020 г. прогнозируется увеличение объема перевозок пассажиров морским транспортом в Санкт-Петербурге в 2,3 раза. Для вывоза туристов из пассажирского порта «Морской фасад», минуя заторы на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, необходимо обеспечить развитие перевозок на речных судах к местам проведения экскурсий и культурно-массовых мероприятий.

Для обеспечения спроса на пассажирские перевозки внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге необходимо:

- увеличить причальные мощности для приема пассажирских судов;
- создать сеть городских причалов Санкт-Петербурга, используемых для посадки и высадки пассажиров на маршрутах внутреннего водного транспорта;
- развивать маршрутную сеть внутреннего водного транспорта;
- обеспечить закупку нового поколения судов пассажирского флота с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками;
- создать базу по техническому обслуживанию и ремонту нового поколения судов пассажирского флота;
- обеспечить создание, обустройство, содержание и ремонт объектов инфраструктуры речного транспорта и транспортно-пересадочных узлов, связанных с речным транспортом;
- привлечь частных инвесторов для строительства и обустройства объектов инфраструктуры речного транспорта и транспортно-пересадочных узлов;
- обеспечить проведение маркетинговой политики и внедрение информационных систем в работу внутреннего водного транспорта.

Еще одна острая проблема в Санкт-Петербурге связана с нехваткой стоянок для маломерных судов, оборудованных с учетом европейских требований, а также требований водного законодательства РФ. На имеющихся стоянках практически повсеместно нарушается режим использования водоохранных зон и прибрежных защитных полос водных объектов. В связи с этим необходима разработка оптимальной схемы размещения стоянок для маломерных судов, оборудованных заправками для обеспечения судов топливом.

Обеспечение безопасного функционирования внутреннего водного транспорта

В целях обеспечения безопасности судоходства предусматривается целый ряд мероприятий. Оснащение судов внутреннего речного и смешанного («река – море») плавания аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС позволит существенно повысить безопасность перевозок. Важным является решение вопроса оснащения речных

судов системой отображения электронных навигационных карт и автоматическими информационными системами.

Применение спутниковых технологий создаст условия для круглосуточной и всепогодной работы судов речного флота в условиях ограниченной видимости и в темное время суток, при отсутствии габаритов судового хода, что даст значительный экономический эффект. Применение систем спутниковой навигации минимизирует роль человеческого фактора, зачастую приводящего к авариям при лоцманской проводке судов в акваториях морских и речных портов.

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

Целью подпрограммы «Внутренний водный транспорт» является удовлетворение потребностей экономики и населения в речных перевозках, повышение их качества и конкурентоспособности, развитие инфраструктуры внутренних водных путей, повышение безопасности и надежности работы системы внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

К основным задачам подпрограммы относятся следующие:

- обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях;
- развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, увеличение пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении, на туристических маршрутах.

Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.

Подпрограмма реализуется в два этапа:

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

Предлагаемый комплекс мероприятий по развитию внутреннего водного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области направлен на достижение следующих показателей и индикаторов:

- снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- увеличение объема перевозок пассажиров внутренним водным транспортом;
- увеличение объема перевозок грузов внутренним водным транспортом;
- снижение доли протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

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

3. Перечень мероприятий подпрограммы

Мероприятия подпрограммы разработаны для двух вариантов:

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

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

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

- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.01 № 848;

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

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

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

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

Целевой вариант подпрограммы предусматривает помимо мероприятий, включенных в консервативный вариант, дополнительные мероприятия, необходимые для обеспечения спроса на грузовые и пассажирские перевозки внутренним водным транспортом и обслуживание в речных портах.

3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы

К основным мероприятиям, включенным в консервативный вариант подпрограммы, относятся следующие:

- разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути;

- развитие системы мониторинга, анализа и управления судами на реках и каналах Санкт-Петербурга;

- реализация мероприятий по обеспечению безопасности судоходства на реках и каналах Санкт-Петербурга.

Все мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы, приведены в Приложении 2. По данным мероприятиям показаны запланированные по годам программного периода объемы и источники их финансирования по графе «учтено».

Для дальнейшего развития грузовых и пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте и увеличения грузооборота речных портов необходима реализация дополнительных мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы.

3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы

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

– строительство 2-й очереди (Соляного) причала на Октябрьской набережной 29А р. Нева 1364,5 км;

– строительство причального комплекса в Кировском районе Ленинградской области р. Нева 1345 км, левый берег.

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

Реализация целевого варианта подпрограммы позволит достичь целевых индикаторов и показателей, приведенных в Приложении 1.

