

**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 5. Подпрограмма «Воздушный транспорт»

УТВЕРЖДЕНА

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

Санкт-Петербург

2016

Паспорт подпрограммы «Воздушный 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	17
4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы	18
5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы	18
Приложения.....	19
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Воздушный транспорт»	20
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Воздушный транспорт»	22

Паспорт подпрограммы «Воздушный транспорт» (целевой вариант)

Полное наименование Подпрограммы	Подпрограмма «Воздушный транспорт»
Цели подпрограммы	Обеспечение доступности, надежности и безопасности авиаперевозок, повышение качества авиатранспортных услуг в соответствии со спросом потребителей, эффективное развитие авиатранспортной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
Задачи подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> – увеличение объемов авиаперевозок за счет развития авиатранспортной инфраструктуры; – обеспечение развития сети вертолетных площадок; – обеспечение безопасности воздушных перевозок; – обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации.
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> – увеличение объема авиаперевозок пассажиров и грузов; – развитие аэропортовой инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области; – формирование на территории Санкт-Петербурга сети вертолетных посадочных площадок, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях; – формирование сети аварийно-спасательных вертолетных посадочных площадок в Санкт-Петербурге.
Этапы и сроки реализации подпрограммы	Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг. Подпрограмма реализуется в два этапа: Этап 1 – 2015-2017 гг. Этап 2 – 2018-2020 гг.
Объемы и источники финансирования мероприятий подпрограммы	<p>Общий объем финансирования целевого варианта подпрограммы на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 14 868,67 млн. руб., из которых учтены в консервативном варианте 3 932,67 млн. руб. (26,4%), в том числе за счет средств:</p> <ul style="list-style-type: none"> – федерального бюджета – 3 908,76 млн. руб. (99,4%); – бюджета Санкт-Петербурга – 23,91 млн. руб. (0,6%). <p>Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта Программы составляет в ценах соответствующих лет 10 936,0 млн. руб. (73,6%).</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 концу 2020 года прогнозируется:</p> <ul style="list-style-type: none"> – увеличение объемов пассажирских авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области с 13,5 млн. пасс. в 2015 г. до 19 млн. пасс. в 2020 г.; – увеличение объемов грузовых авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области с 27 тыс. тонн в 2015 г. до 60 тыс. тонн в 2020 г.; – строительство 4-х вертолетных посадочных площадок

	<p>на территории Ленинградской области в целях оказания скорой специализированной медицинской помощи;</p> <ul style="list-style-type: none"> – строительство 2-х вертолетных аварийно-посадочных площадок <p>на территории Санкт-Петербурга.</p> <ul style="list-style-type: none"> – строительство грузового аэропорта «Усть-Луга».
<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

Развитие воздушного транспорта относится к числу важнейших задач Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Это связано с необходимостью обеспечения доступности города и области из других регионов Российской Федерации и зарубежных стран, обеспечения пассажирских перевозок, доставки грузов, привлечения инвестиций и новых предприятий, развития туризма.

Существующее состояние аэропортов, маршрутная сеть и частота полетов влияют на транспортную подвижность населения, экономическую активность местных предприятий и инвестиционную привлекательность Санкт-Петербурга и Ленинградской области, так как их транспортная доступность является одним из основных факторов при выборе места расположения ведущих международных компаний. В современных условиях именно транспортная доступность, наличие быстрых и надежных связей с крупными городами мира во многом определяют качество и интенсивность обмена товарами, технологиями и информацией, и, следовательно, перспективы регионов в международном и российском разделении труда.

Многие отрасли экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области зависят от авиатранспорта в силу специфики своей деятельности. В первую очередь, к ним относятся предприятия, занимающиеся высокотехнологичными и инновационными видами деятельности, банковскими и бизнес-услугами, машино- и приборостроением, автомобилестроением, издательским делом, компьютерными технологиями, научными разработками и др.

Воздушное сообщение принципиально важно для развития туристического бизнеса. Ежегодно Санкт-Петербург и Ленинградскую область посещают около 6 млн туристов, наш регион относится к числу наиболее привлекательных в России туристических направлений. В перспективе прогнозируется увеличение количества туристов до 10-12 млн человек в год.

Для посещения Санкт-Петербурга и Ленинградской области большинство иностранных граждан выбирают воздушный транспорт. Жители города и области также для поездок в зарубежные страны используют преимущественно воздушный транспорт.

В связи с большими расстояниями поездок по территории страны и в зарубежные страны спрос на перевозки воздушным транспортом постоянно увеличивается.

Развитие аэропортовой инфраструктуры сопровождается формированием кластера отраслей, связанных с развитием аэропортовой деятельности. В данный кластер входят предприятия, связанные с обслуживанием самолетов и наземной инфраструктуры, обеспечением потребностей пассажиров, перевозкой и обработкой грузов, доставкой почты и т.д.

Аэропорты важны регионам для создания рабочих мест. Согласно проведенным исследованиям на каждый миллион пассажиров, обслуживаемых аэропортом, создается в среднем около 800-1000 рабочих мест. Косвенное влияние заключается в создании рабочих мест в смежных отраслях и, соответственно, повышении покупательной способности этих групп населения. По статистике, на 1000 рабочих мест в аэропорту

приходится приблизительно 2100 косвенных рабочих мест в смежных отраслях экономики страны.

Учитывая растущий спрос на воздушные перевозки и авиационные услуги, необходимо развитие аэропортовой инфраструктуры в регионе, которая бы обеспечивала удовлетворение потребностей населения и отраслей экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области в международных и межрегиональных перевозках, доступность перевозок для населения, оптимизацию использования аварийно-спасательной авиации и развитие АОН.

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области расположено несколько объектов воздушного транспорта, включая крупнейший на северо-западе России аэропорт «Пулково», аэродромы «Левашово», «Пушкин» и «Сиверский», посадочная площадка на аэродроме в Горской, несколько вертодромов, обеспечивающих деятельность спасательных, медицинских и правоохранительных служб.

Основным аэропортом Санкт-Петербурга и Ленинградской области является **международный узловой аэропорт «Пулково»**. Общая площадь аэропортового комплекса составляет 1350 га, в «Пулково» имеется две взлетно-посадочных полосы (Южная — 3780×60 м, Северная — 3397×60 м), способных принимать практически любой тип воздушных судов.

Аэропорт «Пулково» относится к аэропортам федерального значения и обеспечивает воздушное сообщение Санкт-Петербурга:

- с городом федерального значения Москвой, а также с другими административными центрами субъектов Российской Федерации (внутренние рейсы);
- с городами зарубежных стран (международные рейсы).

Аэропорт «Пулково» обслуживает воздушные перевозки не только жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, но и соседних субъектов РФ, в которых недостаточно развита аэропортовая инфраструктура (Псковская и Новгородская области, Республика Карелия). В совокупности на территории, обслуживаемой аэропортом «Пулково», проживает 8,8 млн чел. (6% от общей численности населения РФ).

В настоящее время аэропорт «Пулково» занимает четвертое место в России по пассажиропотоку после московского авиаузла. На регулярной основе в «Пулково» выполняют полеты 68 авиакомпаний по 151 направлениям: 32 зарубежные авиакомпании, 26 российские и 10 авиакомпаний стран СНГ.

За последние 5 лет (с 2011 г. по 2015 г.) пассажиропотоки аэропорта «Пулково» увеличились с 9,6 млн чел. до 13,5 млн чел (на 40%). Наибольший пассажиропоток аэропорта был достигнут в 2014 г. – 14,3 млн чел. Пропускная способность аэровокзального комплекса аэропорта «Пулково» составляет 18 млн человек в год. В связи с этим имеется резерв для роста объемов пассажирских перевозок аэропорта «Пулково» в будущем (резерв оценивается в 4,5 млн человек в год, что составляет 25% от пропускной способности).

Динамика пассажиропотока аэропорта «Пулково» за период 2011-2015 гг. представлена в табл. 1.1.

Таблица 1.1.

**Динамика пассажиропотока аэропорта «Пулково» за период 2011-2015 гг.
(тыс. чел.)**

Вид перевозки	2011	2012	2013	2014	2015	2015 к 2011, %
Количество пассажиров, всего	9 610,8	11 154,6	12 854,4	14 264,7	13 499,8	повысился на 40,4%
в том числе:						
международные перевозки	5 128,4	6 154,8	7 024,2	7 107,0	5 628,6	повысился на 9,7%
внутренние перевозки	4 482,4	4 999,8	5 830,2	7 157,7	7 871,2	повысился на 75,6%

Источник: данные аэропорта «Пулково»

Наиболее востребованными направлениями авиаперевозок в 2015 г. были следующие: Москва (3 742,1 тыс. чел.), Симферополь (578,2 тыс. чел.), Калининград (294,8 тыс. чел.), Сочи (294 тыс. чел.), Франкфурт-на-Майне (268,8 тыс. чел.).

Динамика взлетно-посадочных операций, количества авиакомпаний, обслуживающих регулярные рейсы, и направлений регулярных полетов аэропорта «Пулково» за период 2011-2015 гг. представлена в табл. 1.2.

Таблица 1.2.

Динамика взлетно-посадочных операций, количества авиакомпаний, обслуживающих регулярные рейсы, и направлений регулярных полетов аэропорта «Пулково» за период 2011-2015 гг.