4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы

Для реализации целевого варианта подпрограммы «Внутренний водный транспорт» за период 2015-2020 гг. потребуется общий объем финансирования **целевого варианта** подпрограммы на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет **14 699,22 млн. руб.**, из которых учтены в консервативном варианте **14 584,22 млн. руб.** (99,2%), в том числе за счет средств:

- федерального бюджета – **14 290,4 млн. руб.** (98%);

- бюджета Санкт-Петербурга – **293,82 млн. руб.** (2%).

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет **115 млн. руб.** (0,8%).

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы

В результате реализации комплекса программных мероприятий, предусмотренных в подпрограмме по целевому варианту, к 2020 г. планируется:

- снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации на территории Ленинградской области на 33%;

- увеличение объема перевозок пассажиров на внутреннем водном транспорте в Санкт-Петербурге до 3 200 чел. (в 1,4 раза по сравнению с 2015 г.);

- увеличение объема перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области до 15 млн. тонн (в 2,8 раза);

- доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области составит 11,1%.

Приложения

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Внутренний водный транспорт» (консервативный вариант)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
1	Снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области	%	35	33
2	Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге	тыс. чел.	2200	3100
3	Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	млн тонн	5,3	15
4	Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	16,5	11,1

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Внутренний водный транспорт» (целевой вариант)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
1	Снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области	%	35	33
2	Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге	тыс. чел.	2200	3200
3	Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	млн тонн	5,3	15
4	Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	16,5	11,1

Расходы на реализацию подпрограммы «Внутренний водный транспорт» *

в ценах соответствующих лет, млн руб.

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Всего по подпрограмме: «Внутренний водный транспорт»			Всего	14 699,2	1 122,4	493,6	1 771,1	3 060,8	4 005,4	4 245,8
			учтено, в том числе:	14 584,2	1 122,4	493,6	1 731,1	3 020,8	3 980,4	4 235,8
			Федеральный бюджет	14 290,4	995,0	443,4	1 709,4	2 997,6	3 945,7	4 199,3
			Бюджет Санкт-Петербурга	293,8	127,4	50,2	21,7	23,2	34,7	36,5
			дополнительная потребность	115,0	-	-	40,0	40,0	25,0	10,0
1	Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, увеличение пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении, на туристических маршрутах	Установка, демонтаж, обслуживание, содержание и ремонт причалов и иных объектов инфраструктуры водного транспорта, Санкт - Петербург	Всего	130,1	15,3	16,4	17,7	19,0	30,0	31,6
			учтено, в том числе:	130,1	15,3	16,4	17,7	19,0	30,0	31,6
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	130,1	15,3	16,4	17,7	19,0	30,0	31,6
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
2	Обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях	Реализация мероприятий по обеспечению безопасности судоходства на реках и каналах Санкт - Петербурга	Всего	11,6	1,6	1,7	1,8	1,9	2,2	2,4
			учтено, в том числе:	11,6	1,6	1,7	1,8	1,9	2,2	2,4
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	11,6	1,6	1,7	1,8	1,9	2,2	2,4

			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
3	Обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях	Содержание и развитие системы мониторинга, анализа и управления судами на реках и каналах Санкт-Петербурга	Всего	17,2	5,5	2,1	2,2	2,3	2,5	2,6
			учтено, в том числе:	17,2	5,5	2,1	2,2	2,3	2,5	2,6
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	17,2	5,5	2,1	2,2	2,3	2,5	2,6
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
4	Обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути	Всего	14 285,4	995,0	438,4	1 709,4	2 997,6	3 945,7	4 199,3
			учтено, в том числе:	14 285,4	995,0	438,4	1 709,4	2 997,6	3 945,7	4 199,3
			Федеральный бюджет	14 285,4	995,0	438,4	1 709,4	2 997,6	3 945,7	4 199,3
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
5	Обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях	Строительство второй нитки Нижне-Свицкого гидроузла, Волго-Балт	Всего	5,0	-	5,0	-	-	-	-
			учтено, в том числе:	5,0	-	5,0	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	5,0	-	5,0	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
6	Обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях	Модернизация береговых производственных объектов и сооружений, Волго-Балт	Всего	135,0	105,0	30,0	-	-	-	-
			учтено, в том числе:	135,0	105,0	30,0	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	135,0	105,0	30,0	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
7	Развитие инфраструктуры	Строительство 2-й очереди Соляного причала Октябрьская	Всего	30,0	-	-	10,0	10,0	10,0	-

	внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, увеличение пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении, на туристических маршрутах	набережная р. Нева 1364,5 км	учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	30,0	-	-	10,0	10,0	10,0	-
8	Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, увеличение пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении, на туристических маршрутах	Строительство причального комплекса в Кировском районе Ленинградской области р. Нева 1345 км, левый берег	Всего	85,0	-	-	30,0	30,0	15,0	10,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	85,0	-	-	30,0	30,0	15,0	10,0

*** Примечание:**

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