Вид перевозки	2011	2012	2013	2014	2015	2015 к 2011, %
Количество взлетно-посадочных операций, ед.	115 961	125 715	137 480	147 415	138 327	повысился на 19,2%
Количество авиакомпаний, обслуживающих регулярные рейсы, ед.	75	70	73	70	68	снизился на 7%
Количество направлений регулярных полетов, ед.	148	157	164	159	151	повысился на 2%

Источник: данные аэропорта «Пулково»

В 2015 г. падение пассажиропотоков и авиационной подвижности на 6% по сравнению с 2014 г. произошло из-за сокращения спроса на международные перевозки в условиях роста курса иностранной валюты, снижения покупательной способности населения, уменьшения экономических связей с европейскими странами, закрытия программ туроператоров в Турцию и Египет. Среди международных сообщений обратная тенденция роста пассажиропотоков была характерна для китайских направлений

(пассажиропотоки между Санкт-Петербургом и городами КНР в 2015 г. выросли на 87% по сравнению с 2014 г. – до 95 тыс. человек). В целом за 2015 г. пассажиропотоки аэропорта «Пулково» на международных авиалиниях упали на 26%, а на внутренних линиях возросли на 10%.

По пассажирообороту аэропорт «Пулково» существенно уступает крупным европейским городам. В настоящее время подвижность населения на воздушном транспорте в Санкт-Петербурге в 2,3 раза ниже, чем в Москве, в 5-7 раз ниже, чем в Лондоне, Париже, Риме, Милане, Брюсселе, и в десятки раз ниже, чем в Амстердаме, Дюссельдорфе, Франкфурте-на-Майне.

При сопоставимой численности населения аэропорт Санкт-Петербурга значительно уступает европейским городам и Москве как по количеству регулярных авиамаршрутов, так и по численности рейсов в месяц:

- аэропорт Санкт-Петербурга имеет 151 регулярный авиамаршрут и 10 тыс. рейсов в месяц;
- аэропорт Берлина имеет 149 регулярных авиамаршрутов и 21,4 тыс. рейсов в месяц;
- аэропорты Москвы имеют 235 регулярных авиамаршрутов и 26,5 тыс. рейсов в месяц;
- аэропорты Парижа имеют 306 регулярных авиамаршрутов и 75,1 тыс. рейсов в месяц;
- аэропорты Лондона имеют 365 регулярных авиамаршрутов и 87,6 тыс. рейсов в месяц.

Даже по сравнению с Хельсинки, где проживает всего лишь 0,6 млн чел. (в 8,5 раз меньше, чем в Санкт-Петербурге), аэропорт «Пулково» имеет в 2,6 раза меньшее количество рейсов, чем аэропорт «Вантаа» (Helsinki Vantaa Airport). В настоящее время из аэропорта Хельсинки выполняется 104 регулярных авиамаршрута и 13,8 тыс. рейсов в летний месяц.

Несмотря на расширение географии полетов, аэропорт «Пулково» существенно отстает от московских и европейских аэропортов по количеству регулярных направлений воздушных сообщений. Из-за этого часть пассажиров из Санкт-Петербурга вынуждена лететь через Московский авиаузел или аэропорты соседних стран, что существенно увеличивает затраты времени и денег на авиаперевозки.

Аэропорт «Пулково» обслуживает рейсы авиакомпаний «Россия», «Аэрофлот-РА», «ЮТэйр», «Сибирь», «Уральские авиалинии», «Северсталь», Lufthansa, AirFrance, KLM — Royal Dutch Airlines, SAS — Scandinavian Airlines, Finnair, Alitalia, British Airways, SWISS Air и других.

Основным собственником авиакомпании «Россия» (75% -1 акция) является группа компаний «Аэрофлот». Санкт-Петербургу принадлежит 25% +1 акция уставного капитала авиакомпании «Россия». Главной целью участия Санкт-Петербурга в акционерном капитале авиакомпании является обеспечение развития авиакомпании в интересах транспортного комплекса города, его жителей и отраслей экономики.

Одной из приоритетных задач Санкт-Петербурга является привлечение новых авиакомпаний, которые могут использовать «Пулково» в качестве аэропорта

базирования, а также создание одной или нескольких крупных базовых авиакомпаний.

В целях развития маршрутной сети аэропорта «Пулково» и привлечения новых авиакомпаний для полетов в Санкт-Петербург, в III квартале 2016 г. введена Программа поддержки новых направлений (Мотивационная программа), предусматривающая предоставление скидок на аэропортовые тарифы и сборы тем авиакомпаниям, которые готовы развивать маршрутную сеть в Санкт-Петербурге.

Росту спроса на авиаперевозки будет способствовать введение в Санкт-Петербурге безвизового режима на 72 часа для иностранных граждан, прибывающих в Российскую Федерацию на воздушном транспорте (по аналогии с режимом, предусмотренным постановлениями Правительства РФ для пассажиров круизных и паромных судов, прибывающих в Российскую Федерацию в туристических целях).

На воздушном транспорте осуществляются перевозки самых дорогостоящих грузов, а также товаров, требующих высокоскоростной доставки (электронная техника, запасные части, почта, лекарства и т.д.). За последние годы наблюдается концентрация грузовых потоков на внутренних и на международных линиях у нескольких крупных авиакомпаний, развивающих регулярные грузоперевозки. При этом значительная часть грузов по-прежнему перевозится в багажных отсеках пассажирских самолетов.

В настоящее время **аэропорт «Пулково» не в полной мере использует потенциал спроса на перевозки грузов и почты**, так как по этому показателю его опережают аэропорты России, обслуживающие гораздо меньшие по численности проживающего населения и менее развитые в экономическом отношении регионы страны.

Развитию грузовых перевозок через аэропорт «Пулково» будет способствовать введение режима работы таможни, который существует в аэропорту «Шереметьево»: декларирование товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, в электронной форме.

Переход на безбумажные технологии при декларировании товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, позволит сократить сроки совершения таможенных операций, существенно повысить уровень информационного взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности, обеспечить автоматическую обработку сведений, содержащихся в представляемых документах, и, как следствие, повысить оперативность принятия решений.

Также целесообразно разработать стратегию развития грузовых авиаперевозок в части создания благоприятных условий для полетов через аэропорт «Пулково», с предложением комплексного конкурентоспособного пакета услуг аэропортовых сборов и услуг наземного обслуживания, создания интерлайн-площадки для развития трансферных направлений в аэропорту.

Необходимо обеспечить повышение привлекательности аэропорта «Пулково» для базирования грузовых воздушных судов.

Одним из необходимых условий развития перевозок грузов и почты через аэропорт «Пулково» является обеспечение условий для снижения себестоимости обработки грузовых рейсов и переключения грузопотоков для отправки через аэропорт «Пулково», что создает предпосылки для организации регулярного грузового авиасообщения и привлечения профильных грузовых авиаперевозчиков для базирования в аэропорту «Пулково».

Отсутствие грузовых воздушных судов на базировании делает отправку коммерческих партий авиационных грузов через аэропорт «Пулково» нерентабельным, поскольку в стоимость перевозки закладываются затраты на перегон воздушного судна из аэропорта базирования и дополнительные аэропортовые сборы. Это приводит к переориентации российских грузопотоков Северо-Западного региона на аэропорты Москвы, а международных грузов и почты – на аэропорты Москвы, Финляндии и стран Балтии. **В связи с этим к приоритетным задачам относится создание (привлечение) базовых грузовых авиаперевозчиков в аэропорт «Пулково».**

В настоящее время пассажирские перевозки к аэропорту «Пулково» и в обратном направлении обеспечиваются автобусным и таксомоторным видами транспорта, а также личными автомобилями. В среднем продолжительность поездки из центра Санкт-Петербурга до аэропорта составляет в дневное время около 60 минут (зависит от выбранных видов транспорта и маршрутов движения). От станции метро «Московская» до аэропорта «Пулково» и в обратном направлении работает маршрут автобусов-экспрессов, которые следуют без остановок, что позволяет снизить затраты времени на поездку. Однако в целом можно констатировать, что **аэропорт «Пулково» имеет низкую транспортную доступность. Он не связан прямым беспересадочным сообщением с железнодорожными и автобусными вокзалами города, а также пассажирскими терминалами морского и речного транспорта. Пассажиры с багажом, пользующиеся общественным транспортом, вынуждены пересаживаться с одного вида транспорта на другой при поездках в аэропорт. Использование наземных видов транспорта не позволяет точно спрогнозировать время поездки в аэропорт из-за заторов на дорогах. Все перечисленные факторы снижают комфортность поездок в аэропорт, увеличивают их стоимость и затраты времени пассажиров.**

В настоящее время имеется ряд сдерживающих факторов, препятствующих росту авиаперевозок и развитию аэропорта «Пулково»: из-за высокой стоимости авиабилетов сдерживается рост спроса на авиауслуги;

- не в полном объеме создана инфраструктура, необходимая для формирования авиационного хаба на базе аэропорта «Пулково» и роста транзитного пассажиропотока;

- отсутствуют скоростные внеуличные связи на пассажирском транспорте общего пользования с аэропортом «Пулково»;

- недостаточно развита сфера грузовых авиаперевозок, доставки почты и грузовой логистики.

Необходимыми условиями для создания в Санкт-Петербурге крупнейшего в Северной Европе авиационного хаба на базе аэропорта «Пулково» являются: модернизация инфраструктуры аэропорта, расширение сети линий, развитие базовых авиакомпаний аэропорта, привлечение новых авиаперевозчиков, рост транзитного пассажиропотока, установление безвизового режима на срок до 72 часов для транзитных иностранных пассажиров и упрощение процедуры доступа иностранных авиаперевозчиков в аэропорт (введение режима «открытого неба»). Несмотря на удовлетворение потребностей экономики и населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области в международных и внутренних дальних и средних магистральных авиаперевозках, которые обеспечиваются аэропортом «Пулково», **в сегменте региональных и местных авиаперевозок спрос остается неудовлетворенным.**

Важной задачей является обеспечение комплексного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта на территории Ленинградской области: аэродромной, наземной авиатранспортной инфраструктуры, системы топливообеспечения полетов гражданской авиации, инфраструктуры технического обслуживания и ремонта воздушных судов, аэронавигационного обслуживания и метеорологического обеспечения полетов воздушных судов. К числу приоритетных относится задача подготовки и повышения квалификации персонала для обеспечения нужд гражданской авиации.

Количество действующих аэропортов гражданской авиации в регионе с 90-х годов значительно сократилось, в основном, за счет аэропортов регионального значения и аэропортов местных воздушных линий.

Аэродром «Левашово» совместного базирования расположен в Выборгском районе Санкт-Петербурга юго-западнее посёлка Левашово. В настоящее время на аэродроме базируется 33-й отдельный транспортный смешанный авиационный полк. Аэродром имеет взлетно-посадочную полосу с размерами 2700 м x 45 м, способен принимать самолёты Ан-72, Ан-30, Ан-26, Ан-12 и другие лёгкие воздушные суда, а также вертолёты всех типов.

Проект реконструкции аэродрома «Левашово» предусматривает строительство пассажирского терминала и инфраструктуры для базирования гражданской авиации. Предполагается, что аэропорт «Левашово» будет обслуживать чартерные рейсы, бизнес-авиацию, грузовые перевозки. Одним из потенциальных инвесторов данного проекта является компания «Газпромавиа», которая может выступить в качестве эксплуатанта и базовой авиакомпания.

Аэродром «Пушкин» совместного базирования расположен на окраине города Пушкин. Собственником аэродрома является Министерство обороны Российской Федерации.

Аэродром способен принимать самолёты Ил-76, Як-42, Ан-72, Ан-30, Ан-26, Ан-12 и все более лёгкие воздушные суда, а также вертолёты всех типов. На аэродроме базируются ВВС России. Аэродром имеет взлетно-посадочную полосу с размерами 2500 м x 45 м с асфальтобетонным покрытием. Рядом с аэродромом находится 20-й авиаремонтный завод МО РФ. В настоящее время аэродром используется для выполнения полетов военной авиации, испытательных и тренировочных полетов, а также для выполнения пассажирских и грузовых перевозок.

Аэродром «Сиверский» совместного базирования расположен в Гатчинском районе Ленинградской области. Собственником аэродрома является Министерство обороны Российской Федерации. Аэродром способен принимать самолёты Ил-76, Ан-72, Ан-30, Ан-26, Ан-12 и все более лёгкие воздушные суда, а также вертолёты всех типов. На аэродроме базируются ВВС России.

Аэродром (посадочная площадка) в Горской находится в Курортном районе Санкт-Петербурга. Аэродром оснащен бетонной взлетно-посадочной полосой с размерами 600 м x 40 м. Аэродром предназначен для проведения полетов учебных самолетов и прыжков с парашютом. В настоящее время рассматривается вопрос о передаче земель аэродрома под жилищную застройку.

На территории Санкт-Петербурга также расположены **посадочная площадка «Бычье поле», бывший военный аэродром «Горелово»**, принадлежащий Министерству обороны Российской Федерации.

В настоящее время в Санкт-Петербурге имеется **семь посадочных вертолетных площадок**, которые эксплуатируются вертолетами государственной авиации. Они расположены на территории медицинских учреждений СПб ГБУЗ «Детская городская больница № 1», ГБУЗ «Санкт-Петербургский научно-исследовательский институт им. И. И. Джанелидзе», ФГБУ «Всероссийский центр экстренной и радиационной медицины им. А.М. Никифорова» МЧС России, ФГБУ «Федеральный медицинский исследовательский центр им. В.А. Алмазова», которые оснащены светосигнальным оборудованием и системой пожаротушения. Вертолетные площадки используются воздушными судами, обеспечивающими экстренную доставку больных и пострадавших в учреждения здравоохранения. Во втором квартале 2016 года введены в эксплуатацию две новые вертолетные площадки - на территории СПб ГУЗ «Городская больница Святой преподобной мученицы Елизаветы» и СПб ГУЗ «Городская Александровская больница». Кроме того, на территории Санкт-Петербурга расположена посадочная площадка ГБУЗ Ленинградской областной клинической больницы.

В Ленинградской области посадочные площадки располагаются на территории медицинских учреждений: ГБУЗ Ленинградской области «Всеволожская клиническая межрайонная больница», ГБУЗ Ленинградской области «Лодейнопольская межрайонная больница», ГБУЗ Ленинградской области «Тихвинская межрайонная больница им. Калмыкова» (г. Тихвин), ГБУЗ Ленинградской области «Тосненская клиническая межрайонная больница».

Более семидесяти посадочных площадок на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области эксплуатируются для целей авиации общего назначения. Проведенный анализ показал, что в настоящее время в Санкт-Петербурге и Ленинградской области не в полной мере используются имеющиеся возможности для развития гражданской авиации.

К числу основных сдерживающих факторов развития воздушного транспорта и аэропортовой инфраструктуры относятся следующие:

- отсутствие в аэропорту «Пулково» самостоятельных базовых авиакомпаний, которые могли бы реализовать синхронизированную с аэропортом стратегию развития авиационного хаба;
- недостаточное количество регулярных внутренних и международных линий (из аэропорта «Пулково» отсутствуют прямые рейсы во многие крупные города России, Европы, Азии, Африки и Америки, поэтому пассажиры вынуждены использовать для пересадки аэропорты-хабы, расположенные в Москве, Лондоне, Франкфурте-на-Майне, Париже, Хельсинки и др. городах);
- низкая активность аэропорта по привлечению трансферных пассажиров за счет организации удобной стыковки внутренних и международных рейсов;
- недостаточно развита сеть региональных и местных воздушных линий на северо-западе России, которая способна генерировать пассажиропотоки за счет формирования удобных стыковочных рейсов на маршрутах, соединяющих административные центры субъектов РФ;
- высокие цены на авиабилеты и недостаточное количество направлений и рейсов сдерживают рост пассажиропотоков аэропорта;

- низкие объемы обработки почты и грузов, отсутствие эффективных мер по привлечению к сотрудничеству компаний, занимающихся интернет-торговлей и экспресс-доставкой, неэффективность таможенных процедур;
- низкая транспортная доступность аэропорта, отсутствие скоростных линий внеуличного рельсового пассажирского транспорта, обеспечивающих связи между аэропортом и центром города, а также другими пассажирскими терминалами внешнего транспорта;
- отсутствие авиационных учебных центров подготовки и переподготовки летного состава.

Для развития системы воздушных сообщений в регионе необходимо обеспечить решение следующих задач:

- расширение маршрутной сети международных и внутренних авиаперевозок как в сегменте дальних и средних магистральных авиаперевозок, так и в сегменте региональных и местных авиаперевозок, в том числе за счет новых маршрутов в города соседних регионов и ближнего зарубежья;
- развитие коммерческих и частных авиаперелетов;
- сокращение времени реагирования на чрезвычайные ситуации при выполнении работ по устранению последствий аварий, катастроф природного и техногенного характера, доставке больных и пострадавших в лечебные учреждения;
- модернизация существующих аэродромов, вертодромов и посадочных площадок;
- создание запасных аэродромов и размещение дополнительных посадочных площадок в соответствии с требованиями воздушного законодательства РФ с целью повышения уровня безопасности полетов;
- создание аэродрома для авиации общего назначения (АОН) с возможностью базирования;
- создание вертолетных посадочных площадок в соответствии с требованиями воздушного законодательства и НПА с соответствующей сетью аварийных посадочных площадок;
- размещение и модернизация средств РТОП и АС, наблюдения, связи и метеорологического обеспечения, необходимых для развития региональных и межрегиональных авиаперевозок, реорганизация работы органов ОрВД аэродромов государственной авиации;
- организация системы мониторинга полетов воздушных судов на эшелонах ниже нижнего в воздушном пространстве над Санкт-Петербургом и Ленинградской областью;
- обновление парка воздушных судов;
- удовлетворение потребности в авиационном персонале и авиационно-учебных центрах.

Решение перечисленных задач будут стимулировать улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, рост объемов перевозок на воздушном транспорте, повышение уровня безопасности полетов, увеличение мобильности населения и привлечение инвестиций в регион.

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

Целью подпрограммы «Воздушный транспорт» является обеспечение доступности, надежности и безопасности авиаперевозок, повышение качества авиатранспортных услуг в соответствии со спросом потребителей, эффективное развитие авиатранспортной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

К основным задачам подпрограммы относятся следующие:

- увеличение объемов авиаперевозок за счет развития авиатранспортной инфраструктуры;
- обеспечение развития сети вертолетных площадок;
- обеспечение безопасности воздушных перевозок;
- обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации.

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 воздушного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области направлен на достижение следующих показателей и индикаторов:

- увеличение объема авиаперевозок пассажиров и грузов;
- развитие аэропортовой инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- формирование на территории Санкт-Петербурга сети вертолетных посадочных площадок, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях;
- формирование сети аварийно-спасательных вертолетных посадочных площадок в Санкт-Петербурге.

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 федерального и регионального уровня:

- 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;
- ФЦП «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)»;
- Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации»;
- Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 20.06.2013 № 518 «О Программе подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу»;
- 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;
- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 21.07.2009 № 832 «Об отраслевой схеме развития и размещения объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта на территории Санкт-Петербурга»;
- Государственная программа «Обеспечение устойчивого функционирования и развития коммунальной и инженерной инфраструктуры и повышение энергоэффективности в Ленинградской области», утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 400, подпрограмма «Совершенствование транспортного обслуживания населения Ленинградской области на 2014-2016 годы»;
- Государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552.

Целевой вариант подпрограммы предусматривает помимо мероприятий, включенных в консервативный вариант, дополнительные мероприятия, необходимые для обеспечения доступности, надежности и безопасности авиаперевозок, повышения качества авиатранспортных услуг и эффективного развития авиатранспортной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы

Консервативный вариант подпрограммы включает мероприятия, предусмотренные в составе утвержденных федеральных целевых программ Российской Федерации:

- ФЦП «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)»:

- строительство технологического здания и оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД;

- ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010- 2020 годы), подпрограмма «Гражданская авиация»:

- обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации, расположенных в Санкт-Петербурге – Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации» (поставка тренажеров, приобретение воздушных судов).

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области в целях обеспечения деятельности оперативных спасательных, медицинских и правоохранительных служб и в коммерческих целях планируется до 2020 года строительство посадочной площадки для вертолетов на территории, прилегающей к Городской больнице №38 им. Н.А. Семашко, расположенной на юге города по адресу г. Пушкин, Госпитальная ул., д. 7/2, а также строительство двух посадочных площадок для вертолетов на территории, прилегающей к медицинским учреждениям, расположенным в Ленинградской области.

В утвержденной подпрограмме «Совершенствование транспортного обслуживания населения Ленинградской области на 2014-2016 годы», входящей в состав государственной программы «Обеспечение устойчивого функционирования и развития коммунальной и инженерной инфраструктуры и повышение энергоэффективности в Ленинградской области»¹, не предусмотрены инвестиционные мероприятия по развитию инфраструктуры воздушного транспорта на территории Ленинградской области.

В Кингисеппском районе Ленинградской области планируется строительство нового грузового аэропорта «Усть-Луга». Это будет первый в России международный грузовой аэропорт, расположенный в зоне обслуживаемых федеральной системой организации воздушного движения авиамаршрутов Санкт-Петербург - Центральная и Южная Европа, Санкт-Петербург - Северная Европа и Америка.

Потребность в строительстве грузового аэропорта «Усть-Луга» возникла в связи с активно развивающимся портово-промышленным кластером в зоне тяготения морского портового комплекса «Усть-Луга». Порт Усть-Луга развивается как универсальный порт, который оказывает услуги по перевалке и дополнительной обработке более 20 категорий грузов. В 2015 г. грузооборот порта Усть-Луга достиг 87,2 млн тонн, увеличившись на 40% по сравнению с 2011 г.

Генеральная схема развития морского торгового порта Усть-Луга предусматривает строительство 16 перегрузочных комплексов, перспективная пропускная способность порта достигнет 100 млн тонн различных грузов в год.

Рядом с портом Усть-Луга создается промышленно-логистическая зона общей площадью 432 га, на которой предполагается размещение индустриального бизнес-парка, складов временного хранения, логистических терминалов и производственных предприятий.

¹ утверждена постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 400

Аэропорт «Усть-Луга» будет обеспечивать потребности развивающегося портово-промышленного кластера в воздушных перевозках, оказывать услуги по доставке и обработке почтовых грузов, осуществлять обслуживание бизнес-авиации.

На территории зоны грузового аэропорта планируется разместить грузовой терминал и пассажирский терминал бизнес-авиации, логистический комплекс, вертодром, топливозаправочный комплекс, зону разгрузки и обслуживания авиации, таможенный терминал, авиасервисные предприятия, комплекс временного хранения, таможенного оформления и таможенного контроля товаров, ввозимых на территорию Российской Федерации через грузовой аэропорт.

В долгосрочной перспективе планируется, что грузовой аэропорт «Усть-Луга» будет обслуживать 2/3 авиационного грузопотока для Северо-Западного региона. По прогнозу к 2030 году поток прямых грузов, обрабатываемых аэропортом, достигнет 330 тыс. тонн.

Реализация данного проекта позволит Ленинградской области стать лидером в Российской Федерации по обеспечению грузовых авиаперевозок и развитию мультимодальной дистрибуции, обеспечивающей обработку грузов для северо-запада России, Белоруссии, стран Балтии и Северной Европы.

Строительство нового аэропорта будет способствовать росту инвестиционной привлекательности Ленинградской области, созданию новых предприятий и рабочих мест.

Проект строительства грузового аэропорта «Усть-Луга» планируется реализовать за счет средств инвесторов.

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».

В случае принятия консервативного варианта подпрограммы реализация перечисленных мероприятий не позволит обеспечить достижение поставленных целей и задач в сфере развития системы воздушных сообщений в регионе.

Для дальнейшего развития воздушного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области необходима реализация дополнительных мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы.

3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы

В целях достижения поставленных настоящей подпрограммой целей и задач разработан целевой вариант рекомендуемых инвестиционных мероприятий, которые не включены в настоящее время в утвержденные документы транспортного планирования.

В соответствии Отраслевой схемой развития и размещения объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта на территории Санкт-Петербурга в 2016-2019 гг. планируется строительство 4 аварийных посадочных площадок для вертолетов в пределах Санкт-Петербурга во исполнение требований ст. 72² Воздушного

² Статья 72. Полет воздушного судна над населенными пунктами должен выполняться на высоте, позволяющей в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами населенных пунктов или на специально предусмотренных для этих целей взлетно-посадочных площадках в пределах населенных пунктов.

Кодекса РФ. Данные площадки предполагается разместить на всех основных маршрутах полетов воздушных судов в зоне ограничения полетов над Санкт-Петербургом. На территории Ленинградской области в среднесрочной перспективе планируется формирование сети аварийно-спасательных вертолетных площадок.

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 целевые индикаторы и показатели, приведенные в Приложении 1.

4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы

Для реализации **целевого варианта** подпрограммы «Воздушный транспорт» за период 2015-2020 гг. потребуется общий объем финансирования в ценах соответствующих лет в размере **14 868,67 млн. руб.**, из которых учтены в консервативном варианте **3 932,67 млн. руб. (26,4%)**, в том числе за счет средств:

- федерального бюджета – **3 908,76 млн. руб. (99,4%)**;
- бюджета Санкт-Петербурга – **23,91 млн. руб. (0,6%)**.

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта Программы составляет в ценах соответствующих лет **10 936,0 млн. руб. (73,6%)**

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы

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

- увеличение объемов пассажирских авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области с 13,5 млн. пасс. в 2015 г. до 19 млн. пасс. в 2020 г.;
- увеличение объемов грузовых авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области с 27 тыс. тонн в 2015 г. до 60 тыс. тонн в 2020 г.;
- строительство 4-х вертолетных посадочных площадок на территории Ленинградской области в целях оказания скорой специализированной медицинской помощи;
- строительство 2-х вертолетных аварийно-посадочных площадок на территории Санкт-Петербурга.
- строительство грузового аэропорта «Усть-Луга».

Приложения

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

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1.	Объем пассажирских авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	млн пасс.	13,5	19,0
2.	Объем грузовых авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	тыс. тонн	27,0	30,0
3.	Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Санкт-Петербурге	ед.	5	6
4.	Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Ленинградской области	ед.	6	8
5.	Количество аварийных посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге	ед.	-	-

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

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
1.	Объем пассажирских авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	млн пасс.	13,5	19,0
2.	Объем грузовых авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	тыс. тонн	27,0	60,0

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
3.	Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Санкт-Петербурге	ед.	5	6
4.	Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Ленинградской области	ед.	6	10
5.	Количество аварийных посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге	ед.	-	2

Приложение 2

Расходы на реализацию подпрограммы «Воздушный транспорт» *

в ценах соответствующих лет

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Всего по подпрограмме: «Воздушный транспорт»			Всего	14 868,7	1 266,5	1 501,5	264,6	-	900,0	10 936,0
			учтено, в том числе:	3 932,7	1 266,5	1 501,5	264,6	-	900,0	-
			Федеральный бюджет	3 908,8	1 242,6	1 501,5	264,6	-	900,0	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	23,9	23,9	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	10 936,0	-	-	-	-	-	10 936,0
1	Обеспечение безопасности воздушных перевозок	Строительство технологического здания и оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД, г. Санкт-Петербург	Всего	983,0	408,3	310,0	264,6	-	-	-
			учтено, в том числе:	983,0	408,3	310,0	264,6	-	-	-
			Федеральный бюджет	983,0	408,3	310,0	264,6	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
2	Увеличение объемов авиаперевозок за счет развития авиатранспортной инфраструктуры	Строительство грузового аэропорта «Усть-Луга»	Всего	10 856,0	-	-	-	-	-	10 856,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	10 856,0	-	-	-	-	-	10 856,0
3	Обеспечение развития	Строительство посадочной	Всего	11,8	11,8	-	-	-	-	-

	сети вертолетных площадок	площадки для вертолетов на территории, прилегающей к Больнице Святой Преподобной Мученицы Елизаветы, расположенной на севере города по адресу: г. Санкт-Петербург, ул. Вавиловых, д.14	учтено, в том числе:	11,8	11,8	-	-	-	-	-	
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	11,8	11,8	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Обеспечение развития сети вертолетных площадок	Строительство посадочной площадки для вертолетов на территории прилегающей к Александровской больнице, расположенной на востоке города по адресу: г. Санкт-Петербург, пр. Солидарности, д.4	Всего	12,1	12,1	-	-	-	-	-	
			учтено, в том числе:	12,1	12,1	-	-	-	-	-	
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	12,1	12,1	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-	
5	Обеспечение безопасности воздушных перевозок	Строительство 4 аварийных посадочных площадок для вертолетов в пределах Санкт-Петербурга (включая этап разработки проектной документации)	Всего	80,0	-	-	-	-	-	80,0	
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-	
			дополнительная потребность	80,0	-	-	-	-	80,0		
6	Обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации	Поставка тренажеров для ФГБУ ВПО «СПб ГУГА»	Всего	1 270,1	313,5	656,6	-	-	300,0	-	
			учтено, в том числе:	1 270,1	313,5	656,6	-	-	300,0	-	
			Федеральный бюджет	1 270,1	313,5	656,6	-	-	300,0	-	
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-	
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-		
7	Обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации	Приобретение воздушных судов для ФГБУ ВПО «СПб ГУГА»	Всего	1 655,7	520,8	534,9	-	-	600,0	-	
			учтено, в том числе:	1 655,7	520,8	534,9	-	-	600,0	-	
			Федеральный бюджет	1 655,7	520,8	534,9	-	-	600,0	-	

			Бюджет Санкт-Петербурга	-				-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

*** Примечание:**

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